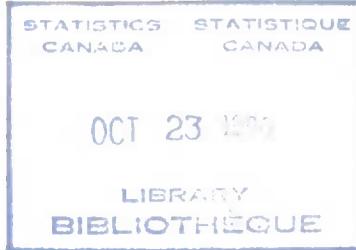


Aviation

C.3

Catalogue 51-004 / ISSN 0843-493X



Vol. 22, No. 10

Price: Canada \$9.30, \$93.00 per year
U.S.A. \$11.20, \$112.00 per year
Other Countries, \$13.00, \$130.00 per year

HIGHLIGHTS

- o Preliminary operational data on scheduled services reported by Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. for the first seven months of 1990 show that domestic passenger-kilometres decreased by six percent while international passenger-kilometres increased by five percent over the same period of 1989. Available on CANSIM: Matrix 385.
- o In March 1990, total movements at the Transport Canada towered airports increased by 10% from March 1989.
- o Total passengers enplaned and deplaned during the first quarter of 1990 increased by two percent over the same period of the previous year.
- o Preliminary first quarter 1990 data indicate that the number of passengers travelling on international charter services increased to over 1.9 million, up three percent from the 1989 figure but 10 percentage points lower than the corresponding 1989/1988 increase.
- o Preliminary data reported by the three major Canadian air carriers - Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair, indicate that 61% of the passengers carried on domestic scheduled services travelled on discount fares in 1989, down from 63% in 1988. In terms of passenger-kilometres, discount fares accounted for 67% of total volume in 1989, which represents a decrease of about two percentage points compared to a year earlier.

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in October 1990.

Vol. 22, N° 10

Prix: Canada \$9.30, \$93.00 par année
États-Unis \$11.20, \$112.00 par année
Autres pays, \$13.00, \$130.00 par année

FAITS SAILLANTS

- o Les données provisoires sur les services réguliers d'Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée pour les sept premiers mois de 1990 indiquent que le nombre de passagers-kilomètres intérieurs a diminué de six pourcent alors que le nombre de passagers-kilomètres internationaux a augmenté de cinq pourcent par rapport à la même période de 1989.
Disponible sur CANSIM: Matrice 385.
- o Au cours du mois de mars 1990, les aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une augmentation de 10% par rapport au mois de mars 1989.
- o Le nombre total de passagers embarqués et débarqués a augmenté de deux pourcent au cours du premier trimestre de 1990 comparé à la même période en 1989.
- o Les données provisoires du premier trimestre de 1990 indiquent que le nombre de passagers voyageant sur vols nolisés internationaux a atteint plus de 1.9 million soit une augmentation de trois pourcent comparée à la même période de 1989 mais inférieur de 10 points de pourcentage par rapport à la hausse enregistrée au cours de la même période en 1989 relativement à 1988.
- o Selon les données provisoires fournies par les trois principaux transporteurs aériens canadiens - Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée. et Wardair, 61% des passagers voyageant sur des services intérieurs réguliers se sont prévalus de tarifs réduits en 1989, en regard de 63% en 1988. Mesuré en passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs réduits représentait 67% du volume total en 1989, soit une baisse d'environ deux points de pourcentage par rapport à l'année précédente.

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, octobre 1990.



Statistics
Canada

Statistique
Canada

Canada

- 2 -

TABLE 1.

Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level I, July 1990, (Preliminary Data).

TABLEAU 1.

Statistiques sur les opérations des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau I, juillet 1990 (données provisoires).

OPERATIONAL STATISTICS	July 1990 Juillet	Change Over Previous Year	Year-to- Date 1990	Change Year-to-Date	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
		Variation par rapport à l'année précédente	Année à ce jour 1990	Variation année à ce jour	
	'000	%	'000	%	
Scheduled and Charter Services					
Passengers - Scheduled					Services réguliers et d'affrètement
- Domestic	1,189	-3.5	7,544	-7.0	Passagers - Réguliers
- International	641	-1.2	3,987	4.6	- Intérieur
- Total	1,830	-2.7	11,531	-3.3	- International
Passengers - Charter	95	-26.4	1,098	-25.2	- Total
Passengers - Total	1,925	-4.2	12,629	-5.7	Passagers - d'Affrètements
Passenger-kilometres -					Passagers - Total
Scheduled - Domestic	2 013 915	-3.6	11 606 242	-5.9	Passagers-kilomètres -
- International	2 686 603	3.0	15 448 723	5.3	Réguliers - Intérieur
- Total	4 700 518	3.3	27 054 966	0.2	- International
Passenger-kilometres -					- Total
Charter	304 639	-38.1	2 712 127	-37.0	Passagers-kilomètres -
Passenger-kilometres - Total	5 005 158	-6.5	29 767 094	-4.9	d'Affrètements
Available seat-kilometres -					Passagers-kilomètres - Total
Scheduled	6 342 098	-4.6	39 473 067	-0.8	Sièges-kilomètres disponibles -
Available seat-kilometres -					Réguliers
Charter	348 978	-46.6	3 288 359	-40.9	Sièges-kilomètres disponibles -
Available seat-kilometres -					d'Affrètements
Total	6 691 076	-8.4	42 761 427	-5.8	Sièges-kilomètres disponibles - Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Scheduled %	74.1	...	68.5	...	Réguliers %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	87.3	...	82.5	...	d'Affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	74.8	...	69.6	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Scheduled	131 382	5.3	837 682	7.7	Réguliers
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises - d'Affrètements
Charter	473	-73.2	5 067	-66.7	Tonnes-kilomètres de marchandises - Total
Goods tonne-kilometres -					
Total	131 855	4.2	842 749	6.2	
Hours Flown	62	-3.1	410	-4.0	Heures de vol
All Operations					
Litres of turbo fuel consumed	330 197	-8.3	2 122 502	-5.8	Ensemble des opérations
Available on CANSIM: Matrix 385					Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres

Available on CANSIM: Matrix 385

Level I includes Air Canada and Canadian Airlines International Ltd.

A year-to-date comparison of the Level I figures for 1990 over 1989 shows that International scheduled passenger-kilometres increased by 5.3% while domestic scheduled passenger-kilometres decreased by 5.9%.

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

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

Le niveau I comprend Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée.

Une comparaison des chiffres pour les sept premiers mois de 1990 par rapport à l'année 1989 démontre que les passagers-kilomètres internationaux réguliers ont augmenté de 5.3% alors que les passagers-kilomètres intérieurs ont diminué de 5.9%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Gord Baldwin (819-997-6190).

TABLE 2.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports. March and year-to-date, 1990 (Preliminary Data).

Rank	Airports - Transport Canada Towers	March 1990	Change March 1990/1989	Year-to- date 1990	Change Year-to-date 1990/1989
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Mars	Variation Mars	Cumulatif	Variation Cumulatif
%					
1	Lester B. Pearson International, ONT	30,800	3.3	87,017	0.6
2	Vancouver International, BC-CB	25,713	-0.8	69,216	-4.0
3	St. Hubert, QUE-QUE	22,261	53.9	49,602	41.6
4	Boundary Bay, BC-CB	20,066	13.2	48,513	15.4
5	Calgary International, ALTA-ALB	19,571	6.0	54,684	7.0
6	Montreal International, QUE-QUE	18,847	-3.9	53,240	-2.0
7	Victoria International, BC-CB	18,528	8.8	47,162	8.8
8	Toronto-Buttonville, ONT	17,621	31.4	43,841	21.4
9	Abbotsford, BC-CB	17,477	2.1	39,671	-2.9
10	Ottawa International, ONT	15,940	-0.4	44,513	-1.2
11	Springbank, ALTA-ALB	14,122	13.3	33,208	9.8
12	Edmonton Municipal, ALTA-ALB	12,901	17.2	34,164	18.7
13	Winnipeg, MAN	12,540	4.5	36,537	3.7
14	Pitt Meadows, BC-CB	12,425	20.6	26,607	4.0
15	St. Andrews, MAN	12,121	19.6	34,522	23.0
16	Québec, QUE	11,884	13.3	29,476	12.1
17	Villeneuve, ALTA-ALB	11,731	58.2	26,566	43.7
18	Langley, BC-CB	11,513	19.7	25,974	1.9
19	Saskatoon, SASK	10,733	5.9	28,406	5.3
20	Halifax International, NS-NE	10,673	5.7	29,032	7.6
21	Waterloo-Guelph, ONT	10,284	49.0	22,753	30.7
22	Hamilton City, ONT	10,201	19.0	28,580	18.5
23	London, ONT	10,002	13.6	25,787	-0.4
24	Moncton, ONT	9,952	22.4	23,749	14.4
25	North Bay, ONT	9,637	4.6	22,607	-9.8
Total - above airports/Aéroports ci-dessus		377,543	12.8	965,427	8.3
Total - Transport Canada Towers (60)/ Total - Tours de Transports Canada (60)		539,275	10.4	1,363,562	5.6

In March 1990, total movements at the 60 Transport Canada towered airports increased by 10.4% from March of 1989. Itinerant movements increased by 10.0% to 323,906 while local movements increased by 11.0% to 215,369 when compared to the same month last year.

In the first 3 months of 1990, total movements at all Transport Canada towered airports have increased by 5.6% over the same period last year. Itinerant movements are up 5.7% to 850,550 while local movements have increased by 5.3% over the first 3 months of 1989 to 513,012.

The largest percentage increase in March was 59.0% at Kelowna B.C. The largest decrease was 30.9% at Sault Ste-Marie.

For further information, please contact Mr. Peter Bailie (819-997-6185).

TABLEAU 2.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada. Mars et cumulatif, 1990 (données provisoires).

Rank	Airports - Transport Canada Towers	March 1990	Change March 1990/1989	Year-to- date 1990	Change Year-to-date 1990/1989
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Mars	Variation Mars	Cumulatif	Variation Cumulatif
%					
1	Lester B. Pearson International, ONT	30,800	3.3	87,017	0.6
2	Vancouver International, BC-CB	25,713	-0.8	69,216	-4.0
3	St. Hubert, QUE-QUE	22,261	53.9	49,602	41.6
4	Boundary Bay, BC-CB	20,066	13.2	48,513	15.4
5	Calgary International, ALTA-ALB	19,571	6.0	54,684	7.0
6	Montreal International, QUE-QUE	18,847	-3.9	53,240	-2.0
7	Victoria International, BC-CB	18,528	8.8	47,162	8.8
8	Toronto-Buttonville, ONT	17,621	31.4	43,841	21.4
9	Abbotsford, BC-CB	17,477	2.1	39,671	-2.9
10	Ottawa International, ONT	15,940	-0.4	44,513	-1.2
11	Springbank, ALTA-ALB	14,122	13.3	33,208	9.8
12	Edmonton Municipal, ALTA-ALB	12,901	17.2	34,164	18.7
13	Winnipeg, MAN	12,540	4.5	36,537	3.7
14	Pitt Meadows, BC-CB	12,425	20.6	26,607	4.0
15	St. Andrews, MAN	12,121	19.6	34,522	23.0
16	Québec, QUE	11,884	13.3	29,476	12.1
17	Villeneuve, ALTA-ALB	11,731	58.2	26,566	43.7
18	Langley, BC-CB	11,513	19.7	25,974	1.9
19	Saskatoon, SASK	10,733	5.9	28,406	5.3
20	Halifax International, NS-NE	10,673	5.7	29,032	7.6
21	Waterloo-Guelph, ONT	10,284	49.0	22,753	30.7
22	Hamilton City, ONT	10,201	19.0	28,580	18.5
23	London, ONT	10,002	13.6	25,787	-0.4
24	Moncton, ONT	9,952	22.4	23,749	14.4
25	North Bay, ONT	9,637	4.6	22,607	-9.8
Total - above airports/Aéroports ci-dessus		377,543	12.8	965,427	8.3
Total - Transport Canada Towers (60)/ Total - Tours de Transports Canada (60)		539,275	10.4	1,363,562	5.6

Au cours du mois de mars 1990, les aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une augmentation de 10.4% par rapport au mois de mars 1989. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 323,906, soit une hausse de 10.0% par rapport au mois de mars 1989 alors que les mouvements locaux ont augmenté de 11.0% pour atteindre 215,369.

Au cours des 3 premiers mois de 1990, les mouvements totaux aux 60 aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont augmenté de 5.6% par rapport à la même période en 1989. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 850,550 soit une hausse de 5.7% par rapport aux 3 premiers mois de 1989, alors que le nombre de mouvements locaux a connu une hausse de 5.3% pour s'établir à 513,012.

L'augmentation en pourcentage la plus importante a été enregistrée à Kelowna C.B., soit une hausse de 59.0%. La plus forte diminution a été enregistrée à Sault Ste-Marie, soit une baisse de 30.9%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Peter Bailie (819-997-6185).

TABLE 3.

Enplaned and Deplaned Revenue Passengers at the Top 50 Canadian Airports, by Type of Service - First Quarter 1990. (Preliminary Data).

TABLEAU 3.

Passagers payants embarqués et débarqués aux 50 principaux aéroports canadiens, par genre de service, premier trimestre 1990 (données provisoires).

Rank	Airport	Major Scheduled Services	Regional and Local Sched. Services	Major Charter Services	Total	Change First Quarter 1990/1989
Rang	Aéroport	Principaux services réguliers	Services réguliers régionaux et locaux	Principaux services d'affrètement	Total	Variation premier trimestre
1	Lester B Pearson International ONT	3,595,175	388,937	1,053,069	5,037,181	0.7
2	Vancouver International BC-CB	1,585,181	435,901	135,468	2,156,550	3.1
3	Montreal/Dorval Intl QUE-QUÉ	1,150,606	349,123	115,878	1,615,607	-0.3
4	Calgary International ALTA-ALB	878,622	145,441	42,230	1,066,293	-1.3
5	Montreal/Mirabel Intl QUE-QUÉ	301,832	11,322	399,976	713,130	8.5
6	Ottawa International ONT	507,715	114,974	32,816	655,505	1.2
7	Winnipeg International MAN	455,208	54,658	64,706	574,572	-0.5
8	Halifax International NS-NÉ	331,985	199,737	25,696	557,418	10.4
9	Edmonton International ALTA-ALB	434,211	10,052	36,952	481,215	0.1
10	Edmonton Municipal ALTA-ALB	129,629	138,201	1,099	268,929	2.2
11	Quebec QUE-QUÉ	40,246	102,543	53,675	196,464	1.4
12	Victoria International BC-CB	22,675	164,687	5,945	173,307	0.6
13	Saskatoon SASK	117,792	37,661	9,488	164,941	7.6
14	Regina SASK	119,951	27,112	9,499	156,562	1.6
15	St Johns NFLD-TN	87,564	55,992	217	143,773	-1.0
16	Thunder Bay ONT	85,143	45,461	10	130,614	5.5
17	Kelowna BC-CB	63,522	42,556	4,890	110,968	11.1
18	Prince George BC-CB	47,174	25,373	226	72,773	15.3
19	Moncton NB	26,255	44,219	9	70,483	-0.7
20	London ONT	-	56,517	4,429	60,946	-12.4
21	Toronto Island ONT	-	58,876	28	58,904	-13.6
22	Sudbury ONT	4,486	54,286	-	58,772	0.2
23	Saint John NB	25,651	30,302	-	55,953	4.2
24	Fredericton NB	22,322	33,258	-	55,580	8.7
25	Sault Ste Marie ONT	-	51,551	-	51,551	-1.5
26	Yellowknife NWT-TNO	19,539	27,103	-	46,642	4.1
27	Timmins ONT	6,061	40,146	-	46,207	-10.8
28	Windsor ONT	5,644	39,957	90	45,691	-25.2
29	Deer Lake NFLD-TN	5,957	36,418	-	42,375	3.6
30	Charlottetown PEI-IPÉ	10,820	31,531	-	42,351	4.9
31	Sydney NS-NÉ	-	40,789	-	40,789	-6.3
32	Victoria-Inner Harbour BC-CB	-	37,130	-	37,130	19.4
33	Vancouver-Seaplane Base BC-CB	-	36,503	-	36,503	10.1
34	Fort St John BC-CB	18,386	16,492	-	34,878	-4.2
35	Kamloops BC-CB	-	32,638	1,973	34,611	-5.6
36	Sept-Iles QUE-QUÉ	-	33,058	-	33,058	-2.8
37	Bagotville/Saguenay QUE-QUÉ	-	31,315	2	31,317	-0.9
38	Lethbridge ALTA-ALB	-	31,252	-	31,252	-3.9
39	Hamilton ONT	-	22,442	8,569	31,011	1.6
40	Gander International NFLD-TN	-	28,464	277	28,741	0.8
41	Grande Prairie ALTA-ALB	-	27,145	-	27,145	1.4
42	Val D'or QUE-QUÉ	4,153	22,898	-	27,051	-9.5
43	Cranbrook BC-CB	-	26,208	-	26,208	12.5
44	Whitehorse YT-TY	23,575	1,871	-	25,446	-1.6
45	Prince Rupert BC-CB	12,034	13,200	-	25,234	-0.3
46	Rouyn QUE-QUÉ	3,103	21,991	-	25,094	-8.0
47	Nanaimo BC-CB	-	24,372	-	24,372	-18.9
48	Fort McMurray ALTA-ALB	15,604	8,735	-	24,339	11.1
49	North Bay ONT	1,534	22,749	-	24,283	-17.0
50	Terrace BC-CB	12,575	11,282	-	23,857	11.7
Total of above airports/ Total des aéroports ci-dessus		10,171,930	3,324,429	2,007,217	15,503,576	1.4
Total Canada		10,260,819	3,991,091	2,007,805	16,259,715	1.7

Overall

Total passengers enplaned and deplaned during the first quarter of 1990 increased by 1.7% over the same period of the previous year. This brought the total traffic volume to 16.3 million.

The distribution by type of service was as follows: major scheduled services 63.1%, regional and local scheduled services 24.5% and major charter services 12.3%. By comparison, this distribution for the first quarter of 1989 was 73.0%, 16.7% and 10.4%. Thus, regional and local scheduled carriers increased their share of the total traffic by almost eight percentage points over the course of one year while the major scheduled carrier's share dropped by almost 10 percentage points over the same period.

Major Scheduled Services

For major scheduled services, traffic enplaned and deplaned on domestic segments declined by 753,972 while the volume on transborder and other international segments increased by 213,323 and 101,479 respectively.

Of the top 50 airports, in terms of major scheduled services, only 16 had an increase in passengers enplaned and deplaned on this type of service. Furthermore, 11 of these points were served only by Canadian Airlines International. The other five points were served by two or more carriers.

During the first quarter of 1990, major scheduled services offered 8.4% fewer flights and 7.1% fewer available seats than during the first quarter of 1989.

Regional and Local Scheduled Services

During the first quarter 1990, regional and local scheduled services for all airports recorded the largest percentage change, 17.2% or 585,791 additional enplaned and deplaned passengers. The top 50 airports also recorded a strong increase over the same period (18.9%). Part of the overall increase can be attributed to a transfer of traffic to regional and local affiliates from the major carriers.

Traffic at the busiest airport in terms of regional and local scheduled services, Vancouver International airport, increased by 13.1% or 50,488 additional passengers. Lester B. Pearson International and Montreal/Dorval International recorded much stronger increases, 31.6% (684,415 passengers) and 33.8% (88,256 passengers) respectively.

Major Charter Services

Passengers enplaned and deplaned on major charter services increased by 119,235 (6.3%) from the first quarter of 1989 to the first quarter of 1990.

On a sector basis, domestic segment traffic increased by 29.5% (22,132 passengers) and transborder traffic increased by 11.4% (101,482 passengers). Other international traffic declined by 0.5% (4,379 passengers).

Of the top 10 airports for charter traffic, three had decreases in volume. These were Vancouver, Calgary and Edmonton International airports. One of the main reasons for the decline at these airports was the discontinuation of Wardair charter flights to Honolulu.

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

Vue d'ensemble

Le nombre total de passagers embarqués et débarqués a augmenté de 1.7% au cours du premier trimestre de 1990 comparé à la même période en 1989. Le volume total de trafic a donc atteint 16.3 millions.

La répartition par type de services était la suivante: principaux services à horaire fixe 63.1%, services régionaux et locaux à horaire fixe 24.5% et principaux services d'affrètement 12.3%. Les proportions comparables pour le premier trimestre de 1989 étaient 73.0%, 16.7% et 10.4%. Les transporteurs offrant des services réguliers et locaux à horaire fixe ont donc augmenté leur part du trafic total de près de huit points de pourcentage au cours d'une année. Par contre, la part du marché pour les transporteurs offrant les principaux services à horaire fixe a chuté de près de dix points de pourcentage au cours de la même période.

Les principaux services à horaire fixe

En ce qui a trait aux principaux services à horaire fixe, le trafic embarqué et débarqué relatif au secteur domestique a diminué de 753,972 alors que les volumes pertinents au secteur transfrontalier et autre international a augmenté de 213,323 et 101,479 respectivement.

Des 50 premiers aéroports, seulement 16 ont enregistré une augmentation du nombre de passagers embarqués et débarqués sur les principaux services à horaire fixe. De plus, 11 de ces aéroports n'étaient desservis que par Canadian Airlines International. Les autres cinq aéroports étaient desservis par deux transporteurs ou plus.

Au cours du premier trimestre de 1990, les principaux services à horaire fixe comptaient 8.4% moins de vols et 7.1% moins de sièges disponibles qu'au cours du premier trimestre de 1989.

Les services régionaux et locaux

Au cours du premier trimestre 1990, les services régionaux et locaux à horaire fixe ont enregistré le plus haut changement en pourcentage, 17.2% ou 585,791 passagers additionnels embarqués et débarqués. Les 50 premiers aéroports ont aussi enregistré un gain élevé (18.9%) au cours de la même période. Une part de cette augmentation totale peut être attribuée à un transfert de trafic entre les principaux transporteurs et leurs affiliés régionaux et locaux.

L'aéroport international de Vancouver, le plus achalandé en termes de trafic de passagers utilisant les services à horaire fixe régionaux et locaux, a enregistré une hausse de 13.1%, soit 50,488 passagers additionnels. Les aéroports internationaux Lester B. Pearson et Montréal/Dorval ont enregistré des augmentations encore plus fortes, 31.6% (684,415 passagers) et 33.8% (88,256 passagers) respectivement.

Principaux services d'affrètement

Du premier trimestre 1989 au premier trimestre 1990, les passagers embarqués et débarqués ayant voyagé sur les principaux services d'affrètement ont augmenté de 119,235 (6.3%).

Selon les secteurs, le trafic domestique a augmenté de 29.5% (22,132 passagers) et le trafic transfrontalier a enregistré une hausse de 11.4% (101,482 passagers). Le trafic du secteur autre international a diminué de 0.5% (4,379 passagers).

Des 10 premiers aéroports, trois ont enregistré des baisses de volume au niveau du trafic d'affrètement. Ce sont les trois aéroports internationaux de Vancouver, Calgary et Edmonton. Une des raisons principales pour les baisses à ces aéroports est l'abandon des vols d'affrètement de Wardair vers Honolulu.

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

TABLE 4.

International Charter Passengers, by Region. First Quarters 1988 to 1990 (Preliminary Data).

Region	First Quarter 1988 Premier trimestre	First Quarter 1989 Premier trimestre	First Quarter 1990 Premier trimestre	Change 1989/1988 Variation	Change 1990/1989 Variation	Région
				%	%	
Africa	-	222	468	...	110.8	Afrique
Asia	-	-	532	-	...	Asie
Europe	40,140	50,282	44,296	25.3	-11.9	Europe
Southern	840,024	894,580	888,304	6.5	-0.7	Sud
United States	782,846	940,398	1,014,193	20.1	7.8	États-Unis
Total	1,663,010	1,885,482	1,947,793	13.4	3.3	Total

Preliminary first quarter 1990 data indicate that the number of passengers travelling on international charter services increased to 1,947,793, up 3.3% from the 1989 figure but 10.1 percentage points lower than the corresponding 1989/1988 increase.

The United States region, with 1,014,193 passengers, was the most popular charter market during the first quarter of 1990. This number of passengers translated into a 7.8% increase over the 1989 figure; however it was also a drop of 12.3 percentage points from the 1989/1988 increase. The state of Florida alone contributed 136,562 more passengers; this increase in charter traffic in first quarter 1990 was greatly offset by a decrease of 89,015 passengers to/from Hawaii. The increase in the Florida market was accommodated, for the most part, by Air Canada, Canadian Airlines International Ltd., Canada 3000, Nationair, Air Transat and Intair, whereas the large decrease in charter travel to/from Hawaii was due to Wardair's merger with Canadian Airlines International Ltd., in effect, taking Wardair out of the charter market.

The Southern region's 888,304 passengers ranked it a solid second in terms of passenger volume but, for the first time in almost a decade (since 1982), this region experienced a decrease in passengers in this quarter. Although the decrease from the first quarter of 1989 was not a large one (-0.7% or -6,276 passengers), this reversal in trend indicated that Canadians were cutting back on leisure travel to the South. As usual, Mexico (49.5%) and the Dominican Republic (18.3%) were the main components of the Southern market.

Europe, the third place region in the charter market, also experienced a decrease in charter passengers from 50,282 passengers in first quarter 1989 to 44,296 passengers in first quarter 1990.

Five of Canada's newest charter carriers suspended operations recently. Points of Call Airlines, Crown Air, Vacation Air and Odyssey International closed their doors in the first quarter of 1990 while Holidair Airways declared bankruptcy in October 1989.

For further information, please contact K. Tieman (819-997-6173).

TABLEAU 4.

Passagers des vols nolisés internationaux, par région. Premiers trimestres 1988 à 1990 (données provisoires).

Region	First Quarter 1988 Premier trimestre	First Quarter 1989 Premier trimestre	First Quarter 1990 Premier trimestre	Change 1989/1988 Variation	Change 1990/1989 Variation	Région
				%	%	
Africa	-	222	468	...	110.8	Afrique
Asia	-	-	532	-	...	Asie
Europe	40,140	50,282	44,296	25.3	-11.9	Europe
Southern	840,024	894,580	888,304	6.5	-0.7	Sud
United States	782,846	940,398	1,014,193	20.1	7.8	États-Unis
Total	1,663,010	1,885,482	1,947,793	13.4	3.3	Total

Les données provisoires du premier trimestre de 1990 indiquent que le nombre de passagers voyageant sur des vols nolisés internationaux a atteint 1,947,793, soit une augmentation de 3.3% comparé à la même période de 1989, mais inférieur de 10.1 points de pourcentage par rapport à la hausse enregistrée au cours de la même période en 1989 relativement à 1988.

La région des États-Unis avec ses 1,014,193 passagers voyageant sur des vols nolisés fut la destination la plus populaire au premier trimestre de 1990. Ces passagers représentent une augmentation de 7.8% comparé au total de 1989; ce fut également un déclin de 12.3 points de pourcentage par rapport à l'augmentation de 1989/1988. L'état de la Floride a contribué à lui seul, 136,562 plus de passagers. Cette majoration du trafic nolisé au premier trimestre de 1990 a compensé fortement pour la diminution de 89,015 passagers vers/à en provenance d'Hawaii. Les passagers additionnels du marché floridien ont été transportés en grande partie par Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée, Canada 3000, Nationair, Air Transat et Intair, tandis que la baisse du trafic nolisé d'Hawaii est attribuable à la fusion de Wardair aux Lignes aériennes Canadien International Ltée, qui en fait, a éliminé Wardair du marché de vols nolisés.

Les 888,304 passagers de la région du Sud la rangent solidement en deuxième position en termes du volume des passagers, mais pour la première fois dans la décennie (depuis 1982), cette région inscrira une diminution de passagers dans ce trimestre. Bien que ce fut une légère diminution (-0.7% ou -6,276 passagers), ce revirement dans la tendance indique que les Canadiens ont réduit leurs voyages de loisirs vers le Sud. Comme d'habitude, le Mexique (49.5%) et la République Dominicaine (18.3%) sont les deux plus importantes composantes du marché du Sud.

L'Europe, la troisième plus importante région en termes de vols nolisés a aussi subi une baisse, le nombre de passagers passant de 50,282 au premier trimestre 1989 à 44,296 au premier trimestre de 1990.

Récemment, cinq des plus récents transporteurs nolisés ont suspendu leurs opérations. Points of Call Airlines, Crown Air, Vacation Air et Odyssey International fermèrent leurs portes pendant le premier trimestre de 1990 tandis que Holidair Airways déclara faillite en Octobre 1989.

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

TABLE 5.1

Distribution of Domestic Passengers, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, 1989 (Preliminary Estimates).

TABLEAU 5.1

Répartition des passagers, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, 1989 (estimations provisoires).

Sector	Passengers		Fare type group - Groupe tarifaire						Secteur	
	Passagers		Full fare		Discounted fare		Other			
	1989	Change 1989/1988 Variation	1988	1989	1988	1989	1988	1989		
No. - Nbre ('000)		%	% Intérieur							
Domestic									Intérieur	
First quarter	3,355.4	-17.6	35.9	37.6	61.9	59.6	2.2	2.8	Premier trimestre	
Second quarter	3,804.1	-4.9	35.4	37.4	62.0	59.6	2.6	3.1	Deuxième trimestre	
Third quarter	3,959.7	-13.1	29.8	31.4	67.5	65.0	2.7	3.6	Troisième trimestre	
Fourth quarter	3,601.2	-5.4	35.8*	39.1	61.6	58.0	2.6	2.9	Quatrième trimestre	
Annual	14,720.5	-10.4	34.1	36.2	63.4	60.7	2.5	3.1	Annuel	
Southern services									Services secteur sud	
First quarter	3,230.3	-17.0	35.0	36.9	62.7	60.2	2.3	2.9	Premier trimestre	
Second quarter	3,662.1	-4.6	34.5	36.6 ^r	62.8	60.2	2.7	3.1	Deuxième trimestre	
Third quarter	3,804.9	-13.3	28.9	30.6	68.3	65.7	2.8	3.7	Troisième trimestre	
Fourth quarter	3,459.8	-5.6	35.1*	38.4	62.2	58.6	2.7	3.0	Quatrième trimestre	
Annual	14,157.1	-10.3	33.2	35.5	64.2	61.3	2.6	3.2	Annuel	
Short-haul									Court-courrier	
First quarter	1,502.6	-21.7	41.1	44.2	56.5	53.2	2.4	2.6	Premier trimestre	
Second quarter	1,522.3	-13.4	40.5	45.7 ^r	57.0	51.2	2.6	3.0	Deuxième trimestre	
Third quarter	1,408.5	-19.8	37.2	41.9	60.0	54.4	2.8	3.7	Troisième trimestre	
Fourth quarter	1,513.3	-10.5	41.3*	46.8	56.0	50.2	2.7	3.0	Quatrième trimestre	
Annual	5,946.7	-16.5	40.1	44.7	57.4	52.3	2.6	3.1	Annuel	
Long-haul									Long-courrier	
First quarter	1,727.7	-12.3	29.0	30.7	68.7	66.3	2.3	3.1	Premier trimestre	
Second quarter	2,139.8	2.9	29.4	30.2	67.8	66.6	2.8	3.2	Deuxième trimestre	
Third quarter	2,396.4	-8.9	23.4	24.0	73.9	72.3	2.8	3.7	Troisième trimestre	
Fourth quarter	1,946.6	-1.5	29.8*	31.8	67.6	65.1	2.7	3.1	Quatrième trimestre	
Annual	8,210.4	-5.2	27.6	28.8	69.8	67.9	2.6	3.3	Annuel	
Northern Services									Services secteur nord	
First quarter	125.1	-31.1	55.5	55.8	44.1	43.5	0.4*	0.8*	Premier trimestre	
Second quarter	142.0	-12.7	57.0	55.4	42.3	43.9	0.7	0.7*	Deuxième trimestre	
Third quarter	154.9	-10.1	52.2	51.0	46.9	48.3	0.9	0.7	Troisième trimestre	
Fourth quarter	141.4	0.3	53.1	55.9	46.1*	43.4	0.7*	0.6	Quatrième trimestre	
Annual	563.4	-14.3	54.5	54.4	44.9	44.9	0.7	0.7	Annuel	

. All estimates shown above (except those marked with an asterisk ***) have a coefficient of variation of less than 10% and can be considered reliable from a sampling point of view. An *** indicates a coefficient between 10% and 25%.

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

. Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system. Revised figures are indicated by "r".

. Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un astérisque ***) possèdent un coefficient de variation inférieur à 10% et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un *** indique un coefficient entre 10% et 25%.

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

. Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires. Les chiffres révisés sont notés à l'aide du signe conventionnel "r".

- 8 -

TABLE 5.2

Distribution of Domestic Passenger-kilometres, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, 1989 (Preliminary Estimates).

TABLEAU 5.2

Répartition des passagers-kilomètres, secteur intérieur,
selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs
aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, 1989
(estimations provisoires).

Sector	Passenger-kilometres		Fare type group - Groupe tarifaire										
	Passagers-kilomètres		Full fare		Discounted fare		Other		Secteur				
	1989	Change 1989/1988 Variation	Plein tarif	Tarif réduit	Autre	1988	1989	1988	1989				
	No. - Nbre ('000 000)	%				%							
Domestic													Intérieur
First quarter	4 379.7	-11.0	31.4	31.4	66.3	65.6	2.3	3.0		Premier trimestre			
Second quarter	5 353.4	2.1	30.2	30.8	67.0	66.0	2.8	3.2		Deuxième trimestre			
Third quarter	5 962.8	-8.9	24.4	25.1	72.9	71.2	2.8	3.7		Troisième trimestre			
Fourth quarter	4 793.1	-2.3	30.8*	33.2	66.6	63.7	2.7	3.1		Quatrième trimestre			
Annual	20 488.7	-5.2	28.8	29.8	68.5	66.9	2.7	3.3		Annuel			
Southern services													Services secteur sud
First quarter	4 258.9	-10.5	30.7	30.8	67.0	66.2	2.4	3.0		Premier trimestre			
Second quarter	5 211.6	2.4	29.5	30.2*	67.7	66.5	2.9	3.3		Deuxième trimestre			
Third quarter	5 795.2	-9.0	23.7	24.5	73.5	71.7	2.8	3.8		Troisième trimestre			
Fourth quarter	4 655.6	-2.4	30.2*	32.6	67.1	64.3	2.7	3.1		Quatrième trimestre			
Annual	19 921.0	-5.1	28.2	29.2	69.2	67.5	2.7	3.4		Annuel			
Short-haul													Court-courrier
First quarter	709.4	-21.6	39.4	43.2	58.2	54.2	2.4	2.6		Premier trimestre			
Second quarter	740.5	-11.6	39.3	44.1	58.1	52.8	2.6	3.1		Deuxième trimestre			
Third quarter	704.3	-17.6	35.8	40.3	61.4	56.1	2.8	3.6		Troisième trimestre			
Fourth quarter	735.7	-9.2	39.7*	45.1	57.6	52.0	2.7	3.0		Quatrième trimestre			
Annual	2 889.8	-15.2	38.6	43.2	58.9	53.7	2.6	3.1		Annuel			
Long-haul													Long-courrier
First quarter	3 549.6	-7.9	28.6	28.3	69.0	68.6	2.4	3.1		Premier trimestre			
Second quarter	4 471.1	5.2	27.5	28.0	69.5	68.7*	3.0	3.3		Deuxième trimestre			
Third quarter	5 090.9	-7.7	21.8	22.3	75.4	73.9	2.8	3.9		Troisième trimestre			
Fourth quarter	3 919.9	-1.0	28.3*	30.3	69.0	66.6	2.7	3.2		Quatrième trimestre			
Annual	17 031.2	-3.1	26.1	26.8	71.1	69.8	2.7	3.4		Annuel			
Northern Services													Services secteur nord
First quarter	120.8	-25.9	52.8	52.4	46.8	46.7	0.4*	0.9*		Premier trimestre			
Second quarter	141.8	-6.9	53.6	52.5	45.6	46.7	0.8	0.8*		Deuxième trimestre			
Third quarter	167.6	-4.5	49.1	48.1	49.9	51.3	1.0	0.7		Troisième trimestre			
Fourth quarter	137.5	2.9	51.2	53.2	48.1	46.1	0.8*	0.7		Quatrième trimestre			
Annual	567.7	-9.1	51.6	51.3	47.6	47.9	0.8	0.8		Annuel			

- All estimates shown above (except those marked with an asterisk "") have a coefficient of variation of less than 10% and can be considered reliable from a sampling point of view. An "" indicates a coefficient between 10% and 25%.
 - Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.
 - Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system. Revised figures are indicated by "r".

- . Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un astérisque "") possèdent un coefficient de variation inférieur à 10% et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un "" indique un coefficient entre 10% et 25%.
 - . Dû au fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.
 - . Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires. Les chiffres révisés sont notés à l'aide du signe conventionnel "r".

Discount Fare Utilization

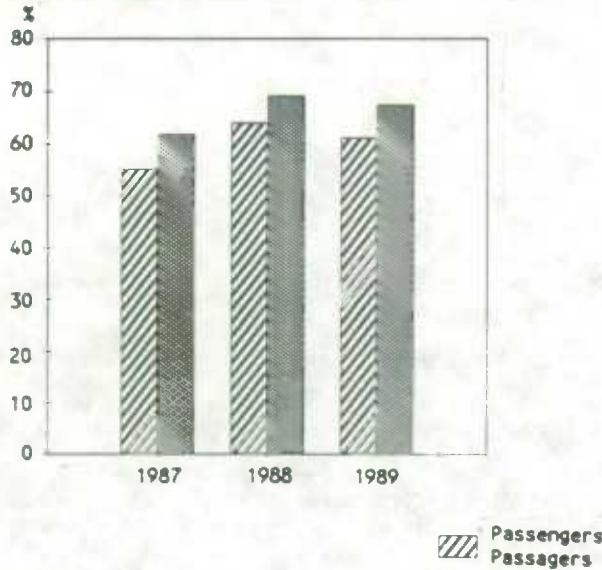
Preliminary estimates (see Table 5.1) indicate that 60.7% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers (Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair) travelled on some form of discount ticket in 1989. This level represents a decrease of 2.7 percentage points compared to the same period a year earlier but it still exceeds the levels reached during the era of regulation. In terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel is 66.9%, down from 68.5% in 1988 (see Table 5.2).

At a more disaggregate level, Figure 5.1 compares discount carriage within the southern and northern sectors.

Figure 5.1

Discount Fare Traffic in Canada, by Sector, 1987-1989

Southern Services Services secteur sud



In the southern sector, 61.3% of passenger traffic (representing 67.5% of passenger-kilometres) was carried on discount fares in 1989. In 1988, the corresponding figures were 64.2% for passengers and 69.2% for passenger-kilometres. In contrast, for northern services, discount passengers amounted to 44.9% of the traffic in 1989, which is the same as the level reached a year earlier. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for northern services increased marginally by 0.3 percentage point (47.6% to 47.9%) during this period.

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

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicates a greater carriage of discount passengers on the long-haul services (distances of 800 kilometres or more). This

Utilisation des tarifs réduits

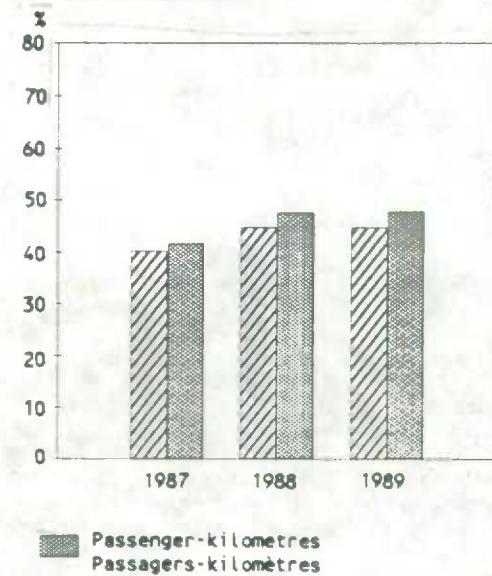
Selon les estimations provisoires (voir tableau 5.1), 60.7% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I (Air Canada, les Lignes aériennes Canadian International Ltée et Wardair) ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs en 1989. Ce niveau représente une baisse de 2.7 points de pourcentage par rapport à la même période de l'année précédente mais il dépasse tout de même les niveaux atteints au cours de l'ére de la réglementation. En termes de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a diminué pour passer de 68.5% en 1988 à 66.9% en 1989 (voir tableau 5.2).

Dans une présentation plus détaillée, la figure 5.1 compare le transport de passagers voyageant à prix réduit à l'intérieur des secteurs sud et nord.

Figure 5.1

Trafic des tarifs réduits au Canada, selon le secteur, 1987-1989

Northern Services Services secteur nord



Passenger-kilometre Passagers-kilomètre

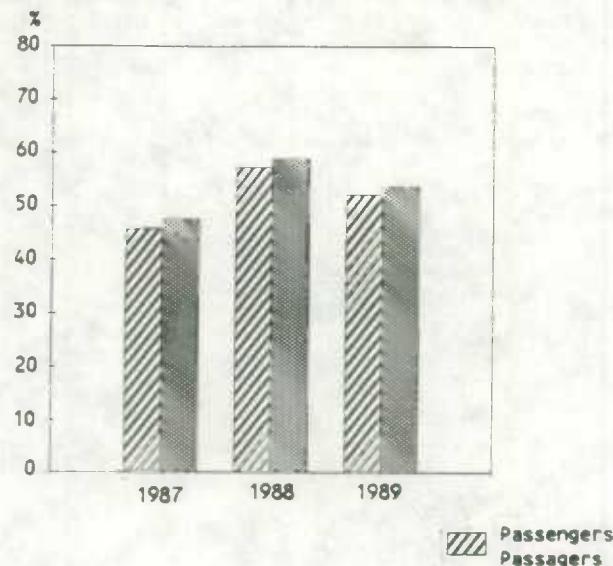
Dans le secteur sud, 61.3% du trafic de passagers (représentant 67.5% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits en 1989, comparativement à 64.2% et 69.2% respectivement en 1988. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 44.9% du trafic en 1989, soit le même niveau atteint une année plus tôt. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur nord a augmenté marginalement de 0.3 point de pourcentage (de 47.6% à 47.9%) au cours de la même période.

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

Les 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 (distances de 800

- 10 -

suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. In 1989, discount carriage on long-haul services represented 67.9% of passenger volume and 69.8% of passenger-kilometres; this compares with 52.3% and 53.7% respectively, for short-haul services (see Figure 5.2).

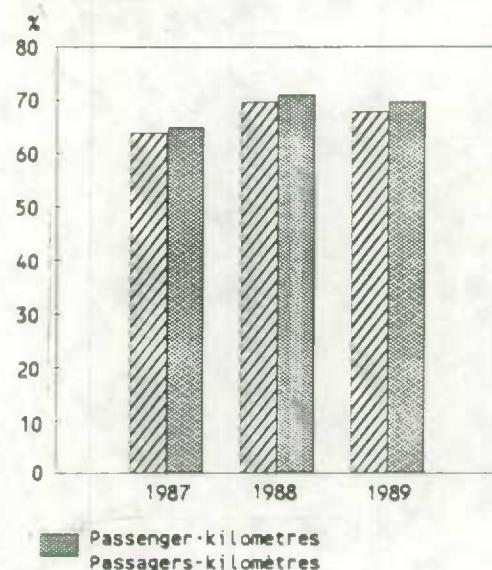
Figure 5.2**Discount Fare Traffic in Southern Sector, Short-Haul and Long-Haul Services, 1987-1989****Short-Haul
Court-courriers**

Although the figure for the southern sector clearly depicted that less discounting prevailed in 1989 than in 1988, it is worthwhile to note that the 1989 level greatly exceeded the 1987 level.

The larger proportion of discount fares in Canada's deregulated southern sector in 1988 compared to the years 1987 and 1989 can be attributed to several factors:

- o intense competition between Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair for market share stimulated the size of the discount;
- o a noticeably large number of discount fares offered on the highly competitive long-haul transcontinental routes;
- o the Olympic Winter Games in Calgary also had an impact on utilization of discount fares during the first quarter of 1988;
- o the transfer of low-density regional and local routes from major to affiliate carriers (particularly over the period 1987 to 1988) reduced the size of the major airlines' systems, introducing a measurement factor into the apparent level of discounting. Primarily short-haul services were transferred, and, as indicated above, they are less discounted than long-haul routes.

kilomètres ou plus). Cela suggère que la distance est un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. En 1989, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 67.9% du volume de passagers et 69.8% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 52.3% et 53.7% (voir figure 5.2).

Figure 5.2**Trafic des tarifs réduits dans le secteur sud, services court-courriers et long-courriers, 1987-1989****Long-Haul
Long-courriers**

Bien que la figure pour le secteur sud montre clairement que moins de passagers ont bénéficié de tarifs réduits en 1989 par rapport à 1988, il vaut la peine de souligner que le niveau de 1989 a dépassé fortement le niveau de 1987.

La plus forte proportion des tarifs réduits dans le secteur déréglementé du sud du Canada en 1988 par rapport aux années 1987 et 1989, peut être attribuée à plusieurs facteurs:

- o la concurrence intense entre Air Canada, les Lignes aériennes Canadian International Ltée et Wardair pour acquérir une plus grande part du marché a favorisé l'accroissement des tarifs réduits;
- o un nombre sensiblement élevé de tarifs réduits offerts dans le secteur très compétitif des services transcontinentaux de longue distance;
- o les Jeux olympiques d'hiver de Calgary ont également influé sur l'utilisation des tarifs réduits au cours du premier trimestre de 1988;
- o le transfert des routes régionales et locales à faible densité des principaux transporteurs aux transporteurs affiliés (particulièrement au cours de la période 1987 à 1988) a réduit la grandeur des systèmes des principales compagnies aériennes, introduisant un facteur de mesure dans le niveau apparent des tarifs réduits. Les routes transférées étaient essentiellement de courte distance, et, tel qu'indiqué ci-haut, le nombre de tarifs réduits sur ces routes est moindre que sur les routes de longue distance.

- 11 -

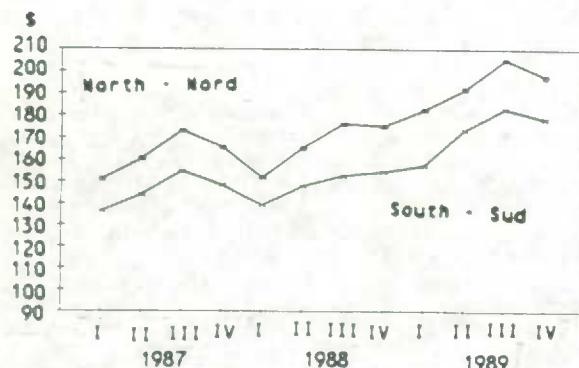
Average Fares¹

In 1989, air fares in Canada increased substantially as the major airlines moved to recover from the costly price competition of the previous year. Some of the pressures that produced the 'fare wars' of 1988 were removed when Air Canada regained the market share it lost during the December 1987 strike and when PWA Corporation took over Wardair. Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. also increased their fares as they faced new pressures to improve their profitability in view of the approaching deliveries of new aircraft.

Figure 5.3 shows that the average of all fares paid by the passengers on all city-pairs in the deregulated zone continued to increase during 1989. During the fourth quarter, the average of all fares rose 15.6% over the previous year to reach \$178. In the first three quarters of 1989, it increased by 13.0%, 17.3% and 20.1% to reach \$157, \$173 and \$183 respectively.

Figure 5.3**Quarterly Trends in Average Fares - Northern and Southern Sectors, 1987-1989**

All Fares
Tous les tarifs



The most notable cause of the price increase was due to buoyant discount fares, which jumped sharply (14.0%, 19.1%, 23.3% and 17.9%), to average \$122, \$135, \$152 and \$141 respectively, during the four quarters of 1989.

Both economy and business class fares also increased greatly (results not shown). The realignment of Wardair's lower price structure with Canadian Airlines International Ltd. and a general fare hike are the major factors explaining the price increases.

In the regulated zone, the average fare (all fares) rose by 12.9% during the fourth quarter of 1989 (20.2%, 16.3% and 16.5% during the first, second and third quarters) over the same period in 1988, posting its tenth consecutive quarterly increase.

On a quarter-to-quarter basis, the average fares (all fares) in the North and South have followed a similar pattern of upward growth since 1987, while the average discount fares have experienced a sluggish

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

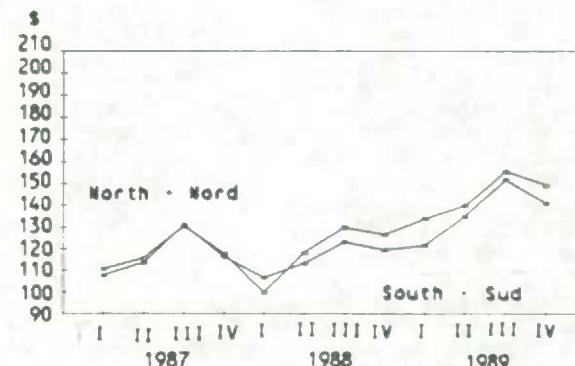
Tarifs moyens¹

En 1989, les tarifs aériens au Canada ont fortement augmenté, alors que les principales compagnies aériennes ont essayé de rétablir leur situation après les coûteuses guerres de prix de l'année précédente. Certains facteurs qui ont été à l'origine de ces guerres tarifaires de 1988 sont disparus, car Air Canada a reconquis la part de marché qui lui avait échappé à la suite de la grève de décembre 1987, et la Société PWA a fait l'acquisition de Wardair. Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont haussé leurs tarifs, faisant face à de nouvelles pressions pour améliorer leur rentabilité, compte tenu de la livraison prochaine de nouveaux appareils.

La figure 5.3 montre que le tarif moyen (tous types de tarifs) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes dans la zone déréglementée a continué d'augmenter au cours de 1989. Au cours du quatrième trimestre, le tarif moyen (tous types de tarifs) a augmenté de 15.6% par rapport à l'année précédente pour atteindre \$178. Au cours des trois premiers trimestres, il s'est accru de 13.0%, 17.3% et 20.1% pour atteindre \$157, \$173 et \$183 respectivement.

Figure 5.3**Tendances trimestrielles des tarifs moyens - Secteurs nord et sud, 1987-1989**

Discount Fares
Tarifs réduits



La poussée des tarifs réduits explique la plus grande partie de cette progression; ils se sont accrus fortement (14.0%, 19.1%, 23.3% et 17.9%), pour s'établir à \$122, \$135, \$152 et \$141 respectivement, au cours des quatre trimestres de 1989.

Les tarifs des classes économique et affaires ont également augmenté fortement (résultats non montrés). Le réalignement de la structure tarifaire de Wardair avec celle des Lignes aériennes Canadien International Ltée et une hausse générale des tarifs sont les principaux facteurs expliquant les augmentations de prix.

Dans la zone réglementée, le tarif moyen (tous les tarifs) a augmenté de 12.9% au cours du quatrième trimestre de 1989 (20.2%, 16.3% et 16.5% au cours des premier, deuxième et troisième trimestres) par rapport à la même période en 1988, enregistrant leur dixième hausse consécutive.

Sur la base d'un trimestre à l'autre, les tarifs moyens (tous les tarifs) dans le Nord et le Sud ont suivi le même profil de croissance soutenue depuis 1987, alors que les tarifs réduits moyens ont accusé une tendance hésitante,

(1) 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.

- 12 -

trend, especially in the northern sector. Figure 5.3 shows that in 1987, the average discount fares in the northern sector were similar to those in the southern sector. However, since 1988 (except for the first quarter), the discount fare levels in the regulated zone greatly exceed the levels in the deregulated zone.

Notes

- o Estimates shown are derived from sample flight coupons collected as part of the Fare Basis Survey. The estimates relate to the domestic operations (including domestic portions of international flights) of Level I air carriers.

- o Fare codes reported by these carriers have been grouped by general fare type. Three fare types are presented in the tables:

- . FULL FARE comprises first class, business class and full fare regular economy.

- . DISCOUNTED FARE includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group, etc.

- . OTHER represents industry and agency discount fares, military, as well as unknown fare codes.

- o 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.

Additional information on fare basis statistics will be included in the quarterly publication *Air Carrier Operations in Canada*, Catalogue No. 51-002 and in the annual publication *Canadian Civil Aviation*, Catalogue No. 51-206. The fourth quarter 1989 issue of the publication *Air Carrier Operations in Canada* is scheduled for release in the fall of 1990. For further information, please contact Ms. L. Di Piétra (819-997-6176).

surtout dans le secteur nord. La figure 5.3 montre qu'en 1987, les tarifs réduits moyens dans le secteur nord étaient semblables à ceux dans le secteur sud. Cependant, depuis 1988 (à l'exception du premier trimestre), les niveaux des tarifs réduits dans la zone réglementée dépassent fortement les niveaux dans la zone déréglementée.

Notes

- o Ces estimations proviennent d'un échantillon de coupons de vols recueillis par l'Enquête sur la base tarifaire des transporteurs aériens et portent sur les services intérieurs (y compris les tronçons intérieurs des vols internationaux) des transporteurs aériens de niveau I.

- o Les codes tarifaires déclarés par ces transporteurs ont été combinés par catégorie générale. Trois groupes tarifaires sont présentés dans les tableaux.

- . PLEIN TARIF comprend les tarifs de première classe, de la classe affaires et les pleins tarifs de classe économique.

- . TARIF RÉDUIT comprend les divers tarifs à rabais tels que les tarifs noliprix, le tarif de soldes de places, le tarif excursion payable à l'avance, le tarif de groupe, etc.

- . AUTRE comprend les tarifs utilisés par le personnel des compagnies aériennes, les agents de voyages, le personnel militaire, ainsi que les codes tarifaires non-identifiables.

- o 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.

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 et dans la publication annuelle *Aviation civile canadienne*, n° 51-206 au catalogue. L'édition du quatrième trimestre 1989 de la publication *Opérations des transporteurs aériens au Canada* devrait paraître à l'automne de 1990. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mme L. Di Piétra (819-997-6176).

**HOW TO GET THE ECONOMIC
FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!**

Available from the Transportation Division are...

- * key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- * special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- * two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- * a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

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

David Dodds, Director
Transportation Division
Statistics Canada
Jean Talon Building, 7th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0579

Steven Mozes
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-2527
Facsimile: (613) 951-0579

OR

Denis Chartrand
Chief
Aviation Statistics Centre

Telephone: (819) 997-6942
Facsimile: (819) 953-8499

January 1990

Published under the authority of the Minister of Industry, Science and Technology. 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

**COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES
DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS**

Vous pouvez obtenir, auprès de la Division des transports...

- * des données clés sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- * contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- * deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- * un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, écrivez à:

David Dodds, Directeur
Division des transports
Statistique Canada
7^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0579

Steven Mozes
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-2527
Télécopieur: (613) 951-0579

OU

Denis Chartrand
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (819) 997-6942
Télécopieur: (819) 953-8499

Janvier 1990

Publication autorisée par le ministre de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie. 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.



1010054296

**PUBLICATIONS AVAILABLE FROM
THE TRANSPORTATION DIVISION**

**PUBLICATIONS DISPONIBLES À
LA DIVISION DES TRANSPORTS**

Catalogue	Title	Canada	U.S.A.	Other	Titre
		\$	ÉTATS-UNIS US\$	Autres US\$	
50-002	Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Ten issues/year.	75.00	90.00	105.00	Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Dix numéros/année.
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	97.00	116.00	136.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
51-004	Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.	93.00	112.00	130.00	Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
51-005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	122.00	146.00	171.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.
51-204	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	38.00	46.00	53.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	42.00	50.00	59.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
51-206	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.
51-207	Air Charter Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501 E/F	Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1986.	27.00	XXX	28.50	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1986.
52-001	Railway Carloadings, M., Bil.	83.00	100.00	116.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-003	Railway Operating Statistics, M., Bil.	105.00	126.00	147.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	71.00	85.00	99.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	41.00	49.00	57.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.

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, in Canada, 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 du télinographe 1-613-951-1584.