



# Service Bulletin

## Aviation Statistics Centre

Transportation Division

Vol. 20, No. 11

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

HIGHLIGHTS

- o Preliminary operational data for the first eight months of 1988 show that passenger-kilometres flown on scheduled services by major Canadian air carriers increased by 12.0% over the same period of 1987.
- o In July 1988 total movements at the 60 Transport Canada towered airports increased by 2.6% over July of 1987.
- o The number of passengers recorded on domestic scheduled services totalled 3,153,680 during the first quarter of 1988, up 17.3% compared to the first quarter of 1987.
- o The number of passengers travelling on transborder scheduled services totalled 1,802,780 during the first quarter of 1988, up 5.4% compared to the first quarter of 1987.
- o Lester B. Pearson International airport handled 43.1% of the cargo enplaned and deplaned on major scheduled services in Canada during the fourth quarter of 1987.

SPECIAL RELEASE:

- o Preliminary data reported by four major Canadian air carriers - Air Canada, Canadian Pacific Air Lines, Pacific Western Airlines and Wardair - indicate that 55.1% of the passengers carried on domestic scheduled services travelled on discount fares in 1987, down from 57.9% in 1986.

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in November 1988

# Bulletin de service

## Centre des statistiques de l'aviation

STATISTICS CANADA STATISTIQUE CANADA

NOV 24 1988

LIBRARY  
BIBLIOTHÈQUE

Division des transports

Vol. 20, N° 11

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

FAITS SAILLANTS

- o Les données provisoires sur les services à horaire fixe des principaux transporteurs canadiens indiquent un accroissement de 12.0% du nombre de passagers-kilomètres réalisés pour les huit premiers mois de 1988 par rapport à la même période en 1987.
- o Pour le mois de juillet 1988, les mouvements totaux aux 60 aéroports dotés d'une tour de contrôle ont augmenté de 2.6% par rapport au mois de juillet 1987.
- o Au cours du premier trimestre de 1988, le nombre de passagers voyageant sur des services intérieurs à horaire fixe se chiffrait à 3,153,680, en hausse de 17.3% par rapport au premier trimestre de 1987.
- o Au cours du premier trimestre de 1988, le nombre de passagers voyageant sur des services transfrontaliers à horaire fixe se chiffrait à 1,802,780, en hausse de 5.4% par rapport au premier trimestre de 1987.
- o L'aéroport international Lester B. Pearson a reçu 43.1% du volume de marchandises embarquées et débarquées sur des services à horaire fixe majeurs à tous les aéroports canadiens au quatrième trimestre de 1987.

COMMUNIQUÉ SPÉCIAL:

- o Selon les données fournies par quatre transporteurs aériens canadiens (Air Canada, Les Lignes Aériennes Canadien Pacifique, Pacific Western Airlines et Wardair), 55.1% des passagers transportés par les services intérieurs à horaire fixe se sont prévalus de tarifs réduits en 1987, en regard de 57.9% en 1986.

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, novembre 1988

- 2 -

TABLE 1.

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

TABLEAU 1.

Statistiques provisoires sur les opérations et les  
finances des principaux transporteurs aériens canadiens,  
niveau I, août 1988

	August 1988	Percentage Change Over Previous Year	Year-to- Date 1988	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		
<b>Operational Statistics</b>					<b>Statistiques des opérations</b>
Unit Toll and Charter Services					Services à taux unitaires et d'affrètement
Passengers - Unit Toll	2,203	3.8	14,818	3.1	Passagers - Taux unitaires
Passengers - Charter	172	-8.0	1,999	0.6	Passagers - D'affrètements
Passengers - Total	2,375	2.8	16,817	2.7	Passagers - Total
Passenger-kilometres - Unit Toll	5 151 772	11.1	31 516 913	12.0	Passagers-kilomètres - Taux unitaires
Passenger-kilometres - Charter	688 599	0.1	6 091 378	-0.3	Passagers-kilomètres - D'affrètements
Passenger-kilometres - Total	5 840 372	9.7	37 608 291	9.8	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres - Unit Toll	6 569 572	10.9	43 878 862	7.9	Sièges-kilomètres disponibles - Taux unitaires
Available seat-kilometres - Charter	800 896	0.0	7 669 401	1.8	Sièges-kilomètres disponibles - D'affrètements
Available seat-kilometres - Total	7 370 468	9.6	50 548 263	4.9	Sièges-kilomètres disponibles - Total
Passenger Load Factor - Unit Toll %	78.4	...	71.8	...	Coefficient de remplissage - Taux unitaires %
Passenger Load Factor - Charter %	86.0	...	79.4	...	Coefficient de remplissage - D'affrètements %
Passenger Load Factor - Total %	79.2	...	74.4	...	Coefficient de remplissage - Total %
Goods tonne-kilometres - Unit Toll	99 146	-2.5	808 209	7.8	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - Taux unitaires
Goods tonne-kilometres - Charter	5 252	-25.4	40 018	-20.6	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - D'affrètements
Goods tonne-kilometres - Total	104 398	-4.0	848 227	6.0	Tonnes-kilomètres de mar- chandises - Total
Hours Flown	66	0.0	487	0.4	Heures de vol
<b>ALL OPERATIONS</b>					<b>ENSEMBLE DES OPÉRATIONS</b>
Litres of turbo fuel consumed	370 410	6.7	2 592 320	5.9	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres
<b>Financial Statistics</b>	\$'000		\$'000		<b>Statistiques financières</b>
<b>ALL OPERATIONS</b>					<b>ENSEMBLE DES OPÉRATIONS</b>
Operating Revenues - Unit Toll	497,275	2.4	3,228,953	6.3	Recettes d'exploitation - Taux unitaires
Operating Revenues - Charter	33,207	10.9	298,417	-2.2	Recettes d'exploitation - D'affrètements
Total Operating Revenues	549,506	2.6	3,661,963	5.4	Total des recettes d'explo- itation
Total Operating Expenses	467,027	5.1	3,501,776	10.2	Total des dépenses d'explo- itation
Total Interest Expenses	18,496	38.9	137,997	1.8	Total des frais d'intérêt

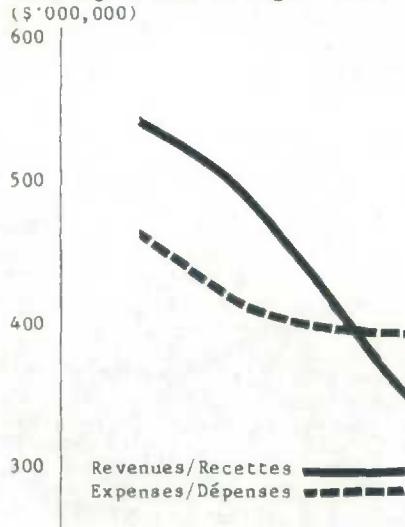
A year-to-date comparison of the Level I figures for August 1988 over August 1987 shows that passengers, goods tonne-kilometres and passenger-kilometres increased by 2.7%, 6.0% and 9.8% respectively. A year-to-date comparison of the passenger load factor for unit toll operations shows an increase for the third consecutive year, from August 1985, when it stood at 67.6, to 71.8 in August 1988.

Figure 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 \$160.2 million as of August 1988. For the same period of 1987, these carriers had recorded a \$298.5 million operating income. Although the 1988 figure has decreased by 46.0%, it represents the second highest level of operating income reported (as of August), since the survey began in 1981.

**Figure 1**

**Comparison of Operating Revenues and Expenses from August 1987 to August 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).

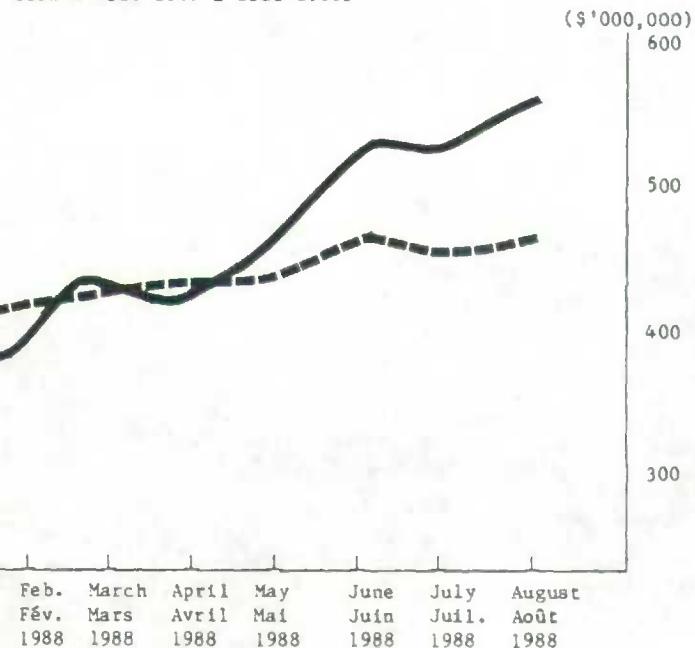
Une comparaison des chiffres pour les huit premiers mois de 1988 par rapport à la même période en 1987 démontre que les passagers, les tonnes-kilomètres de marchandises et les passagers-kilomètres ont augmenté de 2.7%, 6.0% et 9.8% respectivement. Une comparaison du coefficient de remplissage pour les services à taux unitaires pour les huit premiers mois de 1988 par rapport à la même période en 1985 démontre une hausse (à 71.8) pour la troisième année consécutive, alors que le coefficient de remplissage s'établissait à 67.6.

La figure 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 \$160.2 millions pour les huit premiers mois de 1988. Pour la même période en 1987, ces transporteurs avaient enregistré un revenu opérationnel de \$298.5 millions. Bien que le revenu d'exploitation de 1988 a diminué de 46.0%, il représente le deuxième plus important niveau déclaré (pour les huit premiers mois de l'année) depuis l'initiation de l'enquête en 1981.

**Figure 1**

**Comparaison entre les recettes et les dépenses d'exploitation d'août 1987 à août 1988.**



À partir de 1988, le niveau I comprend Air Canada, Les Lignes Aériennes Canadien 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. July and Year-to-Date, 1988 (Preliminary Data).

Rank	Airports - Transport Canada Towers	July 1988 Juillet	% Change July 1988/1987 Variation en % Juillet	Year-to-Date 1988 Cumulatif	% Change Year-to-Date 1988/1987 Variation en % Cumulatif
1	Vancouver International BC-CB	33,233	8.9	159,932	8.7
2	Lester B. Pearson International ONT	29,969	7.3	198,009	7.0
3	Victoria International BC-CB	23,201	7.8	119,467	5.0
4	St. Honoré QUE-QUE	20,032	31.8	51,261	-2.3
5	Buttonville ONT	18,977	11.7	102,672	13.3
6	St. Hubert QUE-QUE	18,787	17.0	98,877	10.5
7	Montréal International QUE-QUE	17,290	11.8	113,968	14.9
8	Calgary International ALTA-ALB	17,134	7.4	122,890	9.0
9	Toronto Island ONT	16,930	-17.5	94,993	-14.5
10	Ottawa International ONT	15,317	6.7	100,571	4.8
11	Boundary Bay BC-CB	14,953	-6.8	89,487	5.1
12	London ONT	14,807	6.3	70,205	2.4
13	Langley BC-CB	14,681	-4.5	76,789	10.0
14	Québec QUE-QUE	14,186	-1.5	74,410	2.1
15	Abbotsford BC-CB	13,662	43.2	93,448	24.0
16	Winnipeg International MAN	13,564	-1.5	91,219	4.8
17	Hamilton City ONT	12,302	-6.9	84,989	4.7
18	St. Andrews MAN	11,985	18.0	65,752	19.8
19	Pitt Meadows BC-CB	11,769	6.0	69,881	2.2
20	Sudbury ONT	11,281	28.1	49,896	-7.3
21	Thunder Bay ONT	10,666	37.5	66,111	8.4
22	Moncton NB	10,423	28.5	48,551	-2.1
23	Edmonton Municipal ALTA-ALB	10,393	-3.3	70,377	1.6
24	North Bay ONT	10,204	-19.2	52,215	2.1
25	Saskatoon SASK	9,269	7.8	68,379	21.1
Total of above airports/Aéroports ci-dessus		224,351	5.0	1,353,594	5.9
Total - Transport Canada Towers (60)		576,796	2.6	3,340,676	4.0
Total - Tours de Transports Canada (60)					

In July 1988 total movements at the 60 Transport Canada towered airports increased by 2.6% over July of 1987. Itinerant movements increased by 5.0% to 351,888 while local movements decreased by 1.0% to 224,908 when compared to the same month last year.

In the first seven months of 1988, total movements at all Transport Canada towered airports have increased by 4.0% over the same period last year. Itinerant movements are up 5.6% to 2,061,186 while local movements have increased by 1.7% over the first seven months of 1987 to 1,279,490.

Vancouver International in July posted a record 33,233 movements, the largest number ever recorded in one month at a Transport Canada towered airport. In July Vancouver International and Lester B. Pearson International between them accounted for 11% of all movements in Canada, 18% of itinerant movements, 21% of commercial movements, 28% of IFR movements, and 31% of all unit toll movements.

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. Juillet et cumulatif, 1988 (données préliminaires).

Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Juillet	Variation en % Juillet	Cumulatif	Variation en % Cumulatif
1	Vancouver International BC-CB	33,233	8.9	159,932	8.7
2	Lester B. Pearson International ONT	29,969	7.3	198,009	7.0
3	Victoria International BC-CB	23,201	7.8	119,467	5.0
4	St. Honoré QUE-QUE	20,032	31.8	51,261	-2.3
5	Buttonville ONT	18,977	11.7	102,672	13.3
6	St. Hubert QUE-QUE	18,787	17.0	98,877	10.5
7	Montréal International QUE-QUE	17,290	11.8	113,968	14.9
8	Calgary International ALTA-ALB	17,134	7.4	122,890	9.0
9	Toronto Island ONT	16,930	-17.5	94,993	-14.5
10	Ottawa International ONT	15,317	6.7	100,571	4.8
11	Boundary Bay BC-CB	14,953	-6.8	89,487	5.1
12	London ONT	14,807	6.3	70,205	2.4
13	Langley BC-CB	14,681	-4.5	76,789	10.0
14	Québec QUE-QUE	14,186	-1.5	74,410	2.1
15	Abbotsford BC-CB	13,662	43.2	93,448	24.0
16	Winnipeg International MAN	13,564	-1.5	91,219	4.8
17	Hamilton City ONT	12,302	-6.9	84,989	4.7
18	St. Andrews MAN	11,985	18.0	65,752	19.8
19	Pitt Meadows BC-CB	11,769	6.0	69,881	2.2
20	Sudbury ONT	11,281	28.1	49,896	-7.3
21	Thunder Bay ONT	10,666	37.5	66,111	8.4
22	Moncton NB	10,423	28.5	48,551	-2.1
23	Edmonton Municipal ALTA-ALB	10,393	-3.3	70,377	1.6
24	North Bay ONT	10,204	-19.2	52,215	2.1
25	Saskatoon SASK	9,269	7.8	68,379	21.1
Total of above airports/Aéroports ci-dessus		224,351	5.0	1,353,594	5.9
Total - Transport Canada Towers (60)		576,796	2.6	3,340,676	4.0
Total - Tours de Transports Canada (60)					

Pour le mois de juillet 1988, les aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une augmentation de 2.6% par rapport au mois de juillet 1987. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 351,888, soit une hausse de 5.0% par rapport au mois de juillet 1987 et les mouvements locaux ont diminué de 1.0% pour atteindre 224,908.

Au cours des sept premiers mois de 1988 les mouvements totaux aux 60 aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont augmenté de 4.0% par rapport à la même période en 1987. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 2,061,186 soit une hausse de 5.6% par rapport aux sept premiers mois de 1987 alors que le nombre de mouvements locaux a connu une hausse de 1.7% pour s'établir à 1,279,490.

Le nombre de mouvements à l'aéroport international de Vancouver a atteint un sommet record de 33,233 mouvements en juillet, 1988; le plus grand nombre de mouvements dans un mois jamais connu à un aéroport de Transports Canada. Les aéroports internationaux de Vancouver et Lester B. Pearson ont totalisé 11% de tous les mouvements au Canada, 18% de tous les mouvements itinérants, 21% de tous les mouvements commerciaux, 28% de tous les mouvements IFR, et 31% de tous les mouvements à taux unitaire.

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

TABLE 3.

Scheduled Domestic Air Passenger Origin and Destination Statistics, Passengers - First Quarter 1988.

TABLEAU 3.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols à horaire fixe, trafic intérieur, passagers - Premier trimestre 1988.

Rank	City-Pair	First Quarter		% Change First Quarter 1988/1987 Variation en % Premier trimestre
		-	1988	
Rang	Paire de villes	Premier trimestre	Premier trimestre	
1	Montréal - Toronto	322,300	310,710	3.7
2	Ottawa - Toronto	191,620	177,700	7.8
3	Toronto - Vancouver	170,080	126,550	34.4
4	Calgary - Toronto	115,950	89,780	29.1
5	Calgary - Vancouver	104,310	90,440	15.3
6	Edmonton - Vancouver	91,120	77,100	18.2
7	Toronto - Winnipeg	78,640	73,090	7.6
8	Calgary - Edmonton	73,790	91,120	-19.0
9	Halifax - Toronto	69,100	65,060	6.2
10	Edmonton - Toronto	67,380	59,950	12.4
11	Thunder Bay - Toronto	49,890	43,770	14.0
12	Vancouver - Victoria	43,800	3,810	1049.6
13	Kelowna - Vancouver	39,410	38,540	2.3
14	Montréal - Vancouver	36,710	32,120	14.3
15	Vancouver - Winnipeg	36,540	34,250	6.7
16	Halifax - Montréal	34,930	29,680	17.7
17	Calgary - Winnipeg	33,000	29,420	12.2
18	Prince George - Vancouver	29,490	27,390	7.7
19	Ottawa - Vancouver	28,520	24,380	17.0
20	Edmonton - Winnipeg	26,890	20,370	32.0
21	Québec - Toronto	26,360	25,310	4.1
22	Sault Ste. Marie - Toronto	26,220	24,670	6.3
23	Sudbury - Toronto	26,150	23,290	12.3
24	Halifax - Ottawa	25,740	22,560	14.1
25	Toronto - Windsor	24,570	29,830	-17.6
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de ville ci-dessus		1,772,510	1,570,890	12.8
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		3,153,680	2,687,540	17.3

The number of passengers travelling on domestic scheduled services totalled 3,153,680 during the first quarter of 1988, up 17.3% compared to the first quarter of 1987. This increase is in part due to the addition of two new carriers to this survey, Air BC and Time Air, on January 1, 1988. The large increase in the Vancouver-Victoria market of 1,049.6% was mainly due to the addition of AirBC to this survey.

For further information, please contact Mr. M. Burchell (819-997-0198).

Au cours du premier trimestre de 1988, le nombre de passagers voyageant sur des services intérieurs à horaire fixe se chiffrait à 3,153,680, en hausse de 17.3% par rapport au premier trimestre de 1987. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1988, deux nouveaux transporteurs aériens de plus participent à cette enquête, soit Air BC et Time Air ce qui explique une partie de l'augmentation enregistrée. La forte augmentation de 1,049.6% enregistrée pour le marché de Vancouver-Victoria est principalement dû à l'introduction de AirBC dans cette enquête.

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

TABLE 4.

Scheduled Transborder Air Passenger Origin and Destination Statistics, Passengers - First Quarter 1988.

TABLEAU 4.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols à horaire fixe, trafic transfrontalier, passagers - Premier trimestre 1988.

Rank	City-Pair	First Quarter		% Change First Quarter 1988/1987
		1988	1987	
Rang	Paire de villes	Premier trimestre	Premier trimestre	Variation en % Premier trimestre
1	Toronto - New York	155,950	145,740	7.0
2	Montréal - New York	79,880	75,600	5.7
3	Toronto - Chicago	55,880	55,050	1.5
4	Montréal - Miami	53,580	55,220	-3.0
5	Toronto - Los Angeles	48,640	47,900	1.5
6	Toronto - Miami	46,190	49,410	-6.5
7	Toronto - Boston	45,090	39,780	13.4
8	Toronto - Tampa/St. Petersburg	44,840	46,260	-3.1
9	Calgary - Los Angeles	34,770	28,630	21.5
10	Montréal - Boston	31,130	29,730	4.7
11	Vancouver - Los Angeles	30,940	34,050	-9.1
12	Toronto - San Francisco	30,370	27,980	8.5
13	Montréal - Tampa/St. Petersburg	22,280	22,240	0.2
14	Toronto - Detroit	19,960	24,300	-17.9
15	Toronto - Washington/Baltimore	19,930	20,250	-1.6
16	Vancouver - Hawaï	19,080	36,450	-47.7
17	Edmonton - Los Angeles	18,850	20,530	-8.2
18	Toronto - Philadelphia	18,700	17,300	8.1
19	Montréal - Ft. Lauderdale	18,430	25,600	-28.0
20	Montréal - Chicago	17,810	14,790	20.4
21	Montréal - Los Angeles	16,590	14,820	11.9
22	Vancouver - San Francisco	15,990	19,980	-20.0
23	Vancouver - Seattle/Tacoma	15,270	16,210	-5.8
24	Calgary - San Francisco	15,250	11,490	32.7
25	Toronto - Dallas/Ft. Worth	15,070	15,040	0.2
Total of above city-pairs/Total pour les paires de ville ci-dessus		890,470	894,350	-0.4
Total of all city-pairs/Total pour toutes les paires de villes		1,802,780	1,709,960	5.4

The number of passengers travelling on transborder scheduled services totalled 1,802,780, during the first quarter of 1988, up 5.4% compared to the first quarter of 1987.

The city-pair Vancouver - Hawaï recorded a total of 19,080 passengers during the first quarter of 1988 which represents an apparent decrease of 47.7% over the corresponding quarter in 1987. The actual decrease in traffic was not this large because there was a significant overstatement of passengers carried on this route in 1987 by a U.S. Carrier.

For further information, please contact Mr. M. Burchell (819-997-0198).

Au cours du premier trimestre de 1988, le nombre de passagers voyageant sur des services transfrontaliers à horaire fixe se chiffrait à 1,802,780, en hausse de 5.4% par rapport au premier trimestre de 1987.

La paire de villes Vancouver - Hawaï a enregistré un total de 19,080 passagers au premier trimestre de 1988, ce qui représente une diminution de 47.7% relativement au trimestre correspondant en 1987. La baisse de trafic n'est pas aussi forte qu'elle paraît car le nombre de passagers transportés sur cette route en 1987 par un des transporteurs aériens américains fut considérablement exagéré.

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

TABLE 5

Cargo Enplaned and Deplaned on Major Scheduled Services at the Top 30 Canadian Airports - Fourth Quarter 1987 (Preliminary Data).

TABLEAU 5

Marchandises voyageant sur des services à horaire fixe majeurs, embarquées et débarquées aux 30 principaux aéroports canadiens - Quatrième trimestre 1987 (données préliminaires).

Rank	Airport	Fourth Quarter 1987	Fourth Quarter 1986	% Change 1987/1986
Rang	Aéroport	Quatrième trimestre	Quatrième trimestre	Variation en % Quatrième trimestre
1	Lester B. Pearson International ONT	58 289 902	55 016 003	6.0
2	Vancouver International BC-CB	23 241 650	22 310 809	4.2
3	Mirabel International QUE-QUE	20 143 386	20 693 171	-2.6
4	Calgary International ALTA-ALB	6 847 143	6 689 626	2.4
5	Montréal International QUE-QUE	6 409 095	6 730 752	-4.8
6	Edmonton International ALTA-ALB	5 206 939	6 449 357	-19.3
7	Halifax International NS-NÉ	4 576 593	5 050 423	-9.4
8	Winnipeg International MAN	2 550 443	4 271 410	-40.3
9	St. John's NFLD-TN	1 209 601	1 390 795	-13.0
10	Ottawa International ONT	1 106 285	1 142 855	-3.2
11	Iqaluit NWT-TNO	701 722	487 194	44.0
12	Goose Bay NFLD-TN	478 445	306 847	55.9
13	Sept-Îles QUE-QUE	371 165	344 698	7.7
14	Kuujjuaq QUE-QUE	362 684	246 841	46.9
15	Québec QUE-QUE	312 728	336 629	-7.1
16	Yellowknife NWT-TNO	307 587	462 409	-33.5
17	Fort St. John BC-CB	306 660	296 009	3.6
18	Saskatoon SASK	305 487	348 293	-12.3
19	Saint John NB	276 302	307 456	-10.1
20	Resolute Bay NWT-TNO	258 941	240 536	7.7
21	Thunder Bay ONT	227 023	265 168	-14.4
22	Regina SASK	222 459	388 274	-42.7
23	Moncton NB	210 990	191 795	10.0
24	Edmonton Municipal ALTA-ALB	198 216	415 943	-52.3
25	Whitehorse YT-TY	197 539	211 691	-6.7
26	Gander International NFLD-TN	187 089	84 068	122.5
27	Norman Wells NWT-TNO	161 372	190 248	-15.2
28	Nanisivik NWT-TNO	155 629	96 975	60.5
29	Wabush NFLD-TN	154 727	156 866	-1.4
30	Sandspit BC-CB	151 954	198 162	-23.3
Total for above airports/Total pour les aéroports ci-dessus		135 129 756	135 321 303	-0.1

Preliminary fourth quarter 1987 data indicate that 135 130 tonnes of cargo were enplaned and deplaned on major scheduled services at the top 30 Canadian airports (ranked according to enplaned plus deplaned cargo). This represents a slight decrease (0.1%) compared to the volume of cargo recorded for the fourth quarter of 1986.

The top 30 airports recorded considerable fluctuations in scheduled cargo traffic for the fourth quarter of 1987 relative to 1986; variations ranged from -52.3% at Edmonton Municipal to 122.5% at Gander International, with 18 airports showing decreases in traffic.

Lester B. Pearson International handled 43.1% of the cargo enplaned and deplaned on major scheduled services in Canada during the fourth quarter of 1987.

Data for other airports are available by contacting K. Davidson (819-997-1386).

Les données préliminaires pour le quatrième trimestre de 1987 indiquent que le volume de marchandises embarquées et débarquées sur des services majeurs à horaire fixe aux 30 principaux aéroports canadiens (classés selon le trafic de marchandises) s'élèvait à 135 130 tonnes métriques. Ces statistiques indiquent une baisse légère de 0.1% par rapport au quatrième trimestre de 1986.

D'importantes fluctuations dans le trafic de marchandises à horaire fixe furent enregistrées pour les 30 principaux aéroports au quatrième trimestre de 1987 relativement à 1986; les variations se chiffrent entre -52.3% à l'aéroport municipal d'Edmonton à 122.5% à l'aéroport international de Gander, avec 18 aéroports enregistrant des diminutions de trafic.

L'aéroport international Lester B. Pearson a reçu 43.1% du volume de marchandises embarquées et débarquées sur des services majeurs à horaire fixe à tous les aéroports canadiens au quatrième trimestre de 1987.

Les données pour les autres aéroports sont disponibles en communiquant avec J.M. Burchell (819-997-0198).

## SPECIAL RELEASE

## TABLE 6.1

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

## COMMUNIQUÉ SPÉCIAL

## TABLEAU 6.1

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

SECTOR	PASSENGERS PASSAGERS	FARE TYPE GROUP-GROUPE TARIFAIRES			SECTEUR Secteur
		FULL FARE PLEIN TARIF	DISCOUNTED FARE TARIF RÉDUIT	OTHER AUTRE	
	No.-Nbre ('000)	%	%	%	
<b>TOTAL DOMESTIC</b>					
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
Fourth Quarter	3,573.0	41.9	55.7	2.4	Quatrième trimestre
Annual	15,526.3	42.1	55.1	2.9	Annuel
<b>TOTAL SECTEUR INTÉRIEUR</b>					
<b>TOTAL SOUTHERN SERVICES</b>					
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
Fourth Quarter	3,413.9	41.2	56.3	2.5	Quatrième trimestre
Annual	14,817.1	41.4	55.7	3.0	Annuel
<b>TOTAL SERVICES SECTEUR SUD</b>					
<b>SOUTHERN SERVICES (SHORT-HAUL)</b>					
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
Fourth Quarter	1,628.5	48.7	48.6	2.7	Quatrième trimestre
Annual	7,069.7	50.8	46.1	3.1	Annuel
<b>SERVICES SECTEUR SUD (COURT-COURRIERS)</b>					
<b>SOUTHERN SERVICES (LONG-HAUL)</b>					
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
Fourth Quarter	1,785.3	34.4*	63.3	2.3	Quatrième trimestre
Annual	7,747.4	32.8	64.4	2.8	Annuel
<b>SERVICES SECTEUR SUD (LONG-COURRIERS)</b>					
<b>NORTHERN SERVICES</b>					
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
Fourth Quarter	159.1	55.6	43.3	1.1*	Quatrième trimestre
Annual	709.2	56.2	42.5	1.4	Annuel
<b>SERVICES SECTEUR NORD</b>					

- All estimates shown above (except those marked with an asterisk "") have a coefficient of variation of less than 10 and can be considered reliable from a sampling point of view. An "" indicates a coefficient between 10 and 15; estimates marked with an "" should be used with some caution.
- Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.
- Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.
- Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un astérisque "") possèdent un coefficient de variation inférieur à 10 et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un "" indique un coefficient entre 10 et 15; les estimations mises en évidence par un "" devraient être utilisées avec circonspection.
- 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 6.2

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

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)	%	%	%	
<b>TOTAL DOMESTIC</b>					
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
Fourth Quarter	4 450.5	37.0	60.6	2.4	Quatrième trimestre
Annual	19 385.5	35.6	61.5	2.9	Annuel
<b>TOTAL SECTEUR INTÉRIEUR</b>					
<b>TOTAL SOUTHERN SERVICES</b>					
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
Fourth Quarter	4 304.0	36.4	61.2	2.4	Quatrième trimestre
Annual	18 718.3	34.9	62.1	3.0	Annuel
<b>TOTAL SERVICES SECTEUR SUD</b>					
<b>SOUTHERN SERVICES (SHORT-HAUL)</b>					
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
Fourth Quarter	769.2	46.8	50.5	2.7	Quatrième trimestre
Annual	3 329.2	49.1	47.9	3.1	Annuel
<b>SERVICES SECTEUR SUD (COURT-COURRIERS)</b>					
<b>SOUTHERN SERVICES (LONG-HAUL)</b>					
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
Fourth Quarter	3 534.8	34.2*	63.5	2.3	Quatrième trimestre
Annual	15 389.1	31.9	65.2	3.0	Annuel
<b>SERVICES SECTEUR SUD (LONG-COURRIERS)</b>					
<b>NORTHERN SERVICES</b>					
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
Fourth Quarter	146.6	54.2	44.5	1.3*	Quatrième trimestre
Annual	667.2	54.0	44.3	1.7	Annuel
<b>SERVICES SECTEUR NORD</b>					

- . All estimates shown above (except those marked with an asterisk "") have a coefficient of variation of less than 10 and can be considered reliable from a sampling point of view. An "" indicates a coefficient between 10 and 15; estimates marked with an "" should be used with some caution.
- . Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.
- . Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.
- . Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un astérisque "") possèdent un coefficient de variation inférieur à 10 et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un "" indique un coefficient entre 10 et 15; les estimations mises en évidence par un "" devraient être utilisées avec circonspection.
- . 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 6.3

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

SECTOR	PERCENTAGE OF DISCOUNT CARRIAGE				POURCENTAGE DU TRAFIC UTILISANT DES TARIFS RÉDUITS				SECTEUR	
	PASSENGERS		SIGNIFICANCE		PASSENGER-KILOMETERS		SIGNIFICANCE			
	1987	1986	SIGNIFICATION	SIGNIFICATION	1987	1986	SIGNIFICANCE	SIGNIFICATION		
<b>TOTAL DOMESTIC</b>										
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	
Fourth Quarter	55.7	52.2			60.6	58.3			Quatrième trimestre	
Annual	55.1	57.9	&	*	61.5	63.9	&	**	Annuel	
<b>TOTAL SOUTHERN SERVICES</b>										
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	
Fourth Quarter	56.3	52.9			61.2	59.0			Quatrième trimestre	
Annual	55.7	58.7	¶&	*	62.1	64.7	&	*	Annuel	
<b>SOUTHERN SERVICES (SHORT-HAUL)</b>										
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	
Fourth Quarter	48.6	45.0			50.5	47.1			Quatrième trimestre	
Annual	46.1	50.7	¶&	**	47.9	52.5	¶&	**	Annuel	
<b>SOUTHERN SERVICES (LONG-HAUL)</b>										
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	
Fourth Quarter	63.3	61.8			63.5	62.4			Quatrième trimestre	
Annual	64.4	66.7			65.2	67.6	&		Annuel	
<b>NORTHERN SERVICES</b>										
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	
Fourth Quarter	43.3	37.9			44.5	40.3			Quatrième trimestre	
Annual	42.5	42.3			44.3	45.2			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.

Legend

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

Légende

On a soumis les différences relevées entre les proportions ( $P$ ) pour la période ( $t$ ) et une période précédente ( $t-1$ ) à un test statistique pour les différences absolues et relatives.

La statistique ( $z$ ) se définit par les équations  $z = P_t - P_{t-1}$  et  $z = \frac{P_t - P_{t-1}}{P_{t-1}}$  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 - 1987 (Preliminary Estimates)**

This release presents preliminary estimates for 1987 on fare type utilization. These estimates are for passenger carriage on scheduled services operated within Canada by Level I carriers. Part I provides quarterly and annual estimates by fare type and sector. It also focuses on the use of discount fares and provides a comparison with 1986. Part II illustrates quarterly trends for the period 1983 - 1987 in the utilization of discounted air fares. Part III shows quarterly and annual trends in average fares for both the "regulated" and "deregulated" zones.

**I. Estimates and Discount Fare Utilization**

As indicated in Table 6.1, 55.1% of passengers carried on domestic scheduled services travelled on some form of discount ticket in 1987, down from 57.9% in 1986. In 1983, 45.1% of the travellers flew on discount fares. In terms of passenger-kilometres, discount fares accounted for 61.5% of total volume in 1987, which represents a decrease of 2.4 percentage points compared to a year earlier (see Table 6.2).

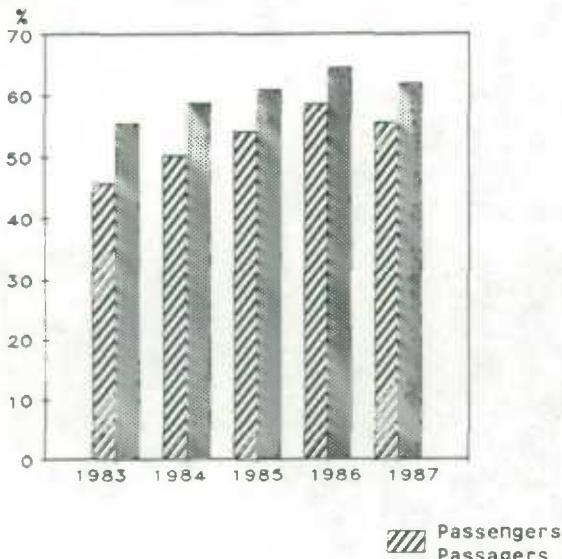
At a more disaggregate level, Figures 6.1.1 and 6.1.2 illustrate trends in discount carriage from a geographical perspective, namely the southern and northern sectors.

**Figure 6.1**

**Discount Fare Traffic in Canada by Sector, 1983-1987**

**Figure 6.1.1**

**Total Southern Services  
Total services secteur sud**



In the southern sector, in 1987, 55.7% of passenger traffic was carried on discount fares, down from 58.7% in 1986. Comparable figures for 1983, 1984 and 1985 were 45.9%, 50.3% and 54.1% respectively. In terms of passenger-kilometres, the proportion of output accounted for by the carriage of discount passengers decreased by approximately three

(1) In 1987, Level I included Air Canada, Canadian Pacific Air Lines, Pacific Western Airlines and Wardair.

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

Ce communiqué présente des estimations préliminaires pour 1987 sur la répartition tarifaire pour les services aériens intérieurs à horaire fixe exploités par les transporteurs de niveau I.<sup>1</sup> La première partie présente des estimations trimestrielles et annuelles par groupe tarifaire et secteur. Elle établit également une comparaison du taux d'utilisation des tarifs réduits entre 1986 et 1987. La deuxième partie illustre les tendances trimestrielles pour la période 1983-1987 dans l'utilisation des tarifs aériens réduits. La troisième partie montre les tendances trimestrielles et annuelles des tarifs moyens dans les zones "réglementée" et "déréglementée".

**I. Estimations et utilisation de tarifs réduits**

Tel qu'indiqué au Tableau 6.1, 55.1% des passagers transportés par les services intérieurs à horaire fixe ont profité d'une forme quelconque des tarifs réduits au cours de 1987, en regard de 57.9% en 1986. 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 61.5% du volume total en 1987, soit une baisse de 2.4 points de pourcentage par rapport à l'année précédente (voir Tableau 6.2).

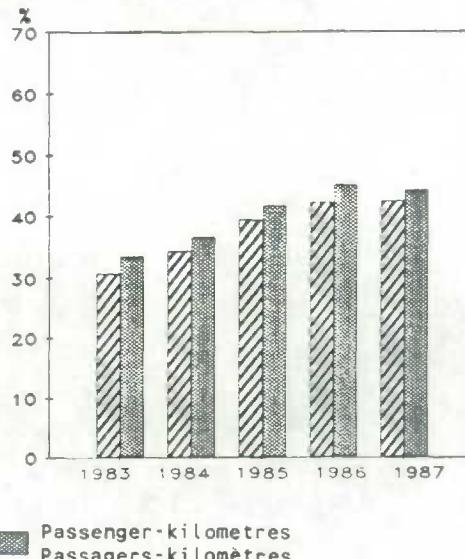
Dans une présentation plus détaillée, les Figures 6.1.1 et 6.1.2 présentent les tendances au niveau des tarifs réduits d'un point de vue géographique, à savoir les secteurs sud et nord.

**Figure 6.1**

**Trafic des tarifs réduits au Canada par secteur, 1983-1987**

**Figure 6.1.2**

**Total Northern Services  
Total services secteur nord**



**Passenger-kilometres  
Passagers-kilomètres**

Dans le secteur sud, en 1987, 55.7% du trafic de passagers a bénéficié de tarifs réduits, comparativement à 58.7% en 1986. En 1983, 1984 et 1985, ces pourcentages étaient respectivement 45.9%, 50.3% et 54.1%. En termes de passagers-kilomètres, la proportion de la production représentant le transport de passagers utilisant les tarifs réduits a diminué approximativement de trois points de pourcentage, passant de 64.7% en 1986 à 62.1% en 1987. Par

(1) En 1987, le niveau I englobait Air Canada, les Lignes Aériennes Canadien Pacifique, Pacific Western Airlines et Wardair.

percentage points, from 64.7% in 1986 to 62.1% in 1987. In contrast, for northern services, discount passengers amounted to 42.5% of the traffic in 1987, up from 42.3% in 1986. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for northern services decreased from 45.2% in 1986 to 44.3% in 1987. In 1983, the corresponding figures were 30.8% for passengers and 33.6% for passenger-kilometres.

It should be noted that, from 1983 to 1987, approximately 97.0% of all passengers who used discount fares were travelling between places in the southern sector. This percentage also applies to passenger-kilometres.

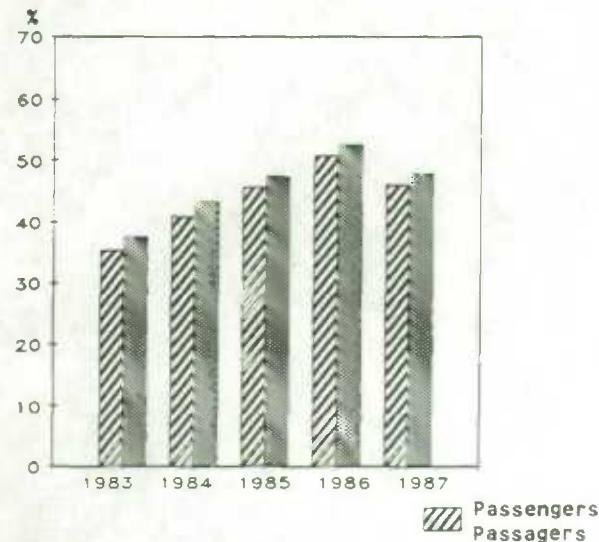
Figures 6.2.1 and 6.2.2 differentiate discount carriage in the southern sector according to short-haul and long-haul coupon origin and destination city-pairs.<sup>2</sup> The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicates a greater carriage of discount passengers on the long-haul services. This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. In 1987, discount carriage on long-haul services accounted for 64.4% of passenger volume (representing 65.2% of passenger-kilometres); this compares with 46.1% and 47.9% respectively for short-haul. A similar pattern may also be noted in the four previous years. The proportion of persons travelling on discount fares in the short-haul sector decreased by approximately five percentage points from 50.7% in 1986 to 46.1% in 1987. The 1987 figure compares to the 1985 level (45.7%).

**Figure 6.2**

**Discount Fare Traffic in Southern Sector,  
Short-Haul and Long-Haul Services,  
1983-1987**

**Figure 6.2.1**

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



(2) Short-haul refers to distances of less than 800 kilometres, while long-haul refers to distances of 800 kilometres or more.

comparaison, pour les services du nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 42.5% du trafic en 1987, en regard de 42.3% en 1986. En termes de passagers-kilomètres, le nombre de passagers voyageant à prix réduit dans le nord, est passé de 45.2% en 1986 à 44.3% en 1987. 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 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.

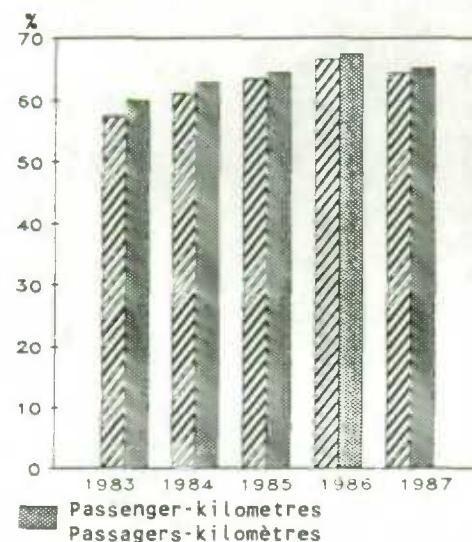
Les Figures 6.2.1 et 6.2.2 fournissent une répartition du trafic utilisant des tarifs réduits selon les paramètres court-courrier et long-courrier, et suivant l'origine et la destination du coupon.<sup>2</sup> Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres 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 important à considérer dans l'analyse du taux d'utilisation des tarifs réduits. En 1987, pour l'ensemble des parcours de long-courriers, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais se chiffrait à 64.4% des passagers; le volume de transport de ces passagers représentait 65.2% des passagers-kilomètres. Les chiffres correspondants pour les parcours de court-courriers s'établissaient à 46.1% et 47.9% respectivement. On note une conjoncture analogue au cours des quatre années précédentes. La proportion de passagers utilisant les tarifs réduits dans le secteur sud (court-courriers) a diminué approximativement de cinq points de pourcentage, passant de 50.7% en 1986 à 46.1% en 1987. Le chiffre de 1987 est comparable au niveau observé en 1985 (45.7%).

**Figure 6.2**

**Trafic des tarifs réduits dans le secteur sud, services court-courriers et long-courriers,  
1983-1987**

**Figure 6.2.2**

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



(2) Court-courrier réfère à des parcours inférieurs à 800 kilomètres et long-courrier, à des parcours de 800 kilomètres ou plus.

## II. Quarterly Trends in Utilization of Discount Fares

Figure 6.3 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 6.3**

**Quarterly Trends in Utilization of Discounted Air Fares**  
**Total Domestic Services**  
**1983-1987**



The chart shows marked seasonal variations with an identifiable third quarter peak and a first quarter trough, with the exception of the years 1986 and 1987, when the trough was reached during the fourth and second quarters respectively. During the third quarter of 1986, a record peak was registered, when 66.4% of passengers travelling on 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), 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.

The chart also shows that on a seasonal basis, there has been a continuous increase in the carriage of passengers on discount fares until the fourth quarter 1986, when decreases have been recorded over the corresponding quarter of the previous year. However, the downward trend was reversed in the fourth quarter of 1987, when an increase in discount passengers was recorded over the corresponding quarter in 1986.

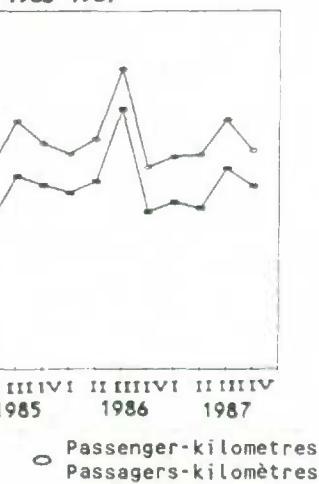
The trends in discount carriage in the southern and northern sectors are shown in Figures 6.4.1 and 6.4.2. As for the total domestic sector, the charts show that on a seasonal basis, the number of passengers travelling on discount fares increased continuously until the fourth quarter 1986, when both sectors have registered decreases over the corresponding period a year earlier. In 1987 (except in northern sector for the first quarter), the curve in both sectors followed the same pattern as in the total domestic sector.

## II. Tendances trimestrielles dans l'utilisation des tarifs réduits

La Figure 6.3 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 6.3**

**Tendances trimestrielles dans l'utilisation des tarifs aériens réduits**  
**Total services secteur intérieur**  
**1983-1987**



Le diagramme montre des variations saisonnières marquées atteignant clairement un sommet au troisième trimestre et un creux au premier trimestre, à l'exception des années 1986 et 1987 alors que le creux fut atteint respectivement au cours du quatrième et du deuxième trimestres. 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'événement d'EXPO 86 à Vancouver a eu également un impact significatif sur l'utilisation des tarifs réduits.

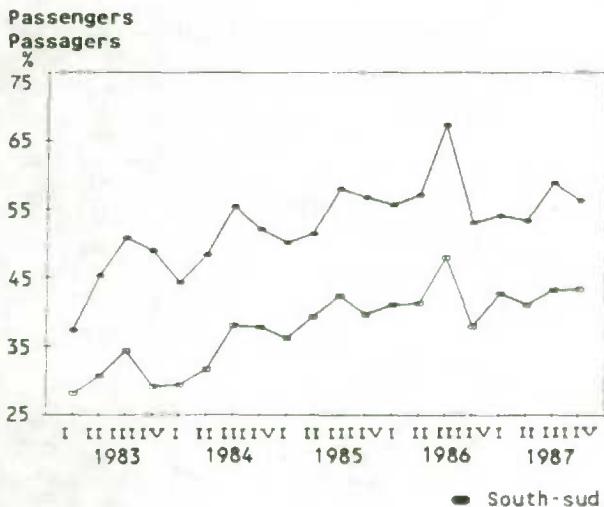
Le diagramme montre également que sur une base saisonnière, le nombre de passagers utilisant les tarifs réduits a augmenté de façon continue jusqu'au quatrième trimestre de 1986, alors que des baisses ont été enregistrées par rapport au trimestre correspondant de l'année précédente. Cependant, la baisse tendancielle a pris fin au quatrième trimestre de 1987, alors qu'on nota une hausse du nombre de passagers voyageant à prix réduit relativement au trimestre correspondant en 1986.

Les tendances au niveau des tarifs réduits dans les secteurs sud et nord sont présentées dans les Figures 6.4.1 et 6.4.2. Comme pour le secteur intérieur, les diagrammes montrent que sur une base saisonnière, le nombre de passagers utilisant les tarifs réduits a augmenté continuellement jusqu'au quatrième trimestre de 1986, alors que les deux secteurs ont accusé des baisses par rapport à la période correspondante une année plus tôt. En 1987 (sauf pour le secteur nord pour le premier trimestre), la courbe dans les deux secteurs a suivi le même profil que celle du secteur intérieur.

Figure 6.4

Quarterly Trends in Utilization of Discounted Air Fares  
Total Southern and Northern Services  
1983-1987

Figure 6.4.1



### III. Quarterly and Annual Trends in Average Fares

This section presents quarterly and annual trends in average fares (all and discount fares<sup>3</sup>) 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 1987. During the third quarter of 1987, for example, passengers paid an average fare of \$153, up 9.8% over the same quarter a year earlier; 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 1987, the average discount fare totalled \$129; in 1983, it was \$111. On an annual basis, the domestic average fares (all fares) went from \$121 in 1983 to \$145 in 1987, while the average discount fares increased by 16.4% (from \$101 to \$117) during the same period.

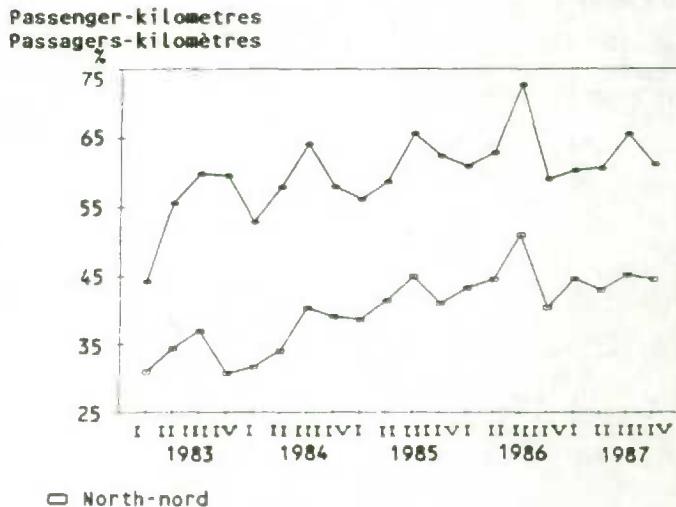
A cross - analysis of the average fares, distance and revenue per passenger-kilometre yield (results are not shown), has established that, in a few instances, increases in average fares were partially explained by increases in the average trip length. However, in many cases, it was found that the distance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

(3) The discount fare is calculated as a percentage reduction from the normal full fare regular economy.

Figure 6.4

Tendances trimestrielles dans l'utilisation des tarifs aériens réduits  
Total services secteurs sud et nord  
1983-1987

Figure 6.4.2



### III. Tendances trimestrielles et annuelles des tarifs moyens

Cette section présente les tendances trimestrielles et annuelles des tarifs moyens (tous les tarifs et les tarifs réduits) payés par les passagers aériens pour l'ensemble des paires de villes intérieures 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 1987. Au cours du troisième trimestre de 1987, par exemple, les passagers ont payé un tarif moyen de \$153, en hausse de 9.8% comparativement au même trimestre une année plus tôt; 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 1987, le tarif réduit moyen totalisait \$129 alors qu'en 1983, il s'élevait à \$111. Sur une base annuelle, les tarifs moyens (tous les tarifs) intérieurs sont passés de \$121 en 1983 à \$145 en 1987, alors que les tarifs réduits moyens se sont accrus de 16.4% (de \$101 à \$117) au cours de la même période.

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 (ou à une augmentation marginale) dans la distance moyenne.

(3) Le tarif réduit est calculé comme pourcentage de réduction du plein tarif de classe économique.

If less passengers travelled on discount fares in the southern sector in 1987 compared to a year earlier, the average discount fares have not followed the same downward trend. Indeed, during the examined period, the average discount fares rose 6.3% to reach \$116. In 1983, they totalled \$100.

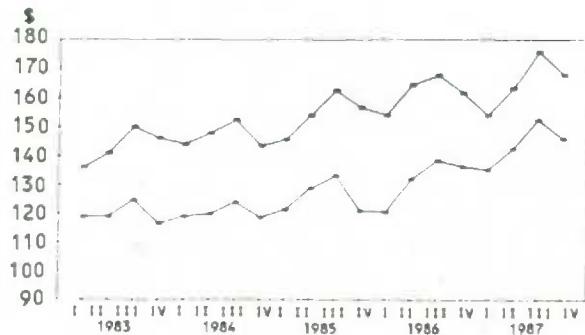
With the exception of the first quarter of 1986, when average discount fares decreased from \$95 to \$91 on a quarter-to-quarter basis, increases were recorded in each quarter since the beginning of 1985. In the third quarter of 1987, the average discount fares in the southern sector rose 3.6% over the corresponding quarter a year earlier to reach \$129 (see Figure 6.5).

Figure 6.5

**Quarterly Trends in Average Fares  
Total Southern and Northern Services  
1983-1987**

Figure 6.5.1

**All Fares  
Tous les tarifs**



● South-sud

Until the fourth quarter of 1986, the quarterly trend in average discount fares in northern sector followed approximately the same curve as for the southern sector. In 1987, however, the upward trend in the northern sector was reversed, the average discount fares decreasing in three of the four quarters over 1986.

Please refer to ASC Service Bulletin Vol. 20, No. 10 for description of survey concepts and methods. For further information, please contact Ms. L. Di Piétre (819-997-6176).

Si moins de passagers ont bénéficié des tarifs réduits dans le secteur sud en 1987 par rapport à l'année précédente, les tarifs réduits moyens n'ont pas suivi la même baisse tendancielle. En effet, durant la période examinée, les tarifs réduits moyens ont augmenté de 6.3% pour atteindre \$116. En 1983, ils totalisaient \$100.

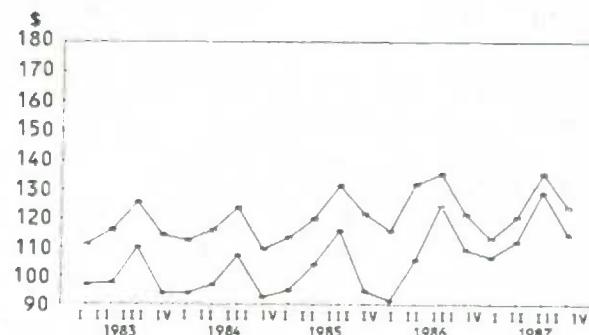
Des augmentations dans les tarifs réduits moyens ont été enregistrées à chaque trimestre depuis le début de 1985, à l'exception du premier trimestre de 1986, alors que les tarifs réduits moyens ont diminué de \$95 à \$91, sur la base d'un trimestre à l'autre. Au cours du troisième trimestre de 1987, les tarifs réduits moyens dans le secteur sud ont augmenté de 3.6% comparativement au même trimestre une année plus tôt et ont atteint \$129 (voir Figure 6.5).

Figure 6.5

**Tendance trimestrielles des tarifs moyens  
Total services secteurs sud et nord  
1983-1987**

Figure 6.5.2

**Discount Fares  
Tarifs réduits**



□ North-nord

Jusqu'au quatrième trimestre de 1986, la tendance trimestrielle des tarifs réduits moyens dans le secteur nord a suivi à peu près la même courbe que celle du secteur sud. En 1987, toutefois, la hausse tendancielle dans le secteur nord a pris fin, les tarifs réduits moyens déclinant dans trois des quatre trimestres par rapport à 1986.

Pour une description des méthodes de l'enquête, veuillez consulter le Bulletin de service Vol. 20, N° 10. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mlle L. Di Piétre (819-997-6176).



1010552811

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:

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

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

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 DS9.

SAVIEZ-VOUS...

... 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:

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

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

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 DS9.  
-----