

# Aviation

C.3

Catalogue 51-004 / ISSN 0068-7057

STATISTICS CANADA STATISTIQUE CANADA

APR 19 1989

LIBRARY BIBLIOTHÈQUE

Vol. 21, No. 4

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

#### HIGHLIGHTS

- o In 1988 total aircraft movements at the 60 Transport Canada towered airports increased by 4.2% over the 1987 total to 5,689,139.

#### SPECIAL RELEASE:

- o The market shares of two selected groups from within the international charter passenger (to and from Canada) market were analysed for the period 1984 to the second quarter 1988. It was found that:

- 1) there were strong seasonal variations in the two series of data analysed, and
- 2) the share of the five largest charter carriers, relative to the total international charter passenger market, had increased significantly since the second quarter 1986.

#### SPECIAL REVIEW:

##### Air Carrier Traffic at Canadian Airports

This special review focuses on the first quarter 1988 enplaned and deplaned passenger traffic at Canadian Airports for Canadian and foreign airlines' major scheduled services, regional and local scheduled services and major charter services.

- o Preliminary data indicate that 16 million revenue passengers enplaned and deplaned at all Canadian airports during the first quarter of 1988, up 13.0% from the first quarter of 1987.

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in April 1989.



Statistics Canada Statistique Canada

Vol. 21, N° 4

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

#### FAITS SAILLANTS

- o En 1988 les mouvements totaux aux 60 aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont augmenté de 4.2% par rapport à 1987 pour s'établir à 5,689,139.

#### COMMUNIQUÉ SPÉCIAL:

- o Les parts du marché de deux groupes d'affréteurs sont analysées. Les parts sont en fonction du nombre total de passagers ayant voyagé à destination et en provenance du Canada, sur des vols d'affrètements internationaux. Les résultats de l'analyse pour la période 1984 au deuxième trimestre 1988 montrent que:

- 1) la composante saisonnière des données est très forte, et
- 2) la part du marché des cinq plus gros affréteurs relativement au nombre total de passagers voyageant sur des vols d'affrètement internationaux, a augmenté significativement depuis le deuxième trimestre 1986.

#### REVUE SPÉCIALE:

##### Traffic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens

Cette revue spéciale se concentre sur le trafic de passagers embarqués et débarqués aux aéroports canadiens au premier trimestre 1988 pour les services à horaire fixe majeurs, les services à horaire fixe régionaux et locaux et les services d'affrètements majeurs opérés par les transporteurs aériens canadiens et étrangers.

- o Les données préliminaires indiquent que le nombre de passagers payants embarqués et débarqués à tous les aéroports canadiens a atteint 16 millions au cours du premier trimestre de 1988, une hausse de 13.0% par rapport au premier trimestre 1987.

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, avril 1989.

Canada

TABLE 1.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports. December and Annual, 1988 (Preliminary Data).

Rank	Airports - Transport Canada Towers	Annual 1988	% Change 1988/1987	December 1988	% Change December 1988/1987
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Annuel	Variation en % Annuelle	Décembre	Variation en % Décembre
1	Lester B Pearson International ONT	347,464	10.6	28,343	26.3
2	Vancouver International BC-CB	325,148	7.5	22,671	9.3
3	Calgary International ALTA-ALB	206,704	6.6	15,738	9.8
4	Montréal International QUE-QUÉ	203,144	15.8	17,108	27.0
5	Victoria International BC-CB	200,066	7.2	13,385	14.8
6	Ottawa International ONT	176,958	8.7	13,741	21.2
7	Toronto/Buttonville ONT	175,629	9.0	11,382	-0.3
8	St. Hubert QUE-QUÉ	179,623	5.9	9,550	-3.6
9	Toronto Island ONT	161,785	-18.3	9,714	-29.6
10	Boundary Bay BC-CB	155,560	9.2	10,304	25.5
11	Abbotsford BC-CB	153,865	19.8	8,567	32.3
12	Winnipeg International MAN	153,343	5.4	11,538	10.6
13	Hamilton City ONT	140,570	3.7	8,634	-18.5
14	Québec QUE-QUÉ	121,914	1.1	7,130	6.7
15	Langley BC-CB	121,029	6.2	5,150	-9.6
16	London ONT	119,158	2.8	9,281	11.6
17	Edmonton Municipal ALTA-ALB	117,718	-1.7	8,479	-5.3
18	St. Andrews MAN	115,044	13.6	9,816	30.2
19	Saskatoon SASK	114,657	12.5	7,447	5.5
20	Pitt Meadows BC-CB	114,201	2.7	6,593	15.2
21	Springbank ALTA-ALB	113,905	-6.9	10,232	48.7
22	Thunder Bay ONT	109,225	4.1	6,407	-3.5
23	Halifax International NS-NÉ	100,041	34.0	8,055	42.8
24	Oshawa ONT	96,091	2.9	6,568	-3.3
25	Sudbury ONT	86,706	-6.6	6,467	-2.4
Total of above airports/Aéroports ci-dessus		3,898,548	5.9	272,303	10.1
Total - Transport Canada Towers (60)		5,689,139	4.2	381,666	9.9
Total - Tours de Transports Canada (60)					

In 1988, total aircraft movements at the 60 Transport Canada towered airports increased by 4.2% over the 1987 total to 5,689,139. Itinerant movements increased by 6.2% to 3,536,952 while local movements increased by 1.2% to 2,152,187. 1988 registered the third consecutive increase in total annual movements and the fifth consecutive increase in itinerant traffic (see figure 1.1). However total traffic is still well below the record 7,200,615 movements recorded in 1979.

In 1988 both Lester B. Pearson International and Vancouver International surpassed the previous record of 314,357 annual movements set in 1987 at Pearson International. Pearson International led all other airports in the number of jet movements (237,462) and instrument flight movements (335,367); each being approximately twice as large as the next largest airport in these categories.

Penticton B.C. recorded the largest percentage increase in traffic of all towered airports in 1988 with a 39.0% increase over 1987.

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

TABLEAU 1.

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

Rank	Airports - Transport Canada Towers	Annual 1988	% Change 1988/1987	December 1988	% Change December 1988/1987
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Annuel	Variation en % Annuelle	Décembre	Variation en % Décembre
1	Lester B Pearson International ONT	347,464	10.6	28,343	26.3
2	Vancouver International BC-CB	325,148	7.5	22,671	9.3
3	Calgary International ALTA-ALB	206,704	6.6	15,738	9.8
4	Montréal International QUE-QUÉ	203,144	15.8	17,108	27.0
5	Victoria International BC-CB	200,066	7.2	13,385	14.8
6	Ottawa International ONT	176,958	8.7	13,741	21.2
7	Toronto/Buttonville ONT	175,629	9.0	11,382	-0.3
8	St. Hubert QUE-QUÉ	179,623	5.9	9,550	-3.6
9	Toronto Island ONT	161,785	-18.3	9,714	-29.6
10	Boundary Bay BC-CB	155,560	9.2	10,304	25.5
11	Abbotsford BC-CB	153,865	19.8	8,567	32.3
12	Winnipeg International MAN	153,343	5.4	11,538	10.6
13	Hamilton City ONT	140,570	3.7	8,634	-18.5
14	Québec QUE-QUÉ	121,914	1.1	7,130	6.7
15	Langley BC-CB	121,029	6.2	5,150	-9.6
16	London ONT	119,158	2.8	9,281	11.6
17	Edmonton Municipal ALTA-ALB	117,718	-1.7	8,479	-5.3
18	St. Andrews MAN	115,044	13.6	9,816	30.2
19	Saskatoon SASK	114,657	12.5	7,447	5.5
20	Pitt Meadows BC-CB	114,201	2.7	6,593	15.2
21	Springbank ALTA-ALB	113,905	-6.9	10,232	48.7
22	Thunder Bay ONT	109,225	4.1	6,407	-3.5
23	Halifax International NS-NÉ	100,041	34.0	8,055	42.8
24	Oshawa ONT	96,091	2.9	6,568	-3.3
25	Sudbury ONT	86,706	-6.6	6,467	-2.4
Total of above airports/Aéroports ci-dessus		3,898,548	5.9	272,303	10.1
Total - Transport Canada Towers (60)		5,689,139	4.2	381,666	9.9
Total - Tours de Transports Canada (60)					

En 1988 les mouvements totaux aux 60 aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont augmenté de 4.2% par rapport à 1987 pour s'établir à 5,689,139. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 3,536,952 soit une hausse de 6.2% par rapport au 1987 alors que le nombre de mouvements locaux a connu une hausse de 1.2% pour atteindre 2,152,187. L'année 1988 représente la troisième augmentation consécutive de mouvements et la cinquième augmentation consécutive du trafic itinérant (voir figure 1.1). Cependant, le trafic total reste encore plus bas que le trafic record de 7,200,615 mouvements enregistré en 1979.

En 1988 les aéroports internationaux Lester B. Pearson et Vancouver ont dépassé le sommet antérieur de 314,357 mouvements annuels enregistrés en 1987 à l'aéroport international L.B. Pearson. L'aéroport L.B. Pearson a dominé la catégorie des mouvements des avions à réaction (237,462) et les vols aux instruments (339,367); ces mouvements sont deux fois plus élevés que ceux enregistrés aux aéroports au second rang dans chaque catégorie.

Penticton C.B. a enregistré une hausse de 39.0% entre 1987 et 1988, soit la plus grande augmentation des aéroports dotés d'une tour de contrôle.

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

- 3 -

FIGURE 1.1

Total Aircraft Movements by class of Operation  
at airports with Transport Canada Air Traffic  
Control Towers, 1979-88.

(000,000)

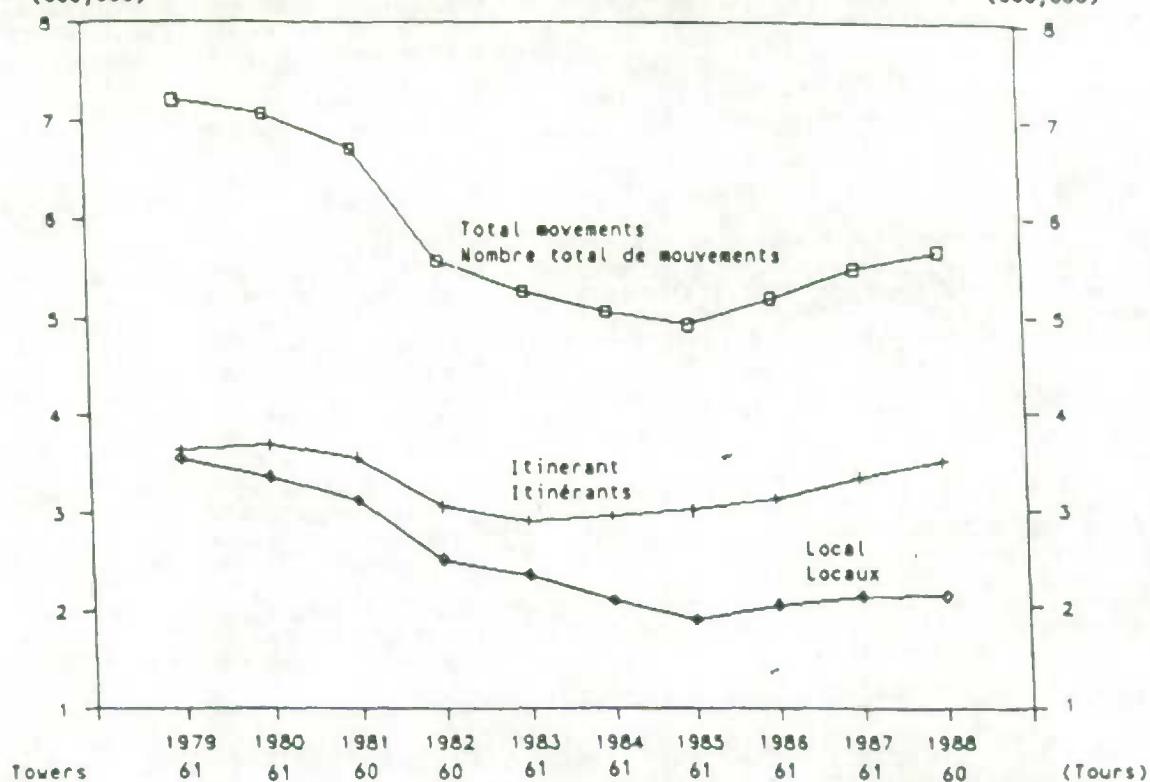


FIGURE 1.1

Mouvements totaux d'aéronefs selon la classe d'exploita-  
tion dans aéroports dotés d'une tour de contrôle de  
Transports Canada, 1979-88.

(000,000)

FIGURE 1.2

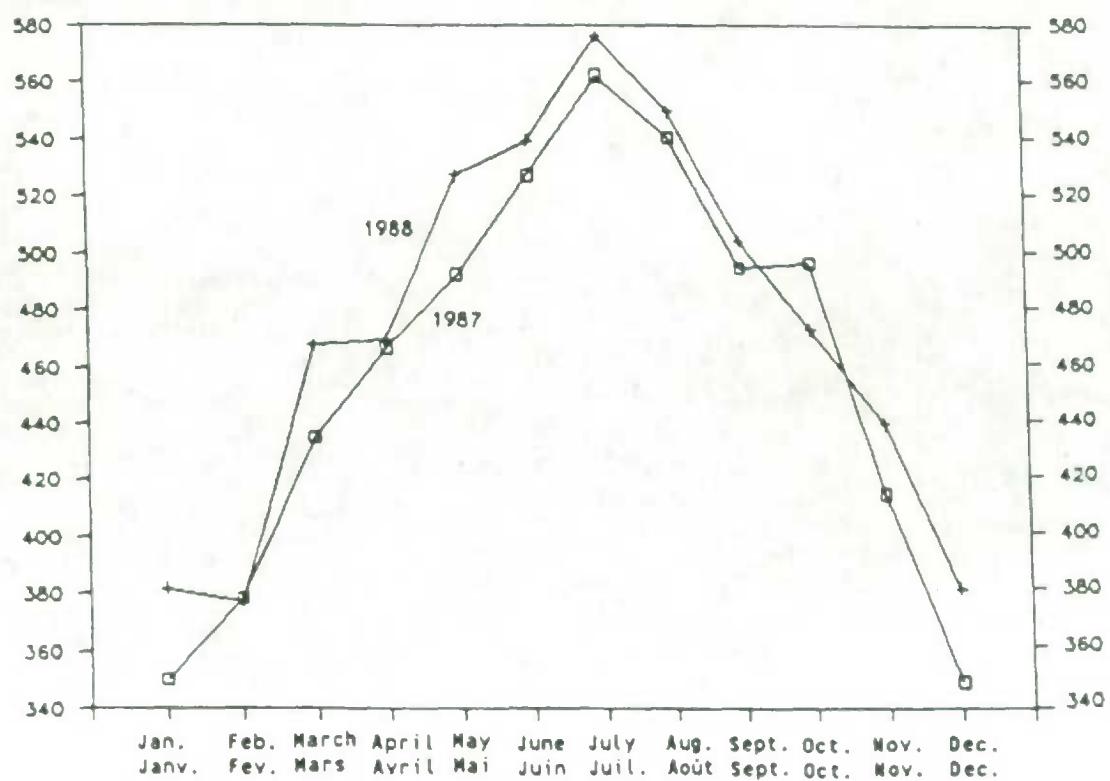
Total Aircraft Movements at Airports with  
Transport Canada Air Traffic Control Towers:  
January-December 1987 and 1988.

(000)

FIGURE 1.2

Mouvements totaux d'aéronefs dans les aéroports dotés  
d'une tour de contrôle de Transports Canada: Janvier-  
décembre, 1987 et 1988.

(000)



## SPECIAL RELEASE

This special release briefly analyses the shares of the total international charter passenger (to and from Canada) market of two groups of charter operators:

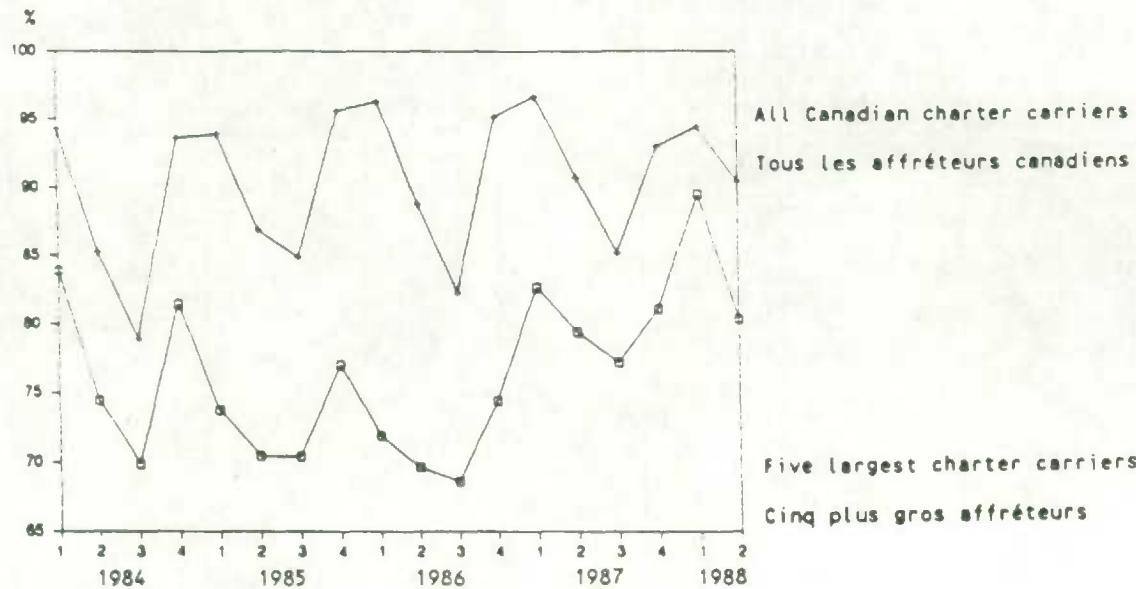
- 1) the five largest charter operators (who were consistently Canadian owned during the period studied) and
- 2) all the Canadian charter operators.

Using data from the first quarter 1984 to the second quarter 1988, we considered both the seasonal variations and the preliminary trend-cycle of two series on shares of the total charter passenger market. We found that:

- 1) there are strong seasonal variations in the two series of data analysed and
- 2) the share of the total international charter passenger market of the five largest charter carriers has increased significantly since the second quarter 1986.

**Figure 2.1: Shares (in percent) of the Total International Charter Passenger Market of Two Groups of Air Carriers.**

First Quarter 1984 to Second Quarter 1988.



As shown in figure 2.1, the shares of the total international charter passenger market of the five largest charter operators and the Canadian charter operators have strong seasonal variations. They consistently reach their minimum during the third quarter and, except for the five largest charter carriers in 1984, 1985 and 1986, the peak is always reached during the first quarter.

## COMMUNIQUÉ SPÉCIAL

Ce communiqué spécial analyse brièvement les parts du marché de deux groupes d'affréteurs. Les parts sont en fonction du nombre total de passagers ayant voyagé à destination et en provenance du Canada, sur des vols d'affrètement. Les deux groupes étudiés sont:

- 1) les cinq plus gros affréteurs (qui, pour la période de l'étude, sont incidemment tous d'appartenance canadienne) et
- 2) l'ensemble de tous les affréteurs canadiens.

En utilisant des données allant du premier trimestre 1984 jusqu'au deuxième trimestre 1988, nous avons analysé les variations saisonnières et la tendance-cycle préliminaire de deux séries sur les parts du marché du nombre total de passagers voyageant sur des vols d'affrètement. Nous avons trouvé que:

- 1) la composante saisonnière de ces deux séries est très forte et
- 2) la part du marché des cinq plus gros affréteurs relativement au nombre total de passagers voyageant sur des vols d'affrètement internationaux, a augmenté significativement depuis le deuxième trimestre 1986.

**Figure 2.1: Part du marché (en pourcentage) du nombre total de passagers voyageant sur des vols d'affrètement internationaux, de deux groupes de transporteurs aériens.**

Premier trimestre 1984 au deuxième trimestre 1988.

Comme l'indique la figure 2.1, les séries de données sur les parts du marché du nombre total de passagers voyageant sur des vols d'affrètement internationaux, des cinq plus gros affréteurs et de tous les affréteurs canadiens, ont de très fortes variations saisonnières. En effet, à chaque année, les parts du marché atteignent un minimum durant le troisième trimestre. De plus, à part les cinq plus gros affréteurs en 1984, 1985 et 1986, les parts du marché atteignent un maximum durant le premier trimestre.

Table 2: Foreign Origin International Charter Passengers (1) as a Percentage of the Total Number of International Charter Passengers.

Year / Année	Quarter / Trimestre			
	I	II	III	IV
1984	1.9	14.6	29.9	3.7
1985	1.3	12.1	23.5	5.3
1986	1.6	14.8	30.5	5.9
1987	2.4	9.4	17.3	4.9
1988	3.1	7.8		

The annual troughs shown in figure 2.1 can be attributed to the fact that people have a propensity to travel with air carriers that belong to their own country. In other words, Canadians tend to travel with Canadian air carriers and foreigners with carriers of their own country. This is, in part, the result of the marketing efforts of the air carriers in their own country. As we can see in Table 2, the proportion of foreign origin passengers is highest during the third quarter of every year. Since the two groups of air carriers shown in figure 2.1 are all Canadian owned, their lowest market share is during the third quarter.

The market shares of the two groups of carriers shown in figure 2.1 usually peak during the first quarter. From Table 2, we can see that the percentage of foreign origin passengers is lowest during the first quarter. During these cold months, most of the charter travel is done by Canadians (who tend to travel with Canadian air carriers) who go south either to the sunspots of the United States (2) or the Southern regions (3).

Figure 2.2 shows the same data used in figure 2.1 except for the seasonal component which has been smoothed out (4) in order to get a clearer picture of the preliminary trend-cycle of the series.

Figure 2.2: Shares (in percent) of the Total International Charter Passenger Market of Two Groups of Air Carriers.

Tableau 2: Passagers d'origine étrangère (1) voyageant sur des vols d'affrètement internationaux en terme de pourcentage du nombre total de passagers.

Les creux du troisième trimestre (voir figure 2.1) peuvent être attribués à la propension qu'ont les gens à voyager avec des transporteurs aériens originaires de leur propre pays. Autrement dit, les canadiens ont tendance à voyager avec des transporteurs canadiens et les étrangers, avec des transporteurs étrangers. Ceci est dû en partie, aux dépenses en marketing que les transporteurs aériens effectuent dans leur propre pays. Comme l'indique le tableau 2, la proportion de passagers d'origine étrangère atteint un sommet annuel durant le troisième trimestre. Or, étant donné que les deux groupes d'affréteurs étudiés (figure 2.1) sont d'appartenance canadienne, leur part du marché atteint donc un minimum durant le troisième trimestre.

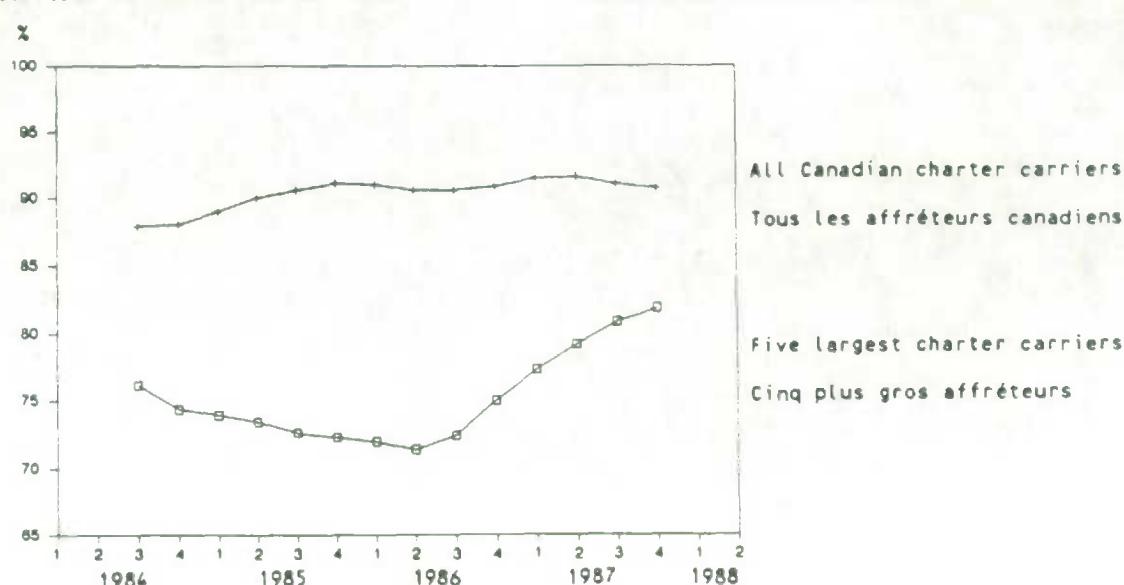
Les parts du marché des deux groupes d'affréteurs analysés (figure 2.1) atteignent généralement un sommet durant le premier trimestre. A partir du tableau 2, on peut voir que le pourcentage de passagers d'origine étrangère est à son minimum au cours du premier trimestre. En effet, durant ces mois d'hivers, ce sont les canadiens (qui ont tendance à voyager avec des transporteurs canadiens) qui voyagent. Ils se dirigent vers le sud soit vers les destinations soleil de la région des États-Unis (2) soit vers la région du Sud (3).

Les données utilisées dans la figure 2.2 sont les mêmes que celles de la figure 2.1 sauf pour la composante saisonnière qui a été éliminée au moyen d'une technique simple de lissage (4). Ceci nous permet d'obtenir la tendance-cycle préliminaire des deux séries étudiées.

Figure 2.2: Parts du marché (en pourcentage) du nombre total de passagers voyageant sur des vols d'affrètement internationaux, de deux groupes de transporteurs aériens.

SMOOTHED  
First Quarter 1984 to Second Quarter 1988.

LISSE  
Premier trimestre 1984 au deuxième trimestre 1988.



The market share of Canadian carriers has been relatively stable over the last four years. However, the same cannot be said about the share of the five largest carriers. Indeed, there is a slight downward trend until the second quarter of 1986. Since then, there has been a fairly sharp upward trend. The latter trend coincides with some important purchases and mergers that happened in the Canadian charter industry. The purchase of CP Air by Pacific Western Airlines in 1986 is one of the most important examples of this.

For further information on the methodology and limitations of the Charter On-Flight Origin and Destination survey, the source of the data used in this special release, please contact Mr. J. Plourde (819-997-6173).

(1) A Foreign Origin Passenger is defined in the Charter On-Flight Origin and Destination survey as a deplaned passenger who began either a one way entity or a round trip advance booking, inclusive tour, common purpose or entity journey in a country other than Canada.

(2) The Sunspots include Arizona, California, Florida, Hawaii, Nevada, Puerto Rico and the U.S. Virgin Islands.

(3) The Southern region includes Bermuda, the Bahamas, the Caribbean Islands - except Puerto Rico and the U.S. Virgin Islands -, Mexico, Central America and South America.

(4) A 2 X 4 moving averages were used to smooth the original data. The weights attached to each group of five data points were .125, .250, .250, .250 and .125.

La part du marché de tous les affréteurs canadiens est restée relativement stable au cours des quatre dernières années. Cependant, on ne peut pas en dire autant de celle des cinq plus gros affréteurs. En effet, du premier trimestre 1984 au deuxième trimestre 1986, la tendance va en diminuant. Par contre, depuis 1986, on peut observer (figure 2.2) une augmentation significative dans la tendance-cycle préliminaire. Cette dernière augmentation coïncide avec quelques-unes des importantes acquisitions et fusions qui ont affecté l'industrie canadienne de l'affrètement au cours des dernières années. Par exemple, on peut mentionner l'achat de CP Air par Pacific Western Airlines en 1986.

Pour plus d'information concernant la méthodologie et les limites de l'enquête sur l'origine et la destination des vols affrétés, la source des données utilisées dans ce communiqué spécial, veuillez contacter M. J. Plourde (819-997-6173).

(1) La définition d'un passager d'origine étrangère dans l'enquête sur l'origine et la destination des vols affrétés, est la suivante: un passager débarqué qui a commencé soit un vol sans participation aller seulement ou un voyage aller et retour à réservation anticipée, un voyage tout compris, ou un voyage à but commun ou sans participation dans un pays autre que le Canada.

(2) Les destinations soleil incluent l'Arizona, la Californie, la Floride, Hawaï, le Névada, Porto Rico et les îles Vierges.

(3) La région du Sud comprend les Bermudes, les Bahamas, les Caraïbes (sauf Porto Rico et les îles Vierges), le Mexique, l'Amérique centrale et l'Amérique du sud.

(4) Des moyennes mobiles de 2 X 4 ont été utilisées pour lisser les séries originales. Chaque groupe de cinq données avaient les poids suivants: .125, .250, .250, .250 et .125.

TABLE 3.1

Enplaned and Deplaned Revenue Passengers at Top 50 Canadian Airports, First Quarter 1988 (Preliminary Data).

Rank	Airports	First Quarter 1987 Premier trimestre	First Quarter 1988 Premier trimestre	% Change First Quarter 1988/1987 Variation en % Premier trimestre
Rang	Aéroports			
1	Lester B. Pearson (Toronto) International ONT	4,385,853	4,950,908	12.9
2	Vancouver International BC-CB	1,720,848	2,016,295	17.2
3	Montréal International QUE-QUE	1,461,517	1,593,504	9.0
4	Calgary International ALTA-ALB	952,770	1,156,017	21.3
5	Ottawa International ONT	595,568	660,359	10.9
6	Winnipeg International MAN	538,452	624,397	16.0
7	Mirabel International QUE-QUE	526,836	614,890	16.7
8	Halifax International NS-NÉ	463,215	543,855	17.4
9	Edmonton International ALTA-ALB	459,207	529,174	15.2
10	Edmonton Municipal ALTA-ALB	213,872	252,495	18.1
11	Victoria International BC-CB	159,444	193,613	21.4
12	Québec QUE-QUE	177,287	184,622	4.1
13	Regina SASK	166,175	177,554	6.8
14	Saskatoon SASK	165,650	173,305	4.6
15	St. John's NFLD-TN	119,280	157,793	32.3
16	Thunder Bay ONT	129,925	151,382	16.5
17	Kelowna BC-CB	100,640	106,859	6.2
18	Toronto Island ONT	88,594	89,870	1.4
19	Windsor ONT	66,880	74,519	11.4
20	Moncton NB	56,536	73,431	29.9
21	London ONT	79,064	72,573	-8.2
22	Sudbury ONT	57,266	63,770	11.4
23	Sault Ste. Marie ONT	58,479	61,818	5.7
24	Prince George BC-CB	49,808	60,874	22.2
25	Saint John NB	50,235	58,302	16.1
26	Timmins ONT	45,630	51,696	13.3
27	Fredericton NB	46,139	49,221	6.7
28	Yellowknife NWT-TNO	36,752	44,036	19.8
29	Charlottetown PEI-IPE	40,711	43,787	7.6
30	Sydney NS-NÉ	41,874	42,550	1.6
31	Deer Lake NFLD-TN	33,194	40,580	22.3
32	Sept-Îles QUE-QUE	28,474	36,890	29.6
33	Kamloops BC-CB	34,832	36,112	3.7
34	Fort St. John BC-CB	32,665	31,303	-4.2
35	Gander International NFLD-TN	26,793	30,460	13.7
36	Vancouver Harbour BC-CB	20,734	30,074	45.0
37	Nanaimo BC-CB	20,124	29,146	44.8
38	Val D'Or QUE-QUE	26,655	28,928	8.5
39	Lethbridge ALTA-ALB	26,108	28,896	10.7
40	Victoria Harbour BC-CB	20,174	28,827	42.9
41	Grande Prairie ALTA-ALB	21,935	27,804	26.8
42	Thompson MAN	24,332	26,930	10.7
43	North Bay ONT	27,074	26,722	-1.3
44	Prince Rupert BC-CB	24,947	26,109	4.7
45	Rouyn QUE-QUE	23,638	26,035	10.1
46	Whitehorse YT-TY	22,203	25,639	15.5
47	Cranbrook BC-CB	20,676	23,554	13.9
48	Castlegar BC-CB	17,724	22,543	27.2
49	Fort McMurray ALTA-ALB	20,684	22,144	7.1
50	Bagotville/Saguenay QUE-QUE	22,059	22,045	-0.1
Total of Top Fifty Airports/Ensemble des 50 principaux aéroports		13,549,532	15,444,210	14.0
Total Canada		14,288,379	16,154,201	13.0

This analysis marks the first release of quarterly enplaned and deplaned revenue passenger traffic at Canadian airports for Canadian and foreign airlines' major scheduled services, regional and local scheduled services and major charter services.

TABLEAU 3.1

Passagers payants embarqués et débarqués aux 50 principaux aéroports canadiens, premier trimestre 1988 (données préliminaires).

Cette analyse représente la première mise en circulation des données trimestrielles sur le trafic des passagers payants, embarqués et débarqués aux aéroports canadiens. Ces passagers furent transportés par les compagnies aériennes canadiennes et étrangères sur des services à horaire fixe majeurs, régionaux et locaux et sur des services d'affrètement majeurs.

The new statistical reporting requirements for air carriers came into effect on January 1, 1988 changing the surveys' universes slightly. Consequently, the 1987 data have been adjusted, wherever possible, to reflect the same coverage and provide data that are comparable to the 1988 data.

Enplaned/deplaned data concerning major scheduled services and major charter services had been published quarterly in the Statistics Canada catalogue 51-005, Air Carrier Traffic at Canadian Airports. Data concerning passenger traffic enplaned and deplaned on regional and local scheduled services have previously been released on an annual basis in the Aviation Statistics Centre Service Bulletin (catalogue 51-004).

The three survey's data will be published in the next issue of the Air Carrier Traffic at Canadian Airports publication scheduled for release in the fall of 1989. A new format for the publication has been designed and the new publication will present data for the first quarter of 1989 and the first quarter of 1988. In the meantime, the quarterly 1988 data will be released in the Service Bulletin.

Preliminary data for the first quarter of 1988 indicate that the number of revenue passengers enplaned and deplaned at all Canadian airports reached 16 million, up 13.0% from the first quarter of 1987.

The top 50 airports, which represented 95.6% of the total passenger traffic at all Canadian airports, recorded 15.4 million revenue passengers enplaned and deplaned during the first quarter of 1988, up 14.0% from the first quarter of 1987. As displayed in Table 3.2, each type of service recorded a growth in passenger traffic at the top 50 airports for the first quarter of 1988 compared to the first quarter of 1987.

Regional and local scheduled services recorded the largest growth (18.2%) exceeding the overall growth of 14.0% and showed an increase of 0.5% in their market share of passenger volume. Major scheduled services recorded a growth of 13.9% and a marginal decrease in their market share (-0.1%). The lowest growth (9.6%) was recorded by major charter services which also recorded a decrease in their market share (-0.4%).

Of the top 50 airports, 46 recorded increases in passenger traffic. The percentage increases ranged from 1.4% at Toronto Island to 45.0% at Vancouver Harbour. Nanaimo (44.8%), Victoria Harbour (42.9%), St. John's (32.3%), Moncton (29.9%) and Sept-Iles (29.6%) also recorded large percentage increases. Growth in regional and local scheduled services is largely responsible for the increases at these airports as the market shares for the regional and local scheduled services were 100% at Vancouver Harbour, Nanaimo and Victoria Harbour, and 86.7% at Sept Iles. The largest increases in volume of passengers enplaned and deplaned were recorded at the top 10 airports.

The four airports that recorded decreases in passenger traffic were Bagotville/Saguenay -0.1% (-14 passengers), North Bay -1.3% (-352 passengers), Fort St. John -4.2% (-1,362 passengers) and London -8.2% (-6,491 passengers).

Depuis le 1er janvier 1988, les transporteurs aériens doivent satisfaire à de nouvelles exigences de déclaration statistique, ce qui a eu pour effet de modifier légèrement la population de l'enquête. Conséquemment, les données de 1987 ont été ajustées, lorsque c'était possible, pour refléter le même champ d'enquête et pouvoir présenter des données comparables à celles de 1988.

Les données sur les passagers embarqués et débarqués voyageant sur les services à horaire fixe et affrétés majeurs ont été publiées sur une base trimestrielle dans le catalogue 51-005 de Statistique Canada, Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens. Quant au trafic des passagers embarqués et débarqués sur des services à horaire fixe régionaux et locaux, les données ont été, jusqu'à maintenant, publiées annuellement dans le Bulletin de service du Centre des statistiques de l'aviation (catalogue 51-004).

Les données issues de trois enquêtes différentes seront publiées dans le prochain numéro du Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens prévu pour l'automne 1989. Une présentation toute nouvelle de cette publication comprendra des données des premiers trimestres 1988 et 1989. Pour une période intermédiaire, les données trimestrielles de 1988 seront publiées dans le bulletin de service.

Les données préliminaires pour le premier trimestre de 1988 indiquent que le nombre de passagers payants embarqués et débarqués à tous les aéroports canadiens a atteint 16 millions, une hausse de 13.0% par rapport au premier trimestre de 1987.

Les 50 principaux aéroports, qui représentent 95.6% du trafic total de passagers à tous les aéroports canadiens, ont enregistré 15.4 millions de passagers payants embarqués et débarqués au cours du premier trimestre de 1988, une hausse de 14.0% par rapport au premier trimestre de 1987. Tel que montré au Tableau 3.2, une croissance dans le trafic de passagers aux 50 principaux aéroports fut enregistrée pour chaque genre de service au cours du premier trimestre de 1988 relativement au premier trimestre de 1987.

Les services à horaire fixe régionaux et locaux ont enregistré la plus forte croissance (18.2%) dépassant la croissance globale de 14.0% et ont montré une augmentation de 0.5% de leur part du marché du volume de passagers. Les services à horaire fixe majeurs ont enregistré une croissance de 13.9% et une baisse marginale de leur part du marché (-0.1%). La plus faible croissance (9.6%) fut enregistrée par les services d'affrètement majeurs qui ont également connu une baisse dans leur part du marché (-0.4%).

Des 50 principaux aéroports, 46 ont enregistré des hausses du trafic de passagers; les hausses en pourcentage se sont échelonnées de 1.4% à Toronto Island à 45.0% à Vancouver Harbour. Nanaimo (44.8%), Victoria Harbour (42.9%), St. John's (32.3%), Moncton (29.9%) et Sept-Iles (29.6%) ont également enregistré de fortes hausses en pourcentage. Les hausses à ces aéroports sont largement attribuables à la croissance des services à horaire fixe régionaux et locaux, étant donné que les parts du marché pour les services à horaire fixe régionaux et locaux s'établissaient à 100% à Vancouver Harbour, Nanaimo et Victoria Harbour, et 86.7% à Sept-Iles. Les plus fortes hausses dans le volume des passagers embarqués et débarqués furent enregistrées aux dix principaux aéroports.

Les quatre aéroports qui ont accusé des baisses dans le trafic de passagers furent Bagotville/Saguenay -0.1% (-14 passagers), North Bay -1.3% (-352 passagers), Fort St. John -4.2% (-1,362 passagers) et London -8.2% (-6,491 passagers).

TABLE 3.2

Enplaned and Deplaned Revenue Passengers at the Top 50 Canadian Airports, by Type of Service, First Quarter 1988 and Percentage Change over First Quarter 1987. (Preliminary Data).

Rank Rang	Airports Aéroports	Major Scheduled Services	Change %	Regional and Local Scheduled Services	Change %	Major Charter Services	Change %
		Services à horaire fixe majeurs	Variation	Services à horaire fixe régionaux et locaux	Variation	Services d'affrête- ments majeurs	Variation
1	Lester B. Pearson International ONT	3,894,695	12.5	202,721	32.9	853,492	10.6
2	Vancouver International BC-CB	1,583,774	16.9	313,971	31.7	118,550	-6.8
3	Montréal International QUE-QUÉ	1,338,354	10.1	148,455	1.5	106,695	7.3
4	Calgary International ALTA-ALB	1,021,314	21.7	69,537	12.3	65,166	25.5
5	Ottawa International ONT	560,016	20.5	84,051	-27.3	16,292	6.6
6	Winnipeg International MAN	529,192	17.4	32,576	9.5	62,629	7.9
7	Mirabel International QUE-QUÉ	297,288	7.7	10,636	43.4	306,966	26.1
8	Halifax International NS-NÉ	406,202	14.5	125,695	28.8	11,958	10.6
9	Edmonton International ALTA-ALB	473,454	16.3	9,278	72.3	46,442	-0.8
10	Edmonton Municipal ALTA-ALB	183,822	10.7	68,661	43.7	12	-81.0
11	Victoria International BC-CB	42,889	40.6	139,902	19.5	10,822	-8.6
12	Québec QUE-QUÉ	65,757	1.8	83,352	16.9	35,513	-14.2
13	Regina SASK	143,289	14.2	27,594	-12.8	6,671	-26.3
14	Saskatoon SASK	135,605	16.2	32,140	-21.1	5,560	-32.5
15	St. John's NFLD-TN	120,061	33.9	34,698	18.2	3,034	...
16	Thunder Bay ONT	116,546	15.0	34,836	22.0	-	...
17	Kelowna BC-CB	78,658	1.0	25,907	26.8	2,294	0.3
18	Toronto Island ONT	-	...	89,784	1.3	86	...
19	Windsor ONT	47,305	-14.8	27,080	246.8	134	-96.2
20	Moncton NB-CB	48,198	23.8	25,233	43.4	-	...
21	London ONT	6,122	...	62,402	-9.8	4,049	-59.2
22	Sudbury ONT	25,719	-16.2	38,051	43.3	-	...
23	Sault Ste. Marie ONT	37,093	8.9	24,725	1.3	-	...
24	Prince George BC-CB	47,339	-5.0	13,535	...	-	...
25	Saint John NB	42,513	5.8	15,789	56.9	-	-100.0
26	Timmins ONT	30,408	16.1	21,288	9.5	-	...
27	Fredericton NB	39,348	8.4	9,873	0.4	-	...
28	Yellowknife NWT-TND	24,150	9.1	19,886	36.1	-	...
29	Charlottetown PEI-IPE	22,308	3.3	21,479	12.3	-	...
30	Sydney NS-NÉ	14,151	-12.4	28,352	11.1	47	-77.2
31	Deer Lake NFLD-TN	22,454	25.6	18,126	18.3	-	...
32	Sept-Îles QUE-QUÉ	4,899	16.3	31,991	31.9	-	...
33	Kamloops BC-CB	15,961	-8.9	19,455	12.4	696	...
34	Fort St. John BC-CB	31,303	-4.2	-	...	-	...
35	Gander International NFLD-TN	13,843	11.3	16,617	22.1	-	-100.0
36	Vancouver Harbour BC-CB	-	...	30,074	45.0	-	...
37	Nanaimo BC-CB	-	...	29,146	44.8	-	...
38	Val D'Or QUE-QUÉ	15,697	-26.3	13,231	147.5	-	...
39	Lethbridge ALTA-ALB	-	...	28,896	10.7	-	...
40	Victoria Harbour BC-CB	-	...	28,827	42.9	-	...
41	Grande Prairie ALTA-ALB	3,654	-31.4	24,150	45.4	-	...
42	Thompson MAN	11,631	7.6	15,299	13.2	-	...
43	North Bay ONT	12,730	13.2	13,992	-11.6	-	...
44	Prince Rupert BC-CB	18,220	11.5	7,889	-8.3	-	...
45	Rouyn QUE-QUÉ	16,380	6.7	9,655	16.5	-	...
46	Whitehorse YT-TY	23,524	12.6	1,449	14.5	666	...
47	Cranbrook BC-CB	20,138	-2.6	3,416	...	-	...
48	Castlegar BC-CB	5,378	31.8	17,165	25.8	-	...
49	Fort McMurray ALTA-ALB	18,653	9.6	3,491	-4.7	-	...
50	Bagotville/Saguenay QUE-QUÉ	-	...	21,927	-0.6	118	...
Total of Top Fifty Airports/Ensemble des 50 principaux aéroports		11,610,035	13.9	2,176,283	18.2	1,657,892	9.6
Total Canada		11,788,203	13.7	2,707,136	12.4	1,658,862	9.5

## Symbols

- nil or zero
- ... figures not appropriate or not applicable

## Signes conventionnels

- néant ou zéro
- ... n'ayant pas lieu de figurer

Major Scheduled Services

Major scheduled services represented about 75% of the total passengers enplaned and deplaned at the top 50 airports during the first quarter of 1988, virtually no change from the previous year. Registering 11.6 million passengers enplaned and deplaned at the top 50 airports, the traffic on major scheduled services increased by 13.9% from the first quarter of 1987.

Forty-four of the top 50 airports recorded passenger traffic enplaned and deplaned on major scheduled services. Of these 44 airports, 35 showed increases in passenger traffic carried on major scheduled services; the percentage increases ranged from 1.0% at Kelowna to 40.6% at Victoria International. The increase at Victoria International reflects additional services offered by Canadian Airlines International. Lester B. Pearson International recorded the largest increase in volume of passengers enplaned and deplaned on major scheduled services with 3.9 million passengers enplaned and deplaned during the first quarter of 1988, up from 3.5 million the previous year.

As shown in Table 3.2, the nine airports recording decreases in passengers enplaned and deplaned on major scheduled services showed percentage decreases ranging from -2.6% at Cranbrook to -31.4% at Grande Prairie. The other airports showing decreases were Fort St. John (-4.2%), Prince George (-5.0%), Kamloops (-8.9%), Sydney (-12.4%), Windsor (-14.8%), Sudbury (-16.2%) and Val D'Or (-26.3%). In all cases except Fort St. John, the market share for major scheduled services dropped while the market share for the regional and local scheduled services rose. In fact, the transfer of market share from major scheduled services to regional and local scheduled services was apparent at 24 of the top 50 airports. The percentage of passengers travelling on major scheduled services was 77.8% at Prince George and 85.5% at Cranbrook during the first quarter of 1988 down from 100% a year earlier. At Fort St. John, all passenger traffic was recorded as major scheduled services during the first quarter of 1988 as well as during the first quarter of 1987. Windsor, Sudbury and Val D'Or showed substantial transfers in market shares from the major scheduled services to the regional and local scheduled services. During the first quarter of 1988, the major scheduled services' market shares were 63.5% at Windsor, 40.3% at Sudbury and 54.3% at Val D'Or, down by 19.5, 13.3 and 25.7 percentage points, respectively.

The transfer of market share from regional and local scheduled services to major scheduled services was apparent at 16 of the top 50 airports. The airports showing the largest gains in market share for major scheduled services for the first quarter of 1988 relative to the first quarter of 1987 included London (from 0.0% to 8.4%), Ottawa International (from 78.0% to 84.8%) and North Bay (from 41.5% to 47.6%). The increases at London and Ottawa reflect a new scheduled service introduced by Canadian Airlines International in June 1987. The increase at Ottawa also shows the effect of the new statistical reporting regulations that came into effect on January 1, 1988. Piedmont's services to Ottawa and Montreal are now classified as major scheduled services whereas in 1987, they were considered to be regional

Services à horaire fixe majeurs

Les services à horaire fixe majeurs ont représenté environ 75% du total de tous les passagers embarqués et débarqués aux 50 principaux aéroports au cours du premier trimestre de 1988; ce pourcentage est demeuré pratiquement inchangé par rapport à l'année précédente. Le nombre de passagers voyageant sur des services à horaire fixe majeurs qui ont embarqué et débarqué à ces aéroports a atteint 11.6 millions, soit une hausse de 13.9% par rapport au premier trimestre de 1987.

Des 50 principaux aéroports, 44 ont enregistré des passagers embarqués et débarqués voyageant sur des services à horaire fixe majeurs. Parmi ces 44 aéroports, 35 ont enregistré des hausses du trafic de passagers voyageant sur des services à horaire fixe majeurs. Les hausses en pourcentage se sont échelonnées entre 1.0% à Kelowna et 40.6% à l'aéroport international de Victoria. Pour ce dernier, l'introduction de services additionnels offerts par les Lignes aériennes Canadien International est responsable de l'augmentation enregistrée. L'aéroport international Lester B. Pearson a enregistré la plus forte augmentation du volume de passagers embarqués et débarqués voyageant sur des services à horaire fixe majeurs, celui-ci passant de 3.5 millions au cours du premier trimestre de 1987 à 3.9 millions au cours du premier trimestre de 1988.

Tel que montré au Tableau 3.2, neuf aéroports ont enregistré des baisses dans le trafic de passagers voyageant sur des services à horaire fixe majeurs. Ces baisses se sont échelonnées entre -2.6% à Cranbrook et -31.4% à Grande Prairie. Les autres aéroports qui indiquent des baisses de trafic sont Fort St John (-4.2%), Prince George (-5.0%), Kamloops (-8.9%), Sydney (-12.4%), Windsor (-14.8%), Sudbury (-16.2%) et Val d'Or (-26.3%). Pour tous ces aéroports sauf Fort St John, la part du marché pour les services à horaire fixe majeurs diminuait alors que celle pour les services à horaire fixe régionaux et locaux augmentait. De fait, un transfert de la part du marché des services à horaire fixe majeurs aux services à horaire fixe régionaux et locaux est évident pour 24 des 50 principaux aéroports. Au cours du premier trimestre de 1988, le pourcentage de passagers voyageant sur des services à horaire fixe majeurs a atteint 77.8% à Prince George et 85.5% à Cranbrook; une année plus tôt le pourcentage à ces deux aéroports s'élevait à 100%. Tout le trafic de passagers à Fort St John fut enregistré pour les services à horaire fixe majeurs pour les premiers trimestres de 1987 et 1988. Un transfert substantiel de la part du marché des services à horaire fixe majeurs aux services à horaire fixe régionaux et locaux s'est produit aux aéroports de Windsor, Sudbury et Val d'Or. Au cours du premier trimestre de 1988, les parts du marché pour les services à horaire fixe majeurs s'élevaient à 63.5% à Windsor, 40.3% à Sudbury et 54.3% à Val d'Or, diminuant respectivement de 19.5, 13.3 et 25.7 points de pourcentage.

Le transfert de la part du marché des services à horaire fixe régionaux et locaux aux services à horaire fixe majeurs est évident à 16 des 50 principaux aéroports. Les aéroports pour lesquels la part du marché des services à horaire fixe majeurs indiquent les plus fortes augmentations pour le premier trimestre de 1988 par rapport à 1987 sont: London (de 0.0% à 8.4%), l'aéroport international d'Ottawa (de 78.0% à 84.8%) et North Bay (de 41.5% à 47.6%). Les augmentations aux aéroports de London et Ottawa sont attribuables aux nouveaux services à horaire fixe introduits par les Lignes aériennes Canadien International en juin 1987. L'augmentation à l'aéroport d'Ottawa reflète également les changements occasionnés par les nouveaux règlements de déclaration statistique qui sont entrés en vigueur le 1er janvier 1988. Dû à ces changements, les services de Piedmont pour les aéroports d'Ottawa et Montréal sont maintenant considérés comme des services à horaire fixe majeurs alors qu'en 1987, ils

and local scheduled services. The gain at North Bay reflects an increase in Air Canada's service.

#### Regional and Local Scheduled Services

For the first quarter of 1988, the regional and local scheduled airline market at the top 50 airports continued to surpass the total air passenger growth in Canada, increasing by 18.2% (rising from 1.8 million to 2.2 million) compared to the same quarter a year earlier. However, the results of this quarterly comparison point to slower growth of passenger traffic for regional and local services for the first part of 1988.

The increasing trend in favour of regional and local scheduled carriers began in the 1980's and especially in 1983. This shift is the result of several factors. The regional and local scheduled carriers increased their market share by offering many of the services previously performed by the major Canadian carriers. They also gained an advantage by the removal of certain licence restrictions and entry barriers, all part of the 1984 Canadian Air Policy.

The high growth rate registered since 1985 can be generally attributed to such factors as network expansion and fierce competition that took place among regional and local carriers throughout the country. During that period, large carriers affiliated themselves with a number of regional carriers to whom they transferred their feeder routes. They also created new regional and/or local carriers or bought existing ones. These industry moves greatly benefitted some of these carriers who saw their existing networks expand and observed considerable increases in their traffic levels.

On an annual basis, regional and local carriers have registered staggering increases of well above 30% per year in the last two years; and for the first quarter of 1988, an increase of 18.2% was recorded over the same period a year ago for the top 50 airports. Even though regional and local scheduled services continued to grow at the top 50 airports during the first quarter of 1988, their overall rate of growth was slowing, as indicated by the accompanying survey data.

As shown in Table 3.2, 46 of the top 50 airports have witnessed increases in revenue passenger traffic for regional and local carriers. The increases ranged from 0.4% at Fredericton to 246.8% at Windsor. Substantial increases were also recorded at Prince George, Cranbrook, Edmonton Municipal, Lester B. Pearson International, Vancouver International, Halifax International and Victoria International. The introduction of new scheduled services by Ontario Express during 1987 largely contributed to increases in traffic at Windsor and Lester B. Pearson International. In addition, traffic increases were also recorded for Commuter Express and Comair, while Quebecair introduced new services to Lester B. Pearson International in the first quarter of 1988.

Vancouver International recorded the largest increase in volume of passengers enplaned and deplaned on regional and local scheduled services, with 313,971 passengers enplaned and

étaient considérés comme des services à horaire fixe régionaux et locaux. L'augmentation des services offerts par Air Canada explique la hausse qui fut enregistrée à l'aéroport de North Bay.

#### Services à horaire fixe régionaux et locaux

Au cours du premier trimestre de 1988, le marché des transporteurs aériens offrant des services à horaire fixe régionaux et locaux aux 50 principaux aéroports a surpassé de nouveau la croissance totale des passagers aériens au Canada relativement à 1987. Bien qu'ils aient enregistré une hausse de 18.2%, le nombre de passagers ayant passé de 1.8 millions à 2.2 millions, les résultats de cette comparaison trimestrielle signalent tout de même un ralentissement de la croissance du volume de passagers sur les services régionaux et locaux pour le début de 1988.

Le mouvement en faveur des transporteurs offrant des services à horaire fixe régionaux et locaux a débuté dans les années 1980, et surtout à partir de 1983. Ce changement est attribuable à plusieurs facteurs. Ces transporteurs aériens se sont emparés d'une plus grosse part du marché, assurant désormais plusieurs des services qui étaient auparavant effectués par les transporteurs canadiens offrant des services à horaire fixe majeurs. Ils ont également tiré profit de l'élimination de certaines restrictions de permis et de barrières d'accès, qui s'inscrit dans le cadre du projet de politique aérienne canadienne de 1984.

Les taux de croissance élevés enregistrés depuis 1985 sont attribuables à des facteurs tels l'expansion des réseaux aériens et la compétition ardente parmi les transporteurs offrant des services à horaire fixe régionaux et locaux à travers le pays. Au cours de cette période, les transporteurs aériens offrant des services à horaire fixe majeurs se sont affiliés avec des transporteurs offrant des services à horaire fixe régionaux et locaux ou ont acheté des transporteurs déjà existants. Ces mouvements dans l'industrie ont fortement favorisé certains de ces transporteurs qui ont vu leur propre réseau aérien s'agrandir et qui ont observé une augmentation considérable de leur volume de trafic.

Sur une base annuelle, les transporteurs régionaux et locaux ont enregistré au cours des deux dernières années des augmentations étonnantes de plus de 30% par année, alors que pour le premier trimestre de 1988, pour les 50 principaux aéroports, ils ont enregistré une hausse de 18.2% par rapport au même trimestre de 1987. Tel que les résultats de l'enquête l'indiquent, les services à horaire fixe régionaux et locaux aux 50 principaux aéroports, ont continué de progresser au cours du premier trimestre de 1988, cependant leur taux de croissance était moins soutenu.

Tel que montré au Tableau 3.2, le trafic de passagers des transporteurs régionaux et locaux a augmenté dans 46 des 50 principaux aéroports. Les gains se sont échelonnés de 0.4% à Frédéricton à 246.8% à Windsor. Des augmentations importantes furent également enregistrées à Prince George, Cranbrook, l'aéroport municipal d'Edmonton et aux aéroports internationaux Lester B. Pearson, Vancouver, Halifax et Victoria. La croissance du trafic à Windsor et à l'aéroport international Lester B. Pearson est largement attribuable à Ontario Express qui au cours de 1987 a introduit de nouveaux services à horaire fixe. De plus, des augmentations de trafic importantes furent enregistrées pour Commuter Express et Comair tandis que Québecair introduisait de nouveaux services à l'aéroport international Lester B. Pearson au cours du premier trimestre de 1988.

Au premier trimestre de 1988, l'aéroport international de Vancouver a enregistré la plus forte augmentation de passagers embarqués et débarqués voyageant sur des services à horaire fixe régionaux et locaux. Au premier trimestre

deplaned during the first quarter of 1988, up 31.7% or 75,543 passengers from the same quarter a year earlier.

Traffic increases into and out of Cranbrook and Prince George reflect the introduction of new scheduled services by AirBC during 1987. The two carriers mostly responsible for large increases in traffic at Edmonton Municipal, Vancouver International, Calgary International and Victoria International are AirBC and Time Air.

The traffic increase at Halifax International is largely attributable to the operations of Air Atlantic and Air Nova who registered the largest increases and to the introduction of new services by Air St. Pierre during 1987.

The six airports recording decreases in passengers enplaned and deplaned on regional and local carriers showed percentage decreases ranging from -0.6% at Bagotville/Saguenay to -27.3% at Ottawa International. The substantial decrease at Ottawa International is partially explained by traffic decreases recorded by City Express and Air Ontario in the first quarter of 1988. It also reflects changes in the statistical reporting requirements that came into effect January 1, 1988. These changes resulted in Piedmont reporting their services under the major scheduled services as of January 1, 1988 as previously noted.

#### Major Charter Services

Major charter services represented 10.7% of the total passengers enplaned and deplaned at the top 50 airports during the first quarter of 1988, a marginal decline (-0.4 percentage points) from the previous year. The top 50 airports recorded 1.6 million passengers enplaned and deplaned on major charter services during the first quarter of 1988, an increase of 9.6% over the number of passengers registered during the first quarter of 1987.

Twenty-three of the top 50 airports recorded passenger traffic enplaned and deplaned on major charter services during the first quarter of 1988. Although 12 airports showed a decrease in the number of passengers enplaned and deplaned on major charter services, the average reduction in the number of passengers was only 2,600. This is considerably less than the average gain (13,589 passengers) registered by the 13 airports that reported growth.

The three airports that benefitted from the largest gains in passengers enplaned and deplaned on major charter services for the first quarter of 1988 relative to 1987 were: Lester B. Pearson International, with an increase of 81,574 passengers (10.6%); Mirabel International, with an increase of 63,516 passengers (26.1%); and as expected with the 1988 Winter Olympic Games, Calgary International, with an increase of 13,243 passengers (25.5%).

The increase in the number of revenue passengers at Lester B. Pearson International can be related to the growth in the number of origins and destinations (from 118 in the first quarter 1987 to 148 in the first quarter of 1988) which were available at this airport and the increasing popularity of the Southern

de 1988, 313,971 passagers furent enregistrés, soit une augmentation de 31.7% ou 75,543 passagers comparativement au trimestre correspondant en 1987.

Les augmentations de trafic à destination et en provenance de Cranbrook et Prince George s'expliquent en grande partie par les opérations de AirBC qui a introduit de nouveaux services à horaire fixe au cours de 1987. Deux transporteurs, AirBC et Time Air, sont principalement responsables pour les augmentations substantielles de trafic enregistrées à l'aéroport municipal d'Edmonton ainsi qu'aux aéroports internationaux de Vancouver, Calgary et Victoria.

La croissance du trafic à l'aéroport international d'Halifax est en grande partie le résultat des opérations d'Air Atlantic et Air Nova qui ont enregistré de fortes augmentations de trafic ainsi qu'à Air St-Pierre qui a introduit au cours de 1987 de nouveaux services à horaire fixe.

Des diminutions du nombre de passagers embarqués et débarqués sur des services à horaire fixe régionaux et locaux furent enregistrées à six aéroports. Ces replis s'échelonnaient de -0.6% à Bagotville/Saguenay à -27.3% pour l'aéroport international d'Ottawa. Cette diminution s'explique en partie par les baisses de trafic enregistrées par City Express et Air Ontario au cours du premier trimestre de 1988 relativement à 1987. Elle reflète également des changements dans les exigences de déclaration statistique qui sont en vigueur depuis le 1er janvier 1988. Au cours de 1987, les données de Piedmont étaient compilées sous les services à horaire fixe régionaux et locaux mais depuis le 1er janvier 1988, ces données sont compilées sous les services à horaire fixe majeurs tel qu'indiqué auparavant.

#### Services d'affrètement majeurs

Au premier trimestre de 1988, les services d'affrètement majeurs représentaient 10.7% du total des passagers embarqués et débarqués aux 50 principaux aéroports; une baisse légère (-0.4%) comparativement à l'année précédente. Aux 50 principaux aéroports on enregistrait 1.6 millions de passagers embarqués et débarqués sur des services d'affrètement majeurs au cours du premier trimestre de 1988, représentant une hausse de 9.6% par rapport au nombre de passagers enregistrés au premier trimestre de 1987.

Au premier trimestre de 1988, on enregistrait des passagers embarqués et débarqués sur des services d'affrètement majeurs à 23 des 50 principaux aéroports. Même si on observait une baisse du nombre de passagers embarqués et débarqués sur des services d'affrètement majeurs à 12 aéroports, la diminution moyenne du nombre de passagers n'était que de 2,600. Cette diminution n'est guère considérable comparativement au gain moyen (13,589 passagers) enregistré aux 13 aéroports qui ont déclaré une augmentation.

Les trois aéroports qui ont bénéficié d'une augmentation marquée des passagers embarqués et débarqués sur des services d'affrètement majeurs au premier trimestre de 1988 relativement à 1987 furent: l'aéroport international Lester B. Pearson avec une hausse de 81,574 passagers (10.6%), l'aéroport international de Mirabel avec une augmentation de 63,516 passagers (26.1%) et, comme on s'y attendait à cause des Jeux Olympiques d'hiver de Calgary, l'aéroport international de Calgary avec une hausse de 13,243 passagers (25.5%).

L'augmentation du nombre de passagers payants à l'aéroport international Lester B. Pearson peut être attribuée à la hausse du nombre d'origines et de destinations (118 au premier trimestre de 1987 à 148 au premier trimestre de 1988) disponibles à cet aéroport ainsi qu'à la popularité croissante du Sud et des destinations soleil des Etats-Unis. Spécifiquement, Montego Bay, Puerto Vallarta, Las

region and the Sun Spots in the United States. Specifically, Montego Bay, Puerto Vallarta, Las Vegas and Orlando showed large increases in the number of revenue passengers travelling to/from Toronto.

Mirabel International where major charter services comprised 49.9% of the total traffic, also showed large increases in the number of passengers travelling to/from the Southern region and to/from the Sun Spots in the United States. In the Southern region, Acapulco and Porlamar (Venezuela) benefitted from the largest gains. Fort Lauderdale is responsible for most of the increase that occurred at Mirabel in the United States region and can be attributed to Air Transat and Nationair who both entered that market in 1988.

The largest decrease in the number of charter passengers was registered at Vancouver International with a decline of 8,632 passengers (-6.8%). Air Canada did not offer charter flights to Honolulu during the first quarter of 1988. Mazatlan and Puerto Vallarta, both showed large increases in the number of passengers and helped to offset the decline created by Air Canada.

The data presented in Tables 3.1 and 3.2 were collected via the Daily Airport Activities Report (major scheduled services), the System Passenger Origin and Destination Report (regional and local scheduled services) and the Charter On-Flight Origin and Destination Report (major charter services).

For details on the methodology and limitations of these surveys and for data for airports not appearing in Tables 3.1 and 3.2, please contact Ms. K. Davidson (819-997-1386).

Vegas et Orlando montraient des hausses considérables du nombre de passagers payants voyageant vers et à partir de Toronto.

L'aéroport international de Mirabel, où les services d'affrètement majeurs comptaient pour 49.9% du trafic total, montrait des augmentations marquées du nombre de passagers voyageant vers et à partir du Sud et des destinations soleil des Etats-Unis. Dans le Sud, Acapulco et Porlamar (Vénézuela) ont bénéficié des gains les plus importants. Fort Lauderdale est responsable en majeure partie de la hausse observée aux Etats-Unis. Cette hausse peut être attribuable au fait qu'Air Transat et Nationair entraient dans le marché en 1988.

La diminution la plus importante du nombre de passagers affrétés était enregistrée à l'aéroport international de Vancouver, avec une baisse de 8,632 passagers (-6.8%). Cette baisse est due au fait qu'Air Canada n'offrait plus des vols affrétés vers Honolulu. On note des augmentations importantes du nombre de passagers à Mazatlan et Puerto Vallarta ce qui compense pour la baisse créée par Air Canada.

Les données des Tableaux 3.1 et 3.2 furent recueillies au moyen du Rapport d'activités quotidiennes aux aérogares (services à horaire fixe majeurs), du Rapport sur l'origine et la destination des passagers sur le réseau (services à horaire fixe régionaux et locaux) et de la Déclaration de l'origine et de la destination des vols affrétés (services d'affrètement majeurs).

Pour plus d'information sur la méthodologie et les limites de ces enquêtes ainsi que pour des statistiques pour des aéroports qui n'apparaissent pas aux Tableaux 3.1 et 3.2, veuillez communiquer avec C. Mamay (819-997-1989).

DID YOU KNOW...

1010537026

... 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  
7th Floor, Jean Talon 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

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  
7e étage, immeuble Jean Talon  
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