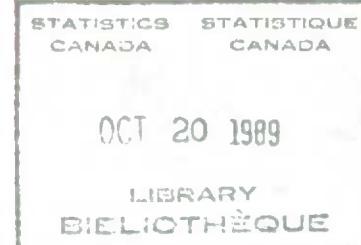


Aviation

C.3
Catalogue 51-004 / ISSN 0843-493X



Vol. 21, No. 10

Price: Canada \$8.90, \$89.00 per year
Other Countries, \$10.70, \$107.00
per year

HIGHLIGHTS

- o Preliminary operational data on scheduled services reported by Canadian Level I air carriers for the first seven months of 1989 show that domestic passenger-kilometres decreased by 3.8% while international passenger-kilometres increased by 9.2% over the same period of 1988.
- o Preliminary first quarter 1989 data indicate that the number of passengers travelling on international charter services increased to 1,876,162, up 13.7% from the 1988 figures.
- o Preliminary first quarter 1989 data show an increase of 12.8% (18.3 million kg) in total enplaned and deplaned cargo on major scheduled services over the same period in 1988.
- o Preliminary data reported by three major Canadian air carriers - Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair - indicate that 61.9% of the passengers carried on domestic scheduled services travelled on discount fares during the first two quarters of 1988, up from 52.9% for the corresponding period in 1987. In terms of passenger-kilometres, discount fares accounted for 66.7% of total volume for the first two quarters of 1988, which represents an increase of 7.1 percentage points compared to the same period a year earlier.

RECENT RELEASE

- o Air Carrier Operations in Canada, January-March 1988 (Catalogue No. 51-002).

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in October 1989.

Vol. 21, N° 10

Prix: Canada \$8.90, \$89.00 par année
Autres pays, \$10.70, \$107.00 par année

FAITS SAILLANTS

- o Les données préliminaires sur les services à horaire fixe des principaux transporteurs canadiens pour les sept premiers mois de 1989 indiquent que le nombre de passagers-kilomètres intérieurs a diminué de 3.8% alors que le nombre de passagers-kilomètres internationaux a augmenté de 9.2% par rapport à la même période en 1988.
- o Les statistiques préliminaires du premier trimestre de 1989 indiquent que le nombre de passagers voyageant sur des services d'affrètement internationaux, a augmenté de 13.7% (de 1,650,334 à 1,876,162 passagers) comparativement au nombre de passagers de 1988.
- o Les données préliminaires du premier trimestre de 1989 relatives au volume de marchandises embarquées et débarquées voyageant sur les principaux services à horaire fixe montrent une augmentation de 12.8% (18.3 millions de kg) comparativement à la même période en 1988.
- o Selon les données fournies par les trois principaux transporteurs aériens canadiens (Air Canada, les Lignes aériennes Canadian International Ltée et Wardair), 61.9% des passagers voyageant sur des services intérieurs à horaire fixe se sont prévalus de tarifs réduits au cours des deux premiers trimestres de 1988, en regard de 52.9% pour la période correspondante en 1987. Mesuré en passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs réduits représentait 66.7% du volume total pour les deux premiers trimestres de 1988, soit une hausse de 7.1 points de pourcentage par rapport à la même période de l'année précédente.

MISE EN CIRCULATION RÉCENTE

- o Opérations des transporteurs aériens au Canada, Janvier-mars 1988 (n° 51-002 au catalogue).

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, octobre 1989.



Statistics Canada Statistique
Canada

Canada

TABLE 1.

Monthly Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level I, July 1989
(Preliminary Data).

TABLEAU 1.

Statistiques mensuelles sur les opérations des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau I, juillet 1989 (données préliminaires).

| OPERATIONAL STATISTICS | July | Change Over | Year-to- | Change | STATISTIQUES DES OPÉRATIONS |
|---------------------------------------|-----------|--|-----------------|---------------------------|--|
| | 1989 | Previous Year | Date | Year-to-Date | |
| | Juillet | Variation par rapport à l'année précédente | Année à ce jour | Variation année à ce jour | |
| | '000 | % | '000 | % | |
| Unit Toll and Charter Services | | | | | Services à taux unitaires et d'affrètement |
| Passengers - Unit Toll | | | | | Passagers - Taux unitaires |
| - Domestic | 1,228 | -12.8 | 8,107 | -10.1 | - Intérieur |
| - International | 649 | 3.5 | 3,819 | 6.1 | - International |
| - Total | 1,877 | -7.8 | 11,926 | -5.5 | - Total |
| Passengers - Charter | 129 | -28.3 | 1,468 | -19.6 | Passagers - d'Affrètement |
| Passengers - Total | 2,006 | -9.5 | 13,394 | -7.3 | Passagers - Total |
| Passenger-kilometres - | | | | | Passagers-kilomètres - Taux unitaires - Intérieur |
| Unit Toll - Domestic | 2 102 458 | -8.4 | 12 345 660 | -3.8 | - International |
| - International | 2 819 543 | 5.6 | 14 771 294 | 9.2 | - Total |
| - Total | 4 922 001 | -0.9 | 27 116 954 | 2.9 | |
| Passenger-kilometres - | | | | | Passagers-kilomètres - d'Affrètement |
| Charter | 491 968 | -25.2 | 4 302 330 | -20.4 | Passagers-kilomètres - Total |
| Passenger-kilometres - Total | 5 413 970 | -3.7 | 31 419 284 | -1.1 | |
| Available seat-kilometres - | | | | | Sièges-kilomètres disponibles - Taux unitaires |
| Unit Toll | 6 650 404 | 0.9 | 39 919 285 | 7.0 | Sièges-kilomètres disponibles - d'Affrètement |
| Available seat-kilometres - | | | | | Sièges-kilomètres disponibles - Total |
| Charter | 653 131 | -19.1 | 5 566 197 | -19.0 | |
| Available seat-kilometres - | | | | | |
| Total | 7 303 536 | -1.3 | 45 485 483 | 3.0 | |
| Passenger Load Factor - | | | | | Coefficient de remplissage - |
| Unit Toll % | 74.0 | ... | 67.9 | ... | Taux unitaires % |
| Passenger Load Factor - | | | | | Coefficient de remplissage - |
| Charter % | 75.3 | ... | 77.3 | ... | d'Affrètement % |
| Passenger Load Factor - | | | | | Coefficient de remplissage - |
| Total % | 74.1 | ... | 69.1 | ... | Total % |
| Goods tonne-kilometres - | | | | | Tonnes-kilomètres de marchandises - Taux unitaires |
| Unit Toll | 125 227 | 10.3 | 775 350 | 9.3 | Tonnes-kilomètres de marchandises - d'Affrètement |
| Goods tonne-kilometres - | | | | | Tonnes-kilomètres de marchandises - Total |
| Charter | 3 150 | -39.6 | 24 373 | -29.9 | |
| Goods tonne-kilometres - | | | | | |
| Total | 128 377 | 8.1 | 799 724 | 7.5 | |
| Hours Flown | 64 | -3.0 | 427 | 1.4 | Heures de vol |
| All Operations | | | | | Ensemble des opérations |
| Litres of turbo fuel consumed | 360 017 | -3.0 | 2 253 439 | 1.4 | Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres |

Available on CANSIM: Matrix 385

Since January 1988, Level I includes Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair.

A year-to-date comparison of the Level I figures for July 1989 over July 1988 shows that unit toll passenger-kilometres increased by 2.9% whereas charter passenger-kilometres decreased by 20.4%.

For further information, please contact Ms. K. Tieman (819-997-1388).

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

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

Une comparaison des chiffres pour les sept premiers mois de 1989 par rapport à l'année 1988 démontre que les passagers-kilomètres à taux unitaires ont augmenté de 2.9% alors que les passagers-kilomètres d'affrètement ont diminué de 20.4%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Doug Rankin (819-997-6183).

TABLE 2.

International Charter Passengers, by Region.
First Quarter 1989 (Preliminary Data).

| Region | First Quarter 1988 Premier trimestre | First Quarter 1989 Premier trimestre | Change 1989/1988 Variation | Région |
|---------------|---|---|----------------------------------|------------|
| Africa | - | 222 | ... | Afrique |
| Asia | - | - | - | Asie |
| Europe | 38,430 | 40,967 | 6.6 | Europe |
| Pacific | - | - | - | Pacifique |
| Southern | 831,480 | 894,580 | 7.6 | Sud |
| United States | 780,424 | 940,393 | 20.5 | États-Unis |
| Total | 1,650,334 | 1,876,162 | 13.7 | Total |

Preliminary first quarter 1989 data indicate that the number of passengers travelling on international charter services increased to 1,876,162, up 13.7% from the 1988 figures.

As observed in previous first quarters, the Southern (894,580 passengers) and the United States (940,393 passengers) regions were the two most popular destinations for Canadians. Moreover, the Southern region, with an increase of 63,100 passengers (7.6%), and the United States, with an increase of 159,969 passengers (20.5%), were the major beneficiaries of the total gain (225,828 passengers).

Within the United States, Florida, with 561,821 passengers, up a healthy 24.1% over the same period in 1988, was the most favoured destination. This state alone, attracted more people than any country covered by this survey. It also benefitted from the largest increase in terms of number of passengers (109,235 passengers). Soundair/Odyssey International, Air 2000 (*) and Vacationair which are all new charter carriers, were mostly responsible for the large increase in Florida. They even helped to compensate for the large reduction of activity in this state by Wardair and, to a lesser degree, Canadian Airlines International Limited.

In the Southern region, Mexico was, by far, the most popular destination with 402,144 passengers. However, the largest increase in terms of charter passengers went to the Dominican Republic with 50,657 additional passengers (49.8%). The gain was widely distributed among Canadian charter carriers, although Nationair and some new charter carriers such as Air 2000, Minerve Canada and Soundair/Odyssey International benefitted particularly from this increase.

For further information, please contact J. Plourde (819-997-6173).

(*) called Canada 3000 Limited since May 1989.

TABLEAU 2.

Passagers des vols d'affrètement internationaux, par région. Premier trimestre 1989 (données préliminaires).

| Region | First Quarter 1988 Premier trimestre | First Quarter 1989 Premier trimestre | Change 1989/1988 Variation | Région |
|---------------|---|---|----------------------------------|------------|
| Africa | - | 222 | ... | Afrique |
| Asia | - | - | - | Asie |
| Europe | 38,430 | 40,967 | 6.6 | Europe |
| Pacific | - | - | - | Pacifique |
| Southern | 831,480 | 894,580 | 7.6 | Sud |
| United States | 780,424 | 940,393 | 20.5 | États-Unis |
| Total | 1,650,334 | 1,876,162 | 13.7 | Total |

Les statistiques préliminaires du premier trimestre de 1989 indiquent que le nombre de passagers voyageant sur des services d'affrètement internationaux, a augmenté de 13.7% (de 1,650,334 à 1,876,162 passagers) comparativement au nombre de passagers de 1988.

Tel qu'observé habituellement durant le premier trimestre, les régions du Sud (894,580 passagers) et des États-Unis (940,393 passagers) furent les deux destinations les plus demandées par les Canadiens. De plus, la région du Sud, avec une augmentation de 63,100 passagers (7.6%), et celle des États-Unis, avec 159,969 nouveaux passagers (20.5%), furent les principaux bénéficiaires du gain total de 225,828 passagers.

Aux États-Unis, la Floride, avec une augmentation respectable de 24.1%, ce qui porte le nombre total de passagers voyageant en provenance ou à destination de cet état à 561,821, fut la destination la plus populaire. En fait, cet état a attiré plus de Canadiens que tous les pays couverts par l'enquête. Elle a également profité de la plus grande augmentation en termes de nombre de passagers, soit 109,235 passagers. Soundair/Odyssey International, Air 2000 (*) et Vacationair, qui sont tous de nouveaux affréteurs, ont été les principaux responsables de cette augmentation. Ils ont même pu compenser partiellement les diminutions enregistrées dans cet état par Wardair et, à un moindre degré, les Lignes aériennes Canadien International Limitée.

Dans la région du Sud, le Mexique fut, et de loin, le pays le plus visité par les Canadiens; soit 402,144 passagers. Cependant, la plus grande augmentation, en nombre de passagers, a été enregistrée par la République Dominicaine, soit 50,657 passagers (49.8%). Plusieurs affréteurs canadiens ont profité de ce gain dont les plus importants furent Nationair et de nouveaux affréteurs tels que Air 2000, Minerve Canada et Soundair/Odyssey International.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec J. Plourde (819-997-6173).

(*) rebaptisé Canada 3000 Limitée depuis mai 1989.

TABLE 3.

Cargo Enplaned and Deplaned on Major Scheduled Services at the Top 30 Canadian Airports.
First Quarter 1989 (Preliminary Data).

TABLEAU 3.

Marchandises voyageant sur les principaux services à horaire fixe, embarquées et débarquées aux 30 premiers aéroports canadiens - premier trimestre, 1989 (données préliminaires).

| Rank Rang | Airports Aéroports | First Quarter 1988 | First Quarter 1989 | Change 1989/1988 Variation |
|---|-------------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|----------------------------------|
| | | Premier trimestre ('000 kg) | Premier trimestre ('000 kg) | % |
| 1 | Lester B. Pearson International ONT | 62 153 | 64 671 | 4.1 |
| 2 | Vancouver International BC-CB | 21 714 | 26 179 | 20.6 |
| 3 | Mirabel International QUE-QUE | 21 149 | 23 707 | 12.1 |
| 4 | Montréal International QUE-QUE | 6 120 | 8 578 | 40.2 |
| 5 | Calgary International ALTA-ALB | 7 537 | 8 537 | 13.3 |
| 6 | Edmonton International ALTA-ALB | 5 788 | 7 137 | 23.3 |
| 7 | Winnipeg International MAN | 3 067 | 5 650 | 84.2 |
| 8 | Halifax International NS-NÉ | 4 298 | 5 538 | 28.9 |
| 9 | Ottawa International ONT | 1 224 | 1 704 | 39.2 |
| 10 | St. John's NFLD-TN | 1 430 | 1 501 | 5.0 |
| 11 | Goose Bay NFLD-TN | 743 | 676 | -9.0 |
| 12 | Regina SASK | 308 | 472 | 54.5 |
| 13 | Yellowknife NWT-TNO | 540 | 432 | -20.0 |
| 14 | Resolute Bay NWT-TNO | 402 | 425 | 5.7 |
| 15 | Saskatoon SASK | 314 | 422 | 34.4 |
| 16 | Iqaluit NWT-TNO | 642 | 411 | -36.0 |
| 17 | Moncton NB | 249 | 403 | 61.8 |
| 18 | Kuujjuaq QUE-QUE | 266 | 346 | 30.1 |
| 19 | Thunder Bay ONT | 304 | 296 | -2.6 |
| 20 | Saint John NB | 354 | 294 | -16.9 |
| 21 | Edmonton Municipal ALTA-ALB | 337 | 271 | -19.6 |
| 22 | Québec QUE-QUE | 150 | 261 | 74.0 |
| 23 | Charlottetown PEI-IPE | 131 | 260 | 98.5 |
| 24 | Fredericton NB | 117 | 181 | 54.7 |
| 25 | Nanisivik NWT-TNO | 170 | 161 | -5.3 |
| 26 | Inuvik NWT-TNO | 171 | 158 | -7.6 |
| 27 | Norman Wells NWT-TNO | 290 | 156 | -46.2 |
| 28 | Whitehorse YT-TY | 196 | 155 | -20.9 |
| 29 | Fort St. John BC-CB | 279 | 140 | -49.8 |
| 30 | Kelowna BC-CB | 145 | 139 | -4.1 |
| Total of Top 30 Airports/ Ensemble des 30 premiers aéroports | | 140 588 | 159 265 | 13.3 |
| Total Canada | | 142 797 | 161 113 | 12.8 |

Preliminary first quarter 1989 data show an increase of 12.8% (18.3 million kg) in total enplaned and deplaned cargo on major scheduled services over the same period in 1988.

Les données préliminaires du premier trimestre de 1989 relatives au volume de marchandises embarquées et débarquées voyageant sur les principaux services à horaire fixe montrent une augmentation de 12.8% (18.3 millions de kg) comparativement à la même période en 1988.

The volume at Vancouver International increased by 4.5 million kg over the comparison period; this increment was almost twice that of any other airport. The major portion of this increase was accounted for by deplaned domestic sector cargo.

Le volume à l'aéroport international de Vancouver a augmenté de 4.5 millions de kg par rapport à la même période en 1988; cette augmentation a été presque le double de la hausse qu'a connu chaque autre aéroport. La plus grande partie de cette augmentation est due au trafic intérieur de marchandises débarquées.

In terms of percentage change, six of the top ten airports recorded increases in excess of 20%. Of these, Winnipeg International had the largest percentage increase at 84.2% (2.6 million kg) over the comparison period; this occurred primarily on the domestic sector.

En termes de la variation en pourcentage, six des dix premiers aéroports ont enregistré des augmentations supérieures à 20.0%. De ces aéroports, l'aéroport international de Winnipeg, avec une augmentation de 84.2% (2.6 millions de kg) par rapport à la même période en 1988, a enregistré la plus forte hausse. Cette hausse fut observée principalement dans le secteur intérieur.

For more information, please contact Rolf Hakka (819-953-3347).

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

TABLE 4.1

Distribution of Domestic Passengers, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, Second Quarter 1988 (Preliminary Estimates).

| Sector | Passengers | | Fare type group - Groupe tarifaire | | | | | | Secteur | |
|--------------------------|------------|----------------------------------|------------------------------------|------|-------------------|------|-------------------|------|------------------------------|--|
| | Passagers | | Full fare | | Discounted fare | | Other | | | |
| | 1988 | Change 1988/1987 Variation | Plein tarif | 1988 | 1987 ^r | 1988 | 1987 ^r | 1988 | | |
| No. - Nbre ('000) | | % % | | % | | | | | | |
| Domestic | | | | | | | | | Intérieur | |
| First quarter | 4,071.1 | 14.5 | 44.0 | 35.9 | 53.5 | 61.9 | 2.6 | 2.2 | Premier trimestre | |
| Second quarter | 3,999.4 | -1.2 | 45.0 | 35.4 | 52.3 | 62.0 | 2.7 | 2.6 | Deuxième trimestre | |
| Year-to-date | 8,070.6 | 6.2 | 44.5 | 35.7 | 52.9 | 61.9 | 2.6 | 2.4 | Année à ce jour | |
| Southern services | | | | | | | | | Services secteur sud | |
| First quarter | 3,889.5 | 14.9 | 43.2 | 35.0 | 54.2 | 62.7 | 2.6 | 2.3 | Premier trimestre | |
| Second quarter | 3,836.7 | -0.5 | 44.3 | 34.5 | 53.0 | 62.8 | 2.8 | 2.7 | Deuxième trimestre | |
| Year-to-date | 7,726.2 | 6.7 | 43.8 | 34.7 | 53.5 | 62.8 | 2.7 | 2.5 | Année à ce jour | |
| Short-haul | | | | | | | | | Court-courrier | |
| First quarter | 1,918.8 | 8.3 | 51.3 | 41.1 | 46.1 | 56.5 | 2.6 | 2.4 | Premier trimestre | |
| Second quarter | 1,757.3 | -7.0 | 54.6 | 40.5 | 42.9 | 57.0 | 2.6 | 2.6 | Deuxième trimestre | |
| Year-to-date | 3,676.0 | 0.4 | 53.0 | 40.8 | 44.4 | 56.7 | 2.6 | 2.5 | Année à ce jour | |
| Long-haul | | | | | | | | | Long-courrier | |
| First quarter | 1,970.7 | 22.0 | 34.3 | 29.0 | 63.0 | 68.7 | 2.7 | 2.3 | Premier trimestre | |
| Second quarter | 2,079.4 | 5.7 | 34.4 | 29.4 | 62.7 | 67.8 | 2.9 | 2.8 | Deuxième trimestre | |
| Year-to-date | 4,050.1 | 13.0 | 34.4 | 29.2 | 62.8 | 68.3 | 2.8 | 2.5 | Année à ce jour | |
| Northern Services | | | | | | | | | Services secteur nord | |
| First quarter | 181.7 | 6.8 | 58.8 | 55.5 | 40.4 | 44.1 | 0.7* | 0.4* | Premier trimestre | |
| Second quarter | 162.7 | -14.0 | 59.7 | 57.0 | 39.1 | 42.3 | 1.1 | 0.7 | Deuxième trimestre | |
| Year-to-date | 344.4 | -4.2 | 59.3 | 56.2 | 39.8 | 43.3 | 0.9 | 0.6 | 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 25%.

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.

TABLEAU 4.1

Répartition des passagers, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services à horaire fixe, Deuxième trimestre 1988 (estimations préliminaires).

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 25%.

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 Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, Second Quarter 1988 (Preliminary Estimates).

TABLEAU 4.2

Répartition des passagers-kilomètres, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I Services à horaire fixe. Deuxième trimestre 1988 (estimations préliminaires).

| Sector | Passengers-kilometres | | Fare type group - Groupe tarifaire | | | | | | Secteur | |
|--------------------------|--------------------------|----------------------------------|------------------------------------|------|-------------------|------|-------------------|------|------------------------------|--|
| | Passagers-kilomètres | | Full fare | | Discounted fare | | Other | | | |
| | 1988 | Change 1988/1987 Variation | Plein tarif | 1988 | 1987 ^r | 1988 | 1987 ^r | 1988 | | |
| | No. - Nbre ('000 000) | % | % Intérieur | | | | | | | |
| Domestic | | | | | | | | | Intérieur | |
| First quarter | 4 920.1 | 19.7 | 37.7 | 31.4 | 59.7 | 66.3 | 2.7 | 2.3 | Premier trimestre | |
| Second quarter | 5 241.9 | 5.8 | 37.4 | 30.2 | 59.6 | 67.0 | 3.0 | 2.8 | Deuxième trimestre | |
| Year-to-date | 10 162.0 | 12.1 | 37.5 | 30.8 | 59.6 | 66.7 | 2.8 | 2.6 | Année à ce jour | |
| Southern services | | | | | | | | | Services secteur sud | |
| First quarter | 4 757.2 | 20.2 | 36.9 | 30.7 | 60.3 | 67.0 | 2.8 | 2.4 | Premier trimestre | |
| Second quarter | 5 089.6 | 6.4 | 36.7 | 29.5 | 60.3 | 67.7 | 3.0 | 2.9 | Deuxième trimestre | |
| Year-to-date | 9 846.8 | 12.6 | 36.8 | 30.0 | 60.3 | 67.3 | 2.9 | 2.6 | Année à ce jour | |
| Short-haul | | | | | | | | | Court-courrier | |
| First quarter | 904.4 | 10.2 | 49.7 | 39.4 | 47.7 | 58.2 | 2.7 | 2.4 | Premier trimestre | |
| Second quarter | 837.6 | -5.4 | 52.9 | 39.3 | 44.5 | 58.1 | 2.6 | 2.6 | Deuxième trimestre | |
| Year-to-date | 1 742.1 | 2.1 | 51.4 | 39.4 | 46.0 | 58.2 | 2.6 | 2.5 | Année à ce jour | |
| Long-haul | | | | | | | | | Long-courrier | |
| First quarter | 3 852.8 | 22.8 | 33.6 | 28.6 | 63.6 | 69.0 | 2.8 | 2.4 | Premier trimestre | |
| Second quarter | 4 252.0 | 9.1 | 33.0 | 27.5 | 63.9 | 69.5 | 3.1 | 3.0 | Deuxième trimestre | |
| Year-to-date | 8 104.7 | 15.2 | 33.3 | 28.0 | 63.8 | 69.3 | 3.0 | 2.7 | Année à ce jour | |
| Northern Services | | | | | | | | | Services secteur nord | |
| First quarter | 162.9 | 7.7 | 56.7 | 52.8 | 42.3 | 46.8 | 0.9* | 0.4* | Premier trimestre | |
| Second quarter | 152.3 | -12.7 | 57.9 | 53.6 | 40.8 | 45.6 | 1.3 | 0.8 | Deuxième trimestre | |
| Year-to-date | 315.2 | -3.2 | 57.4 | 53.2 | 41.5 | 46.2 | 1.1 | 0.6 | 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 25%.
- 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 25%.
- 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.

Preliminary estimates (see Table 4.1) indicate that 61.9% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers (i.e. Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair) travelled on some form of discount ticket during the first two quarters of 1988, up from 52.9% in 1987. In terms of passenger-kilometres, discount fares accounted for 66.7% of total volume for the first two quarters of 1988, which represents an increase of 7.1 percentage points compared to the same period a year earlier (see Table 4.2).

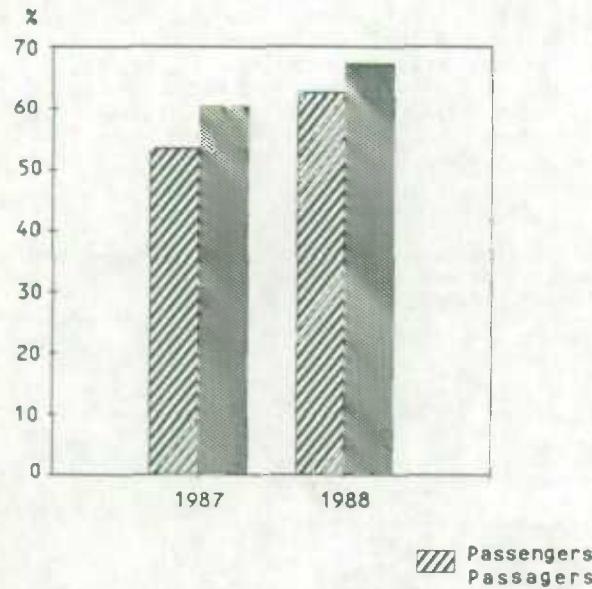
At a more disaggregate level, Figures 4.1.1 and 4.1.2 illustrate trends in discount carriage from a geographical perspective, namely, the southern and northern sectors.

Figure 4.1

Discount Fare Traffic in Canada by Sector, January-June 1987, 1988

Figure 4.1.1

**Southern Services
Services secteur sud**



As evidenced by these figures, both southern and northern domestic sectors recorded an increased utilization of discounted air fares during the first two quarters of 1988. In the southern sector, 62.8% of passenger traffic (representing 67.3% of passenger-kilometres)

(1) 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.

Selon les estimations préliminaires (voir Tableau 4.1), 61.9% des passagers des vols intérieurs à horaire fixe des transporteurs aériens de niveau I (Air Canada, les Lignes aériennes Canadian International Ltée et Wardair) ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs au cours des deux premiers trimestres de 1988, en regard de 52.9% en 1987. Mesuré en passagers-kilomètres, le volume de transport de passagers utilisant des tarifs réduits représentait 66.7% du volume total pour les deux premiers trimestres de 1988, soit une hausse de 7.1 points de pourcentage par rapport à la même période de l'année précédente (voir Tableau 4.2).

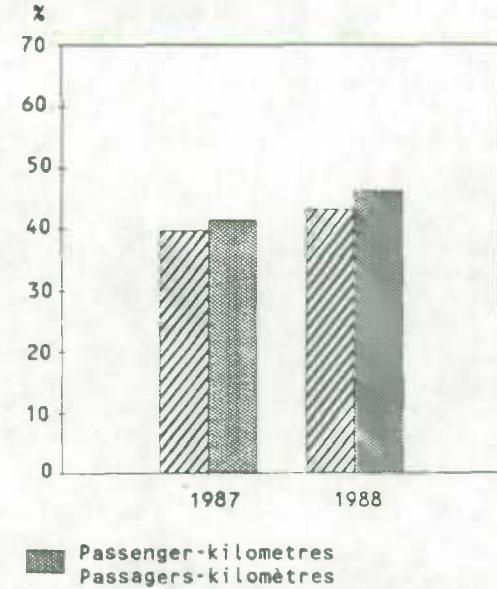
Dans une présentation plus détaillée, les Figures 4.1.1 et 4.1.2 présentent les tendances au niveau des tarifs réduits d'un point de vue géographique, à savoir les secteurs sud et nord.¹

Figure 4.1

Trafic des tarifs réduits au Canada par secteur, Janvier-juin 1987, 1988

Figure 4.1.2

**Northern Services
Services secteur nord**



Tel que montré dans ces figures, les secteurs intérieurs du sud et du nord ont enregistré une utilisation accrue des tarifs aériens réduits au cours des deux premiers trimestres de 1988. Dans le secteur sud, 62.8% du trafic de passagers (représentant 67.3% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs

(1) 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.

was carried on discount fares. During the first two quarters of 1987, the corresponding figures were 53.5% for passengers and 60.3% for passenger-kilometres. In contrast, for northern services, discount passengers amounted to 43.3% of the traffic during the first two quarters of 1988, up from 39.8% in 1987. When the distribution is expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of output corresponding to travel by discount passengers increases to 46.2%, up from 41.5% in 1987.

It should be noted that approximately 97% of all passengers who used discount fares were travelling between places in the southern sector. This percentage also applies to passenger-kilometres.

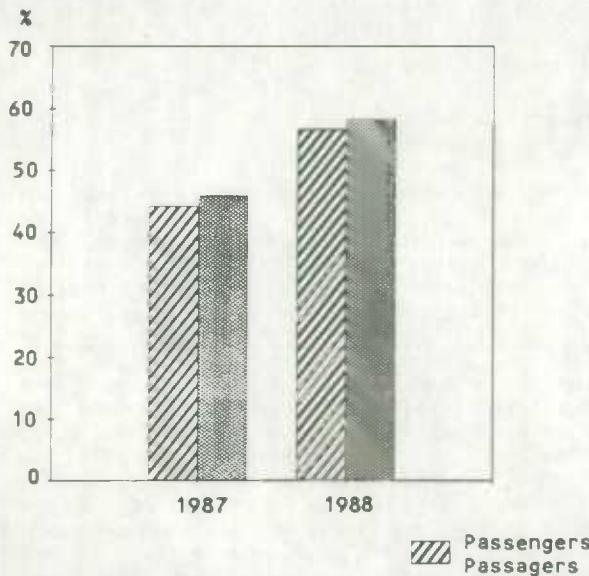
Figures 4.2.1 and 4.2.2 differentiate discount carriage in the southern sector according to short-haul and long-haul coupon origin and destination city-pairs.² The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicates a greater carriage of discount passengers on the long-haul services. This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. During the first two quarters of 1988, discount carriage on long-haul services accounted for 68.3% of passenger volume and 69.3% of passenger-kilometres; this compares with 56.7% and 58.2% respectively, for short-haul services.

Figure 4.2

Discount Fare Traffic in Southern Sector,
Short-Haul and Long-Haul Services,
January-June 1987, 1988

Figure 4.2.1

Short-Haul
Court-courriers



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

réduits, comparativement à 53.5% et 60.3% respectivement au cours des deux premiers trimestres de 1987. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 43.3% du trafic au cours des deux premiers trimestres de 1988, une augmentation par rapport à 39.8% en 1987. Lorsqu'on exprime la répartition en nombre de passagers-kilomètres, la proportion de la production correspondant aux voyages effectués par les passagers utilisant les tarifs réduits a augmenté pour passer de 41.5% en 1987 à 46.2% en 1988.

Il convient de noter qu'environ 97% de tous les passagers voyageant à prix réduit se déplaçaient entre des villes du secteur sud. Ce pourcentage s'applique également aux passagers-kilomètres.

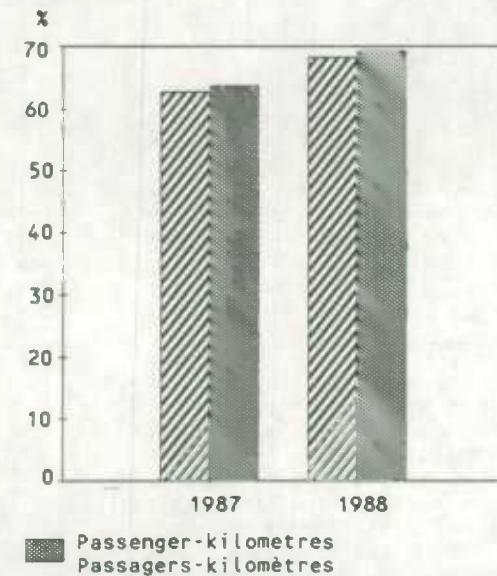
Les Figures 4.2.1 et 4.2.2 fournissent une répartition du trafic utilisant des tarifs réduits selon les paramètres court-courrier et long-courrier, et suivant l'origine et la destination du coupon.² Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent 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. Au cours des deux premiers trimestres de 1988, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 68.3% du volume de passagers et 69.3% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 56.7% et 58.2%.

Figure 4.2

Trafic des tarifs réduits dans le secteur sud,
services court-courriers et long-courriers,
Janvier-juin 1987, 1988

Figure 4.2.2

Long-Haul
Long-courriers



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

The unprecedented proportion of discount fares in Canada during the first two quarters of 1988 can be attributed to five principal factors. First, the 'price war' between the Level I air carriers resulted in an increase of seat sales on scheduled domestic markets where competition was particularly intense. Second, the strong competition between the major scheduled carriers and the regional and local carriers has stimulated the increment of discount fares on the heavily-travelled intercity short-haul routes. Third, on the highly competitive long-haul transcontinental routes, such as Calgary-Toronto, Edmonton-Toronto, Montréal-Vancouver, Ottawa-Vancouver and Toronto-Vancouver, there was a noticeable increase in the number of different discount fares offered. Fourth, the Olympic Games in Calgary also had a significant impact on the utilization of discount fares during the first quarter of 1988. Fifth, the introduction by Wardair of new high-density intercity routes to its scheduled network during the second quarter of 1988 also resulted in an increased utilization of discount fares.

Notes

- o Estimates shown in Tables 4.1 and 4.2 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 three Level I carriers: Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair.
- o Fare codes reported by these carriers have been grouped by general fare type. Three fare types are presented in the tables:
 - . FULL FARE comprises first class, business class and full fare regular economy.
 - . DISCOUNTED FARE includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group, etc.
 - . OTHER represents industry and agency discount fares, military, as well as unknown fare codes.
- o For the first two quarters of 1988, except for a few instances as noted, all estimates shown can be considered to be reliable from a sampling point of view. Statistically, however, it has been established that, at a 90% confidence level, there is significant difference between 1987 and 1988 (year-to-date second quarter) estimates in each sector, except for short-haul services for the passengers (other fares).

Additional information on fare basis statistics will be included in the quarterly publication *Air Carrier Operations in Canada*, Catalogue No. 51-002. The second quarter 1988 issue of this publication is scheduled for release in the fall of 1989. For further information, please contact Ms. L. Di Piétre (819-997-6176).

La proportion sans précédent de tarifs réduits au Canada au cours des deux premiers trimestres de 1988 peut être attribuée à cinq principaux facteurs. Tout d'abord, la 'guerre des prix' entre les transporteurs aériens de niveau I a entraîné une augmentation des soldes de places sur les marchés intérieurs à horaire fixe où la concurrence était particulièrement intense. En second lieu, la forte concurrence entre les principaux transporteurs à horaire fixe et les transporteurs régionaux et locaux a favorisé l'accroissement des tarifs réduits sur les routes interurbaines achalandées de courte distance. En troisième lieu, on a pu constater une forte augmentation du nombre de tarifs réduits offerts dans le secteur très compétitif des services transcontinentaux de longue distance, par exemple, Calgary-Toronto, Edmonton-Toronto, Montréal-Vancouver, Ottawa-Vancouver et Toronto-Vancouver. En quatrième lieu, les Jeux Olympiques de Calgary ont également influé sur l'utilisation des tarifs réduits au cours du premier trimestre de 1988. Enfin, l'addition par Wardair de nouvelles routes interurbaines achalandées à son réseau de services à horaire fixe au cours du deuxième trimestre de 1988, a entraîné une plus forte utilisation des tarifs réduits.

Notes

- o Les estimations présentées dans les Tableaux 4.1 et 4.2 proviennent d'un échantillon de coupons de vols recueillis par l'enquête sur la base tarifaire des transporteurs aériens et portent sur les services intérieurs (y compris les tronçons intérieurs des vols internationaux) de trois transporteurs de niveau I: Air Canada, les Lignes aériennes Canadian International Ltée et Wardair.
- o Les codes tarifaires déclarés par les transporteurs ont été combinés par catégorie générale. Trois groupes tarifaires sont présentés dans les tableaux.
 - . PLEIN TARIF comprend les tarifs de première classe, de la classe affaires et les pleins tarifs de classe économique.
 - . TARIF RÉDUIT comprend les divers tarifs à rabais tels que les tarifs noliprix, le tarif de soldes de places, le tarif excursion payable à l'avance et le tarif de groupe, etc.
 - . AUTRE comprend les tarifs utilisés par le personnel des compagnies aériennes, les agents de voyages, le personnel militaire, ainsi que les codes tarifaires non-identifiables.
- o Pour les deux premiers trimestres de 1988, sauf dans certains cas tel que noté, toutes les estimations indiquées peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Toutefois au terme de la statistique, il est à noter que pour un niveau de signification de 90%, les différences relevées entre les estimations de 1987 et 1988 (année à ce jour pour les deux premiers trimestres) sont significatives pour chaque secteur, sauf pour les services court-courriers pour les passagers (autres tarifs).

Des renseignements additionnels sur les statistiques sur la base tarifaire seront inclus dans la publication trimestrielle *Opérations des transporteurs aériens au Canada*, n° 51-002 au catalogue. L'édition du deuxième trimestre 1988 de cette publication devrait paraître à l'automne de 1989. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mlle L. Di Piétre (819-997-6176).



1010537038

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:

David Dodds, Director,
Transportation Division,
Statistics Canada,
7th Floor, R.H. Coats Bldg.,
Tunney's Pasture,
Ottawa
K1A 0T6

or by telephoning:

Steven Mozes
Chief
Surface and Marine Transport Section
(613) 951-2527

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

October 1989

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.

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:

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
7ième étage, immeuble R.H. Coats
Parc Tunney
OTTAWA
K1A 0T6

ou téléphenez à l'une des personnes suivantes:

Steven Mozes
Chef
Section des transports de surface et maritimes
(613) 951-2527

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

Octobre 1989

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.