

Service Bulletin

Aviation Statistics Centre

Produced by the Aviation Statistics Centre, Transportation and Communications Division, Statistics Canada, on behalf of Transport Canada and the Canadian Transport Commission

JUNE 1985 VOL. 17 NO. 5.

Price: \$8.50/\$85.00 Canada
\$9.50/\$95.00 Other Countries

HIGHLIGHTS

- Advance operational data for March and April 1985 show that passenger-kilometres for major carriers increased 10.1% and 5.7% over March and April 1984. pp 2,3.
- Passenger traffic at the top thirty Canadian airports showed an increase of 6.3% in the 2nd quarter 1984 relative to the same period in the previous year p 4.
- Montreal-Toronto, Ottawa-Toronto and Toronto-Vancouver origin and destination passengers show an increase of over 60,000 passengers during the 1st quarter 1984 relative to the same period in the previous year p 5.
- Toronto-New York and Montreal-New York origin and destination passengers show an increase of over 39,000 passengers during the 1st quarter of 1984 relative to the 1st quarter 1983 p 6.
- Special Annual Review: Fare Basis Statistics. A review of discount fare utilization in Canada based on preliminary 1984 estimates pp 7-13.

RECENT RELEASES

- Air Passenger Origin and Destination, Canada-United States report 1983 (Cat. No. 51-205).
- Air carrier operations in Canada, January-March 1983 (Cat. No. 51-002).
- Canadian Civil Aviation Annual 1983 (Cat. No. 51-206).

Postal Address: Ottawa, Canada K1A 0N9.

Bulletin de Service

STATISTIQUE STATISTIQUE
CANADA CANADA

JUL 10 1985

LIBRARY BIBLIOTHÈQUE

Centre des statistiques de l'aviation

Rédigé par le Centre des statistiques de l'aviation, Division des transports et des communications, Statistique Canada, pour Transports Canada et la Commission canadienne des transports

JUIN 1985 VOL. 17 N° 5.

Prix: \$8.50/\$85.00 Canada
\$9.50/\$95.00 Autres pays

POINTS SAILLANTS

- Le nombre de passagers-kilomètres pour les opérations des principaux transporteurs canadiens en mars et avril 1985 s'est accru de 10.1% et 5.7% par rapport à mars et avril 1984 pp 2,3.
- Le trafic passager aux trente principaux aéroports canadiens s'est accru de 6.3% pendant le 2^{me} trimestre 1984 relativement au 2^{me} trimestre 1983 p 4.
- Pour le 1^{er} trimestre 1984, l'augmentation du trafic des paires de villes Montréal-Toronto, Ottawa-Toronto et Toronto-Vancouver totalise plus de 60,000 passagers par rapport au 1^{er} trimestre 1983 p 5.
- Pour le 1^{er} trimestre 1984, l'augmentation du trafic des paires de villes Toronto-New York et Montréal-New York totalise plus de 39,000 passagers par rapport au 1^{er} trimestre 1983 p 6.
- Revue annuelle spéciale: Statistiques sur la base tarifaire. Une revue de l'utilisation de tarifs réduits au Canada basée sur des estimations préliminaires pour 1984 pp 7-13.

MISES EN CIRCULATION RÉCENTES

- Origine et destination des passagers aériens, Rapport sur le trafic Canada-États-Unis (no. 51-205 au catalogue).
- Opérations des transporteurs aériens au Canada, janvier-mars 1983 (no. 51-002 au catalogue).
- Aviation civile canadienne, annuel 1983 (no. 51-206 au catalogue).

Adresse postale: Ottawa, Canada K1A 0N9.

**Operational and Financial Advance Statistics
for Major Canadian Airlines, Level I, March
1985.**

**Statistiques provisoires sur les opérations et les
finances des principaux transporteurs aériens canadiens,
niveau I, mars 1985.**

	March 1985 Mars	Change over previous year %	Year to Date 1985 Année à ce jour	Change over the same period of the previous year %	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS			
		Variation par rapport à l'année précédente		Variation par rapport à la même période l'année précédente				
		'000		'000				
OPERATIONAL STATISTICS								
UNIT TOLL AND CHARTER SERVICES								
Passenger-kilometres	4 211 570	+ 10.1	11 085 266	+ 8.6	Passagers-kilomètres			
Goods Tonne-kilometres	102 905	+ 8.4	278 841	+ 9.6	Tonnes-kilomètres de marchandises			
Hours Flown	57	+ 7.5	159	+ 3.2	Heures de vol			
ALL OPERATIONS*								
Litres of Turbo Fuel Consumed	295 170	+ 5.8	824 153	+ 4.9	Consommation de carburant à turbomoteurs-litres			
FINANCIAL STATISTICS								
ALL OPERATIONS*								
Total Operating Revenues \$	393,561	+ 11.4	1,045,124	+ 11.0	Total des recettes d'exploitation \$			
Total Operating Expenses \$	374,368	+ 10.6	1,065,939	+ 10.0	Total des dépenses d'exploitation \$			
Total Interest Expenses \$	15,425	+ 11.0	45,093	+ 9.1	Total des frais d'intérêt \$			

The total number of passenger-kilometres recorded by the major airlines in March and April 1985 increased by 10.1% and 5.7% respectively as compared to the corresponding months a year earlier. The number of goods tonne-kilometres was 12.7% higher in April 1985 than in April 1984 while March 1985 figures showed a gain of 8.4% compared to the same month the previous year.

The annual rate of increase recorded in the number of hours flown dropped from 7.5% in March to 6.1% in April 1985 while the reverse situation was reported for the number of litres of turbo fuel consumed for which the rate of increase went from 5.8% in March 1985 to 7.1% in April 1985.

(Continued on next page.)

Le nombre total de passagers-kilomètres enregistré par les principaux transporteurs aériens en mars et avril 1985 s'est accru de respectivement 10.1% et 5.7% comparativement aux mois correspondants un an plus tôt. Le nombre de tonnes-kilomètres de marchandises a été de 12.7% supérieure en avril 1985 au nombre rapporté en avril 1984 tandis que les chiffres pour mars 1985 on montré une hausse de l'ordre de 8.4% comparativement au mois correspondant l'année précédente.

Le taux d'augmentation annuel du nombre d'heures de vol est passé de 7.5% en mars à 6.1% en avril 1985 tandis qu'on a constaté la situation inverse en ce qui concerne la consommation de carburant à turbomoteurs pour laquelle le taux d'augmentation est passé de 5.8% en mars 1985 à 7.1% en avril 1985.

(suite à la page suivante.)

**Operational and Financial Advance Statistics
for Major Canadian Airlines, Level I, April
1985.**

**Statistiques provisoires sur les opérations et les
finances des principaux transporteurs aériens canadiens,
niveau I, avril 1985.**

	April 1985	Change over previous year	Year to Date	Change over the same period of the previous year	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
		%	1985	%	
		Variation par rapport à l'année précédente	Année à ce jour	Variation par rapport à la même période l'année précédente	
OPERATIONAL STATISTICS		'000		'000	
UNIT TOLL AND CHARTER SERVICES					SERVICES À TAUX UNITAIRES ET D'AFFRÈTEMENT
Passenger-kilometres	3 664 499	+ 5.7	14 728 566	+ 7.7	Passagers-kilomètres
Goods Tonne-kilometres	97 583	+ 12.7	376 660	+ 10.5	Tonnes-kilomètres de mar- chandises
Hours Flown	52	+ 6.1	211	+ 3.4	Heures de vol
ALL OPERATIONS*					ENSEMBLE DES OPÉRATIONS*
Litres of Turbo Fuel Consumed	270 514	+ 7.1	1 094 171	+ 5.4	Consommation de carburant à turbomoteurs-litres
FINANCIAL STATISTICS					STATISTIQUES FINANCIÈRES
ALL OPERATIONS*					ENSEMBLE DES OPÉRATIONS*
Total Operating Revenues \$	369,966	+ 13.6	1,419,773	+ 12.0	Total des recettes d'ex- ploitation \$
Total Operating Expenses \$	370,219	+ 12.4	1,438,576	+ 10.8	Total des dépenses d'ex- ploitation \$
Total Interest Expenses \$	16,327	+ 20.2	62,615	+ 14.0	Total des frais d'intérêt \$

Financial statistics showed total operating revenue increasing at higher pace in April 1985 (+ 13.6%) than in March 1985 (+ 11.4%). The rate of increase registered for total operating expenses for the month of April 1985 as compared to April 1984 (+ 12.4%) was higher than the 10.6% recorded in March 1985 compared to March 1984.

The year-to-date data showed the same trend for March and April 1985, with per cent changes of approximately the same magnitude.

These advance statistics are gathered from a telephone survey of level I air carriers (Air Canada, C.P. Air, Eastern Provincial Airways, Nordair, Québecair, Pacific Western Airlines and Wardair). For further information, please contact Mr. J. Bekooy (819-997-6190) or Mr. J.-P. Simard (819-996-6184).

* Includes statistics for unit toll and charter services as well as other auxiliary carrier operations.

Les données financières portant sur le total des recettes d'exploitation ont signalé un taux d'augmentation plus élevé en avril 1985 (+ 13.6%) qu'en mars 1985 (+ 11.4%). Le taux d'accroissement des dépenses d'exploitation totales a enregistré une hausse de mars à avril 1985, en passant de respectivement 10.6% à 12.4%.

Les données pour l'année à ce jour ont présenté la même tendance que celle indiquée par les données de mars et avril 1985 et ont enregistré des variations procentuelles d'approximativement la même ampleur.

Ces statistiques provisoires sont compilées à partir d'une enquête téléphonique auprès des principaux transporteurs aériens du niveau I (Air Canada, C.P. Air, Eastern Provincial Airways, Nordair, Québecair, Pacific Western Airlines et Wardair). Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. J. Bekooy (819-997-6190) ou M. J.-P. Simard (819-996-6184).

* Inclue des statistiques pour les services à taux uni-
taires et d'affrètement ainsi que d'autres opérations auxiliaires des transporteurs.

TABLEAU 3.

Scheduled Services - Total Enplaned Plus
Deplaned Passengers at Major Canadian
Airports, May, June and Second Quarter 1984
(Advanced Data) and Previous Year.

Airports	May	June	Second Quarter	Second Quarter	% Change
	1984	1984	1984	1983	2nd Quarter 1984/1983
	Mai	Juin	Deuxième trimestre	Deuxième trimestre	Variation en % 2ième trimestre 1984/1983
Calgary International ALTA - ALB	305,429	322,537	921,742	903,946	+ 2.0
Charlottetown PEI - IPE	12,039	14,907	38,839	33,601	+ 15.6
Edmonton International ALTA - ALB	156,750	159,845	468,512	467,476	+ 0.2
Edmonton Municipal ALTA - ALB	62,514	58,888	178,813	186,989	- 4.4
Fort St John BC - CB	10,645	12,388	33,519	36,557	- 8.3
Fredericton NB	17,225	19,815	52,790	38,834	+ 35.9
Gander International NFLD - TN	11,822	13,964	41,230	32,248	+ 27.9
Halifax International NS - NE	137,626	148,596	413,766	344,252	+ 20.2
Kamloops BC - CB	12,007	12,268	35,975	37,591	- 4.3
Kelowna BC - CB	25,978	25,995	76,161	77,909	- 2.2
Lester B. Pearson International ONT	1,170,733	1,181,424	3,402,383	3,148,385	+ 8.1
Mirabel International QUE	98,776	118,352	304,088	283,370	+ 7.3
Moncton NB	19,380	21,087	58,374	54,181	+ 7.7
Montréal International QUE	496,419	487,396	1,442,575	1,312,432	+ 9.9
Ottawa International ONT	187,279	182,373	534,991	471,250	+ 13.5
Prince George BC - CB	17,222	17,332	51,989	57,115	- 9.0
Québec QUE	48,344	50,621	139,958	124,340	+ 12.6
Regina SASK	48,789	50,022	148,391	138,741	+ 7.0
Saint John NB	14,448	11,324	40,012	39,986	+ 0.1
Saskatoon SASK	45,890	49,949	143,249	132,123	+ 8.4
Sault Ste. Marie ONT	14,197	14,322	42,762	35,913	+ 19.1
Sept Iles QUE	12,877	16,290	41,827	31,142	+ 34.3
St. Johns NFLD - TN	45,347	46,413	129,377	122,875	+ 5.3
Sudbury ONT	12,420	12,453	36,347	34,296	+ 6.0
Sydney NS - NE	11,376	12,572	35,237	32,693	+ 7.8
Thunder Bay ONT	33,156	33,065	97,809	88,326	+ 10.7
Vancouver International BC - CB	498,655	544,381	1,527,054	1,508,656	+ 1.2
Victoria International BC - CB	27,124	25,320	83,847	120,671	- 30.5
Windsor ONT	15,641	16,907	46,841	42,693	+ 9.7
Winnipeg International MAN	173,404	193,530	531,452	505,435	+ 5.1
Total above airports/Aéroports ci-dessus	3,743,512	3,874,336	11,099,910	10,444,026	+ 6.3

During the second quarter 1984, the total number of scheduled passengers that enplaned and deplaned at the top thirty Canadian airports was 11,099,910, up 6.3% over the same period a year earlier. Lester B. Pearson continued to rank first with 3,402,383 passengers, an increase of 8.1%.

During this period, 24 of the top 30 airports showed increases in traffic relative to the previous year, the gains ranging from 0.1% at Saint John to over 35.0% at Fredericton. Other notable increases were recorded at Sept-Iles, 34.3% and Gander, 27.9%. The fluctuations at airports located in the Atlantic provinces can be explained largely by the reduction or suspension of Eastern Provincial operations in the first two quarters of 1983 due to a labour dispute whereas the increase at Sept-Iles is due to the integration of Quebecair and Regionair's operations on July 1, 1983. The decrease reported at Victoria is attributable to the performance of some services, previously operated by CP Air, by a level II carrier which is not covered in the survey. For further information, please contact Miss L. Di Piétre (819-997-1386).

TABLEAU 3.

Services à horaire fixe - passagers totaux embarqués et débarqués aux principaux aéroports canadiens, mai, juin et deuxième trimestre 1984 (données provisoires) et année précédente.

Aéroports	May	June	Second Quarter	Second Quarter	% Change
	1984	1984	1984	1983	2nd Quarter 1984/1983
	Mai	Juin	Deuxième trimestre	Deuxième trimestre	Variation en % 2ième trimestre 1984/1983
Calgary International ALTA - ALB	305,429	322,537	921,742	903,946	+ 2.0
Charlottetown PEI - IPE	12,039	14,907	38,839	33,601	+ 15.6
Edmonton International ALTA - ALB	156,750	159,845	468,512	467,476	+ 0.2
Edmonton Municipal ALTA - ALB	62,514	58,888	178,813	186,989	- 4.4
Fort St John BC - CB	10,645	12,388	33,519	36,557	- 8.3
Fredericton NB	17,225	19,815	52,790	38,834	+ 35.9
Gander International NFLD - TN	11,822	13,964	41,230	32,248	+ 27.9
Halifax International NS - NE	137,626	148,596	413,766	344,252	+ 20.2
Kamloops BC - CB	12,007	12,268	35,975	37,591	- 4.3
Kelowna BC - CB	25,978	25,995	76,161	77,909	- 2.2
Lester B. Pearson International ONT	1,170,733	1,181,424	3,402,383	3,148,385	+ 8.1
Mirabel International QUE	98,776	118,352	304,088	283,370	+ 7.3
Moncton NB	19,380	21,087	58,374	54,181	+ 7.7
Montréal International QUE	496,419	487,396	1,442,575	1,312,432	+ 9.9
Ottawa International ONT	187,279	182,373	534,991	471,250	+ 13.5
Prince George BC - CB	17,222	17,332	51,989	57,115	- 9.0
Québec QUE	48,344	50,621	139,958	124,340	+ 12.6
Regina SASK	48,789	50,022	148,391	138,741	+ 7.0
Saint John NB	14,448	11,324	40,012	39,986	+ 0.1
Saskatoon SASK	45,890	49,949	143,249	132,123	+ 8.4
Sault Ste. Marie ONT	14,197	14,322	42,762	35,913	+ 19.1
Sept Iles QUE	12,877	16,290	41,827	31,142	+ 34.3
St. Johns NFLD - TN	45,347	46,413	129,377	122,875	+ 5.3
Sudbury ONT	12,420	12,453	36,347	34,296	+ 6.0
Sydney NS - NE	11,376	12,572	35,237	32,693	+ 7.8
Thunder Bay ONT	33,156	33,065	97,809	88,326	+ 10.7
Vancouver International BC - CB	498,655	544,381	1,527,054	1,508,656	+ 1.2
Victoria International BC - CB	27,124	25,320	83,847	120,671	- 30.5
Windsor ONT	15,641	16,907	46,841	42,693	+ 9.7
Winnipeg International MAN	173,404	193,530	531,452	505,435	+ 5.1
Total above airports/Aéroports ci-dessus	3,743,512	3,874,336	11,099,910	10,444,026	+ 6.3

Durant le deuxième trimestre de 1984, le nombre total de passagers, utilisant des services à horaire fixe, embarqués et débarqués aux trente principaux aéroports canadiens s'élevait à 11,099,910, une hausse de 6.3% par rapport au trimestre correspondant une année plus tôt. Lester B. Pearson a maintenu sa place au premier rang avec 3,402,383 passagers, soit une hausse de 8.1%.

Durant cette période, 24 des 30 principaux aéroports ont montré une augmentation dans le trafic relativement à l'année précédente, les gains s'inscrivant de 0.1% à Saint John à plus de 35.0% à Fredericton. D'autres augmentations notables ont été signalées à Sept-Iles, 34.3% et Gander, 27.9%. Les variations notées aux aéroports situés dans les provinces de l'Atlantique s'expliquent en grande partie par la réduction ou la suspension des opérations d'Eastern Provincial durant le conflit de travail qui a sévi pendant les deux premiers trimestres de 1983 tandis que l'augmentation à Sept-Iles est due à l'intégration des opérations de Quebecair et Regionair le 1er juillet 1983. La baisse rapportée à l'aéroport de Victoria est attribuable à l'exploitation de certains services, exploités auparavant par CP Air, par un transporteur de niveau II qui ne fait pas partie de l'enquête. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mme. L. Di Piétre (819-997-1386).

TABLE 4.

Scheduled Domestic Air Passenger Origin and Destination Statistics, Passengers - First Quarter 1984. Preliminary Data

Rank Rang	City Pair Paire de villes	1st Quarter 1984 1er trimestre	1st Quarter 1983 1er trimestre	% Change 1st Quarter 1984/1983 Variation en % 1er trimestre
1	Montréal - Toronto	260,320	240,130	+ 8.4
2	Ottawa - Toronto	164,600	142,670	+ 15.3
3	Toronto - Vancouver	100,090	81,280	+ 23.1
4	Calgary - Edmonton	96,270	104,940	- 8.2
5	Calgary - Vancouver	89,730	85,970	+ 4.3
6	Calgary - Toronto	76,030	62,610	+ 21.4
7	Edmonton - Vancouver	75,640	73,290	+ 3.2
8	Toronto - Winnipeg	58,580	52,750	+ 11.0
9	Edmonton - Toronto	49,850	42,890	+ 16.2
10	Halifax - Toronto	45,580	38,130	+ 19.5
11	Thunder Bay - Toronto	41,320	36,630	+ 12.8
12	Vancouver - Winnipeg	34,260	29,550	+ 15.9
13	Kelowna - Vancouver	29,270	28,550	+ 2.5
14	Calgary - Winnipeg	27,070	26,350	+ 2.7
15	Prince George - Vancouver	26,840	27,270	- 1.5
16	Sault Ste. Marie - Toronto	26,330	22,360	+ 17.7
17	Montréal - Vancouver	25,920	21,920	+ 18.2
18	Halifax - Montréal	23,760	23,670	+ 0.3
19	Montréal - Québec	23,030	18,960	+ 21.4
20	Ottawa - Vancouver	22,730	18,610	+ 22.1
21	Québec - Toronto	21,800	17,940	+ 21.5
22	Edmonton - Winnipeg	20,470	17,340	+ 18.0
23	Calgary - Regina	19,780	17,400	+ 13.6
24	Halifax - Ottawa	19,740	16,330	+ 20.8
25	Saskatoon - Vancouver	18,680	14,690	+ 27.1
Total of above cities/Total pour les villes ci-haut		1,397,690	1,262,230	+ 10.7
Total of all cities/Total pour toutes les villes		2,563,280	2,352,640	+ 8.9

The total number of passengers carried on domestic scheduled services showed an 8.9% increase for the first quarter of 1984 compared to the same period of the previous year. Despite this increase, the traffic volume for the first quarter of 1984 (2,563,280 passengers) was still down 18.5% from the peak recorded in the first quarter of 1980. All but two of the top twenty-five city-pairs showed increased traffic volumes for the first quarter of 1984 compared to the first quarter of 1983, the exceptions being Calgary-Edmonton (down 8.2%) and Prince George-Vancouver (down 1.5%). The top three city-pairs alone, Montréal-Toronto, Ottawa-Toronto and Toronto-Vancouver, reflected an increase of 60,930 passengers, 28.9% of the total increase for all cities.

The ranking of the city-pairs is based on the data from the first quarter of 1984. Only two city-pairs which were in the top twenty-five city-pairs for the first quarter of 1983 have dropped out of the top twenty-five. The lower ranking of Halifax-St. Johns (ranked twenty-first in the first quarter of 1983) and Calgary-Victoria (ranked twenty-third) allowed Halifax-Ottawa and Saskatoon-Vancouver to move into twenty-fourth and twenty-fifth places respectively.

Further information is available in the Statistics Canada publication "Air Passenger Origin and Destination - Domestic Report" (51-204) or by contacting Ms. K. Davidson (819-997-1989).

TABLEAU 4.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols à horaire fixe, trafic intérieur, passagers - premier trimestre 1984. Données préliminaires

Rank Rang	City Pair Paire de villes	1st Quarter 1984 1er trimestre	1st Quarter 1983 1er trimestre	% Change 1st Quarter 1984/1983 Variation en % 1er trimestre
1	Montréal - Toronto	260,320	240,130	+ 8.4
2	Ottawa - Toronto	164,600	142,670	+ 15.3
3	Toronto - Vancouver	100,090	81,280	+ 23.1
4	Calgary - Edmonton	96,270	104,940	- 8.2
5	Calgary - Vancouver	89,730	85,970	+ 4.3
6	Calgary - Toronto	76,030	62,610	+ 21.4
7	Edmonton - Vancouver	75,640	73,290	+ 3.2
8	Toronto - Winnipeg	58,580	52,750	+ 11.0
9	Edmonton - Toronto	49,850	42,890	+ 16.2
10	Halifax - Toronto	45,580	38,130	+ 19.5
11	Thunder Bay - Toronto	41,320	36,630	+ 12.8
12	Vancouver - Winnipeg	34,260	29,550	+ 15.9
13	Kelowna - Vancouver	29,270	28,550	+ 2.5
14	Calgary - Winnipeg	27,070	26,350	+ 2.7
15	Prince George - Vancouver	26,840	27,270	- 1.5
16	Sault Ste. Marie - Toronto	26,330	22,360	+ 17.7
17	Montréal - Vancouver	25,920	21,920	+ 18.2
18	Halifax - Montréal	23,760	23,670	+ 0.3
19	Montréal - Québec	23,030	18,960	+ 21.4
20	Ottawa - Vancouver	22,730	18,610	+ 22.1
21	Québec - Toronto	21,800	17,940	+ 21.5
22	Edmonton - Winnipeg	20,470	17,340	+ 18.0
23	Calgary - Regina	19,780	17,400	+ 13.6
24	Halifax - Ottawa	19,740	16,330	+ 20.8
25	Saskatoon - Vancouver	18,680	14,690	+ 27.1
Total of above cities/Total pour les villes ci-haut		1,397,690	1,262,230	+ 10.7
Total of all cities/Total pour toutes les villes		2,563,280	2,352,640	+ 8.9

Le nombre total de passagers transportés sur les services intérieurs à horaire fixe a enregistré une augmentation de 8.9% au premier trimestre de 1984 par rapport à la même période, l'année précédente. Malgré cette augmentation, le volume de trafic pour le premier trimestre de 1984 (2,563,280 passagers) demeure toujours inférieur par 18.5% au niveau record enregistré au premier trimestre de 1980. À l'exception de Calgary-Edmonton (en baisse de 8.2%) et Prince George-Vancouver (en baisse de 1.5%), les principales paires de villes canadiennes ont enregistré une augmentation de trafic au premier trimestre de 1984 par rapport à la même période en 1983. L'augmentation de trafic des trois principales paires de villes, soit Montréal-Toronto, Ottawa-Toronto et Toronto-Vancouver, totalisant 60,930 passagers, représente 28.9% de l'augmentation totale.

Le classement des paires de villes est basé sur les données du premier trimestre de 1984. Des vingt-cinq principales paires de villes enregistrées au premier trimestre de 1983 deux n'apparaissent plus dans les vingt-cinq principales paires de villes du premier trimestre de 1984. Le retrait des paires de villes Halifax-St. Johns (classée au 21^{me} rang au premier trimestre de 1983) et Calgary-Victoria (classée 23^{me}) des vingt-cinq principales paires de villes ont permis à Halifax-Ottawa et Saskatoon-Vancouver de prendre la 24^{me} et 25^{me} position respectivement.

De l'information supplémentaire est disponible dans la publication de Statistique Canada, "Origine et destination des passagers aériens - Rapport sur le trafic intérieur" (51-204) ou en communiquant avec M. G. Baldwin (819-997-1388).

TABLE 5.

Scheduled Canada-United States Air Passenger Origin and Destination Statistics, Passengers - First Quarter 1984. Preliminary Data

Rank Rang	City Pair Paire de villes	1st Quarter 1984	1st Quarter 1983	% Change 1st Quarter 1984/1983
		1er trimestre	1er trimestre	Variation en % 1er trimestre
1	Toronto - New York	135,630	106,000	+ 27.9
2	Montréal - New York	70,410	60,770	+ 15.8
3	Montréal - Miami	53,440	58,510	- 8.6
4	Toronto - Tampa/St. Petersburg	46,960	49,390	- 4.9
5	Toronto - Chicago	46,360	38,730	+ 19.7
6	Toronto - Miami	46,070	50,510	- 8.7
7	Vancouver - Hawaii	38,130	13,350	+185.6
8	Vancouver - Los Angeles	35,410	34,640	+ 2.2
9	Toronto - Los Angeles	35,330	41,210	- 14.2
10	Toronto - Boston	31,570	28,010	+ 12.7
11	Montréal - Ft. Lauderdale	30,540	31,010	- 1.5
12	Montréal - Boston	25,810	23,620	+ 9.2
13	Toronto - San Francisco/Oakland	22,500	23,900	- 5.8
14	Montréal - Tampa/St. Petersburg	21,570	23,990	- 10.0
15	Vancouver - San Francisco/Oakland	21,270	21,940	- 3.0
16	Calgary - Los Angeles	19,990	20,310	- 1.5
17	Toronto - Ft. Lauderdale	18,240	19,480	- 6.3
18	Toronto - Washington, DC/Baltimore	16,530	15,190	+ 8.8
19	Toronto - Detroit	16,080	11,780	+ 36.5
20	Edmonton - Los Angeles	15,560	16,830	- 7.5
21	Montréal - Chicago	14,110	13,710	+ 2.9
22	Toronto - Hawaii	13,860	7,880	+ 75.8
23	Toronto - Philadelphia	13,630	13,610	+ 0.1
24	Toronto - Dallas/Ft. Worth	13,350	10,220	+ 30.6
25	Toronto - Cleveland	12,580	10,960	+ 14.7
Total of above cities/Total pour les villes ci-haut		814,930	745,550	+ 9.3
Total of all cities/Total pour toutes les villes		1,625,410	1,489,830	+ 9.1

The total number of scheduled air passengers travelling between Canada and the United States during the first quarter of 1984 increased by 9.1% compared to the first quarter of 1983.

Vancouver-Hawaii showed the most dramatic percentage increase 185.6% (24,780 passengers) for the first quarter of 1984 over the same quarter of the previous year. A new carrier commenced service between Vancouver and Hawaii in December 1983 (Western Airlines had stopped performing the service in 1982).

The largest increase in magnitude of passenger traffic of the top twenty-five city-pairs for the first quarter of 1984 was recorded at Toronto-New York (29,630 passengers).

The ranking of the city-pairs is based on the data from the first quarter of 1984. Three city-pairs which were in the top twenty-five for the first quarter of 1983, Montréal-Los Angeles (ranked twenty-second), Toronto-Las Vegas (ranked twenty-fourth) and Ottawa-Tampa/St. Petersburg (ranked twenty-fifth) did not make the top twenty-five city-pairs for the first quarter of 1984. They were replaced by Toronto-Hawaii, Toronto-Dallas/Ft. Worth and Toronto-Cleveland.

Further information is available in the Statistics Canada publication "Air Passenger Origin and Destination - Canada - United States Report" (51-205) or by contacting Ms. K. Davidson (819-997-1989).

TABLEAU 5.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols à horaire fixe, Canada-États-Unis, passagers - premier trimestre 1984. Données préliminaires

Rank Rang	City Pair Paire de villes	1st Quarter 1984	1st Quarter 1983	% Change 1st Quarter 1984/1983
		1er trimestre	1er trimestre	Variation en % 1er trimestre
1	Toronto - New York	135,630	106,000	+ 27.9
2	Montréal - New York	70,410	60,770	+ 15.8
3	Montréal - Miami	53,440	58,510	- 8.6
4	Toronto - Tampa/St. Petersburg	46,960	49,390	- 4.9
5	Toronto - Chicago	46,360	38,730	+ 19.7
6	Toronto - Miami	46,070	50,510	- 8.7
7	Vancouver - Hawaii	38,130	13,350	+185.6
8	Vancouver - Los Angeles	35,410	34,640	+ 2.2
9	Toronto - Los Angeles	35,330	41,210	- 14.2
10	Toronto - Boston	31,570	28,010	+ 12.7
11	Montréal - Ft. Lauderdale	30,540	31,010	- 1.5
12	Montréal - Boston	25,810	23,620	+ 9.2
13	Toronto - San Francisco/Oakland	22,500	23,900	- 5.8
14	Montréal - Tampa/St. Petersburg	21,570	23,990	- 10.0
15	Vancouver - San Francisco/Oakland	21,270	21,940	- 3.0
16	Calgary - Los Angeles	19,990	20,310	- 1.5
17	Toronto - Ft. Lauderdale	18,240	19,480	- 6.3
18	Toronto - Washington, DC/Baltimore	16,530	15,190	+ 8.8
19	Toronto - Detroit	16,080	11,780	+ 36.5
20	Edmonton - Los Angeles	15,560	16,830	- 7.5
21	Montréal - Chicago	14,110	13,710	+ 2.9
22	Toronto - Hawaii	13,860	7,880	+ 75.8
23	Toronto - Philadelphia	13,630	13,610	+ 0.1
24	Toronto - Dallas/Ft. Worth	13,350	10,220	+ 30.6
25	Toronto - Cleveland	12,580	10,960	+ 14.7
Total of above cities/Total pour les villes ci-haut		814,930	745,550	+ 9.3
Total of all cities/Total pour toutes les villes		1,625,410	1,489,830	+ 9.1

Le nombre total de passagers des vols à horaire fixe voyageant entre le Canada et les États-Unis pendant le premier trimestre de 1984 a augmenté de 9.1% par rapport au premier trimestre de 1983.

L'augmentation la plus spectaculaire au premier trimestre de 1984 par rapport à la même période en 1983, fut enregistrée pour la paire de villes Vancouver-Hawaii, avec 185.6% (24,780 passagers). Un nouveau transporteur a débuté un service entre Vancouver et Hawaii en décembre 1983 (Western Airlines a discontinué son service en 1982).

L'augmentation la plus importante selon l'ampleur du trafic des passagers (29,630 passagers) fut enregistrée à Toronto-New York.

Le classement des paires de villes est basé sur les données du premier trimestre de 1984. Trois des vingt-cinq principales paires de villes du premier trimestre de 1983, soit Montréal-Los Angeles (classée au 22^{me} rang), Toronto-Las Vegas (classée au 24^{me} rang) et Ottawa-Tampa/St. Petersburg (classée au 25^{me} rang) n'apparaissent plus dans les vingt-cinq principales paires de villes du premier trimestre de 1984. Toronto-Hawaii, Toronto-Dallas/Ft. Worth et Toronto-Cleveland apparaissent dans les vingt-cinq principales paires de villes du premier trimestre de 1984.

De l'information supplémentaire est disponible dans la publication de Statistique Canada, "Origine et destination des passagers aériens - Rapport sur le trafic Canada-États-Unis" (51-205) ou en communiquant avec M. G. Baldwin (819-997-1388).

Special Review: Air Carrier Fare Basis Statistics - 1984 Preliminary Estimates

This review presents preliminary estimates for 1984 on fare type utilization on the scheduled services of Level I carriers in Canada. Part I focuses specifically on the use of discount fares and provides a comparison with 1983. Part II summarizes the concepts and methodology of the survey and provides quarterly and annual estimates by fare type and traffic category.

I. Discount Fare Utilization.

The charts presented below highlight annual trends in the use of discount fares on domestic scheduled services. The results are presented in terms of passengers and passenger-kilometres.

As illustrated by Figure I.1, 49.5% of domestic passengers travelled on a discount fare in 1984; this compares with 45.1% in 1983. Measured in terms of passenger-kilometres, discount carriage accounted for 57.9% of total volume in 1984 up from 54.6% in 1983. According to Table II.3, these changes can be considered to be statistically significant.

At a more disaggregate level, Figures I.2 and I.3 compare discount carriage within the southern and northern sectors.

Revue spéciale: Statistiques sur la base tarifaire des transporteurs aériens - Estimations préliminaires 1984

Cette revue présente des estimations préliminaires pour 1984 sur la répartition tarifaire pour les services aériens à horaire fixe exploités par les transporteurs de niveau I au Canada. La première partie fait une comparaison du taux d'utilisation des tarifs réduits entre 1983 et 1984. La deuxième partie présente un sommaire des méthodes de l'enquête ainsi que des estimations trimestrielles et annuelles par groupe tarifaire et catégorie de trafic.

I. L'utilisation des tarifs réduits

Les graphiques ci-dessous mettent en évidence les tendances annuelles dans l'utilisation des tarifs réduits sur les services à horaire fixe du secteur intérieur. Les résultats sont présentés en termes de passagers et passagers-kilomètres.

Tel qu'indiqué à la Figure I.1, 49.5% des passagers du secteur intérieur se sont prévalués d'un tarif réduit en 1984; en 1983 cette proportion était de l'ordre de 45.1%. Mesuré en passagers-kilomètres, le volume de transport de passagers utilisant des tarifs réduits est passé de 54.6% en 1983 à 57.9% en 1984. D'après le tableau II.3, ces différences annuelles peuvent être considérées significatives au terme de la statistique.

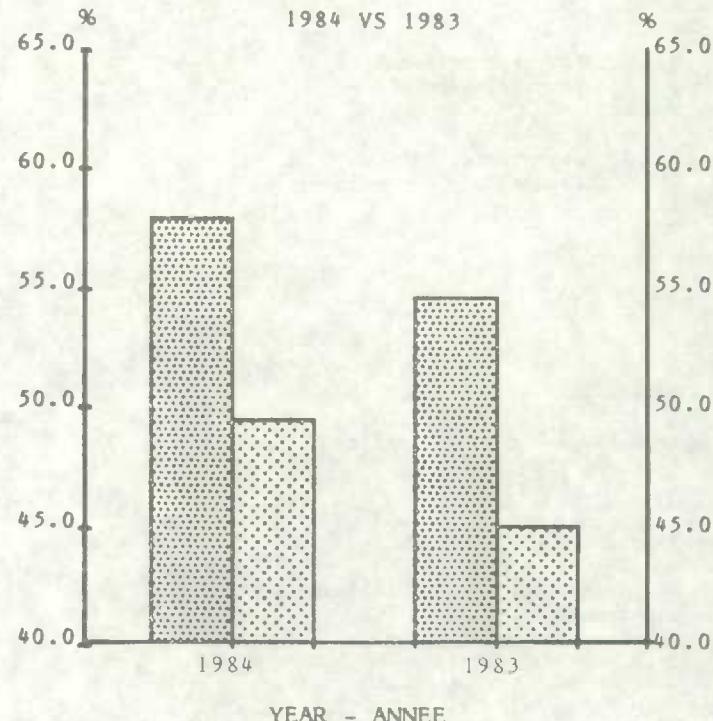
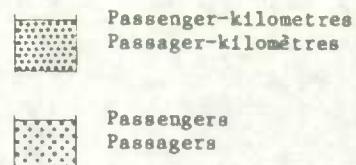
Les Figures I.2 et I.3 comparent le transport de passagers voyageant sur tarifs réduits à l'intérieur des secteurs sud et nord à un niveau plus désagrégré.

Figure I.1

**Percentage Discount Traffic
Total Domestic**

Figure I.1

**Pourcentage du trafic utilisant des tarifs réduits
Total secteur intérieur**



In the southern sector, in 1984, 50.3% of passenger traffic (representing 58.8% of passenger-kilometres) was on discount fares. Comparable figures for 1983 were 45.9% and 55.5%, respectively. In contrast, for northern services, discount passengers amounted to 34.5% of the traffic in 1984, up from 30.8% in 1983. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for northern services increased from 33.6% in 1983 to 36.6% in 1984.

While the proportion of discount carriage is considerably higher in the southern sector, northern services registered notable increases over the previous year in the third and fourth quarters 1984. It should be noted, however, that in both 1983 and 1984, discount carriage in the southern sector accounted for approximately 97% of total domestic discount carriage (both in terms of passengers and passenger-kilometres).

Figure I.2

**Percentage Discount Traffic
Total Southern Services**

Figure I.2

**Pourcentage du trafic utilisant des tarifs réduits
Total services secteur du sud**

Passenger-kilometres
Passenger-kilomètres

Passengers
Passagers

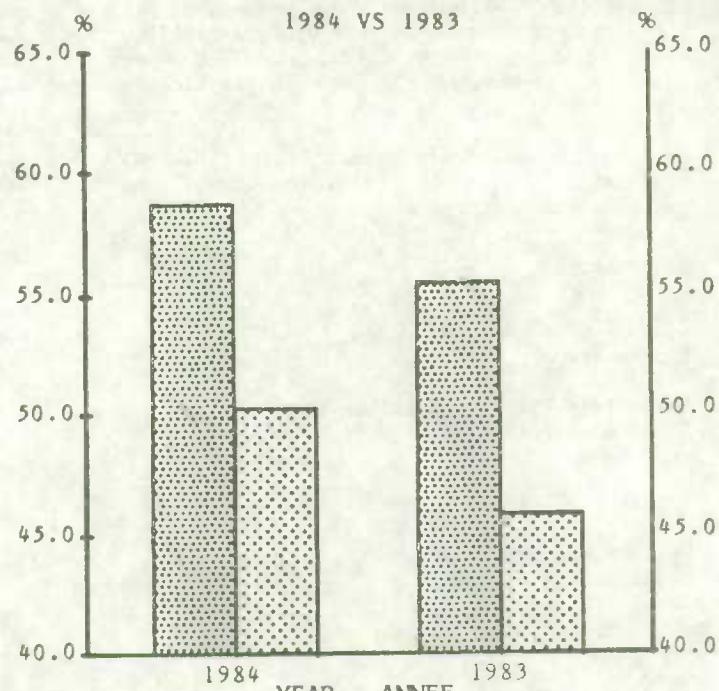


Figure I.3

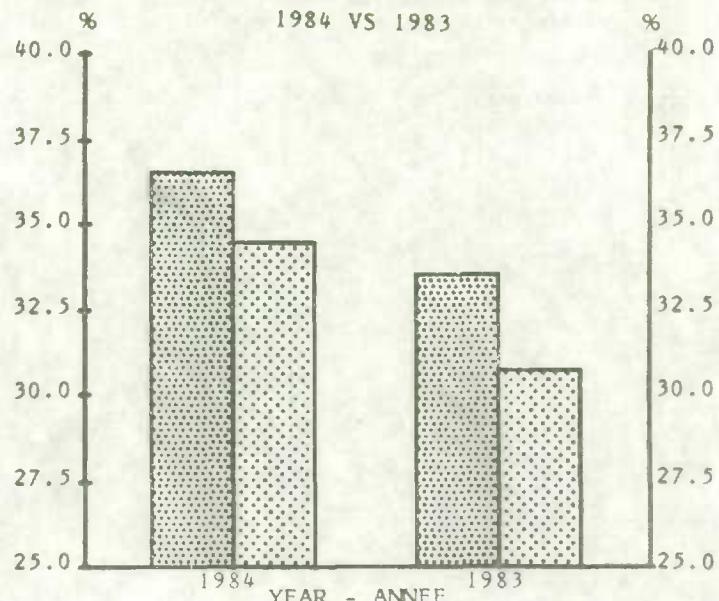
**Percentage Discount Traffic
Northern Services**

Figure I.3

**Pourcentage du trafic utilisant des tarifs réduits
Services secteur du nord**

Passenger-kilometres
Passenger-kilomètres

Passengers
Passagers



En 1984, 50.3% des passagers dans le secteur sud, ont eu recours à des tarifs réduits; le volume de transport de ces passagers représentait 58.8% des passagers-kilomètres pour ce secteur. Les taux correspondants pour 1983 se sont chiffrés à 45.9% et 55.5%, respectivement. Par contre, pour les services du nord, 34.5% des passagers ont voyagé sur des tarifs réduits en 1984, comparativement à 30.8% en 1983. En terme du nombre de passagers-kilomètres, le volume de transport des passagers utilisant des tarifs réduits a augmenté en passant de 33.6% du volume total dans ce secteur en 1983 à 36.6% en 1984.

Bien que la proportion du trafic de passagers utilisant des tarifs réduits est considérablement plus élevée dans le secteur sud, les services du nord ont néanmoins enregistré des hausses notables, par rapport à l'année précédente, aux troisième et quatrième trimestres de 1984. Il importe de tenir compte, cependant, qu'en 1983 ainsi qu'en 1984, le trafic utilisant des tarifs réduits dans le secteur sud représentait environ 97% du total de la catégorie tarifs réduits pour tous les services du secteur intérieur (en termes de passagers et passagers-kilomètres).

The different results obtained when measuring discount fare utilization in terms of passengers and passenger-kilometres suggests that distance is a factor to consider in analyzing discount fare utilization.

Figures I.4 and I.5 differentiate discount carriage in the southern sector according to short haul and long haul coupon origin and destination city-pairs. In 1984 discount carriage on long haul services represented 61.2% of passenger volume and 62.9% of passenger-kilometres; this compares with 40.9% and 43.3%, respectively, for short haul. A similar pattern may also be noted in 1983.

Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres suggèrent que la distance est un facteur à considérer dans l'analyse du taux d'utilisation des tarifs réduits.

Les Figures I.4 et I.5 fournissent une répartition du trafic utilisant des tarifs réduits selon les paramètres court-courrier et long-courrier, et suivant l'origine et la destination du coupon. En 1984, pour l'ensemble des parcours de long-courrier, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais se chiffrait à 61.2% des passagers et 62.9% des passagers-kilomètres. Les chiffres correspondants pour les parcours de court-courrier étaient de 40.9% et 43.3%, respectivement. On peut remarquer une tendance similaire en 1983.

Figure 1.4

Percentage Discount Traffic
Southern, Short Haul

Figure 1.4

Pourcentage du trafic utilisant des tarifs réduits
Secteur du sud, court-courrier

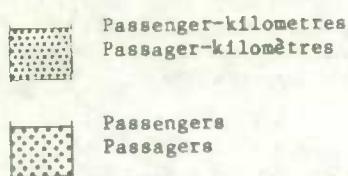
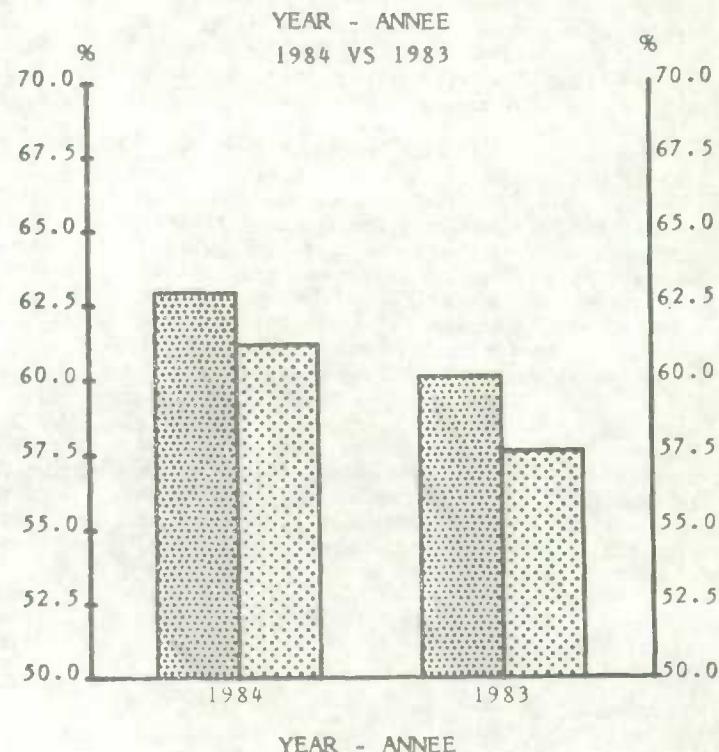
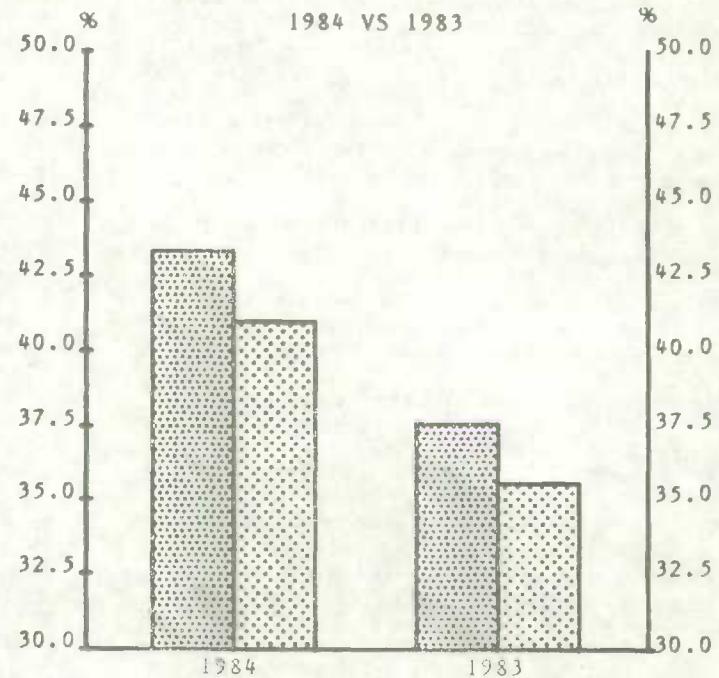
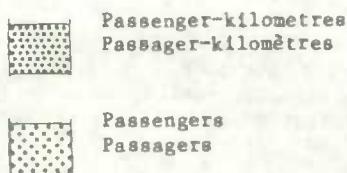


Figure 1.5

Percentage Discount Traffic
Southern, Long Haul

Figure 1.5

Pourcentage du trafic utilisant des tarifs réduits
Secteur du sud, long-courrier



II. Survey Concepts and Estimates

This section provides detailed estimates for 1984 on fare type utilization and an indication of the statistical significance of year-to-year differences. Table II.1 displays total quarterly volume estimates and percentage distribution of passengers by fare type and traffic category. Table II.2 reports fare type utilization in terms of passenger-kilometres.

The estimates shown are derived from sample flight coupons collected as part of the Fare Basis Survey. The estimates relate to the domestic operations (including domestic portions of international flights) of five Level I carriers: Air Canada, CP Air, Eastern Provincial Airways, Nordair and Pacific Western Airlines.

Fare codes reported by these carriers have been grouped by general fare type. Three fare types are presented in the tables:

- FULL FARE comprises First Class and full fare Regular Economy.
- DISCOUNTED FARE includes various discount fares such as Charter Class, Seat Sales, Advance Purchase Excursion, Group, etc.
- OTHER represents Industry and Agency Discount Fares, Military, as well as Unknown fare codes.

Domestic traffic, as measured by coupon origin and destination, is divided into two sectors: southern and northern. The southern sector comprises city-pairs within the "deregulated" zone as defined in the new Canadian (1984) Air Policy. Northern sector refers to traffic within the region designated as "regulated" zone and between points in the "regulated" and "deregulated" zones. The Southern sector is further sub-divided into SHORT HAUL (distances of less than 800 kilometres) and LONG HAUL (distances of 800 kilometres or more).

The reliability of each estimate was established by calculating the associated coefficient of variation (defined as the ratio of the estimate's standard error to the estimate, expressed as a percentage). Estimates with a coefficient of less than 10 can be generally considered to be reliable from a sampling point of view. Except for a few instances as noted, the coefficient of variation for all estimates shown in the accompanying tables is below 10.

The comparison of estimates over different periods of time also requires that the reliability of the estimates be taken into account. Table II.3 indicates the level of significance of the difference between 1983 and 1984 estimates.

For further information, contact Mr. E. Di Sanza (819-997-6176).

II. Méthodes de l'enquête et résultats

Cette section présente les estimations détaillées pour 1984 sur la répartition tarifaire des passagers et fournit une indication de la signification statistique des écarts par rapport à l'année précédente. Au tableau II.1 figurent les estimations sur le volume ainsi que la répartition procentuelle des passagers par groupe tarifaire et catégorie de trafic. Le tableau II.2 rapporte l'utilisation des tarifs en termes de passagers-kilomètres.

Ces estimations proviennent d'un échantillon de coupons de vols recueilli par l'enquête sur la base tarifaire des transporteurs aériens et portent sur les services intérieurs (y compris les tronçons intérieurs des vols internationaux) de cinq transporteurs de niveau I: Air Canada, CP Air, Eastern Provincial Airways, Nordair et Pacific Western Airlines.

Les codes tarifaires rapportés par les transporteurs ont été combinés par catégorie générale. Trois groupes tarifaires sont présentés dans le tableau.

- PLEIN TARIF comprend les tarifs de première classe et les pleins tarifs de classe économique.
- TARIF RÉDUIT comprend les divers tarifs à rabais tels que les tarifs Noliprix, vente spéciale, excursion, groupe etc.
- AUTRE comprend les tarifs utilisés par les agents de voyages, le personnel des compagnies aériennes, le personnel militaire, ainsi que les codes tarifaires non-identifiables.

Le trafic du secteur intérieur, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol, est désagrégé entre les secteurs sud et nord. Le secteur sud comprend les paires de villes à l'intérieur de la "zone libéralisée" telle que définie dans la Nouvelle (1984) Politique Africaine du Canada. Le secteur nord se réfère aux services à l'intérieur de la région désignée comme "zone réglementée" ainsi que ceux entre la "zone libéralisée" et la "zone réglementée". Le trafic du secteur sud est, de plus, reparti entre court-courrier (soit des parcours inférieurs à 800 kilomètres) et long-courrier (des parcours de 800 kilomètres ou plus).

La fiabilité de l'estimation peut être évaluée au moyen de son coefficient de variation (c.v.), qui représente le rapport entre l'erreur type de l'estimation et l'estimation elle-même, exprimée en pourcentage. Les estimations dont le coefficient de variation est moins de 10 sont considérées en général comme fiables, aux fins de l'échantillonnage. Sauf dans certains cas tel que noté, le coefficient de variation respectif des estimations présentées aux tableaux ci-joints est inférieur à 10.

Il importe de noter que, pour effectuer la comparaison des estimations entre différentes périodes, on doit tenir compte de la fiabilité des estimations. Le tableau II.3 indique le niveau de signification des différences entre les estimations de 1983 et 1984.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. E. Di Sanza (819-997-6176).

TABLE II.1

Air Carrier Fare Basis Statistics - Scheduled Services, Level I Carriers
Domestic Passengers: Distribution by Fare Type Group & Traffic Category
Preliminary Estimates 1984

TABLEAU II.1

Statistiques sur la base tarifaire des transporteurs aériens - services réguliers, transporteurs de niveau I
Passagers secteur intérieur: répartition par groupe tarifaire et catégorie de trafic
Données préliminaires 1984.

PASSENGERS PASSAGERS	% DISTRIBUTION BY FARE TYPE GROUP RÉPARTITION PAR GROUPE TARIFAIRES %			TOTAL SECTEUR INTÉRIEUR
	000'S	FULL FARE PLEIN TARIF	DISCOUNTED FARE TARIF RÉDUIT	
TOTAL DOMESTIC				
First Quarter	3,304.7	50.8	43.4	5.8*
Second Quarter	3,905.3	48.9	47.5	3.6
Third Quarter	4,289.4	41.9	54.4	3.7
Fourth Quarter	3,697.5	45.9	51.3	2.8
Annual	15,197.0	46.6	49.5	3.9
TOTAL SOUTHERN SERVICES				
First Quarter	3,134.0	49.8	44.2	6.1*
Second Quarter	3,716.7	47.9	48.3	3.7
Third Quarter	4,062.2	40.9	55.3	3.8
Fourth Quarter	3,519.6	45.2	52.0	2.9
Annual	14,432.5	45.7	50.3	4.1
SOUTHERN SERVICES (SHORT HAUL)				
First Quarter	1,800.7	58.1	35.7	6.2*
Second Quarter	1,995.1	58.4	38.1	3.5
Third Quarter	1,982.5	52.9	43.9	3.2
Fourth Quarter	1,968.7	51.8	45.3	2.9
Annual	7,746.9	55.2	40.9	3.9
SOUTHERN SERVICES (LONG HAUL)				
First Quarter	1,333.4	38.5	55.6	5.9*
Second Quarter	1,721.6	35.8	60.2	4.0
Third Quarter	2,079.7	29.4	66.1	4.4
Fourth Quarter	1,551.0	36.8	60.4	2.8
Annual	6,685.6	34.6	61.2	4.2
NORTHERN SERVICES				
First Quarter	170.7	69.5	29.4	1.1
Second Quarter	188.7	67.2	31.7	1.1
Third Quarter	227.3	60.7	38.0	1.3
Fourth Quarter	177.9	61.0	37.8	1.2
Annual	764.5	64.3	34.5	1.2
SERVICES SECTEUR DU NORD				

. All estimates shown above (except those marked with an asterisk "") have a coefficient of variation of less than 10 and can be considered reliable from a sampling point of view. An "*" indicates a coefficient between 10 and 15; estimates marked with an "" should be used with some caution.

. Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.

. Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.

. Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf ceux indiquées à l'aide d'une astérisque "") possèdent un coefficient de variation inférieur à 10 et peuvent être considérées fiable aux fins de l'échantillonnage. Une "*" indique un coefficient entre 10 et 15; les estimations mises en évidence par un "*" devraient être utilisées avec circonspection.

. Du fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composants.

. Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et le raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires.

TABLE II.2

Air Carrier Fare Basis Statistics

Domestic Scheduled Services - Level I Carriers
Passenger-Kilometres: Distribution by Fare
Type & Traffic Category
Preliminary Estimates 1984.

TABLEAU II.2

Statistiques sur la base tarifaire des transporteurs
sériens
Services réguliers secteur intérieur de niveau I
Passagers-kilomètres: répartition par groupe tarifaire et
catégorie de trafic
Données préliminaires 1984.

	PASSENGER-KILOMETRES PASSAGERS-KILOMÈTRES 000 000'S	% DISTRIBUTION BY FARE TYPE GROUP RÉPARTITION PAR GROUPE TARIFAIRES %			TOTAL SECTEUR INTÉRIEUR
		FULL FARE PLEIN TARIF	DISCOUNTED FARE TARIF RÉDUIT	OTHER AUTRE	
TOTAL DOMESTIC					
First Quarter	3 509.6	42.4	52.0	5.7*	Premier trimestre
Second Quarter	4 455.6	39.1	57.0	3.9	Deuxième trimestre
Third Quarter	5 299.9	32.0	63.1	4.9	Troisième trimestre
Fourth Quarter	3 977.8	40.0	57.1	2.9	Quatrième trimestre
Annual	17 242.9	37.8	57.9	4.3	Annuel
TOTAL SOUTHERN SERVICES					
First Quarter	3 362.1	41.3	52.8	5.9*	Premier trimestre
Second Quarter	4 284.1	38.1	57.9	4.0	Deuxième trimestre
Third Quarter	5 078.6	30.9	64.1	5.0	Troisième trimestre
Fourth Quarter	3 822.8	39.2	57.9	3.0	Quatrième trimestre
Annual	16 547.7	36.8	58.8	4.4	Annuel
SOUTHERN SERVICES (SHORT HAUL)					
First Quarter	798.8	55.6	38.2	6.2*	Premier trimestre
Second Quarter	897.3	55.8	40.6	3.6	Deuxième trimestre
Third Quarter	903.5	50.5	46.2	3.3	Troisième trimestre
Fourth Quarter	887.5	49.6	47.5	2.9	Quatrième trimestre
Annual	3 487.1	52.8	43.3	3.9	Annuel
SOUTHERN SERVICES (LONG HAUL)					
First Quarter	2 563.3	36.8	57.4	5.8*	Premier trimestre
Second Quarter	3 386.9	33.4	62.5	4.2	Deuxième trimestre
Third Quarter	4 175.2	26.6	68.0	5.4	Troisième trimestre
Fourth Quarter	2 935.3	36.0	61.0	3.0	Quatrième trimestre
Annual	13 060.6	32.5	62.9	4.6	Annuel
NORTHERN SERVICES					
First Quarter	147.6	67.2	31.6	1.2	Premier trimestre
Second Quarter	171.4	64.8	34.0	1.2	Deuxième trimestre
Third Quarter	221.3	58.2	40.3	1.5	Troisième trimestre
Fourth Quarter	155.0	59.6	39.0	1.4	Quatrième trimestre
Annual	695.2	62.0	36.6	1.4	Annuel
SERVICES SECTEUR DU SUD (COURT-COURRIER)					
SERVICES SECTEUR DU SUD (LONG-COURRIER)					
SERVICES SECTEUR DU NORD					

All estimates shown above (except those marked with an asterisk "") have a coefficient of variation of less than 10 and can be considered reliable from a sampling point of view. An "*" indicates a coefficient between 10 and 15; estimates marked with an "*" should be used with some caution.

Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.

Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.

Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf ceux indiquées à l'aide d'une astérisque "") possèdent un coefficient de variation inférieur à 10 et peuvent être considérées fiable aux fins de l'échantillonnage. Une "*" indique un coefficient entre 10 et 15; les estimations mises en évidence par un "*" devraient être utilisées avec circonspection.

Dû au fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composants.

Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et le raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires.

TABLE II.3

Air Carrier Fare Basis Statistics - Discount
Carriage
Preliminary Estimates 1983, 1984
Significance of Differences Between Proportions

TABLEAU II.3

Statistiques sur la base tarifaire des transporteurs
aériens - Trafic utilisant des tarifs réduits
Données préliminaires 1983, 1984
Signification des différences entre les proportions

PERCENTAGE OF DISCOUNT CARRIAGE				POURCENTAGE DU TRAFIC UTILISANT DES TARIFS RÉDUITS					
	PASSENGERS	PASSAGERS	SIGNIFICANCE	PASSENGER-KILOMÈTRES	PASSAGERS-KILOMÈTRES	SIGNIFICANCE	SIGNIFICATION		
	1984	1983	SIGNIFICATION	1984	1983	SIGNIFICANCE	SIGNIFICATION		
TOTAL DOMESTIC									
First Quarter	43.4	36.8	&&	**	52.0	43.6	&&	**	TOTAL SECTEUR INTÉRIEUR
Second Quarter	47.5	44.5	&&	**	57.0	54.6	&	*	Premier trimestre
Third Quarter	54.4	49.8	&&	**	63.1	58.8	&&	**	Deuxième trimestre
Fourth Quarter	51.3	47.9			57.1	58.4			Troisième trimestre
Annual	49.5	45.1	&&	**	57.9	54.6	&&	**	Quatrième trimestre
									Annuel
TOTAL SOUTHERN SERVICES								TOTAL SERVICES SECTEUR DU SUD	
First Quarter	44.2	37.3	&&	**	52.8	44.2	&&	**	Premier trimestre
Second Quarter	48.3	45.2	&&	**	57.9	55.5	&	*	Deuxième trimestre
Third Quarter	55.3	50.7	&&	**	64.1	59.8	&&	**	Troisième trimestre
Fourth Quarter	52.0	48.8			57.9	59.5			Quatrième trimestre
Annual	50.3	45.9	&&	**	58.8	55.5	&&	**	Annuel
SOUTHERN SERVICES (SHORT HAUL)								SERVICES SECTEUR DU SUD (COURT-COURRIER)	
First Quarter	35.7	30.6	&&	**	38.2	32.3	&&	**	Premier trimestre
Second Quarter	38.1	34.5	&&	**	40.6	37.0	&&	**	Deuxième trimestre
Third Quarter	43.9	39.0	&&	**	46.2	41.0	&&	**	Troisième trimestre
Fourth Quarter	45.3	37.6	&	*	47.5	40.0		*	Quatrième trimestre
Annual	40.9	35.5	&&	**	43.3	37.6	&&	**	Annuel
SOUTHERN SERVICES (LONG HAUL)								SERVICES SECTEUR DU SUD (LONG-COURRIER)	
First Quarter	55.6	46.6	&&	**	57.4	48.0	&&	**	Premier trimestre
Second Quarter	60.2	57.2	&&	**	62.5	60.2	&	*	Deuxième trimestre
Third Quarter	66.1	61.7	&&	**	68.0	63.8	&&	**	Troisième trimestre
Fourth Quarter	60.4	61.8			61.0	64.6			Quatrième trimestre
Annual	61.2	57.6	&&	**	62.9	60.1	&&	**	Annuel
NORTHERN SERVICES								SERVICES SECTEUR DU NORD	
First Quarter	29.4	28.1			31.6	30.9			Premier trimestre
Second Quarter	31.7	30.7			34.0	34.3			Deuxième trimestre
Third Quarter	38.0	34.3	&&	**	40.3	36.9	&&	**	Troisième trimestre
Fourth Quarter	37.8	29.1	&&	**	39.0	30.7	&&	**	Quatrième trimestre
Annual	34.5	30.8	&&	**	36.6	33.6	&&	**	Annuel

The significance of the difference between proportions (P) at time (t) and a previous period ($t-1$) was tested for both absolute and relative differences. The test statistic (z) is defined by the equations $z = P_t - P_{t-1}$ and $z = P_t - P_{t-1}$ for absolute and relative

P_{t-1} differences, respectively. In both cases, the null hypothesis being tested is $z = 0$. Assuming a normal distribution of z , the difference between proportions is determined to be significant at either the 95% or the 90% confidence level. Results are displayed according to the legend below; a blank indicates that the difference between proportions is not considered significant.

legend

difference:	confidence level	90%	95%	niveau de confiance	différence
	absolute	*	**	absolue	
	relative	&	&&	relative	:différence

légende

On a soumis les différences relevées entre les proportions (P) pour la période (t) et une période précédente ($t-1$) à un test statistique pour les différences absolues et relatives. La statistique (z) se définit par les équations $z = P_t - P_{t-1}$ et $z = P_t - P_{t-1}$ pour les différences absolues

P_{t-1}

et relatives, respectivement. Dans les deux cas, le test de l'hypothèse nulle est $z = 0$. Sous l'hypothèse d'une répartition normale de la statistique z , la différence entre les proportions est vérifiée pour un niveau de signification de 95% et de 90%. Les résultats sont présentés selon la légende indiquée ci-dessous; les différences qui ne sont pas significatives sont indiquées par un espace:

STATISTICS CANADA LIBRARY
BIBLIOTHÈQUE STATISTIQUE CANADA



1010552688