



Service Bulletin

Bulletin de service

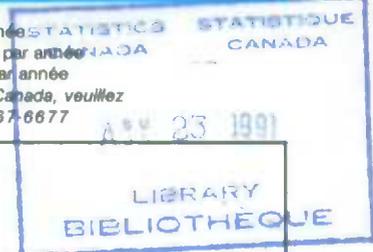
Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

Price: Canada: \$9.30 per issue, \$93.00 annually
 United States: US\$11.20 per issue, US\$112.00 annually
 Other Countries: US\$13.00 per issue, US\$130.00 annually
 To order Statistics Canada publications, please call our National toll-free line 1-800-267-6677

Prix : Canada : 9,30 \$ l'exemplaire, 93 \$ par année
 États-Unis : 11,20 \$ US l'exemplaire, 112 \$ US par année
 Autres pays : 13 \$ US l'exemplaire, 130 \$ US par année
 Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677



Vol. 23, No 8

Vol. 23, N° 8

HIGHLIGHTS

FAITS SAILLANTS

- o In May 1991, the Level I passenger-kilometre numbers were at their lowest level for the month of May since 1980.
Available on CANSIM: Matrix 385
- o In 1990, general aviation accounted for 66% of all aircraft movements recorded at Transport Canada towered airports.
- o Preliminary data reported by Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. indicate that 64% of the passengers carried on domestic scheduled services travelled on discount fares in 1990, up from 61% in 1989. In terms of passenger-kilometres, discount fares accounted for 68% of total volume in 1990, which represents an increase of less than one percentage point compared to a year earlier.
- o During the fourth quarter of 1990, the average fare paid by the air passengers on all city-pairs in the domestic southern sector rose 10% over the previous year to reach \$196.
- o Total inter-provincial and intra-provincial traffic increased marginally from 1989 to 22 million passengers in 1990.

- o En mai 1991, les passagers-kilomètres réalisés par les transporteurs de niveau I ont atteint leur plus bas niveau pour le mois de mai depuis 1980.
Disponible sur CANSIM: Matrice 385
- o En 1990, l'aviation générale représentait 66% du total des mouvements d'aéronefs aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada.
- o Selon les données provisoires fournies par Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée, 64% des passagers voyageant sur des services intérieurs réguliers se sont prévalus de tarifs réduits en 1990, en regard de 61% en 1989. Mesuré en passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs réduits représentait 68% du volume total en 1990, soit une hausse de moins de un point de pourcentage par rapport à l'année précédente.
- o Au cours du quatrième trimestre de 1990, le tarif moyen payé par les passagers aériens pour l'ensemble des paires de villes dans le secteur intérieur du sud a augmenté de 10% par rapport à l'année précédente pour atteindre \$196.
- o Le trafic global des vols interprovinciaux et intraprovinciaux a légèrement augmenté par rapport à 1989 pour atteindre 22 millions de passagers en 1990.

Recent Release

Mise en circulation récente

- o Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, 1990 (Catalogue No. 51-204).

- o Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, 1990 (n° 51-204 au catalogue).

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in August 1991.

Mise en circulation, août 1991.

Published under the authority of the Minister of Industry, Science and Technology. All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission of Supply and Services Canada.

Publication autorisée par le ministre de l'industrie, des Sciences et de la Technologie. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable du ministre des approvisionnements et Services Canada.



Statistics Canada / Statistique Canada

Canada

TABLE 2.

General Aviation Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports. Annual 1990

Rank	Airports	General Aviation Total	Itinerant	Local	Proportion of Total Movements
Rang	Aéroports	Aviation générale	Itinérants	Locaux	Proportion des mouvements totaux
1	St. Hubert	219,596	68,734	150,862	90.2%
2	Boundary Bay	205,373	72,772	132,601	99.7%
3	Toronto/Buttontville	170,104	42,521	127,583	77.7%
4	Victoria Int'l	156,805	75,966	80,839	76.5%
5	Abbotsford	155,829	57,719	98,110	95.1%
6	Springbank	138,385	40,151	98,234	99.7%
7	St. Andrews	138,344	34,126	104,218	99.2%
8	Pitt Meadows	122,500	46,858	75,642	99.8%
9	Vancouver Int'l	113,291	113,291	0	35.7%
10	Hamilton City	110,808	38,623	72,185	88.8%
11	Langley	103,804	41,064	62,740	99.7%
12	Toronto Island	103,595	42,457	61,138	83.5%
13	Waterloo-Guelph	101,040	52,249	48,791	98.5%
14	St. Honore	100,944	31,290	69,654	99.6%
15	Villeneuve	98,421	20,642	77,779	97.4%
16	Calgary Int'l	95,473	87,921	7,552	44.6%
17	Quebec	94,390	50,150	44,240	64.8%
18	London	92,057	39,970	52,087	78.8%
19	Ottawa Int'l	88,616	42,278	46,338	48.0%
20	Edmonton Municipal	84,807	81,713	3,094	62.8%
21	Oshawa	79,473	21,167	58,306	82.4%
22	Saskatoon	75,595	29,773	45,822	68.7%
23	Moncton	73,743	24,277	49,466	76.0%
24	Thunder Bay	65,919	18,429	47,490	61.2%
25	Sudbury	56,270	19,485	36,785	63.4%
Total above airports/Aéroports ci-dessus		2,845,182	1,193,626	1,651,556	76.7%
Total - Transport Canada Towers (60)/ Total - Tours de Transports Canada (60)		3,994,872	1,780,210	2,214,662	65.9%

In 1990, general aviation accounted for 65.9% of all aircraft movements recorded at Transport Canada towered airports.

A look at the top 25 airports showed a different picture than what we have come to expect when we think of our country's busiest airports. St. Hubert ranks first with 219,596 movements, followed by Boundary Bay and Toronto/Buttontville. Lester B. Pearson International and Montréal International do not make the list in spite of being ranked first and third respectively when total movements (air carrier, general aviation and military) are considered.

In comparison with 1989, the largest gains were recorded at St. Hubert (22.8%) and Toronto Island (22.5%). The largest loses were at Vancouver International (-23.4%) and Thunder Bay (-17.8%). Interestingly, the Toronto Island level of general aviation activity for 1990 is still down 37.2% from its 1986 level when it lead all airports with 165,039 movements.

A further cross section of the general aviation itinerant component shows that:

- 94% are domestic movements;
- 81% are flown under visual flight rule conditions;
- 78% of the aircraft have piston engines; and,
- 93% of the aircraft have a maximum take-off weight of less than 5 670 kg.

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

TABLEAU 2.

Mouvements d'aéronefs de l'aviation générale pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada. Annual 1990

Rank	Airports	General Aviation Total	Itinerant	Local	Proportion of Total Movements
Rang	Aéroports	Aviation générale	Itinérants	Locaux	Proportion des mouvements totaux
1	St. Hubert	219,596	68,734	150,862	90.2%
2	Boundary Bay	205,373	72,772	132,601	99.7%
3	Toronto/Buttontville	170,104	42,521	127,583	77.7%
4	Victoria Int'l	156,805	75,966	80,839	76.5%
5	Abbotsford	155,829	57,719	98,110	95.1%
6	Springbank	138,385	40,151	98,234	99.7%
7	St. Andrews	138,344	34,126	104,218	99.2%
8	Pitt Meadows	122,500	46,858	75,642	99.8%
9	Vancouver Int'l	113,291	113,291	0	35.7%
10	Hamilton City	110,808	38,623	72,185	88.8%
11	Langley	103,804	41,064	62,740	99.7%
12	Toronto Island	103,595	42,457	61,138	83.5%
13	Waterloo-Guelph	101,040	52,249	48,791	98.5%
14	St. Honore	100,944	31,290	69,654	99.6%
15	Villeneuve	98,421	20,642	77,779	97.4%
16	Calgary Int'l	95,473	87,921	7,552	44.6%
17	Quebec	94,390	50,150	44,240	64.8%
18	London	92,057	39,970	52,087	78.8%
19	Ottawa Int'l	88,616	42,278	46,338	48.0%
20	Edmonton Municipal	84,807	81,713	3,094	62.8%
21	Oshawa	79,473	21,167	58,306	82.4%
22	Saskatoon	75,595	29,773	45,822	68.7%
23	Moncton	73,743	24,277	49,466	76.0%
24	Thunder Bay	65,919	18,429	47,490	61.2%
25	Sudbury	56,270	19,485	36,785	63.4%
Total above airports/Aéroports ci-dessus		2,845,182	1,193,626	1,651,556	76.7%
Total - Transport Canada Towers (60)/ Total - Tours de Transports Canada (60)		3,994,872	1,780,210	2,214,662	65.9%

En 1990, l'aviation générale représentait 65.9% du total des mouvements d'aéronefs aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada.

Un coup d'oeil aux 25 principaux aéroports montre une image différente de celle qu'on avait anticipée, quand nous pensons aux aéroports les plus occupés au pays. St. Hubert occupe la première position avec 219,596 mouvements, suivi par Boundary Bay et Toronto/Buttontville. Les aéroports internationaux Lester B. Pearson et Montréal ne font pas la liste malgré qu'ils soient classés aux premier et troisième rangs, respectivement lorsqu'on considère les mouvements totaux (transporteurs, aviation générale et militaire).

En comparaison avec 1989, les plus fortes hausses ont été notées à St. Hubert (22.8%) et Toronto Island (22.5%). Les plus fortes baisses furent observées à l'aéroport international de Vancouver (-23.4%) et Thunder Bay (-17.8%). Il est intéressant de noter que le niveau de l'activité de l'aviation générale de Toronto Island est cependant inférieur de 37.2% par rapport au niveau atteint en 1986 alors qu'il dépassait tous les aéroports avec 165,039 mouvements.

L'examen d'une coupe transversale additionnelle de la composante itinérante de l'aviation générale démontre que:

- 94% sont des mouvements intérieurs;
- 81% des vols sont effectués selon les règles de vols visuels;
- 78% des appareils possèdent des moteurs à pistons; et,
- 93% des appareils ont un poids brut au décollage de moins de 5 670 kg.

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

TABLE 3.1

Distribution of Domestic Passengers, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, 1990 (Preliminary Estimates).

TABLEAU 3.1

Répartition des passagers, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, 1990 (estimations provisoires).

Sector	Passengers		Fare type group - Groupe tarifaire						Secteur
	Passengers	Change 1990/1989 Variation	Full fare		Discounted fare		Other		
			Plein tarif	Tarif réduit	Autre				
1990	%	1989 ^r	1990	1989 ^r	1990	1989 ^r	1990		
No. - Nbre ('000)	%								
Domestic								Intérieur	
First quarter	3,062.9	-8.7	37.6	38.4	59.5	58.2	2.9	3.4	Premier trimestre
Second quarter	3,650.3	-4.0	37.4	33.6	59.6	62.9	3.1	3.6	Deuxième trimestre
Third quarter	3,761.9	-5.0	31.4	28.4	65.0	68.2	3.6	3.5	Troisième trimestre
Fourth quarter	3,068.8	-14.8	39.1	32.4	58.0	64.3	2.9	3.3	Quatrième trimestre
Annual	13,543.9	-8.0	36.2	33.0	60.7	63.6	3.1	3.5	Annuel
Southern services									Services secteur sud
First quarter	2,935.5	-9.1	36.9	37.8	60.1	58.7	3.0	3.6	Premier trimestre
Second quarter	3,503.2	-4.3	36.7	32.9	60.2	63.4	3.1	3.7	Deuxième trimestre
Third quarter	3,607.7	-5.2	30.7	27.5	65.7	68.9	3.7	3.6	Troisième trimestre
Fourth quarter	2,947.2	-14.8	38.4	31.4	58.6	65.2	3.0	3.4	Quatrième trimestre
Annual	12,993.6	-8.2	35.5	32.2	61.3	64.3	3.2	3.6	Annuel
Short-haul									Court-courrier
First quarter	1,289.4	-13.1	44.1	44.7	53.2	52.3	2.7	3.0	Premier trimestre
Second quarter	1,383.1	-9.1	45.7	39.9	51.2	57.0	3.0	3.1	Deuxième trimestre
Third quarter	1,347.2	-4.3	41.9	34.8	54.4	61.8	3.7	3.4	Troisième trimestre
Fourth quarter	1,227.4	-18.9	46.8	35.2	50.2	61.8	3.0	3.0	Quatrième trimestre
Annual	5,247.0	-11.8	44.7	38.7	52.3	58.2	3.1	3.1	Annuel
Long-haul									Long-courrier
First quarter	1,646.2	-4.7	30.7	32.3	66.2	63.7	3.2	4.0	Premier trimestre
Second quarter	2,120.1	-0.9	30.2	28.3	66.6	67.6	3.2	4.1	Deuxième trimestre
Third quarter	2,260.4	-5.7	23.9	23.1	72.3	73.2	3.7	3.7	Troisième trimestre
Fourth quarter	1,719.9	-11.6	31.8	28.7	65.1	67.6	3.1	3.7	Quatrième trimestre
Annual	7,746.6	-5.6	28.8	27.7	67.9	68.4	3.3	3.9	Annuel
Northern services									Services secteur nord
First quarter	127.3	1.8	55.8	52.5	43.5	46.9	0.8*	0.5	Premier trimestre
Second quarter	147.1	3.6	55.4	50.4	43.9	49.0	0.7*	0.7	Deuxième trimestre
Third quarter	154.2	-0.4	51.0	48.7	48.3	50.4	0.7	0.8	Troisième trimestre
Fourth quarter	121.6	-14.0	55.9	56.4	43.4	42.8	0.6	0.8	Quatrième trimestre
Annual	550.2	-2.3	54.4	51.7	44.9	47.5	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".

TABLE 3.2

Distribution of Domestic Passenger-kilometres, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, 1990 (Preliminary Estimates).

TABLEAU 3.2

Répartition des passagers-kilomètres, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, 1990 (estimations provisoires).

Sector	Passenger-kilometres		Fare type group - Groupe tarifaire						Secteur
	Passagers-kilomètres		Full fare		Discounted fare		Other		
	1990	Change 1990/1989 Variation	Plein tarif	Tarif réduit	Autre	1989 ^r	1990	1989 ^r	
	No. - Nbre ('000 000)	%							
Domestic									Intérieur
First quarter	4 056.2	-7.4	31.3	33.9	65.5	62.3	3.1	3.8	Premier trimestre
Second quarter	5 216.4	-2.6	30.8	29.2	66.0	66.8	3.2	4.0	Deuxième trimestre
Third quarter	5 604.8	-6.0	25.1	23.9	71.1	72.4	3.7	3.7	Troisième trimestre
Fourth quarter	4 203.9	-12.3	33.2	29.5	63.7	67.0	3.1	3.5	Quatrième trimestre
Annual	19 081.3	-6.9	29.8	28.7	66.9	67.6	3.3	3.7	Annuel
Southern services									Services secteur sud
First quarter	3 929.7	-7.7	30.7	33.4	66.1	62.8	3.2	3.9	Premier trimestre
Second quarter	5 064.6	-2.8	30.3	28.7	66.5	67.3	3.3	4.0	Deuxième trimestre
Third quarter	5 434.3	-6.2	24.4	23.3	71.7	72.9	3.8	3.8	Troisième trimestre
Fourth quarter	4 083.4	-12.3	32.6	28.8	64.3	67.7	3.1	3.5	Quatrième trimestre
Annual	18 512.0	-7.1	29.2	28.1	67.5	68.1	3.4	3.8	Annuel
Short-haul									Court-courrier
First quarter	628.2	-11.4	43.2	42.8	54.1	54.2	2.7	3.0	Premier trimestre
Second quarter	693.7	-6.3	44.1	37.4	52.8	59.5	3.1	3.1	Deuxième trimestre
Third quarter	685.4	-2.7	40.3	32.5	56.1	64.2	3.6	3.4	Troisième trimestre
Fourth quarter	601.6	-18.2	45.1	33.1	52.0	63.9	3.0	3.1	Quatrième trimestre
Annual	2 609.0	-9.7	43.2	36.4	53.7	60.5	3.1	3.1	Annuel
Long-haul									Long-courrier
First quarter	3 301.5	-7.0	28.3	31.6	68.5	64.4	3.3	4.1	Premier trimestre
Second quarter	4 370.9	-2.2	28.0	27.3	68.7	68.5	3.3	4.2	Deuxième trimestre
Third quarter	4 748.8	-6.7	22.2	21.9	73.9	74.2	3.9	3.9	Troisième trimestre
Fourth quarter	3 481.7	-11.2	30.3	28.1	66.6	68.3	3.2	3.6	Quatrième trimestre
Annual	15 903.0	-6.6	26.8	26.8	69.8	69.3	3.4	3.9	Annuel
Northern services									Services secteur nord
First quarter	126.5	4.7	52.4	49.9	46.7	49.5	1.0*	0.6	Premier trimestre
Second quarter	151.7	7.0	52.5	46.9	46.7	52.5	0.8*	0.7	Deuxième trimestre
Third quarter	170.5	1.7	48.1	44.9	51.3	54.3	0.7	0.8	Troisième trimestre
Fourth quarter	120.6	-12.3	53.2	53.6	46.1	45.4	0.7	1.0	Quatrième trimestre
Annual	569.3	0.3	51.3	48.4	47.9	50.9	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

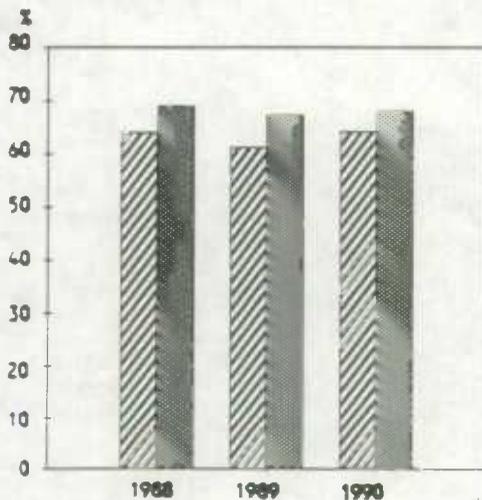
Preliminary estimates (see Table 3.1) indicate that 63.6% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers (Air Canada and Canadian Airlines International Ltd.) travelled on some form of discount ticket in 1990. This level represents an increase of 2.9 percentage points compared to a year earlier. In terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel is 67.6%, up from 66.9% in 1989 (see Table 3.2).

At a more disaggregate level, Figure 3.1 compares discount carriage within the southern and northern sectors.

Figure 3.1

Discount Fare Traffic in Canada, by Sector, 1988-1990

Southern Services Services secteur sud



▨ Passengers
Passagers

In the southern sector, 64.3% of passenger traffic (representing 68.1% of passenger-kilometres) was carried on discount fares in 1990. In 1989, the corresponding figures were 61.3% for passengers and 67.5% for passenger-kilometres. In contrast, for northern services, discount passengers amounted to 47.5% of the traffic in 1990, up from 44.9% in 1989. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for northern services increased by 3.0 percentage points (47.9% to 50.9%) during this period.

It should be noted that the deregulated southern sector accounted for approximately 96% of all passengers and 97% of the discount air travel. In terms of passenger-kilometres, these percentages reached approximately 97% and 98%, respectively.

Utilisation des tarifs réduits

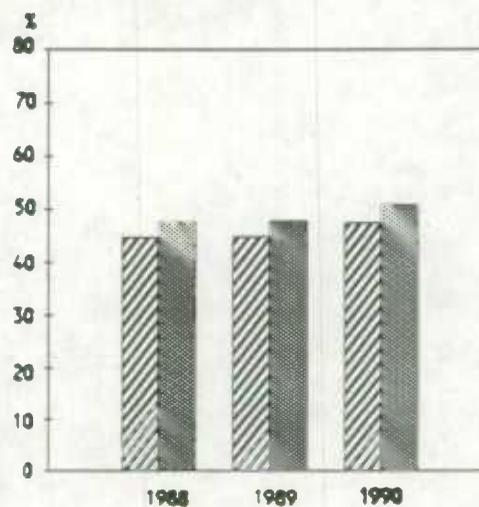
Selon les estimations provisoires (voir tableau 3.1), 63.6% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I (Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée) ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs en 1990. Ce niveau représente une hausse de 2.9 points de pourcentage par rapport à l'année précédente. En termes de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a augmenté pour passer de 66.9% en 1989 à 67.6% en 1990 (voir tableau 3.2).

Dans une présentation plus détaillée, la figure 3.1 compare le transport de passagers voyageant à prix réduit à l'intérieur des secteurs sud et nord.

Figure 3.1

Trafic des tarifs réduits au Canada, selon le secteur, 1988-1990

Northern Services Services secteur nord



▨ Passengers-kilometres
Passagers-kilomètres

Dans le secteur sud, 64.3% du trafic de passagers (représentant 68.1% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits en 1990, comparativement à 61.3% et 67.5% respectivement en 1989. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 47.5% du trafic en 1989, une hausse par rapport à 44.9% en 1989. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur nord a augmenté de 3.0 points de pourcentage (de 47.9% à 50.9%) au cours de la même période.

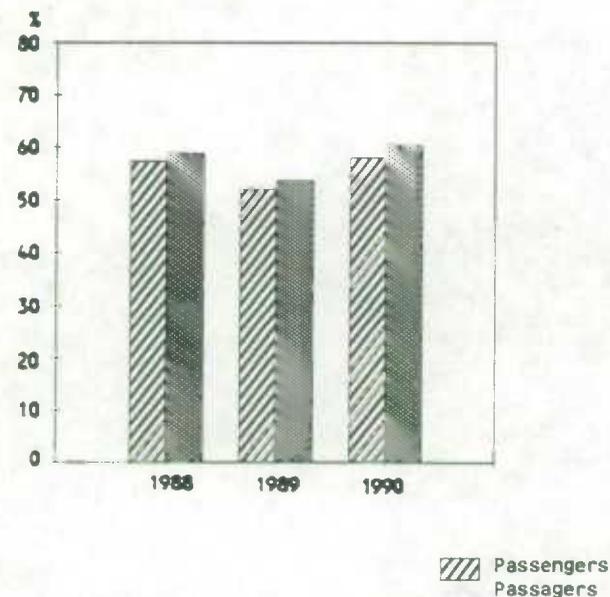
Il convient de noter qu'environ 96% de tous les passagers et 97% des passagers voyageant à prix réduit se déplaçaient dans le secteur déréglementé du sud. En termes de passagers-kilomètres, ces pourcentages ont atteint environ 97% et 98%, respectivement.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicates a greater use of discount passengers on the long-haul services (distances of 800 kilometres or more). This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. In 1990, discount carriage on long-haul services represented 68.4% of passenger volume and 69.3% of passenger-kilometres; this compares with 58.2% and 60.5% respectively, for short-haul services (see Figure 3.2).

Figure 3.2

Discount Fare Traffic in Southern Sector, Short-Haul and Long-Haul Services, 1988-1990

Short-Haul
Court-courriers



The increase in the proportion of discount fares in 1990 compared to 1989 can be attributed to three principal factors:

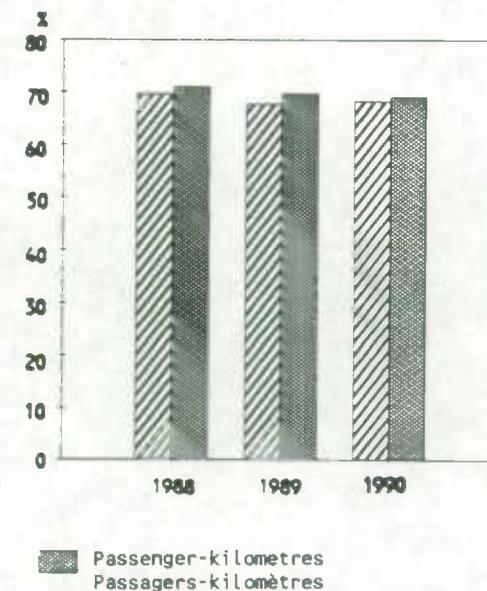
- o Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. continued to offer discount fares on their scheduled flights to avoid losing market share to each other, or to the charter carriers;
- o The fare wars between the major carriers and the independent carriers Intair and City Express in the Toronto-Ottawa-Montréal corridor resulted in an increase of seat sales; and,
- o The transfer of low-density regional and local routes from major to affiliate carriers 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.

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 un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. En 1990, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 68.4% du volume de passagers et 69.3% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 58.2% et 60.5% (voir figure 3.2).

Figure 3.2

Trafic des tarifs réduits dans le secteur sud, services court-courriers et long-courriers, 1988-1990

Long-Haul
Long-courriers



La hausse dans la proportion des tarifs réduits en 1990 par rapport à 1989 peut être attribuée à trois facteurs principaux:

- o Air Canada et Les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont continué à offrir des tarifs réduits sur leurs vols réguliers pour éviter de perdre leur part du marché à leur principal concurrent ou aux transporteurs exploitant des services d'affrètement;
- o les guerres tarifaires entre les principaux transporteurs et les transporteurs indépendants Intair et City Express dans le couloir Toronto-Ottawa-Montréal ont entraîné une augmentation des soldes de places; et,
- o le transfert des routes régionales et locales à faible densité des principaux transporteurs aux transporteurs affiliés 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.

Average Fares

In 1990, air fares in Canada increased substantially. The price increases were largely driven by:

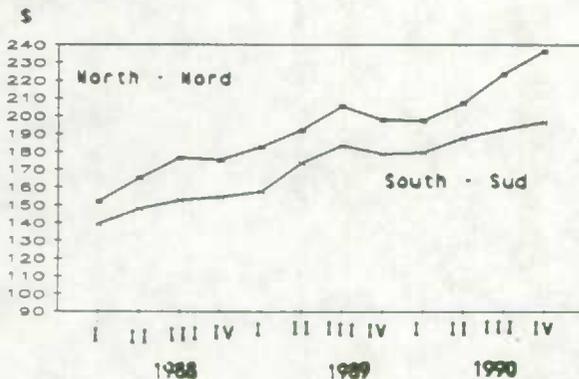
- o Escalating fuel prices; and,
- o Pressing financial requirements of multi-billion dollar fleet renewal programs.

Figure 3.3 shows that the average of all fares paid by the passengers on all city-pairs in the deregulated zone continued to increase during 1990. During the fourth quarter, the average of all fares rose 10.0% over the previous year to reach \$196. In the first three quarters of 1990, it increased by 14.0%, 8.1% and 5.2% to reach \$179, \$187 and \$193 respectively.

Figure 3.3

Quarterly Trends in Average Fares - Northern and Southern Sectors, 1988-1990

All Fares
Tous les tarifs



During the first two quarters of 1990, the price increase was most notable in discount fares, which jumped sharply (13.3% and 9.8%), to average \$138 and \$148, respectively. During the last two quarters of 1990, the business and economy class fares jumped 9.1% and 9.7%, respectively during the third quarter and 23.2% and 22.7%, respectively during the fourth quarter. During those two quarters, the discount fares rose approximately 5% to average \$159 and \$149 respectively.

In the regulated zone, the average fare (all fares) rose by 19.5% during the fourth quarter of 1990 (8.0%, 7.9% and 8.7% during the first, second and third quarters) over the same period in 1989, posting its fourteenth consecutive quarterly increase.

On a quarter-to-quarter basis, average fares (all fares and discount fares) in the North and South have followed a similar pattern of upward growth since 1988. Figure 3.3 shows that since the second quarter of 1988, the discount fare levels in the regulated zone greatly exceeded the levels in the deregulated zone.

Tarifs moyens

En 1990, les tarifs aériens au Canada ont fortement augmenté. Les augmentations de prix ont été causées en grande partie par:

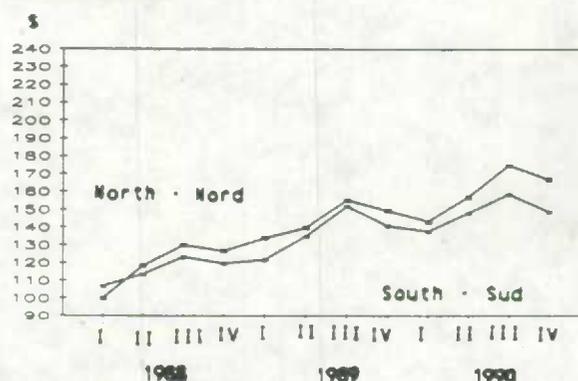
- o l'augmentation des prix du carburant; et,
- o les besoins financiers pressants de programmes de renouvellement des flottes qui se chiffrent par milliards de dollars.

La figure 3.3 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 1990. Au cours du quatrième trimestre, le tarif moyen (tous types de tarifs) a augmenté de 10.0% par rapport à l'année précédente pour atteindre \$196. Au cours des trois premiers trimestres de 1990, il s'est accru de 14.0%, 8.1% et 5.2% pour atteindre \$179, \$187 et \$193 respectivement.

Figure 3.3

Tendances trimestrielles des tarifs moyens - Secteurs nord et sud, 1988-1990

Discount Fares
Tarifs réduits



Au cours des deux premiers trimestres de 1990, la hausse des tarifs la plus importante fut observée dans les tarifs réduits; ils se sont accrus fortement (13.3% et 9.8%), pour s'établir à 13.3% et 9.8% respectivement. Au cours des deux derniers trimestres de 1990, les tarifs des classes affaires et économique se sont accrus de 9.1% et 9.7% respectivement au cours du troisième trimestre et de 23.2% et 22.7% respectivement au cours du quatrième trimestre. Au cours de ces deux trimestres, les tarifs réduits ont augmenté d'environ 5% pour s'établir à \$159 et \$149 respectivement.

Dans la zone réglementée, le tarif moyen (tous les tarifs) a augmenté de 19.5% au cours du quatrième trimestre de 1990 (8.0%, 7.9% et 8.7% au cours des premier, deuxième et troisième trimestres) par rapport à la même période en 1989, enregistrant sa quatorzième hausse consécutive.

Sur la base d'un trimestre à l'autre, les tarifs moyens (tous les tarifs et tarifs réduits) dans le Nord et le Sud ont suivi le même profil de croissance soutenue depuis 1988. La figure 3.3 montre que depuis le deuxième trimestre de 1988, les niveaux des tarifs réduits dans la zone réglementée ont fortement dépassé les niveaux dans la zone déréglementée.

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

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 1990 issue of the publication *Air Carrier Operations in Canada* and the 1990 issue of the publication *Canadian Civil Aviation* are scheduled for release in the fall of 1991. For further information, please contact Ms. L. Di Piétro (819-997-6176).

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.
- o 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.

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 1990 de la publication *Opérations des transporteurs aériens au Canada* et l'édition de 1990 de la publication *Aviation civile canadienne* devraient paraître à l'automne de 1991. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mlle L. Di Piétro (819-997-6176).

Scheduled Inter-provincial and Intra-provincial Air Traffic, 1989 and 1990.

Inter-provincial relations are currently a topical subject and the movement of air travellers between provinces is related to this. Intercity origin and destination data presented in table 4 are obtained from the Revenue Passenger Origin Destination Survey. By grouping intercity into provincial origin and destination, inter-provincial traffic is determined.

The greatest volume of inter-provincial traffic was between Ontario and Quebec in 1990. As anticipated, the largest proportions of inter-provincial traffic were between the most populated provinces: Ontario, Quebec, and British Columbia. Intra-provincial traffic was the greatest for Ontario. This traffic decreased 4.4% from 1989 to 1990. Intra-provincial traffic dropped for every province except New Brunswick, Nova Scotia, and Newfoundland which reported large increases.

Every Atlantic province, except Prince Edward Island, reported increases of greater than 10% in intra-provincial and inter-provincial traffic. This was anticipated because the survey universe expanded to include two East coast carriers in 1990. The two carriers added to the survey in 1990 were Air Nova and Air Atlantic.

Ontario was the most popular origin or destination of seven provinces. These were: Saskatchewan, Manitoba, Quebec, New Brunswick, Nova Scotia, Prince Edward Island and Newfoundland. British Columbia was the most popular destination or origin for Alberta and the Yukon. The North West Territories' most popular destination was Alberta. Only British Columbia reported close to the same amount of intra-provincial traffic compared to inter-provincial traffic with Alberta.

Total inter-provincial and intra-provincial traffic increased marginally from 1989 to 22.4 million passengers in 1990. Every province and territory except the Atlantic provinces and Quebec showed a drop in air traffic by at least 1.4% inter-provincially and intra-provincially.

For further information, please contact M. Burchell (819-997-0198).

Trafic aérien régulier interprovincial et intraprovincial, 1989 et 1990.

Les relations interprovinciales font l'actualité ces jours-ci et les données sur les voyages aériens des passagers entre les provinces deviennent de plus en plus importantes. Les données sur l'origine et destination interurbaines présentées au tableau 4 sont tirées de l'enquête sur l'origine et destination des passagers aériens. En groupant les vols interurbains en origine et destination provinciales, le trafic interprovincial peut être déterminé.

En 1990, le volume de trafic interprovincial le plus élevé était entre l'Ontario et le Québec. Tel que prévu, les plus fortes proportions de passagers interprovinciaux proviennent entre les provinces les plus peuplées: Ontario, Québec et Colombie Britannique. Le volume de trafic intraprovincial le plus élevé a été enregistré en Ontario. De 1989 à 1990, ce trafic a baissé de 4.4%. Le trafic intraprovincial a baissé pour toutes les provinces, excepté pour le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Ecosse et Terre-Neuve qui ont enregistré de fortes augmentations.

Chaque province de l'Atlantique, excepté l'Île-du-Prince-Édouard, a enregistré des augmentations supérieures à 10% dans le trafic intraprovincial et interprovincial. Ceci était prévu à cause de l'addition de deux transporteurs de la Côte Est à l'univers de l'enquête en 1990. Les deux nouveaux transporteurs participants à l'enquête en 1990 sont Air Atlantic et Air Nova.

L'Ontario était l'origine ou la destination la plus populaire de sept provinces. Celles-ci sont: Saskatchewan, Manitoba, Québec, Nouveau-Brunswick, Nouvelle-Ecosse, Île-du-Prince-Édouard et Terre-Neuve. La Colombie-Britannique était l'origine ou la destination la plus populaire de l'Alberta et du Yukon. Pour les Territoires du Nord-Ouest, la destination la plus populaire était l'Alberta. La Colombie-Britannique est la seule province à avoir enregistré presque le même volume de trafic intraprovincial comparé à son trafic interprovincial avec l'Alberta.

Le trafic global des vols interprovinciaux et intraprovinciaux a légèrement augmenté par rapport à 1989 pour atteindre 22.4 millions de passagers en 1990. Chaque province et territoire, à l'exception des provinces de l'Atlantique et le Québec, a connu une baisse du trafic interprovincial et intraprovincial de l'ordre d'au moins 1.4%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec L. Chahdi (819-997-1386).

Table 4.

Scheduled Inter-provincial and Intra-provincial
Air Traffic, 1989 and 1990.

Tableau 4.

Trafic aérien régulier interprovincial et
intraprovincial, 1989 et 1990.

PROVINCE	1989											
	BC CB	Alberta	Sask.	Manitoba	Ontario	Québec	NB NB	NS NÉ	PEI IPE	Nfld TN	YT TY	NWT TNO
	Passengers/Passagers											
BC/CB	1,189,860											
Alberta	1,138,990	591,930										
Saskatchewan	206,580	208,390	34,360									
Manitoba	226,320	223,110	104,340	66,930								
Ontario	1,145,820	1,070,250	271,330	557,630	1,526,630							
Québec	241,440	198,240	40,990	91,750	1,596,960	319,670						
NB/NB	18,730	29,200	7,350	13,540	237,100	87,260	30					
NS/NÉ	59,790	62,460	12,660	23,000	510,000	140,740	4,350	8,810				
PEI/IPE	5,150	7,020	2,150	2,190	71,270	12,300	120	5,480	0			
Nfld/TN	15,960	20,610	3,350	7,600	219,900	67,810	17,280	88,930	5,730	47,590		
YT/TY	62,910	19,190	2,470	2,660	10,510	1,650	420	830	120	350	30	
NWT/TNO	14,730	67,190	3,210	5,900	13,690	12,180	590	2,350	190	1,510	210	27,780
TOTAL*	4,326,280	3,636,580	897,180	1,324,970	7,231,090	2,810,990	415,970	919,400	111,720	496,620	101,350	149,530

PROVINCE	1990											
	BC CB	Alberta	Sask.	Manitoba	Ontario	Québec	NB NB	NS NÉ	PEI IPE	Nfld TN	YT TY	NWT TNO
	Passengers/Passagers											
BC/CB	1,109,020											
Alberta	1,113,980	528,330										
Saskatchewan	211,010	210,570	31,990									
Manitoba	220,070	214,300	98,080	57,210								
Ontario	1,036,290	943,910	254,720	512,500	1,460,010							
Québec	210,890	183,520	38,610	86,470	1,684,300	250,120						
NB/NB	21,710	32,590	7,260	12,390	281,230	136,780	1,200					
NS/NÉ	61,010	62,610	12,690	24,630	543,120	169,110	83,940	49,900				
PEI/IPE	5,410	6,980	950	1,960	79,200	18,250	2,320	33,140	0			
Nfld/TN	16,460	21,560	2,960	7,060	230,470	76,910	41,170	157,800	9,290	135,890		
YT/TY	60,330	18,370	2,390	2,640	11,870	1,890	520	980	70	630	50	
NWT/TNO	14,160	61,910	2,700	4,660	13,900	9,890	600	2,470	70	1,750	180	22,780
TOTAL*	4,080,340	3,398,630	873,930	1,241,970	7,051,520	2,866,740	621,710	1,201,400	157,640	701,950	99,920	135,070

Percentage Change between 1989 and 1990

Variation en pourcentage entre 1989 et 1990

PROVINCE	Variation en pourcentage entre 1989 et 1990											
	BC CB	Alberta	Sask.	Manitoba	Ontario	Québec	NB NB	NS NÉ	PEI IPE	Nfld TN	YT TY	NWT TNO
	(%)											
BC/CB	-6.8											
Alberta	-2.2	-10.7										
Saskatchewan	2.1	1.0	-6.9									
Manitoba	-2.8	-3.9	-6.0	-14.5								
Ontario	-9.6	-11.8	-6.1	-8.1	-4.4							
Québec	-12.7	-7.4	-5.8	-5.8	5.5	-21.8						
NB/NB	15.9	11.6	-1.2	-8.5	18.6	56.7	3900.0					
NS/NÉ	2.0	0.2	0.2	7.1	6.5	20.2	1829.7	466.4				
PEI/IPE	5.0	-0.6	-55.8	-10.5	11.1	48.4	1833.3	504.7				
Nfld/TN	3.1	4.6	-11.6	-7.1	4.8	13.4	138.3	77.4	62.1	185.5		
YT/TY	-4.1	-4.3	-3.2	-0.8	12.9	14.5	23.8	18.1	-41.7	80.0	66.7	
NWT/TNO	-3.9	-7.9	-15.9	-21.0	1.5	-18.8	1.7	5.1	-63.2	15.9	-14.3	-18.0
TOTAL	-5.7	-6.5	-2.6	-6.3	-2.5	2.0	49.5	30.7	41.1	41.3	-1.4	-9.7

* This represents total domestic origin and destination
traffic for each province.* Ceci représente le trafic intérieur sur
l'origine et destination pour chaque province.

**PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE
TRANSPORTATION DIVISION**

**PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA
DIVISION DES TRANSPORTS**

Catalogue	Title	Canada	U.S.A.		Titre
		Other	ÉTATS-	Autres	
		\$	UNIS US\$	US\$	
50-002	Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Eight issues/year.	75.00	90.00	105.00	Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Huit 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	Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1986.	27.00	28.50	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

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

August 1991

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

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

Août 1991

**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, 12th Floor
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

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

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

Telephone: (613) 951-0518
Facsimile: (613) 951-0579

OR

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

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

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 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
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

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

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-0518
Télécopieur: (613) 951-0579

OU

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

Téléphone: (613) 997-6942
Télécopieur: (613) 953-8499

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.

BON DE COMMANDE		Numéro de référence du client _____			
Postez à : Vente des publications Télécopieur : (613) 951-1584 Statistique Canada Ottawa (Ontario), K1A 0T6 <i>(Caractères d'impression s.v.p.)</i> Organisme _____ Service _____ s/s de _____ Fonction _____ Adresse _____ Ville _____ Province _____ Pays _____ Code postal _____ Tel _____		MODE DE PAIEMENT <input type="checkbox"/> Numéro de la commande (inclure s.v.p.) _____ <input type="checkbox"/> Paiement inclus _____ \$ <input type="checkbox"/> Portez à mon compte <input type="checkbox"/> MASTERCARD <input type="checkbox"/> VISA <input type="checkbox"/> Statistique Canada N° de compte _____ Date d'expiration _____ <input type="checkbox"/> Facturez-moi plus tard (max. 500 \$) Signature _____			
N° au catalogue	Titre	Édition	Quantité	Prix	Total
<i>Le cheque ou mandat-poste doit être fait à l'ordre du Receveur général du Canada - Publications. Les clients canadiens paient en dollars canadiens; les clients à l'étranger paient en \$ US, tirés sur une banque américaine.</i>				PF 03077	
Pour un service plus rapide, composez		1-800-267-6677		Comptes MasterCard et Visa	

English on reverse

ORDER FORM		Client Reference Number _____			
Mail to: Publication Sales Fax (613) 951-1584 Statistics Canada Ottawa, Ontario, K1A 0T6 <i>(Please print)</i> Company _____ Department _____ Attention _____ Title _____ Address _____ City _____ Province _____ Country _____ Postal Code _____ Tel _____		METHOD OF PAYMENT <input type="checkbox"/> Purchase Order Number (please enclose) _____ <input type="checkbox"/> Payment enclosed _____ \$ <input type="checkbox"/> Charge to my: <input type="checkbox"/> MASTERCARD <input type="checkbox"/> VISA <input type="checkbox"/> Statistics Canada Account Number _____ Expiry Date _____ <input type="checkbox"/> Bill me later (Max. \$500) Signature _____			
Catalogue No	Title	Issue	Quantity	Price	Total
<i>Cheque or money order should be made payable to the Receiver General for Canada/Publications. Canadian clients pay in Canadian funds. Foreign clients pay in US \$, drawn on a US bank.</i>				PF 03077	
For faster service		1-800-267-6677		MasterCard and Visa accounts	

Français au verso

Statistics Canada Library
Bibliothèque Statistique Canada



1010072723