C.3

Catalogue 51-004 / ISSN 0068-7057

Statistics Canada | Statistique Canada

Service Bulletin

Aviation Statistics Centre

Transportation Division

Bulletin de service

Centre des statistiques de l'aviation

Division des transports

STATISTICS CANADA STATISTIQUE CANADA
NOV 19 1987
LIBRARY BIBLIOTHÈQUE

Vol. 19, No. 11

Price: Canada $8.50, $85.00 per year
Other Countries, $9.50, $95.00 per year

HIGHLIGHTS

° An operating income of $387.7 million was reported for the Level I air carriers for the period of January to August, 1987. Since the inception of the monthly Advance Statistics survey in 1981, the highest level of income generated for this period had been $157.4 million. This was reported by Level I carriers for January to August, 1985.

° Preliminary airport activity data indicate that 10.6 million passengers travelling on scheduled unit toll services, enplaned and deplaned at 30 selected Canadian Airports during the first quarter of 1987, up 3.7% from the first quarter of 1986.

° Special Release: Passenger traffic on local carrier non-scheduled unit toll services increased in 1986 by more than 30% for the second year in a row.

° Special Review: Fare Basis Statistics - Preliminary data reported by five major Canadian air carriers - Air Canada, Canadian Pacific Air Lines, Pacific Western Air - lines, Nordair and Eastern Provincial Airways - indicate that 57.9% of passengers carried on domestic scheduled services travelled on discount fares in 1986, up from 53.4% in 1985. In terms of passenger - kilometres, discount fares accounted for 63.9% of the total in 1986, up from 60.2% in 1985.

RECENT RELEASE

° Air Carrier Operations in Canada, July - September 1986 (Catalogue No. 51-002).

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in November, 1987

Vol. 19, Nº. 11

Prix: Canada $8.50, $85.00 par année
Autres pays, $9.50, $95.00 par année

FAITS SAILLANTS

° Au cours de la période de janvier à août 1987, un revenu d'exploitation de $387.7 millions a été déclaré par les transporteurs aériens de niveau I. Depuis le commencement de l'enquête des Statistiques préliminaires mensuelles en 1981, le niveau de revenu le plus élevé pour cette période s'était chiffré à $157.4 millions. Les transporteurs de niveau I avaient déclaré ce montant pour la période de janvier à août 1985.

° Les données préliminaires sur l'activité aéroportuaire indiquent que le nombre de passagers voyageant sur des services à taux unitaires à horaire fixe, embarqués et débarqués à une selection de 30 aéroports canadiens s'élevait à 10.6 millions pendant le premier trimestre de 1987, une hausse de 3.7% par rapport au premier trimestre de 1986.

° Communiqué spécial: En 1986, le trafic de passagers de services non-réguliers à taux unitaires de transporteurs locaux a augmenté de plus de 30% pour la deuxième année consécutive.

° Revue spéciale: Statistiques sur la base tarifaire - Selon les données préliminaires fournies par cinq transporteurs aériens canadiens principaux (Air Canada, Les Lignes Aériennes Canadien Pacifique, Pacific Western Airlines, Nordair et Eastern Provincial Airways), 57.9% des passagers transportés par les services intérieurs à horaire fixe se sont prévalus de tarifs réduits en 1986, en regard de 53.4% en 1985. Mesuré en passagers - kilomètres, le volume de transport de passagers utilisant des tarifs réduits représentait 63.9% du volume total en 1986, comparativement à 60.2% un an auparavant.

MISE EN CIRCULATION RÉCENTE

° Opérations des transporteurs aériens au Canada, juillet - septembre 1986 (nº 51-002 au catalogue).

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, novembre, 1987

Published under the authority of the Minister of Supply and Services Canada

Publication autorisée par le ministre des Approvisionnements et Services Canada

TABLE 1

Operational and Financial Advance Statistics for Major Canadian Airlines, Level I, August 1987

TABLEAU 1

Statistiques provisoires sur les opérations et les finances des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau I, août 1987

	August 1987	Percentage Change Over Previous Year	Year-to-Date 1987	Percentage Change Year-to-Date	
	Août	Variation en pourcentage par rapport à l'année précédente	Année à ce jour	Variation en pourcentage année à ce jour	
	'000		'000		
Operational Statistics					**Statistiques des opérations**
Unit Toll and Charter Services					Services à taux unitaires et d'affrètement
Passengers - Unit Toll	2,119	1.7	14,375	3.1	Passagers - Taux unitaires
Passengers - Charter	191	-14.7	1,991	-5.5	Passagers - D'affrètements
Passengers - Total	2,310	0.1	16,367	2.0	Passagers - Total
Passenger-kilometres - Unit Toll	4 635 179	2.5	28 147 103	4.2	Passagers-kilomètres - Taux unitaires
Passenger-kilometres - Charter	687 751	-26.0	6 109 894	-16.8	Passagers-kilomètres - D'affrètements
Passenger-kilometres - Total	5 322 931	-2.3	34 256 997	-0.3	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres - Unit Toll	5 922 827	3.8	40 653 577	4.0	Sièges-kilomètres disponibles - Taux unitaires
Available seat-kilometres - Charter	801 111	-24.3	7 536 750	-19.5	Sièges-kilomètres disponibles - D'affrètements
Available seat-kilometres - Total	6 723 939	-0.6	48 190 327	-0.5	Sièges-kilomètres disponibles - Total
Passenger Load Factor - Unit Toll %	78.3	...	69.2	...	Coefficient de remplissage - Taux unitaires %
Passenger Load Factor - Charter %	85.8	...	81.1	...	Coefficient de remplissage - D'affrètements %
Passenger Load Factor - Total %	79.2	...	71.1	...	Coefficient de remplissage - Total %
Goods tonne-kilometres - Unit Toll	101 661	14.9	750 015	6.3	Tonnes-kilomètres de marchandises - Taux unitaires
Goods tonne-kilometres - Charter	7 035	23.2	50 426	3.2	Tonnes-kilomètres de marchandises - D'affrètements
Goods tonne-kilometres - Total	108 697	15.4	800 442	6.1	Tonnes-kilomètres de marchandises - Total
Hours Flown	66	1.5	485	2.5	Heures de vol
ALL OPERATIONS					ENSEMBLE DES OPÉRATIONS
Litres of turbo fuel consumed	346 841	0.8	2 446 934	-2.5	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres
Financial Statistics	**$'000**		**$'000**		**Statistiques financières**
ALL OPERATIONS					ENSEMBLE DES OPÉRATIONS
Operating Revenues - Unit Toll	485,487	5.1	3,037,160	6.0	Recettes d'exploitation - Taux unitaires
Operating Revenues - Charter	29,936	-20.9	304,981	-10.2	Recettes d'exploitation - D'affrètements
Total Operating Revenues	535,472	4.1	3,481,805	5.3	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expenses	433,224	9.0	3,094,100	-2.0	Total des dépenses d'exploitation
Total Interest Expenses	13,319	-41.3	135,556	-8.9	Total des frais d'intérêt

Available on CANSIM: Matrix 385. Disponible sur CANSIM: Matrice 385.

A year-to-date comparison of the Level I figures for August 1987 over August 1986 shows that passengers and goods tonne-kilometres increased by 2.0% and 6.1% respectively, while passenger-kilometres decreased by 0.3%.

The amount of turbo fuel consumed in this period of 1987 has shown a decrease of 2.5% over 1986.

Figure 1.1 below represents a thirteen month comparison between operating revenues and operating expenses for Level I air carriers. Traditionally the relationship between operating revenues and expenses varies with the time of year. Usually the summer months (May to September) show an operating income (Operating revenues greater than Operating expenses) whereas during the rest of the year (October to April) the operating expenses usually exceed the operating revenues, resulting in an operating loss. Figure 1.1 reflects a variation from the regular seasonal trend for the months of October and December to April.

An operating income of $102.2 million was reported in August 1987, leading to a reported operating income of $387.7 million for the first eight months of 1987. Since 1981, when this survey was initiated, the greatest reported income for the period January to August had been $157.4 million, reported in 1985.

Une comparaison des chiffres pour les huit premiers mois de 1987 par rapport à la même période en 1986 démontre que les passagers et les tonnes-kilomètres de marchandises ont augmenté de 2.0% et 6.1% respectivement alors que les passagers-kilomètres ont baissé de 0.3%.

La quantité de carburant à turbomoteurs utilisée au cours de cette période montrait une baisse de 2.5% comparativement à 1986.

La figure 1.1 ci-dessous représente une comparaison pour une période de treize mois entre les recettes et les dépenses d'exploitation pour les transporteurs de niveau I. Traditionnellement la relation entre les recettes et les dépenses d'exploitation varie selon le temps de l'année. Ordinairement, les mois d'été (mai à septembre) montrent un revenu d'exploitation (les recettes d'exploitation sont supérieures aux dépenses d'exploitation) alors que pour le reste de l'année (octobre à avril) les dépenses d'exploitation excèdent habituellement les recettes d'exploitation générant une perte d'exploitation. La figure 1.1 dénote un changement par rapport à la tendance saisonnière régulière pour les mois d'octobre et de décembre à avril.

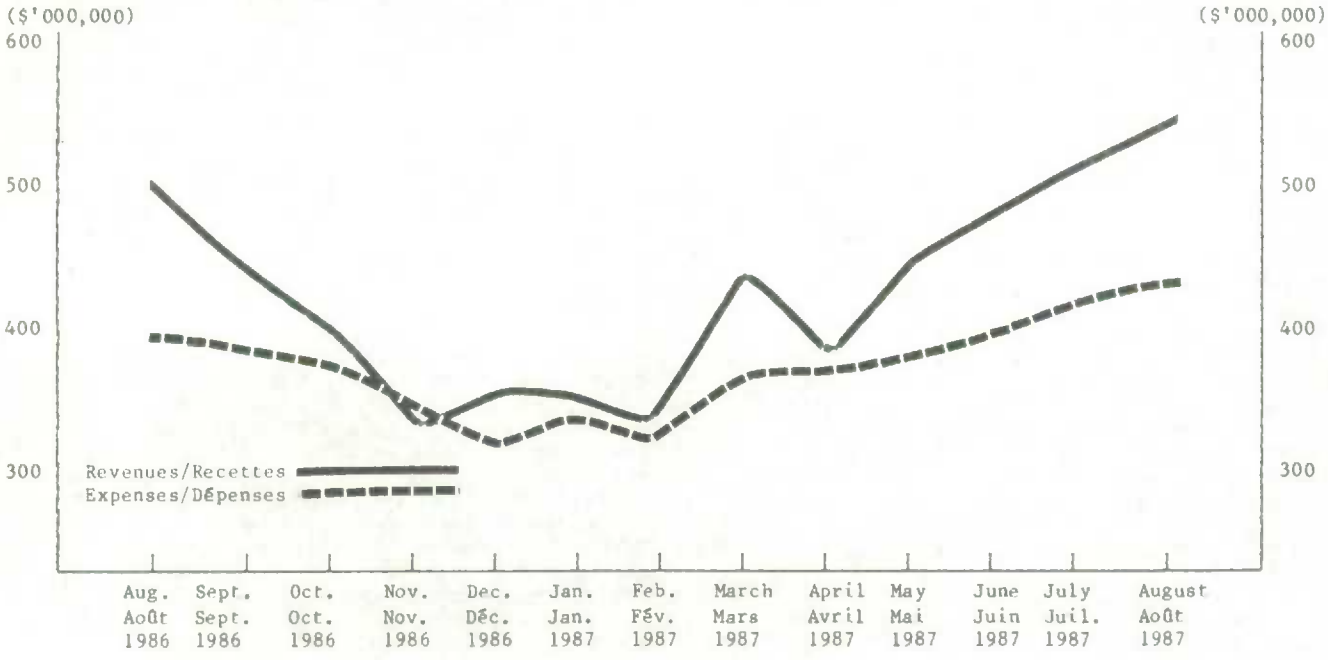
Un revenu d'exploitation de $102.2 millions a été déclaré pour le mois d'août 1987, amenant un revenu d'exploitation de $387.7 millions pour les huit premiers mois de 1987. Depuis 1981, lors de l'initiation de l'enquête, le revenu le plus élevé rapporté pour la période de janvier à août était de $157.4 millions. Ce record fut enregistré en 1985.

Figure 1.1

Comparison of Operating Revenues and Expenses from August 1986 to August 1987.

Figure 1.1

Comparaison entre les recettes et les dépenses d'exploitation d'août 1986 à août 1987.



Level I includes: Air BC, Air Canada, Canadian Pacific Air Lines Ltd., Québecair, Pacific Western Airlines and Wardair.

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

Le niveau I comprend: Air BC, Air Canada, Les Lignes Aériennes Canadien Pacifique Ltée., Québecair, Pacific Western Airlines et Wardair.

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

TABLE 2.

Passengers Enplaned and Deplaned on Scheduled Unit Toll Services at 30 Selected Canadian Airports. January, February, March and First Quarter 1987 (Preliminary Data).

TABLEAU 2.

Passagers voyageant sur des services à taux unitaires à horaire fixe, embarqués et débarqués à 30 aéroports canadiens. Janvier, février, mars et premier trimestre 1987 (données préliminaires).

Airports - Aéroports	January 1987 Janvier	February 1987 Février	March 1987 Mars	First Quarter 1987 Premier trimestre	% Change First Quarter 1987/1986 Variation en % Premier trimestre
Calgary International ALTA-ALB	279,680	287,985	330,679	898,344	7.4
Charlottetown PEI-ÎPÉ	6,293	6,546	9,240	22,079	-34.3
Edmonton International ALTA-ALB	132,324	132,738	159,548	424,610	-1.6
Edmonton Municipal ALTA-ALB	54,122	57,187	65,900	177,209	2.9
Fort St. John BC-CB	10,384	10,756	12,248	33,388	-10.2
Fredericton NB	10,841	11,818	14,180	36,839	-8.8
Gander International NFLD-TN	4,067	3,939	5,387	13,393	-46.8
Halifax International NS-NÉ	111,694	115,541	143,326	370,561	-5.5
Kamloops BC-CB	5,416	5,853	7,046	18,315	-29.4
Kelowna BC-CB	25,282	26,775	29,672	81,729	-8.8
Lester B. Pearson International ONT	1,145,164	1,114,092	1,348,373	3,607,629	9.9
Mirabel International QUE-QUÉ	99,722	85,209	104,403	289,334	-8.9
Moncton NB	12,312	12,354	15,185	39,851	-21.4
Montréal International QUE-QUÉ	410,371	421,481	501,344	1,333,196	2.6
Ottawa International ONT	146,383	153,743	179,550	479,676	5.8
Prince George BC-CB	15,625	16,460	18,906	50,991	-4.3
Québec QUE-QUÉ	29,950	33,487	36,612	100,049	-21.6
Regina SASK	45,624	46,917	53,891	146,432	3.0
Saint John NB	11,952	12,150	16,855	40,957	-12.5
Saskatoon SASK	44,153	46,379	52,110	142,642	7.9
Sault Ste Marie ONT	10,270	11,134	12,832	34,236	-31.3
Sept-Iles QUE-QUÉ	9,450	8,635	10,259	28,344	-6.1
St. Johns NFLD-TN	30,136	27,496	35,536	93,168	-12.4
Sudbury ONT	9,678	10,001	11,420	31,099	3.5
Sydney NS-NÉ	4,152	16,821	5,758	16,731	-52.7
Thunder Bay ONT	30,574	32,870	39,557	103,001	9.1
Vancouver International BC-CB	456,862	440,612	544,169	1,441,643	8.2
Victoria International BC-CB	9,095	10,249	12,943	32,287	-0.5
Windsor ONT	17,382	18,727	20,401	56,510	-0.9
Winnipeg International MAN	151,158	149,730	176,118	477,006	-1.2
Total of above airports/Total pour les aéroports ci-dessus	3,330,116	3,317,685	3,973,448	10,621,249	3.7

Preliminary airport activity data indicate that 10.6 million passengers, travelling on scheduled unit toll services, enplaned and deplaned at 30 selected Canadian airports during the first quarter of 1987, up 3.7% from the 10.2 million passengers recorded last year.

Despite this increase, 20 of these 30 airports recorded decreases in scheduled passenger traffic for the first quarter of 1987 relative to the first quarter of 1986. The decreases ranged from 0.5% at Victoria International to 52.7% at Sydney. The decrease at Sydney is attributable to carriers not covered in this survey, performing services previously operated by participating carriers.

Of the 10 airports showing increases in scheduled passenger traffic, the gains ranged from 2.6% at Montréal International to 9.9% at Lester B. Pearson International.

For additional information order the Air Carrier Traffic at Canadian Airports - Monthly Summary Report ($15.00/180.00) available from the Aviation Statistics Centre or contact Ms. K. Davidson (819-997-1386).

Les données provisoires sur l'activité aéroportuaire indiquent que 10.6 millions de passagers, voyageant sur des services à taux unitaires à horaire fixe, embarquaient et débarquaient à une sélection de 30 aéroports canadiens pendant le premier trimestre de 1987; une hausse de 3.7% par rapport aux 10.2 millions de passagers rapportés l'année dernière.

Malgré cette augmentation, 20 des 30 aéroports enregistraient des baisses de trafic de passagers à horaire fixe au premier trimestre de 1987 par rapport au premier trimestre de 1986. Les baisses s'échelonnaient de 0.5% à l'aéroport international de Victoria à 52.7% à Sydney. La baisse du volume de passagers enregistré à Sydney est attribuable au fait que les transporteurs qui ne font pas partie de l'enquête opèrent des services exploités auparavant par des transporteurs participants.

Les hausses de trafic rapportées aux 10 autres aéroports s'échelonnaient de 2.6% à l'aéroport international de Montréal à 9.9% à l'aéroport international Lester B. Pearson.

Pour plus d'information, commander le Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens - sommaire mensuel ($15.00/180.00) disponible du Centre des statistiques de l'aviation ou veuillez communiquer avec M. J.M. Burchell (819-997-0198).

Local Carriers
Non-Scheduled Unit Toll Services
Passenger Traffic, Annual 1986 (Preliminary Data)

Passenger traffic on local carrier non-scheduled unit toll services increased by more than 30% for the second year in a row. Table 3.1 details the sectorial distribution of the traffic. While the intraprovincial traffic remains predominant, interprovincial traffic more than doubled during 1986. This increase was concentrated within the Maritime provinces and between Ontario and Quebec.

Air Nova, Air Atlantic and Air Bras D'Or, new carriers in 1986, were responsible for all of the increases between New Brunswick, Nova Scotia, Newfoundland and Prince Edward Island. Nordair Metro, City Express and Air Ontario registered large increases in traffic between Ontario and Quebec.

Transporteurs locaux
Services non-réguliers à taux unitaires
Trafic des passagers, annuel 1986 (données préliminaires)

Le trafic des passagers voyageant sur des services non-réguliers à taux unitaires opérés par des transporteurs locaux augmentait de plus de 30% pour la deuxième année consécutive. Le tableau 3.1 montre la distribution sectorielle du trafic. Quoique le trafic intraprovincial demeure prédominant, le trafic interprovincial a plus que doublé en 1986. Cette augmentation s'appliquait principalement aux Provinces maritimes et entre l'Ontario et le Québec.

La présence des nouveaux transporteurs aériens Air Nova, Air Atlantic et Air Bras d'Or explique les hausses de trafic entre le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Ecosse, Terre-Neuve et l'Ile-du-Prince-Edouard. Nordair Metro et City Express enregistraient des augmentations substantielles de trafic entre l'Ontario et le Québec.

TABLE 3.1

Local Carriers
Non-Scheduled Unit Toll Services
Passengers by Sector of Operation, Annual 1986 (Preliminary Data)

TABLEAU 3.1

Transporteurs locaux
Services non-réguliers à taux unitaires
Passagers par secteur d'opération, annuel 1986 (données préliminaires)

Sector of Operation	Total Outbound and Inbound Passengers Nombre total de passagers entrant et sortant			Percentage Share of Total Pourcentage du total		Secteur d'opération
	1986	1985	% Change 1986/1985 Variation en %	1986	1985	
	('000)	('000)				
Domestic -Intraprovincial	5,586.4	4,363.7	28.0	79.9	84.3	Intérieur -intraprovincial
Domestic -Interprovincial	1,003.8	464.0	116.3	14.4	9.0	Intérieur -interprovincial
Transborder/ -International	399.5	349.4	14.3	5.7	6.7	Transfrontalier/ international
Total	6,989.7	5,177.1	35.0	100.0	100.0	Total

Table 3.2 presents a disaggregation of the data by province or territory of origin or destination, while Table 3.3 displays passenger volumes by site for sites with more than 30,000 passengers in 1986.

According to the data presented in Table 3.2, the top two provinces (Ontario and British Columbia) together accounted for more than 60% of the total traffic for the third consecutive year. In 1984, they accounted for 61.4%, in 1985, 66.0% and in 1986, 63.9% of the total traffic. Prince Edward Island (serviced by Air Nova, Air Atlantic and Air Bras D'Or) appears for the first time in 1986. Table 3.2 shows considerable variation among the provinces and territories in the percent changes between 1985 and 1986.

Le tableau 3.2 représente une désagrégation des statistiques par province ou territoire d'origine/destination, tandis que le tableau 3.3 reflète les volumes de passagers par site, pour les sites dont le volume était supérieur à 30,000 passagers en 1986.

Selon les données du tableau 3.2, les deux provinces au premier rang (l'Ontario et la Colombie Britannique) se partagent plus de 60% du trafic total pour la troisième année consécutive. En 1984, ils se partagaient 61.4% des passagers, en 1985, 66.0% et en 1986, 63.9% du trafic total. L'Île-du-Prince-Edouard (desservie par Air Nova, Air Atlantic et Air Bras d'Or) paraissait pour la première fois en 1986. Le tableau 3.2 montre des écarts considérables entre les provinces et les territoires concernant les variations du trafic entre 1985 et 1986.

It should be recognized that the growth shown partly results from the performance of services previously operated by carriers that report on other traffic surveys conducted by the Aviation Statistics Centre. For example, many of the services undertaken by Nordair Metro and Quebec Aviation were previously operated by Nordair and Quebecair.

The only province or territory experiencing a decline in 1986 was the Yukon Territory. The two carriers serving points in the Yukon reduced traffic at all sites except for Dawson, Y.T.

L'accroissement observé résulte de l'exploitation de services opérés au préalable par des transporteurs faisant partie d'autres enquêtes sur le trafic aérien menées par le Centre des statistiques de l'aviation. Par exemple, Nordair Metro et Québec Aviation se sont accaparés plusieurs services opérés auparavant par Nordair et Québecair.

Le territoire du Yukon subissait la seule diminution de trafic en 1986. Le volume de trafic diminuait à tous les points sauf à Dawson, T.Y. pour les transporteurs desservant le Yukon.

TABLE 3.2

Local Carriers
Non-Scheduled Unit Toll Services
Passengers by Province or Territory, Annual
1986 (Preliminary Data)

TABLEAU 3.2

Transporteurs locaux
Services non-réguliers à taux unitaires
Nombre de passagers par province ou territoire, annuel
1986 (données préliminaires)

Province/Territory of Origin/Destination	Total Outbound and Inbound Passengers Nombre total de passagers entrant et sortant 1986	1985	% Change 1986/1985 Variation en %	Province/territoire d'origine/destination
NEWFOUNDLAND	193,269	73,478	163.0	TERRE-NEUVE
NOVA SCOTIA	219,621	12,643	1,637.1	NOUVELLE-ÉCOSSE
NEW BRUNSWICK	96,158	682	13,999.4	NOUVEAU-BRUNSWICK
PRINCE EDWARD ISLAND	19,965	0	...	ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD
QUEBEC	653,724	393,867	66.0	QUÉBEC
ONTARIO	2,169,298	1,845,868	17.5	ONTARIO
MANITOBA	276,447	243,972	13.3	MANITOBA
SASKATCHEWAN	122,886	114,673	7.2	SASKATCHEWAN
ALBERTA	666,308	657,193	1.4	ALBERTA
BRITISH COLUMBIA	2,300,229	1,570,698	46.4	COLOMBIE BRITANNIQUE
YUKON TERRITORY	12,176	19,360	-37.1	TERRITOIRE DU YUKON
NORTHWEST TERRITORIES	259,606	244,654	6.1	TERRITOIRES DU NORD-OUEST
TOTAL CANADA	6,989,687	5,177,088	35.0	TOTAL CANADA

Passenger site summary statistics displayed in the above Tables are compiled from Air Transport Committee Statement 4(II,III, IV,F) "System Origin and Destination Report" which is filed with the Aviation Statistics Centre by domestic Level II, III and IV carriers operating class 2, 3, 9-2, 9-3 services and foreign carriers operating class 9-2, 9-3 services.

It should be noted that because the data are reported on the basis of system origin and destination, intraline connections are not reflected in the data and, as such, actual activity at specific sites may, in some cases, be understated.

For further information, please contact Ms. C. Walsh (819-997-6173).

Les tableaux ci-dessus présentent des données sommaires d'origine et de destination de réseaux. Les données proviennent de l'État 4(II,III,IV,F) du Comité des transports aériens "Origine et destination des passagers du réseau" dans le cadre d'une enquête menée par le Centre des statistiques de l'aviation auprès des transporteurs canadiens de niveaux II, III, et IV (pour leurs services de classe 2, 3, 9-2 et 9-3) et des transporteurs étrangers opérant des services de classe 9-2 et 9-3.

En raison de la base conceptuelle de l'enquête (origine et destination du réseau) les chiffres qui apparaissent dans les tableaux ne tiennent pas compte des correspondances à l'intérieur du réseau du transporteur. Il se peut, donc, que l'activité aéroportuaire à certains sites soit sous-évaluée.

Pour des renseignements supplémentaires, veuillez communiquer avec M. J.M. Burchell (819-997-0198).

TABLE 3.3

Local Carriers
Non-Scheduled Unit Toll Services
Site Summary Statistics, Annual 1986 (Preliminary Data)

TABLEAU 3.3

Transporteurs locaux
Services non-réguliers à taux unitaires
Données sommaires par site, annuel 1986 (données préliminaires)

Rank / Rang	Site	Total Outbound and Inbound Passengers / Nombre total de passagers entrant et sortant 1986	1985	Percentage Change 1986/1985 / Variation en Pourcentage
10	Calgary, ALTA-ALB(1)	149,226	142,391	4.8
23	Campbell River, BC-CB	64,516	31,826	102.7
28	Castlegar, BC-CB	47,797	18,634	156.5
39	Comox, BC-CB	31,887	27,657	15.3
7	Edmonton, ALTA-ALB(2)	197,673	180,259	9.6
22	Grande Prairie, ALTA-ALB	69,238	68,203	1.5
9	Halifax, NS-NÉ	172,600	10,203	1,591.7
18	Kamloops, BC-CB	77,693	31,816	144.2
15	Kelowna, BC-CB	93,422	28,168	231.7
14	Lethbridge, ALTA-ALB	101,097	96,856	4.4
8	London, ONT	191,446	190,822	0.3
29	Medicine Hat, ALTA-ALB	46,281	47,254	-2.1
30	Moncton, NB	45,363	0	...
6	Montréal, QUE-QUÉ(3)	299,727	144,608	107.3
17	Nanaimo, BC-CB(4)	80,591	92,366	-12.8
37	North Bay, ONT	33,376	26,066	28.0
4	Ottawa, ONT(1)	359,436	301,057	19.4
40	Port Hardy, BC-CB	30,453	34,173	-10.9
38	Powell River, BC-CB	33,074	26,561	24.5
35	Prince Rupert, BC-CB	40,202	42,791	-6.1
11	Québec, QUE-QUÉ	104,384	32,258	223.6
31	Regina, SASK(5)	44,438	40,124	10.8
34	Sarnia, ONT	41,600	52,134	-20.2
27	Saskatoon, SASK(5)	53,864	45,888	17.4
25	Sault Ste. Marie, ONT	54,890	22,919	139.5
36	Sioux Lookout, ONT	36,457	33,179	8.1
24	St. John's, NFLD-TN	60,357	13,835	336.3
16	Sudbury, ONT	81,732	80,377	1.7
32	Sydney, NS-NÉ	44,136	1,777	2,383.7
33	Thompson, MAN	42,363	31,415	34.9
12	Thunder Bay, ONT	102,449	79,630	28.7
19	Timmins, ONT	77,532	73,127	6.0
5	Toronto Island, ONT	308,041	165,709	85.9
3	Toronto, ONT(1)	477,955	442,467	8.0
1	Vancouver, BC-CB(1)	972,333	600,299	62.0
20	Vancouver Harbour, BC-CB	77,327	76,707	0.8
2	Victoria, BC-CB	499,716	317,444	57.4
21	Victoria Harbour, BC-CB	71,707	65,010	10.3
13	Winnipeg, MAN(1)	102,103	91,217	11.9
26	Yellowknife, NWT-TNO	54,301	42,771	27.0
	TOTAL ABOVE AIRPORTS/ TOTAL AÉROPORTS CI-DESSUS	5,456,867	3,847,998	41.8
	OTHERS/AUTRES	1,532,820	1,329,090	15.3
	GRAND TOTAL	6,989,687	5,177,088	35.0

1. Data are for the international airport at the respective sites.
2. Data are for Edmonton Municipal airport and Edmonton International.
3. Montréal includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International.
4. Nanaimo includes Nanaimo Harbour.
5. Data for Regina and Saskatoon exclude class 9-2 service by Frontier Airlines as this service is reported in the Airport Activity Statistics for Mainline Unit Toll and International Scheduled Services.

1. Les données se réfèrent à l'aéroport international du site en question.
2. Les données se réfèrent à l'aéroport municipal d'Edmonton et à l'aéroport international d'Edmonton.
3. Montréal comprend les aéroports internationaux de Montréal (Dorval) et Mirabel.
4. Nanaimo comprend Nanaimo Harbour.
5. Les données pour Regina et Saskatoon excluent le service de classe 9-2 de Frontier Airlines; ce service est rapporté dans les statistiques portant sur l'activité aéroportuaire pour les services à taux unitaires (lignes principales et services internationaux).

Special Review: Air Carrier Fare Basis Statistics - 1986 (Preliminary Estimates)

This review presents preliminary estimates for 1986 on fare type utilization. These estimates are for passenger carriage on scheduled services operated within Canada by Level I carriers.[1] Part I provides quarterly and annual estimates by fare type and traffic category. It also focuses on the use of discount fares and provides a comparison with 1985. Part II illustrates quarterly trends for the period 1983-1986 in the utilization of discounted air fares. Part III shows quarterly trends in average fares for both the "regulated" and "deregulated" zones.

I. Estimates and Discount Fare Utilization

While a new legislative and policy framework in the air transport industry has just received Royal Assent (August 1987), it is possible to discern that the initial impact of the policy revisions has led in the short-term to the widespread use of discount fares in Canada.

Indeed, as indicated in Table 4.1, 57.9% of passengers carried on domestic scheduled services travelled on some form of discount ticket in 1986, up from 53.4% in 1985.[2] In 1983, 45.1% of the travellers flew on discount rates. In terms of passenger-kilometres, discount fares accounted for 63.9% of total volume in 1986, up fom 60.2% in 1985 (see Table 4.2).

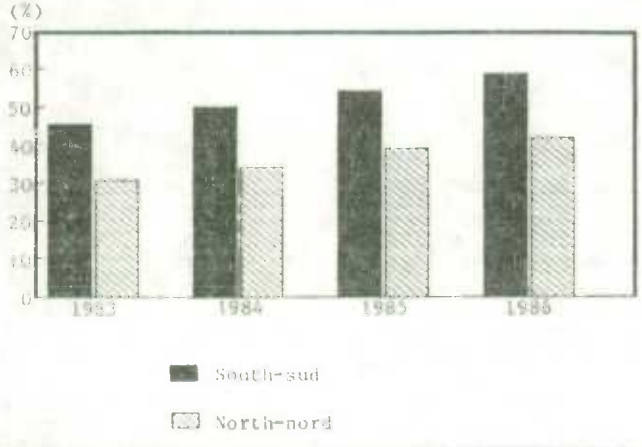
At a more disaggregate level, Figures 4.1.1 and 4.1.2 illustrate trends in discount carriage from a geographical perspective, namely the southern and northern sectors.[3]

Figure 4.1

Discount Fare Traffic in Canada by Sector, 1983-1986

Figure 4.1.1

Passengers
Passagers



Revue spéciale: Statistiques sur la base tarifaire des transporteurs aériens - 1986 (estimations préliminaires)

Cette revue présente des estimations préliminaires pour 1986 sur la répartition tarifaire pour les services aériens intérieurs à horaire fixe exploités par les transporteurs de niveau I.[1] La première partie présente des estimations trimestrielles et annuelles par groupe tarifaire et catégorie de trafic. Elle établit également une comparaison du taux d'utilisation des tarifs réduits entre 1985 et 1986. La deuxième partie illustre les tendances trimestrielles pour la période 1983-1986 dans l'utilisation des tarifs aériens réduits. La troisième partie montre les tendances trimestrielles des tarifs moyens dans les zones "réglementée" et "déréglementée".

I. Estimations et utilisation des tarifs réduits

Alors qu'un nouveau cadre législatif et politique dans l'industrie du transport aérien vient de recevoir la sanction royale (août 1987), il est possible de discerner que les premières conséquences des révisions à la politique aérienne canadienne se sont traduites dans le court-terme par la généralisation des tarifs réduits.

En effet, tel qu'indiqué au tableau 4.1, 57.9% des passagers transportés par les services intérieurs à horaire fixe ont profité d'une forme quelconque des tarifs réduits au cours de 1986, en regard de 53.4% en 1985.[2] En 1983, 45.1% des passagers ont payé des tarifs réduits. Mesuré en passagers-kilomètres, le volume de transport de passagers utilisant des tarifs réduits représentait 63.9% du volume total en 1986, comparativement à 60.2% en 1985 (voir tableau 4.2).

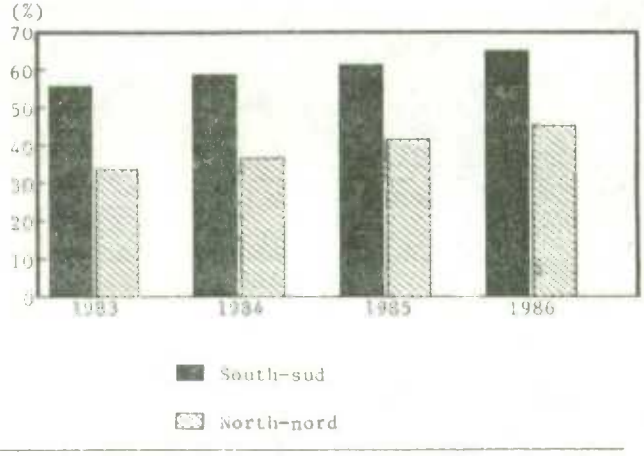
Dans une présentation plus détaillée, les figures 4.1.1 et 4.1.2 illustrent les tendances au niveau des tarifs réduits d'un point de vue géographique, à savoir les secteurs sud et nord.[3]

Figure 4.1

Trafic des tarifs réduits au Canada par secteur, 1983-1986

Figure 4.1.2

Passenger-kilometres
Passagers-kilomètres



(See Explanatory Notes at end of text.)

(Voir notes explicatives à la fin du texte.)

TABLE 4.1

Air Carrier Fare Basis Statistics - Scheduled Services, Level I Carriers
Domestic Passengers: Distribution by Fare Type Group & Traffic Category
1986 (Preliminary Estimates).

TABLEAU 4.1

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
1986 (données préliminaires).

	PASSENGERS PASSAGERS	% DISTRIBUTION BY FARE TYPE GROUP RÉPARTITION PAR GROUPE TARIFAIRE %			
	000'S	FULL FARE PLEIN TARIF	DISCOUNTED FARE TARIF RÉDUIT	OTHER AUTRE	
TOTAL DOMESTIC					**TOTAL SECTEUR INTÉRIEUR**
First Quarter	3,569.9	42.4	54.8	2.7	Premier trimestre
Second Quarter	3,956.1	40.4	56.4	3.3	Deuxième trimestre
Third Quarter	4,421.9	30.1	66.4	3.5	Troisième trimestre
Fourth Quarter	3,622.5	43.1	52.2	4.7	Quatrième trimestre
Annual	15,570.5	38.6	57.9	3.6	Annuel
TOTAL SOUTHERN SERVICES					TOTAL SERVICES SECTEUR DU SUD
First Quarter	3,388.3	41.6	55.6	2.8	Premier trimestre
Second Quarter	3,777.7	39.5	57.1	3.4	Deuxième trimestre
Third Quarter	4,209.9	29.1	67.3	3.6	Troisième trimestre
Fourth Quarter	3,452.3	42.3	52.9	4.8	Quatrième trimestre
Annual	14,828.1	37.7	58.7	3.7	Annuel
SOUTHERN SERVICES (SHORT-HAUL)					SERVICES SECTEUR DU SUD (COURT-COURRIER)
First Quarter	1,858.1	48.2	49.0	2.9	Premier trimestre
Second Quarter	1,885.0	47.1	49.6	3.4	Deuxième trimestre
Third Quarter	1,907.9	37.0	59.0	4.0	Troisième trimestre
Fourth Quarter	1,828.8	49.5	45.0	5.5	Quatrième trimestre
Annual	7,479.8	45.4	50.7	3.9	Annuel
SOUTHERN SERVICES (LONG-HAUL)					SERVICES SECTEUR DU SUD (LONG-COURRIER)
First Quarter	1,530.2	33.7	63.6	2.7	Premier trimestre
Second Quarter	1,892.6	32.1	64.5	3.4	Deuxième trimestre
Third Quarter	2,302.0	22.6*	74.2	3.3	Troisième trimestre
Fourth Quarter	1,623.5	34.2	61.8	3.9	Quatrième trimestre
Annual	7,348.3	29.9	66.7	3.4	Annuel
NORTHERN SERVICES					SERVICES SECTEUR DU NORD
First Quarter	181.7	57.5	41.0	1.5*	Premier trimestre
Second Quarter	178.5	57.5	41.3	1.3*	Deuxième trimestre
Third Quarter	212.0	50.8	47.9	1.3*	Troisième trimestre
Fourth Quarter	170.3	58.4	37.9	**	Quatrième trimestre
Annual	742.4	55.8	42.3	1.9*	Annuel

. 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 20; estimates marked with an "*" should be used with some caution. "**" indicates a coefficient of variation more than 20.

. 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 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 20; les estimations mises en évidence par un "*" devraient être utilisées avec circonspection. "**" indique un coefficient de variation supérieur à 20.

. Dû au 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 additionel du système d'allocation des codes tarifaires.

TABLE 4.2

Air Carrier Fare Basis Statistics - Scheduled Services, Level I Carriers
Domestic Passenger-Kilometres: Distribution by Fare Type Group & Traffic Category
1986 (Preliminary Estimates).

TABLEAU 4.2

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
1986 (données préliminaires).

	PASSENGER-KILOMETRES / PASSAGERS-KILOMÈTRES	% DISTRIBUTION BY FARE TYPE GROUP / RÉPARTITION PAR GROUPE TARIFAIRE %			
	000 000'S	FULL FARE / PLEIN TARIF	DISCOUNTED FARE / TARIF RÉDUIT	OTHER / AUTRE	
TOTAL DOMESTIC					**TOTAL SECTEUR INTÉRIEUR**
First Quarter	3,913.2	37.0	60.1	2.9	Premier trimestre
Second Quarter	4,789.4	34.3	62.2	3.5	Deuxième trimestre
Third Quarter	5,709.2	24.6	71.9	3.5	Troisième trimestre
Fourth Quarter	4,075.3	37.4	58.3	4.3	Quatrième trimestre
Annual	18,487.2	32.6	63.9	3.6	Annuel
TOTAL SOUTHERN SERVICES					TOTAL SERVICES SECTEUR DU SUD
First Quarter	3,746.0	36.2	60.9	2.9	Premier trimestre
Second Quarter	4,618.5	33.6	62.8	3.6	Deuxième trimestre
Third Quarter	5,491.6	23.7	72.7	3.6	Troisième trimestre
Fourth Quarter	3,917.7	36.7	59.0	4.3	Quatrième trimestre
Annual	17,773.8	31.8	64.7	3.6	Annuel
SOUTHERN SERVICES (SHORT-HAUL)					SERVICES SECTEUR DU SUD (COURT-COURRIER)
First Quarter	839.4	46.3	50.7	2.9	Premier trimestre
Second Quarter	868.6	45.2	51.3	3.4	Deuxième trimestre
Third Quarter	905.5	35.4	60.5	4.1	Troisième trimestre
Fourth Quarter	853.1	47.4	47.1	5.5	Quatrième trimestre
Annual	3,466.5	43.5	52.5	4.0	Annuel
SOUTHERN SERVICES (LONG-HAUL)					SERVICES SECTEUR DU SUD (LONG-COURRIER)
First Quarter	2,906.7	33.3	63.8	2.9	Premier trimestre
Second Quarter	3,749.9	30.9	65.5	3.6	Deuxième trimestre
Third Quarter	4,586.1	21.3*	75.2	3.5	Troisième trimestre
Fourth Quarter	3,064.6	33.7	62.4	3.9	Quatrième trimestre
Annual	14,307.3	28.9	67.6	3.5	Annuel
NORTHERN SERVICES					SERVICES SECTEUR DU NORD
First Quarter	167.2	55.0	43.2	1.8*	Premier trimestre
Second Quarter	170.9	54.1	44.5	1.4*	Deuxième trimestre
Third Quarter	217.7	47.5	50.9	1.5*	Troisième trimestre
Fourth Quarter	157.6	54.0	40.3	**	Quatrième trimestre
Annual	713.4	52.3	45.2	**	Annuel

. 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 20; estimates marked with an "*" should be used with some caution. "**" indicates a coefficient of variation more than 20.

. 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 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 20; les estimations mises en évidence par un "*" devraient être utilisées avec circonspection. "**" indique un coefficient de variation supérieur à 20.

. DÛ au 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 additionel du système d'allocation des codes tarifaires.

TABLE 4.3

Air Carrier Fare Basis Statistics - Discount Carriage
1985, 1986 (Preliminary Estimates)
Significance of Differences Between Proportions.

TABLEAU 4.3

Statistiques sur la base tarifaire des transporteurs aériens - Trafic utilisant des tarifs réduits
1985, 1986 (données préliminaires)
Signification des différences entre les proportions.

PERCENTAGE OF DISCOUNT CARRIAGE					POURCENTAGE DU TRAFIC UTILISANT DES TARIFS RÉDUITS				
	PASSENGERS . PASSAGERS				PASSENGER-KILOMETRES . PASSAGERS-KILOMÈTRES				
	1986	1985	SIGNIFICANCE SIGNIFICATION		1986	1985	SIGNIFICANCE SIGNIFICATION		
TOTAL DOMESTIC									**TOTAL SECTEUR INTÉRIEUR**
First Quarter	54.8	49.3			60.1	55.3			Premier trimestre
Second Quarter	56.4	50.7	&&	**	62.2	58.0	&&	**	Deuxième trimestre
Third Quarter	66.4	57.1	&&	**	71.9	64.7	&&	**	Troisième trimestre
Fourth Quarter	52.2	55.9			58.3	61.6			Quatrième trimestre
Annual	57.9	53.4	&&	**	63.9	60.2	&&	**	Annuel
TOTAL SOUTHERN SERVICES									TOTAL SERVICES SECTEUR DU SUD
First Quarter	55.6	50.1			60.9	56.1			Premier trimestre
Second Quarter	57.1	51.3	&&	**	62.8	58.7	&&	**	Deuxième trimestre
Third Quarter	67.3	57.9	&&	**	72.7	65.6	&&	**	Troisième trimestre
Fourth Quarter	52.9	56.7			59.0	62.4			Quatrième trimestre
Annual	58.7	54.1	&&	**	64.7	61.0	&&	**	Annuel
SOUTHERN SERVICES (SHORT-HAUL)									SERVICES SECTEUR DU SUD (COURT-COURRIER)
First Quarter	49.0	43.9			50.7	45.5			Premier trimestre
Second Quarter	49.6	42.8	&&	**	51.3	44.8	&&	**	Deuxième trimestre
Third Quarter	59.0	47.5	&&	**	60.5	49.3	&&	**	Troisième trimestre
Fourth Quarter	45.0	48.7			47.1	50.4			Quatrième trimestre
Annual	50.7	45.7	&&	**	52.5	47.5	&&	**	Annuel
SOUTHERN SERVICES (LONG-HAUL)									SERVICES SECTEUR DU SUD (LONG-COURRIER)
First Quarter	63.6	58.1		*	63.8	59.3			Premier trimestre
Second Quarter	64.5	61.1	&&	**	65.5	62.3	&&	**	Deuxième trimestre
Third Quarter	74.2	67.9	&&	**	75.2	69.2	&&	**	Troisième trimestre
Fourth Quarter	61.8	65.7			62.4	65.6			Quatrième trimestre
Annual	66.7	63.6	&&	**	67.6	64.5	&&	**	Annuel
NORTHERN SERVICES									SERVICES SECTEUR DU NORD
First Quarter	41.0	36.2			43.2	38.6		*	Premier trimestre
Second Quarter	41.3	39.3			44.5	41.4			Deuxième trimestre
Third Quarter	47.9	42.3	&&	**	50.9	44.9	&&	**	Troisième trimestre
Fourth Quarter	37.9	39.6			40.3	41.0			Quatrième trimestre
Annual	42.3	39.5	&	*	45.2	41.7	&&	**	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 $z = \frac{P_t - P_{t-1}}{P_{t-1}}$ for absolute and relative 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.

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 et relatives, respectivement. Dans les deux cas, le test de l'hypothèse nulle est $z = 0$. Sous l'hypothèse d'une répartion 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.

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

In the southern sector, in 1986, 58.7% of passenger traffic was on discount fares, up from 54.1% in 1985. Comparable figures for 1983 and 1984 were 45.9% and 50.3% respectively. In terms of passenger-kilometres, the proportion of output accounted for by the carriage of discount passengers increased by approximately four percentage points, from 61.0% in 1985 to 64.7% in 1986. In contrast, for northern services, discount passengers amounted to 42.3% of the traffic in 1986, up from 39.5% in 1985. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for northern services increased from 41.7% in 1985 to 45.2% in 1986. In 1983, the corresponding figures were 30.8% for passengers and 33.6% for passenger-kilometres.

It should be noted that, from 1983 to 1986, approximately 97.0% of all passengers who used discount fares were travelling to places in the southern sector. This percentage also applies to passenger-kilometres.

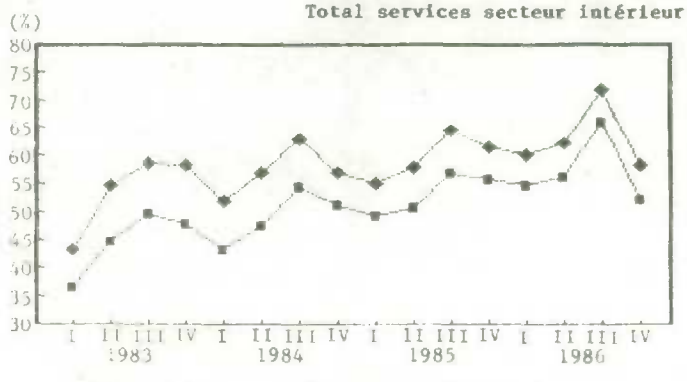
Distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. In 1986, discount carriage on long-haul services in the southern market represented the highest discount utilization with 66.7% of passenger volume and 67.6% of passenger-kilometres; this compares with 50.7% and 52.5% respectively for short-haul. A similar pattern may also be noted in the three previous years.

II. Quarterly Trends in Utilization of Discount Fares

Figure 4.2 shows the quarterly distribution of the utilization of discounted air fares in terms of passengers and passenger-kilometres for total domestic services since 1983.

Figure 4.2

Quarterly Trends in Utilization of Discounted Air Fares
Total Domestic Services



The chart shows marked seasonal variations with an identifiable third quarter peak and a first quarter trough, with the exception of the year 1986, when the trough was reached during the fourth quarter (52.2% of passengers used discount fares in that quarter compared

Dans le secteur sud, en 1986, 58.7% du trafic de passagers a bénéficié de tarifs réduits, soit une augmentation par rapport à 1985 où ce pourcentage était de 54.1%. En 1983 et 1984, ces pourcentages étaient respectivement 45.9% et 50.3%. Sur la base des passagers-kilomètres réalisés, la proportion de la production représentant le transport de passagers utilisant les tarifs réduits s'est accrue approximativement de quatre points de pourcentage, passant de 61.0% en 1985 à 64.7% en 1986. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 42.3% du trafic en 1986, soit 2.8% de plus qu'en 1985. En termes de passagers-kilomètres, le nombre de passagers voyageant à prix réduit dans le nord, est passé de 41.7% en 1985 à 45.2% en 1986. En 1983, les chiffres correspondants étaient de 30.8% pour les passagers et 33.6% pour les passagers-kilomètres.

Il convient de noter qu'entre 1983 et 1986, environ 97.0% de tous les passagers voyageant à prix réduit se déplaçaient entre des villes du secteur sud. Ce pourcentage s'applique également aux passagers-kilomètres.

La distance est un important facteur à considérer dans l'analyse du taux d'utilisation des tarifs réduits. En 1986, pour l'ensemble des parcours de long-courriers dans le marché du sud, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais se chiffrait à 66.7% des passagers et 67.6% des passagers-kilomètres, ce qui représentait le taux d'utilisation le plus élevé des tarifs réduits. Les chiffres correpondants pour les parcours de court-courriers s'établissaient à 50.7% et 52.5%, respectivement. On note une conjoncture analogue au cours des trois années précédentes.

II. Tendances trimestrielles dans l'utilisation des tarifs réduits

La figure 4.2 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.

Figure 4.2

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

Le diagramme montre des variations saisonnières marquées atteignant clairement un sommet au troisième trimestre et un creux au premier trimestre, à l'exception de l'année 1986, alors que le creux fut atteint au cours du quatrième trimestre (52.2% des passagers ont voyagé en utilisant des tarifs réduits au cours de ce trimestre en

to 54.8% in the first quarter). During the third quarter of 1986, a record peak was registered, when 66.4% of passengers travelling on domestic scheduled flights took advantage of some form of discount.

This unprecedented proportion of discount fares in Canada during the third quarter of 1986 can be attributed to two principal factors. First, the increased competition between scheduled carriers (Wardair initiated domestic scheduled services in May 1986), has stimulated the increment of discount fares on high-density routes. Second, the event of EXPO 86 in Vancouver also had a significant impact on the utilization of discount fares.

Figure 4.2 also shows that the relationship between passengers and passenger-kilometres remains relatively constant over time.

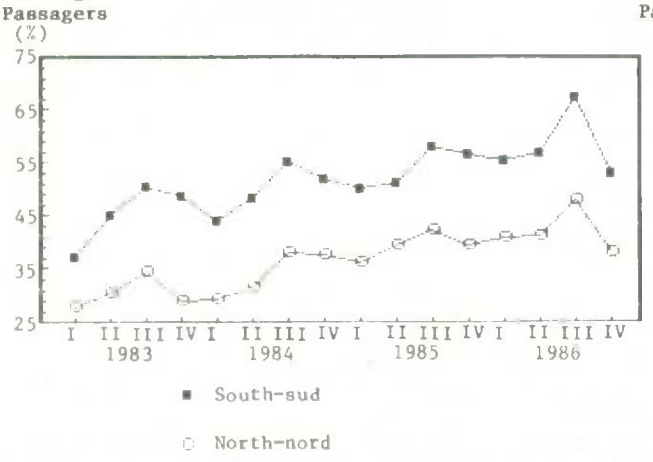
The trends in discount carriage in the southern and northern sectors are shown in Figures 4.3.1 and 4.3.2. The charts show that on a seasonal basis, there has been a continuous increase in the carriage of passengers on discount fares, except for the fourth quarter 1986, when both sectors registered decreases over the fourth quarter of 1985.

Figure 4.3

Quarterly Trends in Utilization of Discounted Air Fares
Total Southern and Northern Services

Figure 4.3.1

Passengers
Passagers



III. Quarterly Trends in Average Fares

This section presents quarterly trends in average fares (all and discount fares[4]) paid by the air passengers on all domestic city-pairs and compares the average fares in the "regulated" and "deregulated" zones since 1983. The average fare is obtained by dividing the Level I carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

The fare basis data indicate that on a seasonal basis, there has been a steady growth (except for two quarters) in average fares (all fares) in Canada from 1983 to 1986.

regard de 54.8% au premier trimestre). Durant le troisième trimestre de 1986, un sommet record fut enregistré, alors que 66.4% des passagers voyageant sur des vols à horaire fixe ont profité des tarifs réduits.

Cette proportion sans précédent de tarifs réduits au Canada au cours du troisième trimestre de 1986 peut s'expliquer par deux facteurs principaux. En premier lieu, la compétition accrue entre les transporteurs à horaire fixe (Wardair a inauguré des services intérieurs à horaire fixe en mai 1986) a stimulé l'accroissement des tarifs réduits sur les routes à forte densité de passagers. En deuxième lieu, l'évènement d'EXPO 86 à Vancouver a eu également un impact significatif sur l'utilisation des tarifs réduits.

La figure 4.2 montre également que le rapport entre les passagers et les passagers-kilomètres reste relativement constant dans le temps.

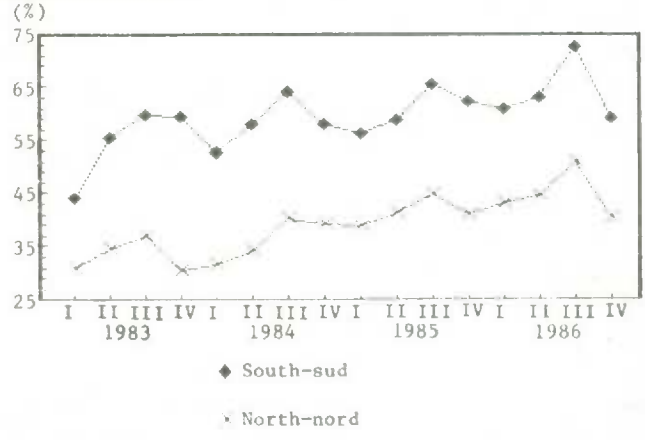
Les tendances au niveau des tarifs réduits dans les secteurs sud et nord sont présentées dans les figures 4.3.1 et 4.3.2. Les diagrammes montrent que sur une base saisonnière, le nombre de passagers utilisant les tarifs réduits a augmenté de façon continue, à l'exception du quatrième trimestre de 1986, alors que les deux secteurs ont accusé des baisses par rapport au quatrième trimestre de 1985.

Figure 4.3

Tendance trimestrielles dans l'utilisation des tarifs aériens réduits
Total services secteurs sud et nord

Figure 4.3.2

Passenger-kilometres
Passagers-kilomètres



III. Tendances trimestrielles des tarifs moyens

Cette section présente les tendances trimestrielles des tarifs moyens (tous les tarifs et les tarifs réduits[4]) payés par les passagers aériens pour l'ensemble des paires de villes et compare les tarifs moyens dans les zones "réglementée" et "déréglementée" depuis 1983. Le tarif moyen est obtenu en divisant les recettes des transporteurs de niveau I par le volume de passagers, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol.

Les données sur la base tarifaire indiquent que sur une base saisonnière, les tarifs moyens (tous les tarifs) au Canada ont augmenté de manière soutenue (excepté pour deux trimestres) entre 1983 et 1986. Au cours du troisième

During the third quarter of 1986, for example, passengers paid an average fare of $140; comparable figures for previous years were $135 in 1985, $125 in 1984 and $126 in 1983. Average discount fares for total domestic services have not followed the same pattern of growth, as in 1984 the quarterly average discount fares decreased compared to 1983; in 1985, however, the downward trend was reversed in each quarter. During the third quarter of 1986, the average discount fare totalled $125; in 1983, it was $111.

A cross-analysis of the average fares, distance and revenue per passenger-kilometre yield (results are not shown), has established that, in a few instances, increases in average fares were partially explained by increases in the average trip length. However, in many cases, it was found that the factor distance had no direct impact on the increase of fares, as the increase in average fares was related to a reduction in the average distance.

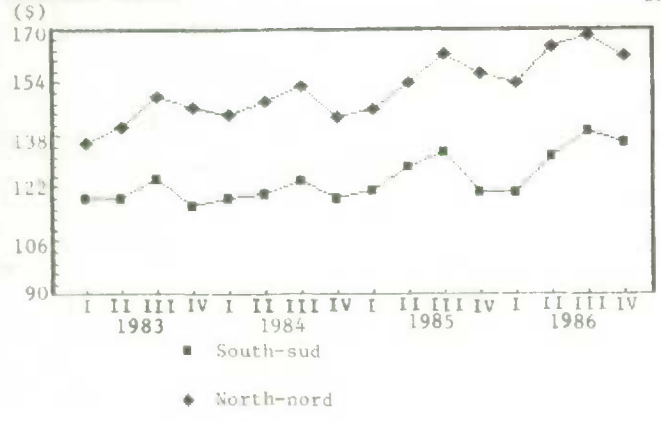
If more and more passengers travelled on discount fares since 1983, the average discount fares in the southern sector have not shown, however, a steady decline during the examined period. With the exception of the first quarter of 1986, when average discount fares decreased from $95 to $91 on a quarter-to-quarter basis, increases were recorded in each quarter since the beginning of 1985. In the third quarter of 1986, the average discount fares rose 7.5% over the same quarter a year earlier to reach $125 (see Figure 4.4).

Figure 4.4

Quarterly Trends in Average Fares
Total Southern and Northern Services

Figure 4.4.1

All Fares
Tous les tarifs



The trend in average discount fares in northern sector follows approximately the same curve as for the southern sector. In the northern sector, the average discount fares increased by 3.1% in the third quarter of 1986 over 1985, to reach a peak of $136.

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

trimestre de 1986, par exemple, les passagers ont payé un tarif moyen de $140; les chiffres comparables pour les années antérieures étaient de $135 en 1985, $125 en 1984 et $126 en 1983. Les tarifs réduits moyens pour le secteur intérieur n'ont pas suivi le même profil de croissance, puisqu'en 1984 les tarifs réduits moyens trimestriels ont diminué par rapport à 1983; en 1985, cependant, cette baisse tendancielle a pris fin dans chaque trimestre. Au cours du troisième trimestre de 1986, le tarif réduit moyen totalisait $125 alors qu'en 1983, il s'élevait à $111.

Une analyse recoupée des tarifs moyens, de la distance et du rapport des recettes par passager-kilomètre (résultats non montrés), a démontré que dans peu de cas, la hausse dans les tarifs moyens s'expliquait partiellement par une augmentation dans la longueur moyenne des voyages. Cependant, dans la plupart des cas, il fut établi que le facteur distance n'avait aucun impact direct sur l'augmentation des tarifs, puisque la hausse dans les tarifs moyens était reliée à une réduction dans la distance moyenne.

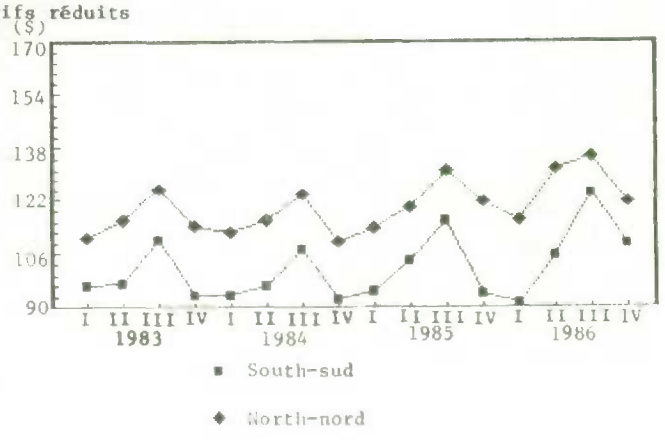
Si de plus en plus de passagers ont bénéficié des tarifs réduits depuis 1983, les tarifs réduits moyens dans le secteur sud n'ont pas connue une baisse soutenue durant la période examinée. Des augmentations dans les tarifs réduits moyens ont été enregistrées à chaque trimestre depuis le début de 1985, à l'exception du premier trimestre de 1986, alors que les tarifs réduits moyens ont diminué de $95 à $91, sur la base d'un trimestre à l'autre. Au cours du troisième trimestre de 1986, les tarifs réduits moyens ont augmenté de 7.5% comparativement au même trimestre une année plus tôt et ont atteint $125 (voir figure 4.4).

Figure 4.4

Tendances trimestrielles des tarifs moyens
Total services secteurs sud et nord

Figure 4.4.2

Discount Fares
Tarifs réduits



La tendance des tarifs réduits moyens dans le secteur nord suit à peu près la même courbe que celle du secteur sud. Dans le secteur nord, les tarifs moyens de ce type ont atteint un sommet de $136 au cours du troisième trimestre de 1986, soit une hausse de 3.1% en regard de 1985.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mlle L. Di Piétro (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, Canadian Pacific Air Lines, 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.

2. For 1986, except for a few instances as noted, all estimates shown can be considered to be reliable from a sampling point of view. Statistically, as indicated in Table 4.3, it has also been established that, at a 90% confidence level, there is significant difference between 1985 and 1986 (annual) estimates in each sector.

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 Air Policy" (1984). 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 has been included in the northern sector since 1985. The southern sector is further sub-divided in SHORT-HAUL (distances of less than 800 kilometres) and LONG-HAUL (distances of 800 kilometres or more).

4. The price of discount fare is calculated as a percentage reduction from the normal full fare regular economy.

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, Les Lignes Aériennes Canadien Pacifique, 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 Nolipix, 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.

2. Pour 1986, sauf dans certains cas tel que noté, toutes les estimations indiquées peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Au terme de la statistique, tel qu'indiqué dans le tableau 4.3, il est également à noter que pour un niveau de signification de 90%, les différences relevées entre les estimations de 1985 et 1986 (annuelles) sont significatives pour chacun des secteurs.

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 Politique Aérienne du Canada" (1984). Le secteur nord se réfère aux services à l'intérieur de la région désignée comme "zone réglementée" ainsi que ceux entre la "zone réglementée" et la "zone libéralisée". 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 depuis 1985. Le trafic du secteur sud est, de plus, réparti entre court-courriers (soit des parcours inférieurs à 800 kilomètres) et long-courriers (des parcours de 800 kilomètres ou plus).

4. Le prix du tarif réduit est calculé comme pourcentage du plein tarif de classe économique.

Published under the authority of the Minister of Supply and Services Canada. Extracts from this publication may be reproduced for individual use without permission provided the source is fully acknowledged. However, reproduction of this publication in whole or in part for purposes of resale or redistribution requires written permission from the Publishing Services Group, Permissions Officer, Canadian Government Publishing Centre, Ottawa, Canada K1A 0S9.

Publication autorisée par le ministre des Approvisionnements et Services Canada. Le lecteur peut reproduire sans autorisation des extraits de cette publication à des fins d'utilisation personnelle à condition d'indiquer la source en entier. Toutefois, la reproduction de cette publication en tout ou en partie à des fins commerciales ou de redistribution nécessite l'obtention au préalable d'une autorisation écrite des Services d'édition, Agent de droit d'auteur, Centre d'édition du gouvernement du Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9.

STATISTICS CANADA LIBRARY
BIBLIOTHÈQUE STATISTIQUE CANADA
1010552775

PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION

Obtainable from Publication Sales, Statistics Canada, Ottawa.

Catalogue

50-002 Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Ten issues/year.

51-002 Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.
51-004 Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.
51-005 Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.
51-204 Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.

51-205 Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.
51-206 Canadian Civil Aviation, A.,Bil.
51-207 Air Charter Statistics, A., Bil.

51-501E Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O.

52-001 Railway Carloadings, M., Bil.
52-003 Railway Operating Statistics, M., Bil.
52-211 Railway Transport in Canada: Commodity Statistics, A., Bil.
52-214 Railway Transport: Railway Commodity Origin and Destination Statistics, A., Bil.
52-215 Railway Transport in Canada: General Statistics, A., Bil.

53-003 Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.

53-215 Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.

53-218 Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.
53-219 Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.
53-222 Trucking in Canada, A., Bil.

54-205 Shipping in Canada, A., Bil.

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

Special Tabulations

Multimodal market data are available for domestic, United States and international areas on a cost-recovery basis.

For further information, contact the Transportation Division of Statistics Canada.

July 1987

DES PUBLICATIONS SONT DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANSPORTS

En vente à Vente des publications, Statistique Canada, Ottawa.

Catalogue

50-002 Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Dix numéros/année.

51-002 Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
51-004 Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
51-005 Trafic des transporteurs aériens aux aéroports Canadiens, T., Bil.
51-204 Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-205 Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États Unis, A., Bil.
51-206 Aviation civile canadienne, A., Bil.
51-207 Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501F L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S.

52-001 Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-003 Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-211 Transport ferroviaire du Canada: Statistiques sur les marchandises, A., Bil.
52-214 Statistiques sur l'origine et la destination des marchandises transportées par chemin de fer, A., Bil.
52-215 Transport ferroviaire du Canada: Statistiques générales, A., Bil.

53-003 Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
53-215 Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218 Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219 Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222 Le camionnage au Canada, A., Bil.

54-205 Le transport maritime au Canada, A., Bil.

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

Tabulations spéciales

Des données combinées du marché pour les territoires canadien, américain et international sont disponibles sur une base de recouvrement des coûts.

Pour obtenir de plus amples renseignements, communiquez avec la Division des transports de Statistique Canada.

Juillet 1987