



Service Bulletin

Bulletin de service

Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

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

Vol. 25, No. 2

HIGHLIGHTS

- o As of November 1992, year-to-date available seat-kilometres on scheduled services are up 5% over the same period of 1991. However, passenger-kilometres are up 6%, resulting in a one point increase in passenger load factor.

Available on CANSIM: Matrix 385

- o In September 1992, total movements at the 56 Transport Canada towered airports decreased by 9% from September 1991.
- o Preliminary estimates indicated that 64% of passengers carried on domestic scheduled Level I services travelled on a discount ticket in the first quarter of 1992.
- o Montréal-Fort Lauderdale, despite undergoing a 8% decrease between 1990 and 1991 to 236 thousand passengers, emerged as the most travelled international city-pair for all charter regions in 1991.

Recent Release

- o Canadian Civil Aviation, 1991 (Catalogue No. 51-206)

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in February 1993.

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.

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. 25, N° 2

FEB 26 1993

FAITS SAILLANTS

- o Jusqu'en novembre 1992, le nombre cumulatif des sièges-kilomètres disponibles pour les services réguliers a augmenté de 5% par rapport à la même période en 1991. Cependant, les passagers-kilomètres ont enregistré une hausse de 6%, résultant en une augmentation de un point du coefficient de remplissage.

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

- o Au cours du mois de septembre 1992, les 56 aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une baisse de 9% des mouvements totaux par rapport au mois de septembre 1991.
- o Selon les estimations provisoires, 64% des passagers des vols intérieurs réguliers de niveau I ont profité d'un tarif réduit au cours du premier trimestre de 1992.
- o Montréal-Fort Lauderdale, malgré une baisse de passagers de 8% entre 1990 et 1991 fut la paire de villes la plus populaire des régions d'affrètement en 1991 avec 236 mille passagers.

Mise en circulation récente

- o Aviation civile canadienne, 1991 (n° 51-206 au catalogue)

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, février 1993.

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.



Statistics
Canada

Statistique
Canada

Canada

TABLE 1.

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

TABLEAU 1.

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

OPERATIONAL STATISTICS	November 1992	Change 1992/1991	Year-to-Date 1992	Change Year-to-Date		STATISTIQUES D'EXPLOITATION	
				1992/1991	1992		
				Novembre	Variation	Cumulatif	Variation cumulative
	'000	%	'000	%			
Scheduled and Charter Services							Services réguliers et d'affrètement
Passengers - Scheduled							Passagers - Réguliers
- Domestic	945	-9.1	12 264		-1.3		- Intérieur
- International	404	-4.5	5 868		6.6		- International
- Total	1 349	-7.8	18 132		1.1		- Total
Passengers - Charter	127	-8.0	1 416		4.2		Passagers - Affrètements
Passengers - Total	1 476	-7.8	19 548		1.3		Passagers - Total
Passenger-kilometres -							Passagers-kilomètres -
Scheduled - Domestic	1 164 740	-7.6	16 881 055		1.6		Réguliers - Intérieur
- International	1 433 613	-3.2	22 522 506		10.0		- International
- Total	2 598 354	-5.3	39 403 562		6.2		- Total
Passenger-kilometres -							Passagers-kilomètres -
Charter	271 644	-10.8	3 144 315		1.3		Affrètements
Passenger-kilometres - Total	2 869 999	-5.8	42 547 877		5.9		Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -							Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	4 728 889	3.6	60 376 673		4.9		- Réguliers
Available seat-kilometres -							Sièges-kilomètres disponibles
Charter	378 632	-0.9	3 903 080		0.8		- Affrètements
Available seat-kilometres -							Sièges-kilomètres disponibles
Total	5 107 521	3.2	64 279 753		4.6		- Total
Passenger Load Factor -							Coefficient de remplissage -
Scheduled %	54.9	...	65.3		...		Réguliers %
Passenger Load Factor -							Coefficient de remplissage -
Charter %	71.7	...	80.6		...		Affrètements %
Passenger Load Factor -							Coefficient de remplissage -
Total %	56.2	...	66.2		...		Total %
Goods tonne-kilometres -							Tonnes-kilomètres de marchandises -
Scheduled	111 073	-1.6	1 212 788		0.3		Réguliers
Goods tonne-kilometres -							Tonnes-kilomètres de marchandises -
Charter	797	33.5	4 631		18.7		Affrètements
Goods tonne-kilometres -							Tonnes-kilomètres de marchandises -
Total	111 870	-1.4	1 217 419		0.4		Total
Hours Flown	59	-3.3	725		2.1		Heures de vol
All Operations							Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	230 243	-18.6	2 916 697		-1.6		Consommation de carburant à turbomoteurs - litres

Available on CANSIM: Matrix 385

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

As of November 1992, year-to-date available seat-kilometres on scheduled services are up 4.9% over the same period of 1991. However, passenger-kilometres are up 6.2%, resulting in a one point increase in passenger load factor.

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

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

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

Jusqu'en novembre 1992, le nombre cumulatif des sièges-kilomètres disponibles pour les services réguliers a augmenté de 4,9% par rapport à la même période en 1991. Cependant, les passagers-kilomètres ont enregistré une hausse de 6,2%, résultant en une augmentation de un point du coefficient de remplissage.

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

TABLE 2.

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

Rank	Airports - Transport Canada Towers	September 1992	Change September 1992/1991 Variation Septembre	Year-to-date 1992 Cumulatif	Change Year-to-date 1992/1991 Variation cumulative
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Septembre	%		%
1	Lester B. Pearson Int'l. ONT	27,818	3.2	249,621	2.3
2	Vancouver Int'l. BC-CB	25,514	-0.6	223,676	0.4
3	Boundary Bay BC-CB	17,792	-12.3	173,985	-7.0
4	St. Hubert, QUE-QC	17,696	-14.5	143,681	-10.7
5	Montréal/Dorval QUE-QC	17,093	2.0	148,566	-0.6
6	Calgary Int'l ALTA-ALB	16,404	-7.0	157,618	-0.4
7	Ottawa Int'l ONT	14,513	7.4	120,182	-5.0
8	Victoria Int'l BC-CB	13,959	-7.5	151,838	2.6
9	Toronto/Buttonville ONT	13,544	-16.5	113,737	-13.3
10	St. Honoré QUE-QC	13,272	-2.5	78,208	4.8
11	Winnipeg MAN	11,843	-4.5	108,291	1.2
12	Québec QUE/QC	11,840	-4.1	93,502	-15.3
13	Abbotsford BC-CB	11,681	-32.3	136,680	1.2
14	Toronto Island ONT	11,310	-6.1	80,882	-18.2
15	Springbank ALTA-ALB	11,205	-23.9	93,235	-16.0
16	Halifax Int'l. NS-NÉ	10,086	-1.0	86,052	0.3
17	Edmonton Mun. ALTA-ALB	9,773	-7.6	92,700	-3.9
18	London ONT	9,455	-20.5	82,108	-6.4
19	Hamilton City ONT	9,352	-12.1	79,852	-14.7
20	Thunder Bay ONT	8,668	-21.2	84,983	6.4
21	Waterloo-Guelph ONT	8,529	-6.5	69,058	-4.1
22	Sudbury ONT	8,400	6.7	80,955	-3.8
23	Pitt Meadows BC-CB	8,065	-29.1	79,167	-12.4
24	Saskatoon SASK	7,685	-16.0	76,463	2.3
25	North Bay ONT	7,595	-33.6	68,819	-16.9
Total - Above airports/Aéroports ci-dessus		323,092	-9.9	2,873,859	-4.6
Total - Transport Canada Towers (56)/ Total - Tours de Transports Canada (56)		457,397	-9.4	4,141,335	-4.3

In September 1992, total movements at the 56 Transport Canada towered airports decreased by 9.4% from September 1991. Itinerant movements decreased by 6.3% to 295,244 while local movements decreased by 14.6% to 162,153 compared to the same month in 1991.

In the first nine months of 1992, total movements at all Transport Canada towered airports decreased by 4.3% over the same period in 1991. Itinerant movements decreased by 1.6% to 2,671,798 while local movements decreased by 8.9% to 1,469,537.

The largest percentage increase in September was 26.9% at Sault Ste. Marie, ONT. The largest decrease was 45.3% at Lethbridge, Alb.

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

TABLEAU 2.

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

Rank	Airports - Transport Canada Towers	September 1992	Change September 1992/1991 Variation Septembre	Year-to-date 1992 Cumulatif	Change Year-to-date 1992/1991 Variation cumulative
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Septembre	%		%
1	Lester B. Pearson Int'l. ONT	27,818	3.2	249,621	2.3
2	Vancouver Int'l. BC-CB	25,514	-0.6	223,676	0.4
3	Boundary Bay BC-CB	17,792	-12.3	173,985	-7.0
4	St. Hubert, QUE-QC	17,696	-14.5	143,681	-10.7
5	Montréal/Dorval QUE-QC	17,093	2.0	148,566	-0.6
6	Calgary Int'l ALTA-ALB	16,404	-7.0	157,618	-0.4
7	Ottawa Int'l ONT	14,513	7.4	120,182	-5.0
8	Victoria Int'l BC-CB	13,959	-7.5	151,838	2.6
9	Toronto/Buttonville ONT	13,544	-16.5	113,737	-13.3
10	St. Honoré QUE-QC	13,272	-2.5	78,208	4.8
11	Winnipeg MAN	11,843	-4.5	108,291	1.2
12	Québec QUE/QC	11,840	-4.1	93,502	-15.3
13	Abbotsford BC-CB	11,681	-32.3	136,680	1.2
14	Toronto Island ONT	11,310	-6.1	80,882	-18.2
15	Springbank ALTA-ALB	11,205	-23.9	93,235	-16.0
16	Halifax Int'l. NS-NÉ	10,086	-1.0	86,052	0.3
17	Edmonton Mun. ALTA-ALB	9,773	-7.6	92,700	-3.9
18	London ONT	9,455	-20.5	82,108	-6.4
19	Hamilton City ONT	9,352	-12.1	79,852	-14.7
20	Thunder Bay ONT	8,668	-21.2	84,983	6.4
21	Waterloo-Guelph ONT	8,529	-6.5	69,058	-4.1
22	Sudbury ONT	8,400	6.7	80,955	-3.8
23	Pitt Meadows BC-CB	8,065	-29.1	79,167	-12.4
24	Saskatoon SASK	7,685	-16.0	76,463	2.3
25	North Bay ONT	7,595	-33.6	68,819	-16.9
Total - Above airports/Aéroports ci-dessus		323,092	-9.9	2,873,859	-4.6
Total - Transport Canada Towers (56)/ Total - Tours de Transports Canada (56)		457,397	-9.4	4,141,335	-4.3

Au cours du mois de septembre 1992, les 56 aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une baisse de 9.4% des mouvements totaux par rapport au mois de septembre 1991. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 295,244, soit une diminution de 6,3% par rapport au mois de septembre 1991, alors que les mouvements locaux ont diminué de 14,6% pour atteindre 162,153.

Au cours des neuf premiers mois de 1992, les mouvements totaux aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont diminué de 4,3% par rapport à la même période en 1991. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 2,671,798, soit une diminution de 1,6% et le nombre de mouvements locaux a diminué de 8,9% pour s'établir à 1,469,537.

En septembre, l'augmentation en pourcentage la plus importante a été enregistrée à Sault Ste. Marie, ONT., soit 26,9%. La plus forte diminution a été enregistrée à Lethbridge, Alb., soit 45,3%.

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

TABLE 3.1

**Distribution of Domestic Passengers, by Sector and Fare Type
Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services,
First Quarter 1992 (Preliminary Estimates)**

TABLEAU 3.1

Répartition des passagers, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, premier trimestre 1992 (estimations provisoires)

Sector	Passengers		Fare type group - Groupe tarifaire							
	Passagers		Full Fare			Discounted Fare		Other		Secteur
			Plein tarif		Tarif réduit		Autre			
	1992	Change 1992/1991 Variation	1991 ^r	1992	1991 ^r	1992	1991 ^r	1992	1991 ^r	
	No. - Nbre ('000)	%				%				
Domestic	3,091.2	-3.0	34.1	31.4	62.2	64.1	3.7	4.4	4.4	Intérieur
Southern services	2,924.0	-2.7	32.7	30.3	63.4	65.1	3.8	4.6	4.6	Services secteur sud
Short-haul	1,562.6	0.9	35.9	33.8	60.9	62.0	3.2	4.2	4.2	Court-courrier
Long-haul	1,361.4	-6.6	29.5	26.4	66.0	68.6	4.5	5.1	5.1	Long-courrier
Northern Services	167.2	-7.3	57.0	51.0	42.0	47.6	1.0*	1.4	1.4	Services secteur nord

TABLE 3.2

Distribution of Domestic Passenger-kilometres, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, First Quarter 1992 (Preliminary Estimates)

TABLEAU 3.2

Répartition des passagers-kilomètres, secteur intérieur,
selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs
aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, premier
trimestre 1992 (estimations provisoires)

Sector	Passenger-kilometres		Fare type group - Groupe tarifaire							
	Passagers-kilomètres		Full Fare		Discounted Fare		Other		Secteur	
			Plein tarif		Tarif réduit		Autre			
	1992	Change 1992/1991 Variation	1991'	1992	1991'	1992	1991'	1992		
	No. - Nbre ('000 000)	%			%					
Domestic	3 636.3	-3.8	30.6	27.5	65.4	67.7	4.0	4.8	Intérieur	
Southern services	3 496.3	-3.9	29.7	26.7	66.2	68.3	4.1	5.0	Services secteur sud	
Short-haul	677.5	2.4	33.7	31.9	63.1	64.0	3.2	4.1	Court-courrier	
Long-Haul	2 818.8	-5.3	28.7	25.5	66.9	69.4	4.3	5.2	Long-courrier	
Northern Services	140.0	-2.2	52.9	47.4	46.1	51.4	1.0*	1.2	Services secteur nord	

- All estimates shown above (except those marked with an "**) have a coefficient of variation of less than 10% and can be considered reliable from a sampling point of view. An ** indicates a coefficient between 10% and 25%.

- . Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.

- . Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.

- Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un "") possèdent un coefficient de variation inférieur à 10% et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un "" indique un coefficient entre 10% et 25%.

- . Dû au fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.

- Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires.

Discount Fare Utilization

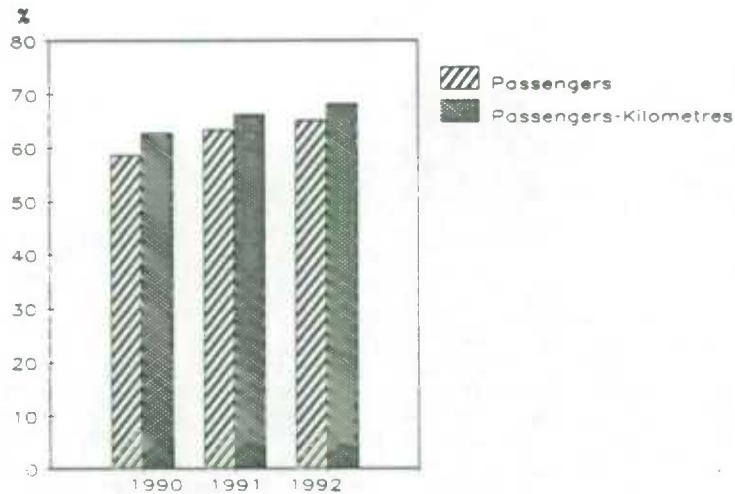
Preliminary estimates (see Table 4.1) indicated that 64.1% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers (AirBC, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Time Air) travelled on some form of discount ticket during the first quarter of 1992. This level represented an increase of 1.9 percentage points compared to the same period a year earlier and 5.9 percentage points compared to the same period in 1990. In terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel was 67.7%, up from 65.4% in 1991 (see Table 3.2).

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

Figure 3.1

Discount Fare Traffic in Canada, by Sector, First Quarter 1990-1992

Southern Services Services secteur sud



In the southern sector, 65.1% of passenger traffic (representing 68.3% of passenger-kilometres) was carried on discount fares during the first quarter of 1992. In 1991, the corresponding figures were 63.4% for passengers and 66.2% for passenger-kilometres. In contrast, for northern services, discount passengers amounted to 47.6% of the traffic during the first quarter of 1992, up from 42.0% in 1991. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for northern services increased by 5.3 percentage points (46.1% to 51.4%) during this period.

It should be noted that the deregulated southern sector accounted for more than 94% of all passengers and 96% of the discount air travel. In terms of passenger-kilometres, these percentages reached approximately 96% and 97%, respectively.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicated a greater carriage of discount passengers on the long-haul services (distances of 800 kilometres or more). This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. During the first quarter of 1992, discount carriage on long-haul services represented 68.6% of

Utilisation des tarifs réduits

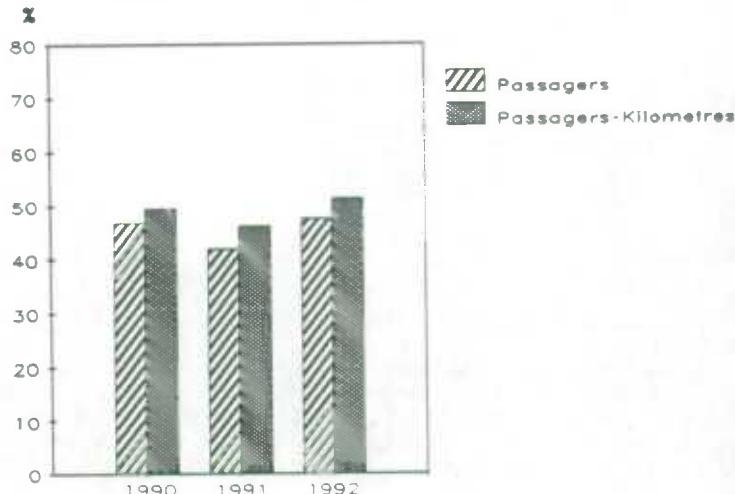
Selon les estimations provisoires (voir tableau 4.1), 64,1% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I (AirBC, Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Time Air) ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs au cours du premier trimestre de 1992. Ce niveau représente une hausse de 1,9 point de pourcentage par rapport à la même période de l'année précédente et de 5,9 points de pourcentage par rapport à la même période en 1990. En termes de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a augmenté pour passer de 65,4% en 1991 à 67,7% en 1992 (voir tableau 3.2).

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

Figure 3.1

Trafic des tarifs réduits au Canada, selon le secteur, premier trimestre 1990-1992

Northern Services Services secteur nord



Dans le secteur sud, 65,1% du trafic de passagers (représentant 68,3% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits au cours du premier trimestre de 1992, comparativement à 63,4% et 66,2% respectivement en 1992. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 47,6% du trafic au cours du premier trimestre de 1992, une augmentation par rapport à 42,0% en 1991. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur nord a augmenté de 5,3 points de pourcentage (de 46,1% à 51,4%) au cours de la même période.

Il convient de noter que plus de 94% de tous les passagers et 96% des passagers voyageant à prix réduit se déplaçaient dans le secteur déréglementé du sud. En termes de passagers-kilomètres, ces pourcentages ont atteint environ 96% et 97%, respectivement.

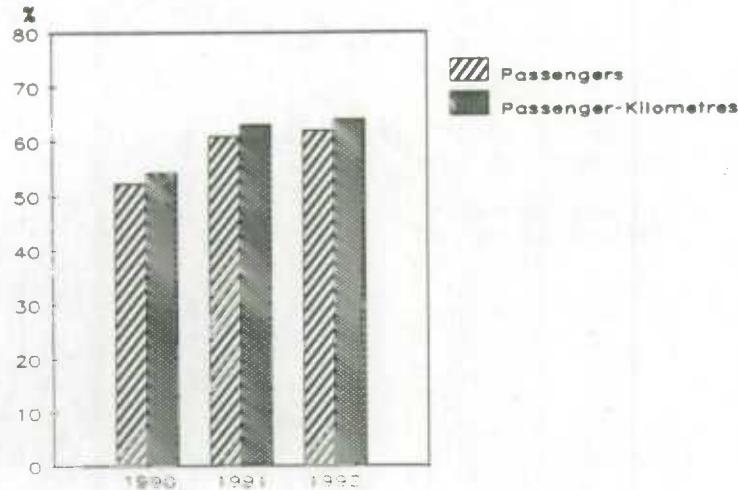
Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distances de 800 kilomètres ou plus). Cela suggère que la distance est un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs

passenger volume and 69.4% of passenger-kilometres; this compared with 62.0% and 64.0%, respectively for short-haul services (see Figure 3.2).

Figure 3.2

Discount Fare Traffic in the Southern Sector, Short-Haul and Long-Haul Services, First Quarter 1990-1992

**Short-Haul
Court-courriers**



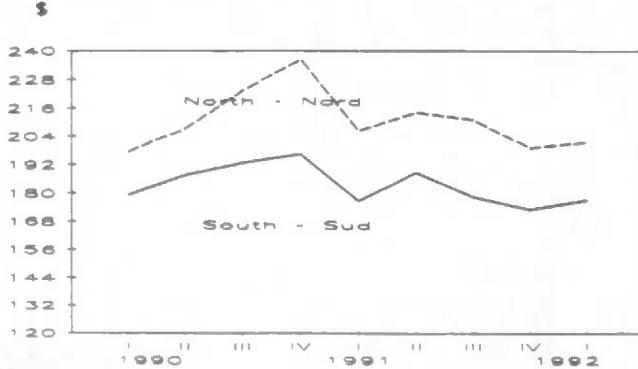
Average Fares

Figure 3.3 shows that the average of all fares paid by passengers on all city-pairs in the deregulated zone (South) increased slightly during the first quarter of 1992. During this period, the average of all domestic fares remained virtually unchanged from the previous year at \$179.

Figure 3.3

Quarterly Trends in Average Fares - Northern and Southern Sectors, 1990-1992

**All Fares
Tous les tarifs**

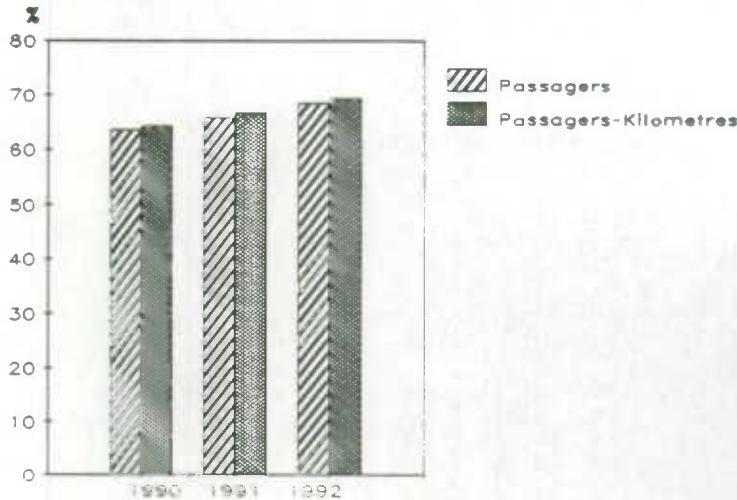


réduits. Au cours du premier trimestre de 1992, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 68,6% du volume de passagers et 69,4% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 62,0% et 64,0% (voir figure 3.2).

Figure 3.2

Traffic des tarifs réduits dans le secteur sud, services court-courriers et long-courriers, premier trimestre 1990-1992

**Long-Haul
Long-courriers**



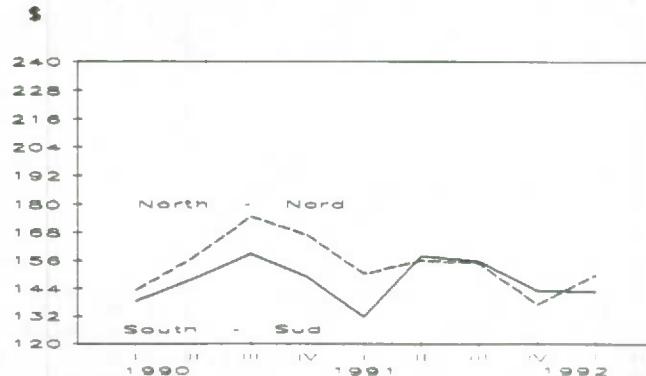
Tarifs moyens

La figure 3.3 montre que le tarif moyen (tous types de tarifs) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes dans la zone déréglementée (Sud) a augmenté légèrement au cours du premier trimestre de 1992. Au cours de cette période, le tarif intérieur moyen (tous types de tarifs) est demeuré pratiquement inchangé par rapport à l'année précédente, à \$179.

Figure 3.3

Tendances trimestrielles des tarifs moyens - Secteurs nord et sud, 1990-1992

**Discount Fares
Tarifs réduits**



This lack of change was in spite of a 7.9% increase in the average discount fare from \$132 in the first quarter of 1991 to \$143 in the first quarter of 1992. A compensating decrease in average business and economy fares resulted in no overall average change.

In the regulated (northern) zone, the average fare (all fares) decreased by 2.3% during the first quarter of 1992 compared to the same period in 1991, marking the first quarterly decrease for this period since 1987.

The average fares (all fares) in the North and the South have followed a similar pattern since 1990. Figure 4.3 shows that the average for all fares reached their high point in the fourth quarter of 1990, and have shown a declining trend since then.

Notes

- o The estimates shown are derived from sample flight coupons collected as part of the Fare Basis Survey. The estimates relate to the domestic operations (including domestic portions of international flights) of Level I air carriers. In 1990, Level I air carriers included Air Canada and Canadian Airlines International Ltd.. In 1991, two new carriers, AirBC (a regional affiliate for Air Canada) and Time Air (a regional affiliate for Canadian Airlines International Ltd.) were added in the survey.
- o Fare codes reported by these carriers have been grouped by general fare type. Three fare types are presented in the tables:
 - . FULL FARE comprises first class, business class and full fare regular economy.
 - . DISCOUNTED FARE includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group, etc.
 - . OTHER represents industry and agency discount fares, military, as well as unknown fare codes.
- o Domestic traffic, as measured by coupon origin and destination, is divided into two sectors: southern and northern. The southern sector comprises city-pairs within the "deregulated" zone as defined in the "New Canadian Air Policy" (1984). Northern sector refers to traffic within the region designated as "regulated" zone and between points in the "regulated" and "deregulated" zones. Due to an amendment to the definition of the North, traffic to/from The Pas and Flin Flon, Manitoba has been included in the northern sector since 1985.
- o The average fare is obtained by dividing the carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

Additional information on fare basis statistics will be included in the quarterly publication *Air Carrier Operations in Canada*, Catalogue No. 51-002. The first quarter 1992 issue of this publication is scheduled for release in March 1993. For further information, please contact B. Snider (819-997-1989).

Cette absence de variation fut observée malgré une augmentation de 7,9% des tarifs réduits moyens, de \$132 au cours du premier trimestre de 1991 à \$143 au cours du premier trimestre de 1992. Une baisse des tarifs moyens d'affaires et économique a contrebalancé cette hausse, engendrant ainsi aucun changement global.

Dans la zone réglementée (nord), le tarif moyen (tous les tarifs) a baissé de 2,3% au cours du premier trimestre de 1992 par rapport à la même période en 1991, enregistrant la première baisse trimestrielle depuis 1987 pour cette période.

Les tarifs moyens (tous les tarifs) dans le Nord et le Sud ont suivi le même profil depuis 1990. La figure 4.3 montre que les tarifs moyens ont atteint un sommet au quatrième trimestre de 1990. Ils ont suivi une tendance à la baisse depuis lors.

Notes

- o Les estimations proviennent d'un échantillon de coupons de vols recueillis par l'Enquête sur la base tarifaire des transporteurs aériens et portent sur les services intérieurs (y compris les tronçons intérieurs des vols internationaux) des transporteurs aériens de niveau I. En 1990, les transporteurs aériens de niveau I comprenaient Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée. En 1991, deux nouveaux transporteurs, AirBC (un affilié régional pour Air Canada) et Time Air (un affilié régional pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée) furent ajoutés à l'enquête.
- o Les codes tarifaires déclarés par ces transporteurs ont été combinés par catégorie générale. Trois groupes tarifaires sont présentés dans les tableaux.
 - . PLEIN TARIF comprend les tarifs de première classe, de la classe affaires et les pleins tarifs de classe économique.
 - . TARIF RÉDUIT comprend les divers tarifs à rabais tels que les tarifs noliprix, le tarif de soldes de places, le tarif excursion payable à l'avance, le tarif de groupe, etc.
 - . AUTRE comprend les tarifs utilisés par le personnel des compagnies aériennes, les agents de voyages, le personnel militaire, ainsi que les codes tarifaires non-identifiables.
- o Le trafic du secteur intérieur, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol, est désagrégé entre les secteurs sud et nord. Le secteur sud comprend les paires de villes à l'intérieur de la "zone libéralisée" telle que définie dans la "Nouvelle politique aérienne du Canada" (1984). Le secteur nord se réfère aux services à l'intérieur de la région désignée comme "zone réglementée" ainsi que ceux entre la "zone réglementée" et la "zone libéralisée". Due à une modification à la définition du Nord, le trafic de/vers The Pas et Flin Flon au Manitoba est inclus dans le secteur nord depuis 1985.
- o Le tarif moyen est obtenu en divisant les recettes des transporteurs de niveau I par le volume de passagers, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol.
- Des renseignements additionnels sur les statistiques sur la base tarifaire seront inclus dans la publication trimestrielle *Opérations des transporteurs aériens au Canada*, n° 51-002 au catalogue. L'édition du premier trimestre 1992 de cette publication devrait paraître en mars 1993. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec L. Di Piétre (819-997-6176).

TABLE 4.

International Charter Passenger Traffic - Top Fifteen City-Pairs, 1990 and 1991

Rank	City-Pair			
		1990	1991	Change
Rang	Paire de villes	Variation		
No.-Nbre ('000)				
1	Montréal - Fort Lauderdale	255	236	-7.5
2	Toronto - Clearwater/St. Petersburg	197	214	9.7
3	Toronto - Orlando	264	212	-19.7
4	Montréal - Paris	308	198	-35.7
5	Toronto - Las Vegas	205	176	-14.1
6	Toronto - Fort Lauderdale	201	169	-12.4
7	Toronto - Cancun	92	95	3.3
8	Montréal - Cancun	91	87	-4.4
9	Toronto - Fort Myers	85	83	-2.4
10	Montréal - Puerto Plata	90	78	-13.3
11	Montréal - Acapulco	85	72	-15.3
12	Québec - Fort Lauderdale	54	71	31.5
13	Vancouver - Reno	111	68	-38.7
14	Toronto - London	114	66	-42.1
15	Toronto - Amsterdam	67	65	-3.0
Total of above city-pairs/				
Total pour les paires de villes ci-dessus		2,811	2,451	-12.8
Total international		5,030	4,341	-13.7

The total number of international charter passengers decreased for the second consecutive year in 1991. The 13.7% decrease between 1990 and 1991 followed a smaller 3.8% decrease which occurred a year earlier.

Montréal-Fort Lauderdale, despite undergoing a 7.5% decrease between 1990 and 1991 to 236 thousand passengers, emerged as the most travelled international city-pair for all charter regions in 1991. It replaced Montréal-Paris which had been the top charter city-pair since 1987. However, Montréal-Paris lost a lot of ground between 1990 and 1991 and the 35.7% decrease in charter passengers left it with a fourth place ranking in 1991.

Very few of the above city-pairs managed to report an increase in 1991. Toronto-Clearwater/St. Petersburg reported a 9.7% increase and moved up from sixth place in 1990 to second place in 1991. Canada 3000 Airlines and Intair were the main air carriers to accommodate this increase in passengers.

Cancun, first in conjunction with Toronto and then with Montréal, retained its status as Canadians' preferred city in the South region. Toronto-Cancun demonstrated double digit percent passenger growth in each of the years since 1988 but slowed to a 3.3% increase between 1990 and 1991.

Québec-Fort Lauderdale reported a 31.5% increase, to 71 thousand passengers, ranking it 12th place in 1991. Air Canada, Air Transat and especially Nationair offered more transborder services out of Québec to Fort Lauderdale.

For more city-pair information, please refer to Air Charter Statistics 1991 (Catalogue 51-207).

TABLEAU 4.

Trafic de passagers des affrètements internationaux - quinze principales paires de villes, 1990 et 1991

Rank	City-Pair			
		1990	1991	Change
Rang	Paire de villes	Variation		
No.-Nbre ('000)				
1	Montréal - Fort Lauderdale	255	236	-7.5
2	Toronto - Clearwater/St. Petersburg	197	214	9.7
3	Toronto - Orlando	264	212	-19.7
4	Montréal - Paris	308	198	-35.7
5	Toronto - Las Vegas	205	176	-14.1
6	Toronto - Fort Lauderdale	201	169	-12.4
7	Toronto - Cancun	92	95	3.3
8	Montréal - Cancun	91	87	-4.4
9	Toronto - Fort Myers	85	83	-2.4
10	Montréal - Puerto Plata	90	78	-13.3
11	Montréal - Acapulco	85	72	-15.3
12	Québec - Fort Lauderdale	54	71	31.5
13	Vancouver - Reno	111	68	-38.7
14	Toronto - London	114	66	-42.1
15	Toronto - Amsterdam	67	65	-3.0
Total of above city-pairs/				
Total pour les paires de villes ci-dessus		2,811	2,451	-12.8
Total international		5,030	4,341	-13.7

En 1991, le nombre total de passagers voyageant sur vols nolisés en provenance et à destination du Canada a connu sa deuxième baisse annuelle consécutive. La baisse de 13,7% entre 1990 et 1991 suit une baisse plus faible de 3,8% qui est survenue une année plus tôt.

Montréal-Fort Lauderdale, malgré une baisse de passagers de 7,5% entre 1990 et 1991 fût la paire de villes la plus populaire des régions d'affrètement en 1991 avec 236 milles passagers. Elle a remplacé Montréal-Paris qui était la première paire de villes en termes des vols nolisés depuis 1987. Cependant, Montréal-Paris a perdu beaucoup d'importance entre 1990 et 1991. Elle s'est classée au quatrième rang en 1991 suite à une baisse de 35,7% dans le nombre de passagers nolisés.

Peu de paires de villes énumérées ci-dessus ont déclaré une augmentation en 1991. Toronto-Clearwater/St. Petersburg a rapporté une hausse de 9,7% et a amélioré sa position pour passer du sixième rang en 1990 du deuxième rang en 1991. Canada 3000 Airlines et Intair furent les principaux transporteurs aériens à servir ce nombre accru de passagers.

Cancun, en conjonction d'abord avec Toronto et par la suite avec Montréal, a conservé sa première position comme la ville du Sud préférée des Canadiens. Toronto-Cancun a connu des hausses à deux chiffres à chaque année depuis 1988, mais cette hausse ne s'est chiffrée qu'à 3,3% entre 1990 et 1991.

Québec-Fort Lauderdale a rapporté une hausse de 31,5% à 71 milles passagers. Cette paire de villes s'est classée en douzième position en 1991. Air Canada, Air Transat et spécialement Nationair ont offert plus de services transfrontaliers de Québec à Fort Lauderdale.

Pour plus de renseignements sur les paires de villes, se référer à Statistiques des affrètements aériens, 1991 (Catalogue 51-207).

**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'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.



1010136233

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

Catalogue	Title	Canada	U.S.A.	Other	Titre
		ÉTATS-UNIS		Autres	
		\$	USS	USS	
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, Q., issued in 1986.	27.00	28.50	28.50	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1986.
52-001	Railway Carloadings, M., Bil.	83.00	100.00	116.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-003	Railway Operating Statistics, M., Bil.	105.00	126.00	147.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	71.00	85.00	99.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	41.00	49.00	57.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.

A. - Annual M. - Monthly Q. - Quarterly
O. - Occasional Bil. - Bilingual

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

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

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