



Service Bulletin

Bulletin de service

Aviation

Aviation Statistics Centre

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

Vol. 24, No. 7

HIGHLIGHTS

- o In April 1992, after decreases in March, all major indicators showed increases in traffic relative to April of 1991.
- Available on CANSIM: Matrix 385
- o Again in 1991, the top three transborder city-pairs were: Toronto-New York, Montréal-New York and Toronto-Chicago. These city-pairs reported a decrease in traffic of 14%, 11% and 7% respectively from 1990.
- o In July 1991, total movements at the Transport Canada towered airports decreased by 10% from July 1990.
- o During the fourth quarter of 1991, for short-haul trips, the average discounts offered on economy fares varied between 29% for Montréal and 54% for Winnipeg. For long-haul trips, discounting in the major cities ranged from 40% for Montréal to 55% for Saskatoon.

Recent Release

- o Air Carrier Operations in Canada, July-September 1991 (Catalogue No. 51-002).

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in July 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.

Centre des statistiques de l'aviation

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. 24, N° 7

FAITS SAILLANTS

- o En avril 1992, après avoir enregistré des diminutions en mars, tous les indicateurs majeurs ont indiqué des augmentations de trafic par rapport au mois d'avril 1991.
 Disponible sur CANSIM: Matrice 385
- o Encore une fois en 1991, les trois plus importantes paires de villes transfrontalières furent: Toronto-New York, Montréal-New York et Toronto-Chicago. Ces paires de villes ont déclaré des baisses de trafic de 14%, 11% et 7% respectivement par rapport à 1990.
- o En juillet 1991, les aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une baisse de 10% des mouvements totaux par rapport au mois de juillet 1990.
- o Au cours du quatrième trimestre de 1991, pour les vols court-courriers, les réductions moyennes offertes sur les tarifs économiques se sont échelonnées entre 29% pour Montréal et 54% pour Winnipeg. Pour les vols long-courriers, les rabais dans les principales villes ont oscillé entre 40% pour Montréal et 55% pour Saskatoon.

Mise en circulation récente

- o Opérations des transporteurs aériens au Canada, juillet-septembre 1991 (n° 51-002 au catalogue).

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, juillet 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, April 1992, (Preliminary Data)

TABLEAU 1.

Statistiques sur les opérations des principaux trans-
porteurs aériens canadiens, niveau I, avril 1992 (données
provisoires)

OPERATIONAL STATISTICS	April	Change	Year-to-Date	Change	STATISTIQUES D'EXPLOITATION
	1992	1992/1991	1992	Year-to-Date	
	Avril	Variation	Cumulatif	Variation cumulative	
	'000	%	'000	%	
Scheduled and Charter Services					Services réguliers et d'affrètement
Passengers - Scheduled					Passagers - Réguliers
- Domestic	1,117	7.3	4,010	-0.6	- Intérieur
- International	489	7.5	1,988	7.6	- International
- Total	1,606	7.4	5,998	2.0	- Total
Passengers - Charter	147	15.7	792	13.5	Passagers - Affrètements
Passengers - Total	1,753	8.0	6,790	3.2	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Scheduled - Domestic	1 470 396	9.1	5 407 725	5.8	Réguliers - Intérieur
- International	1 754 239	12.4	6,609 867	1.7	- International
- Total	3 224 635	10.9	12 017 592	3.5	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Charter	315 756	9.6	1 779 176	7.8	Affrètements
Passenger-kilometres - Total	3 540 392	10.8	13 796 769	4.1	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	5 001 757	1.8	19 274 420	-1.8	- Réguliers
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Charter	401 729	6.5	2 173 402	4.9	- Affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Total	5 403 487	2.1	21 447 822	-1.2	- Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Scheduled %	64.5	...	62.3	...	Réguliers %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	78.6	...	81.9	...	Affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	65.5	...	64.3	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Scheduled	99 335	-3.6	393 920	-5.8	Réguliers
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Charter	724	6.0	2 559	8.7	Affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Total	100 059	-3.4	396 480	-5.7	Total
Hours Flown	65	4.8	258	2.0	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	249 884	-1.3	999 877	-5.3	Consommation de carburant à turbomoteurs - litres

Available On CANSIM: Matrix 385

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

In April 1992, after decreases in March, all major
indicators showed increases in traffic relative to April
of 1991. Total passenger-kilometres are still 11% below
the level reported in April of 1990 however.

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

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

Les transporteurs de niveau I comprennent Air Canada, les
Lignes Aériennes Canadien International limitée, AirBC et
Time Air.

En avril 1992, après avoir enregistré des diminutions en
mars, tous les indicateurs majeurs ont indiqué des
augmentations de trafic par rapport au mois d'avril 1991.
Néanmoins, le total des passagers-kilomètres était encore
11% inférieur au niveau d'avril 1990.

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

TABLE 2.

Scheduled Transborder Air Passenger Origin and Destination Statistics, Passengers - Fourth Quarter and Annual 1991
(Preliminary Data)

Rank 1991	City-Pair Paire de villes	Fourth Quarter 1990 Quatrième trimestre	Fourth Quarter 1991 Quatrième trimestre	Annual 1990 Annuel	Annual 1991 Annuel	Change Annual 1991/1990 Variation annuelle
No.-Nbre						%
1	Toronto - New York	204,640	182,280	838,640	722,520	-13.8
2	Montréal - New York	98,880	94,640	381,940	341,760	-10.5
3	Toronto - Chicago	74,950	73,830	320,550	298,440	-6.9
4	Toronto - Los Angeles	59,090	66,170	260,050	242,240	-6.8
5	Toronto - Boston	62,780	61,890	264,260	235,990	-10.7
6	Toronto - Miami	61,050	60,330	213,730	227,940	6.6
7	Vancouver - Los Angeles	49,580	57,450	251,720	225,780	-10.3
8	Toronto - Tampa/St. Petersburg	58,020	56,780	214,780	193,150	-10.1
9	Montréal - Miami	57,060	49,650	182,280	171,780	-5.8
10	Toronto - San Francisco	40,160	41,380	184,020	180,510	-1.9
11	Vancouver - San Francisco	35,780	39,080	158,240	169,150	6.9
12	Vancouver - Hawaii	31,440	34,290	103,790	110,850	6.8
13	Calgary - Los Angeles	29,630	31,020	131,400	117,470	-10.6
14	Toronto - Philadelphia	26,160	24,350	103,590	90,310	-12.8
15	Montréal - Chicago	31,010	22,950	69,290	95,850	38.3
16	Montréal - Los Angeles	29,270	21,880	88,820	87,830	-1.1
17	Montréal - Boston	26,670	21,250	114,430	92,320	-19.3
18	Toronto - Detroit	18,470	20,880	75,830	68,850	-9.2
19	Montréal - Ft. Lauderdale	29,710	20,860	85,580	69,510	-18.8
20	Montréal - Tampa/St. Petersburg	24,630	20,300	83,310	71,170	-14.6
21	Toronto - Dallas/Ft. Worth	19,640	19,140	86,070	81,540	-5.3
22	Toronto - Washington/Baltimore	27,150	18,990	115,170	78,870	-31.5
23	Toronto - Atlanta	15,900	18,420	72,340	65,090	-10.0
24	Toronto - Cleveland	18,130	17,810	76,420	64,850	-15.1
25	Edmonton - Los Angeles	14,660	16,910	68,070	59,270	-12.9
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,144,460	1,092,530	4,544,320	4,163,040	-8.4
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		2,236,890	2,119,410	9,090,720	8,340,100	-8.3

Again in 1991, the top three transborder city-pairs were: Toronto-New York, Montréal-New York and Toronto-Chicago. These city-pairs reported a decrease in traffic of 13.8%, 10.5% and 6.9% respectively from 1990.

Preliminary 1991 data for scheduled transborder air passenger origin and destination indicated that 8.3 million passengers travelled between Canada and the United States, down 8.3% compared to 1990. This was the first annual decrease since 1987. Overall, declines were recorded for each quarter of 1991 compared to the same periods in 1990.

Most transborder markets (21 out of 25) recorded decreases, varying from 1.1% for Montréal-Los Angeles to 31.5% for Toronto-Washington/Baltimore. The largest increase (38.3%), recorded for Montréal-Chicago, was largely attributed to an increased level of passengers reported by American Airlines for this city-pair.

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

TABLEAU 2.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols réguliers, trafic transfrontalier, passagers - Quatrième trimestre et annuel 1991 (données provisoires)

Rank Rang	City-Pair Paire de villes	Fourth Quarter 1990 Quatrième trimestre	Fourth Quarter 1991 Quatrième trimestre	Annual 1990 Annuel	Annual 1991 Annuel	Change Annual 1991/1990 Variation annuelle
No.-Nbre						
						%
1	Toronto - New York	204,640	182,280	838,640	722,520	-13.8
2	Montréal - New York	98,880	94,640	381,940	341,760	-10.5
3	Toronto - Chicago	74,950	73,830	320,550	298,440	-6.9
4	Toronto - Los Angeles	59,090	66,170	260,050	242,240	-6.8
5	Toronto - Boston	62,780	61,890	264,260	235,990	-10.7
6	Toronto - Miami	61,050	60,330	213,730	227,940	6.6
7	Vancouver - Los Angeles	49,580	57,450	251,720	225,780	-10.3
8	Toronto - Tampa/St. Petersburg	58,020	56,780	214,780	193,150	-10.1
9	Montréal - Miami	57,060	49,650	182,280	171,780	-5.8
10	Toronto - San Francisco	40,160	41,380	184,020	180,510	-1.9
11	Vancouver - San Francisco	35,780	39,080	158,240	169,150	6.9
12	Vancouver - Hawaii	31,440	34,290	103,790	110,850	6.8
13	Calgary - Los Angeles	29,630	31,020	131,400	117,470	-10.6
14	Toronto - Philadelphia	26,160	24,350	103,590	90,310	-12.8
15	Montréal - Chicago	31,010	22,950	69,290	95,850	38.3
16	Montréal - Los Angeles	29,270	21,880	88,820	87,830	-1.1
17	Montréal - Boston	26,670	21,250	114,430	92,320	-19.3
18	Toronto - Detroit	18,470	20,880	75,830	68,850	-9.2
19	Montréal - Ft. Lauderdale	29,710	20,860	85,580	69,510	-18.8
20	Montréal - Tampa/St. Petersburg	24,630	20,300	83,310	71,170	-14.6
21	Toronto - Dallas/Ft. Worth	19,640	19,140	86,070	81,540	-5.3
22	Toronto - Washington/Baltimore	27,150	18,990	115,170	78,870	-31.5
23	Toronto - Atlanta	15,900	18,420	72,340	65,090	-10.0
24	Toronto - Cleveland	18,130	17,810	76,420	64,850	-15.1
25	Edmonton - Los Angeles	14,660	16,910	68,070	59,270	-12.9
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,144,460	1,092,530	4,544,320	4,163,040	-8.4
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		2,236,890	2,119,410	9,090,720	8,340,100	-8.3

Encore une fois en 1991, les trois plus importantes paires de villes transfrontalières furent: Toronto-New York, Montréal-New York et Toronto-Chicago. Ces paires de ces paires de villes ont déclaré des baisses de trafic de 13.8%, 10.5% et 6.9% respectivement par rapport à 1990.

Les données provisoires sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols réguliers transfrontaliers indiquent que 8.3 millions de passagers ont voyagé entre le Canada et les États-Unis en 1991, une baisse de 8.3% comparé à 1990. Ceci représente la première baisse annuelle depuis celle enregistrée en 1987. Au niveau de l'ensemble, pour chacun des trimestres de 1991 comparé au même trimestre de 1990, des baisses furent enregistrées.

La plupart des 25 principales paires de villes transfrontalières (21 sur 25) ont déclaré des baisses s'échelonnant de 1.1% pour Montréal-Los Angeles à 31.5% pour Toronto-Washington/Baltimore. La plus forte hausse (38.3%), enregistrée pour le marché de Montréal-Chicago, est en grande partie attribuable à l'augmentation du nombre de passagers rapportés par American Airlines pour cette paire de villes.

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

TABLE 3.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports, July 1991

TABLEAU 3.

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada, juillet 1991

Rank	Airports - Transport Canada Towers	July 1991	Change July 1991/1990 Variation	Year-to-date	Change Year-to-date 1991/1990 Variation cumulative
				Juillet	
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Juillet	%	%	
1	Lester B. Pearson International	28,222	-9.7	188,489	-10.1
2	Vancouver Int'l. BC-CB	28,125	-10.9	167,898	-8.9
3	Boundary Bay BC-CB	25,798	30.0	144,375	14.4
4	St. Hubert QUE-QUÉ	21,900	-16.0	120,691	-16.4
5	Victoria Int'l. BC-CB	21,016	-8.6	114,476	-10.9
6	St. Honoré QUE-QUÉ	18,460	-10.0	52,371	-11.8
7	Montréal Int'l. QUE-QUÉ	17,755	-5.5	115,109	-10.1
8	Calgary Int'l ALTA-ALB	17,661	-4.3	123,077	-4.7
9	Toronto Buttonville ONT	16,179	-29.4	100,674	-26.4
10	Québec QUE-QUÉ	15,268	-3.7	85,722	-3.9
11	Abbotsford BC-CB	14,171	31.1	105,472	8.0
12	Ottawa Int'l. ONT	14,081	-16.5	97,756	-11.7
13	St. Andrews MAN	13,597	-22.9	71,438	-20.9
14	Toronto Island ONT	13,571	0.6	67,918	-6.4
15	Pitt Meadows BC-CB	13,235	-16.2	67,816	-12.1
16	Springbank ALTA-ALB	12,460	7.6	87,455	8.6
17	Winnipeg MAN	12,426	-11.4	82,170	-12.7
18	Edmonton Mun. ALTA-ALB	12,232	-2.9	74,656	-10.2
19	Halifax Int'l. NS-NÉ	11,188	-0.4	64,522	-10.7
20	London ONT	11,014	-25.2	64,526	-11.5
21	Sudbury ONT	10,260	7.5	69,898	43.9
22	Villeneuve ALTA-ALB	10,256	3.5	56,928	-11.7
23	Hamilton City ONT	10,131	-6.2	70,263	-6.1
24	Langley BC-CB	10,006	-27.7	56,016	-21.1
25	Windsor ONT	8,955	55.4	44,419	11.8
Total - above airports / Aéroports ci-dessus		387,967	-6.9	2,294,135	-7.7
Total - Transport Canada Towers / Total - Tours de Transports Canada		555,433	-9.8	3,314,901	-9.5

In July 1991, total movements at the 56 Transport Canada towered airports decreased by 9.8% from July 1990. Itinerant movements decreased by 7.4% to 345,243 while local movements decreased by 13.5% to 210,190 compared to the same month last year.

In the first seven months of 1991, total movements at all Transport Canada towered airports decreased by 9.5 over the same period last year. Itinerant movements decreased by 8.1% to 2,060,330 while local movements decreased by 11.8% to 1,254,571.

The largest percentage increase in July was 55.4% at Windsor, Ont. The largest decrease was 52.8% at Val D'or QUE.

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

En juillet 1991, les 56 aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une baisse de 9.8% des mouvements totaux par rapport au mois de juillet 1990. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 345,243, soit une diminution de 7.4%, alors que les mouvements locaux ont diminué de 13.5% par rapport au mois de juillet 1990 pour atteindre 210,190.

Au cours des sept premiers mois de 1991, les mouvements totaux aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont diminué de 9.5% par rapport à la même période en 1990. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 2,060,330, soit une diminution de 8.1%, alors que le nombre de mouvements locaux a connu une diminution de 11.8% pour s'établir à 1,254,571.

En juillet, l'augmentation en pourcentage la plus importante a été enregistrée à Windsor Ont., soit 55.4%. La plus forte diminution a été enregistrée à Val D'or Qué., soit 52.8%.

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

SPECIAL ARTICLE

Evolution of Air Fares for the top ten Canadian cities¹, Fourth Quarter of 1988-1991

This study presents a composite picture of the pattern of discount fare utilization for selected Canadian cities for the fourth quarter of the years 1988 to 1991. This study also explores the air fares paid by the passengers travelling on Level I air carriers² in the major Canadian cities.

In this study, we will try to answer the following questions:

- At the city level, what has been the trend in the use of discount fares?
- Which cities experienced the largest fluctuations?
- What has been the trend in air fares over the study period?
- Which factors influenced the evolution of air fares?

On January 1, 1988, an economic regulatory reform in the air transport industry took place in Canada. The impact of this new reform has been the widespread use of discount fares. Indeed, for short-haul services, the use of discount fares increased in all cities in 1988, while for long-haul services, only Saskatoon posted a slight decrease in the use of discount fares (see Table 4). It should be noted that in 1988, while competition was particularly intense, the airlines used more price discounting in an attempt to acquire a larger market share.

However, in 1989, still during the fourth quarter, all major cities posted declines in discount fare utilization, with the exception of Halifax, where a slight increase of 1.3 percentage point was registered for short-haul services. For long-haul services, only Regina and Saskatoon registered slight increases of 2.9 percentage points and 0.3 percentage point, respectively.

In 1990, the situation seemed to recover as for both short-haul and long-haul services, seven of the ten cities³ posted increases in discount fare utilization. These increases are largely explained by the following factors:

- Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. continued to offer discount fares on their scheduled flights to avoid losing their market share; and,
- the intense competition in the Toronto - Ottawa - Montréal corridor resulted in an increase of seat sales.

In 1991, the upward growth in the use of discount fares continued in most of the Canadian cities. In order to stimulate sagging demand largely brought on by the Gulf War, the difficult economic situation and increased taxation, the air carriers preferred to offer numerous seat sales rather than to operate flights with too many empty seats. Furthermore, to preserve their market share on routes also operated by smaller independent or charter carriers, major Canadian carriers offered a wide selection of low-price fares to Canadian travellers.

ÉTUDE SPÉCIALE

Evolution des tarifs aériens au niveau des dix principales villes canadiennes¹, Quatrième trimestre de 1988-1991

L'exposé qui suit présente une vue d'ensemble du schéma de l'utilisation des tarifs aériens réduits pour des villes canadiennes choisies au cours du quatrième trimestre des années 1988 à 1991. Cette étude traite également des tarifs aériens payés par les passagers des transporteurs de niveau I² dans les principales villes canadiennes.

Dans cette étude, nous tenterons de répondre aux questions suivantes:

- Au niveau des villes choisies, est-ce que l'utilisation des tarifs réduits a connu les mêmes tendances?
- Quelles villes ont enregistré les plus fortes variations?
- Quelle a été la tendance des tarifs aériens pour la période sous-étude?
- Quels facteurs ont influencé l'évolution des tarifs aériens?

Le 1^{er} janvier 1988, entrait en vigueur la réforme de la réglementation économique dans l'industrie canadienne du transport aérien. Cette nouvelle réforme a eu une incidence considérable sur l'essor qu'a connu les tarifs réduits. En effet, pour les services court-courriers, l'utilisation des tarifs réduits s'est accrue dans toutes les villes en 1988, alors que pour les services long-courriers, il n'y a qu'à Saskatoon que l'utilisation des tarifs réduits a présenté une légère baisse (voir tableau 4). Il faut mentionner qu'en 1988, face à une intense concurrence, les compagnies aériennes ont dû offrir plus de tarifs réduits afin de pouvoir s'approprier une plus grande part du marché.

Cependant, en 1989, toujours lors du quatrième trimestre, l'utilisation des tarifs réduits a connu des baisses dans toutes les principales villes sauf à Halifax où une légère augmentation de 1.3 point de pourcentage a été enregistrée pour les services court-courriers. En ce qui a trait aux services long-courriers, seulement Regina et Saskatoon ont enregistré de légères augmentations, soit 2.9 points de pourcentage et 0.3 point de pourcentage, respectivement.

En 1990, la situation a semblé se rétablir puisque pour les services court-courriers et long-courriers, sept villes sur dix³ ont enregistré des hausses quant à l'utilisation des tarifs réduits. Ces augmentations s'expliquent en grande partie par les faits suivants:

- afin d'éviter de perdre leur part de marché, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont continué d'offrir des tarifs réduits sur leurs vols réguliers; et,
- la forte concurrence dans le couloir Toronto - Ottawa - Montréal ont entraîné une augmentation des soldes de places.

En 1991, la tendance à la hausse dans l'utilisation des tarifs réduits s'est poursuivie dans la majorité des villes canadiennes. Afin de stimuler une demande fléchissante causée en grande partie par la guerre du Golfe, une conjoncture économique difficile et la hausse des taxes, les compagnies aériennes ont préféré offrir de nombreuses ventes de sièges plutôt que d'avoir des vols avec un trop grand nombre de sièges vides. De plus, afin de préserver leur part de marché sur des liaisons également desservies par de plus petits transporteurs indépendants ou par des transporteurs d'affrètement, les principaux transporteurs canadiens ont offert une vaste sélection de tarifs à rabais aux voyageurs canadiens.

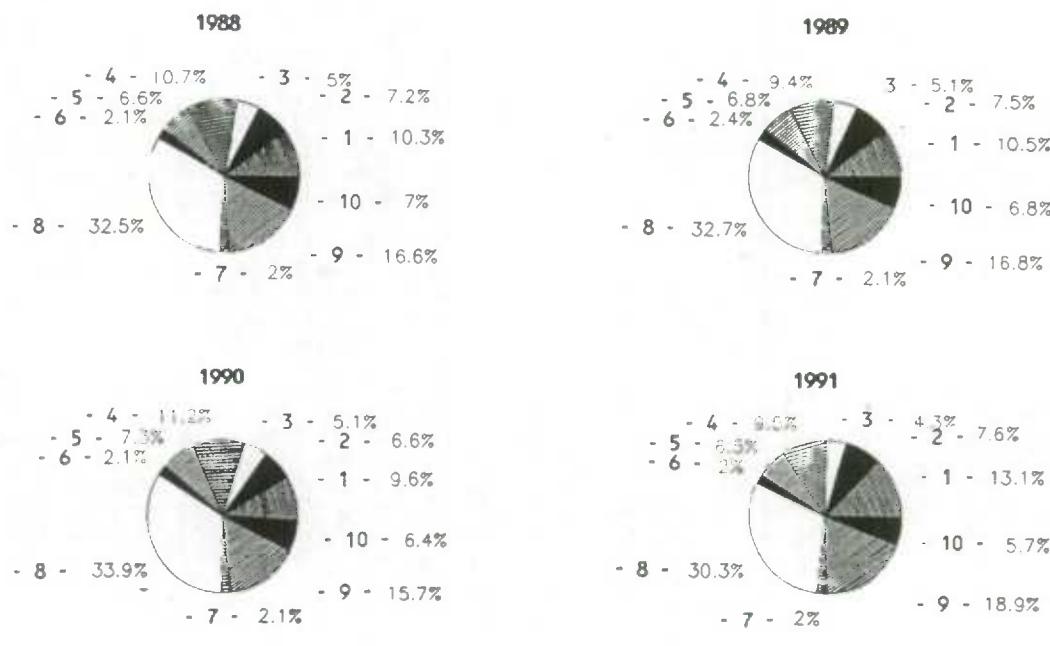
The use of economy fares seems to follow a general trend which is: when the use of discount fares decreases, the use of economy fares increases. This relationship was observed throughout the study period. So, it would seem that when the offer of discount fares decreases, travellers choose the economy class rather than the business class, where fares are higher.

During the fourth quarter of 1988, 88.0% of all passengers who flew on discount fares in Canada enplaned in one of the top ten cities. This percentage rose to 90.1% in 1989 and to 92.0% in 1990 while in 1991, the major cities accounted for 88.3% of discounted passengers.

As evidenced by Figure 1, the market shares in discount carriage for the ten major cities did not experience strong fluctuations. Since 1988, Toronto dominated by far the other cities with regard to the use of discount fares; its market share always exceeded 30.0%. The second rank held by Vancouver during these four years did not experience strong fluctuations, its share ranging from 15.7% in 1990 to 18.9% in 1991. In 1988 and 1990, Montréal ranked third with market shares of 10.7% (1988) and 11.2% (1990). During the fourth quarter of 1989 and 1991, Calgary ranked third with shares of 10.5% in 1989 and 13.1% in 1991.

Figure 1

Discount Fare Traffic, Market Share by City - Fourth Quarter 1988-1991



1 - Calgary

3 - Halifax

5 - Ottawa

7 - Saskatoon

9 - Vancouver

2 - Edmonton

4 - Montréal

6 - Regina

8 - Toronto

10 - Winnipeg

L'utilisation des tarifs économiques semble suivre une tendance générale laquelle est: lorsque l'utilisation des tarifs réduits diminue, l'utilisation des tarifs économiques augmente. Cette relation est observée pour toute la période sous-étude. Ainsi, il semblerait que lorsqu'il y a moins d'offre de tarif réduit, les voyageurs optent pour la classe économique plutôt que pour la classe affaires où les tarifs sont plus élevés.

Lors du quatrième trimestre de 1988, 88.0% de tous les passagers qui ont voyagé à prix réduit au Canada ont embarqué dans une des dix principales villes. Ce pourcentage s'est élevé à 90.1% en 1989 et à 92.0% en 1990, alors qu'en 1991, les principales villes représentaient 88.3% du trafic de passagers qui a voyagé à prix réduit.

Tel qu'il est montré à la figure 1, les parts de marché des dix principales villes quant à l'utilisation des tarifs réduits, n'ont pas connu de fortes variations. Depuis 1988, Toronto domine et de loin les autres villes pour ce qui est de l'utilisation des tarifs réduits; sa part de marché a toujours excédé 30.0%. La deuxième place a aussi connu très peu de variation, puisqu'au cours de ces quatre années c'est toujours Vancouver qui l'a occupée avec des parts de marché variant entre 15.7% en 1990 et 18.9% en 1991. En 1988 et 1990, Montréal s'est classée en troisième position avec des parts de marché de 10.7% (1988) et 11.2% (1990). Lors du quatrième trimestre de 1989 et de 1991, la troisième position fut occupée par Calgary qui a obtenu un pourcentage de 10.5% en 1989 et 13.1% en 1991.

Figure 1

Trafic des tarifs réduits, parts du marché selon la ville - Quatrième trimestre 1988-1991

As we have seen previously, most of the selected cities posted increases in the use of discount fares since 1988, except for 1989 where airlines offered less low-price fares.

However, what promoted such a growth in the use of discount fares? We notice that, despite the fences on discount fares, such as: advanced booking, impossibility to change flights or carriers, inability to cancel reservations (without penalty) and minimum or maximum stay, discount fares seem nevertheless to gain travellers' favour. The most interesting factor regarding discount fares for the consumer is, without any doubt, the percentage of discount off the economy fares (see Figure 2). This percentage of discount has grown continuously since 1988, with the exception of 1989. One factor that can explain this decrease is that in 1989, Wardair faced financial difficulties and consequently, offered less flights. With less competition, the airlines offered fewer discounts.

Also, as can be seen in Figure 2, we notice that distance influences the percentage of discount off the economy class fares offered by an airline. Indeed, for most of the selected cities, the passengers travelling on long distances benefitted from better discounting than those travelling on short distances. For example, consider the year 1991. The discount off the economy class fares for short-haul services ranged from 29.4% for Montréal to 54.4% for Winnipeg. For long-haul services, discounting ranged from 40.0% for Montréal to 54.5% for Saskatoon.

However, if the discount off the economy fares increased, it should be noted that the air fares also increased (see Table 5). Thus, on a year-to-year basis, always on the fourth quarter, the passengers who enplaned in the different selected cities did not necessarily pay cheaper fares.

In 1989, most air fares increased substantially in most of the cities under study. Several factors can explain these increases. Airlines moved to recover from the costly price competition of 1988. Furthermore, Air Canada regained the market share it lost during the December 1987 strike and PWA Corporation took over Wardair, which also affected the prices. Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. also increased their fares as they faced new pressures to improve their profitability in view of the approaching deliveries of new aircraft. Thus, during the fourth quarter, for short-haul services, Montréal registered the most substantial increase, the average fare (all fares) going from \$109 in 1988 to \$123 in 1989. For long-haul services, Calgary registered the most substantial increase (19.0%), the average fare going from \$219 in 1988 to \$261 in 1989.

In 1990, the most notable source of price increase was buoyant economy class fares. The increases of all fares varied from 3.8% in Ottawa to 19.4% in Winnipeg for short-haul services, while for long-haul services, the fluctuations registered varied between 6.3% in Regina and 15.6% in Montréal. These increases were explained by the following factors: escalating fuel prices and pressing financial requirements of multi-billion dollar fleet renewal programs.

L'utilisation des tarifs réduits a connu comme nous l'avons vu précédemment, des augmentations dans la plupart des villes choisies depuis 1988, sauf pour 1989 où les offres de rabais étaient moins nombreuses.

Toutefois, qu'est-ce qui favorise tant l'accroissement de l'utilisation des tarifs réduits? Nous constatons que, malgré les restrictions qui accompagnent les offres de rabais, telles que: les réservations à l'avance, l'impossibilité de changer de vols ou de transporteurs, l'incapacité d'annuler des réservations (sans pénalité) et la durée imposée du séjour, les tarifs réduits semblent tout de même gagner la faveur des voyageurs. Le facteur le plus intéressant concernant les tarifs réduits pour le consommateur est, sans aucun doute, le pourcentage de rabais qu'ils représentent face aux tarifs économiques (voir figure 2). Ce pourcentage de rabais n'a cessé de s'accroître depuis 1988, sauf pour l'année 1989. Un des facteurs pouvant expliquer cette baisse est qu'en 1989, Wardair a rencontré des difficultés financières et a ainsi dû offrir moins de vols. La concurrence étant moindre, les compagnies aériennes ont offert moins de rabais.

Aussi, tel qu'il est montré à la figure 2, nous constatons que la distance a une influence sur les pourcentages de rabais qu'offrent une compagnie aérienne face aux tarifs de la classe économique. En effet, pour la majorité des villes choisies, les passagers voyageant sur de longue distance bénéficient de pourcentage de rabais plus intéressant que ceux voyageant sur de courte distance. Prenons, par exemple, l'année 1991. Les pourcentages de rabais offerts sur les tarifs de la classe économique pour les services court-courriers se sont échelonnés entre 29.4% pour Montréal et 54.4% pour Winnipeg. Pour les services long-courriers, des rabais de l'ordre de 40.0% pour Montréal à 54.5% pour Saskatoon furent observés.

Cependant, même si le pourcentage de rabais par rapport aux tarifs de la classe économique a augmenté, on doit ajouter que les tarifs aériens ont également augmenté (voir tableau 5). Ainsi, sur la base d'une année à l'autre, toujours lors du quatrième trimestre, les passagers qui ont embarqué dans les différentes villes choisies n'ont pas nécessairement payé des tarifs moins chers.

En 1989, la plupart des tarifs aériens ont fortement augmenté dans la majorité des villes sous-étude. Plusieurs facteurs peuvent expliquer ces augmentations. Les compagnies aériennes ont tenté de rétablir leur situation après les coûteuses guerres de prix de 1988. De plus, la compagnie Air Canada a réussi à reprendre la part du marché qu'elle avait perdue pendant la grève de décembre 1987 et la Société PWA a fait l'acquisition de Wardair, ce qui a également influé sur les prix. Aussi, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont haussé leurs tarifs, faisant face à de nouvelles pressions pour améliorer leur rentabilité, compte tenu de la livraison prochaine de nouveaux appareils. Ainsi, la principale augmentation enregistrée lors du quatrième trimestre pour les services court-courriers appartient à Montréal dont le tarif moyen (tous les tarifs) est passé de \$109 en 1988 à \$123 en 1989. Pour les services long-courriers, c'est Calgary qui a obtenu la plus forte hausse (19.0%), le tarif moyen passant de \$219 en 1988 à \$261 en 1989.

En 1990, la progression des tarifs aériens s'explique par la forte augmentation des tarifs de la classe économique. Les augmentations pour l'ensemble des tarifs ont varié de 3.8% à Ottawa à 19.4% à Winnipeg pour les services court-courriers, tandis que pour les services long-courriers les variations enregistrées se sont échelonnées entre 6.3% à Regina et 15.6% à Montréal. Ces augmentations s'expliquent par les facteurs suivants: la hausse des prix du carburant et les besoins financiers pressants de programmes de renouvellement des flottes qui se chiffraient par milliards de dollars.

Figure 2

Discount Off Economy Fare, by City - Fourth Quarter 1988-1991

Short Haul (< 800 km) - Court-courrier (< 800 km)

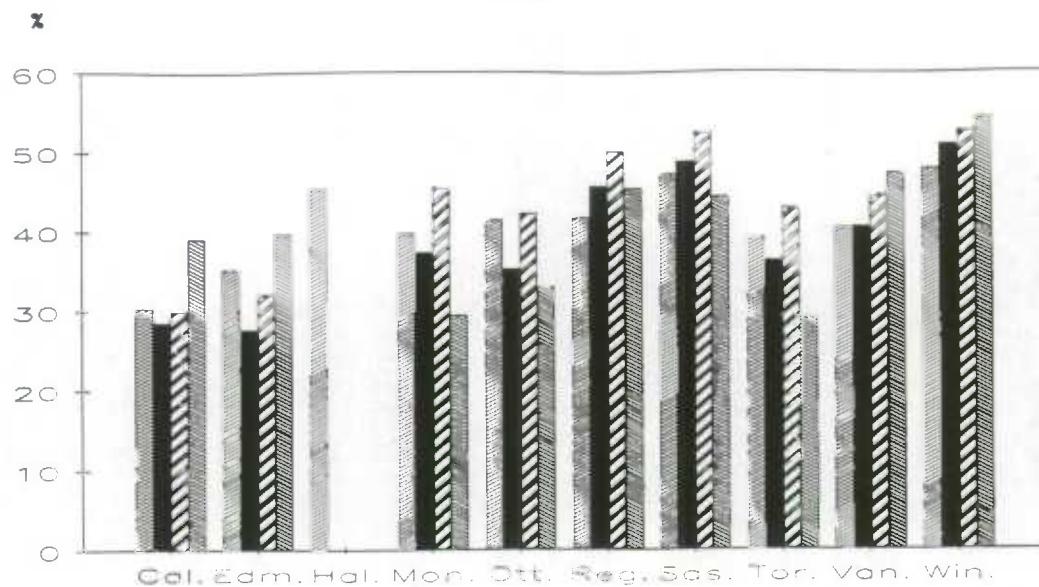
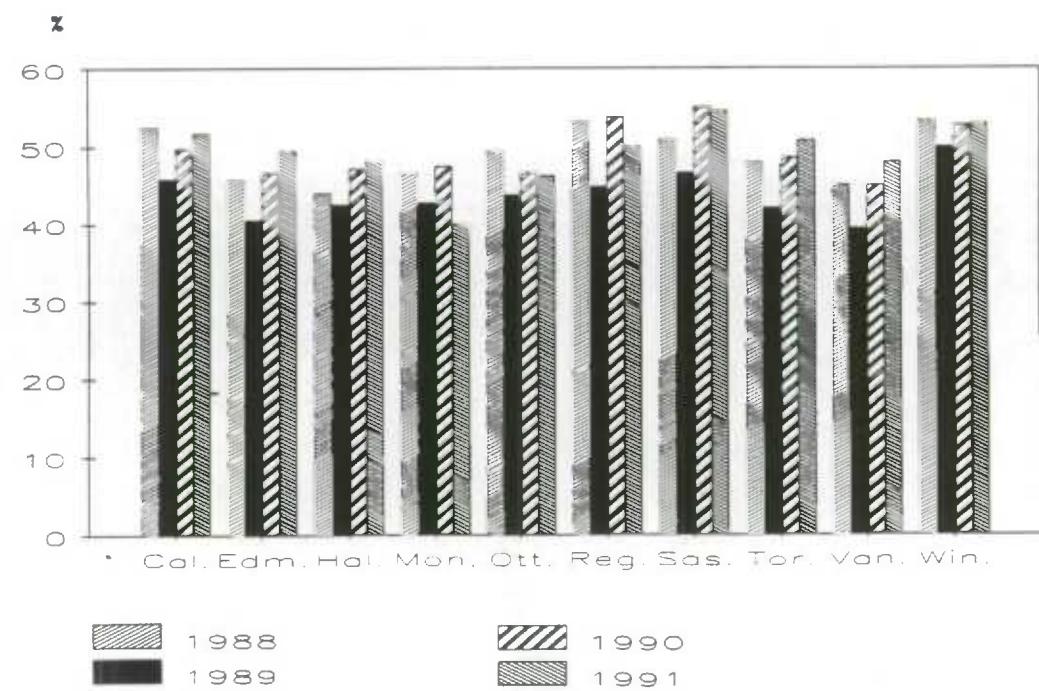


Figure 2

Rabais par rapport au tarif économique, par ville - Quatrième trimestre 1988-1991

(Long-Haul (\geq 800 km)) - Long-courrier (\geq 800 km)



During the fourth quarter of 1991, the average air fares (all fares) decreased in most of the cities under study. The price decreases were largely driven by the introduction of two new Level I air carriers: AirBC (a regional affiliate for Air Canada) and Time Air (a regional affiliate for Canadian Airlines International Ltd.). These carriers operated, to a large extent, short-haul routes, where the average fares are lower. The decreases ranged from -8.5% for Regina to -26.5% for Vancouver for short-haul services. For long-haul services, the decreases ranged from -4.3% for Montréal to -8.9% for Vancouver.

Notes

1. Based on the number of total enplaned passengers on domestic scheduled services during the first quarter of the years 1988 to 1991.
2. For the years 1988 and 1989, the Level I air carriers consisted of Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. (CAIL) and Wardair. In 1990, the Level I air carriers were only Air Canada and CAIL while in 1991, in addition to these two carriers, AirBC and Time Air were also considered as Level I air carriers.
3. In 1990, due to the confidentiality of data, the results for Halifax for short-haul trips cannot be disclosed.

A measure of the estimate's reliability is provided by its associated coefficient of variation (CV). Estimates with a coefficient of less than 10 can be generally considered to be reliable from a sampling point of view. The estimates marked with an asterik "*" have a coefficient of variation between 10 and 25 and should be used with caution. The estimates with a coefficient of variation greater than 25 cannot be released and are shown with a double asterik "****".

The symbol "..." indicates: figures not appropriate or not applicable and the symbol "x", indicates: confidential to meet secrecy requirements of the Statistics Act.

Additional information on fare basis statistics will be included in the quarterly publication *Air Carrier Operations in Canada*, Catalogue No. 51-002. The fourth quarter 1991 issue of this publication should be released in August 1992. For further information, please contact L. Di Piétre (819-997-6176).

Lors du quatrième trimestre de 1991, on constate que les tarifs aériens moyens (tous les tarifs) ont diminué dans la plupart des villes sous-étude. Les réductions de prix ont été causées en grande partie par la présence de deux nouveaux transporteurs de niveau I: AirBC (un affilié régional pour Air Canada) et Time Air (un affilié régional pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée). Ces transporteurs exploitent, dans une large mesure, des routes de courte distance où les tarifs moyens sont moins élevés. Les diminutions enregistrées ont varié de -8.5% pour Regina à -26.5% pour Vancouver pour les services court-courriers. Pour les vols long-courriers, les baisses enregistrées ont varié entre -4.3% pour Montréal et -8.9% pour Vancouver.

Notes

1. En fonction du nombre de passagers embarqués et transportés à bord de vols intérieurs réguliers au cours du premier trimestre des années 1988 à 1991.
2. Pour les années 1988 et 1989, les transporteurs de niveau I étaient constitués de: Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) et Wardair. En 1990, les transporteurs de niveau I se limitaient à Air Canada et LACI alors qu'en 1991, en plus de ces deux transporteurs, AirBC et Time Air faisaient également partie des transporteurs de niveau I.
3. En 1990, à cause de la confidentialité des données, les résultats pour Halifax pour les vols court-courriers ne peuvent être divulgués.
- Le coefficient de variation (CV) d'une estimation donne une indication de sa fiabilité. Lorsqu'elles sont établies à partir d'un échantillon, les estimations dont le coefficient de variation est inférieur à 10 peuvent généralement être considérées comme étant fiables. Les estimations mises en évidence par un astérisque "*" ont un coefficient de variation entre 10 et 25 et doivent être utilisées avec circonspection. Les estimations avec un coefficient de variation supérieur à 25 ne peuvent pas être publiées; celles-ci sont indiquées à l'aide d'un double astérisque "****".
- Le symbole "...", signifie: n'ayant pas lieu de figurer et le symbole "x" signifie: confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique relatives au secret.

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 quatrième trimestre 1991 de cette publication devrait paraître en août 1992. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec F. Thibeault (819-997-1989).

Table 4.

Distribution of Domestic Passengers, by City, by Fare Type Group - Fourth Quarter 1988-1991

Tableau 4.

Répartition des passagers intérieurs, selon la ville et le groupe tarifaire - Quatrième trimestre 1988-1991

City of enplanement	1988			1989		
	Business Class	Economy	Discounted	Business Class	Economy	Discounted
Ville d'embarquement	Classe affaires	Économique	Réduit	Classe affaires	Économique	Réduit
Short-Haul (< 800 km) - Court-courrier (< 800 km)						
Calgary	2.7*	41.6*	53.5*	3.7	43.9	50.5
Edmonton ¹	0.2*	68.0	31.0*	0.4*	70.3	28.6
Halifax	**	35.8*	61.9*	**	**	63.2*
Montréal ²	2.6	37.7	55.9	8.3	39.7	47.1
Ottawa	4.3*	41.2	51.8	7.6	40.7	47.8
Regina	**	43.8*	52.1*	2.7*	43.8	51.7
Saskatoon	**	42.6*	54.5	1.4*	47.3	49.4
Toronto	2.4	40.2	54.0	8.3	41.3	46.2
Vancouver	3.3*	26.1*	68.7	3.9	28.5	65.7
Winnipeg	0.8*	49.6*	48.2*	2.0*	55.6	41.3
Long-Haul (≥ 800 km) - Long-courrier (≥ 800 km)						
Calgary	12.1*	15.5*	69.0	14.2*	16.7	66.0
Edmonton ¹	6.8*	23.3	67.4	6.7*	24.5	65.9
Halifax	9.0*	27.0*	61.7	9.6	25.6	61.2
Montréal ²	9.2*	25.5	61.9	11.0	25.6	60.1
Ottawa	10.0*	27.6*	60.0	11.5	26.1	58.0
Regina	5.8*	20.3	70.6	6.4*	18.4*	73.5
Saskatoon	4.1*	20.2*	72.6	5.7*	19.6	72.9
Toronto	9.9*	16.5	70.2	11.7	16.5	67.9
Vancouver	9.6*	17.9	68.7	10.5	20.2	65.6
Winnipeg	6.5*	24.4*	66.4	8.5	26.7	61.5
1990						
City of enplanement	Business Class	Economy	Discounted	Business Class	Economy	Discounted
	Classe affaires	Économique	Réduit	Classe affaires	Économique	Réduit
Short-Haul (< 800 km) - Court-courrier (< 800 km)						
Calgary	3.0	43.4	50.6	1.9*	31.8	63.1
Edmonton ¹	**	74.3	24.0*	1.0*	52.1	45.4
Halifax	x	x	x	-	-	-
Montréal ²	6.1	15.3	75.0	2.0	23.3	70.4
Ottawa	6.2	30.4	59.3	2.7	30.3	62.7
Regina	2.3*	42.9	52.6	1.0*	39.4*	55.9
Saskatoon	1.3*	42.8	52.7	0.5*	38.9*	56.7
Toronto	6.2	20.1	70.0	2.1	25.1	68.4
Vancouver	3.4*	33.9*	60.4	1.7*	30.6*	63.4
Winnipeg	1.7*	54.5	41.5	0.9*	50.8	45.2*
Long-Haul (≥ 800 km) - Long-courrier (≥ 800 km)						
Calgary	14.3*	16.5	65.9	8.0*	14.2	73.3
Edmonton ¹	7.1*	23.1	65.8	4.3	20.2	71.8
Halifax	8.3*	22.7	64.9	5.3	22.4	67.9
Montréal ²	9.8	23.2	62.9	5.3	20.9	68.5
Ottawa	11.5	21.6*	63.0	7.8*	22.8*	64.4
Regina	6.7*	17.3*	72.7	4.3	16.4*	73.3
Saskatoon	6.1*	17.6*	73.5	5.5*	13.0*	75.8
Toronto	11.2	15.4	69.1	6.5	13.5	74.9
Vancouver	10.3	17.6	68.0	6.5	13.7	74.8
Winnipeg	7.3*	23.4	64.8	4.1	21.6	69.1

1 Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. - Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.

2 Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). - Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).

For * and **, refer to the 'Notes' at the end of this study. - Pour * et **, consulter les 'Notes' à la fin de cette étude.

For symbols, refer to the 'Notes' at the end of this study. - Pour les symboles, consulter les 'Notes' à la fin de cette étude.

Table 5.

Average Domestic Fares, by City, by Fare Type Group - Fourth Quarter 1988-1991

Tableau 5.

Tarifs moyens intérieurs, selon la ville et le groupe tarifaire - Quatrième trimestre 1988-1991

City of enplanement	1988				1989			
	All Fares	Business Fare	Economy Fare	Discounted Fare	All Fares	Business Fare	Economy Fare	Discounted Fare
Ville d'embarquement	Tous les tarifs	Tarif affaires	Tarif économique	Tarif réduit	Tous les tarifs	Tarif affaires	Tarif économique	Tarif réduit
Short-Haul (< 800 km) - Court-courrier (< 800 km)								
Calgary	101.1	181.9	119.6	83.1	111.5	197.6	128.4	91.7
Edmonton ¹	82.6	113.9*	93.0	60.1	87.5	88.3	95.4	68.9
Halifax	79.6	**	112.1	61.2	68.8	**	**	52.5
Montréal ²	108.8	163.5	142.3	85.7	123.2	175.3	151.2	94.6
Ottawa	96.7	141.7	124.0	72.5	106.5	150.3	128.0	82.8
Regina	115.8	**	148.7	86.5	123.9	181.2	163.5	88.6
Saskatoon	112.6	**	153.8	81.0	122.9	174.5	164.0	83.8
Toronto	107.0	153.1	137.5	83.7	120.1	168.0	145.2	92.5
Vancouver	110.6	186.3	153.3	91.3	121.8	198.1	166.6	99.0
Winnipeg	123.7	174.4	161.9	84.2	139.3	181.0	177.4	87.0
Long-Haul (≥ 800 km) - Long-courrier (≥ 800 km)								
Calgary	219.0	440.4	322.2	153.1	260.6	476.2	350.1	189.5
Edmonton ¹	180.2	379.8	249.6	135.6	207.1	440.2	268.2	159.4
Halifax	156.2	258.5	210.2	117.8	165.3	273.9	218.4	125.6
Montréal ²	212.4	434.9	281.0	149.9	248.7	479.4	312.7	179.1
Ottawa	221.6	403.3	302.9	153.2	250.7	446.8	320.3	180.0
Regina	181.3	358.0	286.8	134.6	213.4	395.3	312.9	172.5
Saskatoon	174.1	366.5	274.5	134.7	202.8	405.0	302.1	161.1
Toronto	206.8	421.2	293.5	152.6	238.9	456.9	313.2	181.3
Vancouver	231.3	501.0	308.2	169.1	262.1	556.5	321.3	194.5
Winnipeg	169.0	301.3	262.6	122.5	197.3	332.7	284.1	142.0
1990								
City of enplanement	All Fares	Business Fare	Economy Fare	Discounted Fare	All Fares	Business Fare	Economy Fare	Discounted Fare
	Tous les tarifs	Tarif affaires	Tarif économique	Tarif réduit	Tous les tarifs	Tarif affaires	Tarif économique	Tarif réduit
Short-Haul (< 800 km) - Court-courrier (< 800 km)								
Calgary	124.9	224.1	146.0	102.0	109.1	213.2	147.2	89.3
Edmonton ¹	98.2	**	107.0	72.4	104.7	119.4	129.6	78.0
Halifax	x	x	x	x	-	-	-	-
Montréal ²	114.2	206.7	175.5	95.5	140.2	199.4	181.5	128.1
Ottawa	110.6	169.6	148.9	85.9	120.7	170.7	155.9	104.4
Regina	140.8	208.0	192.6	96.0	128.9	174.6	179.7	97.9
Saskatoon	136.9	182.5	193.3	91.8	125.1	149.0	174.1	96.8
Toronto	114.7	194.8	165.4	94.4	135.0	187.9	172.7	122.5
Vancouver	142.8	224.9	197.1	109.2	104.9	226.8	155.2	81.7
Winnipeg	166.3	218.6	215.8	102.1	161.6	201.0	220.4	100.6
Long-Haul (≥ 800 km) - Long-courrier (≥ 800 km)								
Calgary	-	295.1	572.0	409.8	205.8	274.1	590.7	433.7
Edmonton ¹	-	231.9	505.5	319.3	170.1	216.6	494.0	334.2
Halifax	-	183.9	320.5	262.6	138.7	172.4	311.8	260.6
Montréal ²	-	287.4	580.4	391.8	205.2	274.9	598.1	374.0
Ottawa	-	279.6	518.9	379.0	202.0	280.8	569.0	391.5
Regina	-	226.9	462.9	371.2	171.5	232.5	441.0	386.7
Saskatoon	-	217.1	480.3	359.1	161.6	217.9	448.9	389.3
Toronto	-	263.2	546.7	372.3	191.4	240.0	555.1	383.0
Vancouver	-	286.3	642.1	377.2	207.1	260.7	643.3	391.7
Winnipeg	-	216.3	388.6	333.4	157.7	206.5	390.9	338.0

1 Includes Edmonton International and Edmonton Municipal. - Comprend l'aéroport international d'Edmonton et l'aéroport municipal d'Edmonton.

2 Includes Montréal International (Dorval) and Mirabel International (for domestic portions of international flights). - Comprend les aéroports internationaux Montréal (Dorval) et Mirabel (pour les tronçons intérieurs des vols internationaux).

For * and **, refer to the 'Notes' at the end of this study. - Pour * et **, consulter les 'Notes' à la fin de cette étude.

For symbols, refer to the 'Notes' at the end of this study. - Pour les symboles, consulter les 'Notes' à la fin de cette étude.

PUBLISHED SPECIAL ARTICLES / ÉTUDES SPÉCIALES PUBLIÉES

Catalogue 51-002 Quarterly / Trimestriel

Air Carrier Operations in Canada / Opérations des transporteurs aériens au Canada

Publication date de publication	Title / Titre	Ref. Period/ Période de référence
Year/ Année	Quarter/ Trimestre	
1991	3 Five Years of Affiliate Networks/Cinq années des réseaux affiliés	1987-91
	2 A look at Discount Fare Utilization and Air Fares at the Provincial Level / Un examen de l'utilisation des tarifs aériens au niveau des provinces	1987-91
	1 An Overview of Operations / Un aperçu des exploitations	1980-90
1990	4 Evolution of Air Fares in Canada During the Period of Post Economic Regulatory Reform / Évolution des tarifs aériens au Canada au cours de la période qui a suivi la réforme de la réglementation économique	1988-90
	3 Level I Carriers Direct Flying Expenses / Dépenses d'exploitation directe des transporteurs de niveau I	1982-90
	2 Discount Fare Utilization in the International Sector / Utilisation des tarifs réduits dans le secteur international	1983, 1987-90
	1 Employment of Canadian Air Carrier Families and the Efficiencies of its Use / L'effectif des groupes de transporteurs aériens et l'efficacité de son utilisation	1987-89
1989	4 An Overview of the Canadian Air Fare Indexes / Un aperçu général des indices des tarifs aériens canadiens	1983-89
	3 Financial Performance of the Major Carriers and Their Affiliate Networks / Performance financière des principaux transporteurs et leurs réseaux d'affiliés	1987-89
	2 A Look at Discount Fare Utilization and Air Fares at the City Level / Un examen de l'utilisation des tarifs réduits et des tarifs aériens au niveau des villes	1983, 1987-89
	1 Fleet of the Canadian Affiliate Carriers / Flotte des transporteurs affiliés canadiens	1987-89
1988	4 Yields on Scheduled Services for Selected Canadian Air Carriers/ Les revenus moyens des services à horaire fixe pour certains transporteurs aériens canadiens	1984-88
	- Impact of Deregulation on Air Fares / Effet de la déréglementation sur les tarifs aériens	1983-88
	3 Canada's Level I Air Carriers and the World's Scheduled Air Carriers / Transporteurs aériens canadiens de niveau I et les transporteurs aériens mondiaux à horaire fixe	1980-87
	Fleet of Level I Canadian Air Carriers / Flotte aérienne des transporteurs aériens canadiens de niveau I	1988-89
	2 Business & Other Reasons for Travel / Voyages d'affaires et autres	1988

Publication date de publication	Year/ Année	Quarter/ Trimestre	Title / Titre	Ref. Period/ Période de référence
			Discount Fare Utilization at the Provincial Level / Utilisation des tarifs réduits au niveau provincial	1983, 1987-88
	1		Airplane and other Modes of Passenger Transportation / L'avion et les autres moyens de transport utilisés par les passagers	1987
			A Look at Air Fare Indexes in Canada / Un examen des indices des tarifs aériens au Canada	1983-88

Catalogue 51-204 Annual / Annuel

Air Passenger Origin and Destination Domestic Report / Origine et destination des passagers aériens, rapport sur le trafic intérieur

1990	Changes in the Survey Universe / Changements dans le champ d'observation de l'enquête	1986-90 1978-90
	Impact of Affiliations of Regional and Local Carriers with Major Canadian Carriers / L'impact des affiliations des transporteurs régionaux et locaux avec les principaux transporteurs canadiens	1986-90
	Scheduled Inter-provincial and Intra-provincial Air Traffic / Trafic aérien régulier inter-provincial et intra-provincial	1989-90
1989	An Historical Perspective / Une perspective historique	1968-89
1988	Lester B. Pearson - Our busiest Airport / Notre aéroport le plus achalandé - Lester B. Pearson	1978-88
	Transportation Used by Canadian Travellers / Les moyens de transport utilisés par les voyageurs canadiens	1984, 86 1988

Catalogue 51-205 Annual / Annuel

Air Passenger Origin and Destination, Canada - United States Report / Origine et destination des passagers aériens, rapport Canada - États-Unis

1990	Changes in the Survey Universe / Changements dans le champ d'observation de l'enquête	1986-90 1978-90
	Ontario-New York State and Ontario-Florida Scheduled Air Passenger Traffic / Trafic des passagers sur vols réguliers pour Ontario-État de New York et Ontario-État de Floride	1979-90
1989	An Historical Perspective / Une perspective historique	1968-89
-	A Provincial-Territorial Dimension / Une dimension provinciale-territoriale	1988-89

Catalogue 51-206 Annual / Annuel

Canadian Civil Aviation / Aviation civile canadienne

1990	An Overview of Employment / Un aperçu de l'emploi	1980-90
------	---	---------

Publication date de publication	Year/ Année	Quarter/ Trimestre	Title / Titre	Ref. Period/ Période de référence
			An Overview of the Canadian Air Fare Indexes / Un aperçu des indices des tarifs aériens canadiens	1986-90
			Discount Fares by Day of the Week/Tarifs réduits selon les jours de la semaine	1989-90
1989			The International Charter Market / Marché de l'affrètement international	1983, 89
			Discount Fare Utilization and Air Fares: Regional Synopsis / Utilisation des tarifs réduits et tarifs aériens: sommaire régional	1983, 1987-89
1988			The International Charter Market / Marché de l'affrètement international	1983, 1987-88
			A look at Air Fare Indexes in Canada / Un examen des indices des tarifs aériens au Canada	1983-88
			Yields from a Hub Perspective / Les revenus moyens vue sous l'angle des villes-pivots	1983-88

Catalogue 51-207 Annual / Annuel

Air Charter Statistics / Statistiques des affrètements aériens

1990	Deregulation and the New Conditions to Operate an Air Service / La déréglementation et les nouvelles conditions pour opérer un service aérien	1986-90
	The domestic Charter Market / Le marché des vols nolisés intérieurs	1986-90
	The International Charter Market / Le marché des vols nolisés internationaux	1986-90
1989	International and Transborder Charter Markets / Le marché des vols nolisés internationaux et transfrontaliers	1980-89
	A ten Years Review of the International Charter Passenger Market / Une revue du marché des vols nolisés internationaux au cours des dix dernières années	1980-89
1988	A Time Series Analysis of the Charter's Market Shares / Une analyse chronologique des parts du marché des affréteurs	1984-88

For further information, please contact the Aviation Statistics Centre (819-997-1986).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec le Centre des statistiques de l'aviation (819-997-1986).

**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 DONNÉES ÉCONOMIQUES
DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS**

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

- * des données clées 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^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

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'enregistrer 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.



1010100965

PUBLICATIONS AVAILABLE FROM THE TRANSPORTATION DIVISION
PUBLICATIONS DISPONIBLES À LA DIVISION DES TRANSPORTS

Catalogue	Title	Canada	U.S.A.	Other	Titre
		ÉTATS-UNIS	Autres		
		\$	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	E/F 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

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

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

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