

Aviation

C.3

Catalogue 51-004 / ISSN 0068-7057



Vol. 21, No. 11

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

HIGHLIGHTS

- o A year-to-date comparison of the Level 1 figures for August 1989 over August 1988 shows that charter passenger-kilometres decreased by 21.1%. This decrease was mainly due to Wardair's transition from charter to scheduled air services.
- o Total movements at the 60 Transport Canada towered airports rose by 6.4% during the first half of 1989.
- o During the first quarter 1989, the number of passengers for all city-pairs travelling on domestic scheduled services totalled 3,047,130, down 3.4% compared to the first quarter 1988. Despite the overall decrease, the top 25 city-pairs recorded an increase of 3.6% for the same period.
- o Preliminary data reported by three major Canadian air carriers - Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair - indicate that 64.0% of the passengers carried on domestic scheduled services travelled on discount fares during the first three quarters of 1988, up from 54.4% for the corresponding period in 1987. In terms of passenger-kilometres, discount fares accounted for 69.1% of total volume for the first three quarters of 1988, which represents an increase of 7.7 percentage points compared to the same period a year earlier.

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in November 1989.

Vol. 21, N° 11

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

FAITS SAILLANTS

- o Une comparaison des chiffres pour les huit premiers mois de 1989 par rapport à l'année 1988 démontre que les passagers-kilomètres d'affrètement ont diminué de 21.1%. Cette diminution est principalement due à la décision de Wardair de changer plusieurs de ses vols affrétés en vols réguliers.
- o Au cours des six premiers mois de 1989, les mouvements totaux aux 60 aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont augmenté de 6.4%.
- o Au cours du premier trimestre de 1989, le nombre de passagers pour toutes les paires de villes voyageant sur des services intérieurs à horaire fixe se chiffrait à 3,047,130, une baisse de 3.4% par rapport au premier trimestre de 1988. Malgré la diminution globale, les 25 premières paires de villes montrent une augmentation de 3.6% pour la même période.
- o Selon les données fournies par les trois principaux transporteurs aériens canadiens (Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair), 64.0% des passagers voyageant sur des services intérieurs à horaire fixe se sont prévalus de tarifs réduits au cours des trois premiers trimestres de 1988, en regard de 54.4% pour la période correspondante en 1987. Mesuré en passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs réduits représentait 69.1% du volume total pour les trois premiers trimestres de 1988, soit une hausse de 7.7 points de pourcentage par rapport à la même période de l'année précédente.

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, novembre 1989.



TABLE 1.1

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

TABLEAU 1.1

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

OPERATIONAL STATISTICS	August 1989	Change Over Previous Year	Year-to-Date 1989	Change Year-to-Date	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
	août	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	1,357	-11.9	9,464	-10.4	- Intérieur
- International	705	6.5	4,524	6.2	- International
- Total	2,062	-6.4	13,988	-5.6	- Total
Passengers - Charter	128	-25.6	1,596	-20.2	Passagers - d'Affrètements
Passengers - Total	2,190	-7.8	15,584	-7.3	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres - Taux
Unit Toll - Domestic	2 280 931	-6.8	14 626 590	-4.2	unitaires - Intérieur
- International	2 924 417	8.2	17 695 711	9.0	- International
- Total	5 205 349	1.0	32 322 302	2.6	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Charter	501 558	-27.2	4 803 888	-21.1	d'Affrètements
Passenger-kilometres - Total	5 706 907	-2.3	37 126 191	-1.3	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Unit Toll	6 752 583	2.8	46 671 870	6.4	bles - Taux unitaires
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Charter	652 749	-18.5	6 218 947	-18.9	bles - d'Affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Total	7 405 333	0.5	52 890 818	2.6	bles - Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Unit Toll %	77.1	...	69.3	...	Taux unitaires %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage-
Charter %	76.8	...	77.2	...	d'Affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage-
Total %	77.1	...	70.2	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Unit Toll	116 981	18.0	892 331	10.4	chandises - Taux unitaires
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Charter	4 186	-20.3	28 560	-28.6	chandises - d'Affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Total	121 167	16.1	920 891	8.6	chandises - Total
Hours Flown	65	-1.5	492	1.0	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	366 259	-1.1	2 619 698	1.1	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres

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 August 1989 over August 1988 shows that charter passengers-kilometres decreased by 21.1%. This decrease was mainly due to Wardair's transition from charter to scheduled air services. The charter business abandoned by Wardair was taken on by specialized charter carriers which consequently have become a more dominant force in the charter market.

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 huit premiers mois de 1989 par rapport à l'année 1988 démontre que les passagers-kilomètres d'affrètement ont diminué de 21.1%. Cette diminution est principalement due à la décision de Wardair de changer plusieurs de ses vols affrétés en vols réguliers. Cette décision de Wardair a permis à plusieurs affréteurs spécialisés de prendre de l'expansion et donc, de devenir une force plus dominante dans le marché de l'affrètement.

TABLE 1.2

Operational Statistics for Canadian Air Carriers, 1988 (Preliminary Data).(1)(2)

	Levels I-IV Niveaux I-IV		Level I Niveau I		Levels II-IV Niveaux II-IV		
	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation	
	'000	%	'000	%	'000	%	
Unit Toll Services							Services à taux unitaires
Hours Flown	1 160	20.9	671	14.2	489	31.8	Heures de vol
Passengers	30 094	12.3	23 928	9.4	6 166	25.4	Passagers
Passenger- Kilometres	48 747 313	17.1	45 969 217	15.3	2 778 096	55.6	Passagers-kilomètres
Goods carried (kg)	471 229	10.3	421 552	13.0	49 678	-7.8	Marchandises transportées (kg)
Goods tonne- kilometres	1 393 476	12.4	1 363 789	13.3	29 687	-18.1	Marchandises, tonne- kilomètres
Charter Services							Services d'affrètement
Hours Flown	955	2.5	68	4.2	887	2.4	Heures de vol
Passengers	5 907	7.4	2 704	2.3	3 203	12.1	Passagers
Goods carried (kg)	157 975	-11.7	11 918	-6.4	146 057	-12.1	Marchandises transportées (kg)

(1) Some totals may not add due to rounding.

(2) The 1987 data used in this table have been retabulated using the 1988 level definitions.

Unit toll traffic rose considerably as the major carriers (Air Canada and Canadian Airlines International Ltd.) teamed up with their affiliate networks to account for 90.6% of scheduled passengers carried and 87.2% of scheduled passenger-kilometres flown by Canadian air carriers in 1988. Wardair increased its share of the unit toll market in 1988, accounting for 4.8% of the passengers carried and 10.7% of passenger-kilometres flown. In 1987, its share stood at 3.0%, and 8.2%, respectively. Wardair increased its fleet extensively in 1988, with the acquisition of 12 Airbus A310 aircraft.

The charter passenger market also showed strong growth, as charter passenger traffic carried by Canadian air carriers increased by 7.4%. This was due to the performance of established carriers, as well as the influx of new entrants, such as Air Transat.

TABLEAU 1.2

Statistiques opérationnelles des transporteurs aériens canadiens, 1988 (données préliminaires).(1)(2)

	Levels I-IV Niveaux I-IV		Level I Niveau I		Levels II-IV Niveaux II-IV		
	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation	
	'000	%	'000	%	'000	%	
Unit Toll Services							Services à taux unitaires
Hours Flown	1 160	20.9	671	14.2	489	31.8	Heures de vol
Passengers	30 094	12.3	23 928	9.4	6 166	25.4	Passagers
Passenger- Kilometres	48 747 313	17.1	45 969 217	15.3	2 778 096	55.6	Passagers-kilomètres
Goods carried (kg)	471 229	10.3	421 552	13.0	49 678	-7.8	Marchandises transportées (kg)
Goods tonne- kilometres	1 393 476	12.4	1 363 789	13.3	29 687	-18.1	Marchandises, tonne- kilomètres
Charter Services							Services d'affrètement
Hours Flown	955	2.5	68	4.2	887	2.4	Heures de vol
Passengers	5 907	7.4	2 704	2.3	3 203	12.1	Passagers
Goods carried (kg)	157 975	-11.7	11 918	-6.4	146 057	-12.1	Marchandises transportées (kg)

(1) Dû au fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.

(2) Les données de 1987 utilisées dans le présent tableau ont été totalisées de nouveau en fonction des définitions révisées des niveaux utilisés en 1988.

En 1988, le trafic des services à taux unitaires a augmenté considérablement étant donné que les principaux transporteurs (Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée) ont fait équipe avec leur réseau de transporteurs affiliés et qu'ils ont transporté 90.6% des passagers et réalisé 87.2% des passagers-kilomètres. Wardair a accru sa part du marché pour les services à taux unitaire en 1988, représentant 4.8% des passagers et 10.7% des passagers-kilomètres. En 1987, sa part de marché s'établissait à 3.0% pour les passagers et à 8.2% pour les passagers-kilomètres. Wardair a augmenté considérablement sa flotte aérienne en 1988, suite à l'achat de 12 aéronefs Airbus A310.

Le marché du service d'affrètement a aussi montré une augmentation substantielle, soit une hausse de 7.4% pour les passagers transportés par les transporteurs aériens canadiens. Ceci est dû à la performance des transporteurs établis aussi bien qu'à l'influence de nouveaux venus, tel que Air Transat.

TABLE 1.3

Financial Statistics for Canadian Air Carriers,
1988 (Preliminary Data).(1)(2)

TABLEAU 1.3

Statistiques financières des transporteurs aériens
canadiens, 1988 (données préliminaires).(1)(2)

	Levels I-IV Niveaux I-IV		Level I Niveau I		Levels II-IV Niveaux II-IV		
	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation	1988	Change 1988/1987 Variation	
	\$ '000	%	\$ '000	%	\$ '000	%	
Operating Revenues							Recettes d'exploitation
Unit Toll Services	5,562,851	14.8	4,929,664	13.3	633,187	28.0	Services à taux unitaires
Charter Services	1,057,571	-7.5	413,268	3.8	644,304	-13.5	Services d'affrètement
Total(4)	6,922,579	9.8	5,513,328	12.0	1,409,251	2.3	Total(4)
Operating Expenses							Dépenses d'exploitation
	6,680,355	12.5	5,353,170	14.7	1,327,185	4.1	
Operating Income							Revenu d'exploitation
	242,223	-33.1	160,158	-38.2	82,065	-20.5	
Non-Operating Accounts							Comptes autres que d'ex- ploitation
Capital Gains - Net	154,684(3)	97.0	132,753	90.2	21,930(3)	151.4	Gains de capital - Nets
Interest Accounts	-204,442(3)	14.6	-153,944	18.7	-50,498(3)	3.9	Comptes d'intérêt
Total(4)	-81,274	-21.2	-53,465	-27.9	-27,810	-4.2	Total(4)
Net Income(5)							Revenu net(5)
	110,013	-34.7	77,898	-27.8	32,115	-46.9	

(1) Some totals may not add due to rounding.

(2) The 1987 data used in this table have been retabulated using the 1988 level definitions.

(3) Does not include Level IV.

(4) Totals contain more constituent items than shown on this table.

(5) After provision for income taxes.

After reporting their greatest net income ever in 1987 (\$168.4 million), Canadian air carriers reported a net income of \$110.0 million in 1988.

Air Canada increased its net income by 108.9% from 1987 to 1988. Wardair increased its operating revenues by 33.2% in 1988, but went from a net income of \$30.8 million in 1987 to a net loss of \$18.7 million in 1988.

For further information on civil aviation statistics, please contact Mr. R. Lund (819-997-6192).

(1) Dû au fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.

(2) Les données de 1987 utilisées dans le présent tableau ont été totalisées de nouveau en fonction des définitions révisées des niveaux utilisés en 1988.

(3) Ne comprend pas le niveau IV.

(4) Les totaux peuvent contenir plus d'éléments que notés.

(5) Provision après déductions d'impôts.

Après avoir enregistré leur plus grand revenu net en 1987 (\$168.4 millions), les transporteurs aériens canadiens ont déclaré un revenu net de \$110.0 millions en 1988.

De 1987 à 1988, Air Canada a augmenté son revenu net de 108.9%. En 1988, Wardair a augmenté ses recettes d'exploitation de 33.2%, mais son revenu net est passé de \$30.8 millions en 1987 à une perte nette de \$18.7 millions en 1988.

Pour de plus amples renseignements sur les statistiques l'aviation civile, veuillez communiquer avec M. O. Rankin (819-997-6183).

TABLE 2.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports. June and Year-to-Date, 1989 (Preliminary Data).

Rank	Airports - Transport Canada Towers	June 1989	Change June 1989/1988	Year-to-Date 1989	Change Year-to-Date 1989/1988
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Juin	Variation Juin	Cumulatif	Variation Cumulative
		No.-Nbre	%	No.-Nbre	%
1	Vancouver International BC-CB	30,927	0.1	160,081	2.2
2	Lester B Pearson International ONT	29,192	-4.2	172,963	2.9
3	Montréal International QUE-QUE	22,432	23.4	118,018	22.1
4	St. Hubert QUE-QUE	20,876	15.8	93,384	16.6
5	Boundary Bay BC-CB	20,072	54.3	98,814	32.6
6	Buttonville ONT	19,978	-2.1	94,645	13.1
7	Victoria International BC-CB	19,154	-1.8	100,311	4.2
8	Calgary International ALTA-ALB	18,833	2.6	108,148	2.3
9	Ottawa International ONT	18,014	14.6	95,564	12.1
10	Québec QUE-QUE	14,867	24.4	66,334	10.1
11	Winnipeg MAN	14,535	-2.5	77,314	-0.4
12	St. Andrews MAN	13,111	31.0	67,629	25.8
13	Abbotsford BC-CB	13,015	-8.3	92,662	16.1
14	Hamilton City ONT	12,399	-28.5	61,098	-15.9
15	Edmonton Municipal ALTA-ALB	11,886	14.7	65,378	9.0
16	Pitt Meadows BC-CB	11,683	1.4	62,486	7.5
17	Saskatoon SASK	11,387	22.0	59,772	1.1
18	London ONT	10,882	-16.7	57,305	3.4
19	Halifax International NS-NE	10,727	15.8	57,088	22.7
20	Springbank ALTA-ALB	10,054	14.8	64,373	31.6
21	Toronto Island ONT	9,682	-41.0	48,081	-38.4
22	North Bay ONT	9,660	17.5	50,244	19.6
23	Oshawa ONT	9,532	7.8	49,293	7.8
24	Thunder Bay ONT	9,326	-3.9	56,217	1.4
25	Waterloo-Wellington ONT	9,091	20.0	42,938	11.4
	Total of above airports/Aéroports ci-dessus	381,315	3.2	2,020,140	6.4
	Total - Transport Canada Towers (60)/				
	Total - Tours de Transports Canada (60)	552,599	2.4	2,941,616	6.4

Total movements at the 60 Transport Canada towered airports rose by 6.4% during the first half of 1989 compared to the same period in 1988. Itinerant movements were up 5.8% to 1,807,998 movements while local movements increased by 7.5% over the first half of 1988 to 1,133,618 movements.

In June 1989 total movements at all Transport Canada towered airports increased by 2.4% over June of 1988. Itinerant movements increased by 2.8% to 349,354 while local movements showed a 1.7% increase to 203,245 when compared to the same month last year.

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

TABLEAU 2.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada. Juin et cumulatif, 1989 (données préliminaires).

Rank	Airports - Transport Canada Towers	June 1989	Change June 1989/1988	Year-to-Date 1989	Change Year-to-Date 1989/1988
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Juin	Variation Juin	Cumulatif	Variation Cumulative
		No.-Nbre	%	No.-Nbre	%
1	Vancouver International BC-CB	30,927	0.1	160,081	2.2
2	Lester B Pearson International ONT	29,192	-4.2	172,963	2.9
3	Montréal International QUE-QUE	22,432	23.4	118,018	22.1
4	St. Hubert QUE-QUE	20,876	15.8	93,384	16.6
5	Boundary Bay BC-CB	20,072	54.3	98,814	32.6
6	Buttonville ONT	19,978	-2.1	94,645	13.1
7	Victoria International BC-CB	19,154	-1.8	100,311	4.2
8	Calgary International ALTA-ALB	18,833	2.6	108,148	2.3
9	Ottawa International ONT	18,014	14.6	95,564	12.1
10	Québec QUE-QUE	14,867	24.4	66,334	10.1
11	Winnipeg MAN	14,535	-2.5	77,314	-0.4
12	St. Andrews MAN	13,111	31.0	67,629	25.8
13	Abbotsford BC-CB	13,015	-8.3	92,662	16.1
14	Hamilton City ONT	12,399	-28.5	61,098	-15.9
15	Edmonton Municipal ALTA-ALB	11,886	14.7	65,378	9.0
16	Pitt Meadows BC-CB	11,683	1.4	62,486	7.5
17	Saskatoon SASK	11,387	22.0	59,772	1.1
18	London ONT	10,882	-16.7	57,305	3.4
19	Halifax International NS-NE	10,727	15.8	57,088	22.7
20	Springbank ALTA-ALB	10,054	14.8	64,373	31.6
21	Toronto Island ONT	9,682	-41.0	48,081	-38.4
22	North Bay ONT	9,660	17.5	50,244	19.6
23	Oshawa ONT	9,532	7.8	49,293	7.8
24	Thunder Bay ONT	9,326	-3.9	56,217	1.4
25	Waterloo-Wellington ONT	9,091	20.0	42,938	11.4
	Total of above airports/Aéroports ci-dessus	381,315	3.2	2,020,140	6.4
	Total - Transport Canada Towers (60)/				
	Total - Tours de Transports Canada (60)	552,599	2.4	2,941,616	6.4

Au cours des six premiers mois de 1989, les mouvements totaux aux 60 aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont augmenté de 6.4% par rapport à la même période en 1988. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 1,807,998 soit une hausse de 5.8% par rapport aux six premiers mois de 1988 alors que le nombre de mouvements locaux a connu une hausse de 7.5% pour s'établir à 1,133,618.

Durant le mois de juin 1989, les aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une augmentation de 2.4% par rapport au mois de juin 1988. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 349,354, soit une hausse de 2.8% par rapport au mois de juin 1988 et les mouvements locaux ont augmenté de 1.7% pour atteindre 203,245.

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 1989 (Preliminary Data).

Rank	City-Pair	First Quarter 1988	First Quarter 1989	Change 1989/1988
Rang	Paire de villes	Premier trimestre	Premier trimestre	Variation
		No.-Nbre	No.-Nbre	%
1	Montréal - Toronto	322,300	350,520	8.8
2	Ottawa - Toronto	191,620	214,330	11.9
3	Toronto - Vancouver	170,080	179,720	5.7
4	Calgary - Toronto	115,950	110,690	-4.5
5	Calgary - Edmonton	73,790	99,430	34.7
6	Toronto - Winnipeg	78,640	94,630	20.3
7	Calgary - Vancouver	104,310	93,050	-10.8
8	Edmonton - Vancouver	91,120	74,140	-18.6
9	Edmonton - Toronto	67,380	69,960	3.8
10	Halifax - Toronto	69,100	65,670	-5.0
11	Thunder Bay - Toronto	49,890	43,520	-12.8
12	Montréal - Vancouver	36,710	43,260	17.8
13	Vancouver - Victoria	43,800	39,760	-9.2
14	Kelowna - Vancouver	39,410	39,210	-0.5
15	Vancouver - Winnipeg	36,540	36,880	0.9
16	Prince George - Vancouver	29,490	32,870	11.5
17	Ottawa - Vancouver	28,520	31,930	12.0
18	Calgary - Winnipeg	33,000	31,850	-3.5
19	Halifax - Montréal	34,930	29,610	-15.2
20	Sudbury - Toronto	26,150	26,610	1.8
21	Québec - Toronto	26,360	24,670	-6.4
22	St. John's - Toronto	24,240	24,360	0.5
23	Calgary - Montréal	23,050	23,880	3.6
24	Halifax - Ottawa	25,740	23,120	-10.2
25	Ottawa - Winnipeg	20,110	22,390	11.3
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,762,230	1,826,060	3.6
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		3,153,680	3,047,130	-3.4

During the first quarter 1989, the number of passengers for all city-pairs travelling on domestic scheduled services totalled 3,047,130, down 3.4% compared to the first quarter 1988. Despite the overall decrease, the top 25 city-pairs recorded an increase of 3.6% for the same period.

Decreases in some markets such as Calgary-Vancouver (-10.8%) and Edmonton-Vancouver (-18.6%) reflect a return to more normal traffic levels following the Olympic Games at Calgary which increased first quarter 1988 traffic.

As of January 1st, 1989, an additional regional and local carrier (City Express) was added to the list of participants in the Scheduled Air Passenger Origin and Destination Survey.

For further information, please contact C. Mamay at (819-997-1989).

TABLEAU 3.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers sur vols à horaire fixe, trafic intérieur, passagers - Premier trimestre 1989 (données préliminaires).

Au cours du premier trimestre de 1989, le nombre de passagers pour toutes les paires de villes voyageant sur des services intérieurs à horaire fixe se chiffrait à 3,047,130, une baisse de 3.4% par rapport au premier trimestre de 1988. Malgré la diminution globale, les 25 premières paires de villes montrent une augmentation de 3.6% pour la même période.

Les diminutions enregistrées pour certains marchés tels ceux de Calgary-Vancouver (-10.8%) et Edmonton-Vancouver (-18.6%) représentent un retour à des niveaux de trafic plus normal. Ces niveaux de trafic étaient très élevés au cours du premier trimestre de 1988 en raison des Jeux olympiques qui ont eu lieu à Calgary.

Depuis le 1er janvier 1989, un transporteur régional et local (City Express) fut ajouté à la liste des participants à l'enquête sur l'Origine et la destination des passagers aériens sur vols à horaire fixe.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec C. Mamay à (819-997-1989).

TABLE 4.1

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

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, Troisième trimestre 1988 (estimations préliminaires).

Sector	Passengers		Fare type group - Groupe tarifaire						Secteur
	Passagers		Full fare		Discounted fare		Other		
	1988	Change 1988/1987 Variation	Plein tarif	1988	Tarif réduit	1988	Autre	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
Third quarter	4,559.1	9.3	39.9	29.8	57.3	67.5	2.8	2.7	Troisième trimestre
Year-to-date	12,629.7	7.3	42.9	33.5	54.4	64.0	2.7	2.5	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
Third quarter	4,386.9	10.5	39.0	28.9	58.1	68.3	2.9	2.8	Troisième trimestre
Year-to-date	12,113.1	8.0	42.1	32.6	55.1	64.8	2.8	2.6	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
Third quarter	1,756.2	--	50.1	37.2	47.3	60.0	2.7	2.8	Troisième trimestre
Year-to-date	5,432.3	0.3	52.1	39.7	45.3	57.8	2.6	2.6	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
Third quarter	2,630.7	18.7	30.2	23.4	66.7	73.9	3.1	2.8	Troisième trimestre
Year-to-date	6,680.8	15.2	32.8	26.9	64.3	70.5	2.9	2.6	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
Third quarter	172.2	-13.9	58.1	52.2	40.6	46.9	1.3	0.9	Troisième trimestre
Year-to-date	516.6	-7.7	58.9	54.8	40.1	44.5	1.1	0.7	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.

TABLE 4.2

Distribution of Domestic Passenger-kilometres, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, Third 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. Troisième trimestre 1988 (estimations préliminaires).

Sector	Passenger-kilometres		Fare type group - Groupe tarifaire						Secteur	
	Passagers-kilomètres		Full fare		Discounted fare		Other			
	1988	Change 1988/1987 Variation	Plein tarif	Tarif réduit	Autre	1987 ^r	1988	1987 ^r		1988
	No. - Nbre ('000 000)	%								
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
Third quarter	6 542.8	19.1	32.6	24.4	64.2	72.9	3.2	2.8		Troisième trimestre
Year-to-date	16 704.9	14.7	35.7	28.3	61.4	69.1	3.0	2.7		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
Third quarter	6 367.3	20.2	31.8	23.7	65.0	73.5	3.2	2.8		Troisième trimestre
Year-to-date	16 214.1	15.5	34.9	27.5	62.1	69.8	3.0	2.7		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
Third quarter	854.4	1.8	48.5	35.8	48.8	61.4	2.7	2.8		Troisième trimestre
Year-to-date	2 596.5	2.0	50.4	38.2	47.0	59.2	2.6	2.6		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
Third quarter	5 512.9	23.7	28.6	21.8	68.1	75.4	3.3	2.8		Troisième trimestre
Year-to-date	13 617.6	18.5	31.5	25.5	65.5	71.8	3.1	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
Third quarter	175.5	-10.7	56.1	49.1	42.3	49.9	1.7*	1.0		Troisième trimestre
Year-to-date	490.7	-6.0	56.9	51.7	41.8	47.5	1.3	0.8		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.

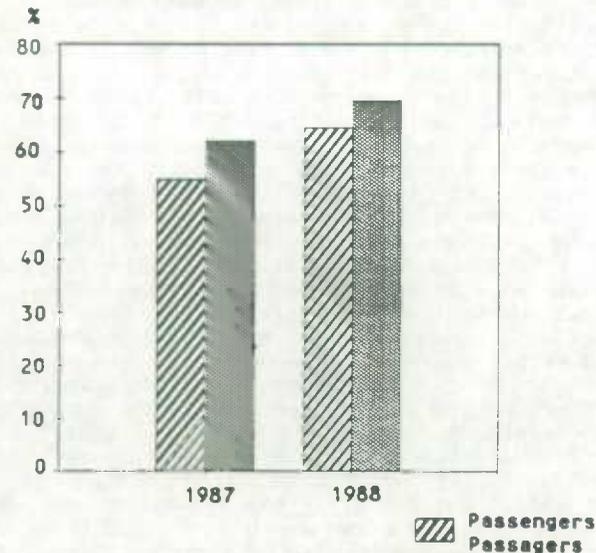
Preliminary estimates (see Table 4.1) indicate that 64.0% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers (i.e. Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair) travelled on some form of discount ticket during the first three quarters of 1988, up from 54.4% in 1987. When the distribution is expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of output corresponding to travel by discount passengers increases to 69.1%, up from 61.4% in 1987.

As evidenced by Figure 4.1, both southern and northern domestic sectors recorded an increased utilization of discounted air fares during the first three quarters of 1988. In the southern sector, 64.8% of passenger traffic (representing 69.8% of passenger-kilometres) was carried on discount fares. During the first three quarters of 1987, the corresponding figures were 55.1% for passengers and 62.1% for passenger-kilometres. In contrast, for northern services, discount passengers amounted to 44.5% of the traffic during the first three quarters of 1988, up from 40.1% in 1987. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for northern services increased by 5.7 percentage points (41.8% to 47.5%) during this period.

Figure 4.1

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

Southern Services
Services secteur sud



The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicates a greater carriage of discount passengers on the long-haul services (distances of 800 kilometres or more). This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. During the first three quarters of 1988, discount carriage on long-haul services represented 70.5% of passenger volume and 71.8% of passenger-kilometres; this compares with 57.8% and 59.2% respectively, for short-haul services. (See Figure 4.2).

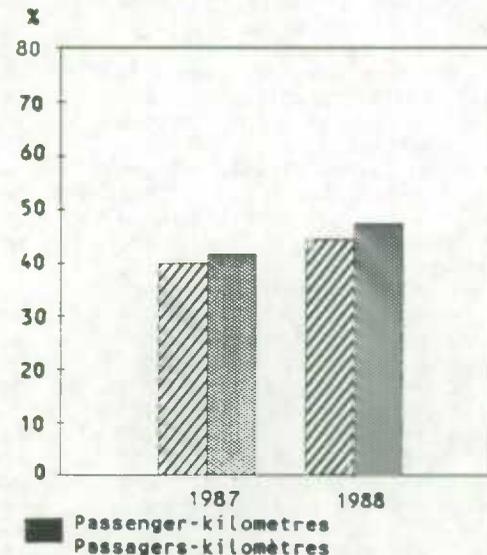
Selon les estimations préliminaires (voir Tableau 4.1), 64.0% des passagers des vols intérieurs à horaire fixe des transporteurs aériens de niveau I (Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair) ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs au cours des trois premiers trimestres de 1988, en regard de 54.4% 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 61.4% en 1987 à 69.1% en 1988.

Tel que montré à la Figure 4.1, les secteurs intérieurs du sud et du nord ont enregistré une utilisation accrue des tarifs aériens réduits au cours des trois premiers trimestres de 1988. Dans le secteur sud, 64.8% du trafic de passagers (représentant 69.8% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits, comparativement à 55.1% et 62.1% respectivement au cours des trois premiers trimestres de 1987. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 44.5% du trafic au cours des trois premiers trimestres de 1988, une augmentation par rapport à 40.1% en 1987. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur nord a augmenté de 5.7 points de pourcentage (de 41.8% à 47.5%) au cours de la même période.

Figure 4.1

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

Northern Services
Services secteur nord

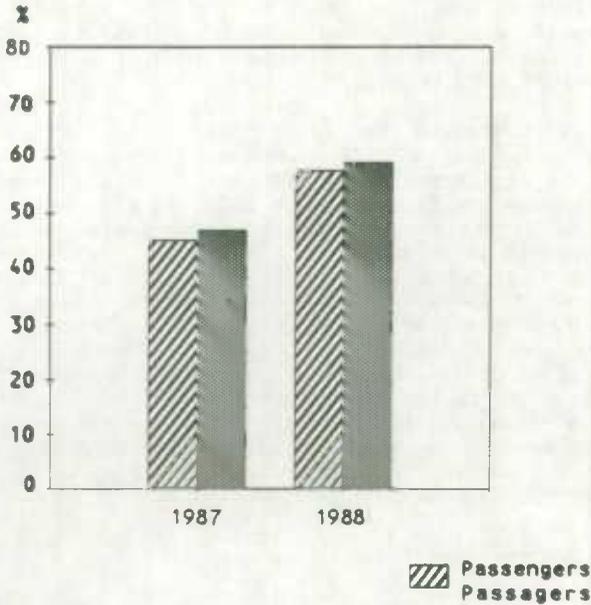


Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distance de 800 kilomètres ou plus). Cela suggère que la distance est un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. Au cours des trois premiers trimestres de 1988, les passagers voyageant à prix réduits sur des vols long-courriers constituaient 70.5% du volume de passagers et 71.8% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 57.8% et 59.2%. (Voir Figure 4.2).

Figure 4.2

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

Short-Haul
Court-courriers



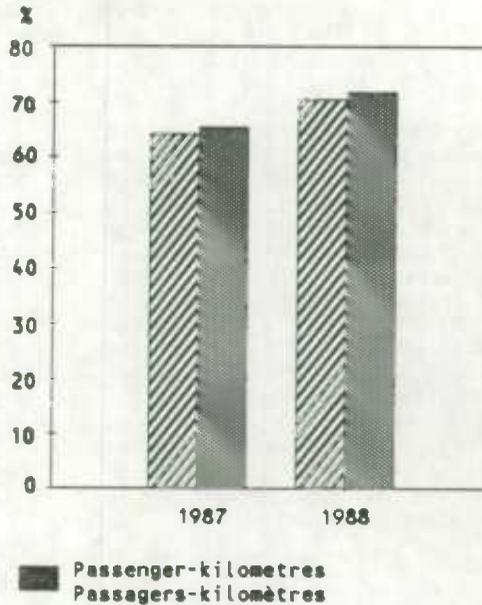
The large increase in the proportion of discount fares in Canada during the first three quarters of 1988 compared to the same period in 1987, can be attributed to five principal factors. First, the 'price war' between the Level I air carriers resulted in an increase of seat sales on domestic scheduled markets where competition was particularly intense. Second, the strong competition between the three major carriers for market shares has also stimulated the increment of discount fares. Canadian Airlines International Ltd. with its restructured schedule, and Wardair with its enhanced schedule on high-density intercity routes, used price discounting to compete with each other and with Air Canada, in order to acquire a larger market share of passenger traffic. 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 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. Finally, the transfer of scheduled services by Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. to their affiliates on low-density regional and local routes, where discount fares were available to a lesser extent, resulted in an increased utilization of discount fares, in relative terms.

Additional information on fare basis statistics will be included in the quarterly publication *Air Carrier Operations in Canada*, Catalogue No. 51-002. For further information, please contact Ms. L. Di Piéto (819-997-6176).

Figure 4.2

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

Long-Haul
Long-courriers



La forte augmentation dans la proportion des tarifs réduits au Canada au cours des trois premiers trimestres de 1988 par rapport à 1987, 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 trois principaux transporteurs pour acquérir une plus grande part du marché a également favorisé l'accroissement des tarifs réduits. Les Lignes aériennes Canadien International Ltée, avec leur horaire restructuré, et Wardair, avec son horaire amélioré sur les routes interurbaines achalandées, ont utilisé les tarifs réduits pour se faire concurrence et pour rivaliser avec Air Canada, dans le but d'accroître leur part du marché du trafic de passagers. 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, le transfert des services à horaire fixe par Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée à leurs affiliés sur les routes régionales et locales à faible densité, où les tarifs réduits étaient disponibles dans une moindre mesure, a entraîné une utilisation accrue des tarifs réduits, en termes relatifs.

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

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 téléphonez 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.

STATISTICS CANADA LIBRARY
BIBLIOTHÈQUE STATISTIQUE CANADA



1010537040