

C3

Catalogue 51-206 Annual



# Canadian Civil Aviation

1993

Catalogue 51-206 Annuel

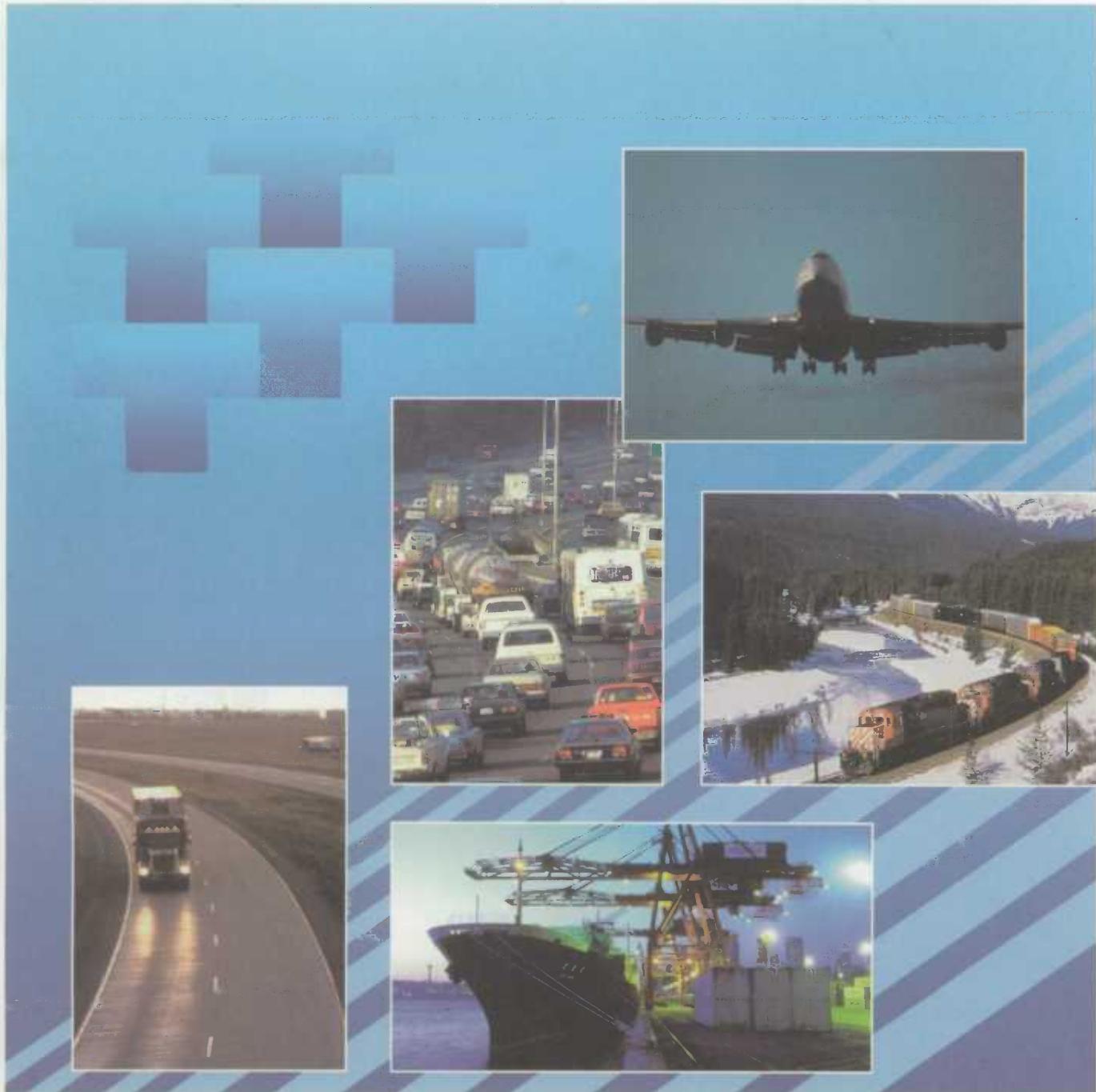
# Aviation civile canadienne

1993

STATISTICS CANADA STATISTIQUE CANADA

JAN 4 1993

LIBRARY  
BIBLIOTHÈQUE

Statistics  
CanadaStatistique  
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 online access to aggregated information is possible through CANSIM, Statistics Canada's machine-readable database 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,  
Facsimile Number (1-819-953-8499)

Statistics Canada, Ottawa, K1A 0T6 Telephone: (1-819-997-1986) or to the Statistics Canada reference centre in:

Halifax	(1-902-426-5331)	Regina	(1-306-780-5405)
Montreal	(1-514-283-5725)	Edmonton	(1-403-495-3027)
Ottawa	(1-613-951-8116)	Calgary	(1-403-292-6717)
Toronto	(1-416-973-6586)	Vancouver	(1-604-666-3691)
Winnipeg	(1-204-983-4020)		

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
Saskatchewan	1-800-667-7164
Manitoba	1-800-661-7828
Southern Alberta	1-800-882-5616
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)  
Facsimile Number (1-613-951-1584)  
Toronto Credit Card Only (1-416-973-8018)

## Standards of Service to the Public

To maintain quality service to the public, Statistics Canada follows established standards covering statistical products and services, delivery of statistical information, cost-recovered services and service to respondents. To obtain a copy of these service standards, please contact your nearest Statistics Canada Regional Reference Centre.

## 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 ordinolingué 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,  
Numéro du télécopieur (1-819-953-8499)

Statistique Canada, Ottawa, K1A 0T6 téléphone: (1-819-997-1986) ou au centre de consultation de Statistique Canada à:

Halifax	(1-902-426-5331)	Regina	(1-306-780-5405)
Montréal	(1-514-283-5725)	Edmonton	(1-403-495-3027)
Ottawa	(1-613-951-8116)	Calgary	(1-403-292-6717)
Toronto	(1-416-973-6586)	Vancouver	(1-604-666-3691)
Winnipeg	(1-204-983-4020)		

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, Labrador, Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick et Île-du-Prince-Édouard	1-800-565-7192
Québec	1-800-361-2831
Ontario	1-800-263-1136
Saskatchewan	1-800-667-7164
Manitoba	1-800-661-7828
Sud de l'Alberta	1-800-882-5616
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 (1-416-973-8018)

## Normes de service au public

Afin de maintenir la qualité du service au public, Statistique Canada observe des normes établies en matière de produits et de services statistiques, de diffusion d'information statistique, de services à recouvrement des coûts et de services aux répondants. Pour obtenir une copie de ces normes de service, veuillez communiquer avec le Centre de consultation régional de Statistique Canada le plus près de chez vous.



Statistics Canada  
Transportation Division  
Aviation Statistics Centre

# Canadian Civil Aviation

1993

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

# Aviation civile canadienne

1993

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada

© Minister of Industry,  
Science and Technology, 1994

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 1994

Price: Canada: \$39.00  
United States: US\$47.00  
Other Countries: US\$55.00

Catalogue No. 51-206

ISSN 0826-6026

Ottawa

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie, 1994

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

Décembre 1994

Prix : Canada : 39 \$  
États-Unis : 47 \$ US  
Autres pays : 55 \$ 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, governments and other institutions. 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, les administrations canadiennes et les autres organismes. 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, Ghief, 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 Piétron is the Unit Head, B. Snider is the Statistician and G. Lorrain is the Statistical Assistant.

The following persons also contributed directly and indirectly to the preparation of this publication:

### Civil and General Aviation Unit:

Denise Paul	Madeleine Saumier
Don Kirkpatrick	Micheline Gaudreau
Douglas Ryan	

### Fare Analysis and International Traffic Unit:

Diane Denis	Sylvie Moreau
-------------	---------------

### System Section:

Marc Maisonneuve

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 Piétron 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.

Les personnes suivantes ont également contribué, directement ou indirectement, à la production de cette publication:

### Sous-section de l'aviation civile et générale:

Denise Paul	Madeleine Saumier
Don Kirkpatrick	Micheline Gaudreau
Douglas Ryan	

### Sous-section de l'analyse des tarifs et du trafic international:

Diane Denis	Sylvie Moreau
-------------	---------------

### Section des systèmes:

Marc Maisonneuve

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
<b>Highlights</b>	vii
<b>Introduction</b>	xi
<b>Special Articles</b>	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
<b>Faits saillants</b>	vii
<b>Introduction</b>	xi
<b>Études spéciales</b>	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

- The volume of passenger operations reported by Canadian air carriers decreased in 1993, in comparison to 1992, while the amount of goods carried increased. Both passengers carried and passenger-kilometres flown decreased by 2%. The number of passengers carried in 1993 (31.5 million) declined to the level reported in 1991, after a slight increase was reported in 1992. However, the amounts reported in the last few years are far below the years 1988 to 1990, during which Canadian air carriers averaged 36.7 million passengers carried annually.
- Particularly large decreases were reported in the domestic scheduled passenger market, where volume dropped by 5%, a decrease of over one million passengers. Passengers carried on domestic scheduled routes have decreased steadily from 23 million in 1988 to 18 million in 1993. The decreases in 1993 were almost entirely accounted for by the carriers in the two major families of air carriers. These families are made up of Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAIL) and their networks of affiliate carriers. The two families of air carriers control most of the scheduled operations in Canada. Both major carriers cut domestic capacity, which was felt to be excessive, and this action was followed by decreased domestic operations.
- Meanwhile, the large air carriers which compete with Air Canada and CAIL in the domestic market reported that they carried 156,000 more passengers and flew 2.2 billion more passenger-kilometres in the domestic market in 1993, increases of 21% and 29% respectively. These carriers are mainly charter carriers although some perform scheduled services as well. In 1993, they included Air Transat, Canada 3000, First Air, Nationair and Royal Aviation. Obviously the increases they reported in the domestic market did not offset the declines by the major families, as total domestic passenger-kilometres flown by all Canadian air carriers dropped by 5% or nearly one billion. However, the 2.2 billion passenger-kilometres reported by the group of five carriers represents 10.7% of the domestic market they share with the major families. These carriers only held a 0.1% share in 1988, and have increased their share almost continuously since then, picking up passengers in search of lower fares.

## Faits saillants

### Statistiques d'exploitation

- Le nombre de passagers déclarés par les transporteurs aériens canadiens a chuté en 1993 par rapport à 1992, tandis que le volume de marchandises transportées s'est accru. Le nombre de passagers transportés et le nombre de passagers-kilomètres réalisés ont chuté de 2%. En 1993, le nombre de passagers transportés (31,5 millions) est tombé au niveau observé en 1991 après avoir légèrement augmenté en 1992. Cependant, les chiffres déclarés ces dernières années sont bien inférieurs aux chiffres enregistrés de 1988 à 1990, période au cours de laquelle les compagnies aériennes canadiennes ont transporté en moyenne 36,7 millions de passagers par année.
- Des réductions assez importantes ont été observées sur le marché des vols réguliers intérieurs, le trafic ayant régressé de 5%, soit un recul de plus d'un million de passagers. Le nombre de passagers sur des vols réguliers intérieurs n'a cessé de diminuer pour passer de 23 millions en 1988 à 18 millions en 1993. Les baisses observées en 1993 sont attribuables en plus grande partie aux transporteurs des deux principaux groupes de compagnies aériennes qui se composent d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadien International et de leurs réseaux de sociétés affiliées. Les deux groupes contrôlent la majorité des services réguliers au Canada. Les deux principaux transporteurs ont réduit la capacité des vols intérieurs, qui était jugée excessive. Cette mesure a fait chuter le niveau des services aériens intérieurs.
- Toutefois, les grands transporteurs aériens qui font concurrence à Air Canada et à Canadien International sur le marché des vols intérieurs ont déclaré avoir transporté 156,000 passagers de plus et réalisé 2,2 milliards de passagers-kilomètres de plus sur le marché intérieur en 1993, soit des gains de 21% et de 29% respectivement. Il s'agit surtout de compagnies de services d'affrètement, quoique quelques-unes fournissent également des services réguliers. En 1993, ces compagnies étaient Air Transat, Canada 3000, First Air, Nationair et Royal Aviation. De toute évidence, les hausses déclarées par ces compagnies sur le marché des vols intérieurs n'ont pas atténué les baisses inscrites par les deux groupes, le nombre total de passagers-kilomètres parcourus sur le marché intérieur par tous les transporteurs aériens canadiens ayant régressé de 5% ou de près d'un milliard. Cependant, les 2,2 milliards de passagers-kilomètres déclarés par le groupe de cinq transporteurs représentent 10,7% du marché intérieur qu'ils partagent avec les principaux groupes. Ces transporteurs ne détenaient qu'une part de 0,1% en 1988; leur part n'a pratiquement pas cessé de progresser depuis, leurs services s'adressant aux passagers à la recherche de faibles tarifs.

## Financial Data

- The basic loss (operating loss combined with interest income and interest expenses) of the Canadian Level I, II and III air carriers, dropped by \$212 million to \$400 million. Air Canada improved its basic position by \$154 million and finished the year with a basic loss of \$239 million. CAIIL's basic loss deteriorated by \$4 million to \$205 million. However, CAIIL received a one time federal fuel tax rebate of \$35 million in 1992. Excluding the rebate, they would have reported an improved basic position as well.
- Higher passenger yields (passenger revenue per passenger-kilometre flown) on scheduled services contributed greatly to the industry's improved financial results. At 1992 yields, the industry operating revenue would have been \$249 million lower, wiping out the improvement in the industry's basic performance.
- Air Canada attributed much of their improvement to stringent cost reduction, particularly in wages and salaries. They reported wages and salary reductions of \$73 million or 9%, while CAIIL's dropped by 6% or \$49 million.
- Both of the affiliate networks of the major carriers improved their basic performance in 1993. The Air Canada Connectors increased their basic income from its previous peak of \$6 million in 1992, to \$35 million in 1993. The CAIIL Partners reported a basic loss of \$12 million in 1993, down from \$33 million in 1992.
- The group of five carriers which compete with Air Canada and CAIIL on domestic routes and international charter operations reported improvements in their basic performance in 1993. The combined basic income for Air Transat, Canada 3000, First Air, Nationair and Royal Aviation improved from \$4 million in 1992 to \$15 million in 1993.
- While the industry's basic loss (Level I to III air carriers) decreased by \$212 million, the net loss (Level I to IV air carriers) decreased by \$260 million. The difference represents the effects of including miscellaneous expenses, capital gains and taxes. One factor was CAIIL's restructuring expenses (excluding foreign exchange losses), which dropped from \$187 million in 1992 to \$45 million in 1993.

## Données financières

- Les pertes de base (calculées en fonction des pertes d'exploitation, des intérêts créditeurs et des intérêts débiteurs) des transporteurs aériens des niveaux I, II et III ont régressé de 212 millions\$ pour se fixer à 400 millions\$. Air Canada a amélioré sa position de 154 millions\$ et a terminé l'année avec des pertes de base de 239 millions\$. Les pertes de base de Canadien International ont augmenté de 4 millions\$ et se sont fixées à 205 millions\$. Cependant, cette société a reçu une ristourne unique sur la taxe fédérale sur le carburant de 35 millions\$ en 1992. En excluant la ristourne, elle aurait déclaré quand même une amélioration de sa position.
- La hausse des revenus moyens tirés du transport de passagers (recettes-passagers par passager-kilomètre parcouru) sur des vols réguliers a contribué grandement à l'amélioration de la situation financière de l'industrie. Selon le rendement de 1992, les recettes d'exploitation de l'industrie auraient été de 249 millions\$ inférieures, annulant ainsi l'amélioration du rendement de l'industrie.
- Air Canada attribue l'amélioration surtout aux fortes réductions des coûts, particulièrement des salaires et des traitements. La société a déclaré des réductions salariales de 73 millions\$ ou de 9%, et Canadien International, des réductions de 49 millions\$ ou de 6%.
- Les deux réseaux de sociétés affiliées des principaux transporteurs ont déclaré une amélioration de leur rendement de base en 1993. Les liaisons d'Air Canada ont vu s'accroître leur revenu de base qui est passé du sommet précédent de 6 millions\$ en 1992 à 35 millions\$ en 1993. Les partenaires de Canadien International ont déclaré des pertes de base de 12 millions\$ en 1993, en baisse par rapport à 33 millions\$ en 1992.
- Le groupe de cinq transporteurs qui fait concurrence à Air Canada et à Canadien International sur le marché intérieur et le marché des vols d'affrètement internationaux a enregistré une amélioration de son rendement de base en 1993. Le revenu de base d'Air Transat, de Canada 3000, de First Air, de Nationair et de Royal Aviation s'est accru pour passer de 4 millions\$ en 1992 à 15 millions\$ en 1993.
- Bien que les pertes de base de l'industrie (transporteurs aériens des niveaux I à III) aient diminué de 212 millions\$, les pertes nettes (transporteurs aériens des niveaux I à IV) ont régressé de 260 millions\$. L'écart est attribuable à l'inclusion des dépenses diverses, des gains en capital et des taxes. L'un des facteurs était les dépenses de restructuration de Canadien International (à l'exclusion des pertes sur change) qui ont chuté pour passer de 187 millions\$ en 1992 à 45 millions\$ en 1993.

## Fare Basis Data

- In 1993, the air fare index for all fares for domestic scheduled services operated by Level I carriers and two Level II carriers rose to a record 148, up 5% compared to 1992. The economy fare index increased by 10% to a record 166. Except for 1992, the all fare index and economy fare index have risen every year since 1983.
- In 1993, 64% of all domestic scheduled passengers flew on discount fares, down from the record level of 68% reported in 1992. For the international markets, over three out of every four scheduled passengers (76%) flew on discount fares.
- The decrease in the use of discount fares in 1993 was widespread among the provinces, with seven provinces posting decreases. The largest decreases were 6 percentage points in Alberta and 5 percentage points in Saskatchewan.
- In 1993, the average fare paid by passengers on all domestic city-pairs was a record \$191, up by 8% from the \$178 average fare of 1992, and less than 1% above the previous record of \$190 reported in 1990. The average fare paid by international passengers was \$351, a 3% increase relative to a year earlier.
- In 1993, for the Level I carriers and two Level II carriers, the average yield (revenue per passenger-kilometre) increased in the four largest of the six hub categories.

## Données sur la base tarifaire

- En 1993, l'indice des tarifs aériens pour tous les tarifs pour les services intérieurs réguliers exploités par les transporteurs de niveau I et deux transporteurs de niveau II a atteint un niveau record de 148, en hausse de 5% par rapport à 1992. L'indice des tarifs de la classe économique a augmenté de 10% pour s'établir à 166, soit un niveau record. Depuis 1983, l'indice pour tous les tarifs aériens et l'indice des tarifs économiques ont connu des hausses à chaque année à l'exception de 1992.
- En 1993, 64% de tous les passagers des vols intérieurs réguliers ont profité de tarifs réduits. Ceci représente une baisse par rapport au sommet précédent de 68% enregistré en 1992. Pour les marchés internationaux, plus de trois passagers sur quatre (76%) des vols réguliers ont voyagé à tarifs réduits.
- Sept des provinces ont connu des baisses dans l'utilisation des tarifs réduits en 1993. L'Alberta et la Saskatchewan, avec des baisses respectives d'environ 6 et 5 points de pourcentage ont enregistré les plus fortes diminutions.
- En 1993, le tarif moyen payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures a atteint un niveau record de 191\$, ce qui représente une hausse de 8% par rapport au tarif moyen de 178\$ observé en 1992, et une hausse de moins de 1% par rapport au tarif moyen record précédent de 190\$ déclaré en 1990. Le tarif moyen payé par les passagers internationaux était de 351\$, une hausse de 3% par rapport à l'année précédente.
- En 1993, pour les transporteurs de niveau I et deux transporteurs de niveau II, le revenu moyen (recettes par passager-kilomètre) s'est accru dans les quatre plus grandes catégories des six catégories de villes-pivots.



## 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 includes 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. A l'issue de cet examen, d'importants changements ont été apportés aux exigences de déclaration que doivent respecter les transporteurs aériens.

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

- a) On a redéfini complètement la structure des niveaux de déclaration afin de répartir les transporteurs aériens dans des groupes plus homogènes et de réduire le nombre de 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 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

### 1993 Civil Aviation Results

by R. Lund

In 1993, Canadian air carriers reported slight reductions in the volume of their operations, but at the same time lost less money. The basic loss (operating loss combined with interest income and expenses) of the Canadian Level I, II and III air carriers, dropped by \$212 million from its 1992 level to \$400 million.

**Text Table 1**

**Financial Statistics - Canadian Air Carriers, Levels I - IV, 1987 -1993**

Year	Operating Revenue	Operating Income	Basic Income (Levels I - III)	Net Income
Année	Recettes d'exploitation	Revenu d'exploitation	Revenu de base (Niveaux I-III)	Revenu net
1987	6 274	363	186	169
1988	7 137	257	7	120
1989	7 861	83	-196	37
1990	8 241	5	-308	-122
1991	7 600	-250	-587	-427
1992	7 541	-235	-612	-868
1993	7 694	-15	-400	-608

Most of this change was reported by Air Canada, which improved by \$154 million and finished the year with a basic loss of \$239 million. Canadian Airlines International Ltd. (CAIL), reported a \$4 million deterioration in its basic performance, with a basic loss of \$205 million. The affiliate networks of the major carriers, which feed passengers to the majors on their scheduled routes, improved their basic performance by \$49 million. Of this improvement, \$29 million was reported by the Air Canada affiliates, which ended up with a \$35 million basic income. The CAIL affiliates finished the year with a \$12 million basic loss. Another distinct group of Canadian air carriers are the large jet operators which compete with the majors on domestic routes and international charter routes. In 1993, these carriers included Air Transat, Canada 3000, First Air, Nationair and Royal Aviation. They reported a \$10 million improvement over 1992, posting a basic income of \$15 million.

Higher passenger yields (passenger revenue per passenger-kilometre) on scheduled services contributed greatly to the industry's improved financial results. Domestic yields increased from 8.7 cents to

## Études spéciales

### Aviation civile - Résultats de 1993

par R. Lund

En 1993, les transporteurs aériens canadiens ont déclaré une légère baisse de leurs activités, mais également moins de pertes. Les pertes de base (calculées en fonction des pertes d'exploitation, des intérêts créditeurs et des intérêts débiteurs) des transporteurs aériens canadiens des niveaux I, II et III ont diminué de 212 millions\$ par rapport au niveau de 400 millions\$ en 1992.

**Tableau explicatif 1**

**Statistiques financières - Transporteurs aériens canadiens, niveaux I à IV, 1987-1993**

Year	Operating Revenue	Operating Income	Basic Income (Levels I - III)	Net Income
Année	Recettes d'exploitation	Revenu d'exploitation	Revenu de base (Niveaux I-III)	Revenu net
1987	6 274	363	186	169
1988	7 137	257	7	120
1989	7 861	83	-196	37
1990	8 241	5	-308	-122
1991	7 600	-250	-587	-427
1992	7 541	-235	-612	-868
1993	7 694	-15	-400	-608

Air Canada a déclaré la variation la plus importante, sa position s'étant améliorée de 154 millions\$ et les pertes de base s'établissant à la fin de l'année à 239 millions\$. Canadian International a déclaré une détérioration de 4 millions\$ de son rendement de base, et des pertes de base de 205 millions\$. Les réseaux de sociétés affiliées des principaux transporteurs, qui alimentent en passagers les vols réguliers de ces transporteurs, ont amélioré leur rendement de base de 49 millions\$. De ce montant, 29 millions\$ reviennent aux sociétés affiliées d'Air Canada qui ont déclaré un revenu de base de 35 millions\$. Les sociétés affiliées de Canadian International ont terminé l'année avec des pertes de base de 12 millions\$. Comme autre groupe distinct de transporteurs aériens canadiens, mentionnons les services d'avions à réaction de grande capacité qui font concurrence aux principaux transporteurs sur les marchés intérieur et des vols d'affrètement internationaux. En 1993, ce groupe comprenait Air Transat, Canada 3000, First Air, Nationair et Royal Aviation. Ceux-ci ont déclaré une amélioration de 10 millions\$ du revenu de base par rapport à 1992, revenu qui est passé à 15 millions\$.

La hausse des revenus moyens tirés du transport de passagers (recettes-passagers par passager-kilomètre parcouru) sur des vols réguliers a contribué grandement à l'amélioration de la situation financière de l'industrie. Les

9.0 cents in 1993, while yields on international services rose from 15.0 cents to 16.3 cents. At 1992 yields, industry operating revenues would have been \$249 million lower, wiping out the improvement in the industry's basic performance.

Much of the rest of the improvement was attributed by Air Canada to stringent cost reduction, most notably in wages and salaries. Wages and salaries reported by Air Canada in 1993 were \$73 million lower, a decrease of 9% from 1992. CAIL's wages and salaries dropped by 6% or \$49 million in 1993. Wage reductions contributed to improved productivity by both major carriers in the last two years. Basic expenses (operating expenses combined with interest expense) per tonne-kilometre flown provide a measure of how much it costs an air carrier to produce one unit of output. In 1991, both Air Canada and CAIL produced a tonne-kilometre of output for \$1.04, while in 1993, they produced it for 97 cents and 98 cents respectively. CAIL's rate rose slightly in 1993, however, it would have declined consistently in both 1992 and 1993, if not for the fact that they received a fuel tax rebate in 1992.

Several factors affected the changes in basic income reported by the major air carriers between 1992 and 1993. Air Canada recorded \$24 million more in staff reduction expenses during 1993, but also received a \$46 million fuel tax rebate. The net effect of these unusual items would account for \$22 million of their \$154 million improvement in basic income. In 1992, CAIL reported that they had received a fuel rebate of \$35 million, as well as paid a one time pension adjustment of \$7 million. Without these factors in 1992, they would have reported an improvement of \$23 million in basic performance in 1993, instead of the \$5 million deterioration.

Compared to the world's international carriers, Canadian air carriers showed some improvement in 1993. The basic loss per dollar of revenue generated by Canadian Level I to III air carriers has been worse than that of the international carriers over the period 1987 to 1993. However, this ratio decreased faster for Canadian air carriers in 1993. Figure 1 shows the ratio for Canadian Level I to III air carriers and the world's international carriers, which report to the International Civil Aviation Organization.

Viewed over the 1979 to 1993 period, the losses reported by Canadian air carriers in recent years are particularly high. The basic losses and net losses of the last five years (1989 to 1993) total \$2.1 billion and \$2.0 billion, respectively, for an average of roughly \$400 million per year. In the 10 year period prior to 1989, Canadian air carriers reported a total basic income of \$102 million, and a total net income of \$590 million.

revenus moyens des vols intérieurs se sont accrus pour passer de 8,7 cents à 9,0 cents en 1993, tandis que les revenus moyens des vols internationaux sont passés de 15,0 cents à 16,3 cents. Selon le rendement de 1992, les recettes d'exploitation de l'industrie auraient été de 249 millions\$ inférieures, annulant ainsi l'amélioration du rendement de base de l'industrie.

Air Canada attribue le reste de la croissance surtout aux fortes réductions des coûts, particulièrement des salaires et des traitements. En 1993, la société a déclaré des réductions salariales de 73 millions\$, en baisse de 9% par rapport à 1992. Canadian International a déclaré des réductions de 49 millions\$ ou de 6%. Les réductions salariales ont permis aux deux principaux transporteurs d'accroître leur productivité au cours des deux dernières années. Les dépenses de base (calculées en fonction des dépenses d'exploitation et des intérêts débiteurs) par tonne-kilomètre réalisé permettent de déterminer ce qu'il en coûte à un transporteur aérien pour générer une unité de production. En 1991, les sociétés Air Canada et Canadian International ont produit une tonne-kilomètre pour 1,04\$, tandis qu'en 1993, elles l'ont produite pour 97 cents et 98 cents respectivement. Le taux chez Canadian International a légèrement progressé en 1993; toutefois, sans la ristourne sur la taxe sur le carburant en 1992, il n'aurait cessé de chuter en 1992 et en 1993.

Plusieurs facteurs ont influé sur les écarts du revenu de base déclaré par les principaux transporteurs aériens de 1992 à 1993. Air Canada a enregistré une hausse de 24 millions\$ des dépenses liées à la réduction de l'effectif en 1993, mais a également reçu une ristourne de 46 millions\$ sur la taxe sur le carburant. Les effets nets de ces postes extraordinaires ont représenté 22 millions\$ de la croissance de 154 millions\$ du revenu de base. En 1992, Canadian International a déclaré qu'elle avait reçu une ristourne de 35 millions\$ sur la taxe sur le carburant et versé un facteur d'équivalence unique de 7 millions\$. En l'absence de ces facteurs en 1992, elle aurait déclaré une augmentation de 23 millions\$ du rendement de base en 1993 plutôt qu'une détérioration de 5 millions\$.

Comparativement aux transporteurs internationaux mondiaux, les transporteurs aériens canadiens ont affiché une certaine amélioration en 1993. Les pertes de base par dollar de recettes générées par les transporteurs aériens canadiens des niveaux I à III ont été plus élevées que celles des transporteurs internationaux au cours de la période 1987-1993. Cependant, ce ratio a diminué plus rapidement chez les transporteurs aériens canadiens en 1993. La figure 1 montre le ratio pour les transporteurs aériens canadiens des niveaux I à III et les transporteurs internationaux mondiaux, qui rendent compte à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Sur la période allant de 1979 à 1993, les pertes inscrites par les transporteurs aériens canadiens au cours des dernières années sont particulièrement élevées. Les pertes de base et les pertes nettes pour les cinq dernières années (de 1989 à 1993) totalisent 2,1 milliards\$ et 2,0 milliards\$ respectivement, pour une moyenne d'environ 400 millions\$ par année. Au cours des dix années qui ont précédé 1989, les transporteurs aériens canadiens ont déclaré un revenu de base total de 102 millions\$, et un revenu net total de 590 millions\$.

Figure 1

**Basic Income(loss)/Operating Revenue,  
Canadian and ICAO Air Carriers  
(preliminary), 1987 - 1993**



Figure 1

**Revenu (perte) de base/Recettes d'exploitation,  
Transporteurs aériens canadiens et de  
l'OACI (données préliminaires), 1987 - 1993**

Figure 2

**Income (loss) of Canadian Air  
Carriers, 1979 - 1993**

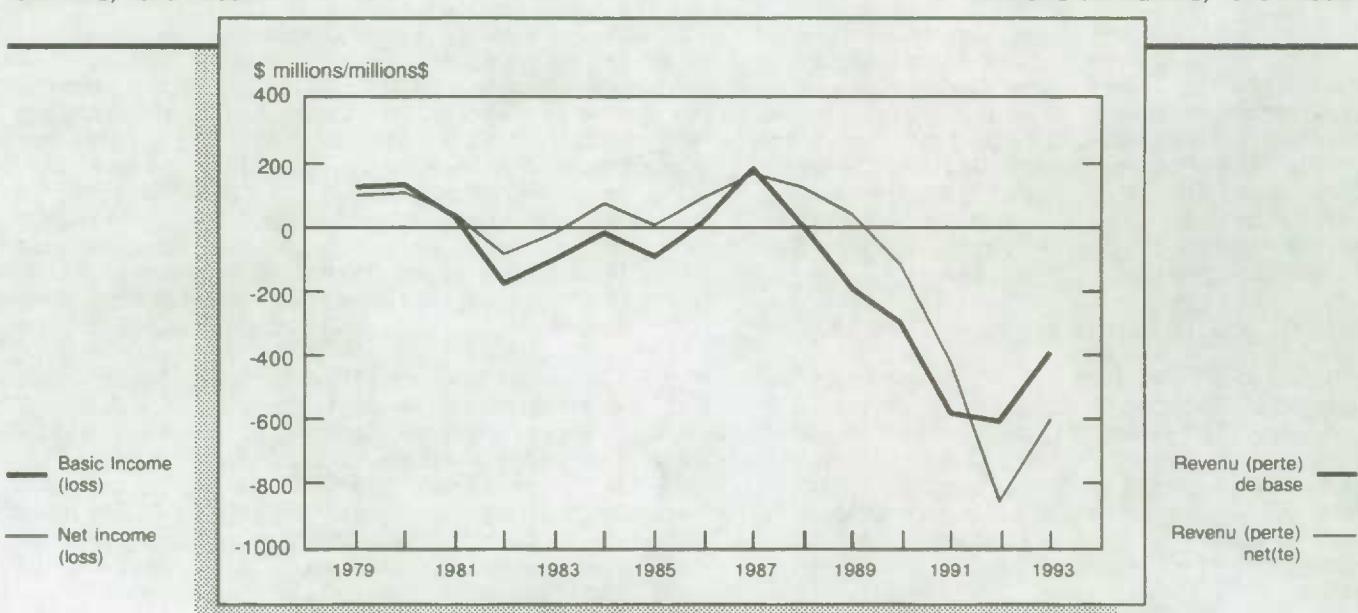


Figure 2

**Revenu (perte) des transporteurs  
aériens canadiens, 1979 - 1993**

Revenu (perte)  
de base —————  
Revenu (perte)  
net(te) ————

## Factors Contributing to the 1993 Net Loss

Last year (1992) it was noted that most of the deterioration in the net performance of the Canadian air carriers was due to the absence of tax refunds, higher miscellaneous expenses and capital losses, while the basic losses only increased by 4%. In 1993, while the basic loss decreased by 35% (\$212 million), the combined effect of miscellaneous expenses, capital gains and taxes was to improve net income by \$57 million. While CAIIL's net income improved by \$89 million, these three items contributed \$93 million towards that improvement. CAIIL's restructuring costs, (excluding foreign exchange losses) dropped from \$187 million in 1992 to \$45 million in 1993.

## Major Carriers, Affiliate Carriers and the Scheduled Services Market - 1993

Text Table 2 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 quarters. 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 only, not the entire industry.

The Air Canada Connectors, for the purpose of this table in 1993, consisted of Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario and NWT Air. The Canadian Partners, in 1993, were comprised of Air Atlantic, Calm Air, Inter-Canadien, Ontario Express and Time Air.

Figure 3 shows the percentage changes for scheduled passenger-kilometres flown by the four entities (two major carriers and two affiliate networks) over the last five years. After 1992, when each of the four entities reported an increase in scheduled output, 1993 saw production drop for Air Canada and the CAIIL affiliates, while CAIIL and the Air Canada affiliates hovered around the same levels as 1992. Although 1993 was a better year for the economy in general than 1992, each of the majors and affiliate networks offered less available seat-kilometres on scheduled services than in 1992, in an attempt to deal with overcapacity. Also the yield (passenger revenue per passenger-kilometre flown) increased for each of the four entities. This measure of the price of air travel had decreased for each of the four in 1992. Less availability, combined with slightly less price competition could have offset the improvements in the economy and caused the declines in output on scheduled air services in 1993.

## Facteurs ayant contribué aux pertes nettes en 1993

L'an dernier (1992), on a constaté que la détérioration du rendement net des transporteurs aériens canadiens était en majeure partie attribuable à l'absence de remboursements d'impôts, à la hausse des dépenses diverses et des pertes en capital. Les pertes de base ne se sont accrues que de 4%. En 1993, les pertes de base ont diminué de 35% (212 millions\$), mais les effets combinés des dépenses diverses, des gains en capital et des taxes ont fait progresser le revenu net de 57 millions\$. Le revenu net de Canadian International a augmenté de 89 millions\$, mais ces trois postes ont contribué 93 millions\$ au titre de la croissance. Les coûts de restructuration de Canadian International (à l'exclusion des pertes sur change) ont chuté pour passer de 187 millions\$ en 1992 à 45 millions\$ en 1993.

## Principaux transporteurs, transporteurs affiliés et marché des services réguliers - 1993

Le tableau explicatif 2 ci-dessous présente les activités des réseaux de transporteurs affiliés d'Air Canada et des Lignes aériennes Canadian International Ltée. Les données sur les groupes comprennent les deux principaux transporteurs et leurs sociétés affiliées. Les données de chaque catégorie de ce tableau correspondent à la somme des données des quatre trimestres. Les données sur les recettes-passagers présentées dans ce tableau peuvent différer légèrement de celles contenues dans les états des recettes annuelles des transporteurs. Ce tableau contient également des révisions aux données trimestrielles déjà publiées. Enfin, il fournit la part du marché en pourcentage des activités de ces transporteurs seulement, et non pour l'ensemble des transporteurs de l'industrie.

En 1993, aux fins du présent tableau, les liaisons d'Air Canada étaient Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario et NWT Air. En 1993, les partenaires de Canadian International étaient Air Atlantic, Calm Air, Inter-Canadien, Ontario Express et Time Air.

La figure 3 fournit la variation en pourcentage du nombre de passagers-kilomètres sur des vols réguliers parcourus par les quatre entités (deux principaux transporteurs et deux réseaux de sociétés affiliées) au cours des cinq dernières années. En 1992, chacune des quatre entités ont déclaré une hausse des services réguliers. En 1993 cependant, le rendement a chuté pour les sociétés affiliées d'Air Canada et de Canadian International, celles-ci ayant affiché des niveaux semblables à ceux de 1992. Bien que 1993 ait représenté en général une meilleure année que 1992, les principaux transporteurs et leurs sociétés affiliées ont réduit le nombre de sièges-kilomètres disponibles sur les vols réguliers par rapport à 1992 pour régler le problème de la surcapacité. Par ailleurs, le rendement (recettes-passagers par passager-kilomètre parcouru) s'est accru pour chacune des quatre entités. Cette mesure du prix des voyages aériens a régressé pour chacune des entités en 1992. La réduction du nombre de sièges disponibles, associée au léger ralentissement de la guerre des prix, a peut-être atténué l'amélioration de la situation financière et entraîné une baisse de la production des services aériens réguliers en 1993.

Text Table 2

**Scheduled Operations of the Major Canadian Families and Their Component Groups, 1993**

Tableau explicatif 2

**Activités régulières des principaux groupes canadiens et de leurs affiliés, 1993**

	'000	Air Canada	Canadian	Air Canada Connectors	Canadian Partners
		Air Canada	Canadien	Liaison Air Canada	Partenaires Canadien
Passengers – Passagers	'000	10,6	6,85	3,74	2,292
Percentage change – Variation en pourcentage	%	-2,1	-6,8	-2,4	-1,212
Market Share – Part du marché	%	3,9	28,3	15,5	12,4
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	'000 000	20 491	19935	1 691	1 336
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	-4,5	0,6	-0,8	-2,9
Market Share – Part du marché	%	47,2	45,9	3,8	3,1
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles	'000 000	31 892	29 172	3491	2 926
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	-2,1	-3,0	-3,3	-3,6
Market Share – Part du marché	%	47,3	43,2	5,2	4,3
Passenger Revenue – Recettes-passagers	\$'000,000	2,261	2,134	488	359
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	0,7	3,5	6,3	1,9
Market Share – Part du marché	%	43,1	40,7	9,3	6,9
Hours Flown – Heures de vol	'000	325	248	213	181
Percentage change – Variation en pourcentage	%	-3,0	-6,9	-7,5	-11,0
Market Share – Part du marché	%	33,6	25,7	22,1	18,7
		Air Canada Family	Canadian Family	Both Major Carriers	Both Affiliates
		Groupe Air Canada	Groupe Canadien	Principaux Transporteurs	Affiliés
Passengers – Passagers	'000	14,372	9,844	17,476	6,740
Percentage change – Variation en pourcentage	%	-2,2	-5,2	-4,0	-1,9
Market Share – Part du marché	%	59,4	40,6	72,2	27,8
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	'000 000	22 163	21 271	40 426	3 007
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	-4,2	0,4	-2,0	-1,7
Market Share – Part du marché	%	51,0	49,0	93,1	6,9
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles	'000 000	35 383	32 098	61 063	6 417
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	-2,2	-3,0	-2,5	-3,5
Market Share – Part du marché	%	52,4	47,6	90,5	9,5
Passenger Revenue – Recettes-passagers	\$'000,000	2,749	2,493	4,395	847
Percentage Change – Variation en pourcentage	%	1,6	3,3	2,1	4,4
Market Share – Part du marché	%	52,4	47,6	83,8	16,2
Hours Flown – Heures de vol	'000	538	429	573	394
Percentage change – Variation en pourcentage	%	-4,8	-8,7	-4,7	-9,2
Market Share – Part du marché	%	55,7	44,3	59,3	40,7

Air Canada's production declined more than the others in comparison to 1992. However, Air Canada's growth of 6% in 1992 was aided by its capacity increase of 8%, which was achieved by returning three parked Boeing 747's to its fleet. In 1993, it decreased capacity less than the others but reported a greater decline in production.

La production d'Air Canada a diminué plus que celle des autres transporteurs par rapport à 1992. Cependant, la croissance de 6% enregistrée par Air Canada en 1992 était attribuable en partie à l'accroissement de la capacité (8%), qui a été réalisé grâce au retour, dans la flotte, de trois Boeing 747 non exploités. En 1993, la réduction de la capacité a été moins importante que chez les autres transporteurs, mais la production a régressé davantage.

Figure 3

**Percentage Change in Passenger-kilometres,  
Major Carriers and Affiliates, 1989 - 1993**

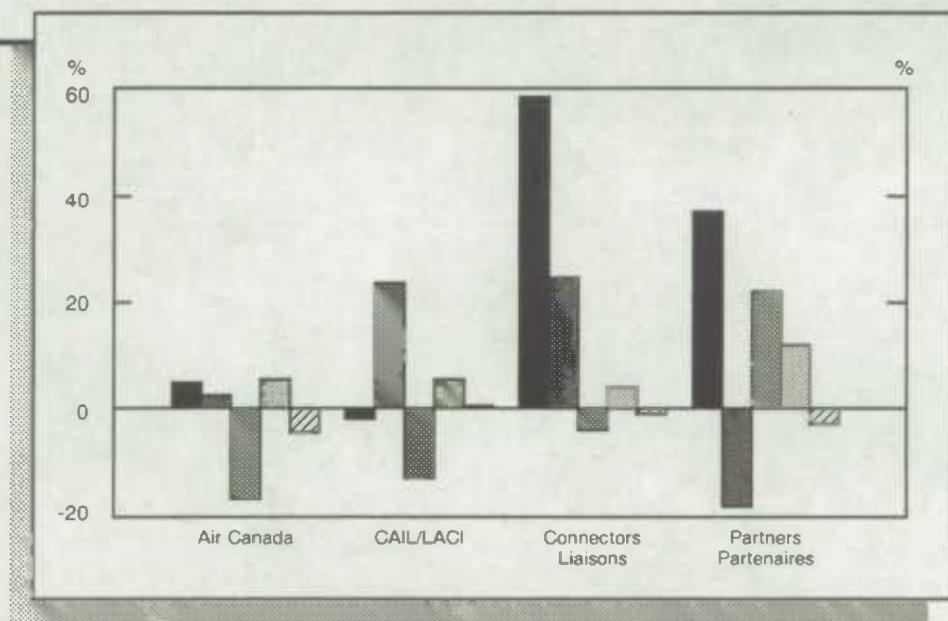


Figure 3 reflects structural factors which have affected the CAIL Partners greatly in recent years. They reported the most growth in 1992, partly as a result of the fact that they added Inter-Canadien and Air Toronto to the network during 1991. In 1993, they reported greater declines in passenger-kilometres than the Air Canada Connectors. One of the Partners, Ontario Express, dropped many of its destinations, including all of its transborder operations in 1993, and reduced the number of aircraft in its fleet from 26 to 8.

#### Competition For the Major Families

Text Table 3 examines market share for passenger-kilometres in the domestic market by carriers which compete with the major scheduled carriers, using jet aircraft of 85 seats or more. Over the years 1988 to 1993, this group has included the scheduled operations of Nationair and Intair, as well as the charter operations of Air Transat, Canada 3000, First Air, Nationair, Royal Aviation and others. In this table these carriers are referred to as the non-family group and compared with the domestic operations of the major carriers and their scheduled networks of affiliates.

In 1993, the domestic production of the non-family group reached 10.7% of the total, their highest percentage since 1989, when together with Wardair, they combined for 11.6%. Although Nationair went out of business early in 1993, it was still the non-family group which increased their market share.

Figure 3

**Variation en pourcentage du nombre des passagers-kilomètres, principaux transporteurs et sociétés affiliées, 1989 - 1993**

La figure 3 présente les facteurs structurels qui ont touché les partenaires de Canadian International au cours des dernières années. Ceux-ci ont déclaré la plus forte croissance en 1992, qui était attribuable en partie à l'ajout d'Inter-Canadien et d'Air Toronto au réseau en 1991. En 1993, ils ont affiché des baisses plus marquées du nombre de passagers-kilomètres comparativement aux liaisons d'Air Canada. Ontario Express, l'un des partenaires de Canadian International, a annulé nombre de ses destinations, y compris tous ses services transfrontaliers en 1993, et a réduit sa flotte qui est passée de 26 aéronefs à 8 aéronefs.

#### Concurrence au niveau des principaux groupes

Le tableau explicatif 3 présente la part du marché, au titre des passagers-kilomètres sur des vols intérieurs, des transporteurs qui font concurrence aux principaux services réguliers par l'exploitation d'avions à réaction d'une capacité de 85 sièges ou plus. Au cours de la période 1988-1993, ce groupe incluait les services réguliers de Nationair et d'Intair, de même que les services d'affrètement d'Air Transat, de Canada 3000, de First Air, de Nationair, de Royal Aviation et d'autres sociétés. Aux fins du présent tableau, on appelle ces transporteurs le groupe des transporteurs non affiliés et on les compare aux services intérieurs des principaux transporteurs et aux services réguliers des réseaux de sociétés affiliées.

En 1993, la part du marché des vols intérieurs du groupe de transporteurs non affiliés s'est fixée à 10,7% du total, soit leur plus haut pourcentage depuis 1989, lorsqu'en collaboration avec Wardair, ils avaient affiché une part de 11,6%. Avec la disparition de Nationair au début de 1993, c'est encore le groupe des transporteurs non affiliés qui a accru sa part du marché.

**Text Table 3**  
**Domestic Operations (passenger-kilometres) of  
the Competing Air Carrier Groups, 1988-1993**

Year Année	Wardair	Non Family Group	Families	Wardair	Share of Total – Part du total	
				Groupes	Non Family Group	Families
				Groupes	Groupes des transporteurs non affiliés	Groupes
1988	2242	23	21422	9,5	0,1	90,4
1989	2430	322	21080	10,2	1,4	88,5
1990	...	1305	22416	...	5,5	94,5
1991	...	1086	19667	...	5,2	94,8
1992	...	1543	19884	...	7,2	92,8
1993	...	2182	18256	...	10,7	89,3

**Discount Pricing Behaviour by Canadian Level I Air Carriers During the Recession**

by Bradley Snider

This article will use data selected from the Civil Aviation Survey and from the Fare Basis Survey to analyze the discount pricing behaviour of the Canadian Level I air carriers from 1989 to 1993, which includes the recent recessionary period. Because much of these data are highly seasonal in nature, they are presented in Figures 4, 5, and 6 in terms of the percentage (or percentage point) change from the same quarter in the previous year. The data are smoothed with a centred three-term moving average to highlight the fundamental trends of the data. To preserve confidentiality, the domestic and the international passenger traffic are aggregated.

Figure 4 shows the average air fare (all fares) versus the proportion of passengers flying on discounts (see also Text Table 4). The data presentation is as noted above. The figure shows that as the proportion of discount passengers increases, the average fare decreases, and vice versa. This fact is somewhat obvious, and well known.

If the air carriers were not behaving as rational economic players, one might anticipate to find evidence of a "dumping" strategy, where additional capacity is added to the market, then discounted in

**Tableau explicatif 3**  
**Activités intérieures (passagers-kilomètres) des groupes de transporteurs aériens compétitifs, 1988-1993**

**Le comportement des transporteurs aériens canadiens de niveau I face aux tarifs réduits au cours de la récession**

par Bradley Snider

La présente étude examine le comportement des transporteurs aériens canadiens de niveau I face aux tarifs réduits en utilisant certaines données de l'Enquête sur l'aviation civile et de l'Enquête sur la base tarifaire au cours de la période de 1989 à 1993. Cette période inclut la dernière récession. À cause du caractère fortement saisonnier de ces données, les figures 4, 5 et 6 présentent les résultats sous la forme de la variation en pourcentage (ou en point de pourcentage) du trimestre par rapport à la même période de l'année précédente. Pour montrer les tendances fondamentales des données, les résultats sont lissés en utilisant une moyenne mobile centrée de trois termes. Pour préserver la confidentialité, le trafic de passagers intérieur et international est agrégé.

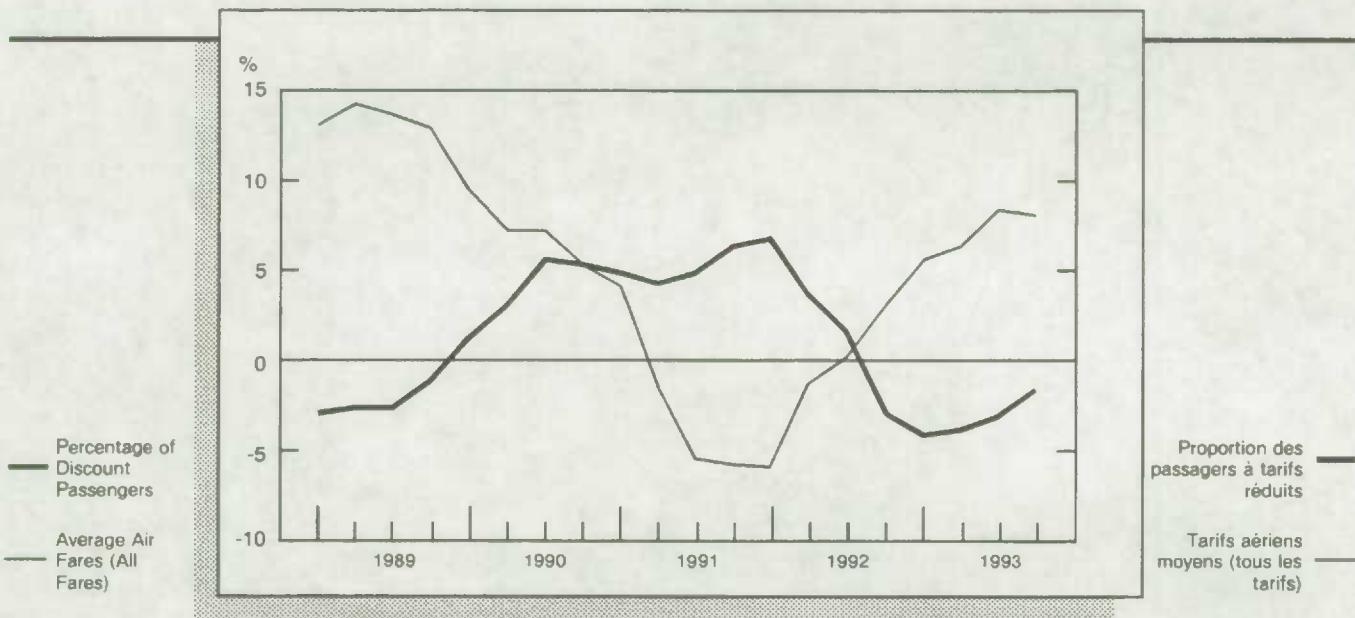
La figure 4 montre le tarif aérien moyen (tous les tarifs) par rapport à la proportion des passagers voyageant à tarifs réduits (voir le tableau explicatif 4). Les données sont présentées selon la façon indiquée ci-dessus. La figure fait ressortir que lorsque la proportion des passagers voyageant à tarifs réduits s'accroît, le tarif moyen diminue, et vice versa. Ce fait est évident et bien connu.

Si les transporteurs aériens ne se comportaient pas comme des joueurs économiques rationnels, on s'attendrait à trouver la preuve d'une stratégie de «dumping», c'est-à-dire que les transporteurs augmenteraient le nombre de sièges

Figure 4

**Average Air Fares (All Fares) Versus  
Percentage of Passengers Travelling on  
Discount Fares – Canadian Air Carriers, Level I,  
Scheduled Services**

Percentage (or Percentage Point)  
Change from the Same Quarter of the  
Previous Year, Three Term Moving  
Average, 1989-1993



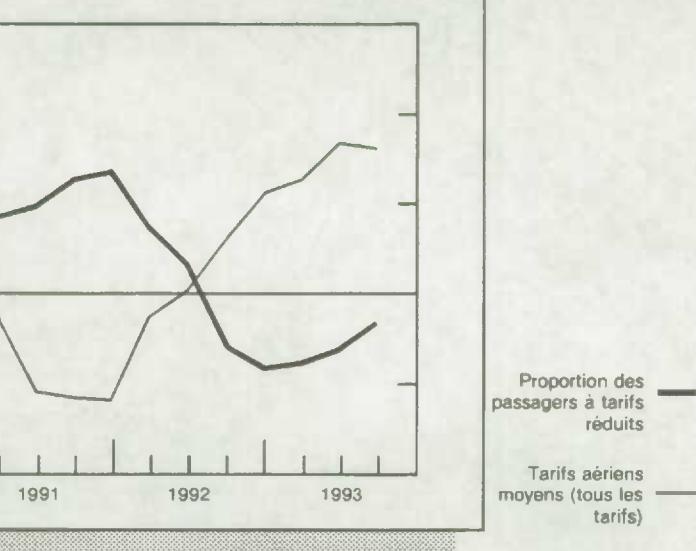
order to sell it. Figure 5 shows capacity, in the form of available seat-kilometres (total scheduled, domestic and international) versus the percentage of passenger-kilometres flown on a discount fare (see also Text Table 4). If the air carriers were following a "dumping" strategy, those two curves should be in phase with each other with coinciding peaks and troughs. In fact, Figure 5 shows these curves to be nearly 180° out of phase. The period of greatest increase in discounting, from the third quarter 1991 to the first quarter 1992, almost coincided with the period of greatest decrease in capacity, from the first quarter to the fourth quarter of 1991. The sharp recovery in capacity in 1992 coincided with a downturn in the rate of discounting.

This is evidence of a rational economic response to demand. When the proportion of discounted passenger-kilometres increased, the value of a seat went down. In response, the air carriers decreased the available seat-kilometres. They did not increase capacity until the proportion of discount passenger-kilometres stabilized and began to decrease. This is evidence against the "dumping" strategy.

Figure 4

**Tarifs aériens moyens (tous les tarifs) par rapport à la  
proportion en pourcentage des passagers voyageant à  
tarifs réduits – Transporteurs aériens canadiens de  
niveau I, Services réguliers**

Variation en pourcentage (ou point de  
pourcentage) par rapport au même trimestre de  
l'année précédente, Moyenne mobile de trois  
termes, 1989-1993



sur le marché afin de les vendre à tarifs réduits. La figure 5 présente la capacité en termes de sièges-kilomètres disponibles (ensemble des vols réguliers, intérieurs et internationaux) par rapport à la proportion en pourcentage des passagers-kilomètres réalisés à prix réduit (voir aussi le tableau explicatif 4). Si les transporteurs aériens avaient pratiqué une stratégie de «dumping», les deux courbes seraient en phase, c'est-à-dire que les sommets et les creux seraient atteints aux mêmes périodes. Cependant, les deux courbes tracées dans la figure 5 sont hors de phase de presque 180°. La période où se trouve le plus haut taux d'augmentation des passagers-kilomètres réalisés à tarifs réduits (du troisième trimestre de 1991 au premier trimestre de 1992) coïncide presque avec la période où se trouve la diminution la plus forte de la capacité (du premier trimestre au quatrième trimestre de 1991). Le redressement très important de la capacité en 1992 coïncide avec la diminution de la proportion des passagers-kilomètres à tarifs réduits.

Ces résultats traduisent la réponse économique rationnelle des transporteurs face à la demande. Quand la proportion des passagers-kilomètres à tarifs réduits a progressé, la valeur d'un siège a diminué. Les transporteurs aériens ont répondu en diminuant le total des sièges-kilomètres disponibles. Ils ont attendu que la proportion des passagers-kilomètres à tarifs réduits se soit stabilisée et ait commencé à diminuer pour accroître leur capacité, ce qui prouve l'absence d'une stratégie de «dumping».

Figure 5

**Total Available Seat-kilometres Versus  
Percentage of Discount Passenger-kilometres –  
Canadian Air Carriers, Level I, Scheduled  
Services**

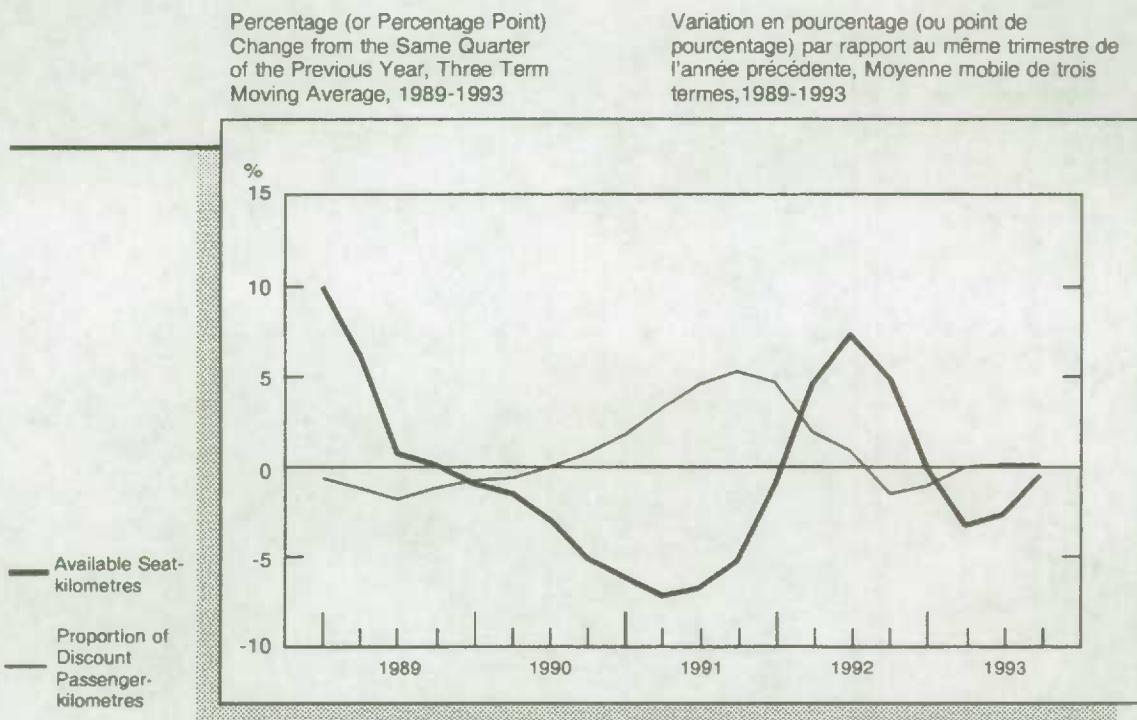


Figure 6 compares capacity, as measured by available seat-kilometres, to demand, as measured by total passenger-kilometres (see also Text Table 4). The key point to note here is that the passenger-kilometres (demand) began to rise in the first quarter of 1992, one quarter before available seat-kilometres (capacity), began to increase. Passenger-kilometres reached a peak rate of increase in the second quarter of 1992, one quarter before capacity reached its peak rate of increase. In the quarters since then, passenger-kilometres (demand) have continued to decrease and rise earlier than capacity, which has tracked demand with a lag of about one quarter, as measured by these surveys.

These data provide evidence that changes in demand have been leading changes in capacity. This is the logical sequence one would expect to see if a rational economic player was responding to external market forces. If the firms had been trying to create a market through excess capacity and discounting, the curves in Figure 6 would have been in a reversed phase, with capacity changes leading changes in demand. Instead, the survey data indicate that the Level I air carriers have been responding to changes

**Sièges-kilomètres disponibles totaux par rapport à la proportion en pourcentage des passagers-kilomètres à tarifs réduits – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Services réguliers**

Variation en pourcentage (ou point de pourcentage) par rapport au même trimestre de l'année précédente, Moyenne mobile de trois termes, 1989-1993

Figure 5

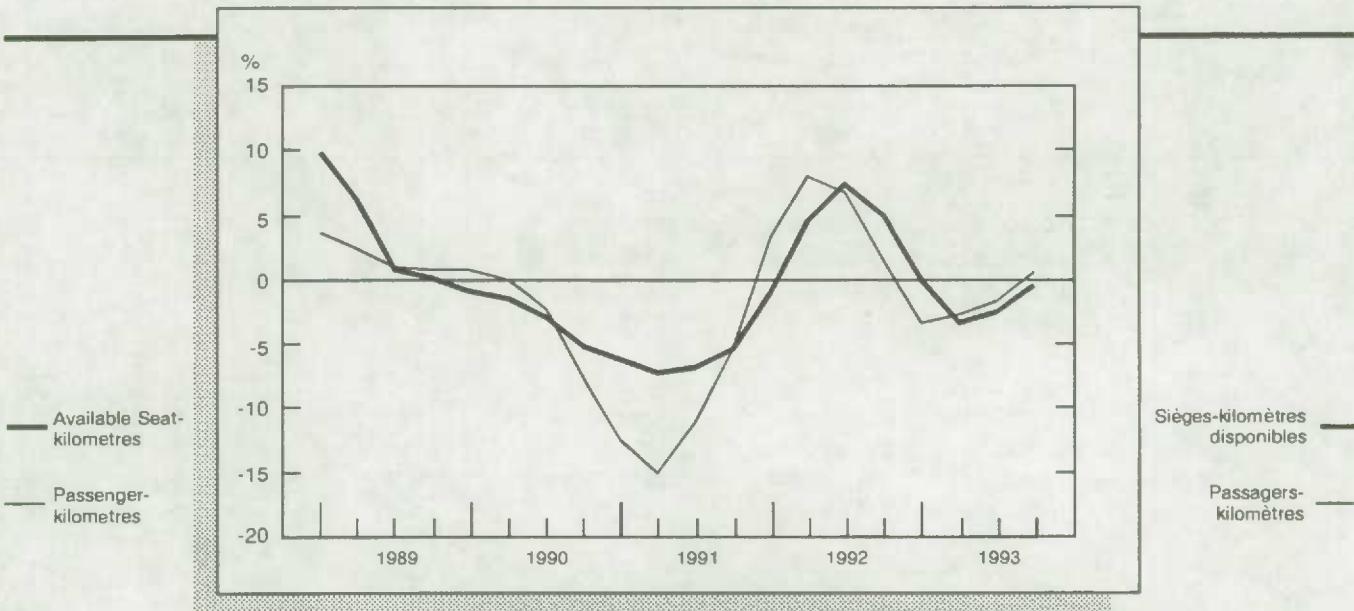
La figure 6 fait la comparaison entre la capacité, mesurée en termes de sièges-kilomètres disponibles, et la demande, mesurée en termes du nombre total de passagers-kilomètres (voir aussi le tableau explicatif 4). Le point important à souligner ici est que le nombre de passagers-kilomètres (la demande) a commencé à croître au cours du premier trimestre de 1992, soit un trimestre avant que le nombre de sièges-kilomètres disponibles (la capacité) augmente. Le nombre total de passagers-kilomètres a atteint un taux d'augmentation record au cours du deuxième trimestre de 1992, soit un trimestre avant que la capacité atteigne un taux d'augmentation record. Chaque trimestre depuis lors, le nombre de passagers-kilomètres (la demande) a continué à décroître et à s'accroître plus tôt que la capacité. Selon ces enquêtes, le décalage entre la demande et la capacité s'établit à environ un trimestre.

Ces données révèlent que les variations de la demande ont précédé les variations de la capacité. C'est l'enchaînement logique que l'on s'attendrait à voir si un joueur économique rationnel répondait aux forces externes du marché. Si les compagnies avaient essayé de créer un marché au moyen d'une capacité excédentaire et de tarifs réduits, les courbes de la figure 6 présenteraient une phase inverse, c'est-à-dire que les variations de la capacité précéderaient les variations de la demande. Au lieu de cela, les données des enquêtes indiquent que les transporteurs

Figure 6

**Total Available Seat-kilometres and Passenger-kilometres - Canadian Air Carriers, Level I, Scheduled Services**

Percentage Change from the Same Quarter of the Previous Year,  
Three Term Moving Average, 1989-1993



in demand over most of this period, which is an outcome that economic theory would predict for an industry acting in its own best interest.

In conclusion, the data from the surveys indicate that the pricing of the Level I air carriers probably did not result from a perverse strategy of excess capacity and price discounting. Over the period since the first quarter of 1990, changes in capacity have consistently lagged changes in demand by about one quarter (Figure 6). The large increase in capacity in 1992 was not discount induced, as it coincided with a period of stable or even declining proportions of discount passenger-kilometres (Figure 5). Over this period of study, the discounting behaviour of Level I air carriers has been consistent with the behaviour of firms acting rationally, and in their own best interest.

**Sièges-kilomètres disponibles totaux, et passagers-kilomètres - Transporteurs aériens canadiens de niveau I, Services réguliers**

Variation en pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente, Moyenne mobile de trois termes, 1989-1993

Figure 6

aériens de niveau I ont répondu aux variations de la demande au cours de la plupart des trimestres à l'étude, ce qui est conforme aux résultats prédicts par la théorie économique pour une industrie qui agit dans son propre intérêt.

En conclusion, les données des enquêtes montrent que la fixation des prix par les transporteurs aériens de niveau I n'a probablement pas résulté d'une stratégie contraire prévoyant une capacité excédentaire et des tarifs réduits. Depuis le premier trimestre de 1990, les variations de la demande ont conséquemment précédé d'environ un trimestre les variations de la capacité (voir la figure 6). La forte augmentation de la capacité en 1992 n'a pas été provoquée par la réduction des tarifs, puisqu'elle a coïncidé avec une période de stabilisation et de diminution de la proportion des passagers-kilomètres à tarifs réduits (voir la figure 5). Au cours de la période à l'étude, le comportement des transporteurs aériens canadiens de niveau I face aux tarifs réduits était conforme au comportement des compagnies agissant rationnellement et dans leurs propres intérêts.

Text Table 4

**Selected Operating Statistics and Fare Basis**  
**Statistics – Canadian Level I Air Carriers,**  
**Domestic and International Scheduled Services,**  
**1988-1993**

Tableau explicatif 4

**Statistiques d'exploitation et données sur la base**  
**tarifaire choisies – Transporteurs aériens canadiens de**  
**niveau I - Services réguliers intérieurs et internationaux,**  
**1988-1993**

		Available Seat-kilometres ('000)	Passenger- kilometres ('000)	Discount Passenger- kilometres ('000)	Proportion of Discount Passenger- kilometres	Proportion of Discount Passengers	Average Air Fare (All Fares)
		Sièges- kilomètres disponibles ('000)	Passagers- kilomètres ('000)	Passagers- kilomètres à tarifs réduits ('000)	Proportion des passagers- kilomètres à tarifs réduits	Proportion des passagers à tarifs réduits	Tarif aérien moyen (tous les tarifs)
1988	I	14,020,373	9,873,902	7,131,127	72.2	64.3	175.1
	II	16,678,967	11,516,155	8,366,465	72.7	63.5	193.8
	III	19,201,015	14,379,497	11,086,515	77.1	68.4	208.0
	IV	16,294,315	10,197,431	7,311,119	71.7	63.0	195.7
1989	I	15,837,371	10,245,804	7,383,375	72.1	62.4	197.9
	II	17,314,207	11,898,302	8,504,176	71.5	61.5	219.4
	III	19,467,992	14,347,724	10,859,184	76.0	66.9	242.3
	IV	15,794,972	10,191,770	7,174,187	70.4	61.2	217.9
1990	I	16,079,917	10,531,118	7,569,207	71.9	63.1	219.7
	II	17,072,734	11,823,328	8,421,017	71.2	64.5	233.0
	III	18,528,537	13,965,822	10,397,351	74.5	68.9	253.2
	IV	15,330,278	9,807,382	7,025,023	71.6	66.5	241.2
1991	I	14,764,942	8,733,704	6,379,687	73.1	65.6	220.9
	II	15,757,123	9,774,427	7,082,552	72.5	65.6	235.4
	III	17,407,279	12,373,691	9,750,317	78.8	73.6	237.7
	IV	14,275,076	9,263,020	7,031,881	75.9	70.3	213.2
1992	I	14,272,342	8,811,360	6,672,223	75.7	69.6	221.3
	II	16,839,755	11,149,734	8,446,005	75.8	71.0	219.7
	III	19,152,541	13,508,296	10,380,314	76.8	71.1	243.2
	IV	14,983,128	8,993,768	6,853,553	76.2	70.0	223.3
1993	I	14,181,168	8,634,962	6,383,655	73.9	66.0	226.0
	II	16,006,171	10,575,569	7,916,566	74.9	65.9	241.9
	III	18,261,190	13,308,002	10,555,621	79.3	71.5	258.7
	IV	15,215,615	9,114,524	6,831,314	75.0	68.1	242.8

## FOR FURTHER READING

Selected Publications  
from Statistics Canada

## LECTURES SUGGÉRÉES

Choisies parmi les publications  
de Statistique Canada

**Surface and Marine Transport – Service Bulletin**, Bilingual, Eight issues/year.

**Air Carrier Operations in Canada, Quarterly**, Bilingual

**Aviation Statistics Centre – Service Bulletin, Monthly**, Bilingual

**Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Quarterly**, Bilingual

**Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report**, Annual, Bilingual

**Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report**, Annual, Bilingual

**Canadian Civil Aviation**, Annual, Bilingual

**Air Charter Statistics**, Annual, Bilingual

**Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, Occasional**, issued in 1993.

**Railway Carloadings**, Monthly, Bilingual

**Railway Operating Statistics**, Monthly, Bilingual

**Rail In Canada**, Annual, Bilingual

**Passenger Bus and Urban Transit Statistics**, Monthly, Bilingual

**Passenger Bus and Urban Transit Statistics**, Annual, Bilingual

**Road Motor Vehicles: Fuel Sales**, Annual, Bilingual

**Road Motor Vehicles: Registrations**, Annual, Bilingual

**Trucking in Canada**, Annual, Bilingual

**Shipping in Canada**, Annual, Bilingual

### Catalogue

<b>Transports terrestre et maritime – Bulletin de Service</b> , Bilingue, Huit numéros/année.	50-002
<b>Opérations des transporteurs aériens au Canada, Trimestriel</b> , Bilingue	51-002
<b>Centre des statistiques de l'aviation – Bulletin de service</b> , Mensuel, Bilingue	51-004
<b>Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens</b> , Trimestriel, Bilingue	51-005
<b>Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur</b> , Annuel, Bilingue	51-204
<b>Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis</b> , Annuel, Bilingue	51-205
<b>Aviation civile canadienne</b> , Annuel, Bilingue	51-206
<b>Statistique des affrètements aériens</b> , Annuel, Bilingue	51-207
<b>L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile</b> , Hors série, publiée en 1993.	51-501
<b>Chargements ferroviaires</b> , Mensuel, Bilingue	52-001
<b>Statistique de l'exploitation ferroviaire</b> , Mensuel, Bilingue	52-003
<b>Le transport ferroviaire au Canada</b> , Annuel, Bilingue	52-216
<b>Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain</b> , Mensuel, Bilingue	53-003
<b>Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain</b> , Annuel, Bilingue	53-215
<b>Véhicules automobiles: Ventes de carburants</b> , Annuel, Bilingue	53-218
<b>Véhicules automobiles: Immatriculations</b> , Annuel, Bilingue	53-219
<b>Le camionnage au Canada</b> , Annuel, Bilingue	53-222
<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.



**Section 1****THE YEAR IN REVIEW****Table 1.1****Ratios – Canadian Air Carriers, Level I, 1993****Section 1****REVUE DE L'ANNÉE****Tableau 1.1****Rapports – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1993**

	Total			Change Variation
			1992	
	\$	%		
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$		0.109	0.114
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	\$		0.374	0.342
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$		0.894	0.907
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	\$		144 090	160 911
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%		94.67	98.09
Total assets to total liabilities – Total de l'actif par rapport au total du passif	%		104.96	99.25
Rate of return on investment – Taux de rendement de l'investissement	%		-7.59	-3.87
	Air BC	Air Canada	Canadian	Time Air
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services – Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	\$	0.294	0.110	0.107
Goods-revenue per goods tonne-kilometre, scheduled services – Recettes-marchandises par tonne-kilomètre de marchandises, services réguliers	\$	3.019	0.332	0.335
Revenues per tonne-kilometre, scheduled and charter services – Recettes par tonne-kilomètre, services réguliers et d'affrètement	\$	2.910	0.859	0.872
Total operating revenues per employee – Total des recettes d'exploitation par employé	\$	171 497	149 618	172 499
Total operating revenues to total operating expenses – Total des recettes d'exploitation par rapport au total des dépenses d'exploitation	%	128.03	97.48	96.10
Total assets to total liabilities – Total de l'actif par rapport au total du passif	%	122.20	105.26	83.75
Rate of return on investment – Taux de rendement de l'investissement	%	17.34	-2.76	-10.49
				8.27

Table 1.2

## Selected Economic and Demographic Indicators, 1993

Tableau 1.2

## Indicateurs économiques et démographiques choisis, 1993

		1992	1993	Change Variation
Population of Canada – Population du Canada	'000	27 408.9	28 866.0	5.3
Employed labour force (s.a.) – Population active occupée (dés.)	'000	12 240.0	12 437.7	1.6
Disposable income <sup>1</sup> – Revenu disponible <sup>1</sup>	\$'000'000	475 051	487 000	2.5
Per capita disposable income <sup>1</sup> – Revenu disponible par habitant <sup>1</sup>	\$	17 332.0	16 871.1	-2.7
Per capita trip spending (including fares) <sup>2</sup> – Dépenses de voyage par habitant (comprend le coût du transport) <sup>2</sup>				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	\$	519.9	.. <sup>3</sup>	...
– International travel – Voyages internationaux	\$	591.6	577.9	-2.3
Average spending per trip (including fares) – Dépenses moyennes par voyage (comprend le coût du transport) <sup>4</sup>				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	\$	100.7	.. <sup>3</sup>	...
– International travel – Voyages internationaux	\$	1 247.9	1 340	7.4
Average cost of air fares (Level I carriers) – Coût moyen du transport aérien (transporteurs de niveau I)				
– Domestic travel – Voyages intérieurs	\$	177.9	191.4	7.6
– International travel – Voyages internationaux	\$	339.8	350.7	3.2
Consumer Price Index – Indice des prix à la consommation	1986 = 100			
– All items – Ensemble		128.1	130.4	1.8
– Transportation – Transports		121.8	125.7	3.2
– Public transportation – Transport public		133.9	140.5	4.9
Travel price index – Indice des prix des voyages	1986 = 100	130.8	134.0	2.4
Air fare index (Level I carriers) – Indice des tarifs aériens (transporteurs de niveau I)	1986 = 100			
– Domestic travel – Voyages intérieurs		140.3	147.7	5.3
– International travel – Voyages internationaux		112.9	112.3	-0.5
Index of real domestic product (s.a.) – Indice du produit intérieur réel (dés.)	1986 = 100			
– All industries – Toutes les industries		109.9	113.1	2.9
– Transport industry – Industrie du transport		101.7	99.8	-1.8
– Air transportation – Transport aérien		80.4	67.5	-16.1
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	%	13.2	11.4	-13.5

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

<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 1993, 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 1993, 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.<sup>4</sup> As of January 1993, two level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. – Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

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

**Part I**  
**COMMERCIAL AVIATION**  
**Section 2**  
**OPERATING STATISTICS**

**Table 2.1**  
**Operating Statistics – Canadian Air Carriers,**  
**1993**

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

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

**Tableau 2.1**  
**Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens**  
**canadiens, 1993**

	Levels I-III			Levels I-IV		
	Niveaux I-III		Change Variation	Niveaux I-IV		Change Variation
	1992	1993		1992	1993	
	'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>	102	97	-4.9	254	243	-4.3
Passengers – Passagers	31 913	31 176	-2.3	32 209	31 516	-2.2
Goods carried – Marchandises transportées	kg 597 201	625 894	4.8	618 836	653 494	5.6
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	62 107 722	61 022 503	-1.7	62 182 714	61 098 369	-1.7
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	6 210 772	6 102 250	-1.7	6 218 271	6 109 837	-1.7
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	1 492 269	1 638 462	9.8	1 497 979	1 648 364	10.0
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	7 703 041	7 740 713	0.5	7 716 250	7 758 200	0.5
Hours flown – Heures de vol	1 608	1 520	-5.5	2 046	1 992	-2.7
<b>Scheduled services – Services réguliers</b>						
Passengers – Passagers	26 203	25 277	-3.5	26 254	25 335	-3.5
Goods carried – Marchandises transportées	kg 472 892	521 020	10.2	474 519	522 610	10.1
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	45 060 390	43 858 223	-2.7	45 069 463	43 868 871	-2.7
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	4 506 039	4 385 822	-2.7	4 506 946	4 386 887	-2.7
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	1 410 225	1 566 970	11.1	1 410 503	1 567 219	11.1
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	5 916 264	5 952 793	0.6	5 917 449	5 954 106	0.6
Hours flown – Heures de vol	1 220	1 156	-5.2	1 238	1 170	-5.5
<b>Charter services – Services d'affrètement</b>						
Passengers – Passagers	5 710	5 898	3.3	5 955	6 181	3.8
Goods carried – Marchandises transportées	kg 124 309	104 873	-15.6	144 317	130 883	-9.3
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	17 047 331	17 164 280	0.7	17 113 251	17 229 498	0.7
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	1 704 733	1 716 428	0.7	1 711 325	1 722 950	0.7
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	82 044	71 492	-12.9	87 476	81 144	-7.2
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	1 786 778	1 787 920	0.1	1 798 801	1 804 094	0.3
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe	387	363	-6.3	520	510	-1.9
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères	--	--	161.8	288	311	8.2
Hours flown: total – Heures de vol: total	387	363	-6.2	808	821	1.7

<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, 1993**

Tableau 2.2

**Statistiques d'exploitation, par secteur – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1993**

	Domestic		Transborder		Other international	
	Intérieur		Transfrontalier		Autre international	
	1993 '000	Change 1993/1992 Variation	1993 '000	Change 1993/1992 Variation	1993 '000	Change 1993/1992 Variation
<b>All services – Tous les services</b>						
Passengers – Passagers	20 216	-4.0	5 602	3.1	5 698	-0.1
Goods carried – Marchandises transportées	kg 422 147	3.2	68 238	9.6	163 108	10.5
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	21 317 918	-4.5	10 047 839	6.6	29 732 612	-2.3
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	2 131 792	-4.5	1 004 784	6.6	2 973 261	-2.3
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	520 220	8.0	144 320	10.2	983 823	11.2
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	2 652 012	-2.3	1 149 104	7.0	3 957 084	0.7
Hours flown – Heures de vol	1 570	-3.1	195	0.4	227	-2.5
<b>Scheduled services – Services réguliers</b>						
Passengers – Passagers	18 275	-5.4	3 663	3.7	3 397	-0.2
Goods carried – Marchandises transportées	kg 320 639	9.6	41 746	11.3	160 225	11.0
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	18 598 604	-8.0	5 375 035	6.2	19 895 232	0.5
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	1 859 860	-8.0	537 503	6.2	1 989 523	0.5
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	474 185	9.9	120 655	11.7	972 380	11.6
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	2 334 045	-4.9	658 158	7.2	2 961 903	3.9
Hours flown – Heures de vol	888	-7.1	139	0.1	144	-0.4
<b>Charter services – Services d'affrètement</b>						
Passengers – Passagers	1 941	10.9	1 938	1.9	2 301	-0.1
Goods carried – Marchandises transportées	kg 101 508	-12.7	26 492	7.1	2 883	-12.0
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	2 719 314	29.9	4 672 804	7.0	9 837 380	-7.7
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	271 931	29.9	467 280	7.0	983 738	-7.7
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	46 036	-9.0	23 665	3.0	11 444	-17.8
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	317 967	22.4	490 945	6.8	995 182	-7.8
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe	389	-2.0	57	1.3	65	-3.6
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères	293	9.9	-	-	18	-13.6
Hours flown: total – Heures de vol: total	682	2.7	57	1.3	82	-5.9

Table 2.3

**Operating Statistics – Canadian Air Carriers,  
Level I, 1993**

Tableau 2.3

**Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens  
canadiens de niveau I, 1993**

	Total			Change Variation
			1993	
	1992	'000	'000	
<b>All services – Tous les services</b>				
Passengers – Passagers		22 763	21 968	-3.5
Goods carried – Marchandises transportées	kg	394 325	418 070	6.0
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		45 914 322	44 995 033	-2.0
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		4 591 432	4 499 503	-2.0
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		1 372 781	1 496 356	9.0
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		5 964 214	5 995 860	0.5
Hours flown – Heures de vol		803	769	-4.2
<b>Scheduled services – Services réguliers</b>				
Passengers – Passagers		21 275	20 537	-3.5
Goods carried – Marchandises transportées	kg	392 771	416 234	6.0
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		42 463 158	41 620 935	-2.0
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles		65 247 766	63 359 958	-2.9
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	%	65.08	65.69	...
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		4 246 316	4 162 094	-2.0
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		1 367 443	1 490 318	9.0
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		5 613 759	5 652 411	0.7
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles		9 713 904	9 505 385	-2.1
Weight load factor – Coefficient de chargement	%	57.79	59.47	...
Hours flown – Heures de vol		758	723	-4.6
<b>Charter services – Services d'affrètement</b>				
Passengers – Passagers		1 488	1 431	-3.8
Goods carried – Marchandises transportées	kg	1 554	1 836	18.1
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		3 451 164	3 374 098	-2.2
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		345 116	337 410	-2.2
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		5 338	6 039	13.1
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres		350 455	343 448	-2.0
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		45	46	1.8
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		-	-	-
Hours flown: total – Heures de vol: total		45	46	1.8

Table 2.3

Operating Statistics – Canadian Air Carriers,  
Level I, 1993 – Concluded

Tableau 2.3

Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens  
canadiens de niveau I, 1993 – fin

		Air BC	Air Canada	Canadian	Time Air
'000					
<b>All services – Tous les services</b>					
Passengers – Passagers		1 466	11 238	7 632	1 631
Goods carried – Marchandises transportées	kg	4 311	250 802	158 032	4 924
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		580 904	22 156 747	21 595 472	661 910
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		58 090	2 215 675	2 159 547	66 191
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		1 749	857 385	635 260	1 962
Total tonne-kilometres – Total des tonnes- kilomètres		59 840	3 073 060	2 794 807	68 153
Hours flown – Heures de vol		76	340	276	77
<b>Scheduled services – Services réguliers</b>					
Passengers – Passagers		1 455	10 625	6 852	1 605
Goods carried – Marchandises transportées	kg	4 311	249 323	157 676	4 924
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		566 183	20 491 238	19 935 210	628 304
Available seat-kilometres – Sièges-kilomètres disponibles		1 202 443	31 891 514	29 171 661	1 094 340
Passenger load factor – Coefficient de remplissage, passagers	%	47.09	64.25	68.34	57.41
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		56 618	2 049 124	1 993 521	62 830
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		1 749	851 989	634 618	1 962
Total tonne-kilometres – Total des tonnes- kilomètres		58 367	2 901 113	2 628 139	64 792
Available tonne-kilometres – Tonnes-kilomètres disponibles		107 336	4 967 447	4 232 370	198 232
Weight load factor – Coefficient de chargement	%	54.38	58.40	62.10	32.69
Hours flown – Heures de vol		76	325	248	75
<b>Charter services – Services d'affrètement</b>					
Passengers – Passagers		11	614	781	26
Goods carried – Marchandises transportées	kg	-	1 479	356	-
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres		14 721	1 665 508	1 660 263	33 606
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres		1 472	166 551	166 026	3 361
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres		-	5 396	642	-
Total tonne-kilometres – Total des tonnes- kilomètres		1 472	171 947	166 669	3 361
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe		1	15	28	2
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères		-	-	-	-
Hours flown: total – Heures de vol: total		1	15	28	2

Table 2.4

Operating Statistics – Canadian Air Carriers,  
Levels II-IV, 1993

Tableau 2.4

Statistiques d'exploitation – Transporteurs aériens  
canadiens des niveaux II-IV, 1993

	Air carrier level – Niveau du transporteur aérien						
	II		III		IV		
	1993	Change 1993/1992 Variation	1993	Change 1993/1992 Variation	1993	Change 1993/1992 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>	19	-5.0	74	-9.8	146	-4.0	
Passengers – Passagers	7 477	-4.6	1 730	31.5	340	15.1	
Goods carried – Marchandises transportées	kg 98 175	-24.5	109 649	50.6	27 600	27.6	
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	13 996 903	-10.4	2 030 567	256.5	75 866	1.2	
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	1 399 690	-10.4	203 057	256.5	7 587	1.2	
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	85 255	-7.1	56 851	105.2	9 901	73.4	
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	1 484 945	-10.2	259 908	207.0	17 488	32.4	
Hours flown – Heures de vol	416	-11.1	335	-0.6	472	7.7	
<b>Scheduled services – Services réguliers</b>							
Passengers – Passagers	4 131	-5.8	610	12.0	58	14.9	
Goods carried – Marchandises transportées	kg 37 709	-4.5	67 077	65.1	1 590	-2.3	
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	2 061 989	-16.0	175 299	23.3	10 648	17.4	
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	206 199	-16.0	17 530	23.3	1 065	17.4	
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	30 301	15.7	46 352	179.3	249	-10.6	
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	236 499	-13.0	63 882	107.3	1 314	10.8	
Hours flown – Heures de vol	306	-10.7	127	6.3	14	-23.0	
<b>Charter services – Services d'affrètement</b>							
Passengers – Passagers	3 346	-3.0	1 121	45.2	282	15.1	
Goods carried – Marchandises transportées	kg 60 465	-33.2	42 573	32.2	26 010	30.0	
Passenger-kilometres – Passagers-kilomètres	11 934 914	-9.4	1 855 268	334.1	65 218	-1.1	
Passenger tonne-kilometres – Passagers, tonnes-kilomètres	1 193 491	-9.4	185 527	334.1	6 522	-1.1	
Goods tonne-kilometres – Marchandises, tonnes-kilomètres	54 954	-16.2	10 499	-5.5	9 652	77.7	
Total tonne-kilometres – Total des tonnes-kilomètres	1 248 446	-9.7	196 026	264.0	16 174	34.5	
Hours flown: fixed wing – Heures de vol: à voilure fixe	110	-12.3	207	-4.5	147	10.9	
Hours flown: helicopters – Heures de vol: hélicoptères	-	-	--	161.8	311	8.1	
Hours flown: total – Heures de vol: total	110	-12.3	207	-4.4	458	9.0	

<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, 1993**

**Tableau 2.5**

**Heures de vol des hélicoptères par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1993**

	1992 No. – Nbre	1993 No. – Nbre	Change
			Variation %
Number of carriers – Nombre de transporteurs	65	59	-9.2
<b>Domestic – Intérieur</b>			
Newfoundland – Terre-Neuve	20 817	14 587	-29.9
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	18	37	105.6
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	5 409	2 300	-57.5
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	451	1 409	212.4
Quebec – Québec	47 450	44 154	-6.9
Ontario	10 222	17 676	72.9
Manitoba	12 453	10 869	-12.7
Saskatchewan	1 421	1 962	38.1
Alberta	31 100	37 713	21.3
British Columbia – Colombie-Britannique	113 562	120 696	6.3
Yukon	5 094	5 527	8.5
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	26 451	44 254	67.3
<b>Total</b>	<b>274 448</b>	<b>301 184</b>	<b>9.7</b>
<b>International</b>			
<b>Total</b>	<b>20 572</b>	<b>17 775</b>	<b>-13.6</b>

**Section 3****FINANCIAL DATA****Table 3.1**

**Income Statement – Canadian Air Carriers,  
Levels I-IV, 1993**

**Section 3****DONNÉES FINANCIÈRES****Tableau 3.1**

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens  
des niveaux I-IV, 1993**

	1992	1993	Change
	\$'000	\$'000	Variation
<b>Operating revenues – Recettes d'exploitation</b>			
Scheduled services – Services réguliers	5 880 782 ✓	6 033 570	2.6
– Passengers – Passagers	5 276 583	5 397 774	2.3
– Goods – Marchandises	604 199	635 795	5.2
Charter services – Services d'affrètement	1 392 413 ✓	1 432 930	2.9
– Passengers – Passagers	1 237 012	1 265 361	2.3
– Goods – Marchandises	155 401	167 568	7.8
Other flying services – Autres services aériens	32 968 ✓	55 398	68.0
Subsidies – Subventions d'exploitation	6 185	2 481	-59.9
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	228 209	231 254	1.3
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	7 540 557	7 755 633	2.9
<b>Operating expenses – Dépenses d'exploitation</b>			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	185 014	182 514	-1.4
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	2 695 768	2 733 075	1.4
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	875 331	906 100	3.5
General services and administration – Services généraux et administration	3 671 805	3 584 133	-2.4
Depreciation – Dépréciation	347 936	363 137	4.4
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	7 775 853	7 768 959	-0.1
<b>Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation</b>	<b>( 235 297)</b>	<b>( 13 327)</b>	<b>-94.3</b>
<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>	( 56 386)	53 463	...
Interest and discount income <sup>1</sup> – Revenus d'intérêts et d'escomptes <sup>1</sup>	41 657	37 289	-10.5
Interest expenses <sup>1</sup> – Intérêts versés <sup>1</sup>	386 054	391 961	1.5
Miscellaneous non-operating income (expenses), net <sup>1</sup> – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets <sup>1</sup>	( 215 599)	( 255 953)	18.7
Total non-operating income (expenses), net <sup>2</sup> – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets <sup>2</sup>	( 624 683)	( 572 913)	-8.3
<b>Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt</b>	<b>( 859 979)</b>	<b>( 586 239)</b>	<b>-31.8</b>
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	8 330	19 004	128.1
<b>Net income (loss) – Revenu (perte) net</b>	<b>( 868 309)</b>	<b>( 605 244)</b>	<b>-30.3</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, 1993

Tableau 3.2

État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de  
niveau I, 1993

	Total		Change Variation
	1992	1993	
	\$ '000	\$ '000	
<b>Operating revenues – Recettes d'exploitation</b>			
Scheduled services – Services réguliers	5 127 306	5 244 849	2.3
– Passengers – Passagers	4 615 817	4 735 769	2.6
– Goods – Marchandises	511 489	509 080	-0.5
Charter services – Services d'affrètement	204 908	193 497	-5.6
– Passengers – Passagers	204 175	192 528	-5.7
– Goods – Marchandises	733	969	32.2
Other flying services – Autres services aériens	-	-	-
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	-
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	151 321	170 580	12.7
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	5 483 534	5 608 926	2.3
<b>Operating expenses – Dépenses d'exploitation</b>			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	129 128	117 695	-8.9
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	1 748 087	1 753 180	0.3
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	501 978	503 084	0.2
General services and administration – Services généraux et administration	3 153 868	3 075 882	-2.5
Depreciation – Dépréciation	259 450	268 416	3.5
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	5 792 511	5 718 257	-1.3
<b>Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation</b>	( 308 977)	( 109 331)	-64.6
<b>Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation</b>			
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	( 32 917)	49 914	...
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	38 287	34 373	-10.2
Interest expenses – Intérêts versés	332 966	345 614	3.8
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	( 212 481)	( 243 115)	14.4
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	( 540 078)	( 504 441)	-6.6
<b>Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt</b>	( 849 055)	( 613 772)	-27.7
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	( 4 420)	( 3 098)	-29.9
<b>Net income (loss) – Revenu (perte) net</b>	( 844 635)	( 610 674)	-27.7

Table 3.2

**Income Statement – Canadian Air Carriers,  
Level I, 1993 – Concluded**

Tableau 3.2

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens de  
niveau I, 1993 – fin**

	Air BC	Air Canada	Canadian	Time Air
\$ '000				
<b>Operating revenues – Recettes d'exploitation</b>				
Scheduled services – Services réguliers	172 008	2 543 250	2 346 675	182 916
– Passengers – Passagers	166 728	2 260 756	2 133 886	174 399
– Goods – Marchandises	5 280	282 494	212 789	8 517
Charter services – Services d'affrètement	2 129	96 327	89 492	5 549
– Passengers – Passagers	2 129	95 358	89 492	5 549
– Goods – Marchandises	-	969	-	-
Other flying services – Autres services aériens	-	-	-	-
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	-	-
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	1 862	76 255	84 611	7 852
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	175 999	2 715 833	2 520 777	196 317
<b>Operating expenses – Dépenses d'exploitation</b>				
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	3 339	102 146	11 922	287
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	43 824	811 294	838 052	60 010
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	24 829	277 846	169 754	30 655
General services and administration – Services généraux et administration	58 872	1 456 907	1 490 376	69 726
Depreciation – Dépréciation	6 607	137 819	113 084	10 906
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	137 471	2 786 013	2 623 189	171 584
<b>Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation</b>	38 528	( 70 180)	( 102 411)	24 733
<b>Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation</b>				
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	-	36 718	13 171	25
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	269	29 752	3 361	992
Interest expenses – Intérêts versés	27 192	198 499	105 990	13 933
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	-	( 139 065)	( 102 799)	( 1 252)
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	( 26 923)	( 271 093)	( 192 257)	( 14 168)
<b>Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt</b>	11 605	( 341 273)	( 294 668)	10 565
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	5 497	( 15 245)	1 407	5 243
<b>Net income (loss) – Revenu (perte) net</b>	6 108	( 326 028)	( 296 075)	5 322

Table 3.3

**Income Statement – Canadian Air Carriers,  
Levels II-IV, 1993**

Tableau 3.3

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens  
des niveaux II-IV, 1993**

	Air carrier level – Niveau du transporteur aérien					
	II		III		IV	
	1993	Change 1993/1992 Variation	1993	Change 1993/1992 Variation	1993	Change 1993/1992 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
<b>Operating revenues – Recettes d'exploitation</b>						
Scheduled services – Services réguliers	637 935	-1.9	110 409	12.5	40 376	692.6
– Passengers – Passagers	574 677	-3.0	73 142	14.5	14 187	240.1
– Goods – Marchandises	63 258	10.0	37 267	8.8	26 190	...
Charter services – Services d'affrètement	576 309	-10.8	224 385	41.4	438 738	14.6
– Passengers – Passagers	542 908	-10.5	189 052	42.4	340 874	16.1
– Goods – Marchandises	33 401	-15.7	35 334	36.6	97 864	9.7
Other flying services – Autres services aériens	19 666	66.2	20 105	42.6	15 628	122.2
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-100.0	2 307	24.0	174	543.4
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	23 567	-13.6	27 749	-16.0	9 358	-43.6
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	1 257 477	-6.1	384 956	25.9	504 274	22.5
<b>Operating expenses – Dépenses d'exploitation</b>						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	10 644	-50.2	9 232	-2.6	44 943	79.4
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	589 607	-5.3	185 258	27.7	205 031	13.9
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	208 094	-5.3	80 281	17.6	114 642	34.4
General services and administration – Services généraux et administration	357 426	-10.6	72 348	32.6	78 477	23.1
Depreciation – Dépréciation	48 081	-1.9	18 461	27.8	28 179	12.7
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	1 213 853	-7.5	365 579	25.3	471 271	24.3
<b>Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation</b>	<b>43 625</b>	<b>60.1</b>	<b>19 376</b>	<b>38.6</b>	<b>33 003</b>	<b>1.7</b>
<b>Non-Operating Income (Expenses) – Revenus (dépenses) hors exploitation</b>						
Capital gains (losses), net – Gains (pertes) de capital, nets	574	...	2 975	...	-	-
Interest and discount income – Revenus d'intérêts et d'escomptes	2 181	-13.0	735	-15.0	-	-
Interest expenses – Intérêts versés	38 502	-16.8	7 845	14.9	-	-
Miscellaneous non-operating income (expenses), net – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	( 7 738)	871.1	( 5 100)	119.7	-	-
Total non-operating income (expenses), net – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	( 43 486)	-34.8	( 9 235)	-4.0	( 15 751)	89.7
<b>Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt</b>	<b>139</b>	<b>...</b>	<b>10 142</b>	<b>132.3</b>	<b>17 252</b>	<b>-28.6</b>
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	14 941	122.3	1 876	39.7	5 285	12.8
<b>Net income (loss) – Revenu (perte) net</b>	<b>( 14 802)</b>	<b>-67.9</b>	<b>8 266</b>	<b>173.4</b>	<b>11 967</b>	<b>-38.5</b>

Table 3.4

**Income Statement – Canadian Air Carriers  
Operating Helicopters Only, Levels I-IV, 1993**

Tableau 3.4

**État des recettes – Transporteurs aériens canadiens  
des niveaux I-IV exploitant des hélicoptères seulement,  
1993**

	1992	1993	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	289 592	372 030	28.5
– Passengers – Passagers	224 435	279 314	24.5
– Goods – Marchandises	65 157	92 716	42.3
Other flying services – Autres services aériens	3 764	11 872	215.4
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	74	...
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	6 642	4 978	-25.0
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	299 997	388 955	29.7
<b>Operating expenses – Dépenses d'exploitation</b>			
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	19 178	37 208	94.0
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	121 096	145 925	20.5
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	68 772	96 866	40.9
General services and administration – Services généraux et administration	45 897	58 682	27.9
Depreciation – Dépréciation	16 401	19 917	21.4
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	271 345	358 599	32.2
<b>Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation</b>	<b>28 652</b>	<b>30 356</b>	<b>5.9</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>	( 6 406)	( 16 080)	151.0
<b>Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt</b>	<b>22 246</b>	<b>14 275</b>	<b>-35.8</b>
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	3 864	4 703	21.7
<b>Net income (loss) – Revenu (perte) net</b>	<b>18 383</b>	<b>9 572</b>	<b>-47.9</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,  
1993**

**Tableau 3.5**

**État des recettes par province de domicile –  
Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV,  
1993**

	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>	
	1993	Change 1993/1992 Variation	1993	Change 1993/1992 Variation	1993	Change 1993/1992 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
<b>Operating revenues – Recettes d'exploitation</b>						
Scheduled services – Services réguliers	210 849	10.1	-	-	x	...
– Passengers – Passagers	202 138	9.9	-	-	x	...
– Goods – Marchandises	8 712	16.9	-	-	x	...
Charter services – Services d'affrètement	189 575	37.4	-	-	x	...
– Passengers – Passagers	154 128	36.3	-	-	x	...
– Goods – Marchandises	35 447	42.5	-	-	x	...
Other flying services – Autres services aériens	12 174	33.3	-	-	x	...
Subsidies – Subventions d'exploitation	1 028	-0.1	-	-	x	...
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	3 986	32.9	-	-	x	...
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	417 612	22.0	-	-	x	...
<b>Operating expenses – Dépenses d'exploitation</b>						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	18 519	31.3	-	-	x	...
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	173 569	13.9	-	-	x	...
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	87 647	36.8	-	-	x	...
General services and administration – Services généraux et administration	96 812	20.8	-	-	x	...
Depreciation – Dépréciation	16 067	52.8	-	-	x	...
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	392 615	22.1	-	-	x	...
<b>Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation</b>						
24 998	19.3	-	-	-	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>	128	...	-	-	x	...
Interest and discount income <sup>1</sup> – Revenus d'intérêts et d'escomptes <sup>1</sup>	1	-91.2	-	-	x	...
Interest expenses <sup>1</sup> – Intérêts versés <sup>1</sup>	6 737	112.2	-	-	x	...
Miscellaneous non-operating income (expenses), net <sup>1</sup> – Revenus (dépenses) divers hors exploita- tion, nets <sup>1</sup>	( 2 627)	8.2	-	-	x	...
Total non-operating income (expenses), net <sup>2</sup> – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets <sup>2</sup>	( 28 103)	119.5	-	-	x	...
<b>Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt</b>						
( 3 106)	...	-	-	-	x	...
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	2 266	17.7	-	-	x	...
<b>Net income (loss) – Revenu (perte) net</b>	<b>( 5 371)</b>	<b>...</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>x</b>	<b>...</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,  
1993 – Continued**

Tableau 3.5

**État des recettes par province de domicile –  
Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV,  
1993 – suite**

	New Brunswick		Quebec		Ontario	
	Nouveau- Brunswick		Québec			
	1993	Change 1993/1992 Variation	1993	Change 1993/1992 Variation	1993	Change 1993/1992 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
<b>Operating revenues – Recettes d'exploitation</b>						
Scheduled services – Services réguliers	-	-	160 646	-11.2	255 710	-3.7
– Passengers – Passagers	-	-	140 392	-12.6	218 722	-6.7
– Goods – Marchandises	-	-	20 253	0.2	36 988	18.3
Charter services – Services d'affrètement	-	-	457 105	-7.8	292 001	12.5
– Passengers – Passagers	-	-	448 103	-8.0	255 298	9.6
– Goods – Marchandises	-	-	9 002	6.0	36 704	38.6
Other flying services – Autres services aériens	-	-	20 465	32.1	8 196	257.3
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	1 313	-66.7	74	-63.7
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	-	-	25 081	26.6	16 103	-26.0
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	-	-	664 610	-7.2	572 085	4.1
<b>Operating expenses – Dépenses d'exploitation</b>						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	-	-	3 592	-25.7	11 081	-46.0
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	-	-	342 807	-3.9	261 247	6.1
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	-	-	114 083	-7.3	88 502	7.7
General services and administration – Services généraux et administration	-	-	166 152	-19.9	154 290	-14.6
Depreciation – Dépréciation	-	-	23 623	5.8	30 247	-6.1
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	-	-	650 258	-7.5	545 367	0.8
<b>Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation</b>	-	-	14 352	14.2	26 718	233.6
<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>	-	-	1 846	...	( 76)	-99.6
Interest and discount income <sup>1</sup> – Revenus d'intérêts et d'escomptes <sup>1</sup>	-	-	1 898	-24.7	652	92.0
Interest expenses <sup>1</sup> – Intérêts versés <sup>1</sup>	-	-	10 897	-22.5	19 952	-20.7
Miscellaneous non-operating income (expenses), net <sup>1</sup> – Revenus (dépenses) divers hors exploita- tion, nets <sup>1</sup>	-	-	( 5 380)	346.5	( 4 460)	...
Total non-operating income (expenses), net <sup>2</sup> – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets <sup>2</sup>	-	-	( 12 588)	-17.5	( 23 816)	-48.9
<b>Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt</b>	-	-	1 764	...	2 902	...
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	-	-	539	-83.2	8 526	79.5
<b>Net income (loss) – Revenu (perte) net</b>	-	-	1 225	...	( 5 625)	-87.0

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,  
1993 – Continued**

Tableau 3.5

**État des recettes par province de domicile –  
Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV,  
1993 – suite**

	Manitoba		Saskatchewan <sup>4</sup>		Alberta <sup>4</sup>	
	1993	Change 1993/1992 Variation	1993	Change 1993/1992 Variation	1993	Change 1993/1992 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
<b>Operating revenues – Recettes d'exploitation</b>						
Scheduled services – Services réguliers	40 163	8.3	x	...	x	...
– Passengers – Passagers	28 822	9.7	x	...	x	...
– Goods – Marchandises	11 341	5.0	x	...	x	...
Charter services – Services d'affrètement	26 740	-9.4	19 845	5.9	52 536	14.4
– Passengers – Passagers	19 335	-1.5	16 338	17.1	32 092	62.9
– Goods – Marchandises	7 405	-25.0	3 507	-26.7	20 444	-22.0
Other flying services – Autres services aériens	244	-5.4	2 826	70.7	564	-6.3
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-	-	-	52	-80.0
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	1 345	-65.4	1 913	53.3	2 555	9.0
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	68 492	-3.2	24 584	13.6	55 707	11.3
<b>Operating expenses – Dépenses d'exploitation</b>						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	1 170	8.1	1 432	37.5	1 139	-22.7
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	25 795	7.3	13 594	18.5	31 822	38.7
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	16 882	-19.7	4 366	-7.3	12 532	23.4
General services and administration – Services généraux et administration	16 433	-12.0	3 585	5.3	8 403	6.9
Depreciation – Dépréciation	5 310	13.9	1 473	-7.7	3 016	6.2
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	65 591	-4.2	24 450	10.1	56 911	25.7
<b>Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation</b>						
2 901	29.8	134	...	( 1 204)	...	
<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>	496	...	16	-97.5	408	...
Interest and discount income <sup>1</sup> – Revenus d'intérêts et d'escargots <sup>1</sup>	156	177.0	67	-5.3	46	112.0
Interest expenses <sup>1</sup> – Intérêts versés <sup>1</sup>	936	5.8	242	10.8	436	127.8
Miscellaneous non-operating income (expenses), net <sup>1</sup> – Revenus (dépenses) divers hors exploita- tion, nets <sup>1</sup>	1 188	87.2	87	-46.4	48	-85.0
Total non-operating income (expenses), net <sup>2</sup> – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets <sup>2</sup>	747	...	( 46)	...	( 202)	...
<b>Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt</b>						
3 649	131.9	88	-41.2	( 1 406)	...	
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	564	702.7	( 30)	-63.8	505	106.6
<b>Net income (loss) – Revenu (perte) net</b>	<b>3 085</b>	<b>105.2</b>	<b>119</b>	<b>-49.3</b>	<b>( 1 911)</b>	<b>...</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,  
1993 – Concluded**

Tableau 3.5

**État des recettes par province de domicile –  
Transporteurs aériens canadiens des niveaux II-IV,  
1993 – fin**

	British Columbia		Yukon <sup>4</sup>		Northwest Territories	
	Colombie-Britannique				Territoires du Nord-Ouest	
	1993	Change 1993/1992 Variation	1993	Change 1993/1992 Variation	1993	Change 1993/1992 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
<b>Operating revenues – Recettes d'exploitation</b>						
Scheduled services – Services réguliers	49 568	98.2	x	...	44 001	30.7
– Passengers – Passagers	23 350	2.1	x	...	35 468	32.3
– Goods – Marchandises	26 218	...	x	...	8 534	24.7
Charter services – Services d'affrètement	165 143	0.5	10 919	6.4	53 352	20.4
– Passengers – Passagers	119 666	9.2	7 218	-9.6	33 770	0.7
– Goods – Marchandises	45 477	-17.0	3 701	62.0	19 582	81.7
Other flying services – Autres services aériens	10 876	224.5	-	-	53	-71.5
Subsidies – Subventions d'exploitation	-	-100.0	-	-	14	476.9
Net incidental air transport related revenue – Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	7 200	-67.8	328	-40.6	2 164	11.8
Total operating revenues – Total des recettes d'exploitation	232 786	7.9	11 246	1.9	99 585	24.3
<b>Operating expenses – Dépenses d'exploitation</b>						
Maintenance, ground property and equipment – Frais d'entretien, biens et équipements au sol	23 976	142.8	914	4.7	2 997	43.6
Aircraft operations – Exploitation des aéronefs	90 757	-4.1	4 713	-12.5	35 590	5.1
Maintenance, flight equipment – Frais d'entretien, équipements de vol	56 506	7.7	3 308	45.2	19 191	42.1
General services and administration – Services généraux et administration	33 547	4.1	2 155	-4.2	26 874	32.2
Depreciation – Dépréciation	12 002	11.5	345	-7.8	2 637	-4.6
Total operating expenses – Total des dépenses d'exploitation	216 788	9.0	11 436	2.5	87 289	22.7
<b>Operating income (loss) – Revenu (perte) d'exploitation</b>	15 998	-5.4	( 189)	47.7	12 295	37.8
<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>	( 299)	...	3	-	1 025	...
Interest and discount income <sup>1</sup> – Revenus d'intérêts et d'escomptes <sup>1</sup>	30	-90.9	-	-	66	152.0
Interest expenses <sup>1</sup> – Intérêts versés <sup>1</sup>	1 251	-36.5	48	16.8	5 848	-20.9
Miscellaneous non-operating income (expenses), net <sup>1</sup> – Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets <sup>1</sup>	( 1 462)	-8.3	-	-	( 233)	...
Total non-operating income (expenses), net <sup>2</sup> – Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets <sup>2</sup>	( 850)	-76.7	404	...	( 4 017)	-47.1
<b>Income (loss) before provision for income taxes – Revenu (perte) avant déductions de l'impôt</b>	15 149	14.2	215	...	8 278	521.2
Provision for income taxes (tax refund) – Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	2 713	71.8	106	405.8	6 913	...
<b>Net Income (loss) – Revenu (perte) net</b>	12 435	6.4	109	...	1 365	62.3

<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, 1993**

**Tableau 3.6**

**Recettes-passagers et recettes-marchandises par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1993**

	Passenger revenue			Goods revenue		
	Recettes-passagers		Change Variation	Recettes-marchandises		Change Variation
	1992	1993		1992	1993	
	\$'000	\$'000	%	\$'000	\$'000	%
<b>Domestic – Intérieur</b>						
Newfoundland – Terre-Neuve	117 460	247 513	110.7	11 912	46 941	294.1
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	14 209	11 213	-21.1	3 140	4 655	48.2
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	158 691	148 437	-6.5	12 559	17 594	40.1
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	64 584	73 389	13.6	2 739	6 707	144.9
Quebec – Québec	1 027 573	887 339	-13.6	68 324	69 379	1.5
Ontario	1 757 674	1 767 807	0.6	144 139	164 245	13.9
Manitoba	178 857	189 362	5.9	24 610	37 119	50.8
Saskatchewan	119 918	129 828	8.3	10 127	14 436	42.6
Alberta	564 934	568 649	0.7	60 687	59 357	-2.2
British Columbia – Colombie-Britannique	839 987	876 851	4.4	96 229	109 823	14.1
Yukon	32 166	26 730	-16.9	2 351	5 186	120.6
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	106 699	108 112	1.3	36 926	36 792	-0.4
Total	4 982 753	5 035 230	1.1	473 741	572 234	20.8
<b>International</b>						
Total	1 530 842	1 627 906	6.3	285 859	231 130	-19.1
	6 513 595	6 663 136	2.3	759 600	803 364	5.8

**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, 1993**

Tableau 3.7

**Bilan – Transporteurs aériens canadiens des  
niveaux I-IV, 1993**

	1992	1993	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
<b>Assets – Actif</b>			
Current assets – Actif à court terme	1 714 095	2 212 197	29.1
Investments and special funds – Placements et fonds spéciaux	506 792	600 759	18.5
Operating property and equipment – Biens et équipements d'exploitation	6 955 857	6 725 437	-3.3
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	1 811 709	2 010 986	11.0
Operating equipment under capital lease – Biens et équipements d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	220 100	321 238	46.0
Less: accumulated amortization – Moins: amortissement accumulé	66 854	102 815	53.8
Non-operating property and equipment – Biens et équipements hors exploitation	347 010	161 487	-53.5
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	229 237	126 285	-44.9
Deferred charges – Frais reportés	766 615	855 555	11.6
<b>Total assets – Total de l'actif</b>	<b>8 402 668</b>	<b>8 636 586</b>	<b>2.8</b>
<b>Liabilities and capital – Passif et capital</b>			
Current liabilities – Passif à court terme	2 010 576	2 585 797	28.6
Advances from associated companies and/or shareholders – Avances de compagnies associées et/ou d'actionnaires	434 908	406 790	-6.5
Long-term debt and other non-current liabilities – Dettes et autres éléments de passif à long terme	3 846 863	3 823 367	-0.6
Non-current obligations under capital lease – Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	117 118	168 802	44.1
Deferred income taxes – Impôts sur le revenu reportés	108 899	124 544	14.4
Other deferred credits – Autres crédits reportés	340 460	305 177	-10.4
Provisions for major overhauls – Provisions pour révisions majeures	50 710	42 555	-16.1
Other provisions – Autres provisions	882 959	931 883	5.5
<b>Total liabilities – Total du passif</b>	<b>7 792 492</b>	<b>8 388 915</b>	<b>7.7</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>	247	237	-4.1
Capital stock – Capital-actions	1 089 929	1 355 114	24.3
Other paid-in capital – Autre capital versé	423 940	413 319	-2.5
Retained earnings – Bénéfices non répartis	( 909 010)	( 1 528 012)	68.1
Reserves – Réserves	5 318	7 250	36.3
<b>Total shareholders equity – Total de l'avoir des actionnaires</b>	<b>610 177</b>	<b>247 671</b>	<b>-59.4</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>8 402 668</b>	<b>8 636 586</b>	<b>2.8</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,  
1993**

Tableau 3.8

**Bilan – Transporteurs aériens canadiens de niveau I,  
1993**

	Total	Air BC	Air Canada	Canadian	Time Air
\$ '000					
<b>Assets – Actif</b>					
Current assets – Actif à court terme	1 728 817	53 605	1 234 594	404 818	35 800
Investments and special funds – Placements et fonds spéciaux	512 906	9 173	472 972	29 400	1 361
Operating-Flight equipment – Équipement de vol	3 908 155	148 632	2 446 104	1 079 732	233 686
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	830 512	22 821	649 961	113 545	44 185
Operating-Ground property and equipment – Biens et équipement d'exploitation au sol	1 435 859	6 806	987 287	428 160	13 606
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	814 138	3 349	581 877	221 532	7 381
Operating under capital lease – Flight equipment – Équipement de vol loué en vertu d'un contrat de location-acquisition	102 700	-	-	102 700	-
Less: accumulated amortization – Moins: amortissement accumulé	47 800	-	-	47 800	-
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	102 317	-	102 317	-	-
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	87 247	-	87 247	-	-
Deferred charges – Frais reportés	838 206	-	688 160	150 046	-
<b>Total assets – Total de l'actif</b>	<b>6 849 261</b>	<b>192 047</b>	<b>4 612 349</b>	<b>1 811 979</b>	<b>232 887</b>
<b>Liabilities and capital – Passif et capital</b>					
Current liabilities – Passif à court terme	2 103 180	42 155	855 084	1 160 157	45 784
Advances from associated companies and/or shareholders – Avances de compagnies associées et/ou d'actionnaires	275 000	-	-	275 000	-
Long-term debt and other non-current liabilities – Dettes et autres éléments de passif à long terme	3 190 722	108 646	2 320 655	637 789	123 632
Non-current obligations under capital lease – Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	80 445	-	-	80 445	-
Deferred income taxes – Impôts sur le revenu reportés	31 775	6 352	-	-	25 423
Other deferred credits – Autres crédits reportés	284 413	-	274 678	7 459	2 276
Provisions for major overhauls – Provisions pour révisions majeures	4 352	-	-	2 647	1 705
Other provisions – Autres provisions	931 442	-	931 442	-	-
<b>Total liabilities – Total du passif</b>	<b>6 901 329</b>	<b>157 153</b>	<b>4 381 859</b>	<b>2 163 497</b>	<b>198 820</b>
<b>Shareholders equity – Avoir des actionnaires</b>					
Capital stock – Capital-actions	1 085 427	27 759	803 284	220 824	33 561
Other paid-in capital – Autre capital versé	396 166	-	-	396 166	-
Retained earnings – Bénéfices non répartis	( 1 533 661)	7 135	( 572 794)	( 968 508)	506
Reserves – Réserves	-	-	-	-	-
<b>Total shareholders equity – Total de l'avoir des actionnaires</b>	<b>( 52 067)</b>	<b>34 894</b>	<b>230 490</b>	<b>( 351 518)</b>	<b>34 067</b>
<b>Total liabilities and capital – Total du passif et du capital</b>	<b>6 849 261</b>	<b>192 047</b>	<b>4 612 349</b>	<b>1 811 979</b>	<b>232 887</b>

Table 3.9

**Balance Sheet – Canadian Air Carriers  
Operating Helicopters Only, Levels I-IV, 1993**

Tableau 3.9

**Bilan – Transporteurs aériens canadiens des niveaux  
I-IV exploitant des hélicoptères seulement, 1993**

	1992	1993	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
<b>Assets – Actif</b>			
Current assets – Actif à court terme	109 100	162 684	49.1
Investments and special funds – Placements et fonds spéciaux	31 924	39 573	24.0
Operating property and equipment – Biens et équipements d'exploitation	312 300	393 621	26.0
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	96 606	104 619	8.3
Operating equipment under capital lease – Biens et équipements d'exploitation loués en vertu d'un contrat de location-acquisition	6 732	18 000	167.4
Less: accumulated amortization – Moins: amortissement accumulé	1 498	5 670	278.6
Non-operating property and equipment – Biens et équipements hors exploitation	8 413	6 892	-18.1
Less: accumulated depreciation – Moins: amortissement accumulé	3 089	2 439	-21.0
Deferred charges – Frais reportés	5 128	1 029	-79.9
<b>Total assets – Total de l'actif</b>	<b>372 405</b>	<b>509 070</b>	<b>36.7</b>
<b>Liabilities and capital – Passif et capital</b>			
Current liabilities – Passif à court terme	59 200	97 505	64.7
Advances from associated companies and/or shareholders – Avances de compagnies associées et/ou d'actionnaires	10 425	9 546	-8.4
Long-term debt and other non-current liabilities – Dettes et autres éléments de passif à long terme	128 265	224 028	74.7
Non-current obligations under capital lease – Obligations à long terme en vertu d'un contrat de location-acquisition	9 273	7 078	-23.7
Deferred income taxes – Impôts sur le revenu reportés	38 456	39 444	2.6
Other deferred credits – Autres crédits reportés	6 200	4 617	-25.5
Provisions for major overhauls – Provisions pour révisions majeures	5 767	5 118	-11.3
Other provisions – Autres provisions	160	154	-3.5
<b>Total liabilities – Total du passif</b>	<b>257 747</b>	<b>387 489</b>	<b>50.3</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>	57	53	-7.0
Capital stock – Capital-actions	60 748	70 451	16.0
Other paid-in capital – Autre capital versé	5 657	1 556	-72.5
Retained earnings – Bénéfices non répartis	47 554	49 457	4.0
Reserves – Réserves	700	116	-83.4
<b>Total shareholders equity – Total de l'avoir des actionnaires</b>	<b>114 659</b>	<b>121 580</b>	<b>6.0</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>372 405</b>	<b>509 070</b>	<b>36.7</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, 1993**

**Tableau 3.10**  
**Dépenses d'exploitation directes des aéronefs –  
 Transporteurs aériens canadiens des niveaux I et II,  
 1993**

	Air carrier level – Niveau du transporteur aérien					
	Total		I		II	
	1993	Change 1993/1992 Variation	1993	Change 1993/1992 Variation	1993	Change 1993/1992 Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Number of carriers included <sup>1</sup> – Nombre de transporteurs inclus <sup>1</sup>	23	-4.2	4	-	19	-5.0
<b>Aircraft operations – Frais d'exploitation des aéronefs</b>						
Flight crew salaries and expenses – Salaires et dépenses du personnel navigant technique	511 376	-4.5	427 324	-3.5	84 052	-9.5
Aircraft fuel and oil – Huile et carburant d'aéronef	924 026	-7.2	717 946	-5.7	206 080	-12.1
Landing and navigation fees – Droits d'atterrissement et de navigation	237 478	5.8	134 769	0.4	102 709	13.9
Aircraft insurance – Assurances d'aéronefs	29 306	20.3	16 746	22.5	12 560	17.6
Aircraft rental – Location d'aéronefs	596 825	7.8	436 549	13.9	160 277	-6.0
Other expenses – Autres dépenses	43 776	18.3	19 846	52.5	23 930	-0.3
<b>Total</b>	<b>2 342 787</b>	<b>-1.2</b>	<b>1 753 180</b>	<b>0.3</b>	<b>589 607</b>	<b>-5.3</b>
<b>Maintenance – Flight equipment – Frais d'entretien – Équipement de vol</b>						
Labour wages and salaries – Salaires et traitements de la main-d'oeuvre	193 719	-0.8	151 400	-1.6	42 319	2.5
Materials and supplies – Matériel et approvisionnements	171 434	4.3	103 062	-5.8	68 372	24.5
Purchased repair services – Services d'entretien effectués ailleurs	107 128	-15.0	72 814	11.3	34 314	-43.3
Other expenses – Autres dépenses	185 386	-4.5	165 943	-0.1	19 443	-30.7
Provisions for overhauls – Provisions pour révisions	53 511	27.0	9 865	37.9	43 646	24.8
<b>Total</b>	<b>711 178</b>	<b>-1.5</b>	<b>503 084</b>	<b>0.2</b>	<b>208 094</b>	<b>-5.3</b>
<b>In-flight service – Service de vol</b>						
Cabin crew salaries and expenses – Salaires et dépenses du personnel navigant	371 022	-5.2	332 517	-4.0	38 505	-14.4
Passenger food and supplies – Fournitures et vivres pour les passagers	308 457	-12.4	262 527	-12.9	45 930	-9.5
Passenger liability insurance – Assurances-responsabilité-passagers	11 583	6.9	10 233	23.0	1 350	-46.3
Other expenses – Autres dépenses	71 800	5.0	61 681	0.6	10 119	43.3
<b>Total</b>	<b>762 862</b>	<b>-7.3</b>	<b>666 957</b>	<b>-7.0</b>	<b>95 904</b>	<b>-8.9</b>
<b>Depreciation – Flight equipment – Amortissement – Équipement de vol</b>	<b>210 223</b>	<b>-1.6</b>	<b>176 796</b>	<b>-1.7</b>	<b>33 427</b>	<b>-1.0</b>
<b>Interest expenses – Flight equipment – Frais d'intérêt – Équipement de vol</b>	<b>139 016<sup>2</sup></b>	<b>0.5</b>	<b>105 089<sup>2</sup></b>	<b>3.1</b>	<b>33 927</b>	<b>-7.0</b>
<b>Total direct flying expenses – Total des dépenses d'exploitation directes des aéronefs</b>	<b>4 166 066</b>	<b>-2.4</b>	<b>3 205 106</b>	<b>-1.4</b>	<b>960 959</b>	<b>-5.6</b>

<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, 1993**

Tableau 3.11

**Dépenses d'exploitation directes des aéronefs –  
Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1993**

	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	16 436	218 796	177 765	14 327
Aircraft fuel and oil – Huile et carburant d'aéronef	19 928	325 579	347 504	24 935
Landing and navigation fees – Droits d'atterrissement et de navigation	3 479	81 646	46 149	3 495
Aircraft insurance – Assurances d'aéronefs	1 064	7 569	7 058	1 055
Aircraft rental – Location d'aéronefs	-	174 508	249 640	12 401
Other expenses – Autres dépenses	2 917	3 196	9 936	3 797
<b>Total</b>	<b>43 824</b>	<b>811 294</b>	<b>838 052</b>	<b>60 010</b>
<b>Maintenance – Flight equipment – Frais d'entretien – Équipement de vol</b>				
Labour wages and salaries – Salaires et traitements de la main-d'œuvre	6 646	48 803	87 577	8 374
Materials and supplies – Matériel et approvisionnements	2 690	57 386	36 856	6 131
Purchased repair services – Services d'entretien effectués ailleurs	13 527	22 210	37 077	-
Other expenses – Autres dépenses	1 966	149 447	8 244	6 285
Provisions for overhauls – Provisions pour révisions	-	-	-	9 865
<b>Total</b>	<b>24 829</b>	<b>277 846</b>	<b>169 754</b>	<b>30 655</b>
<b>In-flight service – Service de vol</b>				
Cabin crew salaries and expenses – Salaires et dépenses du personnel navigant	4 372	159 634	162 452	6 059
Passenger food and supplies – Fournitures et vivres pour les passagers	3 697	136 560	118 506	3 764
Passenger liability insurance – Assurances-responsabilité-passagers	-	5 557	4 676	-
Other expenses – Autres dépenses	819	34 712	25 256	894
<b>Total</b>	<b>8 888</b>	<b>336 462</b>	<b>310 890</b>	<b>10 717</b>
<b>Depreciation – Flight equipment – Amortissement – Équipement de vol</b>				
	5 847	101 166	60 010	9 774
<b>Interest expenses – Flight equipment – Frais d'intérêt – Équipement de vol</b>				
	26 741	<sup>1</sup>	64 415	13 933
<b>Total direct flying expenses – Total des dépenses d'exploitation directes des aéronefs</b>	<b>110 128</b>	<b>1 526 768</b>	<b>1 443 121</b>	<b>125 089</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, 1993**

**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, 1993**

		1992	1993	Change Variation
Average number of employees and wages paid – Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés				%
<b>Levels I-III – Niveaux I-III</b>				
Pilots and co-pilots – Pilotes et copilotes	No. – Nbre	5 964	5 438	-8.8
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	481 766	455 989	-5.4
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	7 729	7 418	-4.0
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	272 096	263 496	-3.2
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	3 109	3 735	20.1
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	133 632	176 977	32.4
Maintenance labour – Main-d'œuvre d'entretien	No. – Nbre	9 151	8 357	-8.7
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	367 042	333 988	-9.0
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	16 518	13 897	-15.9
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	578 322	492 323	-14.9
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	4 856	4 852	-0.1
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	132 645	117 819	-11.2
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	47 329	43 698	-7.7
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	1 965 503	1 840 592	-6.4
<b>Level IV – Niveau IV</b>				
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	3 410	3 842	12.7
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	125 123	135 109	8.0
<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	3 961 785	3 847 575	-2.9
Cost – Coût	\$ '000	1 043 199	1 011 927	-3.0
Gasoline – Essence	L '000	30 572	31 389	2.7
Cost – Coût	\$ '000	18 047	18 211	0.9
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	781	546	-30.1
Cost – Coût	\$ '000	5 336	3 592	-32.7
Piston oil – Huile moteur à piston	L '000	317	302	-4.8
Cost – Coût	\$ '000	693	708	2.1
<b>Level IV – Niveau IV</b>				
Fuel and oil – Carburant et huile	L '000	147 528	208 508	41.3
Cost – Coût	\$ '000	58 939	74 663	26.7

Table 4.2

## Employment and Fuel Consumption – Canadian Air Carriers, Level I, 1993

Tableau 4.2

## Effectifs et consommation de carburant – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1993

		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	3 054	243	1 360	1 196	255
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	341 279	14 495	166 011	148 778	11 996
Other flight personnel – Autre personnel navigant	No. – Nbre	5 773	185	2 847	2 517	222
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	224 232	6 313	105 335	107 456	5 128
General management and administration – Gestion et administration générales	No. – Nbre	1 921	67	182	1 631	40
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	111 011	2 679	20 605	86 326	1 401
Maintenance labour – Main-d'œuvre d'entretien	No. – Nbre	6 690	219	3 383	2 838	249
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	268 966	9 363	122 331	128 898	8 374
Aircraft and traffic servicing – Service courant des aéronefs et du trafic	No. – Nbre	12 738	297	7 684	4 458	298
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	461 704	8 540	276 191	170 119	6 853
Other personnel – Autre personnel	No. – Nbre	4 679	14	2 693	1 971	-
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	112 867	553	43 476	68 838	-
Total average number of employees – Nombre total moyen d'employés	No. – Nbre	34 857	1 026	18 151	14 613	1 066
Salaries and wages – Salaires et traitements	\$'000	1 520 059	41 942	733 950	710 416	33 751
<b>Fuel and Oil – Consommation de carburant et d'huile</b>						
Turbine fuel – Carburant à turbine	L '000	3 020 732	67 973	1 541 435	1 328 291	83 033
Cost – Coût	\$ '000	762 518	19 928	370 355	347 507	24 727
Gasoline – Essence	L '000	-	-	-	-	-
Cost – Coût	\$ '000	-	-	-	-	-
Turbine oil – Huile à turbine	L '000	335	15	124	180	16
Cost – Coût	\$ '000	1 902	96	698	1 011	97
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, 1993**

**Tableau 4.3**

**Traitements et salaires par secteur, par province et territoire – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-IV, 1993**

	1992	1993	Change Variation
	\$'000	\$'000	%
<b>Domestic – Intérieur</b>			
Newfoundland – Terre-Neuve	25 032	76 206	204.4
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	960	166	-82.7
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	62 491	60 021	-4.0
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	5 773	8 438	46.2
Quebec – Québec	449 090	418 158	-6.9
Ontario	569 350	538 527	-5.4
Manitoba	104 619	96 210	-8.0
Saskatchewan	23 821	24 479	2.8
Alberta	175 498	162 290	-7.5
British Columbia – Colombie-Britannique	517 792	446 014	-13.9
Yukon	9 733	9 181	-5.7
Northwest Territories – Territoires du Nord-Ouest	34 129	32 311	-5.3
Total	1 978 285	1 872 002	-5.4
<b>International</b>			
Total	112 341	103 699	-7.7
<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, 1993**

**Section 5****FLOTTE D'AÉRONEFS**

Tableau 5.1

**Flotte d'aéronefs, par type de groupe motopropulseur et groupes de poids d'aéronefs choisis – Transporteurs aériens canadiens des niveaux I–IV, 1993**

Type of power plant and aircraft weight group Type de groupe motopropulseur et groupe de poids d'aéronefs	Air carrier level – Niveau du transporteur aérien						
	Total		I		II		
	1993	Change 1993/1992 Variation	1993	Change 1993/1992 Variation	1993	Change 1993/1992 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)	28	-22.2	24	-11.1	4	-60.0	
(68 040 – 158 757)	117	-1.7	83	-	27	-12.9	
(34 020 – 68 039)	100	-2.9	86	-4.4	12	-	
(less than 34 020) – (moins de 34 020)	57	-1.7	9	28.6	-	...	
Total jet – Total à réaction	302	-4.4	202	-2.4	43	-18.9	
<b>Turboprop – Turbopropulseurs</b>							
(greater than 8 165) – (plus de 8 165)	181	-6.2	40	-4.8	117	-7.1	
(8 165 or less) – (8 165 ou moins)	304	-3.5	10	-	40	-39.4	
Total turboprop – Total turbopropulseurs	485	-4.5	50	-3.9	157	-18.2	
<b>Piston – À pistons</b>							
(greater than 8 165) – (plus de 8 165)	73	35.2	-	...	12	-20.0	
(8 165 or less) – (8 165 ou moins)	860	-4.6	-	...	22	-35.3	
Total piston – Total à pistons	933	-2.3	-	...	34	-30.6	
<b>Total</b>	1 720	-3.3	252	-2.7	234	-20.4	
<b>Rotating wing aircraft – Aéronef à voilure tournante</b>							
(greater than 3 403) – (plus de 3 403)	161	0.6	-	...	-	...	
(3 402 or less) – (3 402 ou moins)	580	-4.6	-	...	-	...	
<b>Total</b>	741	-3.5	-	...	-	...	
<b>Total fleet – Total de la flotte</b>	2 461	-3.4	252	-2.7	234	-20.4	
		III		IV			
		1993	Change 1993/1992 Variation	1993		1993	Change 1993/1992 Variation
		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)	6	...	1	100.0			
(34 020 – 68 039)	2	-	-	...	-	...	
(less than 34 020) – (moins de 34 020)	29	-3.3	19	-9.5			
Total jet – Total à réaction	37	15.6	20	-20.0			
<b>Turboprop – Turbopropulseurs</b>							
(greater than 8 165) – (plus de 8 165)	17	-	7	-12.5			
(8 165 or less) – (8 165 ou moins)	173	8.1	81	2.5			
Total turboprop – Total turbopropulseurs	190	7.3	88	1.1			
<b>Piston – À pistons</b>							
(greater than 8 165) – (plus de 8 165)	25	19.0	36	100.0			
(8 165 or less) – (8 165 ou moins)	416	-7.1	422	0.7			
Total piston – Total à pistons	441	-6.0	458	4.8			
<b>Total</b>	668	-1.5	566	3.1			
<b>Rotating wing aircraft – Aéronef à voilure tournante</b>							
(greater than 3 403) – (plus de 3 403)	6	-	155	0.6			
(3 402 or less) – (3 402 ou moins)	15	36.4	565	-5.4			
<b>Total</b>	21	23.5	720	-4.1			
<b>Total fleet – Total de la flotte</b>	689	-0.9	1 286	-1.1			

Table 5.2

**Aircraft Fleet, by Aircraft Type – Canadian Air Carriers, Level I, 1993**

Tableau 5.2

**Flotte d'aéronefs, selon le genre d'aéronefs – Transporteurs aériens canadiens de niveau I, 1993**

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>							
H (greater than 158 757) – (plus de 158 757)	Boeing	747	12	-	9	3	-
	Lockheed	L1011	5	-	5	-	-
	McDonnell-Douglas	DC10	7	-	-	7	-
G (68 040 – 158 757)	Airbus	EA32	45	-	34	11	-
	Boeing	767	33	-	22	11	-
	McDonnell-Douglas	DC8F	5	-	5	-	-
F (34 020 – 68 039)	Boeing	737	46	-	-	46	-
	British Aerospace	BAE146	5	5	-	-	-
	McDonnell Douglas	DC9	35	-	35	-	-
E (15 877 – 34 019)	Fokker	F28	9	-	-	-	9
D (8 166 – 15 876)	de Havilland	DHC8	37	17	-	-	20
	Short Brothers	Shorts 360	3	-	-	-	3
C (3 403 – 8 165)	British Aerospace	Jetstream 31	6	6	-	-	-
	de Havilland	DHC6	4	4	-	-	-
<b>Total</b>			<b>252</b>	<b>32</b>	<b>110</b>	<b>78</b>	<b>32</b>

## Part II FARE BASIS

### Section 6 FARE BASIS DATA

#### Domestic and International Air Fare Indexes

In 1993, 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) and two Level II carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) was a record 147.7, up 5.3% compared to the previous year. The economy fare index<sup>1</sup> rose 10.3% to a record 166.3, while the discount fare index increased by 1.8% to 133.4. Since 1983, the all-fare index and the economy fare index have increased every year except for 1992.

When compared to 1992, the all fare index rose faster in the northern sector where services are still regulated (9.5%), than in the southern sector (5.0%). This was largely due to the discount fare index, which rose by 6.3% in the northern sector, in contrast to the increase of 1.7% registered in the southern sector. In the northern zone, the economy fare index posted a rise of 9.8%, similar to the increase of 10.3% posted in the southern zone.

In international markets, the air fare index for all fares fell by 0.5% in 1993 compared to 1992. Over the same period, the international discount fare index decreased by 2.5%, while the international economy fare index showed an increase of 2.7%.

#### Discount Fare Utilization

##### Domestic Sector

In 1993, 64.0% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers and two Level II air carriers travelled on some form of discount ticket. This level represented a decrease of 3.5 percentage points from the record of 67.5% reported in 1992. When the distribution was expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel was 68.3%, down from the record of 71.9% in 1992.

As shown in Tables 6.2 and 6.3, the discount passengers in the southern and northern domestic sectors have both followed the same downward trend. In the southern sector, discount passengers amounted to 65.1% of the traffic in 1993, down from 68.4% in 1992. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for southern services decreased by 3.5 percentage points (72.5% to 69.0%) during this period.

## Partie II BASE TARIFAIRES

### Section 6 DONNÉES SUR LA BASE TARIFAIRES

#### Indices des tarifs aériens des secteurs intérieur et international

En 1993, 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) et par deux transporteurs de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) a atteint un niveau record de 147,7, en hausse de 5,3% par rapport à l'année précédente. L'indice des tarifs de la classe économique<sup>1</sup> a augmenté de 10,3% pour s'établir à 166,3, soit un niveau record, alors que l'indice des tarifs réduits a progressé de 1,8% pour s'établir à 133,4. Depuis 1983, l'indice pour tous les tarifs aériens et l'indice des tarifs économiques ont connu des hausses à chaque année à l'exception de 1992.

Par rapport à 1992, l'indice des tarifs aériens pour tous les tarifs a augmenté plus rapidement dans le secteur nord (9,5%), où les services sont encore réglementés, que dans le secteur sud (5,0%). Cette différence s'explique en grande partie par l'indice des tarifs réduits, lequel a augmenté de 6,3% dans le secteur nord, alors qu'il a augmenté de seulement 1,7% dans le secteur sud. Dans le secteur nord, l'indice des tarifs économiques a progressé de 9,8%, soit une hausse similaire à celle de 10,3% enregistrée dans le secteur sud.

Pour les marchés internationaux, l'indice des tarifs aériens pour tous les tarifs a diminué de 0,5% en 1993 par rapport à 1992. Au cours de la même période, l'indice des tarifs réduits pour les services internationaux a accusé un repli de 2,5% alors que l'indice des tarifs économiques pour les services internationaux a connu une hausse de 2,7%.

#### Utilisation de tarifs réduits

##### Secteur intérieur

En 1993, 64,0% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I et de deux transporteurs aériens de niveau II, se sont prévalu d'une forme quelconque de réduction de tarifs. Ce niveau représente une diminution de 3,5 points de pourcentage par rapport au sommet de 67,5% observé en 1992. Lorsqu'on exprime la répartition en nombre de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a diminué pour passer d'un sommet de 71,9% en 1992 à 68,3% en 1993.

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 baisse tendancielle. Dans le secteur sud, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 65,1% du trafic en 1993, soit une baisse par rapport à 68,4% en 1992. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur sud a diminué de 3,5 points de pourcentage (72,5% à 69,0%) au cours de cette période.

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

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

**Table 6.1**

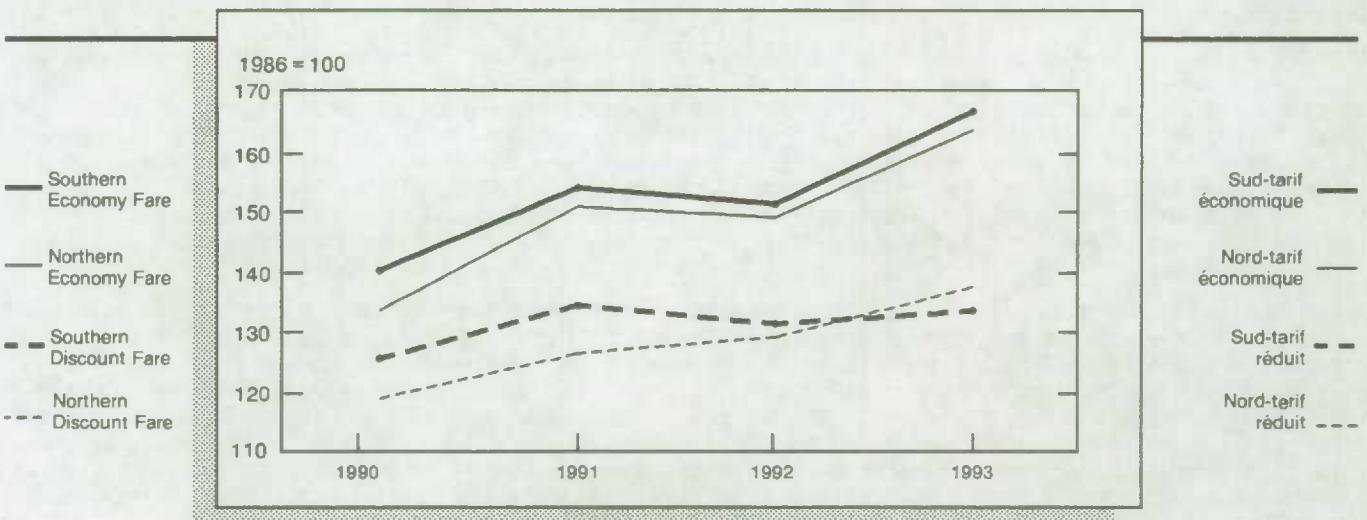
**Air Fare Indexes, by Sector and Fare Type Group**  
**- Canadian Air Carriers, Level I<sup>1</sup> - Scheduled Services, 1990-1993**

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>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
	<b>1993</b>	147.7	166.3	133.4
Southern services - Services secteur sud	<b>1990</b>	133.4	140.0	125.2
	<b>1991</b>	144.6	153.4	134.0
	<b>1992</b>	140.7	151.0	131.1
	<b>1993</b>	147.8	166.6	133.3
Northern services - Services secteur nord	<b>1990</b>	126.8	133.1	118.5
	<b>1991</b>	140.3	150.4	126.1
	<b>1992</b>	133.3	148.6	128.8
	<b>1993</b>	145.9	163.2	136.9
<b>International</b>	<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
	<b>1993</b>	112.3	140.8	105.5

<sup>1</sup> As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadian and Ontario Express) were also included. - Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadian et Ontario Express) sont également inclus.

**Figure 6.1**

**Air Fare Indexes for Northern and Southern Sectors, by Fare Type Group (Not Seasonally Adjusted), 1990-1993**

**Tableau 6.1**

**Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I<sup>1</sup> - Services réguliers, 1990-1993**

Table 6.2

**Distribution of Passengers by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I<sup>1</sup> – Scheduled Services, 1993**

Tableau 6.2

**Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I<sup>1</sup> – Services réguliers, 1993**

Sector Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class Première classe		Business class Classe affaires		Economy Économique		Discounted Réduit		Other Autre	
	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993
%										
<b>Domestic – Intérieur</b>	0.1	0.2	5.4	5.1	22.4	26.6	67.5	64.0	4.6	4.1
Southern services – Services secteur sud	0.1	0.2	5.7	5.4	21.0	25.0	68.4	65.1	4.8	4.3
Short-Haul – Court-courrier	--	0.1	3.6	3.5	28.7	31.3	63.7	61.8	4.0	3.2
Long-Haul – Long-courrier	0.1*	0.3	7.7	7.4	13.8	18.1	72.9	68.8	5.5	5.4
Northern services – Services secteur nord	--	--	0.4	0.6	48.0	53.9	50.6	44.7	1.0	0.8
<b>International</b>	0.3	0.4	5.5	5.1	8.5	10.8	77.3	76.3	8.4	7.4

Table 6.3

**Distribution of Passenger-kilometres by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I<sup>1</sup> – Scheduled Services, 1993**

Tableau 6.3

**Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I<sup>1</sup> – Services réguliers, 1993**

Sector Secteur	Fare type group – Groupe tarifaire									
	First class Première classe		Business class Classe affaires		Economy Économique		Discounted Réduit		Other Autre	
	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993
%										
<b>Domestic – Intérieur</b>	0.1*	0.3	7.6	7.4	15.0	19.1	71.9	68.3	5.3	5.0
Southern services – Services secteur sud	0.1*	0.3	7.9	7.6	14.0	18.0	72.5	69.0	5.5	5.2
Short-Haul – Court-courrier	--	0.1	3.9	3.9	26.3	29.4	65.7	63.3	4.0	3.2
Long-Haul – Long-courrier	0.1*	0.3	8.7	8.4	11.5	15.5	73.9	70.2	5.8	5.6
Northern services – Services secteur nord	--	--	0.5	0.7	44.0	47.8	54.6	50.8	0.9	0.7
<b>International</b>	0.4	0.4	6.4	5.4	5.8	6.1	79.4	81.4	8.0	6.6

<sup>1</sup> As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. - Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

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<sup>1</sup> – Scheduled Services, 1993**

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	1992	1993	1992	1993	1992
%										
Newfoundland – Terre-Neuve	—*	0.1*	4.9	4.6	26.0	26.1	66.2	65.3	2.9	3.9
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	--*	0.2*	6.7	6.0	19.9	20.1	68.5	68.5	4.9	5.2
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Quebec – Québec	0.1*	0.2*	6.6	4.8	20.0	25.1	67.7	66.0	5.6	3.9
Ontario	0.1	0.2	7.3	6.7	17.2	20.5	69.8	68.0	5.7	4.6
Manitoba	--*	0.3	5.4	5.2	23.3	29.0	66.3	61.2	5.0	4.4
Saskatchewan	--*	0.2*	3.8	3.5	25.5	30.8	67.2	61.8	3.5	3.7
Alberta	--*	0.1	4.2	4.4	27.1	32.8	65.3	59.4	3.4	3.3
British Columbia <sup>2</sup> – Colombie-Britannique <sup>2</sup>	0.1*	0.1	3.7	3.7	26.1	31.2	66.2	61.2	3.9	3.7
Yukon & Northwest Territories – Yukon et Territoires du Nord-Ouest	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Total	0.1	0.2	5.4	5.1	22.4	26.6	67.5	64.0	4.6	4.1

<sup>1</sup> As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. - Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

<sup>2</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'.

In contrast, for northern services, 44.7% of passenger traffic (representing 50.8% of passenger-kilometres) was carried on discount fares. In 1992, the corresponding figures were 50.6% for passengers and 54.6% 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). In the domestic sector, the highest rate of discount fare use in 1993 was reported on long-haul services in the southern (deregulated) sector, where 68.8% of passengers

Tableau 6.4

**Répartition des passagers intérieurs selon la province et le territoire, selon le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I<sup>1</sup> – Services réguliers, 1993**

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	1992	1993	1992	1993	1992
%										
Newfoundland – Terre-Neuve	—*	0.1*	4.9	4.6	26.0	26.1	66.2	65.3	2.9	3.9
Prince Edward Island – Île-du-Prince-Édouard	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Nova Scotia – Nouvelle-Écosse	--*	0.2*	6.7	6.0	19.9	20.1	68.5	68.5	4.9	5.2
New Brunswick – Nouveau-Brunswick	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Quebec – Québec	0.1*	0.2*	6.6	4.8	20.0	25.1	67.7	66.0	5.6	3.9
Ontario	0.1	0.2	7.3	6.7	17.2	20.5	69.8	68.0	5.7	4.6
Manitoba	--*	0.3	5.4	5.2	23.3	29.0	66.3	61.2	5.0	4.4
Saskatchewan	--*	0.2*	3.8	3.5	25.5	30.8	67.2	61.8	3.5	3.7
Alberta	--*	0.1	4.2	4.4	27.1	32.8	65.3	59.4	3.4	3.3
British Columbia <sup>2</sup> – Colombie-Britannique <sup>2</sup>	0.1*	0.1	3.7	3.7	26.1	31.2	66.2	61.2	3.9	3.7
Yukon & Northwest Territories – Yukon et Territoires du Nord-Ouest	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Total	0.1	0.2	5.4	5.1	22.4	26.6	67.5	64.0	4.6	4.1

Par comparaison, dans le secteur nord, 44,7% du trafic de passagers (représentant 50,8% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits, comparativement à 50,6% et 54,6% respectivement en 1992.

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). Dans le secteur intérieur, le taux le plus élevé pour l'utilisation des tarifs réduits en 1993 a été enregistré pour les services long-courriers dans le secteur

Table 6.5

**Distribution of Domestic Passengers by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I<sup>1</sup> – Scheduled Services, 1993**

Tableau 6.5

**Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I<sup>1</sup> – Services réguliers, 1993**

City of enplanement Ville d'embarquement	Passengers Passagers	Fare type group – Groupe tarifaire												
		First class		Business class		Economy		Discounted		Other				
		Première classe	Classe affaires	Économique	Réduit	Autre								
		1992	1993	Change Variation	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993
	No. – Nbre ('000)	%							%					
<b>Short-Haul (&lt; 800 km) – Court-courrier (&lt; 800 km)</b>														
Calgary	1 018	946	-7.1	–	0.1*	2.4	2.7	28.4	35.1	66.3	59.0	2.8	3.1	
Edmonton <sup>2</sup>	393	359	-8.4	–	–	0.7	1.0	50.6	55.7	47.4	41.5	1.3	1.8	
Halifax	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
Montréal <sup>3</sup>	754	921	22.1	0.1*	0.2*	6.5	5.0	19.4	20.0	68.9	71.1	5.2	3.7	
Ottawa	518	533	3.0	0.1*	0.2	6.5	6.3	26.6	26.6	61.0	63.2	5.8*	3.8	
Regina	144	123	-14.6	–	0.2*	1.7*	2.7	35.7	43.6	59.9	50.3	2.7	3.3*	
Saskatoon	140	128	-8.3	–	–	0.9*	1.2	35.2	40.1	61.8	56.8	2.2	1.8	
Toronto	1 299	1 484	14.3	0.1*	0.2	6.1	5.7	21.5	21.1	66.8	69.1	5.5	3.9	
Vancouver	1 156r	1 092	-5.5	–	0.1*	2.1r	2.4	30.4r	36.7	63.8r	57.8	3.6	3.0	
Winnipeg	110	121	9.3	–	–	1.4	2.1	49.8	48.7	46.7	46.5	2.1	2.7	
<b>Long-Haul (≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)</b>														
Calgary	553	541	-2.2	0.1*	0.2	9.6	9.3	11.8	16.5	73.1	69.4	5.4	4.5	
Edmonton <sup>2</sup>	579	519	-10.4	–	0.2*	5.6	5.5	17.3	23.5	72.7	66.8	4.4	4.0	
Halifax	534	467	-12.7	–	0.2*	6.7	6.0	19.9	20.1	68.5	68.5	4.9	5.2	
Montréal <sup>3</sup>	316	251	-20.7	–	0.3*	7.6	8.0	17.3	20.1	68.7	65.1	6.5	6.5	
Ottawa	280	251	-10.4	–	0.3*	9.6	9.5	17.7	25.8	67.5	59.3	5.2	5.1	
Regina	106	94	-11.2	–	0.3*	7.5	5.4	11.4	15.0	76.5	73.8	4.6	5.5	
Saskatoon	109	92	-15.6	–	0.5*	6.8	5.9	11.9	15.9	76.0	72.5	5.3	5.2	
Toronto	2 195	2 064	-6.0	0.1	0.3	8.2	7.9	12.0	15.6	73.9	70.6	5.8	5.6	
Vancouver	1 229	1 136	-7.5	0.2*	0.3	7.9	7.7	12.3	16.3	74.0	69.9	5.5	5.7	
Winnipeg	591	556	-5.9	–	0.3	6.5	6.1	15.9	22.5	71.8	66.1	5.8	5.0	

<sup>1</sup> As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadian and Ontario Express) were also included. - Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadian et Ontario Express) sont également inclus.

<sup>2</sup> Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. - Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.

<sup>3</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'.

travelled on discount fares, accounting for 70.2% of passenger-kilometres; this compared with 61.8% and 63.3 % respectively, for short-haul services (distances less than 800 kilometres).

The decrease in the proportion of discount fares in the domestic sector in 1993 compared to 1992 comes at the same time as an increase in average air fares, as noted above in the section **Domestic and International Air Fare Indexes**. This indicates that the principal air carriers were emerging from the effects of the recession in 1993.

sud (la zone liberalisée), où 68,8% des passagers ont profité de tarifs réduits, constituant 70,2% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers (distance de moins de 800 kilomètres), ces pourcentages s'établissaient respectivement à 61,8% et 63,3%.

En 1993, la proportion des passagers des vols intérieurs qui ont profité d'un tarif réduit a diminué par rapport à 1992, alors que le tarif moyen intérieur a augmenté au cours de la même période (voir la section **Indices des tarifs aériens des secteurs intérieur et international**). Ceci montre que les effets de la récession sur les principaux transporteurs aériens ont commencé à s'atténuer.

Table 6.6

Average Domestic Fares by Fare Type Group for Selected Cities – Canadian Air Carriers, Level I<sup>1</sup>  
– Scheduled Services, 1993

Tableau 6.6

Tarifs moyens intérieurs selon le groupe tarifaire pour des villes choisies – Transporteurs aériens canadiens de niveau I<sup>1</sup> – Services réguliers, 1993

City of enplanement  Ville d'embarquement	Fare type group – Groupe tarifaire											
	First class		Business class		Economy		Discounted		Other			
	Première classe	Classe affaires	Économique		Réduit		Autre					
	Change 1993	Change 1993/1992 Variation	Change 1993	Change 1993/1992 Variation	Change 1993	Change 1993/1992 Variation	Change 1993	Change 1993/1992 Variation	Change 1993	Change 1993/1992 Variation	\$	%
<b>Short-Haul (&lt; 800 km) – Court-courrier (&lt; 800 km)</b>												
Calgary	241.5*	...	241.3	13.1	168.4	16.4	112.5	13.4	84.0	84.0	84.0	8.3
Edmonton <sup>2</sup>	–	...	152.4	23.7	145.1	14.2	85.2	1.5	69.3	69.3	69.3	13.1
Halifax	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Montréal <sup>3</sup>	164.7*	-27.5	220.4	4.0	179.5	2.3	119.2	-4.4	82.5	82.5	82.5	3.3
Ottawa	185.8*	-11.6	196.1	7.9	167.6	9.6	105.8	0.6	86.4	86.4	86.4	-0.1
Regina	224.7*	...	239.2	27.8	201.7	14.1	105.8	-0.4	101.5*	101.5*	101.5*	30.2
Saskatoon	–	...	230.0	56.2	200.8	15.4	107.2	9.5	98.9	98.9	98.9	49.3
Toronto	197.7	-9.6	214.3	4.1	176.6	5.0	114.6	-3.3	86.8	86.8	86.8	--
Vancouver	205.3*	12.0	231.8	11.0	168.8	12.8	99.8	7.8	84.2	84.2	84.2	24.3
Winnipeg	–	...	249.4	27.2	234.3	9.1	120.4	1.9	130.6	130.6	130.6	27.9
<b>Long-Haul (≥ 800 km) – Long-courrier (≥ 800 km)</b>												
Calgary	548.5	-21.0	623.7	8.9	477.3	16.2	212.2	4.1	247.1	247.1	247.1	17.8
Edmonton <sup>2</sup>	447.1*	...	505.5	7.6	359.0	9.6	167.8	-0.5	196.6	196.6	196.6	11.1
Halifax	338.9*	-2.8	362.1	16.1	291.5	16.7	137.8	2.5	158.6	158.6	158.6	11.7
Montréal <sup>3</sup>	575.8*	...	672.0	18.6	461.1	25.3	226.7	8.2	228.2	228.2	228.2	13.0
Ottawa	471.7*	...	585.9	9.4	447.0	19.0	204.6	-1.3	244.9	244.9	244.9	5.1
Regina	438.1*	...	482.0	9.4	422.4	12.3	178.0	3.6	174.2	174.2	174.2	4.8
Saskatoon	438.5*	...	458.0	1.9	387.8	6.3	167.4	-2.0	150.7	150.7	150.7	0.9
Toronto	548.7	-24.6	596.5	10.4	418.0	15.1	189.5	1.4	206.5	206.5	206.5	12.9
Vancouver	670.7	1.1	704.0	11.9	447.3	16.9	212.1	3.6	245.0	245.0	245.0	18.8
Winnipeg	383.3	-1.4	426.3	10.2	361.6	9.3	155.4	-0.6	183.8	183.8	183.8	18.9

<sup>1</sup> As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadian and Ontario Express) were also included. - Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadian et Ontario Express) sont également inclus.

<sup>2</sup> Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. - Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.

<sup>3</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 survey also indicates that the first class passenger is rapidly becoming an endangered species on domestic scheduled services. In 1993, the proportion of first class passengers reached the low level of 0.2%. This was only 0.1 percentage points higher than the previous year.

L'enquête montre également que les passagers voyageant en première classe constituent une espèce en voie de disparition dans les services réguliers intérieurs. En 1993, la proportion des passagers de la première classe a atteint le faible niveau de 0,2%. Ceci représente une hausse de seulement 0,1 point de pourcentage par rapport à l'année dernière.

Table 6.7

**Revenue per Domestic Passenger-kilometre, by Hub Category and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I<sup>1</sup> – Scheduled Services, 1993**

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 1993 Variation	1993/1992	Change 1993 Variation	1993/1992 Variation								
	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%
Large-Large/Grand-grand	11.5	12.4	22.5	-3.2	23.7	10.6	21.1	20.1	8.4	4.6	8.7	14.9
Large-Medium/Grand-moyen	16.2	8.7	25.2	-15.9	28.0	9.7	27.9	6.4	12.2	2.9	11.6	11.2
Large-Small/Grand-petit	17.0	11.7	24.0	2.0	26.4	10.6	30.1	11.5	12.1	0.9	10.2	4.6
Medium-Medium/Moyen-moyen	16.6	12.6	24.7	-1.9	27.9	7.3	25.7	4.7	11.1	0.1	14.3	18.3
Medium-Small/Moyen-petit	23.5	...	28.9	26.4	33.9	29.2	34.4	21.9	16.4	20.6	15.8	44.9
Small-Small/Petit-petit	29.9	-1.1	-	...	47.9	-1.7	42.3	-0.5	18.5	-12.1	18.8	20.2

<sup>1</sup> As of January 1993, two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) were also included. – Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

**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'.

### International Sector

In 1993, the international sector consistently exhibited a greater utilization of discount fares than the domestic sector. More than three out of every four international scheduled passengers (76.3%) flew on discount fares. However, this represented a decrease of 1.0 percentage point from the record level of 1992. In terms of international passenger-kilometres, a record 81.4% were discount, up from 79.4% in 1992.

The international sector is remarkable for the very low proportion of economy class passengers carried. In 1993, 10.8% of passengers (representing 6.1% of international passenger-kilometres) flew on an economy class ticket.

### Provincial Synopsis

In 1993, the largest proportion of the passengers who enplaned in all provinces and territories flew on discount fares. The percentages varied from one province to another, ranging from 59.4% for Alberta to 68.5% for Nova Scotia (see Table 6.4). All provinces were near to the national average of 64.0%.

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<sup>1</sup> – Services réguliers, 1993**

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 1993 Variation	1993/1992	Change 1993 Variation	1993/1992 Variation								
	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%	cents	%
Large-Large/Grand-grand	11.5	12.4	22.5	-3.2	23.7	10.6	21.1	20.1	8.4	4.6	8.7	14.9
Large-Medium/Grand-moyen	16.2	8.7	25.2	-15.9	28.0	9.7	27.9	6.4	12.2	2.9	11.6	11.2
Large-Small/Grand-petit	17.0	11.7	24.0	2.0	26.4	10.6	30.1	11.5	12.1	0.9	10.2	4.6
Medium-Medium/Moyen-moyen	16.6	12.6	24.7	-1.9	27.9	7.3	25.7	4.7	11.1	0.1	14.3	18.3
Medium-Small/Moyen-petit	23.5	...	28.9	26.4	33.9	29.2	34.4	21.9	16.4	20.6	15.8	44.9
Small-Small/Petit-petit	29.9	-1.1	-	...	47.9	-1.7	42.3	-0.5	18.5	-12.1	18.8	20.2

### Secteur international

En 1993, l'utilisation des tarifs réduits était plus répandue dans le secteur international que dans le secteur intérieur. Plus de trois passagers sur quatre (76,3%) des vols internationaux réguliers ont voyagé à tarifs réduits. Toutefois, cela représente une baisse de 1,0 point de pourcentage par rapport au niveau record de 1992. En termes de passagers-kilomètres internationaux, le pourcentage pour les tarifs réduits a atteint un sommet de 81,4%, soit une hausse par rapport au pourcentage de 79,4% enregistré en 1992.

Il vaut la peine de souligner la très faible proportion de passagers de la classe économique dans le secteur international. En 1993, 10,8% des passagers (représentant 6,1% des passagers-kilomètres) ont voyagé en utilisant des tarifs de la classe économique.

### Sommaire provincial

En 1993, la majorité des passagers embarqués dans les provinces et les territoires ont voyagé à prix réduit. À cet égard, les pourcentages ont varié d'une province à l'autre, oscillant entre 59,4% en Alberta et 68,5% en Nouvelle-Écosse (voir tableau 6.4). Toutes les provinces se situaient près de la moyenne canadienne de 64,0%.

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

Between 1992 and 1993, the decrease in the utilization of discount fares in the domestic sector was widespread among the provinces, with seven provinces posting decreases<sup>2</sup>. In Nova Scotia, the proportion remained unchanged. The largest decreases were 5.9 percentage points in Alberta and 5.4 percentage points in Saskatchewan.

### Trends for Selected Cities

As shown in Table 6.5, the proportion of passengers travelling on short distances (less than 800 kilometres) who benefitted from discount fares in 1993 decreased in six of the ten selected Canadian cities<sup>3</sup>. The losses ranged from 0.2 percentage points in Winnipeg to 9.6 percentage points in Regina. The largest increase during this period was 2.3 percentage points in Toronto.

For long-haul trips (800 kilometres or more), nine of the ten cities of enplanement posted decreases, the exception being Halifax which showed no change. The decreases ranged from 2.7 percentage points in Regina to 8.2 percentage points in Ottawa. In three of the ten cities, the proportion of passengers that travelled on discount fares exceeded 70%; Regina (73.8%) ranked first, followed by Saskatoon (72.5%) and Toronto (70.6%).

For domestic long-haul business class services, the leading cities were Calgary and Ottawa (9.3% and 9.5%, respectively), followed by Montréal (8.0%). Nine of the ten cities showed decreases in the proportion of business class travellers.

### Average Fares

In 1993, the average air fare (all types) paid by passengers on all domestic city-pairs was a record \$191, up by 7.6% from the \$178 average fare of 1992, and 0.6% above the previous record of \$190 in 1990. The average fare for all international city-pairs amounted to \$351, an increase of 3.2% relative to a year earlier (see Table 1.2).

At the city level, the average domestic air fare ranged between a high of \$213 in Winnipeg, to a low of \$173 in Montréal. The average domestic air fare of \$191

Il y a eu un pourcentage relativement plus élevé de passagers qui voyagent à tarifs réduits en Nouvelle-Écosse, 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 Halifax, par exemple, peut être en réalité Montréal ou Toronto. Dans ce cas, les provinces de Québec ou de l'Ontario auraient également enregistré un passager embarqué qui utilise un tarif réduit.

Entre 1992 et 1993, la diminution de l'utilisation des tarifs réduits dans le secteur intérieur fut répandue parmi les provinces, sept<sup>2</sup> de celles-ci ayant enregistré des baisses. En Nouvelle-Écosse, la proportion est demeurée inchangée. Les baisses les plus fortes s'observent en Alberta (5,9 points de pourcentage) et en Saskatchewan (5,4 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 1993 a diminué dans six des dix villes canadiennes choisies<sup>3</sup>. Les baisses variaient entre 0,2 point de pourcentage à Winnipeg et 9,6 points de pourcentage à Regina. La hausse la plus forte au cours de cette période a été observée à Toronto (2,3 points de pourcentage).

En ce qui concerne les vols long-courriers (800 kilomètres ou plus), neuf des dix villes d'embarquement ont enregistré des pertes, l'exception étant Halifax. Dans cette ville, aucune variation ne fut observée. Les baisses ont oscillé entre 2,7 points de pourcentage à Regina et 8,2 points de pourcentage à Ottawa. La proportion de passagers voyageant à tarifs réduits a dépassé 70,0% dans trois des dix villes: Regina (73,8%) s'est classée au premier rang, suivie de Saskatoon (72,5%) et Toronto (70,6%).

En termes de tarifs de la classe affaires, sur les vols intérieurs long-courriers, les premières places revenaient à Calgary et Ottawa (9,3% et 9,5% respectivement), suivie de Montréal (8,0%). Neuf des dix villes ont enregistré des baisses dans l'utilisation des tarifs de la classe affaires.

### Tarifs moyens

En 1993, le tarif moyen (tous types de tarifs) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures a atteint un niveau record de 191\$, ce qui représente une hausse de 7,6% par rapport au tarif moyen de 178\$ observé en 1992, et une hausse de 0,6% par rapport au tarif moyen record précédent de 190\$ observé en 1990. Le tarif moyen pour toutes les paires de villes internationales s'établissait à 351\$, soit une hausse de 3,2% 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 213\$ à Winnipeg et 173\$ à Montréal. Ce tarif a également dépassé le niveau national de

<sup>2</sup> Due to the confidentiality of data, the results for Prince Edward Island and New Brunswick cannot be disclosed.

<sup>3</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 l'Île-du-Prince-Édouard et le Nouveau-Brunswick ne peuvent être divulgués.

<sup>3</sup> À cause de la confidentialité des données, les résultats pour Halifax pour les vols court-courriers ne peuvent être divulgués.

was also exceeded in Calgary (\$194), Toronto (\$206), and Vancouver (\$211). The average domestic fare increased in nine of the ten cities<sup>3</sup>, with increases ranging from 3.9% in Toronto to 15.9% in Calgary. Montréal (-1.4%) posted the only decrease in 1993.

In 1993, the business class fares for short-haul services increased in nine of the ten selected cities<sup>3</sup>, while for the long-haul services, business class fares increased in all ten cities (see Table 6.6). Economy class fares increased in all cities on both short-haul<sup>3</sup> and long-haul routes. This table also shows that the average discount fares rose in six cities<sup>3</sup> for short-haul trips. They decreased in Montréal, Toronto and Regina by 4.4%, 3.3% and 0.4%, respectively. For long-haul trips, average discount fares rose in six of the ten selected Canadian cities. Montréal (8.2%) and Calgary (4.1%) posted the largest increases for long-haul trips during 1993.

Among the ten cities, the highest domestic business class fares for long-haul trips were paid by the passengers who enplaned in Vancouver, \$704 on average. This is largely explained by the geographical location of that city. Winnipeg recorded the highest short-haul business class fares (\$249). For economy fares, Winnipeg registered a high of \$234 for short-haul trips, while Calgary registered a high of \$477 for long-haul trips.

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

In 1993, the average yield (revenue per passenger-kilometre) earned by Canadian Level I air carriers and two Level II air carriers for all domestic scheduled fares rose in the four largest hub categories compared to 1992 (see Table 6.7). The largest increase was 12.6% in the hub category "medium-medium". The highest average yield was returned by the hub category "small-small", of 29.9 cents per passenger-kilometre.

The highest average yield for a specific fare category was 47.9 cents per passenger-kilometre for business class fares in the hub category "small-small", which decreased by 1.7% relative to last year. The lowest average yield was 8.4 cents for the discount fares in the hub category "large-large", which increased by 4.6% from last year.

Discount, economy and business class yields increased in all hub categories but "small-small". In contrast, yields for the fare class "other" increased in every hub category.

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

191\$ à Calgary (194\$), Toronto (206\$) et Vancouver (211\$). Il a augmenté dans neuf des dix villes<sup>3</sup>, les gains oscillant entre 3,9% à Toronto et 15,9% à Calgary. Montréal (-1,4%) a enregistré la seule baisse en 1993.

En 1993, les tarifs de la classe affaires pour les voyages court-courriers ont augmenté dans neuf des dix villes choisies<sup>3</sup>, alors que pour les services long-courriers, ces tarifs ont augmenté dans toutes les villes (voir tableau 6.6). Les tarifs de la classe économique ont augmenté dans toutes les villes pour les voyages court-courriers<sup>3</sup> et long-courriers. Ce tableau montre également que les tarifs réduits moyens se sont accrus dans six des dix villes<sup>3</sup> pour les services court-courriers. Ils ont diminué à Montréal (4,4%), Toronto (3,3%) et Regina (0,4%). Pour les services long-courriers, les tarifs réduits moyens se sont accrus dans six des dix villes canadiennes choisies. Montréal (8,2%) et Calgary (4,1%) ont enregistré les hausses les plus fortes pour les services long-courriers en 1993.

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 (704\$); la situation est en grande partie attribuable à l'emplacement géographique de la ville. Winnipeg a enregistré le tarif de la classe affaires (court-courriers) le plus élevé (249\$). En ce qui concerne les vols en classe économique, Winnipeg a enregistré un tarif de 234\$ pour les voyages court-courriers, et Calgary, un tarif de 477\$ 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 et deux transporteurs aériens de niveau II, pour le groupe tarifaire «tous les tarifs», dans le marché intérieur régulier, a augmenté dans les quatre plus grandes catégories de villes-pivots en 1993 par rapport à 1992. La hausse la plus forte était de 12,6% dans la catégorie de villes-pivots «moyen-moyen». La catégorie «petit-petit» a fourni le revenu moyen le plus élevé, soit 29,9 cents par passager-kilomètre.

Le revenu moyen le plus élevé pour un groupe tarifaire spécifique était de 47,9 cents par passager-kilomètre pour les tarifs de la classe affaires dans la catégorie de villes-pivots «petit-petit», lequel a diminué de 1,7% par rapport à 1992. Le revenu moyen le moins élevé était de 8,4 cents pour les tarifs réduits, dans la catégorie de villes-pivots «grand-grand»; ceci représente une augmentation de 4,6% par rapport à l'année dernière.

Les revenus moyens pour les tarifs réduits, de la classe économique et de la classe affaires ont augmenté dans cinq des catégories de villes-pivots: la seule exception dénotée est pour la catégorie «petit-petit». Les revenus moyens pour le groupe tarifaire «autre», par contraste, ont enregistré des gains dans toutes les catégories de villes-pivots.

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>3</sup> Due to the confidentiality of data, the results for Halifax for short-haul trips cannot be disclosed.

<sup>3</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, 1993**

**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, 1993**

Type of movement Genre de mouvement	1992 No. - Nbre	1993 No. - Nbre	Change Variation
			%
<b>By sector – Par secteur</b>			
Domestic – Intérieur	3 001 577	2 888 483	-3.8
Transborder – Transfrontalier	353 823	346 053	-2.2
International – International	60 528	60 243	-0.5
<b>By type of operation – Par genre d'exploitation</b>			
Total commercial <sup>1</sup> – Total commerciaux <sup>1</sup>	2 614 553	2 524 688	-3.4
Private – Privés	627 742	607 347	-3.3
Government – Officiels	173 633	162 744	-6.3
<b>By flight rules – Par règle de vol</b>			
Instrument flights – Vols aux instruments	1 904 140	1 829 801	-3.9
Visual flights – Vols à vue	1 511 788	1 464 978	-3.1
<b>By type of power plant – Par groupe motopropulseur</b>			
Jet – À réaction	876 689	849 228	-3.1
Turboprop – Turbopropulseurs	1 005 675	969 993	-3.6
Piston – À pistons	1 338 875	1 269 799	-5.2
Helicopter – Hélicoptères	182 323	194 043	6.4
Other – Autres	12 366	11 716	-5.3
<b>By wake turbulence weight group – Par groupe de poids pour la turbulence de sillage</b>			
0 – 5 670 kg	1 800 915	1 737 074	-3.5
5 671 – 136 077 kg	1 500 074	1 445 042	-3.7
136 078 kg or more – 136 078 kg ou plus	114 939	112 663	-2.0
Total itinerant movements – Total mouvements itinérants	3 415 928	3 294 779	-3.6

<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, 1993**

Tableau 7.2

**Total des mouvements d'aéronefs aux aéroports dotés  
d'une tour de contrôle de Transports Canada, selon la  
classe de vol, 1993**

Rank 1993	Rank 1992	Airport	Total		Itinerant		Local	
			1993	Change 1993/1992 Variation	Itinérants		1993	Change 1993/1992 Variation
					1993	%		
			'000	%	'000	%	'000	%
1	1	Toronto/LB Pearson Intl. ON	305 352	-6.8	305 352	-6.8	-	...
2	2	Vancouver Intl. BC	289 093	-0.3	289 090	-0.3	3	...
3	4	Calgary Intl. AB	202 247	-1.5	197 919	-1.4	4 328	-4.7
4	5	Montréal/Dorval Intl QC	188 773	-4.4	188 771	-4.4	2	-50.0
5	7	Montréal/St-Hubert QC	180 510	-0.6	75 897	8.8	104 613	-6.5
6	6	Victoria Intl. BC	165 643	-11.1	109 707	-3.4	55 936	-23.1
7	3	Boundary Bay BC	164 427	-21.0	63 993	-19.8	100 434	-21.7
8	9	Ottawa/Macdonald-Cartier Intl. ON	146 616	-6.9	114 901	-6.5	31 715	-8.4
9	10	Toronto/Buttonville ON	144 391	2.0	67 964	4.9	76 427	-0.4
10	11	Winnipeg Intl MB	139 012	-0.6	102 518	-1.9	36 494	3.2
11	8	Abbotsford BC	135 683	-20.1	52 704	-17.1	82 979	-21.9
12	12	Québec/Jean Lesage Intl QC	131 422	4.5	102 423	3.0	28 999	10.5
13	14	Edmonton Mun. AB	116 063	-2.1	114 468	-1.4	1 595	-36.2
14	16	Halifax Intl. NS	111 002	-1.0	90 801	-0.1	20 201	-4.8
15	21	Chicoutimi/St-Honoré QC	110 867	14.5	54 232	18.1	56 635	11.2
16	18	Hamilton ON	110 677	8.3	46 404	7.4	64 273	9.0
17	13	Calgary/Springbank AB	107 886	-11.7	33 215	-6.6	74 671	-13.8
18	19	Toronto Island ON	100 055	-1.3	58 796	5.4	41 259	-9.5
19	17	London ON	95 746	-7.7	56 600	-1.8	39 146	-15.2
20	15	Thunder Bay ON	94 562	-19.3	49 798	-8.1	44 764	-28.9
21	29	Villeneuve AB	86 540	11.7	17 253	6.4	69 287	13.2
22	20	Pitt Meadows BC	82 441	-15.1	38 499	-9.4	43 942	-19.6
23	23	Saskatoon/JG Diefenbaker SK	82 007	-14.7	53 416	-9.0	28 591	-23.6
24	25	Winnipeg/St. Andrews MB	81 026	-4.6	23 256	-6.5	57 770	-3.8
25	27	Oshawa ON	75 571	-8.4	32 348	-13.3	43 223	-4.3
26	24	Kitchener-Waterloo-Guelph ON	73 029	-14.3	42 273	-9.8	30 756	-19.9
27	30	Regina SK	72 196	-4.8	49 606	-8.1	22 590	3.3
28	39	Yellowknife NT	71 914	27.6	36 395	23.4	35 519	32.1
29	26	North Bay ON	70 843	-14.4	26 119	-17.2	44 724	-12.7
30	22	Sudbury ON	70 597	-26.8	41 705	-18.5	28 892	-36.2
31	32	Langley BC	63 783	-8.3	26 142	-13.2	37 641	-4.6
32	31	Windsor ON	63 426	-10.6	30 242	-6.4	33 184	-14.2
33	33	Moncton NB	62 745	-9.6	42 568	4.3	20 177	-29.5
34	36	St. John's NF	59 307	-6.9	40 730	-2.2	18 577	-15.7
35	28	Sault Ste. Marie ON	58 965	-26.3	30 323	-18.6	28 642	-33.0
36	34	Edmonton Intl. AB	56 248	-15.0	50 293	-8.6	5 955	-46.4
37	37	Vancouver Harbour BC	55 886	-4.3	52 775	2.4	3 111	-54.5
38	40	Prince George BC	54 380	5.7	33 488	2.2	20 892	11.9
39	35	Kelowna BC	54 370	-15.6	37 750	-9.2	16 620	-27.2
40	38	Montréal/Mirabel Intl.QC	50 517	-10.9	42 986	-7.4	7 531	-26.9
41	45	Fredericton NB	49 819	15.6	31 405	3.3	18 414	45.1
42	42	Whitehorse YT	45 714	-0.2	21 399	-6.1	24 315	5.7
43	46	Kamloops BC	42 719	1.4	27 475	-5.8	15 244	17.6
44	47	Gander Intl. NF	41 387	-1.6	28 751	-8.2	12 636	17.8
45	41	St-Jean QC	41 109	-19.6	19 258	-11.1	21 851	-25.9
46	51	Lethbridge AB	40 255	17.4	17 450	-8.8	22 805	50.3
47	48	Penticton BC	39 637	4.3	20 371	0.0	19 266	9.3
48	44	Fort McMurray AB	37 985	-12.2	24 432	3.0	13 553	-30.7
49	49	Thompson MB	37 125	7.2	29 270	5.0	7 855	16.6
50	43	Sept-Îles QC	36 154	-17.9	29 349	-9.9	6 805	-40.6
51	50	Saint John NB	35 717	4.0	26 260	3.7	9 457	4.9
52	53	Charlottetown PE	31 152	18.5	24 234	13.3	6 918	41.0
53	52	Grande Prairie AB	27 699	-9.7	21 180	-6.3	6 519	-19.3
54	54	Fort St. John BC	26 745	6.4	21 474	9.7	5 271	-5.2
55	55	Val D'or QC	17 802	-12.9	15 201	-13.0	2 601	-12.8
56	56	Baie Comeau QC	15 820	-20.4	13 550	-11.3	2 270	-50.5
		Total	4 952 657	-5.9	3 294 779	-3.5	1 657 878	-10.4

## Section 8

### AIRCRAFT REGISTERED AND PILOT LICENCES

**Table 8.1**

**Summary of Canadian Civil Aircraft Register, by Type of Aircraft, 1993**

Type of aircraft Genre d'aéronefs	1992	1993	Change Variation
	No. – Nbre	No. – Nbre	%
Airplanes – Avions	25 402	21 452	-15.5
Helicopters – Hélicoptères	1 502	1 533	2.1
Gliders – Planeurs	602	597	-0.8
Balloons – Aérostats	402	422	5.0
Gyroplanes – Autogires	155	162	4.5
Airships – Dirigeables	3	2	-33.3
Total	28 066	27 912	-0.5

*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, 1993**

**Tableau 8.2**  
**Licences de pilote en vigueur au Canada, 1993**

	1992	1993	Change Variation
	No. – Nbre	No. – Nbre	%
Pilots: helicopter and airplane – Pilotes: hélicoptère et avion			
Private – Privé	31 491	30 649	-2.7
Commercial – Professionnel	9 991	10 129	1.4
Airline transport – De ligne	9 128	9 178	0.5
Sub-total – Sous-total	50 610	49 956	-1.3
Glider – Planeur	5 654	5 750	1.7
Gyroplane – Autogire	16	19	18.8
Free balloon – Ballon libre	288	299	3.8
Ultralight – Ultraléger			
Private – Privé	1 630	1 732	6.3
Commercial – Professionnel	707	739	4.5
Total	58 905	58 495	-0.7

*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/ État 10	Statement/ État 12	Statement/ État 20	Statement/ État 21	Statement/ État 30
	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Quarterly & Annually/ Trimestriel et Annuel	Quarterly/ Trimestriel
II	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Quarterly & Annually/ Trimestriel et Annuel	Quarterly/ Trimestriel
	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Quarterly & Annually/ Trimestriel et Annuel	Quarterly/ Trimestriel
III	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Quarterly & Annually/ Trimestriel et Annuel	Quarterly/ Trimestriel
	Quarterly/ Trimestriel	Quarterly/ Trimestriel	Annually/ Annuel	Annually/ Annuel	Quarterly/ Trimestriel
IV	Annually/ Annuel	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 avisen le Centre des statistiques de l'aviation que des rectifications doivent être apportées à des chiffres déclarés antérieurement, qui peuvent être déjà publiés. En pareil cas, le Centre des statistiques de l'aviation introduit les mises à jour dans la base de données informatisée. Si les données ont déjà paru dans la publication trimestrielle (**Opérations des transporteurs aériens au Canada**), les rectifications sont apportées dans la publication annuelle (**Aviation civile canadienne**). Les révisions majeures font l'objet d'un renvoi dans les tableaux et/ou sont indiquées dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".
- (iii) Les données financières fournies par les transporteurs aériens au cours de l'année sont susceptibles d'être modifiées lorsque les vérificateurs préparent les états financiers annuels. En outre, depuis 1988, les transporteurs aériens peuvent déclarer leurs données financières annuelles pour l'exercice financier, qui peut être différent de l'année civile. C'est pourquoi les chiffres annuels des états des recettes qui figurent dans la publication **Aviation civile canadienne** peuvent différer du total des chiffres trimestriels des états des recettes parus dans la publication **Opérations des transporteurs aériens au Canada**.
- (iv) Lorsqu'il s'agit de services d'affrètement assurant le transport de passagers et de marchandises à la fois, il n'est pas toujours possible de distinguer les recettes-passagers des recettes-marchandises. Ce serait le cas, notamment, s'il était impossible de déterminer si

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-filiale avec un autre transporteur aérien canadien, et que les deux transporteurs ont fourni des états de recettes pour un trimestre ou une année, le Centre des statistiques de l'aviation examine les états de recettes pour déterminer la source du double-comptage. L'effet du double-comptage est indiqué dans la section intitulée "Facteurs pouvant avoir une incidence sur les données".
- (vii) Certains totaux ne sont pas justes à cause de données arrondies. Toutes les variations en pourcentage présentées dans cette publication sont fondées sur la valeur entière des données et non sur les chiffres arrondis montrés dans les tableaux.

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

### **Enquête sur la base tarifaire**

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

### **Couverture/univers de l'enquête**

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

### **Méthodes d'enquête**

Les statistiques relatives à la base tarifaire sont établies à l'aide de données déclarées dans les Rapports sur la base tarifaire. Après les avoir remplis, les transporteurs aériens retournent ces rapports au Centre des statistiques de l'aviation. On effectue des contrôles informatisés afin de vérifier si la sélection de l'échantillon est appropriée, si les inscriptions sont valides et si les relations entre les secteurs sont logiques. En se servant comme référence du tarif de classe économique pour la paire de villes inscrites sur le

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, Montréal, Ottawa, Victoria and Winnipeg.
- Small hubs: Kelowna, Prince George, Québec, Regina, Saskatoon, St. Johns and Thunder Bay.

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

### Aircraft Movement Survey

#### Coverage/Survey Universe

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

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

#### Survey Methodology

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

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

#### Data Quality and Limitations

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

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

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, Victoria et Winnipeg.
- Petites villes-pivots: Kelowna, Prince George, Québec, Regina, Saskatoon, St. Johns et Thunder Bay.

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

### Enquête sur les mouvements d'aéronefs

#### Couverture/univers de l'enquête

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

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

#### Méthodes d'enquête

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

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

#### Qualité des données et restrictions

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

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

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

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

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

### Factors Which May Have Influenced The Data

- a) Revisions were made to the 1992 data base, upon receipt of revisions and supplementary filings from air carriers. Accordingly, values for some 1992 data tabulated in this publication may differ from the values published in the 1992 publication.
- b) The total number of carriers by level which reported financial operations for 1993 are shown in the following table with comparative 1992 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 servent 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 1992 pour tenir compte des révisions et des déclarations tardives de certains transporteurs aériens. En conséquence, certaines totalisations pour l'année 1992 paraissant dans cette publication peuvent différer des totalisations publiées dans l'édition de 1992.
- b) Le nombre total de transporteurs ayant déclaré des activités financières pour 1993 est indiqué dans le tableau suivant. Des données comparatives pour l'année 1992 sont également présentées.

	1992	1993	Change Variation	
			%	
Level I	4	4	-	Niveau I
Level II	20	19	-5.0	Niveau II
Level III	78	74	-5.1	Niveau III
Level IV	152	146	-4.0	Niveau IV
<b>Total</b>	<b>254</b>	<b>243</b>	<b>-4.3</b>	<b>Total</b>

- c) The total number of carriers which reported nil financial activity, for 1993 are as follows: Level II - 0, Level III - 0 and Level IV - 2.
- d) Estimates for non response totalled 1% in 1993.
- e) In 1988, 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 243 carriers in 1993, 196 reported on a calendar year basis, and these carriers accounted for 97.5% of all revenues reported.

- c) Pour l'année 1993, 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 1% en 1993.
- e) En 1988, il était permis aux transporteurs aériens de déclarer leurs données financières annuelles basées sur l'année fiscale par opposition à l'année civile. Des 243 transporteurs en 1993, 196 ont déclaré leurs données selon l'année civile représentant 97.5% 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.
- 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.

## 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
Date de publication			
Year/ Année			
<b>Catalogue 51-002 Quarterly / Trimestriel Air Carrier Operations in Canada / Opérations des transporteurs aériens au Canada</b>			
1993	4	Seasonally Adjusted Average Discount Air Fares and Discount Air Fares Indexes/Désaisonnalisation des tarifs aériens réduits moyens et des indices des tarifs aériens réduits	1983-93
	3	Basic Profitability of Canadian Air Carrier Families/Rentabilité de base des familles de transporteurs aériens canadiens	1988-92
	2	Seasonally Adjusted Average Discount Air Fares and Discount Air Fare Indexes/Désaisonnalisation des tarifs aériens réduits moyens et des indices des tarifs aériens réduits	1983-93
	1	Domestic Competition Among Canadian Air Carriers/Concurrence interne entre les transporteurs aériens canadiens	1988-92
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

## PUBLISHED SPECIAL ARTICLES / ÉTUDES SPÉCIALES PUBLIÉES – suite

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 – fin</b>	
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
		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</b> <b>Air Passenger Origin and Destination Domestic Report / Origine et destination des passagers aériens, rapport sur le trafic intérieur</b>	
1993		The Top 25 City-Pairs: Passenger Counts for Trips on Scheduled and Charter Flights / Revue des 25 principales paires de villes: nombre de passagers effectuant des voyages sur vol réguliers et vols d'affrètement	1992-93
		The top Ten Origin and Destination Cities in Canada (Major Schedules Air Carriers): An Historical Review / Dix premières villes au Canada selon l'origine et la destination (des principaux transporteurs aériens réguliers): revue historique	1973-83-93
		Passenger Travel Within and Between Provinces/Territories (Major Scheduled Air Carriers) / Nombre de passagers voyageant entre les provinces ou territoires et à l'intérieur de ceux-ci (des principaux transporteurs aériens réguliers)	1993
		Comparing Air, Rail and Bus Passenger Counts / Comparaisons des chiffres sur les passagers des services aériens, ferroviaires et d'autobus	1991

## PUBLISHED SPECIAL ARTICLES / ÉTUDES SPÉCIALES PUBLIÉES – suite

Publication	Quarter/Trimestre	Title / Titre	Ref. Period/Période de référence
Date de publication	Year/Année		
1992		Changes in the Survey Universe / Changements dans le champ d'observation de l'enquête  Catalogue 51-204 Annual / Annuel Air Passenger Origin and Destination Domestic Report / Origine et destination des passagers aériens, rapport sur le trafic intérieur – fin	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  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  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 1978-90
		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  Transportation Used by Canadian Travellers / Les moyens de transport utilisés par les voyageurs canadiens	1978-88  1984,86 1988
		Yields from a Hub Perspective / Les revenus moyens vus sous l'angle des villes-pivots  Catalogue 51-205 Annual / Annuel Air Passenger Origin and Destination, Canada – United States Report / Origine et destination des passagers aériens, rapport Canada – Etats-Unis	1983-88  1984,86 1988
1992		Changes in the Survey Universe / Changements dans le champ d'observation de l'enquête  Scheduled Transborder Air Traffic / Trafic aérien régulier transfrontalier	1988-92  1983-92
1991		Changes in the Survey Universe / Changements dans le champ d'observation de l'enquête  A Provincial-Territorial Dimension / Une dimension provinciale/territoriale	1987-91  1990-91
1990		Changes in the Survey Universe / Changements dans le champ d'observation de l'enquête  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-Etat de Floride	1986-90 1978-90  1979-90
1989		An Historical Perspective / Une perspective historique	1968-89

**PUBLISHED SPECIAL ARTICLES / ÉTUDES SPÉCIALES PUBLIÉES – suite**

<b>Publication</b>	<b>Quarter/</b>	<b>Title /</b>	<b>Ref. Period/</b>
<b>Date de publication</b>	<b>Trimestre</b>	<b>Titre</b>	<b>Période de référence</b>
<b>Year/ Année</b>			
		<b>Catalogue 51-206 Annual / Annuel Canadian Civil Aviation / Aviation civile canadienne</b>	
1992		Seasonal Adjustment of Average Domestic Discount AirFares / Désaisonnalisation des tarifs aériens réduits intérieurs moyens	1983-92
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
<b>Catalogue 51-207 Annual / Annuel Air Charter Statistics / Statistiques des affrètements aériens</b>			
1993		Deregulation and the New Conditions to Operate and Air Service / La déréglementation et les nouvelles conditions pour opérer un service aérien	1988-92
		The Domestic Charter Market / Le marché des vols nolisés intérieurs	1988-92
		The International Charter Market / Le marché des vols nolisés internationaux	1988-92
1992		Deregulation and the New Conditions to Operate and Air Service / La déréglementation et les nouvelles conditions pour opérer un service aérien	1988-92
		The Domestic Charter Market / Le marché des vols nolisés intérieurs	1988-92
		The International Charter Market / Le marché des vols nolisés internationaux	1988-92
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

**PUBLISHED SPECIAL ARTICLES / ÉTUDES SPÉCIALES PUBLIÉES – fin**

<b>Publication</b>	<b>Quarter/</b>	<b>Title /</b>	<b>Ref. Period/</b>
<b>Date de publication</b>	<b>Trimestre</b>	<b>Titre</b>	<b>Période de référence</b>
<b>Year/ Année</b>			
		<b>Catalogue 51-207 Annual / Annuel Air Charter Statistics / Statistiques des affrètements aériens – fin</b>	
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

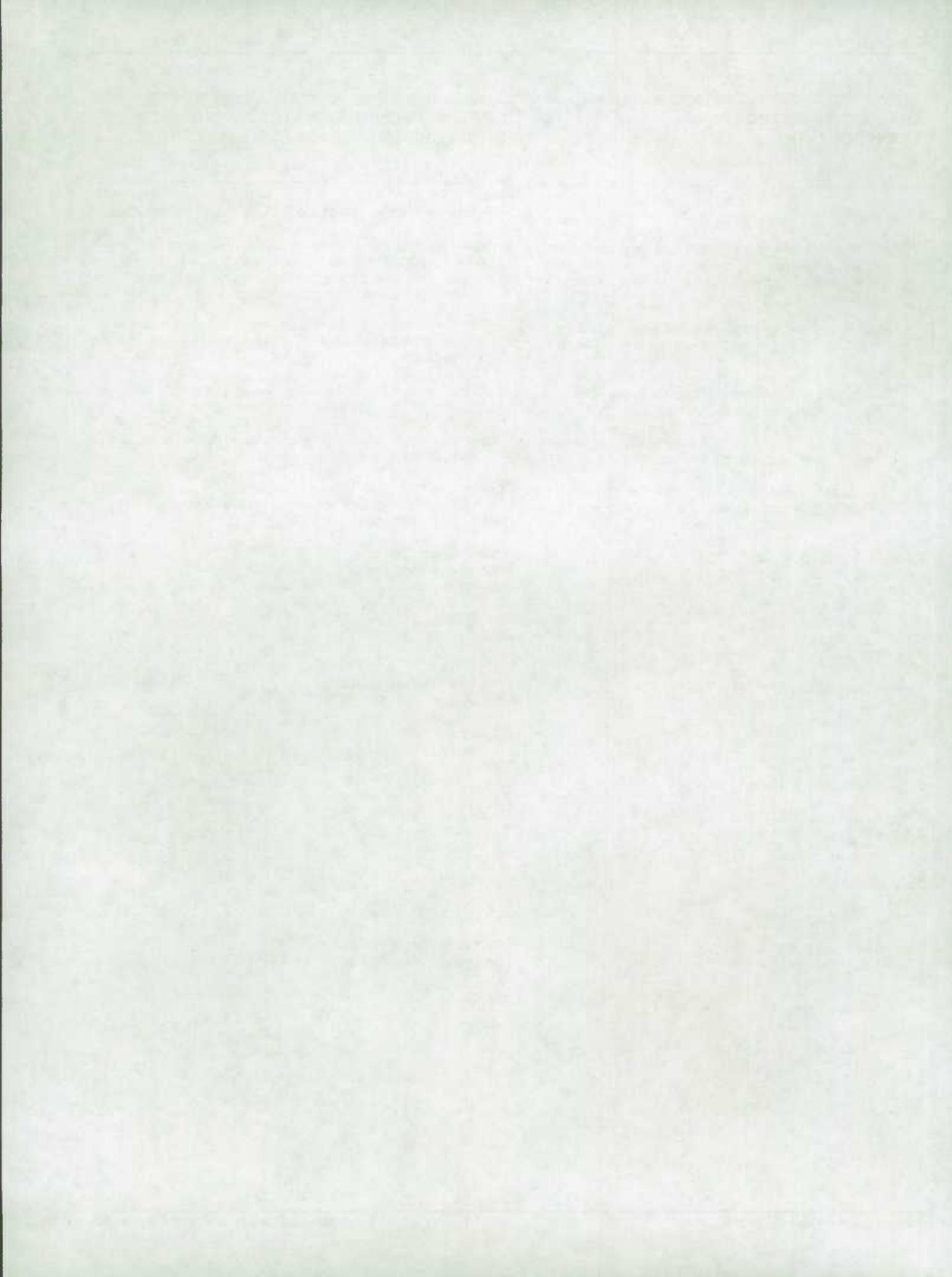
Jim Cain  
Chef  
Section des transports de surface et maritimes

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****PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA  
DIVISION DES TRANSPORTS**

Catalogue	Title	Canada	U.S.A. Etats- Unis \$	Other Autres	Titre
10-234	Special Transportation Package	184.00	221.00	258.00	Série spéciale de publications sur les transports
50-002	Surface and Marine Transport – Service Bulletin, Bil. Eight issues/year.	80.00	96.00	112.00	Transports terrestre et maritime – Bulletin de Service, Bil. Huit numéros/année.
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	99.00	119.00	139.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
51-004	Aviation Statistics Centre – Service Bulletin, M., Bil.	99.00	119.00	139.00	Centre des statistiques de l'aviation – Bulletin de service, M., Bil.
51-005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	130.00	156.00	182.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.
51-204	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	39.00	47.00	55.00	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.	45.00	54.00	63.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
51-206	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	39.00	47.00	55.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.
51-207	Air Charter Statistics, A., Bil.	39.00	47.00	55.00	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.	100.00	120.00	140.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-003	Railway Operating Statistics, M., Bil.	120.00	144.00	168.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	50.00	60.00	70.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	90.00	96.00	112.00	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	44.00	51.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	25.00	30.00	35.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	25.00	30.00	35.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	50.00	60.00	70.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	50.00	60.00	70.00	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.

May 1994

Mai 1994

# Hire our team of researchers for \$56 a year

**S**ubscribing to *Perspectives on Labour and Income* is like having a complete research department at your disposal. Solid facts. Unbiased analysis. Reliable statistics.

But *Perspectives* is more than just facts and figures. It offers authoritative insights into complex

labour and income issues, analyzing the statistics to bring you simple, clear summaries of labour market and income trends.

Our team of experts brings you the latest labour and income data. Each quarterly issue provides:

- topical articles on current labour and income trends
- more than 50 key labour and income indicators
- a review of ongoing research
- information on new surveys

As a special bonus, twice a year you will also receive *The Labour Market Review*, giving you timely analysis on labour market performance over the previous six months or year.

#### And all for only \$56!

Thousands of Canadian professionals turn to *Perspectives* to discover emerging trends in labour and income and to stay up to date on the latest research findings. As a subscriber, you will get the inside story. We know you'll find *Perspectives* indispensable. GUARANTEED. If you aren't convinced after reading the first issue, we'll give you a FULL REFUND on all outstanding issues. Order your subscription to *Perspectives* today (Cat. No. 75-0010XPE).

#### ORDER NOW!

For only \$56 (plus \$3.92 GST) you will receive the latest labour and income research (4 issues per year). Subscription rates are US\$68 for U.S. customers and US\$80 for customers in other countries. Fax your VISA or MasterCard order to: (613) 951-1584. Call toll free: 1-800-267-6677. Or mail to: Statistics Canada, Marketing Division, Sales and Service, 120 Parkdale Ave., Ottawa, Ontario K1A 0T6. Or contact your nearest Statistics Canada Reference Centre listed in this publication.



# Notre équipe de chercheurs est à votre service pour 56 \$ par année

**S**abonner à *L'emploi et le revenu en perspective*, c'est disposer d'une division entière de chercheurs à votre service. Des faits solides. Des analyses objectives. Des statistiques fiables.

La publication n'a pas que des faits et des chiffres. Elle offre également des analyses de fond sur des questions complexes touchant l'emploi et le revenu, de façon à fournir des indications claires et précises sur les

tendances actuelles du marché du travail et des revenus.

Notre équipe de spécialistes met à votre disposition des données récentes sur l'emploi et le revenu. Dans chacun des numéros trimestriels, vous trouverez :

- des articles de fond sur l'emploi et le revenu
- plus de 50 indicateurs clés de l'emploi et du revenu
- un aperçu de la recherche en cours
- de l'information sur les nouvelles enquêtes

En prime, vous recevez le *Bilan du marché du travail* deux fois l'an. Vous disposerez ainsi d'une analyse à jour de la situation du marché du travail pour les six derniers mois ou la dernière année.

#### Tout cela pour 56 \$ seulement!

Des milliers de professionnels au Canada consultent *Perspective* pour connaître les tendances de l'emploi et du revenu, ainsi que les plus récents résultats de recherche. Votre abonnement vous permettra de connaître tous les faits.

Nous savons que *L'emploi et le revenu en perspective* deviendra pour vous un outil indispensable. C'EST GARANTI. Si vous n'êtes pas satisfait après avoir acheté le premier numéro, nous vous REMBOURSERONS le montant payé pour les numéros à venir. Abonnez-vous à *Perspective* (n° 75-0010XPF au cat.) dès aujourd'hui.

#### ABONNEZ-VOUS DÈS MAINTENANT!

Pour 56 \$ seulement (TPS de 3,92 \$ en sus), vous recevez les plus récentes recherches sur l'emploi et le revenu (quatre numéros par année). L'abonnement est de 68 \$ US aux États-Unis et de 80 \$ US dans les autres pays. Faites parvenir votre commande par télexcopieur (VISA ou MasterCard) au (613) 951-1584, par téléphone (sans frais) au 1-800-267-6677, par courrier à Statistique Canada, Division du marketing, Vente et service, 120, avenue Parkdale, Ottawa (Ontario) K1A 0T6. Ou communiquez avec le Centre de consultation de Statistique Canada le plus près. (Voir la liste dans la présente publication).



# ORDER FORM

Statistics Canada

MAIL TO:	PHONE:	FAX TO:	METHOD OF PAYMENT:					
	 1-800-267-6677	 (613) 951-1584	(Check only one)					
Marketing Division Publication Sales Statistics Canada Ottawa, Ontario Canada K1A 0T6 <i>(Please print)</i>		Charge to VISA or MasterCard. Outside Canada and the U.S. call (613) 951-7277. Please do not send confirmation.		VISA, MasterCard and Purchase Orders only. Please do not send confirmation. A fax will be treated as an original order.				
Company				<input type="checkbox"/> Please charge my: <input type="checkbox"/> VISA <input type="checkbox"/> MasterCard				
Department				Card Number <input style="width: 150px; height: 1.2em; border: 1px solid black; margin-bottom: 5px;" type="text"/> <input style="width: 150px; height: 1.2em; border: 1px solid black; margin-bottom: 5px;" type="text"/> <input style="width: 150px; height: 1.2em; border: 1px solid black; margin-bottom: 5px;" type="text"/>				
Attention		Title		Signature <input style="width: 200px; height: 1.2em; border: 1px solid black; margin-bottom: 5px;" type="text"/> Expiry Date <input style="width: 50px; height: 1.2em; border: 1px solid black; margin-bottom: 5px;" type="text"/>				
Address								
City <input style="width: 50px; height: 1.2em; border: 1px solid black; margin-bottom: 5px;" type="text"/> ( )		Province <input style="width: 50px; height: 1.2em; border: 1px solid black; margin-bottom: 5px;" type="text"/> ( )						
Postal Code <input style="width: 50px; height: 1.2em; border: 1px solid black; margin-bottom: 5px;" type="text"/> Phone <input style="width: 50px; height: 1.2em; border: 1px solid black; margin-bottom: 5px;" type="text"/> Fax <input style="width: 50px; height: 1.2em; border: 1px solid black; margin-bottom: 5px;" type="text"/>								
Please ensure that all information is completed.							Authorized Signature	
Catalogue Number	Title	Date of Issue or Indicate an "S" for subscriptions	Annual Subscription or Book Price			Quantity	Total \$	
			Canada \$	United States US\$	Other Countries US\$			
► Note: Catalogue prices for U.S. and other countries are shown in US dollars.							SUBTOTAL	
► GST Registration # R121491807							DISCOUNT (if applicable)	
► Cheque or money order should be made payable to the Receiver General for Canada - Publications.							GST (7%) (Canadian clients only)	
► Canadian clients pay in Canadian funds and add 7% GST. Foreign clients pay total amount in US funds drawn on a US bank. Prices for US and foreign clients are shown in US dollars.							GRAND TOTAL	

**THANK YOU FOR YOUR ORDER!**



Statistics  
Canada

Statistique  
Canada

# Canadä



# Don't let this happen to you!

**I**magine you're called upon to make a really important business decision. You spend some anxious days weighing your options. You examine the available data. Finally, you make your decision...

...only to discover too late that your information was incomplete or outdated!

If you've ever experienced this type of frustration... or if your reputation ever depends on the quality of the data you refer to... **Infomat** is for you.

**Infomat** is your **fastest** and **easiest** way to keep on top of important Canadian economic and social trends. Since it comes to you weekly – not daily – issues won't pile up unread. And, in just one publication, you'll have the answers to almost anything:

- ✓ price indexes
- ✓ manufacturing shipments and orders
- ✓ imports and exports
- ✓ labour market conditions, and
- ✓ dozens of key social and economic indicators!

And because **Infomat** is based on over 100 ongoing Statistics Canada surveys, no other source is more timely or more reliable.

**Infomat** is specially designed and written for you – a busy manager with no time to waste!



# Ne vous laissez pas dépasser par les événements!

**I**magine que vous devez prendre une décision de gestion très importante. Vous vous faites du mauvais sang pendant quelques jours à évaluer vos options. Vous examinez les données disponibles. Vous vous décidez enfin...

... pour vous rendre compte trop tard que vous vous êtes fondé sur de l'information incomplète ou périmée!

Si vous avez déjà vécu ce genre de situation... ou si vous devez un jour miser votre réputation sur la qualité des données que vous avancez... **Infomat est pour vous.**

**Infomat** est la façon la plus rapide et la plus facile de se tenir au courant des tendances économiques et sociales importantes au Canada. Comme il s'agit d'un hebdomadaire – non d'un quotidien – vous aurez le temps de le lire. Et dans une seule et même publication, vous trouverez réponse à presque tout :

- ✓ indices de prix
- ✓ livraisons et commandes des fabricants
- ✓ importations et exportations
- ✓ situation du marché du travail, et des
- ✓ dizaines d'indicateurs socio-économiques clés!

Et comme **Infomat** est fondé sur plus de 100 enquêtes permanentes de Statistique Canada, aucune autre source n'est plus à jour ou plus fiable.

**Infomat** est conçu et rédigé pour des gens comme vous – des gestionnaires qui n'ont pas de temps à perdre!

**Faites comme bien d'autres décideurs au pays qui ont réussi et abonnez-vous à **Infomat** aujourd'hui même!**

**Infomat** (catalogue no. 11-0020XPE) is only \$130 (plus \$9.10 GST) per year in Canada, US\$156 in the U.S. and US\$182 in other countries.

CALL TOLL-FREE **1-800-267-6677** OR

FAX **(613) 951-1584** and use your VISA or

MasterCard. OR MAIL your order to: Statistics Canada, Marketing Division, Sales and Service, 120 Parkdale Avenue, Ottawa, Ontario, K1A 0T6, or contact the nearest Statistics Canada Regional Reference Centre listed in this publication.

**Infomat** (catalogue no. 11-0020XPP au catalogue) au cours de 130 \$ (plus 9.10 \$ de TPS) par année au Canada, 156 \$ US aux États-Unis et 182 \$ US dans les autres pays.  
Vous pouvez nous joindre PAR TÉLÉPHONE AU **1-800-267-6677** ou PAR TÉLECOPIEUR au **(613) 951-1584** et utiliser votre carte VISA ou MasterCard! Ou envoyez votre commande PAR LA POSTE à : Statistique Canada, Division du marketing, Vente et service, 120, avenue Parkdale, Ottawa (Ontario), K1A 0T6. Vous pouvez aussi communiquer avec le Centre de consultation de Statistique Canada le plus près. La liste de ces centres se retrouve dans la présente publication.



# Pick a topic... any topic

The **1994 Statistics Canada Catalogue** is your guide to the most complete collection of facts and figures on Canada's changing business, social and economic environment. No matter what you need to know, the **Catalogue** will point you in the right direction.

From the most popular topics of the day - like employment, income, trade, and education - to specific research studies - like mineral products shipped from Canadian ports and criminal victimization in urban areas - you'll find it all here.

## ... the 1994 Statistics Canada Catalogue will help you get your bearings...

The **Catalogue** puts all this information at your fingertips. With the expanded index, you can search by subject, author or title - even periodical articles are indexed. There's also a separate index for all our electronic products.

The **Catalogue** has everything you need to access all Statistics Canada's products:

- descriptions of over 25 new titles, plus succinct abstracts of the over 650 titles and 7 map series already produced;
- a complete guide to finding and using statistics;
- electronic products in a variety of media, and



advice on getting expert assistance on electronic products and on-line searches;

- tabs to each section -- so you can immediately flip to the information you need.

### ... time and time again

To make sure that the **Catalogue** stands up to frequent use, we used a specially coated cover to prevent broken spines, tattered edges and dog-eared corners.

Order today - you'll be lost without it.

### 1994 Statistics Canada Catalogue

Only \$15 in Canada (US\$18 in the U.S. and US\$21 in other countries). Quote Cat. no. 11-2040XPE.

#### Write to:

Statistics Canada  
Marketing Division  
Sales and Service  
120 Parkdale Avenue  
Ottawa, Ontario K1A 0T6

**Fax:**  
**(613) 951-1584**

**Call toll-free:**  
**1-800-267-6677**

Or contact the nearest Statistics Canada Reference Centre listed in this publication.



# Choisissez un sujet... n'importe lequel

Le **Catalogue de Statistique Canada 1994** est votre guide pour la collection la plus complète de faits et de chiffres dans les domaines, en constante évolution, du commerce, de la société et de l'économie du Canada. Peu importe ce que vous voulez savoir, le **Catalogue** vous mettra sur la bonne piste.

Des sujets actuels les plus populaires - comme l'emploi, le revenu, le commerce et l'éducation - à des études de recherche spécialisées - comme les produits minéraux expédiés des ports canadiens et la victimisation dans les régions urbaines - vous trouverez tout dans ce document.

### Le Catalogue de Statistique Canada 1994 vous aidera à vous orienter...

Le **Catalogue** vous met tous ces renseignements sous la main. L'index augmenté vous permet de chercher par sujet, auteur ou titre - les articles de périodiques sont même indexés. On a aussi ajouté un index séparé pour tous nos produits électroniques.

Le **Catalogue** a tout ce qu'il vous faut pour vous procurer les produits de Statistique Canada :

- descriptions de plus de 25 nouveaux titres et courts résumés des 650 titres et plus et des 7 séries de cartes déjà disponibles;
- guide complet pour obtenir et utiliser les données statistiques;
- produits électroniques sur supports divers et



conseils sur l'obtention d'aide d'experts pour les produits électroniques et les recherches en direct;

■ système d'onglets pour chaque section - pour que vous puissiez immédiatement repérer les renseignements qui vous intéressent.

### ... maintes et maintes fois

Pour garantir que le **Catalogue** puisse résister à une utilisation fréquente, nous avons utilisé une couverture avec un revêtement spécial conçue pour éviter les dos cassés, les bords abimés et les coins de page pliés.

Commandez aujourd'hui - vous ne pourrez plus vous en passer.

### Catalogue de Statistique Canada 1994

Seulement 15 \$ au Canada (18 \$ US aux États-Unis et 21 \$ US dans les autres pays). Indiquez le n° au catalogue : 11-2040XPE.

#### Écrivez à :

Statistique Canada  
Division du marketing  
Vente et service  
120, avenue Parkdale  
Ottawa (Ontario) K1A 0T6

**Télécopieur : (613) 951-1584**

**Appels sans frais :**  
**1-800-267-6677**

Ou contactez le Centre de consultation de Statistique Canada le plus proche (voir la liste figurant dans la présente publication).