



Service Bulletin

Aviation Statistics Centre

Transportation Division

Vol. 20, No. 10

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

HIGHLIGHTS

- Preliminary operational data for the first seven months of 1988 show that passenger-kilometres flown on scheduled services by major Canadian air carriers increased by 12.1% over the same period of 1987.
- Total movements at the 60 Transport Canada towered airports rose by 4.8% during the first five months of 1988 compared to the same period in 1987.

SPECIAL RELEASES

- Passenger traffic on commuter and local air carriers for other unit toll services increased by 30.1% in 1987. This marks the third consecutive annual increase since 1985.
- Preliminary data reported by four major Canadian air carriers - Air Canada, Canadian Pacific Air Lines, Pacific Western Airlines and Wardair - indicate that 54.9% of the passengers carried on domestic scheduled services travelled on discount fares during the first three quarters of 1987, down from 59.6% for the corresponding period in 1986.

RECENT RELEASE

- Air Carrier Operations in Canada, October-December, 1987 (Catalogue No 51-002).

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in October, 1988

Bulletin de service

Centre des statistiques de l'aviation

Division des transports

STATISTICS CANADA STATISTIQUE CANADA

OCT 31 1988

LIBRARY BIBLIOTHÈQUE

Vol. 20, N° 10

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

FAITS SAILLANTS

- Les données provisoires sur les services à horaire fixe des principaux transporteurs canadiens indiquent un accroissement de 12.1% du nombre de passagers-kilomètres réalisés pour les sept premiers mois de 1988 par rapport à la même période en 1987.
- Au cours des cinq premiers mois de 1988, les mouvements totaux aux 60 aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont augmenté de 4.8% par rapport à la même période en 1987.

COMMUNIQUÉS SPÉCIAUX

- En 1987, le trafic aérien de passagers voyageant sur d'autres services à taux unitaires opérés par des transporteurs aériens de navette et locaux a augmenté de 30.1%. Cette variation constitue la troisième augmentation annuelle consécutive depuis 1985.
- Selon les données fournies par quatre transporteurs aériens canadiens (Air Canada, Les Lignes Aériennes Canadian Pacifique, Pacific Western Airlines et Wardair) 54.9% des passagers transportés par les services intérieurs à horaire fixe se sont prévalus de tarifs réduits au cours des trois premiers trimestres de 1987, en regard de 59.6% pour la période correspondante en 1986.

MISE EN CIRCULATION RÉCENTE

- Opérations des transporteurs aériens au Canada, Octobre-décembre, 1987 (n° 51-002 au catalogue).

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, octobre 1988

TABLE 1.

Operational and Financial Advance Statistics
for Major Canadian Airlines, Level I, July
1988.

TABLEAU 1.

Statistiques provisoires sur les opérations et les finan-
ces des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau
I, juillet 1988

	July 1988	Percentage Change Over Previous Year	Year-to- Date 1988	Percentage Change Year-to- Date	
	Juillet	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	2,036	2.8	12,615	2.9	Passagers - Taux unitaires
Passengers - Charter	180	12.5	1,827	1.4	Passagers - D'affrètements
Passengers - Total	2,216	3.6	14,442	2.7	Passagers - Total
Passenger-kilometres - Unit Toll	4 974 025	14.2	26 365 140	12.1	Passagers-kilomètres - Taux unitaires
Passenger-kilometres - Charter	658 125	6.4	5 402 778	-0.4	Passagers-kilomètres - D'affrètements
Passenger-kilometres - Total	5 632 150	13.2	31 767 919	9.8	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres - Unit Toll	6 593 963	10.0	37 309 290	7.4	Sièges-kilomètres disponibles - Taux unitaires
Available seat-kilometres - Charter	807 073	7.8	6 868 504	2.0	Sièges-kilomètres disponibles - D'affrètements
Available seat-kilometres - Total	7 401 036	9.8	44 177 794	6.5	Sièges-kilomètres disponibles - Total
Passenger Load Factor - Unit Toll %	75.4	...	70.7	...	Coefficient de remplissage - Taux unitaires %
Passenger Load Factor - Charter %	81.5	...	78.7	...	Coefficient de remplissage - D'affrètements %
Passenger Load Factor - Total %	76.1	...	71.9	...	Coefficient de remplissage - Total %
Goods tonne-kilometres - Unit Toll	113 510	11.1	709 063	9.4	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - Taux unitaires
Goods tonne-kilometres - Charter	5 216	-13.5	34 766	-19.9	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - D'affrètements
Goods tonne-kilometres - Total	118 726	9.7	743 829	7.5	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - Total
Hours Flown	66	0.0	421	0.5	Heures de vol
ALL OPERATIONS					ENSEMBLE DES OPÉRATIONS
Litres of turbo fuel consumed	371 105	8.4	2 221 910	5.8	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres
Financial Statistics	\$'000		\$'000		Statistiques financières
ALL OPERATIONS					ENSEMBLE DES OPÉRATIONS
Operating Revenues - Unit toll	475,568	3.8	2,731,678	7.1	Recettes d'exploitation - Taux unitaires
Operating Revenues - Charter	33,849	-2.8	265,210	-3.6	Recettes d'exploitation - D'affrètements
Total Operating Revenues	511,092	-0.4	3,112,457	5.6	Total des recettes d'explo- itation
Total Operating Expenses	457,455	5.1	3,034,749	11.1	Total des dépenses d'explo- itation
Total Interest Expenses	17,992	19.6	119,501	-2.2	Total des frais d'intérêt

Available on CANSIM: Matrix 385.

Disponible sur CANSIM: Matrice 385.

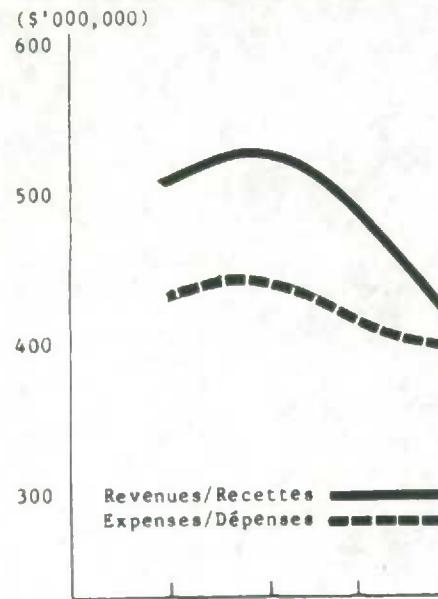
A year-to-date comparison of the Level I figures for July 1988 over July 1987 shows that passengers, goods tonne-kilometres and passenger-kilometres increased by 2.7%, 7.5% and 9.8% respectively.

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 1987, and March 1988.

Canadian Level I air carriers reported a year-to-date operating income of \$77.7 million as of July 1988. For the same period of 1987, these carriers had recorded a \$213.6 million operating income.

Figure 1.1

Comparison of Operating Revenues and Expenses from July 1987 to July 1988.



As of 1988, Level I includes Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair.

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

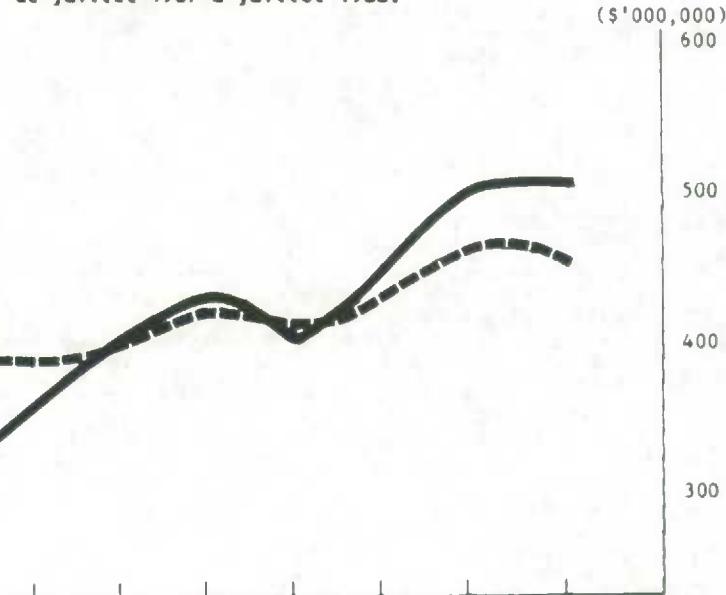
Une comparaison des chiffres pour les sept premiers mois de 1988 par rapport à la même période en 1987 démontre que les passagers, les tonnes-kilomètres de marchandises et les passagers-kilomètres ont augmenté de 2.7%, 7.5% et 9.8% respectivement.

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 1987, et mars 1988.

Les transporteurs aériens canadiens de niveau I ont déclaré un revenu d'exploitation de 77.7 millions de dollars pour les sept premiers mois de 1988. Pour la même période en 1987, ces transporteurs avaient enregistré un revenu opérationnel de 213.6 millions de dollars.

Figure 1.1

Comparaison entre les recettes et dépenses d'exploitation de juillet 1987 à juillet 1988.



A partir de 1988, le niveau I comprend Air Canada, Les Lignes aériennes Canadian International Ltée. et Wardair.

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

TABLE 2.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports. May and Year-to-Date, 1988 (Preliminary Data).

Rank	Airports - Transport Canada Towers	May 1988	% Change	Year-to-	% Change
			May 1988/1987	Date 1988	Year-to- Date 1988/1987
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Mai	Variation en % Mai	Cumulatif	Variation en % Cumulatif
1	Vancouver International BC-CB	29,611	11.9	125,788	9.2
2	Lester B Pearson International ONT	29,501	11.0	137,560	6.1
3	Calgary International ALTA-ALB	18,724	3.5	87,404	10.9
4	St. Hubert QUE-QUE	18,405	43.0	62,066	4.2
5	Toronto/Buttonville ONT	18,055	33.7	63,292	12.7
6	Victoria International BC-CB	18,028	7.9	76,753	2.1
7	Montreal International QUE-QUE	17,784	17.8	78,505	14.9
8	Québec QUE-QUE	16,993	54.1	48,273	0.8
9	Ottawa International ONT	16,209	10.7	69,535	6.6
10	Abbotsford BC-CB	14,433	20.6	65,597	23.5
11	Boundary Bay BC-CB	14,035	12.2	61,524	10.5
12	Winnipeg International MAN	13,713	7.0	62,752	6.2
13	Toronto Island ONT	13,210	-24.7	61,652	-15.8
14	Hamilton City ONT	12,387	8.3	55,334	11.7
15	Edmonton Municipal ALTA-ALB	11,232	-3.6	49,624	4.3
16	Thunder Bay ONT	11,061	17.8	45,742	6.0
17	St. Andrews MAN	10,400	18.9	43,761	20.6
18	Pitt Meadows BC-CB	10,245	-3.6	46,593	1.5
19	London ONT	10,238	15.3	42,328	-3.1
20	Saskatoon SASK	10,127	14.1	49,773	24.9
21	Langley BC-CB	9,930	4.3	52,985	17.6
22	Springbank ALTA-ALB	9,590	-6.9	40,147	-19.3
23	Halifax International NS-NÉ	9,237	27.5	37,280	25.2
24	St. Honoré QUE-QUE	8,904	4.3	24,359	-18.1
25	Oshawa ONT	8,561	5.0	36,906	-1.3
Total of above airports/Aéroports ci-dessus		360,613	11.6	1,525,533	6.3
Total - Transport Canada Towers (60)		527,416	7.1	2,224,303	4.8
Total - Tours de Transports Canada (60)					

Total movements at the 60 Transport Canada towered airports rose by 4.8% during the first five months of 1988 compared to the same period in 1987. Itinerant totals were up 5.9% to 1,369,489 movements while local totals increased by 3.0% over the first five months of 1987 to 854,814 movements.

In May 1988 total movements at all Transport Canada towered airports increased by 7.1% over May 1987. Itinerant movements increased by 7.6% to 323,531 while local movements showed a 6.2% increase to 203,885 when compared to the same month last year.

Vancouver International posted the largest number of movements, for the first time since September 1987, with 29,611 total movements, up 11.9% over May of last year.

For further information, please contact Mr. Bradley Snider (819-997-6195).

TABLEAU 2.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada. Mai et cumulatif, 1988 (données préliminaires).

Rank	Airports - Transport Canada Towers	May 1988	% Change	Year-to-	% Change
			May 1988/1987	Date 1988	Year-to- Date 1988/1987
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Mai	Variation en % Mai	Cumulatif	Variation en % Cumulatif
1	Vancouver International BC-CB	29,611	11.9	125,788	9.2
2	Lester B Pearson International ONT	29,501	11.0	137,560	6.1
3	Calgary International ALTA-ALB	18,724	3.5	87,404	10.9
4	St. Hubert QUE-QUE	18,405	43.0	62,066	4.2
5	Toronto/Buttonville ONT	18,055	33.7	63,292	12.7
6	Victoria International BC-CB	18,028	7.9	76,753	2.1
7	Montreal International QUE-QUE	17,784	17.8	78,505	14.9
8	Québec QUE-QUE	16,993	54.1	48,273	0.8
9	Ottawa International ONT	16,209	10.7	69,535	6.6
10	Abbotsford BC-CB	14,433	20.6	65,597	23.5
11	Boundary Bay BC-CB	14,035	12.2	61,524	10.5
12	Winnipeg International MAN	13,713	7.0	62,752	6.2
13	Toronto Island ONT	13,210	-24.7	61,652	-15.8
14	Hamilton City ONT	12,387	8.3	55,334	11.7
15	Edmonton Municipal ALTA-ALB	11,232	-3.6	49,624	4.3
16	Thunder Bay ONT	11,061	17.8	45,742	6.0
17	St. Andrews MAN	10,400	18.9	43,761	20.6
18	Pitt Meadows BC-CB	10,245	-3.6	46,593	1.5
19	London ONT	10,238	15.3	42,328	-3.1
20	Saskatoon SASK	10,127	14.1	49,773	24.9
21	Langley BC-CB	9,930	4.3	52,985	17.6
22	Springbank ALTA-ALB	9,590	-6.9	40,147	-19.3
23	Halifax International NS-NÉ	9,237	27.5	37,280	25.2
24	St. Honoré QUE-QUE	8,904	4.3	24,359	-18.1
25	Oshawa ONT	8,561	5.0	36,906	-1.3
Total of above airports/Aéroports ci-dessus		360,613	11.6	1,525,533	6.3
Total - Transport Canada Towers (60)		527,416	7.1	2,224,303	4.8
Total - Tours de Transports Canada (60)					

Au cours des cinq premiers mois de 1988 les mouvements totaux aux 60 aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont augmenté de 4.8% par rapport à la même période en 1987. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 1,369,489 soit une hausse de 5.9% par rapport aux cinq premiers mois de 1987 alors que le nombre de mouvements locaux a connu une hausse de 3.0% pour s'établir à 854,814.

Pour le mois de mai 1988 les aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une augmentation de 7.1% par rapport au mois de mai 1987. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 323,531, soit une hausse de 7.6% par rapport au mois de mai 1987 et les mouvements locaux ont augmenté de 6.2% pour atteindre 203,885.

Le nombre de mouvements à l'aéroport international de Vancouver a augmenté de 11.9% par rapport à mai 1987, pour atteindre 29,611, ce qui donne à Vancouver le premier rang pour la première fois depuis septembre 1987.

Pour de plus amples renseignements concernant ce tableau veuillez communiquer avec M. Bradley Snider (819-997-6195).

SPECIAL RELEASE**Commuter and Local Air Carriers****Other Unit Toll Services****Passenger Traffic, Annual 1987 (Preliminary Data).**

Passenger traffic on commuter and local air carriers increased by 30.1% in 1987. This marks the third consecutive annual increase since 1985. Table 3.1 details the sectorial distribution of the traffic. While the intraprovincial sector remains dominant in 1987 after recording an increase of 19.4%, substantial increases were also recorded during 1987 for the transborder/international sector (67.6%) and for the interprovincial sector (73.6%).

The largest increases for the interprovincial traffic were concentrated among the Maritime provinces and between Saskatchewan and Alberta. For the international traffic, some of the largest increases were also recorded within the Maritime provinces, more specifically in New Brunswick and Nova Scotia.

Air Atlantic Ltd. and Air Nova in 1987 were largely responsible for the significant increase in traffic among New Brunswick, Nova Scotia, Newfoundland and Prince Edward Island. Norcanair also registered large increases in traffic between Saskatchewan and Alberta. For the international traffic Air Atlantic Ltd., Air Nova, Eastern Express and Air St. Pierre were the carriers largely responsible for the increase in the Maritime provinces.

TABLE 3.1**Commuter and Local Air Carriers****Other Unit Toll Services****Passengers by Sector of Operation, Annual 1987 (Preliminary Data).**

Sector of Operation	Total Outbound and Inbound Passengers			Percentage Share of Total		Secteur d'opération	
	1987	1986	Nombre total de passagers entrant et sortant Variation en %	% Change 1987/1986			
				1987	1986		
	('000)	('000)					
Domestic							
-Intraprovincial	6,672.6	5,586.4	19.4	73.0	79.6	Intérieur -intraprovincial	
Domestic							
-Interprovincial	1,742.2	1,003.5	73.6	19.1	14.3	Intérieur -interprovincial	
Transborder and International	722.1	430.8	67.6	7.9	6.1	Transfrontalier et international	
Total	9,136.9	7,020.7	30.1	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 volume for the top 40 sites for the year 1987.

COMMUNIQUÉ SPÉCIAL**Transporteurs aériens de navette et locaux****Autres services à taux unitaires****Trafic des passagers, annuel 1987 (données préliminaires).**

En 1987, le trafic aérien de passagers voyageant sur d'autres services à taux unitaires opérés par des transporteurs aériens de navette et locaux a augmenté de 30.1%. Cette variation est la troisième augmentation annuelle consécutive depuis 1985. Le Tableau 3.1 montre la distribution sectorielle de trafic. Bien que le trafic intraprovincial demeure prédominant en 1987 suivant une augmentation de 19.4%, des hausses significatives furent également enregistrées en 1987 dans les secteurs transfrontalier/international (67.6%) et interprovincial (73.6%).

Les hausses les plus significatives pour le trafic interprovincial furent enregistrées dans les Provinces maritimes et entre la Saskatchewan et l'Alberta. En ce qui a trait au trafic international, les plus fortes augmentations ont aussi été enregistrées dans les Provinces maritimes, plus spécialement au Nouveau-Brunswick et en Nouvelle-Écosse.

En 1987, les transporteurs aériens Air Atlantic Ltd. et Air Nova furent en grande partie les responsables des augmentations substantielles du trafic entre le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse, Terre-Neuve et l'Île-du-Prince-Edouard. Norcanair est aussi un transporteur aérien responsable des hausses du trafic entre la Saskatchewan et l'Alberta. Pour le trafic international, les transporteurs aériens Air Atlantic Ltd., Air Nova, Eastern Express et Air St. Pierre sont les principaux responsables de l'augmentation enregistrée dans les Provinces maritimes.

TABLEAU 3.1**Transporteurs aériens de navette et locaux****Autres services à taux unitaires****Passagers par secteur d'opération, annuel 1987 (données préliminaires).**

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, pour les 40 principaux sites pour l'année 1987.

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 fourth consecutive year. In 1984, they accounted for 61.4%, in 1985, 66.0%, in 1986, 63.9% and in 1987, 63.7% of the total traffic. Prince Edward Island (serviced by Air Nova, Air Atlantic Ltd. and Air Bras D'Or) which appeared for the first time in 1986 is the province that registered the largest growth in 1987. The Yukon Territory is the only province or territory that experienced a decline in 1987 (-4.4%) and in 1986 (-37.1%).

TABLE 3.2

**Commuter and Local Air Carriers
Other Unit Toll Services
Passengers by Province or Territory,
Annual 1987 (Preliminary Data)**

Province/Territory of Origin/Destination	Total Outbound and Inbound Passengers		% Change 1987/1986 Variation en %	Province/territoire d'origine/destination
	1987	1986		
NEWFOUNDLAND	357,426	193,207	85.0	TERRE-NEUVE
NOVA SCOTIA	576,494	219,621	162.5	NOUVELLE-ÉCOSSE
NEW BRUNSWICK	169,808	96,158	76.6	NOUVEAU-BRUNSWICK
PRINCE EDWARD ISLAND	83,280	19,965	317.1	ILE-DU-PRINCE-EDOUARD
QUEBEC	918,510	653,449	40.6	QUÉBEC
ONTARIO	2,816,708	2,169,298	29.8	ONTARIO
MANITOBA	331,111	276,447	19.8	MANITOBA
SASKATCHEWAN	191,456	152,981	25.2	SASKATCHEWAN
ALBERTA	759,961	666,308	14.1	ALBERTA
BRITISH COLUMBIA	2,623,126	2,301,494	14.0	COLOMBIE-BRITANNIQUE
YUKON TERRITORY	11,639	12,176	-4.4	TERRITOIRE DU YUKON
NORTHWEST TERRITORIES	297,393	259,606	14.6	TERRITOIRES DU NORD-OUEST
TOTAL CANADA	9,136,912	7,020,710	30.1	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 on Commuter and Local Air Carriers, please contact C. Mamay (819-997-6173).

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 quatrième année consécutive. En 1984, ils se partageaient 61.4% des passagers, en 1985, 66.0%, en 1986, 63.9% et en 1987, 63.7% du trafic total. L'Ile-du-Prince-Edouard (desservie par Air Nova, Air Atlantic Ltd. et Air Bras d'Or) qui paraissait pour la première fois en 1986, est la province qui enregistre en 1987 la plus forte augmentation de trafic aérien. Le territoire du Yukon est le seul qui a subi une diminution de trafic en 1987 (-4.4%) et en 1986 (-37.1%).

TABLEAU 3.2

**Transporteurs aériens de navette et locaux
Autres services à taux unitaires
Nombre de passagers par province ou territoire,
Annuel 1987 (données préliminaires).**

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 sur les transporteurs aériens de navette et locaux, veuillez communiquer avec C. Mamay (819-997-6173).

TABLE 3.3

Commuter and Local Air Carriers
 Other Unit Toll Services
 Site Summary Statistics, Annual 1987
 (Preliminary Data)

Rank Rang	Site	Total Outbound and Inbound Passengers Nombre total de passagers entrant et sortant		% Change 1987/1986 Variation en %
		1987	1986	
9	Calgary, ALTA-ALB(1)	212,278	149,226	42.2
29	Campbell River, BC-CB	74,799	64,516	15.9
31	Castlegar, BC-CB	67,479	47,797	41.2
25	Charlottetown, PEI-IPÉ	83,280	19,965	317.1
33	Deer Lake, NFLD-TN	62,379	28,919	115.7
10	Edmonton, ALTA-ALB(2)	196,143	181,757	7.9
35	Gander, NFLD-TN	58,077	20,630	181.5
24	Grande Prairie, ALTA-ALB	85,074	69,238	22.9
5	Halifax, NS-NÉ	448,728	172,600	160.0
27	Kamloops, BC-CB	75,269	77,693	-3.1
21	Kelowna, BC-CB	96,252	93,422	3.0
19	Lethbridge, ALTA-ALB	100,770	101,097	-0.3
8	London, ONT	262,569	191,446	37.2
40	Medicine Hat, ALTA-ALB	45,175	46,281	-2.4
28	Moncton, NB	75,199	45,363	65.8
39	Montréal Mirabel, QUE-QUÉ	45,936	x	x
6	Montréal Dorval, QUE-QUÉ(3)	405,265	299,452	50.7
23	Nanaimo, BC-CB(4)	86,806	80,591	7.7
34	North Bay, ONT	60,018	33,376	79.8
4	Ottawa, ONT(1)	485,659	359,436	35.1
11	Québec, QUE-QUÉ	156,220	104,384	49.7
30	Regina, SASK(5)	73,849	59,249	24.6
37	Saint John, NB	50,818	23,824	113.3
38	Sarnia, ONT	49,584	41,600	19.2
22	Saskatoon, SASK(5)	94,936	69,148	37.3
20	Sault Ste-Marie, ONT	96,586	54,890	76.0
13	St. John's, NFLD-TN	122,763	60,357	103.4
17	Sudbury, ONT	104,977	81,732	28.4
18	Sydney, NS-NÉ	104,827	44,136	137.5
36	Thompson, MAN	54,504	42,363	28.7
14	Thunder Bay, ONT	118,129	102,449	15.3
26	Timmins, ONT	82,923	77,532	7.0
7	Toronto Island, ONT	398,615	308,041	29.4
2	Toronto, ONT(1)	635,266	477,955	32.9
1	Vancouver, BC-CB(1)	1,096,920	972,333	12.8
16	Vancouver Harbour, BC-CB	109,353	78,009	40.2
15	Victoria Harbour, BC-CB	110,101	72,290	52.3
3	Victoria, BC-CB(1)	486,370	499,716	-2.7
12	Winnipeg, MAN(1)	129,347	102,103	26.7
32	Yellowknife, NWT-TNO	65,973	54,301	21.5
TOTAL ABOVE AIRPORTS/				
TOTAL AÉROPORTS CI-DESSUS		7,169,216	5,409,217	32.5
OTHERS/AUTRES		1,967,696	1,611,493	22.1
GRAND TOTAL		9,136,912	7,020,710	30.1

- Data are for the international airport at the respective sites.
- Data are for Edmonton Municipal and Edmonton International airports.
- Montréal in 1986 includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International. The percentage change 1987/1986 is based on the total figures for Montréal as defined in 1986.
- Nanaimo includes Nanaimo Harbour.
- Data for Regina and Saskatoon (for the first three quarters of 1986 only) exclude class 9-2 service by Frontier Airlines as this service was reported in the Airport Activity Statistics for Mainline Unit Toll and International Scheduled Services. Frontier Airlines stopped operating in the fourth quarter 1986.

X Confidential data.

TABLEAU 3.3

Transporteurs aériens de navette et locaux
 Autres services à taux unitaires
 Données sommaires par site, annuel 1987 (données préliminaires).

- Les données se réfèrent à l'aéroport international du site en question.
- Les données se réfèrent à l'aéroport municipal d'Edmonton et à l'aéroport international d'Edmonton.
- Montréal en 1986 comprend les aéroports internationaux de Montréal (Dorval) et Mirabel. La variation en pourcentage de 1987/1986 est basée sur les données totales pour Montréal tel que défini en 1986.
- Nanaimo comprend Nanaimo Harbour.
- Les données pour Régina et Saskatoon (pour les trois premiers trimestres de 1986 seulement) excluent le service de classe 9-2 de Frontier Airlines; ce service était déclaré dans les statistiques portant sur l'activité aéroportuaire pour les services à taux unitaires (lignes principales et services internationaux). Frontier Airlines a cessé ses opérations pendant le quatrième trimestre de 1986.

X Données confidentielles.

SPECIAL RELEASE

TABLE 4.1

Distribution of Domestic Passengers by Fare Type
Group and Sector
Level I Carriers - Scheduled Services
January-September 1987 (Preliminary Estimates).

COMMUNIQUÉ SPÉCIAL

TABLEAU 4.1

Répartition des passagers intérieurs selon le groupe tarifaire et le secteur
Transporteurs de niveau I - Services à horaire fixe Janvier-septembre 1987 (données préliminaires).

SECTOR	PASSENGERS PASSAGERS	FARE TYPE GROUP-GROUPE TARIFAIRES			SECTEUR
		FULL FARE PLEIN TARIF	DISCOUNTED FARE TARIF RÉDUIT	OTHER AUTRE	
	No.-Nbre ('000)	%	%	%	
TOTAL DOMESTIC					
First Quarter	3,592.7	43.4	53.5	3.2	Premier trimestre
Second Quarter	4,106.3	44.4	52.7	2.9	Deuxième trimestre
Third Quarter	4,254.3	38.9	58.1	3.0	Troisième trimestre
Year-to-Date	11,953.3	42.1	54.9	3.0	Année à ce jour
TOTAL SOUTHERN SERVICES					
First Quarter	3,426.2	42.7	54.0	3.2	Premier trimestre
Second Quarter	3,921.5	43.8	53.3	3.0	Deuxième trimestre
Third Quarter	4,055.5	38.1	58.8	3.1	Troisième trimestre
Year-to-Date	11,403.2	41.4	55.5	3.1	Année à ce jour
SOUTHERN SERVICES (SHORT-HAUL)					
First Quarter	1,771.2	50.8	45.7	3.6	Premier trimestre
Second Quarter	1,896.4	54.2	42.8	3.0	Deuxième trimestre
Third Quarter	1,773.5	49.1	47.9	2.9	Troisième trimestre
Year-to-Date	5,441.2	51.4	45.4	3.2	Année à ce jour
SOUTHERN SERVICES (LONG-HAUL)					
First Quarter	1,655.0	34.1	63.0	2.9	Premier trimestre
Second Quarter	2,025.0	34.0	63.1	2.9	Deuxième trimestre
Third Quarter	2,282.0	29.5	67.3	3.1	Troisième trimestre
Year-to-Date	5,962.1	32.3	64.7	3.0	Année à ce jour
NORTHERN SERVICES					
First Quarter	166.5	55.9	42.6	1.5	Premier trimestre
Second Quarter	184.8	57.5	41.0	1.5	Deuxième trimestre
Third Quarter	198.7	55.5	43.1	1.4	Troisième trimestre
Year-to-Date	550.1	56.3	42.3	1.4	Année à ce jour

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.

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 15.

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 additionnel du système d'allocation des codes tarifaires.

TABLE 4.2

Distribution of Domestic Passenger-Kilometres by
Fare Type Group and Sector
Level I Carriers - Scheduled Services
January-September 1987 (Preliminary Estimates).

TABLEAU 4.2

Répartition des passagers-kilomètres intérieurs selon
le groupe tarifaire et le secteur
Transporteurs de niveau I - Services à horaire fixe
Janvier-septembre 1987 (données préliminaires).

SECTOR	PASSENGER-KILOMETRES	FARE TYPE GROUP-GROUPE TARIFAIRES			SECTEUR
	PASSAGERS-KILOMETRES	FULL FARE PLEIN TARIF	DISCOUNTED FARE TARIF RÉDUIT	OTHER AUTRE	
	No.-Nbre ('000 000)	%	%	%	
TOTAL DOMESTIC					TOTAL SECTEUR INTÉRIEUR
First Quarter	4 193.3	37.2	59.7	3.0	Premier trimestre
Second Quarter	5 082.6	37.0	60.0	3.0	Deuxième trimestre
Third Quarter	5 659.2	32.0	64.8	3.2	Troisième trimestre
Year-to-Date	14 935.0	35.2	61.8	3.1	Année à ce jour
TOTAL SOUTHERN SERVICES					TOTAL SERVICES SECTEUR SUD
First Quarter	4 043.0	36.6	60.3	3.1	Premier trimestre
Second Quarter	4 909.9	36.3	60.6	3.1	Deuxième trimestre
Third Quarter	5 461.4	31.2	65.5	3.3	Troisième trimestre
Year-to-Date	14 414.4	34.5	62.4	3.1	Année à ce jour
SOUTHERN SERVICES (SHORT-HAUL)					SERVICES SECTEUR SUD (COURT-COURRIERS)
First Quarter	822.4	49.1	47.3	3.6	Premier trimestre
Second Quarter	890.0	52.4	44.5	3.0	Deuxième trimestre
Third Quarter	847.7	47.5	49.6	2.9	Troisième trimestre
Year-to-Date	2 560.1	49.7	47.1	3.2	Année à ce jour
SOUTHERN SERVICES (LONG-HAUL)					SERVICES SECTEUR SUD (LONG-COURRIERS)
First Quarter	3 220.6	33.4	63.6	3.0	Premier trimestre
Second Quarter	4 019.9	32.8	64.2	3.1	Deuxième trimestre
Third Quarter	4 613.8	28.2	68.5	3.3	Troisième trimestre
Year-to-Date	11 854.3	31.2	65.7	3.1	Année à ce jour
NORTHERN SERVICES					SERVICES SECTEUR NORD
First Quarter	150.2	53.6	44.5	1.9*	Premier trimestre
Second Quarter	172.7	55.2	43.0	1.9	Deuxième trimestre
Third Quarter	197.8	53.0	45.2	1.9	Troisième trimestre
Year-to-Date	520.6	53.9	44.3	1.9	Année à ce jour

- . 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.
- . 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 15.
- . 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 additionnel du système d'allocation des codes tarifaires.

TABLE 4.3

Discount Carriage - Significance of Differences Between Proportions
January-September 1986, 1987 (Preliminary Estimates).

SECTOR	PERCENTAGE OF DISCOUNT CARRIAGE				POURCENTAGE DU TRAFIC UTILISANT DES TARIFS RÉDUITS				SECTEUR	
	PASSENGERS		SIGNIFICANCE		PASSENGER-KILOMETRES		SIGNIFICANCE			
	1987	1986	SIGNIFICATION	SIGNIFICATION	1987	1986	SIGNIFICATION	SIGNIFICATION		
TOTAL DOMESTIC										
First Quarter	53.5	54.8			59.7	60.1			Premier trimestre	
Second Quarter	52.7	56.4	&	*	60.0	62.2			Deuxième trimestre	
Third Quarter	58.1	66.4	§&	**	64.8	71.9	§&	**	Troisième trimestre	
Year-to-Date	54.9	59.6	§&	**	61.8	65.5	§&	**	Année à ce jour	
TOTAL SOUTHERN SERVICES										
First Quarter	54.0	55.6			60.3	60.9			Premier trimestre	
Second Quarter	53.3	57.1	§&	**	60.6	62.8			Deuxième trimestre	
Third Quarter	58.8	67.3	§&	**	65.5	72.7	§&	**	Troisième trimestre	
Year-to-Date	55.5	60.4	§&	**	62.4	66.2	§&	**	Année à ce jour	
SOUTHERN SERVICES (SHORT-HAUL)										
First Quarter	45.7	49.0			47.3	50.7			Premier trimestre	
Second Quarter	42.8	49.6	§&	**	44.5	51.3	§&	**	Deuxième trimestre	
Third Quarter	47.9	59.0	§&	**	49.6	60.5	§&	**	Troisième trimestre	
Year-to-Date	45.4	52.6	§&	**	47.1	54.3	§&	**	Année à ce jour	
SDUTHERN SERVICES (LONG-HAUL)										
First Quarter	63.0	63.6			63.6	63.8			Premier trimestre	
Second Quarter	63.1	64.5			64.2	65.5			Deuxième trimestre	
Third Quarter	67.3	74.2	§&	**	68.5	75.2	§&	**	Troisième trimestre	
Year-to-Date	64.7	68.1	§&	**	65.7	69.0	§&	**	Année à ce jour	
NORTHERN SERVICES										
First Quarter	42.6	41.0			44.5	43.2			Premier trimestre	
Second Quarter	41.0	41.3			43.0	44.5			Deuxième trimestre	
Third Quarter	43.1	47.9	§&	**	45.2	50.9	§&	**	Troisième trimestre	
Year-to-Date	42.3	43.6			44.3	46.6	&	*	Année à ce jour	

The significance of the difference between proportions (P_t) 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.

Legend

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

TABLEAU 4.3

Trafic utilisant des tarifs réduits - Signification des différences entre les proportions Janvier-septembre 1986, 1987 (données préliminaires).

Légende

On a soumis les différences relevées entre les proportions (P_t) 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 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.

Special Release: Air Carrier Fare Basis Statistics - January - September 1987 (Preliminary Estimates)

This release presents preliminary estimates for the first three quarters of 1987 on fare type utilization. These estimates are for passenger carriage on scheduled services operated within Canada by Level I carriers.

As indicated in Table 4.1, 54.9% of passengers carried on domestic scheduled services travelled on some form of discount ticket during the first three quarters of 1987, down from 59.6% in 1986.² In terms of passenger-kilometres, discount fares accounted for 61.8% of total volume for the first three quarters of 1987, which represents a decrease of 3.7% compared to the same period a year earlier.

The year-to-date decrease in utilization of discounted air fares is largely due to the significant decline registered during the third quarter of 1987 over the third quarter of 1986. During the third quarter of 1986, a record peak was noted, when 66.4% of domestic passengers travelling on scheduled flights took advantage of discounted fares. The 1987 figure (58.1%) compares to the 1985 level (57.1%).

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), had 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.

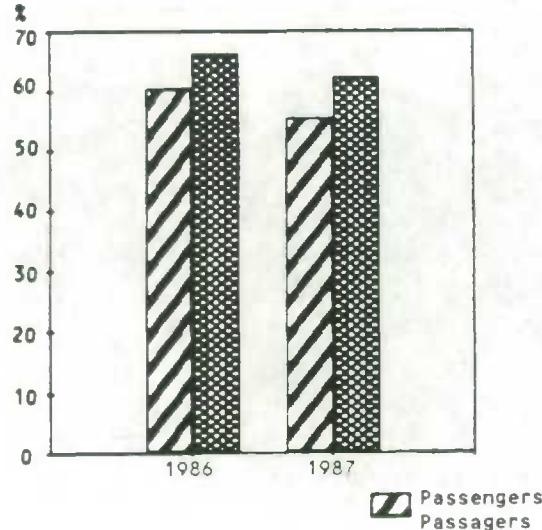
At a more disaggregate level, Figures 4.1.1 and 4.1.2 compare discount carriage within the southern and northern sectors.³

Figure 4.1

Discount Fare Traffic in Canada by Sector, January-September 1986, 1987

Figure 4.1.1

**Total Southern Services
Total services secteur sud**



(See Explanatory Notes at end of text.)

Communiqué spécial: Statistiques sur la base tarifaire des transporteurs aériens - Janvier-septembre 1987 (estimations préliminaires)

Ce communiqué présente des estimations préliminaires pour les trois premiers trimestres de 1987 sur la répartition tarifaire pour les services aériens intérieurs à horaire fixe exploités par les transporteurs de niveau I.

Tel qu'indiqué au Tableau 4.1, 54.9% des passagers transportés par les services intérieurs à horaire fixe ont profité d'une forme quelconque des tarifs réduits au cours des trois premiers trimestres de 1987, en regard de 59.6% en 1986.² Mesuré en passagers-kilomètres, le volume de transport de passagers utilisant des tarifs réduits représentait 61.8% du volume au cours des trois premiers trimestres de 1987, soit une baisse de 3.7% par rapport à la même période de l'année précédente.

La baisse observée à ce jour dans l'utilisation des tarifs aériens réduits est due en grande partie au repli significatif enregistré au cours du troisième trimestre de 1987 comparativement au troisième trimestre de 1986. Durant le troisième trimestre de 1986, un sommet record fut noté, alors que 66.4% des passagers intérieurs voyageant sur des vols à horaire fixe ont profité des tarifs réduits. Le chiffre de 1987 (58.1%) est comparable au niveau observé en 1985 (57.1%).

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'événement d'EXPO 86 à Vancouver a eu également un impact significatif sur l'utilisation des tarifs réduits.

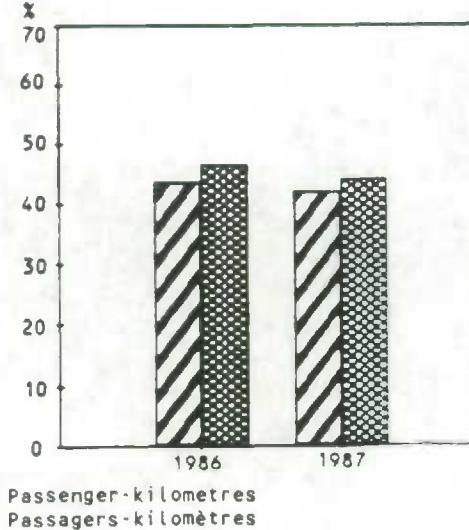
Dans une présentation plus détaillée, les Figures 4.1.1 et 4.1.2 comparent le transport de passagers voyageant sur tarifs réduits à l'intérieur des secteurs sud et nord.

Figure 4.1

Trafic des tarifs réduits au Canada par secteur, Janvier-septembre 1986, 1987

Figure 4.1.2

**Total Northern Services
Total services secteur nord**



(Voir notes explicatives à la fin du texte.)

In the southern sector, 55.5% of passenger traffic was carried on discount fares during the first three quarters of 1987, down from 60.4% in 1986. In terms of passenger-kilometres, the proportion of output accounted for by the carriage of discount passengers decreased by approximately five percentage points (60.4% to 55.5%) during the same period. In contrast, for northern services, discount passengers amounted to 42.3% of the traffic during the first three quarters of 1987, down from 43.6% in 1986. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for northern services decreased from 46.6% in 1986 to 44.3% in 1987.

It should be noted that in both January-September 1986 and 1987, 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.

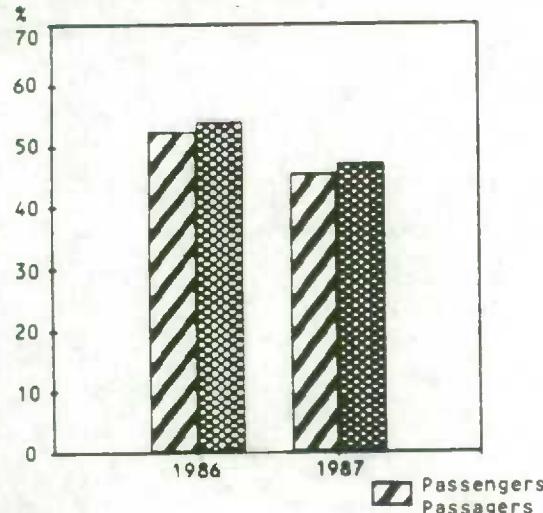
Figures 4.2.1 and 4.2.2 differentiate discount carriage in the southern sector according to short-haul and long-haul coupon origin and destination city-pairs. The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicates a greater carriage of discount passengers on the long-haul services. This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. For the first three quarters of 1987, discount carriage on long-haul services accounted for 64.7% of passenger volume (representing 65.7% of passenger-kilometres); this compares with 45.4% and 47.1% respectively for short-haul. A similar pattern may also be noted in 1986. The proportion of persons travelling on discount fares in the short-haul sector decreased by approximately seven percentage points from 52.6% in 1986 to 45.4% in 1987.

Figure 4.2

**Discount Fare Traffic in Southern Sector,
Short-Haul and Long-Haul Services,
January-September 1986, 1987**

Figure 4.2.1

**Southern Short-Haul
Secteur sud, court-courriers**



Dans le secteur sud, 55.5% du trafic de passagers a bénéficié de tarifs réduits au cours des trois premiers trimestres de 1987, comparativement à 60.4% en 1986. En termes de passagers-kilomètres, la proportion de la production représentant le transport de passagers utilisant les tarifs réduits a diminué approximativement de cinq points de pourcentage (60.4% à 55.5%) durant la même période. Par comparaison, pour les services du nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 42.3% du trafic au cours des trois premiers trimestres de 1987, en regard de 43.6% en 1986. En termes de passagers-kilomètres, le nombre de passagers voyageant à prix réduit dans le nord, est passé de 46.6% en 1986 à 44.3% en 1987.

Il convient de noter que durant la période de janvier à septembre 1986 et 1987, 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.

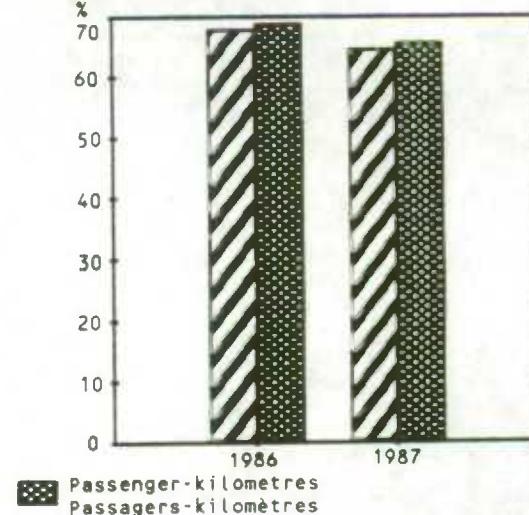
Les Figures 4.2.1 et 4.2.2 fournissent une répartition du trafic utilisant des tarifs réduits selon les paramètres court-courrier et long-courrier, et suivant l'origine et la destination du coupon. Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers. 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 1987, pour l'ensemble des parcours de long-courriers, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais se chiffrait à 64.7% des passagers; le volume de transport de ces passagers représentait 65.7% des passagers-kilomètres. Les chiffres correspondants pour les parcours de court-courriers s'établissaient à 45.4% et 47.1% respectivement. On peut remarquer une tendance similaire en 1986. La porportion de passagers utilisant les tarifs réduits dans le secteur sud (court-courriers) a diminué approximativement de sept points de pourcentage, passant de 52.6% en 1986 à 45.4% en 1987.

Figure 4.2

**Trafic des tarifs réduits dans le secteur sud, services court-courriers et long-courriers,
Janvier-septembre, 1986, 1987**

Figure 4.2.2

**Southern Long-Haul
Secteur sud, long-courriers**



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 Level I carriers. In 1987, four carriers (Air Canada, Canadian Pacific Air Lines, Pacific Western Airlines and Wardair) reported fare basis data.
2. 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 1986 and 1987 (year-to-date third quarter) estimates in each sector, except for northern services for the passengers.
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).

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

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) des transporteurs de niveau I. En 1987, quatre transporteurs, (Air Canada, Les Lignes Aériennes Canadien Pacifique, Pacific Western Airlines et Wardair) ont déclaré des données sur la base tarifaire.
2. 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 1986 et 1987 (année à ce jour pour les trois premiers trimestres) sont significatives pour chaque secteur, sauf pour le secteur nord pour les passagers.
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).

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



1010552808

DUE

SAVIEZ-VOUS...

DID YOU KNOW...

... That the Transportation Division collects operating statistics and origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries?

... That the Transportation Division can provide special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost recovery basis?

... That the Transportation Division produces two service bulletins providing advance release data, intermodal comparisons, etc?

... That you can obtain free of charge a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications?

Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

Ellis Drover, Director,
Transportation Division,
Statistics Canada,
2nd Floor, Main Bldg.,
Tunney's Pasture,
Ottawa
K1A 0T6

or by telephoning:

Bill Penner,
Chief,
Surface and Marine Transport Section,
(613) 951-2527

Denis Chartrand
Chief
Aviation Statistics Centre
(819) 997-6942

January 1988

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.

... que la Division des transports recueille des données sur l'exploitation des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion ainsi que sur les points d'origine et de destination?

... que la Division des transports peut, sur demande et contre recouvrement des frais, effectuer des totalisations spéciales et des études analytiques qui répondent aux besoins spécifiques de votre entreprise?

... que la Division des transports produit deux bulletins de service contenant de l'information anticipée, comparaisons intermodales, etc?

... que vous pouvez obtenir gratuitement un catalogue descriptif des publications de la Division des transports?

La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

Ellis Drover, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
2e étage, immeuble Principal
Parc Tunney
OTTAWA
K1A 0T6

ou téléphonez à l'une des personnes suivantes:

Bill Penner
Chef
Section des transports de surface et maritimes
(613) 951-2527

Denis Chartrand
Chef
Centre des statistiques de l'aviation
(819) 997-6942

Janvier 1988

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.