



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. 9

HIGHLIGHTS

- o Canadian Level I air carriers reported a poorer operating performance in the second quarter of 1992, as compared to this period in 1991. Although passenger counts are up, carriers noted a decrease in yields, due to competitive forces.
- o Preliminary first quarter 1992 data showed the first year-over-year increase in total enplaned and deplaned passengers since the third quarter of 1990. However, in absolute terms, traffic volume had not yet recovered to its first quarter 1987 level.
- o Preliminary first quarter 1992 data indicated that the number of passengers travelling on international charter services increased by 12% compared to the corresponding 1991 figure. International charter operations appeared to be on the rebound following a poor first quarter season in 1991.
- o In the 12 months of 1991, total movements at all Transport Canada towered airports decreased by 7% over the same period last year.
- o In 1991, 69% of passengers on duopolistic routes travelled on a discounted ticket, compared to 59% on oligopolistic routes and to 57% on monopolistic routes.
- o In 1989, after PWA Corporation took over Wardair, the discount air fares on oligopolistic routes increased by 10%. During that year, the discount air fares increased more substantially on monopolistic (17%) and duopolistic (30%) routes.

Recent Release

Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, 1991 (Catalogue No. 51-205).

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in September 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

STATISTIQUE CANADA STATISTIQUE DU CANADA

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 28 1992

Vol. 24, N° 9

FAITS SAILLANTS

- o Les transporteurs aériens canadiens de niveau I ont connu une performance médiocre au cours du deuxième trimestre de 1992 comparé à cette période en 1991. Bien que le nombre de passagers ait augmenté, les transporteurs ont déclaré une baisse dans les revenus moyens à cause de la concurrence.
- o Les données provisoires du premier trimestre de 1992 révèlent, pour la première fois depuis le troisième trimestre de 1990, une augmentation du nombre total de passagers embarqués et débarqués au cours de la période de comparaison. Cependant, en termes absolus, le volume de trafic n'a pas repris le niveau atteint au premier trimestre de 1987.
- o Les données provisoires du premier trimestre de 1992 indiquent que le nombre de passagers voyageant sur vols nolisés internationaux a augmenté de 12% comparé à la même période en 1991. Les services nolisés internationaux montrent des signes de croissance après une faible saison au premier trimestre de 1991.
- o Au cours des 12 mois de 1991, les mouvements totaux aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont diminué de 7% par rapport à la même période en 1990.
- o En 1991, 69% des passagers empruntant les routes à concurrence duopolistique ont voyagé à prix réduit, comparativement à 59% sur les routes à concurrence oligopolistique et à 57% sur les routes exclusives.
- o En 1989, suite à l'acquisition de Wardair par la Société PWA, les tarifs réduits ont augmenté de 10% sur les routes à concurrence oligopolistique. Au cours de cette année-là, les tarifs réduits ont augmenté plus fortement sur les routes exclusives (17%) ou à concurrence duopolistique (30%).

Mise en circulation récente

Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, 1991 (N° 51-205 au catalogue).

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, septembre 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,
June 1992, (Preliminary Data)

OPERATIONAL STATISTICS	June	Change	Year-to-Date	Change	STATISTIQUES D'EXPLOITATION
	1992	1992/1991	1992	1992/1991	
	Juin	Variation	Cumulatif	Variation cumulative	
Scheduled and Charter Services	'000	%	'000	%	Services réguliers et d'affrètement
Passengers - Scheduled					Passagers - Réguliers
- Domestic	1,289	10.9	6,527	1.8	- Intérieur
- International	558	8.3	3,077	9.6	- International
- Total	1,847	10.1	9,604	4.2	- Total
Passengers - Charter	67	-19.3	951	10.2	Passagers - Affrètements
Passengers - Total	1,914	8.8	10,555	4.7	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Scheduled - Domestic	1 823 382	15.3	8 722 940	5.3	Réguliers - Intérieur
- International	2 312 367	15.8	11 208 021	9.8	- International
- Total	4 135 749	15.6	19 930 961	7.8	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Charter	141 773	-24.2	2 132 003	5.5	Affrètements
Passenger-kilometres - Total	4 277 523	13.6	22 062 965	7.6	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	6 110 566	8.9	31 111 595	2.0	- Réguliers
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Charter	179 970	-25.3	2 607 201	2.8	- Affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Total	6 290 536	7.5	33 718 796	2.0	- Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Scheduled %	67.7	...	64.1	...	Réguliers %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	78.8	...	81.8	...	Affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	68.0	...	65.4	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Scheduled	122 939	0.3	630 312	-3.5	Réguliers
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Charter	210	61.8	3 092	12.4	Affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Total	123 150	0.4	633 404	-3.4	Total
Hours Flown	67	3.1	393	2.9	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	280 534	2.0	1 551 621	-2.7	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.

The month of June 1992 marked the third consecutive month that Canadian Level I air carriers reported an increase in total passengers and total passenger-kilometres, over the same month of the previous year. While scheduled services increased in June, charter services performed by these carriers dropped substantially, from June of 1991. Much of the increase in the scheduled passengers has taken place in international markets. (Please see Figure 1.1 on page 4.)

TABLEAU 1.

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

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

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

Le mois de juin 1992 a été pour les transporteurs aériens canadiens, le troisième mois consécutif pour lesquels une hausse du total des passagers et du total des passagers-kilomètres a été enregistrée comparé au même mois de l'année précédente. Alors que les services réguliers se sont accrûs en juin, les services d'affrètement effectués par ces transporteurs ont baissé substantiellement par rapport à juin 1991. L'augmentation des passagers des vols réguliers s'explique en grande partie par la hausse sur les marchés internationaux. (S'il vous plaît, voir la figure 1.1 de la page 4.)

TABLE 2.

Monthly Financial Statistics⁽¹⁾ for Major Canadian Airlines,
Level I, April, May, June 1992 (Preliminary Data)

TABLEAU 2.

Statistiques mensuelles sur les finances⁽¹⁾ des principaux
transporteurs aériens canadiens, niveau I, avril, mai, juin
1992 (données provisoires)

FINANCIAL STATISTICS	Current Month	Change	Year-to Date	Change Year-to-Date	STATISTIQUES FINANCIÈRES
	1992	1992/1991	1992	1992/1991	
	Mois courant	Variation	Cumulatif	Variation cumulative	
	\$'000	%	\$'000	%	
April					Avril
Operating Revenue - Scheduled Services	384,839	-3.2	1,493,042	-3.8	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenue - Charter Services	19,420	27.2	101,774	2.2	Recettes d'exploitation - Services d'affrètements
Total Operating Revenue	431,812	1.3	1,719,591	0.6	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expenses	486,287	3.5	1,932,580	-0.8	Total des dépenses d'exploitation
Total Interest Expenses	23,562	-10.3	93,138	-2.6	Total des intérêts versés
May					Mai
Operating Revenue - Scheduled Services	438,978	-0.4	1,932,020	1.3	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenue - Charter Services	11,655	10.0	113,429	3.0	Recettes d'exploitation - Services d'affrètements
Total Operating Revenue	473,631	2.2	2,193,221	1.0	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expenses	507,699	3.7	2,440,279	0.1	Total des dépenses d'exploitation
Total Interest Expenses	27,393	3.1	120,531	-1.3	Total des intérêts versés
June					Juin
Operating Revenue - Scheduled Services	485,966	0.4	2,417,986	-2.3	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenue - Charter Services	9,178	-29.8	122,607	0.5	Recettes d'exploitation - Services d'affrètements
Total Operating Revenue	522,990	3.4	2,716,211	1.4	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expenses	488,267	1.8	2,928,546	0.3	Total des dépenses d'exploitation
Total Interest Expenses	27,368	9.7	147,899	0.7	Total des intérêts versés

⁽¹⁾ Monthly financial statistics for major Canadian airlines are published after the end of each quarter. This reflects the reporting procedure of the participating carriers effective January 1989.

Although June 1992 financial data represented an improved operating income over June of 1991, the operating losses in April and May of 1992 were larger than in 1991 (please see Figure 2.1 on page 4). Overall, carriers reported a poorer operating performance in the second quarter of 1992, relative to the second quarter of 1991. Carriers noted that although passenger counts had increased, yields were lower due to competitive forces.

⁽¹⁾ Les statistiques financières mensuelles des principaux transporteurs aériens canadiens sont publiées à la fin de chaque trimestre. Cette présentation reflète les procédures de déclaration des transporteurs participants et est effective depuis janvier 1989.

Bien que les données financières de juin 1992 représentent une amélioration du revenu d'exploitation comparé au mois de juin 1991, les pertes d'exploitation en avril et mai 1992 étaient supérieures à celles enregistrées en 1991 (voir figure 2.1 de la page 4). Dans l'ensemble, les transporteurs ont connu une performance médiocre au deuxième trimestre de 1992 comparé au deuxième trimestre de 1991. Les transporteurs ont constaté que même si le nombre de passagers avait augmenté, les revenus moyens furent plus bas à cause de la concurrence.

Figure 1.1

Comparison of Domestic and International Scheduled Passengers
June 1991 to June 1992
Thousands

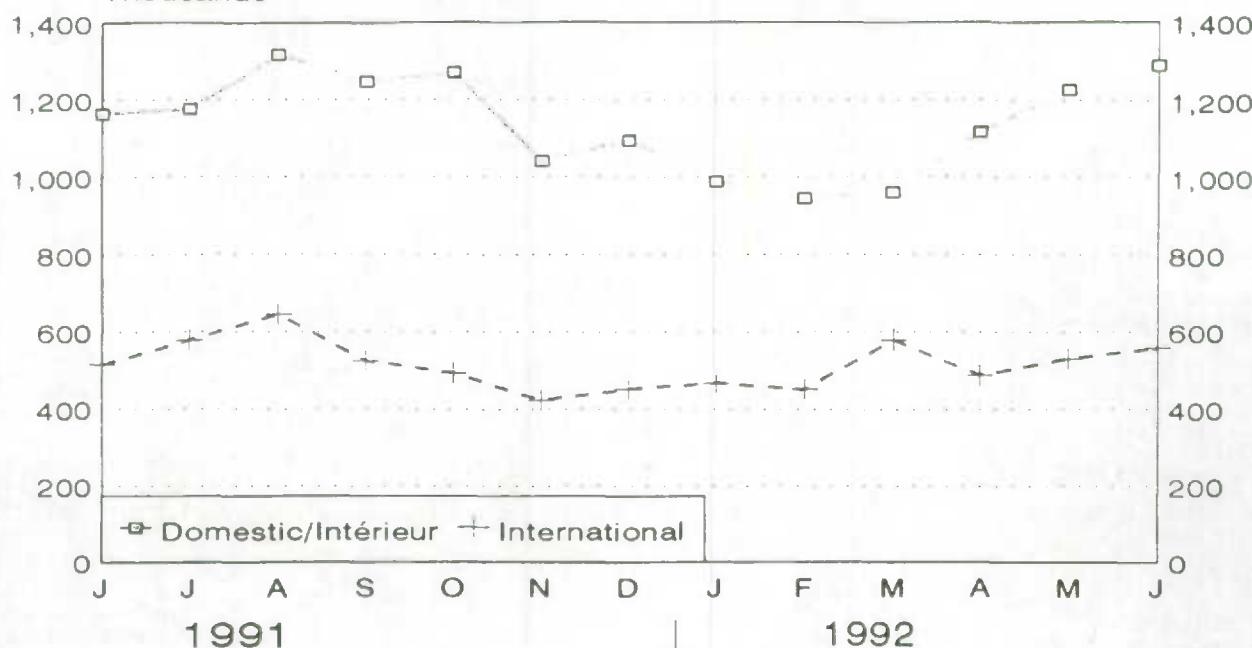


Figure 1.1

Comparaison des passagers intérieurs et internationaux réguliers
juin 1991 à juin 1992

Milliers

Figure 2.1

Comparison of Operating Revenues and Expenses from June 1991 to June 1992
Millions

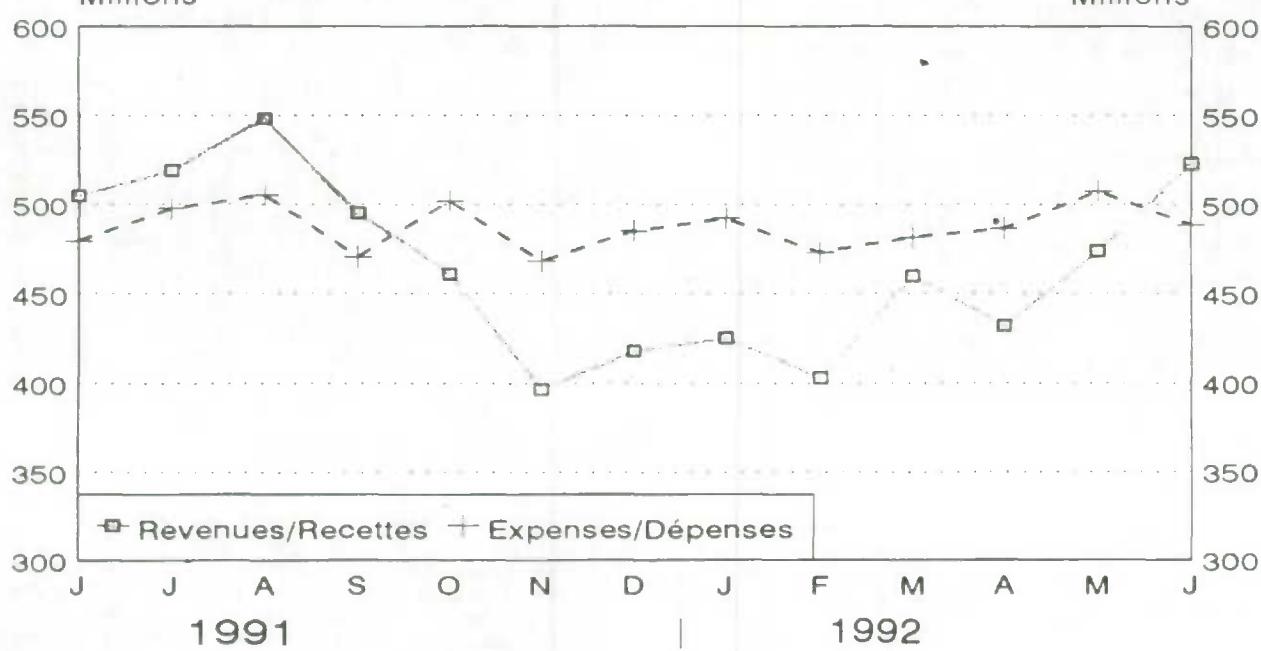


Figure 2.1

Comparaison des recettes et des dépenses d'exploitation de juin 1991 à juin 1992
Millions

TABLE 3.1.

Enplaned and Deplaned Revenue Passengers at the Top
50 Canadian Airports, by Type of Service - First Quarter
1992 (Preliminary Data)

TABLEAU 3.1.

Passagers payants embarqués et débarqués aux 50 principaux
aéroports canadiens, par genre de service - Premier
trimestre 1992 (données provisoires)

Rank	Airports	Major Scheduled Services	Regional and Local Sched. Services	Major Charter Services	Total	Change First Quarter 1992/1991
Rang	Aéroports	Principaux services réguliers	Services réguliers régionaux et locaux	Principaux services d'affrè- tement	Total	Variation premier trimestre
1	Lester B. Pearson International ONT	3,314,939	268,195	844,838	4,427,972	4.4
2	Vancouver International BC-CB	1,499,438	345,348	164,709	2,009,495	2.9
3	Montréal/Dorval Intl QUE-QC	976,636	249,941	124,462	1,351,039	-2.0
4	Calgary International ALTA-ALB	772,838	185,665	68,895	1,027,398	1.5
5	Montréal/Mirabel Intl QUE-QC	264,643	5,678	385,078	655,399	12.1
6	Ottawa International ONT	437,739	108,091	50,393	596,223	1.3
7	Winnipeg International MAN	341,663	82,523	67,488	491,674	0.8
8	Halifax International NS-NÉ	267,379	189,287	17,213	473,879	-3.7
9	Edmonton International ALTA-ALB	347,290	10,136	53,713	411,139	-1.8
10	Edmonton Municipal ALTA-ALB	100,192	107,988	75	208,255	-9.3
11	Québec QUE-QC	22,983	91,619	80,008	194,610	4.5
12	Regina SASK	63,464	57,962	13,641	135,067	-1.6
13	Victoria International BC-CB	15,674	110,811	7,053	133,538	-6.5
14	Saskatoon SASK	51,344	65,536	15,863	132,743	-3.5
15	St. John's NFLD-TN	62,055	61,025	672	123,752	-2.2
16	Thunder Bay ONT	72,347	46,773	4	119,124	-0.2
17	Kelowna BC-CB	-	62,264	4,065	66,329	-16.1
18	London ONT	-	57,518	4,701	62,219	16.7
19	Moncton NB	15,525	39,360	880	55,765	7.2
20	Sudbury ONT	-	53,997	-	53,997	-4.0
21	Prince George BC-CB	35,387	13,348	238	49,063	-17.7
22	Fredericton NB	15,592	31,189	-	46,781	6.4
23	Saint John NB	12,350	30,191	2	42,543	-2.0
24	Yellowknife NWT-TNO	17,863	24,445	-	42,308	-1.1
25	Timmins ONT	-	41,907	6	41,913	-1.5
26	Sault Ste Marie ONT	58	39,379	-	39,437	-7.7
27	Vancouver-Seaplane Base BC-CB	-	36,471	-	36,471	0.7
28	Windsor ONT	136	35,692	13	35,841	-4.2
29	Toronto Island ONT	-	35,592	-	35,592	2.1
30	Deer Lake NFLD-TN	4,689	29,347	-	34,036	1.3
31	Charlottetown PEI-iPÉ	3,528	29,017	363	32,908	-12.9
32	Sydney ONT	61	31,796	-	31,857	-4.8
33	Victoria-Inner Harbour BC-CB	-	31,454	-	31,454	-0.3
34	Sept-Iles QUE-QC	-	27,929	-	27,929	-7.6
35	Kamloops BC-CB	-	23,115	2,574	25,689	-13.3
36	Prince Rupert BC-CB	13,315	11,287	-	24,602	12.8
37	Whitehorse YT-TY	22,215	1,361	666	24,242	8.3
38	Thompson MAN	9,590	13,153	-	22,743	1.3
39	Gander International NFLD-TN	-	21,341	2	21,343	2.3
40	North Bay ONT	-	20,910	-	20,910	-6.5
41	Grande Prairie ALTA-ALB	-	19,649	-	19,649	-15.0
42	Lethbridge ALTA-ALB	-	19,163	-	19,163	-27.1
43	Cranbrook BC-CB	-	19,034	-	19,034	-8.8
44	Fort St John BC-CB	133	18,642	-	18,775	-37.8
45	Goose Bay NFLD-TN	6,246	11,800	-	18,046	1.6
46	Toronto/Buttonville ONT	-	16,337	-	16,337	-20.5
47	Fort McMurray ALTA-ALB	11,188	5,019	-	16,207	-20.5
48	Nanaimo BC-CB	-	15,822	-	15,822	-7.9
49	Castlegar BC-CB	-	15,703	-	15,703	-5.4
50	Sioux Lookout ONT	-	15,363	-	15,363	19.0
Total of above airports/ Total des aéroports ci-dessus		8,778,500	2,885,263	1,907,615	13,571,378	1.5

TABLE 3.2.

Enplaned and Deplaned Revenue Passengers by Sector and by Type of Service - First Quarters 1991 and 1992 (Preliminary Data)

Sector/ Type of Service	First Quarter 1991 premier trimestre	First Quarter 1992 premier trimestre	Change First Quarter 1992/1991 Variation premier trimestre	Secteur/ Genre de service
Domestic	9,147,921	8,817,216	-3.6	Intérieur
Transborder	3,222,176	3,477,961	7.9	Transfrontalier
Other International	1,659,658	1,888,381	13.8	Autre international
Major Scheduled Services	8,776,228	8,839,076	0.7	Principaux services réguliers
Regional and Local Scheduled Services	3,590,551	3,432,059	-4.4	Services réguliers régionaux et locaux
Major Charter Services	1,662,976	1,912,423	15.0	Principaux services d'affrètement

Preliminary first quarter 1992 data showed the first year-over-year increase in total enplaned and deplaned passengers since the third quarter of 1990. However, in absolute terms, traffic volume had not yet recovered to its first quarter 1987 level.

Table 3.2 shows that while domestic traffic declined by 3.6% over the comparison period, transborder and other international had increases of 7.9% and 13.8% respectively. This explains why regional and local scheduled services traffic (which is predominantly domestic) declined by 4.4% while major scheduled services and major charter services traffic had overall increases in traffic.

Although 31 of the top 50 airports had decreases in traffic, 6 of the top 10 had increases in traffic volume. The two busiest airports, Lester B Pearson and Vancouver International, had increases of 4.4% and 2.9% respectively. This was the first time since the third quarter of 1990 that both these airports showed an increase in passengers. In both cases, these increases were due to transborder and other international traffic.

Mirabel had a significant increase in traffic volume over the comparison period (12.1%). This was due to increased transborder (26.9%) and other international (10.0%) charter traffic as well as a 15.3% increase in major scheduled services other international traffic.

Traffic volume on major charter services showed strong gains on all sectors. The domestic charter market continued its rapid growth with a 48.1% year-over-year increase. Transborder and other international had increments of 13.0% and 11.7% respectively.

Major scheduled services and regional and local scheduled services both had decreases in domestic traffic together with moderate increases in transborder traffic. Other international traffic on major scheduled services increased by 15.5%.

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

TABLEAU 3.2.

Passagers payants embarqués et débarqués selon le secteur et selon le genre de service - Premiers trimestres 1991 et 1992 (données provisoires)

Secteur/ Genre de service	Change First Quarter 1992/1991 %	First Quarter 1992 premier trimestre	First Quarter 1991 premier trimestre	Sector/ Type of Service
Intérieur	-3.6	8,817,216	9,147,921	Domestic
Transfrontalier	7.9	3,477,961	3,222,176	Transborder
Autre international	13.8	1,888,381	1,659,658	Other International
Principaux services réguliers	0.7	8,839,076	8,776,228	Major Scheduled Services
Services réguliers régionaux et locaux	-4.4	3,432,059	3,590,551	Regional and Local Scheduled Services
Principaux services d'affrètement	15.0	1,912,423	1,662,976	Major Charter Services

Les données provisoires du premier trimestre 1992 révèlent, pour la première fois depuis le troisième trimestre de 1990, une augmentation du nombre total de passagers embarqués et débarqués au cours de la période de comparaison. Cependant, en termes absolu, le volume de trafic n'a pas repris le niveau atteint au premier trimestre de 1987.

Le tableau 3.2 montre que le trafic dans le secteur intérieur a baissé de 3.6% comparativement au premier trimestre de 1991, tandis que celui dans les secteurs transfrontalier et autre international a augmenté de 7.9% et 13.8% respectivement. Ceci explique la baisse de 4.4% dans le trafic des services réguliers régionaux et locaux (lequel se retrouve principalement dans le secteur intérieur) tandis que, dans l'ensemble, les principaux services réguliers et les principaux services d'affrètement ont enregistré des hausses dans leur volume de trafic.

Bien que le trafic à 31 des 50 principaux aéroports ait diminué, 6 des 10 principaux aéroports ont enregistré des augmentations dans le volume de trafic. Les deux aéroports les plus achalandés soit les aéroports internationaux, Lester B. Pearson et Vancouver, ont déclaré des hausses de 4.4% et 2.9% respectivement. C'était la première fois depuis le troisième trimestre de 1990 que ces deux aéroports rapportaient des augmentations de passagers. Dans les deux cas, ces hausses étaient attribuables au trafic transfrontalier et autre international.

Le volume de trafic à Mirabel s'est accru de façon importante au cours de la période de comparaison (12.1%). Ceci s'explique par la croissance du nombre de passagers des vols d'affrètement dans les secteurs transfrontalier (26.9%) et autre international (10.0%) ainsi que par la hausse de 15.3% des passagers sur les principaux services réguliers dans le secteur autre international.

Le volume de trafic des principaux services d'affrètement a fortement augmenté dans tous les secteurs. Le marché des vols nolisés intérieurs a soutenu cette croissance rapide avec une hausse de 48.1% sur la base d'une année à l'autre. Pour leur part, les secteurs transfrontalier et autre international ont enregistré des augmentations de 13.0% et 11.7% respectivement.

Le trafic intérieur était en baisse pour les principaux services réguliers et pour les services réguliers régionaux et locaux tandis que le trafic transfrontalier démontrait de faibles hausses. Les principaux services réguliers ont enregistré une augmentation de 15.5% dans le secteur autre international.

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

TABLE 4.

International Charter Passengers, by Region. First Quarters 1990 to 1992 (Preliminary Data for 1992)

Region	First Quarter 1990 Premier trimestre	First Quarter 1991 Premier trimestre	First Quarter 1992 Premier trimestre	Change 1991/1990 Variation	Change 1992/1991 Variation	Région
				%	%	
Africa	468	-	607	-100.0	...	Afrique
Asia	344	-	-	-100.0	-	Asie
Europe	44,296	43,756	37,738	-1.2	-13.8	Europe
Southern	891,336	720,339	806,441	-19.2	12.0	Sud
United States	1,015,220	805,993	912,837	-20.6	13.3	États-Unis
Total	1,951,664	1,570,088	1,757,623	-19.6	11.9	Total

Preliminary first quarter 1992 data indicated that the number of passengers travelling on international charter services increased by 11.9% compared to the corresponding 1991 figure. International charter operations appeared to be on the rebound following a poor first quarter season in 1991.

The United States region, with 912,837 charter passengers, was well on the way to recovering from last year's weak charter market. Florida, the top charter market for Canadians in this region, reported a 13.5% increase over the first quarter 1991 for a total of 632,313 charter passengers. Air Transat and Nationair made the largest percentage gains in the Florida market: 85.4% for Air Transat to 28,614 passengers and 81.7% for Nationair to 102,424 passengers. However, Canadian Airlines International was the top ranking air carrier in this market, serving 160,735 passengers to/from Florida. Nevada, the United States' second ranked charter market, increased 5.5% to 154,261 passengers. Puerto Rico, meanwhile, staged a charter comeback, reporting 20,891 passengers in first quarter of 1992 compared to only 437 passengers a year earlier. Air Canada and Air Transat were the main carriers to serve this destination in the first quarter of 1992.

After two years of first quarter decreases, the Southern region finally reported increased passenger numbers compared to the first quarter of the preceding year. This return to growth was led by the Southern region's main charter markets: Mexico, up 6.0% to 380,755 passengers, the Dominican Republic, up 13.8% to 127,668 passengers and Cuba, up 24.4% to 78,764 passengers. The majority of the Southern region's countries reported an upturn compared to the first quarter of 1991; the most noteworthy were Antigua and Columbia, up 680.9% and 186.5% to 5,802 and 27,742 passengers, respectively.

Europe's charter numbers for the first quarter continued to decrease from the all time high of 50,282 passengers attained in 1989. Its major charter markets, France and the United Kingdom, decreased by 64.5% and 36.1% to report 5,552 and 5,193 passengers, respectively, in the first quarter of 1992. Nationair's contract with National Defence, transporting military personnel between Canada and Germany, helped boost Germany's charter data from nil in the first quarter 1991 to approximately 8 thousand in the first quarter of 1992.

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

TABLEAU 4.

Passagers des vols nolisés internationaux, par région. Premiers trimestres 1990 à 1992 (données provisoires pour 1992)

Region	First Quarter 1990 Premier trimestre	First Quarter 1991 Premier trimestre	First Quarter 1992 Premier trimestre	Change 1991/1990 Variation	Change 1992/1991 Variation	Région
				%	%	
Afrique	468	-	607	-100.0	...	Afrique
Asie	344	-	-	-100.0	-	Asie
Europe	44,296	43,756	37,738	-1.2	-13.8	Europe
Southern	891,336	720,339	806,441	-19.2	12.0	Sud
United States	1,015,220	805,993	912,837	-20.6	13.3	États-Unis
Total	1,951,664	1,570,088	1,757,623	-19.6	11.9	Total

Les données provisoires du premier trimestre de 1992 indiquent que le nombre de passagers voyageant sur vols nolisés internationaux a augmenté de 11.9% comparé à la même période en 1991. Les services nolisés internationaux montrent des signes de croissance après une faible saison au premier trimestre de 1991.

La région des États-Unis, avec 912,837 passagers nolisés, récupère bien comparativement au faible marché nolisé de l'année précédente. La Floride, le principal marché nolisé pour les Canadiens dans cette région, a enregistré une hausse de 13.5% en regard du premier trimestre de 1991 pour un total de 632,313 passagers nolisés. Air Transat et Nationair ont connu les gains en pourcentage les plus élevés dans le marché de la Floride: 85.4% pour Air Transat à 28,614 passagers et 81.7% pour Nationair à 102,424 passagers. Cependant, la compagnie les Lignes aériennes Canadien International était classée au premier rang dans ce marché, transportant 160,735 passagers en provenance et à destination de la Floride. Le Nevada, le deuxième marché nolisé des États-Unis, a augmenté de 5.5% pour atteindre 154,261 passagers. Porto Rico, cependant, a connu une forte croissance enregistrant 20,891 passagers nolisés au premier trimestre de 1992 par rapport à 437 passagers seulement une année plutôt. Air Canada et Air Transat étaient les principaux transporteurs à desservir cette destination au premier trimestre de 1992.

Après deux années de baisse au premier trimestre, la région du Sud a finalement rapporté des nombres de passagers croissants par rapport au premier trimestre de l'année précédente. Ce retour à la croissance a été mené par les principaux marchés nolisés de la région du sud: le Mexique, en hausse de 6.0% à 380,755 passagers; la République Dominicaine, en hausse de 13.8% à 127,668 passagers et Cuba, en hausse de 24.4% à 78,764 passagers. La plupart des pays de la région du Sud ont connu une amélioration comparativement au premier trimestre de 1991. Les hausses les plus remarquables sont rapportées par Antigua et la Colombie, soit 680.9% et 186.5% pour atteindre 5,802 et 27,742 passagers respectivement.

Le trafic du premier trimestre pour l'Europe a continué à baisser par rapport au niveau record de 50,282 passagers atteint en 1989. Ces principaux marchés nolisés, la France et le Royaume-Uni, ont baissé de 64.5% et 36.1% pour rapporter 5,552 et 5,193 passagers respectivement au premier trimestre de 1992. L'accord de Nationair avec la défense nationale pour transporter le personnel militaire entre le Canada et l'Allemagne a aidé à relever les données nolisées de l'Allemagne de néant au premier trimestre de 1991 à approximativement 8 milles au premier trimestre de 1992.

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

TABLE 5.

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

TABLEAU 5.

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

Rank Airports - Transport Canada Towers

	Total	Change 1991/1990	Itinerant	Local
	Totaux	Variation	Itinérant	Locaux

Rang Aéroports - Tours de Transports Canada

		%		
1	Lester B. Pearson International ONT	-8.9	322,278	-
2	Vancouver Int'l. BC-CB	-9.2	288,106	-
3	Boundary Bay BC-CB	13.1	85,107	147,850
4	St. Hubert QUE-QC	-13.9	79,200	130,432
5	Calgary Int'l. ALTA-ALB	-2.6	205,086	3,561
6	Montréal Int'l. QUE-QC	-7.6	197,392	71
7	Victoria Int'l. BC-CB	-8.5	113,336	74,283
8	Abbotsford BC-CB	-6.8	68,489	106,608
9	Toronto/Buttonville ONT	-25.4	76,313	86,988
10	Ottawa Int'l. ONT	-11.9	126,879	35,879
11	Springbank ALTA-ALB	3.7	42,901	101,046
12	Quebec QUE-QC	-3.1	103,434	37,637
13	Winnipeg MAN	-9.9	104,475	35,630
14	Edmonton Mun. ALTA-ALB	-8.2	121,417	2,621
15	Toronto Island ONT	-5.3	61,174	56,283
16	Hamilton City ONT	-8.2	49,047	65,448
17	Pitt Meadows BC-CB	-8.5	44,936	67,379
18	Halifax Int'l. NS-NÉ	-6.1	87,540	24,410
19	St. Andrews MAN	-19.9	27,455	84,211
20	London ONT	-7.3	59,190	49,049
21	Thunder Bay ONT	0.2	57,226	50,670
22	Sudbury ONT	20.7	54,702	52,477
23	North Bay ONT	8.4	33,552	72,824
24	Saskatoon SASK	-13.3	56,262	39,092
25	St. Honoré QUE-QC	-7.2	27,757	66,349
Total - above airports / Aéroports ci-dessus		3,884,052	-6.4	2,493,254
Total - Transport Canada Towers (56) / Total - Tours de Transports Canada (56)		5,540,273	-6.5	3,487,659
				2,052,614

In the 12 months of 1991, total movements at all Transport Canada towered airports decreased by 6.5% over the same period last year. Itinerant movements decreased by 5.6% to 3,487,659 while local movements decreased by 8.1% to 2,052,614.

The largest percentage increase in 1991 was 21.8% at Sault Ste. Marie, Ont. The largest decrease was 25.4% at Toronto/Buttonville Ont.

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

Au cours des 12 mois de 1991, les mouvements totaux aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont diminué de 6.5% par rapport à la même période en 1990. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 3,487,659, soit une diminution de 5.6%, alors que le nombre de mouvements locaux a connu une diminution de 8.1% pour s'établir à 2,052,614.

L'augmentation en pourcentage la plus importante a été enregistrée à Sault Ste. Marie, Ont. soit 21.8%. La plus forte diminution a été enregistrée à Toronto/Buttonville, Ont. soit 25.4%.

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

The impact of Competition on Air Fares in Canada

by Francesca Thibeault and Lisa Di Piétre

The air transport industry is presently going through a crucial period in its existence. The two major Level I airlines, Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAIL), are actively seeking solutions, such as affiliations and a proposed merger, to recover from the economic depression into which they fell in the past few years. The difficult economic situation that has existed in Canada since 1990, does not explain all air carriers' problems. The intense competition on air fares among the different airlines which has occurred since the economic regulatory reform in the air transport industry in Canada, seems also to explain the financial difficulties of some carriers.

This competition has been particularly characterized by an increase in the use of discounted air fares. Between 1983 and 1991, for example, the proportion of domestic scheduled passengers who flew on discount fares rose from 44.5% to 66.2%. While the use of discounted air fares has increased during this period, motives for the increase in discounting are varied. Amongst these motives, one can mention that the air carriers use discounting to achieve product differentiation to appeal to different markets, to stimulate travel or as a competitive tool.

In this article, the use of a discounted air fare as a competitive tool, especially amongst the major scheduled domestic carriers to gain or maintain market share, will be explored. In addition, the effect of this competition on air fares in Canada will also be examined.

This article is based on nine years of sample data of passenger counts, revenues and fare types used by Canada's major scheduled airlines. These data are obtained from major Canadian air carriers in the Fare Basis Survey¹.

As mentioned previously, the use of fare discounting became very important in the Canadian domestic market between 1983 and 1991. Deep discount traffic (discounted 30% or more off the economy fare²) recorded the highest increase (15.7 percentage points) during this period. Shallow discount traffic (discounted less than 30% off the economy fare) accounted for only 6.1 percentage points of the increase (see Figure 6.1).

¹ For the years 1983-1986, the participating carriers in the survey were: Air Canada, CP Air, Eastern Provincial Airways, Nordair and Pacific Western Airlines (PWA). For the period 1987-1989, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. (CAIL) and Wardair were included. In 1990, the participating carriers in the survey were only Air Canada and CAIL while in 1991, AirBC (an affiliate for Air Canada) and Time Air (an affiliate for CAIL) joined these two major carriers in reporting.

² Prior to 1985, deep discount fares were those discounted by 25% or more off the full economy fares.

L'effet de la concurrence sur les tarifs aériens au Canada

par Francesca Thibeault et Lisa Di Piétre

L'industrie du transport aérien au Canada semble vivre présentement une étape décisive dans son existence. Les deux principales compagnies aériennes de niveau I, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI), cherchent activement des solutions, telles des affiliations et une union proposée pour se sortir du marasme économique dans lequel elles sont plongées depuis quelques années. La situation économique difficile qui sévit au Canada depuis 1990, n'explique pas tous les problèmes que vivent les transporteurs aériens. La forte concurrence au niveau des tarifs aériens que se sont livrées les différentes compagnies aériennes depuis l'entrée en vigueur de la réforme de la réglementation économique dans l'industrie canadienne du transport aérien semble également à l'origine des difficultés financières de certains transporteurs.

Cette concurrence s'est surtout manifestée par une utilisation accrue des tarifs aériens réduits. Entre 1983 et 1991, par exemple, le nombre de passagers des principaux services aériens réguliers intérieurs ayant voyagé à prix réduit est passé de 44.5% à 66.2%. Bien que l'utilisation des tarifs réduits ait augmenté au cours de cette période, les motifs qui ont poussé les transporteurs à le faire sont variés. Parmi ces motifs, on peut mentionner que les transporteurs aériens ont recours à la réduction des tarifs aux fins de la différentiation des produits, pour attirer d'autres marchés et pour promouvoir les voyages ou encore comme outil de concurrence.

Dans cette étude, on se penchera sur l'utilisation des tarifs aériens comme outil de concurrence, surtout parmi les principaux services réguliers intérieurs qui cherchent à acquérir une part du marché ou à la maintenir. De plus, on examinera l'influence exercée par cette concurrence sur les tarifs aériens au Canada.

Cette étude se fonde sur neuf années de données sur le dénombrement des passagers, les recettes et les types de tarifs utilisés par les principaux services aériens réguliers au Canada. Ces données sont obtenues auprès des principaux transporteurs aériens canadiens dans le cadre de l'Enquête sur la base tarifaire¹.

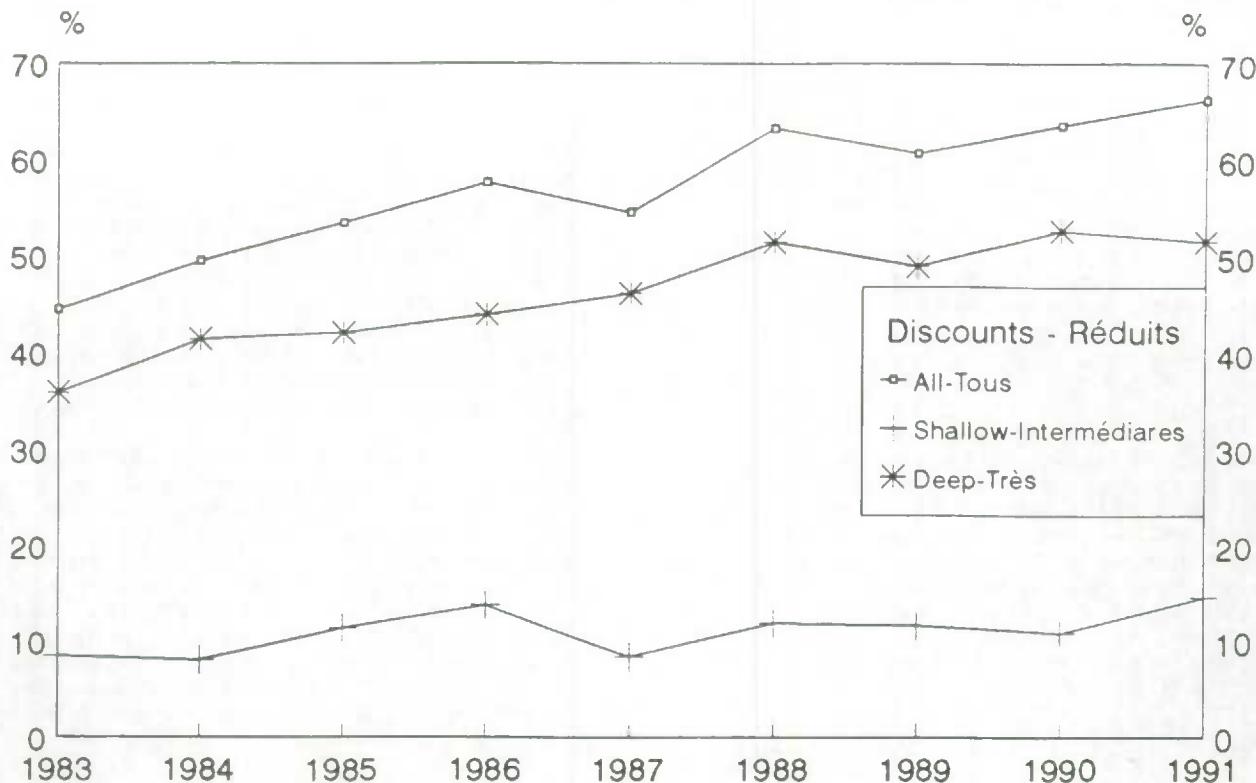
Tel que mentionné précédemment, l'utilisation des tarifs réduits a pris beaucoup d'importance sur le marché canadien entre 1983 et 1991. Parmi les tarifs réduits, ce sont surtout les tarifs très réduits (réduction de 30% ou plus sur le tarif économique²) qui ont enregistré la plus forte hausse (15.7 points de pourcentage) au cours de cette période. Les tarifs intermédiaires (réduction de moins de 30% sur le tarif économique) ont représenté une augmentation de seulement 6.1 points de pourcentage (voir figure 6.1).

¹ Pour les années 1983-1986, les transporteurs qui ont participé à l'enquête sont Air Canada, CP Air, Eastern Provincial Airways, Nordair et Pacific Western Airlines (PWA). Pour la période 1987-1989, on a inclus Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) et Wardair. En 1990, les transporteurs qui ont participé à l'enquête se limitaient à Air Canada et LACI alors qu'en 1991, AirBC (un affilié de Air Canada) et Time Air (un affilié de LACI) sont venus se greffer à ces deux principaux transporteurs.

² Avant 1985, les tarifs très réduits étaient des tarifs réduits de 25% ou plus sur le plein tarif économique.

Figure 6.1 Discount Traffic in Canada, 1983-1991

Figure 6.1 Voyages à tarifs réduits au Canada, 1983-1991



As shown in this figure, on a year-to-year basis, major increases in discount traffic occurred in 1984 (4.9 points) and 1988 (8.7 points). The growth recorded in 1984 can be explained by the fact that, in June of that year, there was a relaxation of fare regulations that allowed the airlines to offer shallow discounts on a route basis rather than on a system-wide basis. In September 1984, the implementation of new fare procedures allowed airlines more pricing flexibility and consumers easier access to cheaper fares. The growth in 1988 can be explained by Wardair's entry into the scheduled domestic market and their pricing policy. Also, CAIIL, with its restructured schedule, and Wardair, with its enhanced schedule on high-density intercity routes, used price discounting to compete with each other and with Air Canada, in an attempt to acquire a larger share of the domestic passenger traffic.

Figure 6.1 also shows that the year 1991 was the key year for the use of discounted fares. During 1991, major Canadian carriers offered a wide selection of low-price fares to Canadian travellers to preserve their market share on routes also operated by smaller independent or charter carriers. Furthermore, 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.

Tel qu'illustré dans cette figure, sur une base annuelle, les plus fortes augmentations du trafic des tarifs réduits se sont produites en 1984 (4.9 points) et en 1988 (8.7 points). La croissance enregistrée en 1984 peut être expliquée par le fait qu'en juin de cette année-là, on a assisté à un assouplissement des règlements tarifaires, ce qui a permis aux compagnies aériennes d'offrir des tarifs intermédiaires selon l'itinéraire plutôt qu'à l'échelle du système. En septembre 1984, la mise en application de nouvelles méthodes tarifaires a donné aux compagnies aériennes plus de souplesse au niveau de la fixation des prix, et aux consommateurs, plus de possibilités de tarifs réduits. La forte croissance observée en 1988 peut être expliquée par l'arrivée de la compagnie Wardair sur le marché des services réguliers intérieurs et par sa politique de fixation des prix. Aussi, LACI (avec un nouvel horaire) et Wardair (avec un nouvel horaire pour les services interurbains à haute densité) ont eu recours à l'offre de tarifs réduits pour se faire concurrence et faire concurrence à Air Canada, afin d'acquérir une plus grande part du marché des services intérieurs de transport de passagers.

La figure 6.1 révèle également que l'année 1991 constitue l'année de pointe en ce qui a trait à l'utilisation des tarifs réduits. Au cours de 1991, les principaux transporteurs canadiens ont offert une vaste sélection de tarifs à rabais aux voyageurs canadiens afin de préserver leur part du marché sur des liaisons également desservies par de plus petits transporteurs indépendants ou par des transporteurs d'affrètement. De plus, 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.

The years 1987 and 1989 were the only time periods for which the use of discounted fares recorded declines. In 1989, it appears that the major airlines moved to recover from the costly price competition of the previous year. Some of the pressures that produced the 'fare wars' of 1988 were removed when Air Canada regained the market share it lost during the December 1987 strike. Price competition also appears to have been affected by PWA Corporation's takeover of Wardair.

In theory, one would expect that the use of fare discounting as a method of price competition would apply less on routes where the airlines do not face competition. This would mean that a passenger who travels on a route served by an air carrier with "monopoly" power would be subject to a certain form of price discrimination. This hypothesis was examined using the Fare Basis Survey.

As Table 6.1 shows, the number of carriers operating scheduled services in a market had a definite impact on the amount of fare discounting over the study period. For example, from 1983 to 1991, the travellers on "monopolistic" routes³ were less likely to have access to cheaper travel than the travellers on routes where a major carrier had to compete with at least one other major carrier.

Table 6.1

Percentage of Passengers Travelling on Discounted Air Fares
by Number of Major Carriers Serving the City-Pair, 1983-1991

Les années 1987 et 1989 sont les seules périodes pour lesquelles l'utilisation des tarifs réduits a enregistré des diminutions. En 1989, il semble que les principales compagnies aériennes aient voulu se remettre de la concurrence coûteuse de l'année précédente. Certaines des pressions résultant des «guerres tarifaires» de 1988 ont été supprimées lorsque la compagnie Air Canada a repris la part du marché qu'elle avait perdue pendant la grève en décembre 1987. L'acquisition de Wardair par la Société PWA a également influé sur la concurrence des prix.

En théorie, on pourrait s'attendre à ce que l'utilisation des tarifs réduits comme méthode de concurrence des prix s'applique moins aux itinéraires pour lesquels il n'y a pas de concurrence entre les compagnies aériennes. Cela signifie qu'un passager qui emprunte un itinéraire desservi par une compagnie qui en détient le «monopole» ferait face à une certaine forme de discrimination des prix. Cette hypothèse a été examinée dans le cadre de l'Enquête sur la base tarifaire.

Comme le montre le tableau 6.1, le nombre de transporteurs exploitant des services réguliers sur un marché donné a eu une incidence réelle sur le nombre de tarifs réduits offerts au cours de la période sous étude. Ainsi, on observe que de 1983 à 1991, les passagers voyageant sur les routes exclusives³ (c'est-à-dire dont la compagnie détient le monopole) se sont vus offrir moins de tarifs réduits que les passagers empruntant les routes où il y a concurrence entre le transporteur principal et au moins un autre transporteur.

Tableau 6.1

Pourcentage de passagers voyageant à prix réduit, selon le nombre de principaux transporteurs desservant la paire de villes, 1983-1991

Period Période	Number of Major Carriers Serving the City-Pair Nombre de principaux transporteurs desservant la paire de villes		
	Three or More Trois ou plus	Two Deux	One Un
	%		
1983	45.9	51.6	34.7
1984	49.3	52.0	46.3
1985	53.3	55.0	50.5
1986	56.3	63.3	48.8
1987	56.3	56.1	48.8
1988	66.2	65.5	52.4
1989	61.9	62.6	52.5
1990	-	65.8	49.9
1991	58.7	68.6	57.1

Consider the years 1988 and 1991. In 1988, discount passengers accounted for 65.5% of passengers on routes with two carriers. On routes with three carriers (that is Air Canada, CAI and Wardair), the proportion of discount passengers increased to 66.2%, while on monopolistic routes,

Considérons les années 1988 et 1991. En 1988, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 65.5% des passagers empruntant les routes aériennes desservies par deux transporteurs. Sur les routes desservies par les trois transporteurs (à savoir, Air Canada, CAI et Wardair), le

³ Monopoly here is defined as a route where there is no scheduled service competition from another major Level I air carrier. There may be competition from third level, feeder or commuter carriers or from charters.

³ Une route exclusive se définit comme une route où il n'y a pas de concurrence au niveau des services réguliers de la part d'un autre transporteur aérien principal de niveau I. Il peut y avoir concurrence de la part de transporteurs de niveau III, de transporteurs subsidiaires ou

this proportion decreased to 52.4%. In 1991, 68.6% of passengers on duopolistic routes (routes served by two carriers) travelled on a discounted ticket, compared to 58.7% on oligopolistic routes (routes served by three or more carriers) and to 57.1% on monopolistic routes.

Lastly, the impact of competition among airlines will be assessed through the cost of travel. An examination of Table 6.2 shows that the vigorous competition between Air Canada, CAI and Wardair in 1988 led to a substantial decline (-13.8%) in discount air fares on markets served by all three carriers. In 1989, after PWA Corporation took over Wardair, the discount air fares on oligopolistic routes increased by 10.4%. During that year, the discount air fares increased more substantially on monopolistic (17.3%) and duopolistic (29.7%) routes. In 1991, despite difficult financial problems, the two major airlines continued to compete to maintain their market share. This largely explains the slight increase (1.5%) of discount air fares on duopolistic routes between 1990 and 1991. On monopolistic routes, discount air fares increased by 20.6% to approximately \$153, while on oligopolistic routes, they have reached their lowest level since 1986. In the latter case, the price decrease was largely due to the presence of two affiliate carriers that operated on low-density and short-haul regional and local routes.

The examination of the data filed in the Fare Basis Survey has revealed that the number of carriers operating in a market had a definite impact on the amount of fare discounting in Canada.

Table 6.2

Average Discount Air Fares by Number of Major Carriers Serving the City-Pair, 1983-1991

Period Période	Number of Major Carriers Serving the City-Pair Nombre de principaux transporteurs desservant la paire de villes		
	Three or More Trois ou plus		One Un
		\$	
1983	87.5	130.3	84.1
1984	87.2	118.5	87.9
1985	96.1	121.4	86.2
1986	101.5	128.4	83.1
1987	156.7	103.5	88.6
1988	135.0	104.2	85.9
1989	149.1	135.1	100.8
1990	-	152.4	126.4
1991	105.4	154.7	152.5

A more extensive version of this article will be published in the 1991 edition of Canadian Civil Aviation, catalogue 51-206.

For further information, please contact L. Di Pietro (819-997-6176).

pourcentage des passagers voyageant à prix réduit est passé à 66.2%, tandis que sur les routes exclusives, ce pourcentage a diminué pour passer à 52.4%. En 1991, 68.6% des passagers empruntant les routes à concurrence duopolistique (routes desservies par deux transporteurs) ont voyagé à prix réduit, comparativement à 58.7% sur les routes à concurrence oligopolistique (routes desservies par trois transporteurs ou plus) et à 57.1% sur les routes exclusives.

L'incidence de la concurrence entre les compagnies aériennes sera finalement examinée à la lumière des coûts des voyages. Le tableau 6.2 montre que la forte concurrence entre Air Canada, LACI et Wardair en 1988 a entraîné une baisse considérable (-13.8%) des tarifs réduits sur les marchés desservis par les trois transporteurs. En 1989, suite à l'acquisition de Wardair par la Société PWA, les tarifs réduits ont augmenté de 10.4% sur les routes à concurrence oligopolistique. Au cours de cette année-là, les tarifs réduits ont augmenté plus fortement sur les routes exclusives (17.3%) ou à concurrence duopolistique (29.7%). En 1991, malgré de graves problèmes financiers, les deux principales compagnies aériennes ont continué à lutter pour conserver leur part du marché. Cela explique en grande partie la faible hausse de 1.5% des tarifs réduits sur les routes à concurrence duopolistique entre 1990 et 1991. Dans le cas d'un monopole, les tarifs aériens réduits ont augmenté de 20.6%, pour atteindre environ \$153, alors que dans le cas d'un oligopole, ils ont atteint leur plus bas niveau depuis 1986. Dans ce dernier cas, la régression des tarifs a été causée en grande partie par la présence des deux transporteurs affiliés qui exploitent des routes régionales et locales à faible densité et de courte distance.

Nous pouvons conclure à partir de l'examen des données de l'Enquête sur la base tarifaire que le nombre de transporteurs sur un marché donné a eu une incidence réelle sur le nombre de tarifs réduits au Canada.

Tableau 6.2

Tarifs aériens réduits moyens, selon le nombre de principaux transporteurs desservant la paire de villes, 1983-1991

Une version plus complète de cette étude paraîtra dans l'édition de 1991 de la publication Aviation civile canadienne, catalogue 51-206.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec L. Di Piétro (819-997-6176).

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\$	
10-234	Special Transportation Package	165.00	198.00	230.00	Série spéciale sur les transports
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.



1010111265

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 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^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'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.