



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

STATISTICS CANADA  
 STATISTIQUE CANADA  
 NOV 26 1992  
 LIBRARY  
 BIBLIOTHÈQUE

Vol. 24, No. 11

Vol. 24, N° 11

**HIGHLIGHTS**

- o Passenger-kilometres reported by Canadian Level I air carriers on international scheduled routes have risen by 12% over the first eight months of 1991.  
Available on CANSIM: Matrix 385
- o Preliminary first quarter 1992 data indicated that the top three transborder city-pairs were: Toronto-New York, Toronto-Tampa/St. Petersburg and Toronto-Los Angeles. These city-pairs recorded increases of 6%, 26% and 51%, respectively from the first quarter 1991.
- o Canadian carriers' share of the scheduled transborder traffic increased from 35% in 1988 to 37% in 1990. The 39% share in 1989 was an anomaly for many reasons, inter alia: the strike at Eastern Airlines which began in March; Continental Express, Eastern Express, Pan Am Express and San Juan Airlines stopped serving Canada in late 1988 or early 1989. However, in 1991 the Canadian carriers share had dropped to 34%.
- o The air fare index data for the years 1983 to 1991 show that most of the effect of regulatory reform on domestic air fares took place in the year 1988. Since 1988, all fare categories have been rising at about the same annual rates. An exception is the international sector, where the discount fare index has risen by less than 6% since 1988.

**Recent Release**

Air Carrier Traffic at Canadian Airport, October-December 1991 (Catalogue No. 51-005).

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in November 1992.

**Note of Appreciation**

Canada owes the success of its statistical system to a longstanding cooperation involving Statistics Canada, the citizens of Canada, its businesses and governments. Accurate and timely statistical information could not be produced without their continued cooperation and goodwill.

**FAITS SAILLANTS**

- o Le nombre de passagers-kilomètres sur les services réguliers internationaux rapporté par les transporteurs aériens canadiens de niveau I a augmenté de 12% au cours des huit premiers mois de 1991.  
Disponible sur CANSIM: Matrice 385
- o Selon les données provisoires du premier trimestre de 1992, les trois premières paires de villes transfrontalières furent: Toronto-New York, Toronto-Tampa/St. Petersburg et Toronto-Los Angeles. Ces paires de villes ont rapporté des hausses de trafic de 6%, 26% et 51% respectivement par rapport au premier trimestre de 1991.
- o La portion du trafic régulier transfrontalier transporté par des compagnies canadiennes est passée de 35% en 1988 à 37% en 1990. La portion de 39% obtenue en 1989 représente une anomalie pour plusieurs raisons, entre autres: la grève à la compagnie Eastern Airlines qui a débuté en mars; Continental Express, Eastern Express, Pan Am Express et San Juan Airlines qui ont cessé de desservir le Canada, soit à la fin de 1988 ou au début de 1989. En 1991, cependant, la portion des transporteurs canadiens a décliné pour s'établir à 34%.
- o Les données sur les indices des tarifs aériens pour les années 1983 à 1991 montrent que l'effet de la réforme de la réglementation sur les tarifs intérieurs s'est fait davantage sentir au cours de l'année 1988. Depuis 1988, toutes les catégories de tarifs ont augmenté à peu près au même taux annuel. Le secteur international fait exception alors que l'indice des tarifs réduits a augmenté de seulement 6% depuis 1988.

**Mise en circulation récente**

Opérations des transporteurs aériens canadiens, octobre-décembre 1991 (N° 51-005 au catalogue).

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, novembre 1992.

**Note de reconnaissance**

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.



TABLE 1.

Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level I,  
August 1992 (Preliminary Data)

TABLEAU 1.

Statistiques sur les opérations des principaux transporteurs  
aériens canadiens, niveau I, août 1992 (données provisoires)

OPERATIONAL STATISTICS	August	Change Over	Year-to-	Change	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
	1992	Previous Year	Date	Year-to-	
	août	Variation	Année à	Variation	
	'000	par rapport	ce jour	année à	
		à l'année	1992	ce jour	
		précédente			
		%	'000	%	
<b>Scheduled and Charter Services</b>					<b>Services réguliers et d'affrètement</b>
Passengers - Scheduled					Passagers - Réguliers
- Domestic	1,294	-1.7	9,031	1.4	- Intérieur
- International	696	8.1	4,409	9.4	- International
- Total	1,990	1.5	13,440	3.9	- Total
Passengers - Charter	91	-9.9	1,130	7.5	Passagers - Affrètements
Passengers - Total	2,081	1.0	14,570	4.2	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Scheduled - Domestic	1 983 349	2.3	12 588 265	5.3	Réguliers - Intérieur
- International	2 978 414	17.0	16 907 237	12.3	- International
- Total	4 961 763	10.7	29 495 791	9.2	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Charter	205 479	-11.3	2 527 791	3.1	Affrètements
Passenger-kilometres - Total	5 167 243	9.6	32 023 294	8.7	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Scheduled	6 644 535	9.9	44 383 359	4.3	bles - Réguliers
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Charter	235 977	-11.9	3 077 814	1.0	bles - Affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponi-
Total	6 880 512	9.0	47 461 731	4.1	bles - Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Scheduled %	74.7	...	66.5	...	Réguliers %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	87.1	...	82.1	...	Affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	75.1	...	67.5	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Scheduled	108 719	1.0	858 034	-1.5	chandises - Réguliers
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Charter	159	7.9	3 464	9.8	chandises - Affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de mar-
Total	108 878	1.0	861 498	-1.5	chandises - Total
Hours Flown	71	1.4	539	3.7	Heures de vol
<b>All Operations</b>					<b>Ensemble des opérations</b>
Litres of turbo fuel consumed	305 859	18.3	2 161 268	0.5	Consommation de carburant à
					turbomoteurs - Litres

Available on CANSIM: Matrix 385

As of January 1991, Level I air carriers consist of Air Canada, Canadian Airlines International Limited, AirBC and Time Air.

Passenger-kilometres reported by Canadian Level I air carriers on international scheduled routes have risen by 12.3% over the first eight months of 1991. However, this figure has decreased by 7.4% from the same period in 1990.

For further information, please contact R. Lund (819-997-6188).

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

Depuis janvier 1991, les transporteurs de niveau I comprennent Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Limitée, AirBC et Time Air.

Le nombre de passagers-kilomètres sur les services réguliers internationaux rapporté par les transporteurs aériens canadiens de niveau I a augmenté de 12,3% au cours des huit premiers mois de 1991. Cependant, ce nombre a baissé de 7,4% par rapport à la même période en 1990.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec T. Horricks (819-997-6190).

TABLE 2.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports, June 1992.  
(Preliminary Data)

TABEAU 2.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada, juin 1992 (données provisoires)

Rank	Airports - Transport Canada Towers	June 1992	Change June 1992/1991	Year-to-date 1992	Change Year-to-date 1992/1991
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Juin	Variation Juin	Cumulatif	Variation cumulative
			%		%
1	Lester B. Pearson Int'l. ONT	28,783	7.8	163,994	2.3
2	Vancouver Int'l. BC-CB	27,078	4.8	140,977	0.9
3	Boundary Bay BC-CB	20,155	-15.5	112,576	-5.1
4	St. Hubert QUE-QC	19,830	0.3	91,607	-7.2
5	Victoria Int'l. BC-CB	18,894	12.3	98,568	5.5
6	Montréal/Dorval Int'l QUE-QC	18,162	4.0	97,790	0.4
7	Calgary Int'l. ALTA-ALB	16,988	-0.2	106,102	0.7
8	Toronto/Buttonville ONT	16,929	-14.8	74,927	-11.3
9	Ottawa Int'l. ONT	15,002	3.0	77,515	-7.4
10	Hamilton City ONT	14,870	4.5	52,705	-12.4
11	Abbotsford BC-CB	14,408	8.2	92,824	1.7
12	Winnipeg MAN	14,003	11.2	71,396	2.2
13	Edmonton Mun. ALTA-ALB	11,287	12.1	61,201	-2.0
14	London ONT	10,922	-3.1	52,277	-2.2
15	Thunder Bay ONT	10,853	30.1	60,177	21.4
16	Toronto Island ONT	10,717	-14.5	47,476	-12.6
17	Halifax Int'l. NS-NE	10,705	9.9	55,487	4.0
18	Springbank ALTA-ALB	9,994	-15.7	60,776	-19.0
19	Sault Ste. Marie ONT	9,870	37.5	44,110	41.5
20	Quebec QUE-QC	9,753	-30.8	54,779	-22.3
21	Sudbury ONT	9,306	-16.2	55,399	-7.1
22	Saskatoon SASK	9,276	27.4	51,564	8.3
23	Pitt Meadows BC-CB	9,080	-14.1	51,892	-4.9
24	Yellowknife NWT-TNO	9,070	87.7	28,730	29.7
25	Waterloo-Guelph ONT	9,051	-6.2	44,495	-2.5
	<b>Total - above airports/Aéroports ci-dessus</b>	<b>354,986</b>	<b>1.3</b>	<b>1,849,344</b>	<b>-1.6</b>
	<b>Total - Transport Canada Towers (56)/</b>	<b>510,495</b>	<b>-1.2</b>	<b>2,665,578</b>	<b>-3.1</b>
	<b>Total - Tours de Transports Canada (56)</b>				

In June 1992, total movements at the 56 Transport Canada towered airports decreased by 1.2% from June 1991. Itinerant movements increased by 1.4% to 328,177 while local movements decreased by 5.6% to 182,318 compared to the same month last year.

In the first six months of 1992, total movements at all Transport Canada towered airports decreased by 3.1% over the same period last year. Itinerant movements decreased by 0.7% to 1,704,695 while local movements decreased by 8.0% to 960,883.

The largest percentage increase in June was 87.7% at Yellowknife, NWT-TNO. The largest decrease was 46.1% at Toronto Island, Ont.

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

Au cours du mois de juin 1992, les 56 aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une baisse de 1,2% par rapport au mois de juin 1991. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 328,177, soit une augmentation de 1,4%, alors que les mouvements locaux ont diminué de 5,6% par rapport au mois de juin 1991 pour atteindre 182,318.

Au cours des six premiers mois de 1992, les mouvements totaux aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont diminué de 3,1% par rapport à la même période en 1991. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 1,704,695, soit une diminution de 0,7%, alors que le nombre de mouvements locaux a connu une diminution de 8,0% pour s'établir à 960,883.

En juin, l'augmentation en pourcentage la plus importante a été enregistrée à Yellowknife, NWT-TNO, soit 87,7%. La plus forte diminution a été enregistrée à Toronto Island, Ont., soit 46,1%.

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

TABLE 3.

Scheduled Transborder Air Passenger Origin and Destination Statistics. First quarter 1992 (Preliminary Data)

TABLEAU 3.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols réguliers, trafic transfrontalier. Premier trimestre 1992 (données provisoires)

Rank 1992	City-Pair	First Quarter 1991	First Quarter 1992	Change First Quarter 1992/1991
Rang	Paire de villes	Premier trimestre	Premier trimestre	Variation Premier trimestre
		No.-Nbre		%
1	Toronto - New York	142,130	151,040	6.3
2	Toronto - Tampa/St. Petersburg	61,170	76,860	25.6
3	Toronto - Los Angeles	48,240	72,830	51.0
4	Montréal - New York	72,800	66,160	-9.1
5	Toronto - Miami	57,920	61,650	6.4
6	Toronto - Chicago	60,820	61,470	1.1
7	Montréal - Miami	54,680	53,510	-2.1
8	Toronto - Boston	45,760	46,700	2.1
9	Vancouver - Los Angeles	45,990	44,910	-2.3
10	Toronto - San Francisco	33,990	37,530	10.4
11	Vancouver - Hawaii/Hawai	37,940	35,760	-5.7
12	Calgary - Los Angeles	31,690	35,710	12.7
13	Vancouver - San Francisco	33,070	30,320	-8.3
14	Montréal - Tampa/St. Petersburg	26,000	23,180	-10.8
15	Toronto - Philadelphia	15,470	21,160	36.8
16	Montréal - Los Angeles	16,160	19,400	20.0
17	Edmonton - Los Angeles	16,610	17,760	6.9
18	Toronto - Dallas/Ft. Worth	17,530	17,740	1.2
19	Montréal - Boston	21,190	17,630	-16.8
20	Montréal - Chicago	18,890	17,590	-6.9
21	Toronto - Detroit	15,280	17,300	13.2
22	Montréal - Ft. Lauderdale	19,540	16,840	-13.8
23	Toronto - Atlanta	10,750	16,620	54.6
24	Toronto - Orlando	7,100	16,120	127.0
25	Toronto - Cleveland	14,560	15,780	8.4
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		925,280	991,570	7.2
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		1,887,760	2,031,770	7.6

Preliminary first quarter 1992 data indicated that the top three transborder city-pairs were: Toronto-New York, Toronto-Tampa/St. Petersburg and Toronto-Los Angeles. These city-pairs recorded increases of 6.3%, 25.6% and 51.0%, respectively from the first quarter 1991.

During the first quarter 1992, the number of passengers travelling on scheduled services between Canada and the United States totalled 2.0 million, up 7.6% from the same period last year. This increase signalled the end of a series of consecutive quarterly decreases which began in the first quarter of 1991.

The large increases recorded at some city-pairs such as Toronto-Tampa/St. Petersburg (25.6%) and Toronto-Orlando (127.0%) were partly attributed to the increased scheduled operations by American Airlines for cities in Florida. Another strong increase, observed at Toronto-Los Angeles (51.0%), was a direct result of the new service offered by Alaska Airlines which entered this market in October 1991.

Effective January 1st, 1992, the regional and local carrier Ontario Express was added as a participant in the Air Passenger Origin and Destination Survey.

For further information, please contact Mr. Lotfi Chahdi (819-997-1386).

Selon les données provisoires du premier trimestre de 1992, les trois premières paires de villes transfrontalières furent: Toronto-New York, Toronto-Tampa/St. Petersburg et Toronto-Los Angeles. Ces paires de villes ont rapporté des hausses de trafic de 6,3%, 25,6% et 51,0% respectivement par rapport au premier trimestre de 1991.

Au cours du premier trimestre de 1992, le nombre de passagers voyageant sur des services réguliers entre le Canada et les États-Unis s'est chiffré à 2.0 millions, une hausse de 7,6% par rapport à la même période de l'année précédente. Cette hausse a mis fin à une série de baisses trimestrielles consécutives débutée au premier trimestre de 1991.

Les fortes augmentations enregistrées à certaines paires de villes telles que Toronto-Tampa/St. Petersburg (25,6%) et Toronto-Orlando (127,0%) sont en partie attribuables à l'augmentation des services réguliers par American Airlines pour des villes en Floride. Une autre forte hausse observée à Toronto-Los Angeles (51,0%) est le résultat de l'arrivée de Alaska Airlines sur ce marché en octobre 1991.

En date du 1er janvier 1992, le transporteur régional et local Ontario Express a été ajouté en tant que participant à l'Enquête sur l'origine et la destination des passagers aériens.

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

TABLE 4.

Scheduled Transborder Traffic Carried by Canadian and American Carriers - 1988 to 1991

TABLEAU 4.

Trafic régulier transfrontalier transporté par les transporteurs canadiens et américains - 1988 à 1991

	Passengers		Total	Share	
	Canadian Carriers	American Carriers		Canadian Carriers	American Carriers
	Transporteurs canadiens	Transporteurs américains	Total	Transporteurs canadiens	Transporteurs américains
	No.-Nbre '000			%	
1988	3,697	6,843	10,540	35.1	64.9
1989	4,095	6,475	10,570	38.7	61.3
1990	4,214	7,185	11,399	37.0	63.0
1991	3,577	6,920	10,497	34.1	65.9

Table 6 provides transborder traffic carried by major scheduled and regional and local scheduled carriers. These data are not restricted to Canada - U.S. origin/destination traffic but include any itinerary which has a Canada - U.S. leg. As well, these data include traffic from regional and local carriers which do not report on the Revenue Passenger Origin and Destination Survey. Thus, in light of these two factors, the total traffic shown here will be greater than that found in Canada-USA O/D tables. For example, in 1991 the scheduled transborder traffic flow was 26% higher than scheduled Canada-USA O/D traffic.

Canadian carriers' share of this traffic increased from 35.1% in 1988 to 37.0% in 1990. The 38.7% share in 1989 was an anomaly for many reasons, inter alia: the strike at Eastern Airlines which began in March; Continental Express, Eastern Express, Pan Am Express and San Juan Airlines stopped serving Canada in late 1988 or early 1989. However, in 1991 the Canadian carriers share had dropped to 34.1%.

Regional and local scheduled services accounted for about 10% of the scheduled transborder traffic. The regional and local scheduled transborder traffic increased 50.4% between 1988 and 1990 but then declined by 17.3% between 1990 and 1991. In 1991, the Canadian carriers share of this type of service was 52%.

The major scheduled services' traffic was not split so evenly. In 1991, American carriers handled about 2/3 of this traffic. However, they accounted for an even greater proportion of the flights (and seats). As a result, Canadian carriers had a higher average load factor than American carriers. The 1991 average load factor for Canadian carriers was 17 percentage points higher than that of the American carriers.

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

Le tableau 6 présente le trafic transfrontalier transporté à bord des vols réguliers des lignes principales et des vols des transporteurs régionaux et locaux. Ces données ne sont pas restreintes au trafic ayant le Canada-États-Unis comme origine/destination, mais elles comprennent tout itinéraire qui englobe un segment Canada-États-Unis. En plus, ces données incluent le trafic de transporteurs régionaux et locaux qui ne participent pas à l'Enquête sur l'origine et la destination des passagers payants. Ainsi, considérant ces deux facteurs, le total du trafic représenté ici sera plus élevé que celui inscrit sur des tableaux d'origine et de destination Canada-États-Unis. Par exemple, en 1991 le volume de trafic régulier transfrontalier était 26% supérieur que le trafic d'origine et de destination Canada-États-Unis.

La portion de ce trafic transporté par des compagnies canadiennes est passée de 35,1% en 1988 à 37,0% en 1990. La portion de 38,7% obtenue en 1989 représente une anomalie pour plusieurs raisons, entre autres: la grève à la compagnie Eastern Airlines qui a débuté en mars; Continental Express, Eastern Express, Pan Am Express et San Juan Airlines qui ont cessé de desservir le Canada, soit à la fin de 1988 ou au début de 1989. En 1991, cependant, la portion des transporteurs canadiens a décliné pour s'établir à 34,1%.

Les services réguliers régionaux et locaux représentent 10% du trafic transfrontalier régulier. Le trafic régulier transfrontalier local et régional a augmenté de 50,4% de 1988 à 1990 pour ensuite décliner de 17,3% entre 1990 et 1991. En 1991, la portion des transporteurs canadiens pour ce genre de service était de 52%.

Le trafic régulier sur les lignes principales n'a pas été divisé si équitablement, les transporteurs américains fournissant les deux tiers en 1991. Par contre, ils ont aussi eu une plus grande proportion des vols (et des sièges), de sorte que le coefficient de remplissage des transporteurs canadiens est supérieur à celui de leurs homologues américains, et ce par une marge de 17%.

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

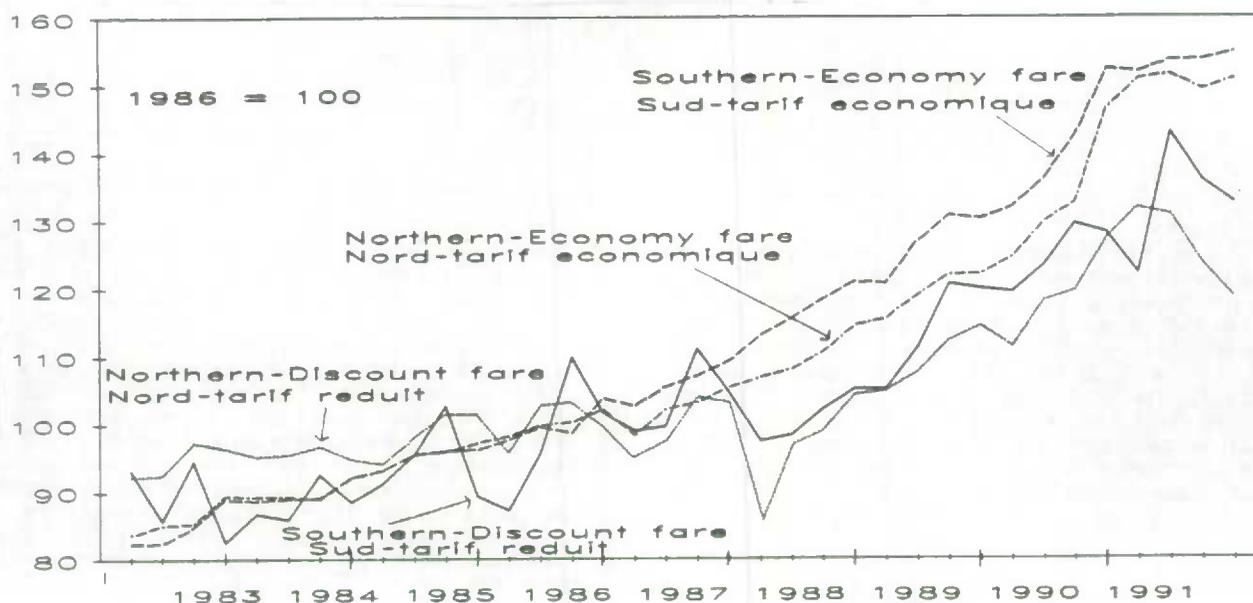
**An Overview of the Domestic and International Air Fare Indexes<sup>1</sup>, 1983-1991**

This analysis presents a composite picture of the quarterly trends in the price of travel on the domestic routes in the southern and northern sectors, as well as in the domestic and international sectors for the period 1983-1991.

Figure 1

**Air Fare Indexes for Northern and Southern Sectors, by Fare Type Group, 1983-1991**

Index - Indice



**Southern and Northern Sectors<sup>2</sup>**

The data presented in Figure 1 show that most of the impact of regulatory reform on domestic fares took place in the year 1988. In that year the air fare indexes for discounted fares in both the northern and southern sectors dropped well below the levels of the full economy fares.

Since 1988, all fare categories have been moving in parallel, rising at about the same rate. The economy fare index<sup>2</sup> in the southern sector increased by 29.8% from the third quarter 1988 to the same quarter in 1991. The economy fare index<sup>2</sup> in the northern sector rose by 35.1% over the same period. Also during this period, the discount fare index in the northern sector increased by 24.9% while the discount fare index in the southern sector rose by 32.9%.

As shown in this figure, the economy fare indexes for both sectors have shown a steady pattern of growth since 1983, while the discount fare indexes have shown a trend with much more variation, due largely to the mixed composition of this fare type group.

**Un aperçu général des indices des tarifs aériens<sup>1</sup> intérieurs et internationaux, 1983-1991**

L'analyse qui suit présente un tableau d'ensemble des tendances trimestrielles dans le prix des voyages sur les liaisons intérieures dans les secteurs sud et nord, ainsi que dans les secteurs intérieur et international pour la période 1983-1991.

Figure 1

**Indices des tarifs aériens pour les secteurs nord et sud, selon le groupe tarifaire, 1983-1991**

**Secteurs sud et nord<sup>2</sup>**

Les données présentées à la figure 1 montrent que l'effet de la réforme de la réglementation sur les tarifs intérieurs s'est fait davantage sentir au cours de l'année 1988. Au cours de cette année-là, les indices des tarifs aériens pour les tarifs réduits dans les secteurs nord et sud ont chuté bien en deça des niveaux des tarifs économiques.

Depuis 1988, toutes les catégories de tarifs ont convergé dans la même direction, en augmentant à peu près au même taux. L'indice des tarifs économiques<sup>2</sup> dans le secteur sud a augmenté de 29,8% du troisième trimestre de 1988 au même trimestre de 1991. L'indice des tarifs économiques<sup>2</sup> dans le secteur nord a augmenté de 35,1% pendant la même période. Également au cours de cette période, l'indice des tarifs réduits a augmenté de 24,9% dans le secteur nord alors qu'il a augmenté de 32,9% dans le secteur sud.

Tel qu'il est montré dans cette figure, les indices des tarifs économiques pour les deux secteurs ont suivi un profil de croissance soutenue depuis 1983, alors que les indices des tarifs réduits ont suivi une tendance plus variée due en grande partie à la composition mixte de ce groupe tarifaire.

Figure 2

Air Fare Indexes for Domestic and International Sectors, by Fare Type Group, 1983-1991

Index - Indice

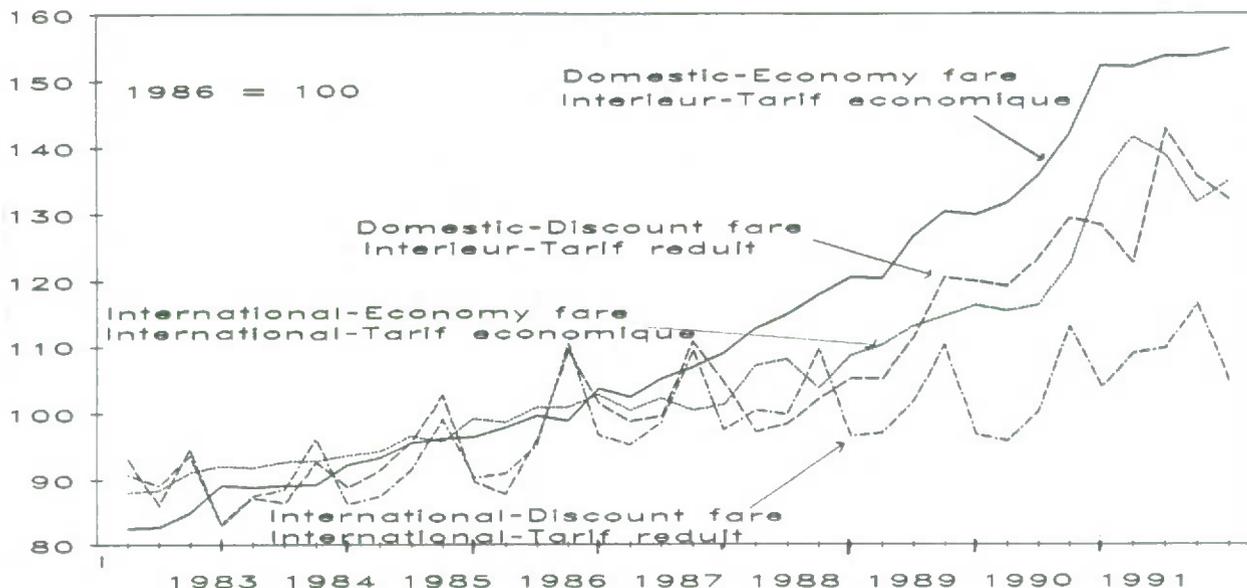


Figure 2

Indices des tarifs aériens pour les secteurs intérieur et international, selon le groupe tarifaire, 1983-1991

#### Domestic and International Sectors

Figure 2 shows the air fare index trends for the domestic and international sectors since 1983. As shown by this figure, the margin between domestic and international fares has increased sharply since 1988. The domestic sector economy-fare<sup>3</sup> index increased by 30.3% from the third quarter of 1988 to the third quarter of 1991. In this same period of time the international sector economy-fare index<sup>2</sup> rose by only 26.9%.

A stronger contrast is shown in the discount fares indexes. While the domestic discount fare index rose by 32.7% between the third quarter of 1988 and the same quarter of 1991, the international discount fare index rose by only 6.4% over this same period of time.

#### Notes

1. The methodology for the calculation of air indexes may be found in the January-March 1988 issue of the publication *Air Carrier Operations in Canada* (Catalogue no. 51-002) or may be obtained upon request from the Aviation Statistics Centre.
2. Northern sector refers to traffic within the region designated as "regulated" zone and between points in the "regulated" and "deregulated" zones. Southern sector comprises city-pairs within the "deregulated" zone.
3. Includes business class fares.

Additional information on fare basis statistics is 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.

For further information, please contact B. Snider (819-997-6176).

#### Secteurs intérieur et international

La figure 2 montre les tendances des indices des tarifs aériens pour les secteurs intérieur et international depuis 1983. Tel qu'il est montré dans cette figure, l'écart entre les tarifs intérieurs et internationaux s'est fortement accru depuis 1988. L'indice des tarifs économiques<sup>3</sup> du secteur intérieur a augmenté de 30,3% du troisième trimestre de 1988 au troisième trimestre de 1991. Au cours de cette période, l'indice des tarifs économiques<sup>2</sup> du secteur international a augmenté de seulement 26,9%.

On observe un écart encore plus important pour les indices des tarifs réduits. Pendant que l'indice des tarifs réduits du secteur intérieur a augmenté de 32,7% du troisième trimestre de 1988 au troisième trimestre de 1991, l'indice des tarifs réduits du secteur international a augmenté de seulement 6,4% au cours de cette même période.

#### Notes

1. La méthode pour le calcul des indices des tarifs aériens peut être trouvée dans l'édition de janvier-mars 1988 de la publication *Opérations des transporteurs aériens au Canada* (n° 51-002 au catalogue) ou peut être obtenue sur demande auprès du Centre des statistiques de l'aviation.
2. Le secteur nord se réfère aux services à l'intérieur de la région désignée comme "réglementée" ainsi que ceux entre la zone "réglementée" et la zone "libéralisée". Le secteur sud comprend les paires de villes à l'intérieur de la zone "libéralisée".
3. Comprend la classe affaires.

Des renseignements additionnels sur les statistiques sur la base tarifaire sont 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.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec B. Snider (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 contacting:

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

Gord Baldwin  
Chief  
Aviation Statistics Centre

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

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada © Minister of Industry, Science and Technology, 1992. 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 from Chief, Author Services, Publications Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

**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, communiquez avec:

David Dodds, Directeur  
Division des transports  
Statistique Canada  
12<sup>e</sup> 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

Gord Baldwin  
Chef  
Centre des statistiques de l'aviation

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

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada © Ministre de l'industrie, des Sciences et de la Technologie, 1992. 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 Chef, Services aux auteurs, Division des publications, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.