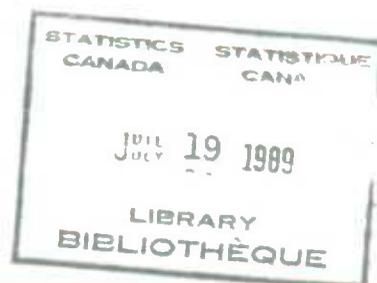


Aviation

C.3

Catalogue 51-004 / ISSN 0068-7057



Vol. 21, No. 7

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

HIGHLIGHTS

- o Preliminary operational data on scheduled services reported by Canadian Level I air carriers for the first four months of 1989 show that domestic passenger-kilometres decreased by 4.0% while international passenger-kilometres increased by 12.8% over the same period of 1988.
- o In the first quarter of 1989, total movements at all Transport Canada towered airports have increased by 5.5% over the same period in 1988.
- o Air passenger origin and destination data indicate that 2,342,470 passengers travelled between Canada and the United States during third quarter 1988, up 13.9% over the third quarter 1987.
- o Preliminary third quarter 1988 data show an increase of 9.4% in the volume of cargo enplaned and deplaned on major scheduled services over the same period in 1987.

SPECIAL RELEASE:

Air Carrier Fare Basis Statistics

- o Preliminary data reported by three major Canadian air carriers - Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair - indicate that 61.9% of the passengers carried on domestic scheduled services travelled on discount fares during the first quarter of 1988, up from 53.5% for the corresponding period in 1987. In terms of passenger-kilometres, discount fares accounted for 66.3% of total volume in 1988; the comparable figure for the first quarter of 1987 was 59.7%.

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in July 1989.

Vol. 21, N° 7

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

FAITS SAILLANTS

- o Les données préliminaires sur les services à horaire fixe des principaux transporteurs canadiens pour les quatre premiers mois de 1989 indiquent que le nombre de passagers-kilomètres intérieurs a diminué de 4.0% alors que le nombre de passagers-kilomètres internationaux a augmenté de 12.8% par rapport à la même période en 1988.
- o Au cours du premier trimestre de 1989, les mouvements totaux aux 60 aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont augmenté de 5.5% par rapport à la même période en 1988.
- o Les données sur l'origine et la destination des passagers aériens indiquent que 2,342,470 passagers ont voyagé entre le Canada et les États-Unis au cours du troisième trimestre de 1988, en hausse de 13.9% par rapport au troisième trimestre de 1987.
- o Les données préliminaires du troisième trimestre 1988 relatives au volume de marchandises embarquées et débarquées, voyageant sur des services à horaire fixe majeurs, montrent une augmentation de 9.4% comparativement à la même période en 1987.

COMMUNIQUÉ SPÉCIAL:

Statistiques sur la base tarifaire des transporteurs aériens

- o Selon les données fournies par trois transporteurs aériens canadiens principaux (Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée. et Wardair), 61.9% des passagers transportés par les services intérieurs à horaire fixe se sont prévalus de tarifs réduits au cours du premier trimestre de 1988, en regard de 53.5% pour la période correspondante en 1987. Mesuré en passagers-kilomètres, le volume de transport de passagers utilisant des tarifs réduits représentait 66.3% du volume total en 1988; le chiffre comparable pour le premier trimestre de 1987 était 59.7%.

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation; juillet 1989.



TABLE 1.

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

TABLEAU 1.

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

OPERATIONAL STATISTICS	April 1989	Change Over Previous Year	Year-to-Date 1989	Change Year-to-Date	STATISTIQUES DE OPÉRATIONS
	Avril	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	1,096	-5.9	4,406	-10.7	- Intérieur
- International	521	8.5	2,025	6.9	- International
- Total	1,617	-1.7	6,431	-5.8	- Total
Passengers - Charter	206	-19.2	1,146	-17.4	Passagers - d'Affrètement
Passengers - Total	1,823	-4.1	7,577	-7.8	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres - Taux
Unit Toll - Domestic	1 645 553	2.4	6 380 156	-4.0	unitaires - Intérieur
- International	1 891 390	9.0	7 405 671	12.8	- International
- Total	3 536 944	5.9	13 785 827	4.3	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Charter	515 405	-22.8	3 156 356	-18.2	d'Affrètement
Passenger-kilometres - Total	4 052 349	1.1	16 942 184	-0.8	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Unit Toll	5 369 564	11.1	21 228 665	12.5	bles - Taux unitaires
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Charter	704 718	-22.8	3 952 024	-18.9	bles - d'Affrètement
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Total	6 074 283	5.7	25 180 689	6.1	bles - Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Unit Toll %	65.9	...	64.9	...	Taux unitaires %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	73.1	...	79.9	...	d'Affrètement %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	66.7	...	67.3	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Unit Toll	112 063	14.4	417 755	10.1	chandises - Taux unitaires
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Charter	3 846	-26.1	15 760	-27.7	chandises - d'Affrètement
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Total	115 910	12.4	433 516	8.0	chandises - Total
Hours Flown	57	0.0	243	4.7	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	298 635	2.2	1 243 056	3.8	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres

Available on CANSIM: Matrix 385

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

As can be seen in the above table, the distribution of scheduled passenger-kilometres flown by Level I carriers in 1989 continues to move toward the international market.

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

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

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

Comme l'indique le tableau ci-dessus, la répartition des passagers-kilomètres réalisés par ces principaux transporteurs en 1989 continue de se déplacer vers le marché international.

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

TABLE 2.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports. March 1989 (Preliminary Data).

Rank	Airports - Transport Canada Towers	March 1989	% Change March 1989/1988	Year-to-date 1989	% Change Year-to-date 1989/1988
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Mars	Variation en % Mars	Cumulatif	Variation en % Cumulatif
1	Lester B Pearson International ONT	29,802	4.5	86,461	5.8
2	Vancouver International BC-CB	25,919	0.6	72,101	2.4
3	Montréal International QUE-QUÉ	19,619	16.8	54,354	20.8
4	Calgary International ALTA-ALB	18,471	4.7	51,099	-
5	Boundary Bay BC-CB	17,719	54.5	42,046	22.1
6	Abbotsford BC-CB	17,110	22.5	41,018	6.8
7	Victoria International BC-CB	17,023	6.7	43,362	3.1
8	Ottawa International ONT	16,143	3.5	45,357	12.9
9	St. Hubert QUE-QUÉ	14,938	15.6	35,499	23.4
10	Toronto/Buttontville ONT	13,406	3.9	36,102	10.7
11	Springbank ALTA-ALB	12,465	58.6	30,638	54.2
12	Winnipeg International MAN	12,022	-7.0	35,272	0.4
13	Edmonton Municipal ALTA-ALB	11,003	2.1	28,770	3.9
14	Pitt Meadows BC-CB	10,469	0.3	27,044	1.7
15	Québec QUE-QUÉ	10,406	7.8	26,217	19.1
16	Saskatoon SASK	10,212	-3.9	26,997	-6.1
17	St. Andrews MAN	10,133	9.7	28,057	22.7
18	Halifax International NS-NÉ	10,095	39.1	26,980	30.3
19	Langley BC-CB	9,617	-18.2	25,485	-20.8
20	North Bay ONT	9,214	13.3	25,064	29.6
21	Thunder Bay ONT	9,055	-3.3	26,295	3.7
22	London ONT	8,807	9.5	26,085	10.9
23	Hamilton City ONT	8,600	-34.3	24,139	-25.5
24	Moncton NB	8,113	13.3	20,748	11.7
25	Oshawa ONT	7,951	-1.5	20,353	-1.4
Total of above airports/Aéroports ci-dessus		338,312	7.1	905,543	7.8
Total - Transport Canada Towers (60)/		489,266	4.6	1,294,443	5.5
Total - Tours de Transports Canada (60)					

In the first quarter of 1989 total movements at all Transport Canada towered airports have increased by 5.5% over the same period last year. Itinerant movements are up 5.1% to 804,432 while local movements have increased by 6.0% over the first three months of 1988 to 490,011.

In March 1989, total movements at the 60 Transport Canada towered airports increased by 4.6% from March of 1988. Itinerant movements increased by 3.6% to 294,357 while local movements increased by 6.1% to 194,909 when compared to the same month last year.

The five largest increases in total movements in the first quarter of 1989 were, in order: Springbank, Alta. (54.2%), Brandon Man. (43.1%), Sudbury, Ont. (40.7%), Gander, Nfld. (32.7%), and Halifax, N.S. (30.3%).

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. Mars 1989 (données préliminaires).

Rank	Airports - Transport Canada Towers	March 1989	% Change March 1989/1988	Year-to-date 1989	% Change Year-to-date 1989/1988
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Mars	Variation en % Mars	Cumulatif	Variation en % Cumulatif
1	Lester B Pearson International ONT	29,802	4.5	86,461	5.8
2	Vancouver International BC-CB	25,919	0.6	72,101	2.4
3	Montréal International QUE-QUÉ	19,619	16.8	54,354	20.8
4	Calgary International ALTA-ALB	18,471	4.7	51,099	-
5	Boundary Bay BC-CB	17,719	54.5	42,046	22.1
6	Abbotsford BC-CB	17,110	22.5	41,018	6.8
7	Victoria International BC-CB	17,023	6.7	43,362	3.1
8	Ottawa International ONT	16,143	3.5	45,357	12.9
9	St. Hubert QUE-QUÉ	14,938	15.6	35,499	23.4
10	Toronto/Buttontville ONT	13,406	3.9	36,102	10.7
11	Springbank ALTA-ALB	12,465	58.6	30,638	54.2
12	Winnipeg International MAN	12,022	-7.0	35,272	0.4
13	Edmonton Municipal ALTA-ALB	11,003	2.1	28,770	3.9
14	Pitt Meadows BC-CB	10,469	0.3	27,044	1.7
15	Québec QUE-QUÉ	10,406	7.8	26,217	19.1
16	Saskatoon SASK	10,212	-3.9	26,997	-6.1
17	St. Andrews MAN	10,133	9.7	28,057	22.7
18	Halifax International NS-NÉ	10,095	39.1	26,980	30.3
19	Langley BC-CB	9,617	-18.2	25,485	-20.8
20	North Bay ONT	9,214	13.3	25,064	29.6
21	Thunder Bay ONT	9,055	-3.3	26,295	3.7
22	London ONT	8,807	9.5	26,085	10.9
23	Hamilton City ONT	8,600	-34.3	24,139	-25.5
24	Moncton NB	8,113	13.3	20,748	11.7
25	Oshawa ONT	7,951	-1.5	20,353	-1.4
Total of above airports/Aéroports ci-dessus		338,312	7.1	905,543	7.8
Total - Transport Canada Towers (60)/		489,266	4.6	1,294,443	5.5
Total - Tours de Transports Canada (60)					

Au cours du premier trimestre de 1989 les mouvements totaux aux 60 aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont augmenté de 5.5% par rapport à la même période en 1988. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 804,432, soit une hausse de 5.1% par rapport au premier trimestre de 1988 alors que le nombre de mouvements locaux a connu une hausse de 6.0% pour s'établir à 490,011.

Pour le mois de mars 1989, les aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une augmentation de 4.6% des mouvements totaux par rapport à mars 1988. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 294,357; une hausse de 3.6% par rapport au mois de mars 1988 et les mouvements locaux ont augmenté de 6.1% pour atteindre 194,909.

Au cours du premier trimestre 1989, les cinq aéroports qui ont enregistré les plus grandes augmentations du nombre de mouvements totaux furent, par ordre: Springbank, Alb. (54.2%); Brandon, Man. (43.1%); Sudbury, Ont. (40.7%); Gander, T.-N. (32.7%); et Halifax, N.-É. (30.3%).

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

TABLE 3.

Scheduled Transborder Air Passenger Origin and Destination Statistics, Passengers - Third Quarter 1988. (Preliminary Data).

Rank	City-Pair	Third Quarter 1987	Third Quarter 1988	Jan-Sept 1987	Jan-Sept 1988	% Change Jan-Sept 1988/1987
Rang	Paire de villes	Troisième trimestre	Troisième trimestre	Jan-sept	Jan-sept	Variation en % Jan-sept
1	Toronto - New York	205,890	218,370	559,130	574,950	2.8
2	Montréal - New York	99,340	111,940	264,440	297,730	12.6
3	Toronto - Chicago	81,510	108,150	219,750	264,540	20.4
4	Toronto - Boston	66,950	72,250	166,900	183,050	9.7
5	Vancouver - Los Angeles	51,220	63,750	124,790	144,350	15.7
6	Vancouver - Seattle/Tacoma	32,570	60,500	74,100	116,370	57.0
7	Toronto - Los Angeles	54,660	58,500	154,680	158,250	2.3
8	Toronto - San Francisco	42,350	50,650	105,120	123,100	17.1
9	Vancouver - San Francisco	35,830	45,740	82,820	97,310	17.5
10	Montréal - Boston	45,670	43,710	116,170	114,780	-1.2
11	Calgary - Los Angeles	28,420	38,710	81,030	99,150	22.4
12	Toronto - Philadelphia	24,400	35,120	60,560	86,440	42.7
13	Toronto - Washington/Baltimore	28,580	34,280	79,780	86,960	9.0
14	Toronto - Miami	26,130	31,050	112,330	114,370	1.8
15	Montréal - Miami	26,690	30,040	116,030	119,320	2.8
16	Montréal - Chicago	24,610	26,390	62,890	69,380	10.3
17	Montréal - Los Angeles	22,310	25,320	53,980	60,650	12.4
18	Montréal - Philadelphia	18,530	24,460	39,370	53,470	35.8
19	Toronto - Atlanta	14,200	23,730	43,060	56,840	32.0
20	Calgary - San Francisco	17,270	21,630	41,700	51,820	24.3
21	Vancouver - New York	17,930	19,710	36,750	38,590	5.0
22	Halifax - Boston	18,560	19,080	36,110	41,140	13.9
23	Toronto - Cleveland	18,960	18,780	54,330	52,540	-3.3
24	Toronto - Detroit	23,740	18,780	74,770	56,050	-25.0
25	Toronto - Tampa/St. Petersburg	19,010	18,590	96,060	90,720	-5.6
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,045,330	1,219,230	2,856,650	3,151,870	10.3
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		2,056,830	2,342,470	5,685,850	6,242,280	9.8

Air passenger origin and destination data indicate that 2,342,470 passengers travelled between Canada and the United States during third quarter 1988, up 13.9% over the third quarter 1987.

The addition of Air8C and Time Air on January 1st, 1988 to this survey had some impact on routes served by those carriers (e.g. Vancouver-Seattle/Tacoma). Other large increases, such as for the Toronto-Philadelphia, Montreal-Philadelphia and Toronto-Atlanta corridors, were recorded. These increases were partly due to increased traffic recorded by some U.S. carriers.

The 25.0% decrease registered for Toronto-Detroit for the first nine months of 1988 compared to the same period of 1987 reflects a drop in passenger traffic being reported by one of the major carrier operations on this route.

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

TABLEAU 3.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols à horaire fixe, trafic transfrontalier, passagers - Troisième trimestre 1988 (données préliminaires).

Les données sur l'origine et la destination des passagers aériens indiquent que 2,342,470 passagers ont voyagé entre le Canada et les États-Unis au cours du troisième trimestre de 1988, en hausse de 13.9% par rapport au troisième trimestre de 1987.

La nouvelle participation de Air8C et Time Air depuis le 1er janvier 1988 à cette enquête a affecté les routes desservies par ces transporteurs (par ex. Vancouver-Seattle/Tacoma). Des augmentations importantes ont été enregistrées pour les paires de villes Toronto-Philadelphie, Montréal-Philadelphie et Toronto-Atlanta. Ces augmentations sont en partie causées par des hausses importantes de trafic déclarées par certains transporteurs aériens américains.

La baisse de 25.0% enregistrée pour Toronto-Détroit représente une diminution de trafic de passagers rapportée par un des principaux transporteurs aériens opérant sur cette route au cours des neuf premiers mois de 1988 comparée à la même période de 1987.

Pour plus d'information, veuillez communiquer avec C. Mamay (819-997-1989).

TABLE 4.

Cargo Enplaned and Deplaned on Major Scheduled Services at the Top 30 Canadian Airports. Third Quarter 1988 (Preliminary Data).

TABLEAU 4.

Marchandises voyageant sur des services à horaire fixe majeurs, embarquées et débarquées aux 30 principaux aéroports canadiens - troisième trimestre, 1988 (Données préliminaires).

Rank	Airports	Third Quarter 1987	Third Quarter 1988	% Change Third Quarter 1988/1987
Rang	Aéroports	Troisième trimestre	Troisième trimestre	Variation en % Troisième trimestre
		('000 kg)	('000 kg)	
1	Lester B. Pearson International ONT	59 664	63 005	5.6
2	Vancouver International BC-CB	25 352	28 437	12.2
3	Mirabel International QUE-QUÉ	18 070	22 802	26.2
4	Montréal International QUE-QUÉ	7 264	8 772	20.8
5	Calgary International ALTA-ALB	7 120	7 773	9.2
6	Halifax International NS-NÉ	5 288	5 824	10.1
7	Edmonton International ALTA-ALB	6 717	5 801	-13.6
8	Winnipeg International MAN	3 062	3 999	30.6
9	Ottawa International ONT	1 226	1 714	39.8
10	St. John's Nfld-TN	1 665	1 552	-6.8
11	Yellowknife NWT-TNO	494	687	39.1
12	Iqaluit NWT-TNO	839	591	-29.6
13	Goose Bay Nfld-TN	429	484	12.8
14	Kuujuuaq QUE-QUÉ	441	457	3.6
15	Regina SASK	283	385	36.0
16	Edmonton Municipal ALTA-ALB	310	372	20.0
17	Saskatoon SASK	305	344	12.8
18	Moncton NB	332	315	-5.1
19	Whitehorse YT-TY	336	298	-11.3
20	Saint John NB	271	297	9.6
21	Resolute Bay NWT-TNO	332	295	-11.1
22	Norman Wells NWT-TNO	291	291	0.0
23	Charlottetown PEI-IPE	299	286	-4.3
24	Thunder Bay ONT	251	272	8.4
25	Inuvik NWT-TNO	342	253	-26.0
26	Québec QUE-QUÉ	264	224	-15.2
27	Val D'Or QUE-QUÉ	272	185	-32.0
28	Sandspit BC-CB	141	178	26.2
29	Prince George BC-CB	186	178	-4.3
30	Nanisivik NWT-TNO	199	165	-17.1
	Total of Top 30 Airports/ Ensemble des 30 principaux aéroports	142 045	156 236	10.0
	Total Canada	145 007	158 684	9.4

Third quarter 1988 enplaned and deplaned cargo volume on major scheduled services increased by 9.4% over the same period the previous year. This represented an increment of 13.7 million kg.

The largest increases in absolute terms occurred at the top three airports, namely: Lester B. Pearson, Vancouver and Mirabel. These differences were mainly attributable to an augmentation of cargo traffic on international routes. Of these three airports, Mirabel International exhibited the largest change both in absolute terms (4.7 million kg) and percentage terms (26.2%).

Cargo volume at Edmonton International decreased by 916 000 kg over the comparison period. The major portion of this decrease occurred on domestic routes.

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

Le volume de marchandises embarquées et débarquées sur des services à horaire fixe majeurs au cours du troisième trimestre de 1988 a augmenté de 9.4% par rapport à la même période en 1987. Ceci représente une augmentation de 13.7 millions de kg.

Les augmentations les plus importantes en termes absolus furent enregistrées aux trois principaux aéroports, c'est-à-dire: Lester B. Pearson, Vancouver, et Mirabel. Ces différences sont largement attribuées à une augmentation du trafic de marchandises sur les routes internationales. De ces trois aéroports, l'aéroport international de Mirabel a exhibé le plus grand changement en termes absolus (4.7 million de kg) et en termes de pourcentage (26.2%).

Le volume de marchandises à l'aéroport international d'Edmonton a diminué de 916 000 kg par rapport à la même période en 1987. La majeure partie de cette diminution est survenue sur les routes intérieures.

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

TABLE 5.1

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

TABEAU 5.1

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

SECTOR	PASSENGERS PASSAGERS	FARE TYPE GROUP GROUPE TARIFAIRE			SECTEUR
		000'S	FULL FARE PLEIN TARIF	DISCOUNTED FARE TARIF RÉDUIT	
	No.-Nbre	%	%	%	
TOTAL DOMESTIC	4,071.1	35.9	61.9	2.2	TOTAL SECTEUR INTÉRIEUR
TOTAL SOUTHERN SERVICES	3,889.5	35.0	62.7	2.3	TOTAL SERVICES SECTEUR DU SUD
SOUTHERN SERVICES (SHORT-HAUL)	1,918.8	41.1	56.5	2.4	SERVICES SECTEUR DU SUD (COURT-COURRIER)
SOUTHERN SERVICES (LONG-HAUL)	1,970.7	29.0	68.7	2.3	SERVICES SECTEUR DU SUD (LONG-COURRIER)
NORTHERN SERVICES	181.7	55.5	44.1	0.4*	SERVICES SECTEUR DU NORD

TABLE 5.2

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

TABEAU 5.2

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

SECTOR	PASSENGER-KILOMETRES PASSAGERS-KILOMETRES	FARE TYPE GROUP GROUPE TARIFAIRE			SECTEUR
		000 000'S	FULL FARE PLEIN TARIF	DISCOUNTED FARE TARIF RÉDUIT	
	No.-Nbre	%	%	%	
TOTAL DOMESTIC	4 920.1	31.4	66.3	2.3	TOTAL SECTEUR INTÉRIEUR
TOTAL SOUTHERN SERVICES	4 757.2	30.7	67.0	2.4	TOTAL SERVICES SECTEUR DU SUD
SOUTHERN SERVICES (SHORT-HAUL)	904.4	39.4	58.2	2.4	SERVICES SECTEUR DU SUD (COURT-COURRIER)
SOUTHERN SERVICES (LONG-HAUL)	3 852.8	28.6	69.0	2.4	SERVICES SECTEUR DU SUD (LONG-COURRIER)
NORTHERN SERVICES	162.9	52.8	46.8	0.4*	SERVICES SECTEUR DU NORD

. All estimates shown above (except those marked with an asterisk "**") have a coefficient of variation of less than 10 and can be considered reliable from a sampling point of view. An "*" indicates a coefficient between 10 and 15.

. Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un astérisque "**") possèdent un coefficient de variation inférieur à 10 et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un "*" indique un coefficient entre 10 et 15.

. Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.

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

. Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.

. 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.

Special Release: Air Carrier Fare Basis Statistics - First Quarter 1988 (Preliminary Estimates)

This release presents preliminary estimates for the first quarter 1988 on fare type utilization. These estimates are for passenger carriage on scheduled services operated within Canada by Level I air carriers.

Preliminary estimates indicate that 61.9% of passengers carried on domestic scheduled services travelled on some form of discount ticket during the first quarter of 1988, up from 53.5% in 1987. In terms of passenger-kilometres, discount fares accounted for 66.3% of total volume in first quarter 1988, which represents an increase of 6.6 percentage points compared to the same period a year earlier (see Tables 5.1 and 5.2).

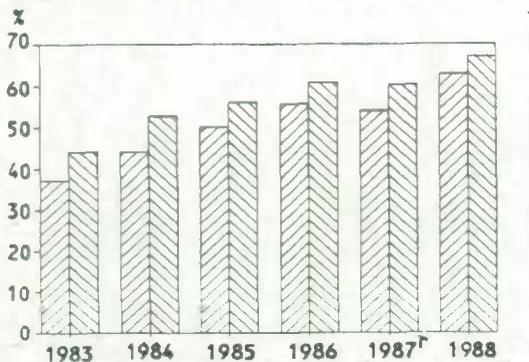
At a more disaggregate level, Figures 5.1.1 and 5.1.2 illustrate trends in discount carriage from a geographical perspective, namely, the southern and northern sectors.²

Figure 5.1

Discount Fare Traffic in Canada by Sector, First Quarter 1983-1988

Figure 5.1.1

Total Southern Services
Total services secteur sud



Passengers
Passagers

Communiqué spécial: Statistiques sur la base tarifaire des transporteurs aériens - Premier trimestre 1988 (estimations préliminaires)

Ce communiqué présente des estimations préliminaires pour le premier trimestre de 1988 sur la répartition tarifaire pour les services aériens intérieurs à horaire fixe exploités par les transporteurs de niveau I.

Selon les estimations préliminaires, 61.9% des passagers transportés par les services intérieurs à horaire fixe ont profité d'une forme quelconque de tarifs réduits au cours du premier trimestre de 1988, en regard de 53.5% en 1987. Mesuré en passagers-kilomètres, le volume de transport de passagers utilisant des tarifs réduits représentait 66.3% du volume total au cours du premier trimestre de 1988, soit une hausse de 6.6 points de pourcentage par rapport à la même période de l'année précédente (voir Tableaux 5.1 et 5.2).

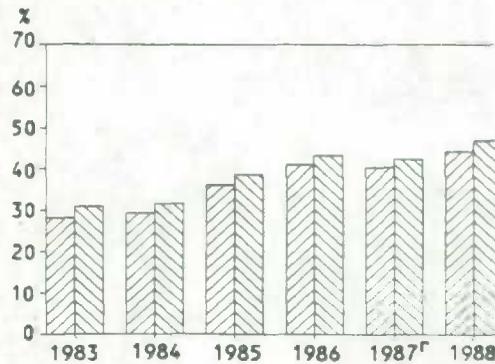
Dans une présentation plus détaillée, les Figures 5.1.1 et 5.1.2 présentent les tendances au niveau des tarifs réduits d'un point de vue géographique, à savoir les secteurs sud et nord.²

Figure 5.1

Trafic des tarifs réduits au Canada par secteur, Premier trimestre 1983-1988

Figure 5.1.2

Total Northern Services
Total services secteur nord



Passenger-kilometres
Passagers-kilomètres

(1) In 1988, Level I included Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair.

(2) Domestic traffic, as measured by coupon origin and destination, is divided into two sectors: southern and northern. The southern sector comprises city-pairs within the "deregulated" zone as defined in the "New Canadian Air Policy" (1984). Northern sector refers to traffic within the region designated as "regulated" zone and between points in the "regulated" and "deregulated" zones. Due to an amendment to the definition of the North, traffic to/from the Pas and Flin Flon, Manitoba has been included in the northern sector since 1985.

(1) En 1988, le niveau I englobait Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée. et Wardair.

(2) Le trafic du secteur intérieur, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol, est désagrégé entre les secteurs sud et nord. Le secteur sud comprend les paires de villes à l'intérieur de la "zone libéralisée" telle que définie dans la "Nouvelle Politique Aérienne du Canada" (1984). Le secteur nord se réfère aux services à l'intérieur de la région désignée comme "zone réglementée" ainsi que ceux entre la "zone réglementée" et la "zone libéralisée". Due à une modification à la définition du Nord, le trafic de/vers The Pas et Flin Flon au Manitoba est inclus dans le secteur nord depuis 1985.

In the southern sector, 62.7% of passenger traffic was carried on discount fares during the first quarter of 1988, up from 54.2% in 1987. The comparable figure for 1983 was 37.3%. In terms of passenger-kilometres, the proportion of output accounted for by the carriage of discount passengers increased by 6.7 percentage points, (from 60.3% to 67.0%) during the same period. In contrast, for northern services, discount passengers amounted to 44.1% of the traffic during the first quarter of 1988, up from 40.4% in 1987. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for northern services increased from 42.4% in 1987 to 46.8% in 1988. In 1983, the corresponding figures were 28.1% for passengers and 30.9% for passenger-kilometres.

It should be noted that, from 1983 to 1988, approximately 97% of all passengers who used discount fares were travelling between places in the southern sector. This percentage also applies to passenger-kilometres.

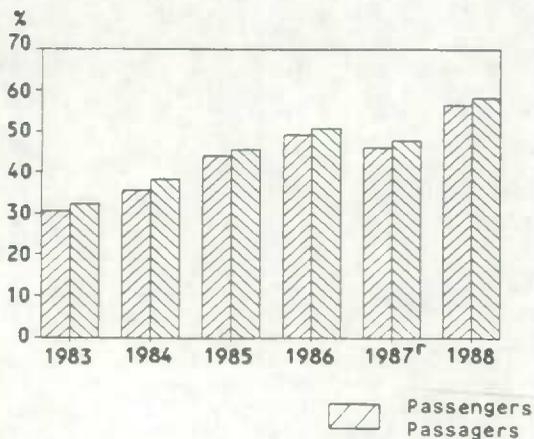
Figures 5.2.1 and 5.2.2 differentiate discount carriage in the southern sector according to short-haul and long-haul coupon origin and destination city-pairs.³ The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicates a greater carriage of discount passengers on the long-haul services. This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. During the first quarter of 1988, discount carriage on long-haul services accounted for 68.7% of

Figure 5.2

Discount Fare Traffic in Southern Sector, Short-Haul and Long-Haul Services, First Quarter 1983-1988

Figure 5.2.1

Southern Short-Haul
Secteur sud, court-courriers



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

Dans le secteur sud, 62.7% du trafic de passagers a bénéficié de tarifs réduits au cours du premier trimestre de 1988, comparativement à 54.2% en 1987. En 1983, ce pourcentage était de 37.3%. En termes de passagers-kilomètres, la proportion de la production représentant le transport de passagers utilisant les tarifs réduits a augmenté de 6.7 points de pourcentage (de 60.3% à 67.0%) durant la même période. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 44.1% du trafic au cours du premier trimestre de 1988, en regard de 40.4% en 1987. En termes de passagers-kilomètres, le nombre de passagers voyageant à prix réduit dans le nord, est passé de 42.4% en 1987 à 46.8% en 1988. En 1983, les chiffres correspondants étaient de 28.1% pour les passagers et 30.9% pour les passagers-kilomètres.

Il convient de noter qu'entre 1983 et 1988, environ 97% de tous les passagers voyageant à prix réduit se déplaçaient entre des villes du secteur sud. Ce pourcentage s'applique également aux passagers-kilomètres.

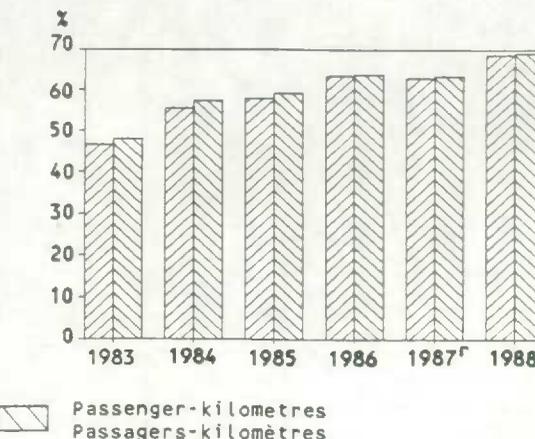
Les Figures 5.2.1 et 5.2.2 fournissent une répartition du trafic utilisant des tarifs réduits selon les paramètres court-courrier et long-courrier, et suivant l'origine et la destination du coupon.³ Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers. Ceci suggère que la distance est un facteur important à considérer dans l'analyse du taux d'utilisation des tarifs réduits. Au cours du premier trimestre de 1988, pour l'ensemble des parcours de

Figure 5.2

Trafic des tarifs réduits dans le secteur sud, services court-courriers et long-courriers, Premier trimestre 1983-1988

Figure 5.2.2

Southern Long-Haul
Secteur sud, long-courriers



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

passenger volume (representing 69.0% of passenger-kilometres); this compares with 56.5% and 58.2% respectively for short-haul. A similar pattern may also be noted in the five previous years. The proportion of persons travelling on discount fares in the short-haul sector increased by approximately ten percentage points, from 46.1% in 1987 to 56.5% in 1988.

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

Trends in Average Fares⁴

The fare basis data indicate that during the first quarter of 1988, the average fare (all fares) paid by the air passengers on all domestic city-pairs amounted to \$140, up 2.1% over the same quarter a year earlier. The comparable figure for the first quarter 1983 was \$120. Average discount fare⁵ for total domestic services has not followed a continuous pattern of growth. In the first quarter of the years 1984, 1986 and 1988, the average discount fare decreased compared to the same quarter a year earlier. Comparing the first quarter 1983 to the first quarter 1988, the average discount fare increased by 9.3% (from \$97 to \$106).

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

(4) The average fare is obtained by dividing the Level I carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

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

long-courriers, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais se chiffrait à 68.7% des passagers; le volume de transport de ces passagers représentait 69.0% des passagers-kilomètres. Les chiffres correspondants pour les parcours de court-courriers s'établissaient à 56.5% et 58.2% respectivement. On note une conjoncture analogue au cours des cinq années précédentes. La proportion de passagers utilisant les tarifs réduits dans le secteur sud (court-courriers) a augmenté approximativement de dix points de pourcentage, passant de 46.1% en 1987 à 56.5% en 1988.

Cette proportion sans précédent de tarifs réduits au Canada au cours du premier trimestre de 1988 peut s'expliquer par trois facteurs principaux. Premièrement, la 'guerre des prix' entre les transporteurs aériens de niveau I a résulté en une augmentation des soldes de places sur les marchés intérieurs à horaire fixe où la concurrence fut particulièrement vive. Deuxièmement, la forte concurrence entre les principaux transporteurs à horaire fixe et les transporteurs régionaux et locaux a stimulé l'accroissement des tarifs réduits sur les routes interurbaines achalandées de courte distance. Également, dans le secteur très compétitif des services transcontinentaux de longue distance, par exemple, Calgary-Toronto, Edmonton-Toronto, Montréal-Vancouver, Ottawa-Vancouver et Toronto-Vancouver, on observe une augmentation notable du nombre de tarifs réduits différents offerts par les transporteurs. Troisièmement, la tenue des Jeux Olympiques à Calgary a eu également un impact significatif sur l'utilisation des tarifs réduits au cours du premier trimestre de 1988.

Tendances des tarifs moyens⁴

Les données sur la base tarifaire indiquent qu'au cours du premier trimestre de 1988, le tarif moyen (tous les tarifs) payé par les passagers aériens pour l'ensemble des paires de villes intérieures se chiffrait à \$140, en hausse de 2.1% comparativement au même trimestre une année plus tôt. Le chiffre comparable pour le premier trimestre de 1983 était de \$120. Le tarif réduit moyen⁵ pour le secteur intérieur n'a pas suivi un profil de croissance soutenue. Au cours du premier trimestre des années 1984, 1986 et 1988, le tarif réduit moyen a diminué par rapport au trimestre correspondant une année plus tôt. Une comparaison du premier trimestre 1983 par rapport au premier trimestre 1988, démontre que le tarif réduit moyen a augmenté de 9.3% (de \$97 à \$106).

Une analyse recoupée des tarifs moyens, de la distance et du rapport des recettes par passager-kilomètre (résultats non montrés), a démontré que dans peu de cas, la hausse dans les tarifs moyens s'expliquait partiellement par une augmentation dans la longueur moyenne des voyages. Cependant, dans la plupart des cas, il fut établi que le facteur distance n'avait aucun impact direct sur l'augmentation des tarifs, puisque la hausse dans les tarifs moyens était reliée à une réduction (ou à une augmentation marginale) dans la distance moyenne.

(4) Le tarif moyen est obtenu en divisant les recettes des transporteurs de niveau I par le volume de passagers, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol.

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

More passengers travelled on discount fares in the southern sector during the first quarter 1988 compared to the same period in 1987. However, the average discount fare in this sector has not followed the same upward trend. Indeed, during the examined period, the average discount fare decreased by approximately 1% to reach \$107. In 1983, it totalled \$97 (see Figure 5.3).

Plus de passagers ont bénéficié des tarifs réduits dans le secteur sud au cours du premier trimestre de 1988 par rapport à la même période en 1987. Cependant, le tarif réduit moyen dans ce secteur n'a pas suivi la même hausse tendancielle. En effet, durant la période examinée, le tarif réduit moyen a diminué d'environ 1% pour atteindre \$107. En 1983, il totalisait \$97 (voir Figure 5.3).

Figure 5.3
Trends in Average Fares
Total Southern and Northern Services
First Quarter 1983-1988

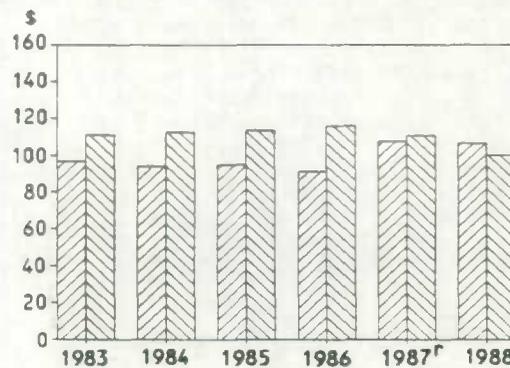
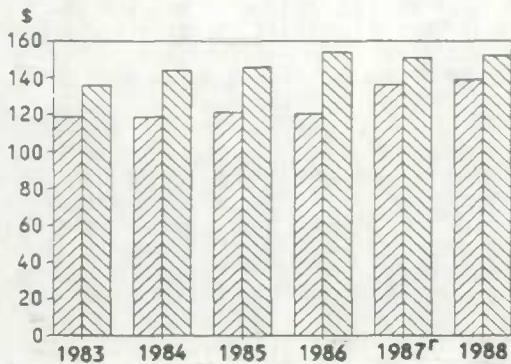
Figure 5.3
Tendance des tarifs moyens
Total services secteur sud et nord
Premier trimestre 1983-1988

Figure 5.3.1

Figure 5.3.2

All Fares
Tous les tarifs

Discount Fares
Tarifs réduits



▨ Sud

▨ North
Nord

In the first quarter of 1988, the average discount fare in the northern sector plunged notably to reach \$100, down 9.9% over 1987. Since 1983, this is the first time that the average discount fare in the regulated zone is lower than the average discount fare in the deregulated zone. However, the average fare (all fares) in the northern sector did not follow the same downward trend, as it rose 0.6% to reach \$152.

Au cours du premier trimestre de 1988, le tarif réduit moyen dans le secteur nord a chuté remarquablement pour atteindre \$100, en baisse de 9.9% par rapport à 1987. Depuis 1983, c'est la première fois que le tarif réduit moyen dans la zone réglementée est plus bas que le tarif réduit moyen dans la zone libéralisée. Cependant, le tarif réduit moyen (tous les tarifs) dans le secteur nord n'a pas suivi la même baisse tendancielle, puisqu'il s'est accru de 0.6% pour atteindre \$152.

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

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

PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION

PUBLICATIONS DISPONIBLES A LA DIVISION DES TRANSPORTS

Catalogue		Canada	Foreign \$ Autre		Catalogue
50-002	Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Ten issues/year.	71.00	85.00	Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Dix numéros/année.	50-002
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	92.00	110.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.	51-002
51-004	Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.	89.00	107.00	Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.	51-004
51-005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	116.00	139.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.	51-005
51-204	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	36.00	43.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.	51-204
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	40.00	48.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États Unis, A., Bil.	51-205
51-206	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	34.00	41.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.	51-206
51-207	Air Charter Statistics, A., Bil.	34.00	41.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.	51-207
51-501E	Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O.	27.00	28.50	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S.	51-501F
52-001	Railway Carloadings, M., Bil.	79.00	95.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.	52-001
52-003	Railway Operating Statistics, M., Bil.	100.00	120.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.	52-003
52-216	Railway in Canada, A., Bil.	41.00	49.00	Le transport ferroviaire du Canada, A., Bil.	52-216
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	68.00	82.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.	53-003
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	34.00	41.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.	53-215
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	16.00	19.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.	53-218
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	16.00	19.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.	53-219
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	41.00	49.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.	53-222
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	34.00	41.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.	54-205

A. - Annual M. - Monthly Q. - Quarterly
O. Occasional Bil. - Bilingual

A. - Annuel M. - Mensuel T. - Trimestriel
H.S. - Hors série Bil. - Bilingue

To order a publication, please telephone toll free, 1-800-267-6677 or use facsimile number 1-613-951-1584.

Pour obtenir une publication, veuillez téléphoner sans frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro de télécopieur 1-613-951-1584.

July 1989

Juillet 1989



1010537032

DID YOU KNOW...

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

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

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

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

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

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

or by telephoning:

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

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

July 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:

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

ou téléphonez à l'une des personnes suivantes:

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

Juillet 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.
