



Service Bulletin

Aviation Statistics Centre

Transportation Division

MARCH 1986 VOL. 18 NO. 3

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

HIGHLIGHTS

- ° Advance operational data for January 1986 show that passenger-kilometres for major Canadian air carriers increased by 5.8% over January 1985 p. 2
- ° Total aircraft movements reported by the towered airports decreased by 3.7% in the first nine months of 1985 as compared to the same period in 1984 p. 3
- ° Air passenger origin and destination data for the first six months of 1985 indicate that 5.81 million passengers travelled on domestic scheduled services, up 2.7% compared to the same period of 1984; the number of passengers travelling between Canada and the United States dropped to 3.26 million passengers, down 4.7% from the first six months of 1984 pp. 4, 5
- ° Scheduled passenger traffic at the top thirty Canadian airports increased by 3.9% for the first six months of 1985 as compared to the same period of 1984 p. 6
- ° The volume of cargo enplaned and deplaned on scheduled services at the top thirty Canadian airports showed an increase of 13.2% for the first ten months of 1984 compared to the same period in 1984 ... p. 7
- ° Special Review: Fare Basis Statistics. A review of discount fare utilization in Canada based on January-September 1985 preliminary estimates.

RECENT RELEASES

- ° Air Carrier Traffic at Canadian Airports - First Quarter 1984 (Catalogue 51-005)

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9.

Bulletin de service

Centre des statistiques de l'aviation

Division des transports

MARS 1986 VOL. 18 N° 3

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 janvier 1986 s'est accru de 5.8% par rapport à janvier 1985 p. 2
- ° Le nombre total de mouvements d'aéronefs déclarés aux aéroports dotés d'une tour de contrôle a diminué de 3.7% au cours des neuf premiers mois de 1985 comparativement à la même période en 1984 p. 3
- ° Les données sur l'origine et la destination des passagers aériens pour les six premiers mois de 1985 indiquent que 5.81 millions de passagers ont voyagé sur des vols intérieurs à horaire fixe soit une hausse de 2.7% par rapport à la même période en 1984; le nombre de passagers voyageant entre le Canada et les États-Unis totalisait 3.26 million, enregistrant une baisse de 4.7% par rapport aux six premiers mois de 1984 pp. 4, 5
- ° Le trafic de passagers aux trente principaux aéroports canadiens s'est accru de 3.9% pour les six premiers mois de 1985 comparativement à la même période en 1984 . p. 6
- ° Le volume de marchandises embarquées et débarquées sur des services à horaire fixe aux trente principaux aéroports canadiens a augmenté de 13.2% au cours des dix premiers mois de 1984 comparativement à la même période en 1983 p. 7
- ° Revue spéciale: Statistiques sur la base tarifaire. Une revue de l'utilisation de tarifs réduits au Canada basée sur des estimations préliminaires pour la période janvier à septembre 1985.

MISES EN CIRCULATION RÉCENTES

- ° Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens - premier trimestre 1984 (catalogue 51-005).

Adresse Postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9.

TABLE 1.

**Operational and Financial Advance Statistics
for Major Canadian Airlines, Level I, January
1986.**

	January	January	% Change over previous year	Variation en % par rapport à l'année précédente
	1986	1985		
	Janvier	Janvier		
OPERATIONAL STATISTICS	'000	'000		STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
UNIT TOLL AND CHARTER SERVICES				SERVICES À TAUX UNITAIRES ET D'AFFRÈTEMENT
Passengers	1,833	1,809	1.3	Passagers
Passenger-kilometres	3 761 021	3 554 515	5.8	Passagers-kilomètres
Goods Tonne-kilometres	82 614	87 030	- 5.1	Tonnes-kilomètres de mar- chandises
Hours Flown	62	53	17.0	Heures de vol
ALL OPERATIONS*				ENSEMBLE DES OPÉRATIONS*
Litres of Turbo Fuel Consumed	296 052	274 257	7.9	Consommation de carburant à turbomoteurs-litres
FINANCIAL STATISTICS				STATISTIQUES FINANCIÈRES
ALL OPERATIONS*				ENSEMBLE DES OPÉRATIONS*
Total Operating Revenues \$	357,794	333,532	7.3	\$ Total des recettes d'ex- ploitation
Total Operating Expenses \$	408,912	362,268	12.9	\$ Total des dépenses d'ex- ploitation
Total Interest Expenses \$	18,074	15,728	14.9	\$ Total des frais d'intérêt

* Includes unit toll, charter as well as other auxiliary carrier operations.

Level I includes: Air Canada, Canadian Pacific Air Lines Ltd., Eastern Provincial Airways, Nordair, Québecair, Pacific Western Airlines and Wardair.

A comparison of the Level I figures for January 1986 over January 1985 shows that passengers, passenger-kilometres and hours flown increased by 1.3%, 5.8% and 17.0% respectively, while goods tonne-kilometres recorded a decrease of 5.1%.

The amount of turbo fuel consumed in January 1986 was 296 052 litres, a 7.9% increase over January 1985.

A comparison of the financial data for January 1986 shows that all categories increased over January 1985. Total operating revenues and total operating expenses increased by 7.3% and 12.9% respectively. The total interest expense showed an increase of 14.9% over January 1985.

For further information on the above table, please contact Mr. D. Chapman (819-997-6192).

Available on CANSIM: Matrix 385.

TABLEAU 1.

Statistiques provisoires sur les opérations et les finances des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau I, janvier 1986.

	January	January	% Change over previous year	Variation en % par rapport à l'année précédente
	1986	1985		
	Janvier	Janvier		
OPERATIONAL STATISTICS	'000	'000		STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
UNIT TOLL AND CHARTER SERVICES				SERVICES À TAUX UNITAIRES ET D'AFFRÈTEMENT
Passengers	1,833	1,809	1.3	Passagers
Passenger-kilometres	3 761 021	3 554 515	5.8	Passagers-kilomètres
Goods Tonne-kilometres	82 614	87 030	- 5.1	Tonnes-kilomètres de mar- chandises
Hours Flown	62	53	17.0	Heures de vol
ALL OPERATIONS*				ENSEMBLE DES OPÉRATIONS*
Litres of Turbo Fuel Consumed	296 052	274 257	7.9	Consommation de carburant à turbomoteurs-litres
FINANCIAL STATISTICS				STATISTIQUES FINANCIÈRES
ALL OPERATIONS*				ENSEMBLE DES OPÉRATIONS*
Total Operating Revenues \$	357,794	333,532	7.3	\$ Total des recettes d'ex- ploitation
Total Operating Expenses \$	408,912	362,268	12.9	\$ Total des dépenses d'ex- ploitation
Total Interest Expenses \$	18,074	15,728	14.9	\$ Total des frais d'intérêt

* Inclue les services à taux unitaires et d'affrètement ainsi que d'autres opérations auxiliaires.

Niveau I comprend: Air Canada, Canadian Pacific Air Lines Ltd., Eastern Provincial Airways, Nordair, Québecair, Pacific Western Airlines et Wardair.

Une comparaison des chiffres pour janvier 1986 avec janvier 1985 démontre que les passagers, passagers-kilomètres et heures de vol enregistrés ont augmenté de 1.3%, 5.8% et 17.0% respectivement, alors que les tonnes-kilomètres enregistrées ont diminué de 5.1%.

En janvier 1986, la quantité de carburant à turbomoteurs utilisée a été de 296 052 litres, soit une hausse de 7.9% comparativement à janvier 1985.

Une comparaison des données financières pour janvier 1986 avec janvier 1985 démontre que toutes les catégories ont augmentées. Le total des recettes d'exploitation et total des dépenses d'exploitation ont augmenté de 7.3% et 12.9% respectivement. Le total des frais d'intérêt a augmenté de 14.9% par rapport à janvier 1985.

Pour de plus amples renseignements concernant ce tableau, veuillez communiquer avec M. G. Baldwin (819-997-6190).

Disponible sur CANSIM: Matrice 385.

TABLE 2.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports. September and Year-To-Date 1985 (Preliminary Data).

Rank	Airports - Transport Canada Towers	% Change			
		September 1985	September 1985/1984	Year-to-Date 1985	Year-to-Date 1985/1984
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Septembre	Variation en % Septembre	Cumulatif	% Variation Cumulatif
1	Lester B. Pearson International ONT	23,623	7.5	214,077	11.4
2	Vancouver International BC - CB	21,119	- 5.0	181,522	3.2
3	St. Hubert QUE	16,232	2.8	133,919	- 9.7
4	Ottawa International ONT	14,348	2.7	125,499	- 0.1
5	Toronto Island ONT	14,299	13.1	118,100	- 4.1
6	Buttonville ONT	14,151	- 5.2	112,304	- 17.7
7	Montréal International QUE	14,010	7.0	115,262	- 4.8
8	Calgary International ALTA-ALB	13,754	- 14.5	148,496	- 1.5
9	Victoria International BC-CB	13,373	- 6.8	125,608	- 5.4
10	Winnipeg International MAN	12,131	5.9	112,310	6.5
11	St. Honoré QUE	11,506	15.8	69,332	3.8
12	Québec QUE	10,813	10.3	91,817	2.5
13	Edmonton Municipal ALTA-ALB	10,328	1.3	102,006	- 0.9
14	Springbank ATLA-ALB	9,319	- 3.7	95,136	4.9
15	Hamilton City ONT	9,228	- 0.9	86,743	- 7.2
16	Boundary Bay BC-CB	9,148	- 2.8	83,970	8.9
17	Thunder Bay ONT	9,021	- 12.9	78,393	7.3
18	Langley BC-CB	8,504	27.1	83,166	5.0
19	Abbotsford BC-CB	7,998	39.2	80,074	10.6
20	London ONT	7,971	- 1.7	74,957	- 23.3
21	Saskatoon SASK	7,455	3.6	78,177	- 1.5
22	Oshawa ONT	7,429	- 17.5	65,920	- 16.7
23	St-Andrews MAN	7,325	- 12.0	77,717	- 3.9
24	Villeneuve ALTA-ALB	6,725	26.1	69,964	0.2
25	Waterloo-Wellington ONT	6,673	2.9	59,929	- 3.6
Total of above airports/Aéroports ci-dessus		286,483	1.6	2,584,398	- 1.3
Total - Transport Canada Towers (61)/ Total - Tours de Transports Canada (61)		432,850	- 2.6	3,882,307	- 3.7

The table above provides total movements (itinerant and local) at the top 25 Transport Canada airports for September and year-to-date, 1985.

The 61 Transport Canada towered airports reported a decrease of 2.6% in total movements during the month of September, from 444,511 (1984) to 432,850 (1985). For September 1985, international airports Lester B. Pearson, Vancouver and Montréal, accounted for 13.5% of the total itinerant movements, while St. Hubert, St. Honoré and Buttonville handled 16.3% of the total local movements. Pearson International has led the total aircraft movement category from January through September, while Vancouver has ranked second from February to September, ranking third in January.

For the year-to-date total, these airports observed a 3.7% drop in movements, from 4,031,004 in 1984, to 3,882,307 in 1985.

For further information please contact Mr. R. Lund (819-997-6177).

TABLEAU 2.

Taux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada, septembre et cumulatif 1985 (données préliminaires).

Rank	Airports - Transport Canada Towers	% Change			
		September 1985	September 1985/1984	Year-to-Date 1985	Year-to-Date 1985/1984
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Septembre	Variation en % Septembre	Cumulatif	% Variation Cumulatif
1	Lester B. Pearson International ONT	23,623	7.5	214,077	11.4
2	Vancouver International BC - CB	21,119	- 5.0	181,522	3.2
3	St. Hubert QUE	16,232	2.8	133,919	- 9.7
4	Ottawa International ONT	14,348	2.7	125,499	- 0.1
5	Toronto Island ONT	14,299	13.1	118,100	- 4.1
6	Buttonville ONT	14,151	- 5.2	112,304	- 17.7
7	Montréal International QUE	14,010	7.0	115,262	- 4.8
8	Calgary International ALTA-ALB	13,754	- 14.5	148,496	- 1.5
9	Victoria International BC-CB	13,373	- 6.8	125,608	- 5.4
10	Winnipeg International MAN	12,131	5.9	112,310	6.5
11	St. Honoré QUE	11,506	15.8	69,332	3.8
12	Québec QUE	10,813	10.3	91,817	2.5
13	Edmonton Municipal ALTA-ALB	10,328	1.3	102,006	- 0.9
14	Springbank ATLA-ALB	9,319	- 3.7	95,136	4.9
15	Hamilton City ONT	9,228	- 0.9	86,743	- 7.2
16	Boundary Bay BC-CB	9,148	- 2.8	83,970	8.9
17	Thunder Bay ONT	9,021	- 12.9	78,393	7.3
18	Langley BC-CB	8,504	27.1	83,166	5.0
19	Abbotsford BC-CB	7,998	39.2	80,074	10.6
20	London ONT	7,971	- 1.7	74,957	- 23.3
21	Saskatoon SASK	7,455	3.6	78,177	- 1.5
22	Oshawa ONT	7,429	- 17.5	65,920	- 16.7
23	St-Andrews MAN	7,325	- 12.0	77,717	- 3.9
24	Villeneuve ALTA-ALB	6,725	26.1	69,964	0.2
25	Waterloo-Wellington ONT	6,673	2.9	59,929	- 3.6
Total of above airports/Aéroports ci-dessus		286,483	1.6	2,584,398	- 1.3
Total - Transport Canada Towers (61)/ Total - Tours de Transports Canada (61)		432,850	- 2.6	3,882,307	- 3.7

Le tableau ci-dessus présente les totaux pour les mouvements d'aéronefs (itinérants et locaux) aux 25 aéroports les plus achalandés de Transports Canada pour le mois de septembre 1985 ainsi que le cumulatif de 1985.

Le nombre de mouvements rapporté pour les 61 aéroports de Transports Canada enregistrait une baisse de 2.6%, passant de 444,511 mouvements en septembre 1984 à 432,850 mouvements en septembre 1985. Les aéroports internationaux Lester B. Pearson, Vancouver et Montréal se sont accaparés 13.5% du total des mouvements itinérants tandis que les aéroports St. Hubert, St. Honoré et Buttonville accapraient 16.3% des mouvements locaux. L'aéroport Lester B. Pearson a été le plus affairé quant au trafic global pour la période de janvier à septembre, alors que Vancouver s'est classé deuxième du mois de février au mois de septembre. Il fut troisième au mois de janvier.

Le total cumulatif des mouvements pour ces aéroports montre une baisse de 3.7%, le nombre de mouvements ayant passé de 4,031,004 en 1984 à 3,882,307 en 1985.

Pour de plus amples renseignements veuillez communiquer avec M. G. Baldwin (819-997-6190).

TABLE 3.

Scheduled Domestic Air Passenger Origin and Destination Statistics, Passengers - Second Quarter 1985 (Preliminary Data).

Rank	City Pair	2nd Quarter		Jan.-June	% Change Jan.-June
		1985	1984		
Rang	Paire de villes	2ième trimestre	2ième trimestre	Jan.-juin	Jan.-juin
1	Montréal - Toronto	311,010	277,540	597,760	11.1
2	Ottawa - Toronto	164,080	166,610	332,500	0.4
3	Toronto - Vancouver	117,760	132,480	217,020	- 6.7
4	Calgary - Vancouver	115,340	114,480	204,170	0.0
5	Calgary - Toronto	100,110	106,230	183,840	0.9
6	Calgary - Edmonton	94,300	91,760	186,970	- 0.6
7	Edmonton - Vancouver	92,800	91,330	167,270	0.2
8	Toronto - Winnipeg	84,560	84,500	146,650	2.5
9	Halifax - Toronto	68,390	62,160	118,820	10.3
10	Edmonton - Toronto	67,130	74,470	120,060	- 3.4
11	Thunder Bay - Toronto	48,870	43,990	91,310	7.0
12	Vancouver - Winnipeg	44,050	47,580	79,660	- 2.7
13	Montréal - Vancouver	41,020	42,630	66,680	- 2.7
14	Kelowna - Vancouver	37,830	29,900	79,230	33.9
15	Calgary - Winnipeg	31,400	32,540	58,050	- 2.6
16	Halifax - Montréal	31,190	30,810	57,630	5.6
17	Ottawa - Vancouver	30,040	31,310	51,410	- 4.9
18	Prince Georges - Vancouver	29,990	27,440	57,820	6.5
19	Calgary - Montréal	28,960	30,490	47,610	0.0
20	Sault Ste. Marie - Toronto	28,000	23,540	54,930	10.1
21	Halifax - Ottawa	26,580	24,830	46,460	4.2
22	St. John's - Toronto	26,510	25,180	41,680	2.2
23	Québec - Toronto	26,240	27,000	48,210	- 1.2
24	Halifax - St. John's	25,980	23,050	48,390	16.3
25	Toronto - Windsor	24,990	17,900	49,840	40.8
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,697,130	1,659,750	3,153,970	3.6
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		3,149,880	3,099,250	5,814,430	2.7

During the second quarter of 1985, 3,149,880 passengers travelled on domestic scheduled services, an increase of 1.6% over the second quarter of 1984.

The 40.8% increase in traffic recorded between Toronto and Windsor reflects the introduction of a new service by Nordair in November 1984. Likewise, the 10.3% increase in traffic between Halifax and Toronto reflects the introduction of a new service by CP Air, in May 1985. The increased competition between the domestic scheduled and domestic charter services for the passenger traffic between Kelowna and Vancouver explaining the 41.4% increase recorded during the first quarter of 1985 (See Service Bulletin, January 1986, Vol. 18, No. 1) extended into the second quarter of 1985. However, the rate of increase in traffic between Kelowna and Vancouver slowed down during the second quarter of 1985; a 33.9% increase was recorded for the first 6 months of 1985 compared to the corresponding period in 1984.

Further information please contact Mrs. A. MacDonald (819-997-1989).

TABLEAU 3.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols à horaire fixe, trafic intérieur, passagers - deuxième trimestre 1985 (données préliminaires).

Rank	City Pair	2nd Quarter		Jan.-June	% Change Jan.-June
		1985	1984		
Rang	Paire de villes	2ième trimestre	2ième trimestre	Jan.-juin	Jan.-juin
1	Montréal - Toronto	311,010	277,540	597,760	11.1
2	Ottawa - Toronto	164,080	166,610	332,500	0.4
3	Toronto - Vancouver	117,760	132,480	217,020	- 6.7
4	Calgary - Vancouver	115,340	114,480	204,170	0.0
5	Calgary - Toronto	100,110	106,230	183,840	0.9
6	Calgary - Edmonton	94,300	91,760	186,970	- 0.6
7	Edmonton - Vancouver	92,800	91,330	167,270	0.2
8	Toronto - Winnipeg	84,560	84,500	146,650	2.5
9	Halifax - Toronto	68,390	62,160	118,820	10.3
10	Edmonton - Toronto	67,130	74,470	120,060	- 3.4
11	Thunder Bay - Toronto	48,870	43,990	91,310	7.0
12	Vancouver - Winnipeg	44,050	47,580	79,660	- 2.7
13	Montréal - Vancouver	41,020	42,630	66,680	- 2.7
14	Kelowna - Vancouver	37,830	29,900	79,230	33.9
15	Calgary - Winnipeg	31,400	32,540	58,050	- 2.6
16	Halifax - Montréal	31,190	30,810	57,630	5.6
17	Ottawa - Vancouver	30,040	31,310	51,410	- 4.9
18	Prince Georges - Vancouver	29,990	27,440	57,820	6.5
19	Calgary - Montréal	28,960	30,490	47,610	0.0
20	Sault Ste. Marie - Toronto	28,000	23,540	54,930	10.1
21	Halifax - Ottawa	26,580	24,830	46,460	4.2
22	St. John's - Toronto	26,510	25,180	41,680	2.2
23	Québec - Toronto	26,240	27,000	48,210	- 1.2
24	Halifax - St. John's	25,980	23,050	48,390	16.3
25	Toronto - Windsor	24,990	17,900	49,840	40.8
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,697,130	1,659,750	3,153,970	3.6
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		3,149,880	3,099,250	5,814,430	2.7

Au cours du deuxième trimestre de 1985, le nombre de passagers voyageant sur des services intérieurs à horaire fixe totalisait 3,149,880, en hausse de 1.6% par rapport au deuxième trimestre de 1984.

Le nouveau service entre Toronto et Windsor introduit par Nordair en novembre 1984 explique en grande partie l'accroissement de 40.8% enregistrée pour les premiers 6 mois de 1985 par rapport à la même période, l'année précédente. De même, l'accroissement de 10.3% du trafic entre Halifax et Toronto peut s'expliquer en partie par l'introduction d'un nouveau service par CP Air, en mai 1985. La situation compétitive entre les services intérieurs à horaire fixe et les services d'affrètements pour le trafic de passagers entre Kelowna et Vancouver expliquant en grande partie l'accroissement de 41.4% enregistrée au premier trimestre de 1985 (voir Bulletin de service, janvier 1986, Vol. 18 No. 1) s'est maintenue au cours du deuxième trimestre de 1985. Cependant, le taux d'accroissement du trafic entre Kelowna et Vancouver a ralenti pendant le deuxième trimestre de 1985, l'accroissement étant de 33.9% pour les 6 premiers mois de 1985 par rapport à la même période de 1984.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mme A. MacDonald (819-997-1989).

TABLE 4.

Scheduled Canada-United States Air Passenger Origin and Destination Statistics, Passengers - Second Quarter 1985 (Preliminary Data).

Rank Rang	City Pair Paire de villes	2 nd Quarter 1985 2ième trimestre	2 nd Quarter 1984 2ième trimestre	Jan.-June 1985 Jan.-juin	% Change Jan.-June 1985/1984 Variation en % Jan.-juin
1	Toronto - New York	162,020	172,840	293,320	- 4.9
2	Montréal - New York	85,400	86,170	156,660	0.1
3	Toronto - Chicago	54,080	61,190	113,740	5.8
4	Vancouver - Los Angeles	50,230	49,030	82,100	- 2.8
5	Toronto - Boston	47,130	47,660	79,490	0.3
6	Vancouver - San Francisco/Oakland	34,610	34,500	57,480	3.1
7	Toronto - Los Angeles	34,180	39,610	74,010	- 1.2
8	Montréal - Miami	29,240	29,720	81,490	- 2.0
9	Toronto - San Francisco/Oakland	27,400	31,220	50,680	- 5.7
10	Toronto - Miami	27,040	29,330	71,470	- 5.2
11	Montréal - Boston	26,470	37,290	50,930	- 19.3
12	Toronto - Washington/Baltimore	26,340	25,880	44,350	4.6
13	Toronto - Tampa/St. Petersburg	24,320	28,590	64,820	- 14.2
14	Toronto - Detroit	22,480	21,740	42,450	12.2
15	Toronto - Philadelphia	21,160	19,220	36,380	10.7
16	Montréal - Chicago	20,840	21,660	37,190	4.0
17	Calgary - Los Angeles	20,170	24,460	43,960	- 1.1
18	Toronto - Cleveland	18,350	15,830	31,950	12.5
19	Toronto - Dallas/Ft. Worth	17,800	17,100	32,900	8.0
20	Montréal - Fort Lauderdale	14,680	23,280	43,110	- 19.9
21	Vancouver - Hawaii	14,100	18,040	32,710	- 41.8
22	Montréal - Tampa/St. Petersburg	13,870	15,600	35,680	- 4.0
23	Toronto - Atlanta	13,600	10,880	25,620	19.8
24	Montréal - Los Angeles	13,570	17,780	26,310	- 12.7
25	Toronto - Pittsburgh	13,200	9,500	22,880	33.5
Total of above city-pairs/Total pour les paires de villes ci-dessus		842,280	888,120	1,631,680	- 3.2
Total of all city-pairs/Total pour toutes les paires de villes		1,671,720	1,798,180	3,261,140	- 4.7

During the first six months of 1985, the number of passengers travelling on transborder scheduled services totalled 3,261,140, a drop of 4.7% over the same period in 1984. However, the total traffic recorded for the first six months of 1985 is above the 3,100,180 passengers recorded for the first six months of 1983.

During the first six months of 1985, Vancouver-Hawaii recorded the largest percentage decrease in passengers (-41.8%) over the same period for the previous year while Toronto-Pittsburgh recorded the largest percentage increase (33.5%). Toronto-Pittsburgh also recorded the largest increase in passenger volume (3,700 passengers) during the second quarter of 1985 compared to the second quarter of 1984. The largest decrease in passenger volume for the second quarter of 1985 compared to the second quarter of 1984 was 10,820 passengers, recorded at both, Toronto-New York and Montréal-Boston.

Further information is available in the Statistics Canada publication Air Passenger Origin and Destination - Canada - United States Report (51-205) or contact Mrs. A. MacDonald (819-997-1989).

TABLEAU 4.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols à horaire fixe, Canada-États-Unis, passagers - deuxième trimestre 1985 (données préliminaires).

Au cours des six premiers mois de 1985, le nombre total de passagers voyageant sur des services transfrontaliers à horaire fixe se chiffrait à 3,261,140, en baisse de 4.7% par rapport à la même période en 1984. Cependant, le trafic total enregistré pour les six premiers mois de 1985 s'établit au-dessus des 3,100,180 passagers enregistrés pour les six premiers mois de 1983.

Au cours des six premiers mois de 1985, la paire de villes Vancouver-Hawaii a enregistrée la plus importante diminution en pourcentage (-41.8%) par rapport à la même période de l'année précédente, alors que la paire de villes Toronto-Pittsburgh enregistrait la plus importante augmentation en pourcentage (33.5%). Toronto-Pittsburgh enregistrait également la plus importante augmentation du nombre de passagers (3,700 passagers) pour le deuxième trimestre de 1985 par rapport au deuxième trimestre de 1984. Les paires de villes Toronto-New York et Montréal-Boston ont enregistré les plus importantes baisses du nombre de passagers au cours du deuxième trimestre de 1985 par rapport à la même période l'année précédente, avec une baisse égale de 10,820 passagers.

On peut se procurer de l'information supplémentaire 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 Mme A. MacDonald (819-997-1989).

TABLE 5.

Scheduled Services - Total Enplaned Plus
Deplaned Passengers at Major Canadian
Airports, April, May, June and Second Quarter
1985 (Advance Data).

Airports - Aéroports	April	May	June	2nd Quarter	% Change 2nd Quarter 1985/1984
	1985	1985	1985	1985	Variations en %
	Avril	Mai	Juin	2ième trimestre	2ième trimestre
Calgary International ALTA - ALB	308,962	306,810	331,973	947,745	2.8
Charlottetown PEI - IPE	11,926	12,038	15,783	39,747	2.3
Edmonton International ALTA - ALB	150,769	148,146	157,930	456,845	- 2.5
Edmonton Municipal ALTA - ALB	66,125	67,870	64,735	198,730	11.1
Fort St. John BC - CB	11,705	12,025	12,743	36,473	8.8
Fredericton NB	15,762	17,441	16,736	49,939	- 5.4
Gander International NFLD - TN	10,545	10,495	12,329	33,369	- 19.1
Halifax International NS - NE	133,692	145,509	167,682	446,883	8.0
Kamloops BC - CB	14,219	13,227	12,764	40,210	11.8
Kelowna BC - CB	36,279	32,805	31,243	100,327	31.7
Lester B. Pearson International ONT	1,111,596	1,173,442	1,215,037	3,500,075	2.9
Mirabel International QUE	92,992	106,839	120,853	320,684	5.5
Moncton NB	19,069	19,278	19,858	58,205	- 0.3
Montréal International QUE	466,149	483,136	474,173	1,423,458	- 1.3
Ottawa International ONT	166,717	180,761	178,768	526,246	- 1.6
Prince George BC - CB	19,798	19,975	17,715	57,488	10.6
Québec QUE	42,623	50,183	50,282	143,088	2.2
Regina SASK	50,235	49,470	53,197	152,902	3.0
Saint John NB	15,811	17,771	20,683	54,265	35.6
Saskatoon SASK	47,467	46,950	48,194	142,611	- 0.4
Sault Ste. Marie ONT	15,659	15,497	15,491	46,647	9.1
Sept Iles QUE	12,891	12,757	14,247	39,895	- 4.6
St. John's NFLD - TN	43,053	46,676	51,178	140,907	8.9
Sudbury ONT	11,119	11,252	11,947	34,318	- 5.6
Sydney NS - NE	11,934	12,084	13,067	37,085	5.2
Thunder Bay ONT	37,940	36,379	35,917	110,236	12.7
Vancouver International BC - CB	503,526	504,035	546,653	1,554,214	1.8
Victoria International BC - CB	28,960	29,647	30,878	89,485	6.7
Windsor ONT	17,734	19,482	21,445	58,661	25.2
Winnipeg International MAN	165,009	171,325	194,704	531,038	- 0.1
Total for above Airports/Total pour les aéroports ci-dessus	3,640,266	3,773,305	3,958,205	11,371,776	2.4

Advance airport activity data for the first six months of 1985 indicate that the total number of passengers travelling on scheduled services that enplaned and deplaned at the top thirty Canadian airports reached 21,420,495 passengers, an increase of 3.9% over the same period of 1984.

Passenger traffic at the top 30 airports reached 11,371,776 passengers for the second quarter of 1985, an increase of 2.4% compared to the same period of 1984. Of the top 30 airports, 20 showed increases in passenger traffic for the second quarter of 1985 compared to 1984. Saint John recorded a 35.6% increase in passenger traffic, largely due to increased service. The 31.7% increase at Kelowna reflects the increased competition between domestic scheduled services and domestic charter services. The 25.2% increase at Windsor is largely due to the introduction of a new service by Nordair in November 1984.

Data for airports which do not appear in the above table are available by contacting Ms. K. Davidson (819-997-1386).

TABLEAU 5.

Services à horaire fixe - passagers totaux embarqués et débarqués aux principaux aéroports canadiens, avril, mai, juin et deuxième trimestre 1985 (données provisoires).

Les données provisoires sur l'activité aéroportuaire pour les six premiers mois de 1985 indiquent que le nombre total de passagers voyageant sur des services à horaire fixe, embarqués et débarqués aux trente principaux aéroports canadiens totalisait 21,420,495 passagers, une hausse de 3.9% par rapport à la même période en 1984.

Le trafic de passagers aux trente principaux aéroports totalisait 11,371,776 passagers pour le deuxième trimestre de 1985, soit une hausse de 2.4% par rapport au deuxième trimestre de 1984. Des trente principaux aéroports, vingt ont montré une augmentation dans le trafic pour le deuxième trimestre de 1985 comparativement à 1984. L'augmentation de 31.7% enregistrée à Kelowna est principalement due à la situation compétitive qui existe entre les services intérieurs à horaire fixe et les services d'affrètement. L'augmentation de 25.2% pour Windsor s'explique en grande partie par l'introduction d'un nouveau service par Nordair en novembre 1984.

Les données pour les aéroports qui n'apparaissent pas dans le tableau ci-dessus sont disponibles en communiquant avec M. J.M. Burchell (819-997-0198).

TABLE 6.

Scheduled Services - 30 Major Canadian Airports Ranked by Total Enplaned plus Deplaned Cargo, October and Year-to-date 1984 (Preliminary Data) and Previous Year.

Rank	Airports -	October	Jan.-October	Jan.-October	% Change
		1984	1984	1983	Jan.-October 1984/1983 Variation en %
Rang	Aéroports	Octobre	Jan.-octobre	Jan.-octobre	Jan.-octobre
		(000 Kg)	(000 Kg)	(000 Kg)	
1	Lester B. Pearson International ONT	19 605	177 861	151 069	17.7
2	Vancouver International BC - CB	7 578	67 808	61 509	10.2
3	Mirabel International QUE	7 068	63 416	56 806	11.6
4	Calgary International ALTA- ALB	3 388	29 293	24 270	20.7
5	Montréal International QUE	2 945	28 414	25 677	10.7
6	Edmonton International ALTA - ALB	2 807	23 580	23 252	1.4
7	Winnipeg International MAN	2 141	19 032	18 986	0.2
8	Halifax International NS - NE	1 622	14 754	11 489	28.4
9	St. John's NFLD - TN	596	6 510	6 256	4.1
10	Ottawa International ONT	423	4 168	3 954	5.4
11	Frobisher Bay NWT - TNO	216	1 949	1 705	14.3
12	Norman Wells NWT - TNO	113	1 646	1 421	15.8
13	Sept Iles QUE	192	1 644	1 060	55.1
14	Regina SASK	168	1 542	1 277	20.8
15	Saskatoon SASK	171	1 504	1 487	1.1
16	Edmonton Municipal ALTA - ALB	163	1 494	1 628	- 8.2
17	Québec QUE	132	1 402	1 033	35.7
18	Yellowknife NWT - TNO	155	1 379	1 349	2.2
19	Fort St. John BC - CB	143	1 179	1 209	- 2.5
20	Goose Bay NFLD - TN	85	1 108	629	76.2
21	Inuvik NWT - TNO	118	1 014	1 279	- 20.7
22	Thunder Bay ONT	106	1 009	855	18.0
23	Resolute Bay NWT - TNO	81	938	1 118	- 16.1
24	Moncton NB	93	911	861	5.8
25	Fort Chimo QUE	94	859	807	6.4
26	Charlottetown PEI - IPE	56	838	909	- 7.8
27	Whitehorse YT	79	822	848	- 3.1
28	Kelowna BC - CB	85	780	675	15.6
29	Saint John NB	72	763	671	13.7
30	Victoria International BC-CB	63	745	903	- 17.5
Total above airports/Aéroports ci-dessus		50 558	458 362	404 992	13.2

Preliminary airport activity data for the first ten months of 1984 indicate that the volume of cargo enplaned and deplaned on scheduled services at the thirty major Canadian airports (as ranked by cargo traffic) was 458 362 000 kilograms, an increase of 13.2% over the same period of 1983. Lester B. Pearson continued to rank first with 177 861 000 kilograms, an increase of 17.7%.

During this period, 23 of the top 30 airports showed increases in traffic relative to the previous year, the gains ranging from 0.2% at Winnipeg International to 76.2% at Goose Bay. The fluctuations at airports located in the Atlantic provinces can be explained largely by the reduction or suspension of Eastern Provincial's operations in the first two quarters of 1983 due to a labour dispute. The significant increase at Sept Iles is due to a reporting adjustment to include the operations of Régionair as a result of its integration with Québecair.

For further information, please contact Ms. K. Davidson (819-997-1386).

TABLEAU 6.

Services à horaire fixe - Classement des 30 principaux aéroports canadiens selon les marchandises embarquées et débarquées, octobre et année-à-ce-jour 1984 (données préliminaires) et année précédente.

Rank	Airports	October	Jan.-October	Jan.-October	% Change
		1984	1984	1983	Jan.-October 1984/1983 Variation en %
Rang	Aéroports	Octobre	Jan.-octobre	Jan.-octobre	Jan.-octobre
		(000 Kg)	(000 Kg)	(000 Kg)	
1	Lester B. Pearson International ONT	19 605	177 861	151 069	17.7
2	Vancouver International BC - CB	7 578	67 808	61 509	10.2
3	Mirabel International QUE	7 068	63 416	56 806	11.6
4	Calgary International ALTA- ALB	3 388	29 293	24 270	20.7
5	Montréal International QUE	2 945	28 414	25 677	10.7
6	Edmonton International ALTA - ALB	2 807	23 580	23 252	1.4
7	Winnipeg International MAN	2 141	19 032	18 986	0.2
8	Halifax International NS - NE	1 622	14 754	11 489	28.4
9	St. John's NFLD - TN	596	6 510	6 256	4.1
10	Ottawa International ONT	423	4 168	3 954	5.4
11	Frobisher Bay NWT - TNO	216	1 949	1 705	14.3
12	Norman Wells NWT - TNO	113	1 646	1 421	15.8
13	Sept Iles QUE	192	1 644	1 060	55.1
14	Regina SASK	168	1 542	1 277	20.8
15	Saskatoon SASK	171	1 504	1 487	1.1
16	Edmonton Municipal ALTA - ALB	163	1 494	1 628	- 8.2
17	Québec QUE	132	1 402	1 033	35.7
18	Yellowknife NWT - TNO	155	1 379	1 349	2.2
19	Fort St. John BC - CB	143	1 179	1 209	- 2.5
20	Goose Bay NFLD - TN	85	1 108	629	76.2
21	Inuvik NWT - TNO	118	1 014	1 279	- 20.7
22	Thunder Bay ONT	106	1 009	855	18.0
23	Resolute Bay NWT - TNO	81	938	1 118	- 16.1
24	Moncton NB	93	911	861	5.8
25	Fort Chimo QUE	94	859	807	6.4
26	Charlottetown PEI - IPE	56	838	909	- 7.8
27	Whitehorse YT	79	822	848	- 3.1
28	Kelowna BC - CB	85	780	675	15.6
29	Saint John NB	72	763	671	13.7
30	Victoria International BC-CB	63	745	903	- 17.5
Total above airports/Aéroports ci-dessus		50 558	458 362	404 992	13.2

Selon les données préliminaires sur l'activité aéroportuaire, pour les dix premiers mois de 1984, le volume de marchandises embarquées et débarquées, sur des services à horaire fixe, aux trente principaux aéroports canadiens classés selon le trafic de marchandises s'élevait à 458 362 000 kilogrammes, une hausse de 13.2% par rapport à la période correspondante une année plus tôt. Lester B. Pearson a maintenu sa place au premier rang avec 177 861 000 kilogrammes, soit une hausse de 17.7%.

Durant cette période, 23 des 30 principaux aéroports ont montré une augmentation dans le trafic relativement à l'année précédente, les gains s'échelonnant de 0.2% à l'aéroport international de Winnipeg à 76.2% à Goose Bay. 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. L'importante augmentation à Sept Iles est due à un ajustement dans la déclaration des données pour inclure les opérations de Régionair suite à son intégration avec Québecair.

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

Special Review: Air Carrier Fare Basis Statistics - January-September 1985 (Preliminary Estimates)

This review presents preliminary estimates for the first three quarters of 1985 on fare type utilization. These estimates are for passenger carriage on scheduled services operated within Canada by Level I carriers.¹ Part I focuses specifically on the use of discount fares and provides a comparison with the corresponding period in 1984. Part II provides quarterly and year-to-date (January-September) estimates by fare type and traffic category and illustrates quarterly trends for the period 1983-1985 in the utilization of discounted air fares.

I. Discount Fare Utilization

The charts presented below highlight January to September 1985 trends in the use of discount fares on domestic scheduled services. The results are presented in terms of passengers and passenger-kilometres.

Figure I.1 reveals that in terms of passengers carried on domestic scheduled services, 52.7% travelled on a fare involving some form of discount relative to the regular economy fare during the first three quarters of 1985; this compares with 48.9% for the corresponding period in 1984. Measured in terms of passenger-kilometres, discount carriage accounted for 59.9% of total volume in 1985; this compares with 58.1% in 1984.²

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

Revue spéciale: Statistiques sur la base tarifaire des transporteurs aériens - janvier-septembre 1985 (estimations préliminaires)

Cette revue présente des estimations préliminaires pour les trois premiers trimestres de 1985 sur la répartition tarifaire pour les services aériens intérieurs à horaire fixe exploités par les transporteurs de niveau I.¹ La première partie établit une comparaison du taux d'utilisation des tarifs réduits entre 1984 et 1985 pour la période de janvier à septembre. La deuxième partie présente des estimations trimestrielles et cumulatives (janvier-septembre) par groupe tarifaire et catégorie de trafic et illustre les tendances trimestrielles pour la période 1983-1985 dans l'utilisation des tarifs aériens réduits.

I. L'utilisation des tarifs réduits

Les graphiques ci-dessous mettent en évidence les tendances cumulatives pour la période de janvier à septembre 1985 dans l'utilisation des tarifs réduits sur les services à horaire fixe du secteur intérieur. Les résultats sont présentés en termes de passagers et de passagers-kilomètres.

La figure I.1 révèle que 52.7% des passagers transportés par les services intérieurs à horaire fixe se sont prévalués d'un tarif qui comportait un rabais par rapport au plein tarif régulier au cours des trois premiers trimestres de 1985; pour la période correspondante de 1984, ce pourcentage avait atteint 48.9%. Mesuré en passagers-kilomètres, le volume de transport de passagers utilisant des tarifs réduits représentait 59.9% du volume total en 1985. Le chiffre correspondant pour 1984 était 58.1%.

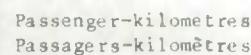
Dans une présentation plus détaillée, les Figures I.2 et I.3 comparent le transport de passagers voyageant sur tarifs réduits à l'intérieur des secteurs sud et nord.³

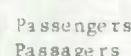
Figure I.1

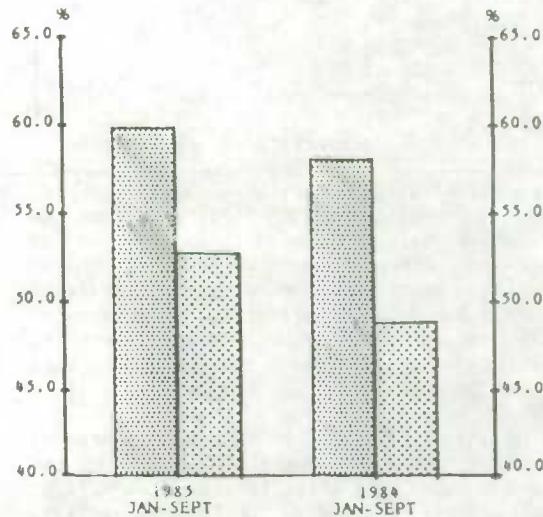
**Percentage Discount Traffic
Total Domestic**

Figure I.1

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

 Passenger-kilometres
 Passagers-kilomètres

 Passengers
 Passagers



As illustrated in Figures I.2 and I.3, both southern and northern domestic sectors, showed an increased utilization of discounted air fares in 1985. In total, 53.5% of the passengers travelling in the southern sector were carried on discount fares during the first three quarters of 1985, up from 49.8% in 1984. In contrast, for northern services, discount traffic increased approximately six percentage points (33.5% to 39.4%) during the same period. In terms of passenger-kilometres, the proportion of output accounted for by the carriage of discount passengers increased from 35.9% in 1984 to 41.9% in 1985.

While the proportion of discount carriage is considerably higher in the southern sector, northern services registered notable increases over the previous year in the first and second quarters of 1985. It should be noted, however, that in both January-September 1984 and 1985, discount carriage in the southern sector

Tel qu'illustré dans les Figures I.2 et I.3, les secteurs intérieurs du sud et du nord, ont montré une utilisation accrue des tarifs aériens réduits en 1985. Globalement, 53.5% des passagers voyageant dans le secteur du sud payaient des tarifs réduits au cours des trois premiers trimestres de 1985, comparativement à 49.8% en 1984. Par contre, pour les services du nord, le trafic à tarifs réduits s'est accru approximativement de six points de pourcentage (33.5% à 39.4%) durant la même période. En terme du nombre de passagers-kilomètres, la proportion de la production représentant le transport de passagers utilisant les tarifs réduits a augmenté, passant de 35.9% en 1984 à 41.9% en 1985.

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 premier et deuxième trimestres de 1985. Il importe de tenir compte, cependant, que durant la période de janvier à septembre 1984 et 1985, les passagers

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
Passagers-kilomètres

[■] Passengers
Passagers

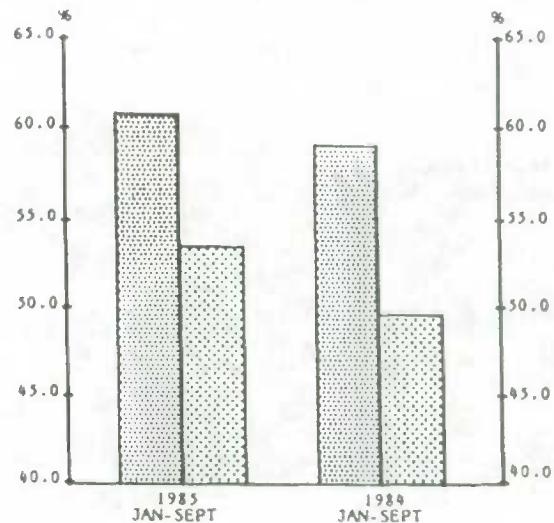


Figure I.3

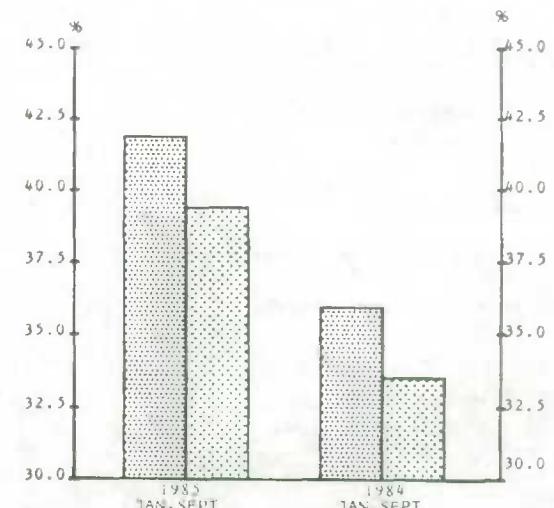
**Percentage Discount Traffic
Northern Services**

Figure I.3

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

[■] Passenger-kilometres
Passagers-kilomètres

[■] Passengers
Passagers



accounted for approximately 97% of total domestic discount carriage (both in terms of passengers and passenger-kilometres).

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. The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicates a greater carriage of discount passengers on the longer haul services. This suggests that distance is a factor to consider in analyzing discount fare utilization. For the first three quarters of 1985, discount carriage on long haul services represented 63.1% of passenger volume (representing 64.3% of passenger-kilometres); this compares with 44.9% and 46.6% respectively for short haul. A similar pattern may also be noted in 1984. It is interesting to point out that the proportion of persons travelling on discount fares in the short haul sector increased by approximately five percentage points (39.4% to 44.9%) during this period.

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).

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. 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-courrier. Ceci suggère que la distance est un facteur à considérer dans l'analyse du taux d'utilisation des tarifs réduits. Pour les trois premiers trimestres de 1985, pour l'ensemble des parcours de long-courrier, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais se chiffrait à 63.1% des passagers; le volume de transport de ces passagers représentait 64.3% des passagers-kilomètres. Les chiffres correspondant pour les parcours de court-courrier s'établissaient à 44.9% et 46.6%, respectivement. On peut remarquer une tendance similaire en 1984. Il est intéressant de souligner que la proportion de passagers utilisant les tarifs réduits dans le secteur sud (court-courrier) s'est accrue approximativement de cinq points de pourcentage (39.4% à 44.9%) durant cette période.

Figure I.4

**Percentage Discount Traffic
Southern, Short Haul**

Figure I.4

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

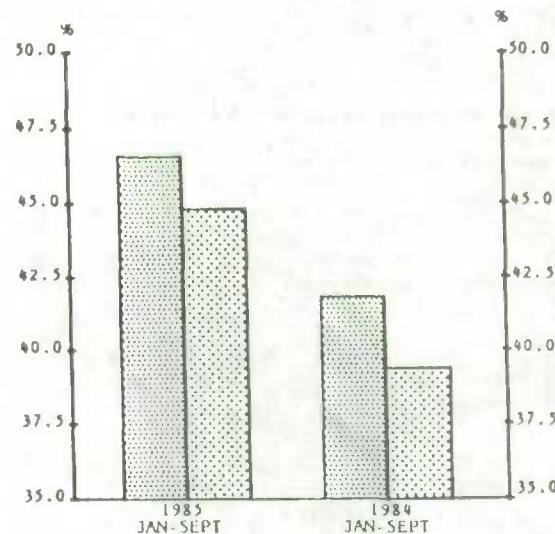
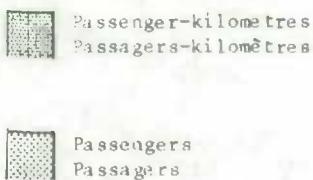
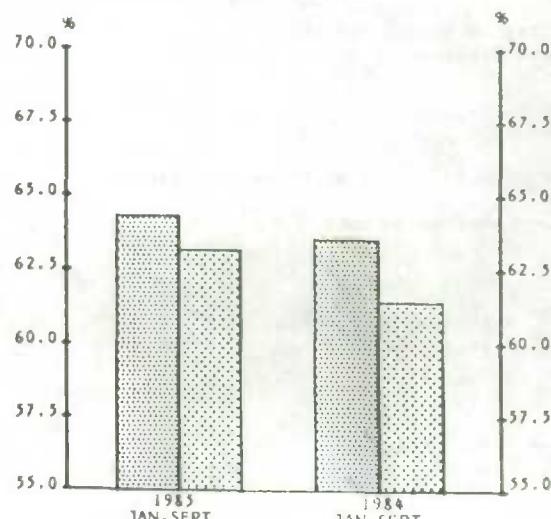
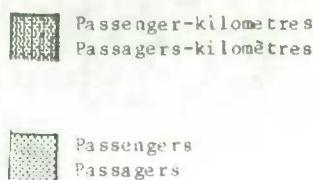


Figure I.5

**Percentage Discount Traffic
Southern, Long Haul**

Figure I.5

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



II. Estimates and Quarterly Trends

This section provides quarterly and year-to-date (January-September) 1985 detailed estimates on fare type utilization and an indication of the statistical significance of year-to-date differences. Table 7 displays total quarterly volume estimates and percentage distribution of passengers by fare type and traffic category. Table 8 reports fare type utilization in terms of passenger-kilometres.

The comparison of estimates over different periods of time also requires that the reliability of the estimates be taken into account. Table 9 indicates the level of significance of the difference between 1984 and 1985 estimates.

The Figure I.6 shows the quarterly distribution of the utilization of discounted air fares in terms of passengers and passenger-kilometres for TOTAL DOMESTIC since 1983. The chart shows marked seasonal variations with an identifiable third quarter peak. This figure also shows that the relationship between passengers and passenger-kilometres remains relatively constant over time.

Figure I.6

**Quarterly Trends in Utilization
of Discounted Air Fares
Total Domestic**

Figure I.6

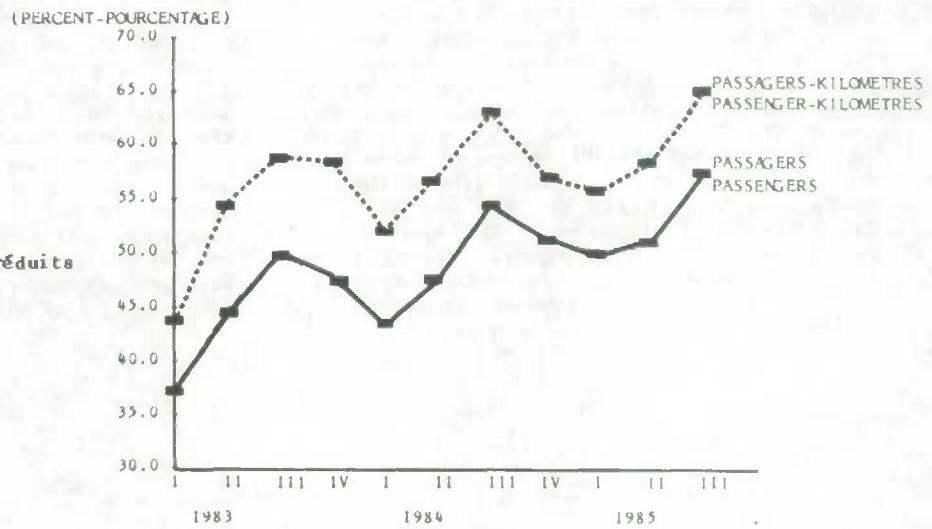
**Tendances trimestrielles dans
l'utilisation des tarifs aériens réduits
Total secteur intérieur**

II. Estimations et tendances trimestrielles

Cette section présente les estimations détaillées trimestrielles et cumulatives (janvier-septembre) pour 1985 sur la répartition tarifaire des passagers et fournit une indication de la signification statistique des écarts par rapport à l'année précédente. Au tableau 7 figurent les estimations sur le volume ainsi que la répartition procéduelle des passagers par groupe tarifaire et catégorie de trafic. Le tableau 8 présente l'utilisation des tarifs en termes de passagers-kilomètres.

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 9 indique le niveau de signification des différences entre les estimations de 1984 et 1985.

La Figure I.6 présente la distribution trimestrielle de l'utilisation des tarifs aériens réduits en termes de passagers et de passagers-kilomètres pour le secteur intérieur depuis 1983. Le diagramme montre des variations saisonnières marquées atteignant clairement un sommet au troisième trimestre. Cette figure montre également que le rapport entre les passagers et les passagers-kilomètres reste relativement constant dans le temps.



For further information, please contact Miss L. Di Piétre (819-997-6176).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mlle L. Di Piétre (819-997-6176).

Explanatory Notes

1. 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.
2. For the first three quarters of 1985, all estimates shown can be considered to be reliable from a sampling point of view. Statistically, however, as indicated in Table 9, it has been established that, at a 90% confidence level, there is no significant difference between the proportions of passenger-kilometres for 1984 and 1985 for TOTAL DOMESTIC, TOTAL SOUTHERN SERVICES and SOUTHERN SERVICES (LONG HAUL). Also, there is no significant difference between the proportions of passengers that travelled on discount fares for 1984 and 1985 for SOUTHERN SERVICES (LONG HAUL).
3. 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. Due to an amendment to the definition of the North, traffic to/from The Pas and Flin Flon, Manitoba is included in the northern sector for 1985. 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).

Notes explicatives

1. Ces estimations proviennent d'un échantillon de coupons de vols recueillis 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.
2. Pour les trois premiers trimestres de 1985, toutes les estimations indiquées peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Toutefois, au terme de la statistique, tel qu'indiqué dans le tableau 9, il est à noter que pour un niveau de signification de 90%, les différences relevées entre les proportions de passagers-kilomètres pour 1984 et 1985 pour le secteur intérieur, pour le secteur du sud ainsi que pour le secteur du sud (long-courrier) ne sont pas significatives. Également, il n'y a pas de différences significatives entre les proportions de passagers qui ont profité des tarifs réduits pour 1984 et 1985 pour le secteur du sud (long-courrier).
3. 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 Aérienne 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". Due à une modification à la définition du Nord, le trafic de/vers The Pas et Flin Flon au Manitoba est inclus dans le secteur nord en 1985. 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).

TABLE 7.

Air Carrier Fare Basis Statistics - Scheduled Services, Level I Carriers
Domestic Passengers: Distribution by Fare Type Group & Traffic Category
January-September 1985 (Preliminary Estimates)

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	3,510.7	47.6	49.7	2.7
Second Quarter	4,220.5	46.7	50.9	2.5
Third Quarter	4,252.3	40.0	57.1	2.9
Year-to-Date	11,983.5	44.6	52.7	2.7
TOTAL SOUTHERN SERVICES				
First Quarter	3,321.4	46.8	50.4	2.7
Second Quarter	4,013.1	46.1	51.5	2.5
Third Quarter	4,029.0	39.1	57.9	2.9
Year-to-Date	11,363.6	43.8	53.5	2.7
SOUTHERN SERVICES (SHORT HAUL)				
First Quarter	1,888.2	53.2	44.3	2.6
Second Quarter	2,140.7	54.7	42.9	2.4
Third Quarter	1,970.7	49.4	47.5	3.0
Year-to-Date	5,999.6	52.5	44.9	2.7
SOUTHERN SERVICES (LONG HAUL)				
First Quarter	1,433.3	38.4	58.6	3.0
Second Quarter	1,872.4	36.2	61.2	2.6
Third Quarter	2,058.4	29.3	67.9	2.9
Year-to-Date	5,364.1	34.1	63.1	2.8
NORTHERN SERVICES				
First Quarter	189.2	61.8	36.2	1.9
Second Quarter	207.3	59.0	39.3	1.7*
Third Quarter	223.3	56.4	42.3	1.4*
Year-to-Date	619.9	58.9	39.4	1.6
TOTAL SERVICES SECTEUR DU SUD (COURT-COURRIER)				
Premier trimestre				
Deuxième trimestre				
Troisième trimestre				
Année à ce jour				
SERVICES SECTEUR DU SUD (LONG-COURRIER)				
Premier trimestre				
Deuxième trimestre				
Troisième trimestre				
Année à ce jour				
SERVICES SECTEUR DU NORD				
Premier trimestre				
Deuxième trimestre				
Troisième trimestre				
Année à ce jour				

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).

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

TABLEAU 7.

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 Janvier-septembre 1985 (données préliminaires).

- . 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.
- . Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un astérisque "*") possèdent un coefficient de variation inférieur à 10 et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un "*" 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 composantes.
- . Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires.

TABLE 8.

Air Carrier Fare Basis Statistics - Scheduled Services, Level I Carriers
Domestic Passenger-Kilometres: Distribution by Fare Type, Group & Traffic Category
January-September 1985 (Preliminary Estimates)

	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					TOTAL SECTEUR INTÉRIEUR
First Quarter	3,748.9	41.4	55.7	2.9	Premier trimestre
Second Quarter	4,794.3	39.3	58.1	2.7	Deuxième trimestre
Third Quarter	5,166.7	32.3	64.7	3.0	Troisième trimestre
Year-to-Date	13,709.8	37.2	59.9	2.8	Année à ce jour
TOTAL SOUTHERN SERVICES					TOTAL SERVICES SECTEUR DU SUD
First Quarter	3,582.5	40.6	56.5	2.9	Premier trimestre
Second Quarter	4,602.9	38.6	58.8	2.7	Deuxième trimestre
Third Quarter	4,944.3	31.3	65.6	3.1	Troisième trimestre
Year-to-Date	13,129.6	36.4	60.7	2.9	Année à ce jour
SOUTHERN SERVICES (SHORT HAUL)					SERVICES SECTEUR DU SUD (COURT-COURRIER)
First Quarter	833.2	51.6	45.8	2.6	Premier trimestre
Second Quarter	956.2	52.7	44.9	2.5	Deuxième trimestre
Third Quarter	890.9	47.6	49.3	3.1	Troisième trimestre
Year-to-Date	2,680.3	50.6	46.6	2.7	Année à ce jour
SOUTHERN SERVICES (LONG HAUL)					SERVICES SECTEUR DU SUD (LONG-COURRIER)
First Quarter	2,749.3	37.3	59.7	3.0	Premier trimestre
Second Quarter	3,646.7	34.9	62.4	2.7	Deuxième trimestre
Third Quarter	4,053.4	27.7	69.2	3.1	Troisième trimestre
Year-to-Date	10,449.3	32.7	64.3	2.9	Année à ce jour
NORTHERN SERVICES					SERVICES SECTEUR DU NORD
First Quarter	166.4	59.4	38.6	1.9	Premier trimestre
Second Quarter	191.4	56.8	41.4	1.8*	Deuxième trimestre
Third Quarter	222.4	53.6	44.9	1.5	Troisième trimestre
Year-to-Date	580.2	56.4	41.9	1.7	Année à ce jour

. 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).

. 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.

Statistiques sur la base tarifaire des transporteurs aériens - Services réguliers, transporteurs de niveau I Passagers-kilomètres secteur intérieur: répartition par groupe tarifaire et catégorie de trafic Janvier-septembre 1985 (données préliminaires).

TABLEAU 8.

. 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.
. Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un astérisque "") possèdent un coefficient de variation inférieur à 10 et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un "" 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 composantes.
. Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires.

TABLE 9.

Air Carrier Fare Basis Statistics - Discount Carriage
January-September 1984, 1985 (Preliminary Estimates)
Significance of Differences Between Proportions

	PERCENTAGE OF DISCOUNT CARRIAGE				POURCENTAGE DU TRAFIC UTILISANT DES TARIFS RÉDUITS			
	PASSENGERS		PASSEIGERS		PASSENGER-KILOMÈTRES		PASSEIGERS-KILOMÈTRES	
	1985	1984	SIGNIFICANCE	SIGNIFICATION	1985	1984	SIGNIFICANCE	SIGNIFICATION
TOTAL DOMESTIC								
First Quarter	49.7	43.4	&	*	55.7	52.0		
Second Quarter	50.9	47.5	&&	**	58.1	57.0		
Third Quarter	57.1	54.4			64.7	63.1		
Year-to-Date	52.7	48.9	&&	**	59.9	58.1		
TOTAL SOUTHERN SERVICES								
First Quarter	50.4	44.2		*	56.5	52.9		
Second Quarter	51.5	48.3	&&	**	58.8	57.9		
Third Quarter	57.9	55.3			65.6	64.1		
Year-to-Date	53.5	49.8	&&	**	60.7	59.1		
SOUTHERN SERVICES (SHORT HAUL)								
First Quarter	44.3	35.8	&&	**	45.8	38.2	&&	**
Second Quarter	42.9	38.1	&&	**	44.9	40.6	&&	**
Third Quarter	47.5	44.0	&	*	49.3	46.3		
Year-to-Date	44.9	39.4	&&	**	46.6	41.9	&&	**
SOUTHERN SERVICES (LONG HAUL)								
First Quarter	58.6	55.6			59.7	57.4		
Second Quarter	61.2	60.2			62.4	62.5		
Third Quarter	67.9	66.1			69.2	68.0		
Year-to-Date	63.1	61.4			64.3	63.5		
NORTHERN SERVICES								
First Quarter	36.2	29.4	&&	**	38.6	31.6	&&	**
Second Quarter	39.3	31.8	&&	**	41.4	34.0	&&	**
Third Quarter	42.3	38.0	&&	**	44.9	40.3	&&	**
Year-to-Date	39.4	33.5	&&	**	41.9	35.9	&&	**

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 $z = \frac{P_t - P_{t-1}}{P_{t-1}}$ 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

absolute

relative

90%

95%

niveau de confiance

absolue

relative

:différence

Légende

TABLEAU 9.

Statistiques sur la base tarifaire des transporteurs aériens - Trafic utilisant des tarifs réduits Janvier-septembre 1984, 1985 (données préliminaires)
Signification des différences entre les proportions

TOTAL SECTEUR INTÉRIEUR

Premier trimestre
Deuxième trimestre
Troisième trimestre
Année à ce jour

TOTAL SERVICES SECTEUR DU SUD

Premier trimestre
Deuxième trimestre
Troisième trimestre
Année à ce jour

SERVICES SECTEUR DU SUD (COURT-COURRIER)

Premier trimestre
Deuxième trimestre
Troisième trimestre
Année à ce jour

SERVICES SECTEUR DU SUD (LONG-COURRIER)

Premier trimestre
Deuxième trimestre
Troisième trimestre
Année à ce jour

SERVICES SECTEUR DU NORD

Premier trimestre
Deuxième trimestre
Troisième trimestre
Année à ce jour

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 $z = \frac{P_t - P_{t-1}}{P_{t-1}}$ 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



1010552715