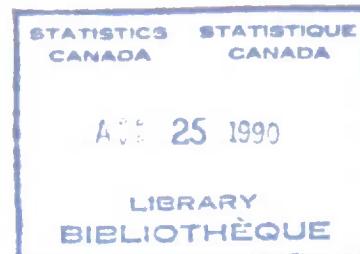


Aviation

C.3

Catalogue 51-004 / ISSN 0843-493X



Vol. 22, No. 4

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 Air Canada and Canadian Airlines International for January 1990 show that domestic passenger-kilometres decreased by 4.6% while international passenger-kilometres increased by 10.4% over January 1989.
Available on CANSIM: Matrix 385.

o In October 1989, total movements at the 60 Transport Canada towered airports increased by 6.2% from October of 1988.

o Preliminary data reported by the three major Canadian air carriers - Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair, indicate that 59.6% of the passengers carried on domestic scheduled services travelled on discount fares during the first quarter of 1989, down from 61.9% for the corresponding period in 1988. In terms of passenger-kilometres, discount fares accounted for 65.6% of total volume in 1989, which represents a decrease of 0.7 percentage point compared to the same period a year earlier.

Special Review

o A Ten Year Review of the International Charter Passenger Market, between 1979 and 1988.

Recent Release

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

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in April 1990.

Vol. 22, N° 4

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

FAITS SAILLANTS

o Les données provisoires sur les services réguliers d'Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée de janvier 1990 indiquent que le nombre de passagers-kilomètres intérieurs a diminué de 4.6% alors que le nombre de passagers-kilomètres internationaux a augmenté de 10.4% par rapport à janvier 1989.
Disponible sur CANSIM: Matrice 385.

o Au cours du mois d'octobre 1989, les aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une augmentation de 6.2% par rapport au mois d'octobre 1988.

o Selon les données fournies par les trois principaux transporteurs aériens canadiens - Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Wardair, 59.6% des passagers voyageant sur des services intérieurs réguliers se sont prévalus de tarifs réduits au cours du premier trimestre de 1989, en regard de 61.9% pour la période correspondante en 1988. Mesuré en passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs réduits représentait 65.6% du volume total en 1989, soit une baisse de 0.7 point de pourcentage par rapport à la même période de l'année précédente.

Revue spéciale

o Une revue du marché des vols nolisés internationaux au cours des dix dernières années.

Mise en circulation récente

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

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, avril 1990.



Statistics
Canada

Statistique
Canada

Canada

TABLE 1.

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

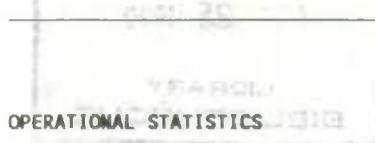


TABLEAU 1.

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

	January 1990	Change Over Previous Year	Year-to-	Change	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
			Date 1990	Year-to-Date	
			Janvier	Variation par rapport à l'année précédente	
	'000	%	'000	%	
Scheduled and Charter Services					Services réguliers et d'affrètement
Passengers - Scheduled					Passagers - Réguliers
- Domestic	997	-6.3	997	-6.3	- Intérieur
- International	508	7.9	508	7.9	- International
- Total	1,505	-2.0	1,505	-2.0	- Total
Passengers - Charter	214	-29.8	214	-29.8	Passagers - d'Affrètements
Passengers - Total	1,719	-6.6	1,719	-6.6	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres - Réguliers
Scheduled - Domestic	1 454 640	-4.6	1 454 640	-4.6	- Intérieur
- International	2 037 077	10.4	2 037 077	10.4	- International
- Total	3 491 718	3.6	3 491 718	3.6	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres - d'Affrètements
Charter	505 033	-43.2	505 033	-43.2	
Passenger-kilometres - Total	3 996 751	-6.2	3 996 751	-6.2	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles -
Scheduled	5 508 829	1.0	5 508 829	1.0	Réguliers
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles -
Charter	642 524	-42.5	642 524	-42.5	d'Affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles -
Total	6 151 353	-6.4	6 151 353	-6.4	Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Scheduled %	63.4	...	63.4	...	Réguliers %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	78.6	...	78.6	...	d'Affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	65.0	...	65.0	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Scheduled	102 650	10.5	102 650	10.5	Réguliers
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises
Charter	890	-73.4	890	-73.4	d'Affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Total	103 541	7.6	103 541	7.6	Total
Hours Flown	60	-4.8	60	-4.8	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	302 948	-6.1	302 948	-6.1	Consommation de carburant à turbo-moteurs - Litres

Available on CANSIM: Matrix 385

Effective January 1990, Level I air carriers consist of Air Canada and Canadian Airlines International Ltd.

Scheduled operations by Level I air carriers continued to increase in the international market and to decrease in the domestic market. Some domestic operations were transferred to affiliate networks of Level I carriers.

For further information, please contact Ms. K. Tieman (819-997-6188).

Disponible sur CANSIM : Matrice 385

Depuis janvier 1990, les transporteurs aériens de niveau I comprennent Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée.

Les services réguliers offerts par les transporteurs aériens de niveau I ont continué d'augmenter sur les marchés internationaux et de diminuer sur les marchés intérieurs. Une partie des marchés intérieurs a été transférée aux réseaux des affiliés des transporteurs de niveau I.

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. October 1989 (Preliminary Data).

Rank	Airports - Transport Canada Towers	October 1989	Change October 1989/1988	Year-to- date 1989	Change Year-to-date 1989/1988
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Octobre	Variation Octobre	Cumulatif	Variation Cumulatif
%					
1	Lester B. Pearson International, ONT	29,085	-5.0	286,422	3.4
2	Vancouver International, BC-CB	25,097	2.6	277,843	5.9
3	Calgary International, ALTA-ALB	18,535	4.3	177,221	8.3
4	Montreal International, QUE-QUE	18,348	3.3	175,942	14.8
5	Boundary Bay, BC-CB	17,174	79.0	151,084	19.6
6	Ottawa International, ONT	16,632	13.7	150,342	5.5
7	Victoria International, BC-CB	15,942	12.1	173,615	4.5
8	St. Hubert, QUE-QUE	15,804	14.6	152,414	13.0
9	Springbank, ALTA-ALB	14,795	6.9	96,852	-5.5
10	Buttonville, ONT	14,210	-2.4	159,943	16.2
11	St. Andrews, MAN	12,801	24.5	108,531	28.1
12	Winnipeg, MAN	12,701	-3.6	130,576	3.6
13	Quebec, QUE-QUE	12,133	28.4	117,937	14.4
14	Edmonton Municipal, ALTA-ALB	11,787	12.7	105,814	6.2
15	Abbotsford BC-CB	11,110	6.6	128,780	11.6
16	St. Honoré, QUE-QUE	11,077	16.9	84,106	5.0
17	Hamilton City, ONT	11,042	-10.0	122,726	3.4
18	Saskatoon, SASK	10,845	-7.8	98,864	14.6
19	Halifax International, NS-NÉ	10,822	20.2	91,709	29.2
20	Thunder Bay, ONT	10,466	12.6	93,006	5.5
21	Pitt Meadows, BC-CB	10,389	51.9	105,619	7.8
22	Moncton, NB	9,480	28.1	76,498	7.2
23	Langley, BC-CB	9,233	27.0	108,163	8.3
24	Villeneuve, ALTA-ALB	9,170	35.3	68,187	4.4
25	Regina, SASK	9,126	28.6	75,217	13.1
Total - above airports/Aéroports ci-dessus		347,804	11.4	3,317,411	9.1
Total - Transport Canada Towers (60)/ Total - Tours de Transports Canada (60)		502,635	6.2	4,988,800	5.9

In October 1989, total movements at the 60 Transport Canada towered airports increased by 6.2% from October of 1988. Itinerant movements increased by 6.3% to 310,885 while local movements increased by 6.0% to 191,750 when compared to the same month last year.

In the first ten months of 1989, total movements at all Transport Canada towered airports have increased by 5.9% over the same period last year. Itinerant movements are up 7.0% to 3,091,086 while local movements have increased by 4.1% over the first ten months of 1988 to 1,897,714.

The largest percentage increase in October was 79.0% at Boundary Bay, B.C. The largest decrease was 44.9% at Toronto Island airport.

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. Octobre 1989 (données provisoires).

Rank	Airports - Transport Canada Towers	October 1989	Change October 1989/1988	Year-to- date 1989	Change Year-to-date 1989/1988
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Octobre	Variation Octobre	Cumulatif	Variation Cumulatif
%					
1	Lester B. Pearson International, ONT	29,085	-5.0	286,422	3.4
2	Vancouver International, BC-CB	25,097	2.6	277,843	5.9
3	Calgary International, ALTA-ALB	18,535	4.3	177,221	8.3
4	Montreal International, QUE-QUE	18,348	3.3	175,942	14.8
5	Boundary Bay, BC-CB	17,174	79.0	151,084	19.6
6	Ottawa International, ONT	16,632	13.7	150,342	5.5
7	Victoria International, BC-CB	15,942	12.1	173,615	4.5
8	St. Hubert, QUE-QUE	15,804	14.6	152,414	13.0
9	Springbank, ALTA-ALB	14,795	6.9	96,852	-5.5
10	Buttonville, ONT	14,210	-2.4	159,943	16.2
11	St. Andrews, MAN	12,801	24.5	108,531	28.1
12	Winnipeg, MAN	12,701	-3.6	130,576	3.6
13	Quebec, QUE-QUE	12,133	28.4	117,937	14.4
14	Edmonton Municipal, ALTA-ALB	11,787	12.7	105,814	6.2
15	Abbotsford BC-CB	11,110	6.6	128,780	11.6
16	St. Honoré, QUE-QUE	11,077	16.9	84,106	5.0
17	Hamilton City, ONT	11,042	-10.0	122,726	3.4
18	Saskatoon, SASK	10,845	-7.8	98,864	14.6
19	Halifax International, NS-NÉ	10,822	20.2	91,709	29.2
20	Thunder Bay, ONT	10,466	12.6	93,006	5.5
21	Pitt Meadows, BC-CB	10,389	51.9	105,619	7.8
22	Moncton, NB	9,480	28.1	76,498	7.2
23	Langley, BC-CB	9,233	27.0	108,163	8.3
24	Villeneuve, ALTA-ALB	9,170	35.3	68,187	4.4
25	Regina, SASK	9,126	28.6	75,217	13.1
Total - above airports/Aéroports ci-dessus		347,804	11.4	3,317,411	9.1
Total - Transport Canada Towers (60)/ Total - Tours de Transports Canada (60)		502,635	6.2	4,988,800	5.9

Au cours du mois d'octobre 1989, les aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une augmentation de 6.2% par rapport au mois d'octobre 1988. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 310,885, soit une hausse de 6.3% par rapport au mois d'octobre 1988 alors que les mouvements locaux ont augmenté de 6.0% pour atteindre 191,750.

Au cours des dix premiers mois de 1989, les mouvements totaux aux 60 aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont augmenté de 5.9% par rapport à la même période en 1988. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 3,091,086 soit une hausse de 7.0% par rapport aux dix premiers mois de 1988, alors que le nombre de mouvements locaux a connu une hausse de 4.1% pour s'établir à 1,897,714.

L'augmentation en pourcentage la plus importante a été enregistrée à Boundary Bay, C.B., soit une hausse de 79.0%. La plus forte diminution a été enregistrée à l'aéroport Toronto Island, soit une baisse de 44.9%.

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

TABLE 3.1

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

Sector	Passenger Passagers		Fare type group - Groupe tarifaire						Secteur	
			Full fare Plein tarif		Discounted fare Tarif réduit		Other Autre			
	1989	Change 1989/1988 Variation	1988	1989	1988	1989	1988	1989		
	No. - Nbre ('000)	%								
Domestic	3,355.3	-17.6	35.9	37.6	61.9	59.6	2.2	2.8	Intérieur	
Southern services	3,230.2	-17.0	35.0	36.9	62.7	60.2	2.3	2.9	Services secteur sud	
Short-haul	1,502.6	-21.7	41.1	44.2	56.5	53.2	2.4	2.6	Court-courrier	
Long-haul	1,727.6	-12.3	29.0	30.7	68.7	66.3	2.3	3.1	Long-courrier	
Northern Services	125.1	-31.1	55.5	55.8	44.1	43.5	0.4*	0.8*	Services secteur nord	

TABLE 3.2

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

Sector	Passenger-kilometres Passagers-kilomètres		Fare type group - Groupe tarifaire						Secteur	
			Full fare Plein tarif		Discounted fare Tarif réduit		Other Autre			
	1989	Change 1989/1988 Variation	1988	1989	1988	1989	1988	1989		
	No. - Nbre ('000 000)	%								
Domestic	4 379.4	-11.0	31.4	31.4	66.3	65.6	2.3	3.0	Intérieur	
Southern services	4 258.6	-10.5	30.7	30.8	67.0	66.2	2.4	3.0	Services secteur sud	
Short-haul	709.4	-21.6	39.4	43.2	58.2	54.2	2.4	2.6	Court-courrier	
Long-haul	3 549.2	-7.9	28.6	28.3	69.0	68.6	2.4	3.1	Long-courrier	
Northern Services	120.8	-25.9	52.8	52.4	46.8	46.7	0.4*	0.9*	Services secteur 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 25%.
- . Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.
- . Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.

TABLEAU 3.1

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

TABLEAU 3.2

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

Sector	Passenger-kilometres Passagers-kilomètres		Fare type group - Groupe tarifaire						Secteur	
			Full fare Plein tarif		Discounted fare Tarif réduit		Other Autre			
	1989	Change 1989/1988 Variation	1988	1989	1988	1989	1988	1989		
	No. - Nbre ('000 000)	%								
Domestic	4 379.4	-11.0	31.4	31.4	66.3	65.6	2.3	3.0	Intérieur	
Southern services	4 258.6	-10.5	30.7	30.8	67.0	66.2	2.4	3.0	Services secteur sud	
Short-haul	709.4	-21.6	39.4	43.2	58.2	54.2	2.4	2.6	Court-courrier	
Long-haul	3 549.2	-7.9	28.6	28.3	69.0	68.6	2.4	3.1	Long-courrier	
Northern Services	120.8	-25.9	52.8	52.4	46.8	46.7	0.4*	0.9*	Services secteur nord	

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

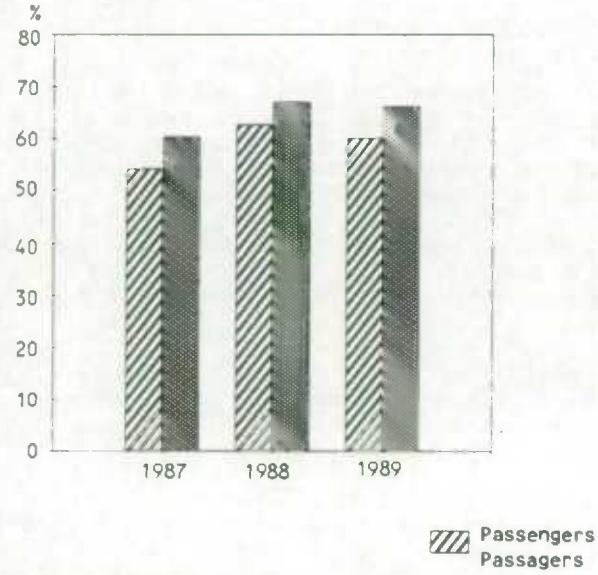
Preliminary estimates (see Table 3.1) indicate that 59.6% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers (Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Wardair) travelled on some form of discount ticket during the first quarter of 1989. This level represents a decrease of 2.3 percentage points compared to the same quarter a year earlier but it still exceeds the levels reached during the era of regulation. When the distribution is expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel is 65.6%, down from 66.3% in 1988.

As evidenced by Figure 3.1, both southern and northern domestic sectors recorded a decreased utilization of discounted air fares during the first quarter of 1989. In the southern sector, 60.2% of passenger traffic (representing 66.2% of passenger-kilometres) was carried on discount fares. During the first quarter of 1988, the corresponding figures were 62.7% for passengers and 67.0% for passenger-kilometres. In contrast, for northern services, discount passengers amounted to 43.5% of the traffic during the first quarter of 1989, down from 44.1% in 1988. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for northern services decreased marginally by 0.1 percentage point (46.8% to 46.7%) during this period.

Figure 3.1

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

Southern Services
Services secteur sud



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 indicates a greater carriage of discount passengers on the long-haul services (distances of 800 kilometres or more). This suggests that distance is an important factor to consider

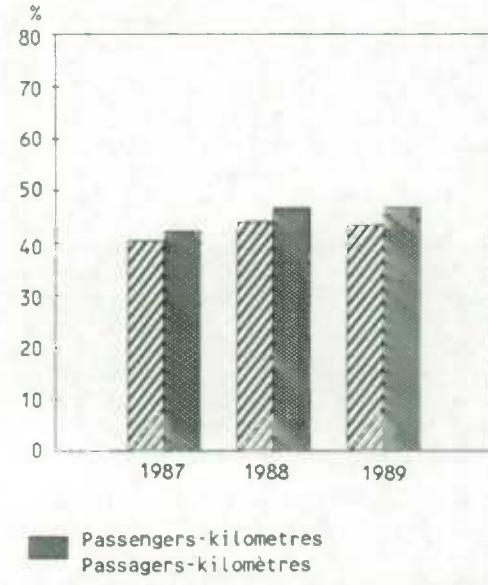
Selon les estimations provisoires (voir Tableau 3.1), 59.6% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I (Air Canada, les Lignes aériennes Canadian International Ltée et Wardair) ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs au cours du premier trimestre de 1989. Ce niveau représente une baisse de 2.3 points de pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente mais il dépasse tout de même les niveaux atteints au cours de l'ère de la réglementation. Lorsqu'on exprime la répartition en nombre de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a diminué pour passer de 66.3% en 1988 à 65.6% en 1989.

Tel qu'il est montré à la Figure 3.1, les secteurs intérieurs du sud et du nord ont enregistré une utilisation moindre des tarifs réduits au cours du premier trimestre de 1989. Dans le secteur sud, 60.2% du trafic de passagers (représentant 66.2% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits, comparativement à 62.7% et 67.0% respectivement au cours du premier trimestre de 1988. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 43.5% du trafic au cours du premier trimestre de 1989, une baisse par rapport à 44.1% en 1988. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur nord a diminué marginalement de 0.1 point de pourcentage (de 46.8% à 46.7%) au cours de la même période.

Figure 3.1

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

Northern Services
Services secteur nord



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.

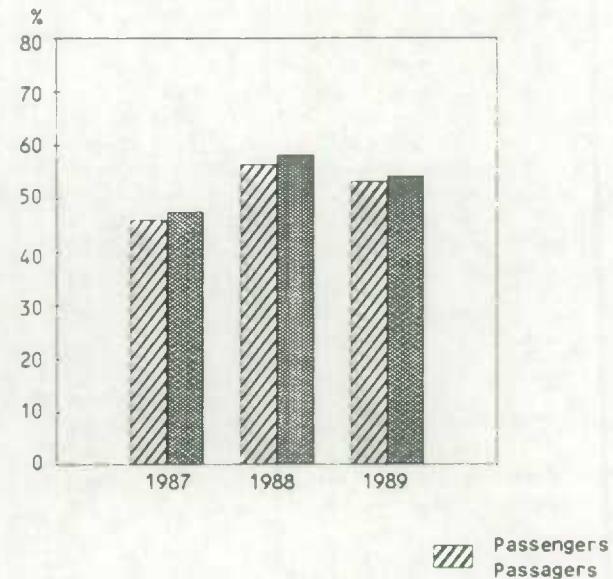
Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distances de 800 kilomètres ou plus). Cela suggère que la distance est

in analyzing discount fare utilization. During the first quarter of 1989, discount carriage on long-haul services represented 66.3% of passenger volume and 68.6% of passenger-kilometres; this compares with 53.2% and 54.2% respectively, for short-haul services. (See Figure 3.2).

Figure 3.2

Discount Fare Traffic in Southern Sector, Short-Haul and Long-Haul Services, First Quarter 1987-1989

**Short-Haul
Court-courriers**

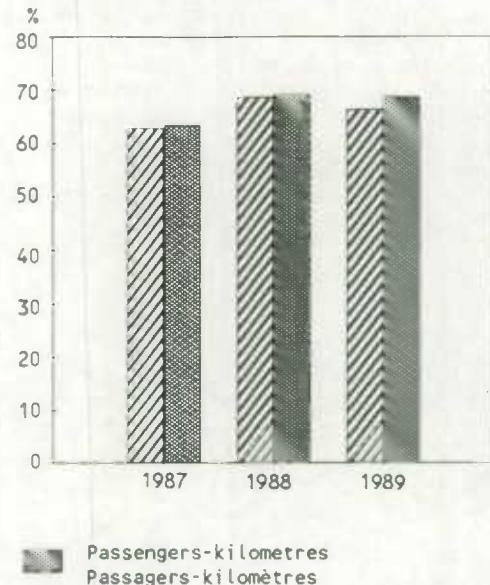


un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. Au cours du premier trimestre de 1989, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 66.3% du volume de passagers et 68.6% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 53.2% et 54.2%. (Voir Figure 3.2).

Figure 3.2

Trafic des tarifs réduits dans le secteur nord, services court-courriers et long-courriers, Premier trimestre 1987-1989

**Long-Haul
Long-courriers**



Although the above figures clearly depicted that less discounting prevailed in 1989 than in 1988, it is worthwhile to note that the 1989 levels exceeded the 1987 levels in both the regulated northern and deregulated southern sectors.

The larger proportion of discount fares in Canada during the first quarter of 1988 compared to the same period in 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.

Bien que les figures ci-dessus montrent clairement que moins de passagers ont bénéficié de tarifs réduits en 1989 par rapport à 1988, il vaut la peine de souligner que les niveaux de 1989 ont dépassé les niveaux de 1987 dans les secteurs réglementé du nord et déréglementé du sud.

La plus forte proportion des tarifs réduits au Canada au cours du premier trimestre de 1988 par rapport à la même période en 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 longues distances;
- 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.

Because the Olympic Games substantially inflated the discount fare utilization during the first quarter of 1988, it is more difficult to assess the real impact of the economic regulatory reform on discount fares over the study period when compared to 1988. However, given that the competition between the Level I air carriers was more fierce on several highly competitive short and long-haul routes during the first quarter of 1989 than during the same quarter in 1988, it appears reasonable to assume that the proportion of passengers who travelled on discount fares during the first quarter of 1989 was similar in volume to the 1988 level.

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. The first quarter 1989 issue of this publication is scheduled for release in the spring of 1990. For further information, please contact Ms. L. Di Piétre (819-997-6176).

Parce que les Jeux olympiques ont haussé substantiellement l'utilisation des tarifs réduits au cours du premier trimestre de 1988, il est plus difficile d'évaluer l'effet réel de la réforme de la réglementation économique sur les tarifs réduits au cours de la période sous étude lorsque comparée à 1988. Cependant, étant donné que la concurrence entre les transporteurs de niveau I était plus féroce sur plusieurs routes très compétitives de courtes et de longues distances au cours du premier trimestre de 1989 qu'au cours de la même période en 1988, il paraît raisonnable de supposer que la proportion des passagers qui ont voyagé à prix réduit au cours du premier trimestre de 1989 était similaire en termes de volume à celle de 1988.

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. L'édition du premier trimestre 1989 de cette publication devrait paraître au printemps de 1990. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mme L. Di Piétre (819-997-6176).

SPECIAL REVIEW:

A Ten Year Review of the International Charter Passenger Market.

TABLE 4.

International Charter Passengers, by Region, 1979 to 1988.

Year Année	Africa Afrique	Asia Asie	Europe	Pacific Pacific	South Sud	United States États-Unis	Total
1979	-	21,818	876,736	2,542	525,881	1,086,508	2,513,485
1980	-	31,699	762,763	-	430,384	1,334,145	2,558,991
1981	-	2,270	764,809	-	361,125	1,478,066	2,606,270
1982	1,111	-	876,838	-	392,709	1,633,719	2,904,377
1983	-	146	915,903	-	610,364	1,574,462	3,100,875
1984	1,038	-	946,772	-	755,969	1,608,905	3,312,684
1985	2,194	1,629	1,062,204	50	917,600	1,746,314	3,729,991
1986	6,987	159	920,842	445	1,054,014	1,608,988	3,591,435
1987	1,742	11	897,512	8	1,410,616	1,667,534	3,977,423
1988	5	-	979,821	-	1,556,662	2,023,221	4,559,709
1988-1979	5	-21,818	103,085	-2542	1,030,781	936,713	2,046,224
1988/1979 (%)	...	-100.0	11.8	-100.0	196.1	86.2	81.4

The number of international charter passengers travelling to or from Canada increased by 81.4%, from 2,513,485 to 4,559,709 passengers, between 1979 and 1988. The South, the United States and Europe were responsible for 50.4%, 45.8% and 5.0%, respectively, of this total gain. The overall gain in those regions easily compensated for the 1.2% decrease registered by Africa, Asia and the Pacific.

The Southern region

During the ten years in review, both in terms of percentage and number of passengers, the largest increase was in the Southern region with 196.1% or 1,030,781 additional passengers. The number of charter passengers decreased to 361,125 from 525,881 between 1979 and 1981. However, between 1982 and 1988 the number of passengers increased consistently, averaging a 24.1% growth rate. The Dominican Republic, Mexico and Venezuela were by a large margin, the main beneficiaries of this gain.

The United States region

Although the United States region registered the second largest increase between 1979 and 1988, both in absolute (936,713 additional passengers) and relative (86.2%) terms, it has been and remains the most popular region for charter travellers.

Contrary to the trends in Europe and the Southern region, the number of passengers increased steadily between 1979 and 1982 in the United States (from 1,086,508 to 1,633,719 passengers). Florida and Nevada were the main beneficiaries of this increase. Other than two decreases registered in 1983 (compared with 1982) and 1986 (compared with 1985) of 3.6% and 7.9%, respectively, the United States region has enjoyed increases ranging from 2.2% in 1984 to 22.8% in 1980. The largest increase registered by this region was 355,687 additional passengers in 1988.

REVUE SPÉCIALE:

Une revue du marché des vols nolisés internationaux au cours des dix dernières années.

TABLEAU 4.

Passagers des vols nolisés internationaux, par région, 1979 à 1988.

Year Année	Africa Afrique	Asia Asie	Europe	Pacific Pacific	South Sud	United States États-Unis	Total
1979	-	21,818	876,736	2,542	525,881	1,086,508	2,513,485
1980	-	31,699	762,763	-	430,384	1,334,145	2,558,991
1981	-	2,270	764,809	-	361,125	1,478,066	2,606,270
1982	1,111	-	876,838	-	392,709	1,633,719	2,904,377
1983	-	146	915,903	-	610,364	1,574,462	3,100,875
1984	1,038	-	946,772	-	755,969	1,608,905	3,312,684
1985	2,194	1,629	1,062,204	50	917,600	1,746,314	3,729,991
1986	6,987	159	920,842	445	1,054,014	1,608,988	3,591,435
1987	1,742	11	897,512	8	1,410,616	1,667,534	3,977,423
1988	5	-	979,821	-	1,556,662	2,023,221	4,559,709
1988-1979	5	-21,818	103,085	-2542	1,030,781	936,713	2,046,224
1988/1979 (%)	...	-100.0	11.8	-100.0	196.1	86.2	81.4

Le nombre de passagers voyageant sur des vols nolisés internationaux en provenance ou à destination du Canada a augmenté de 81.4%, soit de 2,513,485 à 4,559,709 passagers, entre 1979 et 1988. Le Sud, les États-Unis et l'Europe sont responsables de 50.4%, 45.8% et 5.0%, respectivement, de ce gain total. L'augmentation rapportée par ces régions a compensé facilement la diminution de 1.2% rapportée par l'Afrique, l'Asie et le Pacifique.

La région du Sud

L'augmentation la plus importante entre 1979 et 1988, autant en termes de pourcentage (196.1%) que de nombre de passagers (1,030,781 passagers additionnels), fut observée dans la région du Sud. De 1979 à 1981, le nombre de passagers des vols nolisés a diminué, passant de 525,881 à 361,125 passagers. Cependant, de 1982 à 1988, le nombre de passagers a constamment augmenté, atteignant ainsi un taux de croissance moyen de 24.1%. La République Dominicaine, le Mexique et le Venezuela sont de loin les plus importants bénéficiaires de ce gain.

La région des États-Unis

Même si la région des États-Unis a rapporté la deuxième plus importante augmentation entre 1979 et 1988, autant en termes absolus (936,713 passagers additionnels) que relatifs (86.2%), elle aura été et demeure la région la plus populaire pour les passagers des vols nolisés.

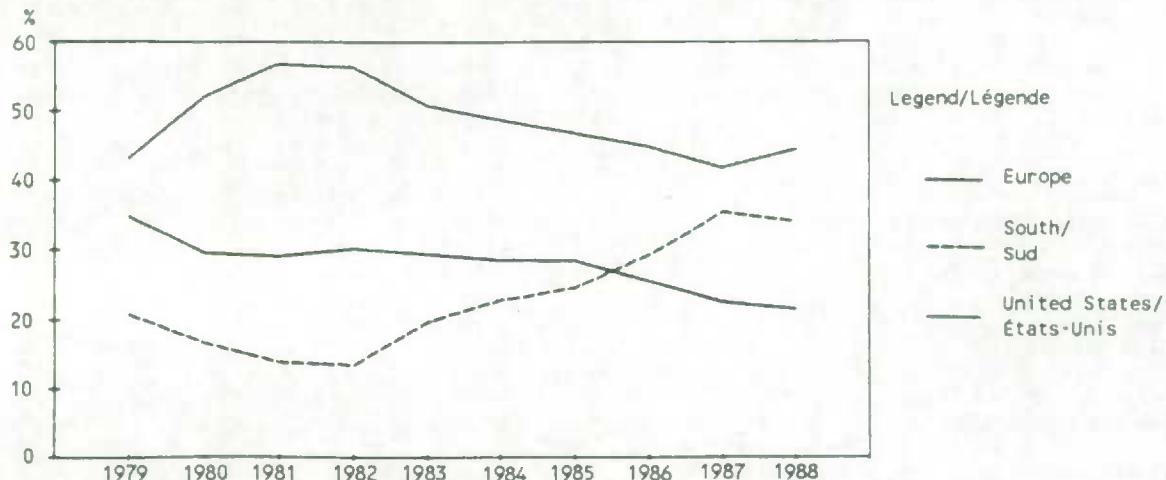
Contrairement aux tendances cycliques rapportées par l'Europe et la région du Sud, le nombre de passagers a augmenté de façon soutenue entre 1979 et 1982 aux États-Unis (de 1,086,508 à 1,633,719 passagers). La Floride et le Nevada ont été les principaux bénéficiaires de cette augmentation. À part deux diminutions enregistrées en 1983 (comparée à 1982) et en 1986 (comparée à 1985) de 3.6% et 7.9%, respectivement, la région des États-Unis a profité d'augmentations allant de 2.2% en 1984 à 22.8% en 1980. En 1988, cette région rapportait son plus important gain au cours des dix dernières années, soit 355,687 passagers additionnels.

Europe

Of the three top regions, in terms of number of charter passengers, Europe has experienced the least growth between 1979 and 1988. Indeed, the number of charter passengers travelling to or from Europe has increased only 11.8%, from 876,736 to 979,821 passengers, over this ten year period. Starting the 1980's as the second most popular region, it fell to third place, behind the Southern region, in 1986. However, at least part of this decrease can be explained by Wardair's decision to replace some of its charter flights with scheduled flights. For example, in November 1985, Wardair began operating a scheduled service to London, England.

FIGURE 4

Shares of the Total Number of International Charter Passengers in Percentage, by Region, 1979 to 1988.



In terms of percentage share of the total number of international charter passengers, the United States region went from 43.2% in 1979 to 44.4% in 1988. However, this apparent stability in market share is misleading as there was considerable variation over the period. It peaked at 56.7% in 1981 and declined to 41.9% in 1987.

The growth in market share of the Southern region was largely offset by the decline in market share of Europe over the ten year period. Europe started the ten year period with a 34.9% market share which dropped to a 21.5% market share in 1988. During the same period, the Southern region's market share went from 20.9% to 34.1%.

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

L'Europe

Des trois premières régions, en termes de nombre de passagers des vols nolisés, l'Europe a rapporté la plus petite augmentation entre 1979 et 1988. En effet, le nombre de passagers voyageant en provenance ou à destination de cette région a augmenté de seulement 11.8%, soit de 876,736 à 979,821 passagers durant cette période de dix ans. Commencant les années 1980 en tant que deuxième région en popularité, elle prit la troisième place en 1986, après la région du Sud. Cependant, il convient de noter qu'une partie de cette diminution peut être attribuée à la décision de Wardair de remplacer certains de ses vols nolisés par des vols réguliers. Par exemple, en novembre 1985, Wardair commençait à opérer un service régulier vers Londres en Angleterre.

FIGURE 4

Parts en pourcentage du nombre total de passagers des vols nolisés internationaux, par région, 1979 à 1988.

En termes de part (en pourcentage) du marché total des passagers des vols nolisés internationaux, la région des États-Unis a vu sa part passée de 43.2% en 1979 à 44.4% en 1988. Cependant, cette stabilité apparente est trompeuse étant donné qu'il y a eu de grandes variations au cours de cette période. Ainsi, sa part du marché a atteint un sommet de 56.7% en 1981 et un creux de 41.9% en 1987.

Au cours de cette même période, la croissance de la part du marché de la région du Sud a été presqu'entièrement compensée par la diminution de la part du marché de l'Europe. En effet, la part du marché de l'Europe est passée de 34.9% en 1979 à 21.5% en 1988, pendant que celle de la région du Sud passait de 20.9% à 34.1%.

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



1010036040

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 Regional Industrial Expansion. 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 DONNEES ECONOMIQUES 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: (813) 997-6942
Télécopieur: (813) 953-8499

Janvier 1990

Publication autorisée par le ministre de l'Expansion industrielle régionale. 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.