



# 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. 25, No. 7

### HIGHLIGHTS

- o April 1993 marks the eighth consecutive month in which domestic passenger-kilometres on scheduled services reported by Canadian Level I air carriers have decreased in comparison to the same month of the previous year.  
Available on CANSIM: Matrix 385
- o Regional and local scheduled services have stabilized at about 25% of the total enplaned/deplaned market. The 1992 share was nine percentage points higher than the 1987, pre-deregulation share.
- o After two consecutive annual decreases, the total international charter market recorded an increase of 9% in 1992 compared to 1991.
- o Preliminary data reported by Level I air carriers indicated that 67% of passengers carried on domestic scheduled services during the first three quarters of 1992 travelled on discount fares, up from 66% in 1991.

### Recent Release

- o Air Carrier Operations in Canada, April-June 1992 (Catalogue No. 51-002)

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in July 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.

## Centre des statistiques de l'aviation

Prix : Canada : 9,30 \$ l'exemplaire, 93 \$ par année STATISTIQUE  
 États-Unis : 11,20 \$ US l'exemplaire, 112 \$ US par année CANADA  
 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° 7

LIBRARY  
BIBLIOTHÈQUE

### FAITS SAILLANTS

- o Avril 1993, est le huitième mois consécutif où le nombre de passagers-kilomètres des services réguliers intérieurs déclaré par les transporteurs aériens canadiens de niveau I, a diminué par rapport au même mois de l'année précédente.  
Disponible sur CANSIM: Matrice 385
- o Les services réguliers régionaux et locaux se sont stabilisés à environ 25% du marché total des passagers embarqués et débarqués. La part enregistrée en 1992 était neuf points de pourcentage plus élevée que celle de 1987, soit pendant la pré-déréglementation.
- o Après avoir subi deux baisses annuelles consécutives, le total du marché international des vols nolisés a enregistré une hausse de 9% en 1992 par rapport à 1991.
- o Selon les données provisoires fournies par les transporteurs de niveau I, 67% des passagers voyageant sur des services réguliers intérieurs se sont prévalus de tarifs réduits au cours des trois premiers trimestres de 1992, comparativement à 66% en 1991.

### Mise en circulation récente

- o Opérations des transporteurs aériens au Canada, avril-juin 1992 (n° 51-002 au catalogue)

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, juillet 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,  
April 1993, (Preliminary Data)

TABLEAU 1.

Statistiques sur les opérations des principaux trans-  
porteurs aériens canadiens, niveau I, avril 1993 (données  
provisoires)

OPERATIONAL STATISTICS	April	Change	Year-to-Date	Change	STATISTIQUES D'EXPLOITATION
	1993	April 1993/1992 Avril Variation	1993	Year-to-Date 1993/1992 Variation cumulative	
	Avril '000	%	'000	%	
<b>Scheduled and Charter Services</b>					
Passengers - Scheduled					Passagers - Réguliers
- Domestic	1,102*	-1.3	4,170*	2.4	- Intérieur
- International	513	4.9	1,988	3.3	- International
- Total	1,615*	0.6	6,158*	2.7	- Total
Passengers - Charter	158	7.5	794	0.3	Passagers - Affrètements
Passengers - Total	1,773*	1.1	6,952*	2.4	Passagers - Total
<b>Passenger-kilometres</b>					
Scheduled - Domestic	1 265 994	-13.9	4 718 719	-9.5	Passagers-kilomètres - Réguliers - Intérieur
- International	1 799 446	2.6	6 971 838	2.5	- International
- Total	3 065 441	-4.9	11 690 557	-2.7	- Total
Passenger-kilometres - Charter	360 966	14.3	1 841 944	3.5	Passagers-kilomètres - Affrètements
Passenger-kilometres - Total	3 426 407	-3.2	13 532 502	-1.9	Passagers-kilomètres - Total
<b>Available seat-kilometres</b>					
Scheduled	4 882 847	-2.4	19 059 338	-1.1	Sièges-kilomètres disponibles - Réguliers
Available seat-kilometres - Charter	459 816	14.5	2 275 061	4.7	Sièges-kilomètres disponibles - Affrètements
Available seat-kilometres - Total	5 342 664	-1.1	21 334 399	-0.5	Sièges-kilomètres disponibles - Total
Passenger Load Factor - Scheduled %	62.8	...	61.3	...	Coefficient de remplissage - Réguliers %
Passenger Load Factor - Charter %	78.5	...	81.0	...	Coefficient de remplissage - Affrètements %
Passenger Load Factor - Total %	64.1	...	63.4	...	Coefficient de remplissage - Total %
<b>Goods tonne-kilometres</b>					
Scheduled	105 554	6.3	427 119	8.4	Tonnes-kilomètres de marchandises - Réguliers
Goods tonne-kilometres - Charter	554	-23.4	2 552	-0.3	Tonnes-kilomètres de marchandises - Affrètements
Goods tonne-kilometres - Total	106 109	6.0	429 671	8.4	Tonnes-kilomètres de marchandises - Total
Hours Flown	60	-7.7	241	-6.6	Heures de vol
<b>All Operations</b>					
Litres of turbo fuel consumed	237 058	-5.1	945 256	-5.5	Consommation de carburant à turbomoteurs - litres
Available on CANSIM: Matrix 385					Disponible sur CANSIM: Matrice 385

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

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

\* As of October, 1992, one carrier introduced a system improvement relating to scheduled domestic passenger counts. This change brings its count more in line with the enplaned passenger concept used by the civil aviation surveys. Monthly and year-to-date enplaned passenger data, (where shown with an asterisk), beginning with the month October, 1992 will be higher than they would have been using the previous system count, because of this conceptual change. Monthly percentage changes will be affected until October, 1993, while year-to-date percentage changes will be affected until the beginning of 1994.

À partir d'octobre 1992, un transporteur a amélioré son système informatique relié au nombre de passagers sur les services intérieurs réguliers. Avec ce changement, le nombre de passagers est calculé selon le concept des passagers embarqués. Ce concept est dans les enquêtes de l'aviation civile. À cause de ce changement conceptuel, commençant au mois d'octobre 1992, les données mensuelles et cumulatives sur les passagers embarqués (celles-ci sont indiquées par un astérisque) seront plus élevées que si elles avaient été générées par l'ancien système. Les variations mensuelles en pourcentage seront affectées jusqu'en octobre 1993, tandis que les variations cumulatives en pourcentage seront affectées jusqu'au commencement de 1994.

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

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

TABLE 2.

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports, February 1993 (Preliminary Data)

TABLEAU 2.

Taux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada, février 1993 (données provisoires)

Rank	Airports - Transport Canada Towers	February 1993	Change February 1993/1992 Variation février	Year-to-date 1993 Cumulatif	Change Year-to-date 1993/1992 Variation cumulative
			%		%
1	Lester B. Pearson Int'l. ONT	23,560	-7.9	49,279	-4.8
2	Vancouver Int'l. BC-CB	20,253	1.1	40,495	-2.1
3	Calgary Int'l. ALTA-ALB	15,266	-5.9	31,578	-5.9
4	Boundary Bay BC-CB	14,990	-16.1	23,467	-28.3
5	Montréal/Dorval QUE-QC	14,521	-0.6	29,853	1.2
6	Victoria Int'l. BC-CB	13,659	-3.0	24,409	-10.9
7	Ottawa Int'l. ONT	10,881	-2.9	22,110	1.4
8	Winnipeg MAN	10,683	5.5	20,898	-0.2
9	Toronto/Buttonville ONT	10,249	10.3	19,511	26.4
10	St. Hubert QUE-QC	9,539	-18.3	18,459	-4.3
11	Abbotsford BC-CB	8,971	-33.4	16,495	-35.3
12	Springbank ALTA-ALB	8,231	-14.6	15,529	-16.5
13	Québec QUE-QC	8,196	10.5	15,162	7.6
14	Edmonton Mun. ALTA-ALB	7,997	-11.0	16,856	-8.9
15	Pitt Meadows BC-CB	7,840	8.7	12,614	-9.4
16	Hamilton City ONT	7,585	18.5	14,712	26.1
17	Halifax Int'l. NS-NÉ	7,546	-2.3	15,618	-1.5
18	Thunder Bay ONT	6,662	-19.6	13,737	-18.4
19	London ONT	6,650	-4.0	12,269	-1.8
20	St. Andrews MAN	6,118	0.9	11,749	-1.3
21	Saskatoon SASK	6,055	-15.4	12,955	-12.9
22	Sault Ste. Marie ONT	5,913	2.4	9,505	-11.7
23	Sudbury ONT	5,890	-32.6	10,081	-37.0
24	Toronto Island ONT	5,676	2.8	10,873	0.2
25	Regina SASK	5,614	-0.2	10,903	-4.6
Total - Above airports/Aéroports ci-dessus		248,545	-6.4	479,117	-7.3
Total - Transport Canada Towers (56)/ Total - Tours de Transports Canada (56)		349,497	-5.8	672,776	-7.1

In February 1993, total movements at the 56 Transport Canada towered airports decreased by 5.8% from February 1992. Itinerant movements decreased by 3.6% to 233,585 while local movements decreased by 10.0% to 115,912 compared to the same month in 1992.

In the first two months of 1993, total movements at all Transport Canada towered airports decreased by 7.1% over the same period in 1992. Itinerant movements decreased by 3.6% to 460,648 while local movements decreased by 13.8% to 212,128.

The largest percentage increase in February was 37.8% at Prince George, BC. The largest decrease was 38.3% at Baie Comeau, QC.

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

Au cours du mois de février 1993, les 56 aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une baisse de 5,8% par rapport au mois de février 1992. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 233,585 soit une diminution de 3,6% par rapport au mois de février 1992, alors que les mouvements locaux ont diminué de 10,0% pour atteindre 115,912.

Au cours des deux premiers mois de 1993, les mouvements totaux aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont diminué de 7,1% par rapport à la même période en 1992. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 460,648, soit une diminution de 3,6% et le nombre de mouvements locaux a diminué de 13,8% pour s'établir à 212,128.

En février, l'augmentation en pourcentage la plus importante a été enregistrée à Prince George, CB, soit 37,8%. La plus forte diminution a été enregistrée à Baie Comeau, Qué., soit 38,3%.

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

TABLE 3.

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

TABLEAU 3.

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

Rank	Airports	Major Scheduled Services	Regional and Local Sched. Services	Major Charter Services	Total	Change Fourth Quarter 1992/1991
Rang	Aéroports	Principaux services réguliers	Services réguliers régionaux et locaux	Principaux services d'affrètement	Total	Variation quatrième trimestre
1	Lester B. Pearson International ONT	3,457,838	280,218	585,461	4,323,517	-1.0
2	Vancouver International BC-CB	1,546,644	422,653	155,374	2,124,671	0.5
3	Montréal/Dorval Intl QUE-QC	1,012,646	236,629	78,366	1,327,641	-2.4
4	Calgary International ALTA-ALB	756,346	242,628	48,234	1,047,208	-7.2
5	Ottawa International ONT	458,651	131,769	16,162	606,582	-3.3
6	Winnipeg International MAN	372,878	96,326	43,948	513,152	-1.3
7	Halifax International NS-NÉ	283,775	220,033	7,588	511,396	-4.2
8	Montréal/Mirabel Intl QUE-QC	267,118	6,602	170,800	444,520	-2.6
9	Edmonton International ALTA-ALB	354,039	13,933	43,427	411,399	-3.6
10	Edmonton Municipal ALTA-ALB	93,984	123,937	-	217,921	-13.8
11	Victoria International BC-CB	17,111	141,775	6,414	165,300	-5.2
12	Regina SASK	66,593	71,284	6,568	144,445	2.8
13	Québec QUE-QC	23,091	89,038	31,980	144,109	-6.7
14	St. John's NFLD-TN	68,864	65,459	5,027	139,350	-2.9
15	Saskatoon SASK	56,194	72,326	7,415	135,935	-3.2
16	Thunder Bay ONT	72,745	48,130	17	120,892	-3.1
17	London ONT	-	66,149	252	66,401	2.7
18	Kelowna BC-CB	-	59,229	4,069	63,295	-22.3
19	Prince George BC-CB	34,993	25,850	248	61,091	-2.7
20	Moncton NB	14,653	39,250	-	53,903	-2.8
21	Sudbury ONT	-	51,079	-	51,079	-6.2
22	Fredericton NB	15,103	35,374	4	50,481	0.5
23	Yellowknife NWT-TNO	15,289	28,989	-	44,278	-1.6
24	Saint John NB	12,163	31,561	24	43,748	-11.1
25	Timmins ONT	-	40,293	-	40,293	-5.8
26	Sault Ste. Marie ONT	-	39,785	12	39,797	-8.5
27	Toronto Island ONT	-	39,487	-	39,487	-9.3
28	Vancouver-Seaplane Base BC-CB	-	37,910	-	37,910	-2.0
29	Windsor ONT	-	34,998	-	34,998	-7.0
30	Charlottetown PEI-IPÉ	4,223	30,683	-	34,906	-2.0
31	Deer Lake NFLD-TN	4,076	30,078	-	34,154	4.4
32	Victoria-Inner Harbour BC-CB	-	31,830	-	31,830	-4.7
33	Sydney NS-NÉ	-	31,297	-	31,297	-4.5
34	Kamloops BC-CB	-	26,849	1,446	28,295	-6.0
35	Prince Rupert BC-CB	12,754	14,628	-	27,382	3.9
36	Sept-Îles QUE-QC	-	26,299	-	26,299	-29.8
37	Thompson MAN	9,891	14,140	-	24,031	4.2
38	Val D'Or QUE-QC	3,517	18,963	-	22,480	-7.4
39	Cranbrook BC-CB	-	22,395	-	22,395	0.2
40	Gander International NFLD-TN	-	22,301	24	22,325	-5.7
41	Whitehorse YT-TY	20,224	2,036	-	22,260	-2.7
42	Grande Prairie ALTA-ALB	-	21,609	-	21,609	-11.3
43	Lethbridge ALTA-ALB	108	21,270	150	21,258	-9.7
44	Castlegar CB-BC	-	20,611	-	20,611	1.7
45	Bagotville/Saguenay QUE-QC	-	20,295	-	20,295	-15.0
46	Nanaimo BC-CB	-	19,977	-	19,977	-14.0
47	Terrace BC-CB	11,890	7,794	-	19,684	5.8
48	North Bay ONT	-	19,606	-	19,606	-14.3
49	Goose Bay NFLD-TN	5,407	12,710	-	18,117	-3.4
50	Fort St. John BC-CB	-	17,925	-	17,925	-14.1
Total of above airports/ Total des aéroports ci-dessus		9,072,808	3,225,987	1,123,010	13,511,805	-2.6
Total Canada		9,127,246	3,808,507	1,217,314	14,153,067	-2.7

TABLE 4.

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

Rank	Airports	Major Scheduled Services	Regional and Local Sched. Services	Major Charter Services	Total	Change Annual 1992/1991
Rang	Aéroports	Principaux services réguliers	Services réguliers régionaux et locaux	Principaux services d'affrètement	Total	Variation annuelle
1	Lester B. Pearson International ONT	15,191,989	1,154,716	2,772,182	19,118,887	3.4
2	Vancouver International BC-CB	6,994,968	1,811,449	636,808	9,443,225	5.0
3	Montréal/Dorval Intl QUE-QC	4,205,648	1,046,007	311,627	5,563,282	-0.5
4	Calgary International ALTA-ALB	3,493,251	966,908	214,722	4,674,881	2.2
5	Ottawa International ONT	1,899,435	504,711	91,600	2,495,746	3.1
6	Montréal/Mirabel Intl QUE-QC	1,373,174	28,642	1,022,198	2,424,014	7.5
7	Halifax International NS-NÉ	1,327,407	920,534	62,205	2,310,146	0.8
8	Winnipeg International MAN	1,582,718	379,070	180,336	2,142,124	3.4
9	Edmonton International ALTA-ALB	1,584,781	50,886	154,866	1,790,533	-1.1
10	Edmonton Municipal ALTA-ALB	379,423	492,443	77	871,943	-5.5
11	Victoria International BC-CB	85,817	593,135	18,526	697,478	4.6
12	Québec QUE-QC	106,947	404,378	169,632	680,957	-0.5
13	St. John's NFLD-TN	341,070	262,094	19,102	622,266	1.5
14	Regina SASK	277,496	279,150	22,271	578,917	4.0
15	Saskatoon SASK	245,160	296,244	29,285	570,689	1.5
16	Thunder Bay ONT	299,743	196,461	31	496,235	-1.9
17	Kelowna BC-CB	-	274,753	9,089	283,842	-6.1
18	London ONT	-	252,116	5,772	257,888	10.0
19	Prince George BC-CB	138,340	95,545	883	234,768	..
20	Moncton NB	67,680	161,010	1,613	230,303	4.3
21	Fredericton NB	71,416	141,869	38	213,323	9.0
22	Sudbury ONT	-	207,253	-	207,253	-6.1
23	Saint John NB	58,724	137,294	34	196,052	-0.6
24	Charlottetown PEI-IPÉ	27,452	161,091	3,375	191,918	7.4
25	Yellowknife NWT-TNO	76,927	114,283	200	191,410	-3.0
26	Vancouver-Seaplane Base BC-CB	-	164,588	-	164,588	-2.4
27	Timmins ONT	-	159,637	6	159,643	-4.0
28	Sault Ste. Marie ONT	58	159,439	12	159,509	-6.7
29	Toronto Island ONT	-	156,469	-	156,469	8.4
30	Windsor ONT	138	150,771	38	150,947	-2.0
31	Deer Lake NFLD-TN	18,394	131,325	-	149,719	6.2
32	Victoria-Inner Harbour BC-CB	-	139,651	-	139,651	-5.8
33	Sydney NS-NÉ	61	139,305	146	139,512	-0.2
34	Whitehorse YT-TY	109,404	12,101	875	122,380	11.0
35	Sept-Îles QUE-QC	-	115,972	16	115,988	-17.0
36	Prince Rupert BC-CB	59,795	52,837	-	112,632	7.7
37	Kamloops BC-CB	-	106,924	4,492	111,416	-0.1
38	Gander International NFLD-TN	8	96,469	4,206	100,683	-0.1
39	Thompson MAN	40,964	54,454	3	95,421	5.4
40	Nanaimo BC-CB	-	91,186	-	91,186	-5.5
41	Val D'Or QUE-QC	13,278	73,601	-	86,879	-8.5
42	Cranbrook BC-CB	-	85,742	-	85,742	3.8
43	Castlegar BC-CB	-	84,208	-	84,208	8.4
44	Goose Bay NFLD-TN	26,155	54,718	3,116	83,989	1.7
45	Grande Prairie ALTA-ALB	-	83,452	-	83,452	-11.0
46	Terrace CB-BC	49,804	33,377	-	83,181	-4.8
47	Lethbridge BC-CB	108	82,399	150	82,657	-10.2
48	North Bay ONT	-	81,817	-	81,817	-8.7
49	Bagotville/Saguenay QUE-QC	-	79,968	2	79,970	-11.5
50	Rouyn QUE-QC	-	71,836	5,075	76,911	-11.2
Total of above airports/ Total des aéroports ci-dessus		40,147,733	13,394,288	5,744,609	59,286,630	2.5
Total Canada		40,405,937	15,852,400	5,764,832	62,023,169	2.2

TABLEAU 4.

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

TABLE 5.

Percentage Change in Enplaned and Deplaned Passengers, Top 10 Airports, by Type of Service - Annual 1992/1991 (Preliminary Data)

Rank	Airport	Major Scheduled Services	Regional and Local Sched. Services	Major Charter Services
Rang	Aéroport	Principaux services réguliers	Services réguliers régionaux et locaux	Principaux services d'affrètement
%				
1	Lester B. Pearson International	3.4	-3.3	6.3
2	Vancouver International	5.8	-0.2	12.3
3	Montréal International	-0.3	-9.3	41.9
4	Calgary International	-0.6	16.8	-7.8
5	Ottawa International	2.8	-3.3	83.0
6	Mirabel International	8.5	1.7	6.3
7	Halifax International	-3.3	6.5	13.4
8	Winnipeg International	-2.9	19.6	42.6
9	Edmonton International	-2.4	2.1	13.7
10	Edmonton Municipal	-9.9	-1.8	...
Total Canada		1.5	1.1	10.5

TABLE 6.

Market Shares by Type of Service, 1987 to 1992

	1987	1988	1989	1990	1991	1992	
%							
Major Scheduled Services	76.4	74.1	68.7	66.1	65.7	65.1	Principaux services réguliers
Regional and Local Scheduled Services	16.7	18.9	23.1	25.6	25.8	25.6	Services réguliers régionaux et locaux
Major Charter Services	6.9	7.0	8.2	8.4	8.5	9.3	Principaux services d'affrètement

Annual 1992 data show a modest increase in Canadian air passenger traffic. Total enplaned and deplaned passengers increased by 2.2% over the 1991 level. The increase would have been higher but for a 2.7% decline in fourth quarter traffic. By comparison, the first three quarters had increases of 2.9%, 5.7% and 2.0% respectively.

Domestic sector traffic was invariant while, transborder and other international traffic increased 4.8% and 9.6% respectively. Other international traffic increased by almost a quarter of a million passengers at both Lester B. Pearson and Vancouver International.

Table 5 provides the percentage change from 1991 to 1992 for the top ten airports by type of service. The 10.5% increase in major charter traffic was the result of large increases on all sectors for this type of service.

Table 6 provides the market shares for each type of service from 1987 to 1992. Regional and local scheduled services have stabilized at about 25% of the total enplaned/deplaned market.

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

TABLEAU 5.

Variation en pourcentage des passagers embarqués et débarqués aux 10 principaux aéroports, par genre de service, annuel 1992/1991 (données provisoires)

%

1	Lester B. Pearson International	3.4	-3.3	6.3
2	Vancouver International	5.8	-0.2	12.3
3	Montréal International	-0.3	-9.3	41.9
4	Calgary International	-0.6	16.8	-7.8
5	Ottawa International	2.8	-3.3	83.0
6	Mirabel International	8.5	1.7	6.3
7	Halifax International	-3.3	6.5	13.4
8	Winnipeg International	-2.9	19.6	42.6
9	Edmonton International	-2.4	2.1	13.7
10	Edmonton Municipal	-9.9	-1.8	...
Total Canada		1.5	1.1	10.5

TABLEAU 6.

Parts du marché par genre de service, 1987 à 1992

Les données annuelles de 1992 montrent une faible croissance du trafic des passagers aériens canadiens. Le total des passagers embarqués et débarqués a augmenté de 2,2% par rapport au niveau de 1991. Cette hausse se serait avérée plus élevée s'il n'y avait pas eu une diminution de 2,7% du trafic au quatrième trimestre. Par comparaison, le trafic aux trois premiers trimestres s'est accru de 2,9%, 5,7% et 2,0% respectivement.

Le trafic dans le secteur intérieur est demeuré inchangé, alors que le trafic dans les secteurs transfrontalier et autre international a augmenté de 4,8% et 9,6% respectivement. Dans le secteur autre international, le trafic, s'est accru de presqu'un quart de million de passagers aux aéroports internationaux Lester B. Pearson et de Vancouver.

Le tableau 5 présente la variation en pourcentage de 1991 à 1992 pour les dix principaux aéroports, selon le genre de service. La hausse de 10,5% du trafic des principaux services d'affrètement est attribuable aux importantes augmentations dans tous les secteurs pour ce genre de service.

Le tableau 6 présente les parts du marché pour chaque genre de service de 1987 à 1992. Les services réguliers régionaux et locaux se sont stabilisés à environ 25% du marché total des passagers embarqués et débarqués.

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

TABLE 7.

Charter Passengers by Region, 1982 to 1992 (Preliminary Data for 1992)

Year Année	Domestic Intérieur	International					Total International
		Europe	South Sud	United States États-Unis	Other <sup>(1)</sup> Autre <sup>(1)</sup>		
1982	254,989	876,838	392,709	1,633,719	1,111	2,904,377	
1983	338,483	915,903	610,364	1,574,462	146	3,100,875	
1984	309,638	946,772	755,969	1,608,905	1,038	3,312,684	
1985	360,207	1,062,204	917,600	1,746,314	3,873	3,729,991	
1986	195,650	920,842	1,054,014	1,608,988	7,591	3,591,435	
1987	62,817	897,512	1,410,616	1,667,534	1,761	3,977,423	
1988	19,723	979,821	1,556,662	2,023,682	5	4,560,170	
1989	92,496	1,122,125	1,730,245	2,373,458	225	5,226,053	
1990	329,199	1,211,183	1,567,461	2,249,000	2,051	5,029,695	
1991	439,026	958,254	1,429,724	1,952,077	516	4,340,571	
1992	527,352	1,055,084	1,539,528	2,125,925	4,628	4,725,165	
% Change							
1992/1982	106.8	20.3	292.0	30.1	316.6	62.7	
1992/1991	20.1	10.1	7.7	8.9	796.9	8.9	
Variation en %							

<sup>(1)</sup> A combination of Africa, Asia and Pacific regions.

The domestic market reached a total of 527,352 passengers in 1992, a 20.1% increase over a year earlier. This number was the highest total ever achieved since the start of the domestic survey in 1978. Canada 3000 Airlines was, by far, the top ranked domestic air carrier accounting for 67.8% of the domestic charter passenger market in 1992. Toronto-Vancouver was the top city-pair with 179,669 passengers; Calgary-Toronto ranked second with 64,834 passengers.

The total international market, after undergoing two consecutive annual decreases, reported a 8.9% increase in 1992 to 4,725,165 passengers. All of the charter regions contributed to this increase.

Europe experienced an active year in 1992, improving its charter passenger numbers by 10.1% to 1,055,084. Some of the European countries which made substantial gains in terms of passengers, 1992 compared to 1991, were: The United Kingdom, up 18.8% to 345,001, the Azores, up 28.9% to 45,996, Ireland, up 25.1% to 40,528, Poland up 23.6% to 42,089, Portugal, up 12.2% to 46,793 and Switzerland, up 394.1% to 4,936 passengers.

The Southern region bounced back in 1992 with a 7.7% increase over 1991. This occurred despite a 4.6% decrease (to 607,913 passengers) in Mexico, the Southern region's largest charter market. In contrast to Mexico, second ranked Dominican Republic recouped almost all its 1991 passenger losses with a 18.8% increase in 1992 to 295,333 passengers. As well, third ranked Cuba continued its increasing trend, which began in 1988, to report a 35.3% increase to 192,991 passengers in 1992.

All of the United States' charter markets reported an increase in 1992 with the exception of California which reported a 39.0% decrease to 41,721 passengers.

TABLEAU 7.

Passagers des vols nolisés par région, 1982 à 1992 (données provisoires pour 1992)

Year Année	Domestic Intérieur	International					Total International
		Europe	South Sud	United States États-Unis	Other <sup>(1)</sup> Autre <sup>(1)</sup>		
1982	254,989	876,838	392,709	1,633,719	1,111	2,904,377	
1983	338,483	915,903	610,364	1,574,462	146	3,100,875	
1984	309,638	946,772	755,969	1,608,905	1,038	3,312,684	
1985	360,207	1,062,204	917,600	1,746,314	3,873	3,729,991	
1986	195,650	920,842	1,054,014	1,608,988	7,591	3,591,435	
1987	62,817	897,512	1,410,616	1,667,534	1,761	3,977,423	
1988	19,723	979,821	1,556,662	2,023,682	5	4,560,170	
1989	92,496	1,122,125	1,730,245	2,373,458	225	5,226,053	
1990	329,199	1,211,183	1,567,461	2,249,000	2,051	5,029,695	
1991	439,026	958,254	1,429,724	1,952,077	516	4,340,571	
1992	527,352	1,055,084	1,539,528	2,125,925	4,628	4,725,165	
% Change							
1992/1982	106.8	20.3	292.0	30.1	316.6	62.7	
1992/1991	20.1	10.1	7.7	8.9	796.9	8.9	
Variation en %							

<sup>(1)</sup> Une combinaison des régions de l'Afrique, de l'Asie et du Pacifique.

Le marché intérieur a atteint un nombre total de 527,352 passagers en 1992, une hausse de 20.1% par rapport à l'année précédente. Ce nombre représente le total le plus élevé depuis le début de l'enquête intérieure en 1978. En 1992, Canada 3000 Airlines était, de loin, le principal transporteur intérieur représentant 67.8% du marché des passagers des vols d'affrètement. Toronto-Vancouver était la première paire de villes avec 179,669 passagers; Calgary-Toronto était classée deuxième avec 64,834 passagers.

Le marché international total, après avoir subi deux baisses annuelles consécutives, a rapporté une hausse de 8.9% en 1992 pour atteindre 4,725,165 passagers. Toutes les régions des vols d'affrètement ont contribué à cette hausse.

L'Europe a connu une année active en 1992, en augmentant ses nombres de passagers des vols d'affrètement de 10.1% à 1,055,084. En comparant 1992 à 1991, parmi les pays européens qui ont connu des gains remarquables en termes de passagers sont: le Royaume-Uni, en hausse de 18.8% à 345,001, les Açores, en hausse de 28.9% à 45,996, l'Irlande, en hausse de 25.1% à 40,528, la Pologne, en hausse de 23.6% à 42,089, le Portugal, en hausse de 12.2% à 46,793 et la Suisse, en hausse de 394.1% à 4,936 passagers.

La région du Sud a fait son retour en 1992 avec une hausse de 7.7% par rapport à 1991, et ceci malgré une baisse de 4.6% à 607,913 passagers au Mexique, son marché d'affrètement le plus populaire dans cette région. Contrairement au Mexique, la République Dominicaine, classée deuxième, a récupéré presque toutes les pertes de 1991 en termes de passagers avec une hausse de 18.8% en 1992 pour atteindre 295,333 passagers. De même, Cuba au troisième rang a suivi sa tendance à la hausse qui a débuté en 1988, pour rapporter une hausse de 35.3% en 1992 par rapport à 1991, à 192,991 passagers.

Tous les marchés d'affrètement des États-Unis ont connu des hausses en 1992 à l'exception de la Californie qui a rapporté une baisse de 39.0% à 41,721 passagers.

TABLE 8.

Domestic Charter Passenger Traffic - Top Ten City-Pairs,  
1991 and 1992 (Preliminary Data for 1992)

Rank	City-Pair				Change
		1991	1992	1992/1991	
Rang	Paire de villes				Variation
No.-Nbre ('000)					
1	Toronto - Vancouver	155.4	179.7	15.6	
2	Calgary - Toronto	76.9	64.8	-15.7	
3	Montréal - Vancouver	35.4	49.3	39.3	
4	Toronto - Winnipeg	28.5	46.8	64.2	
5	Vancouver - Winnipeg	15.8	43.9	177.8	
6	Edmonton - Toronto	34.1	42.1	23.5	
7	Halifax - Toronto	12.9	21.4	65.9	
8	St. John's - Toronto	5.9	15.6	164.4	
9	Calgary - Vancouver	26.7	10.0	-62.5	
10	Edmonton - Vancouver	11.2	4.5	-59.8	
Others/Autres		36.2	49.3	36.2	
Total Domestic/Intérieur		439.0	527.4	20.1	

TABLEAU 8.

Trafic de passagers des affrètements intérieurs - dix principales paires de villes, 1991 et 1992 (données provisoires pour 1992)

TABLE 9.

International Charter Passenger Traffic - Top Fifteen City-Pairs, 1991 and 1992 (Preliminary Data for 1992)

Rank	City-Pair				Change
		1991	1992	1992/1991	
Rang	Paire de villes				Variation
No.-Nbre ('000)					
1	Montréal - Fort Lauderdale	236	310	31.4	
2	Toronto - Orlando	212	217	2.4	
3	Toronto - Clearwater/St. Petersburg	214	204	-4.7	
4	Toronto - Las Vegas	176	197	11.9	
5	Montréal - Paris	198	196	-1.0	
6	Toronto - Fort Lauderdale	169	160	-5.3	
7	Toronto - Cancun	95	94	-1.1	
8	Toronto - London	66	93	40.9	
9	Montréal - Puerto Plata	78	92	17.9	
10	Toronto - Fort Myers	83	87	4.8	
11	Québec - Fort Lauderdale	71	86	21.1	
12	Montréal - Orlando	57	73	28.1	
13	Montréal - Acapulco	72	65	-9.7	
14	Montréal - Cancun	87	64	-26.4	
15	Toronto - Manchester	47	62	31.9	
Others/Autres		2,480	2,725	9.9	
Total International		4,341	4,725	8.9	

TABLEAU 9.

Trafic de passagers des affrètements internationaux - quinze principales paires de villes, 1991 et 1992 (données provisoires pour 1992)

For the second consecutive year, Montréal-Fort Lauderdale emerged as the most popular international city-pair for charter passengers. It should be noted that a city-pair involving Montréal encompasses both Dorval and Mirabel airports.

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

Pour la deuxième année consécutive, Montréal-Fort Lauderdale s'est distinguée comme la paire de villes internationales la plus populaire pour les passagers des vols d'affrètement. Il est à noter qu'une paire de villes impliquant Montréal comprend les aéroports de Dorval et de Mirabel.

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

TABLE 10.1

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

TABLEAU 10.1

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

Sector	Passenger		Fare Type Group - Groupe tarifaire						Secteur	
	Passenger		Full Fare		Discounted Fare		Other			
	1992	Change 1992/1991 Variation	1991	1992	1991	1992	1991	1992		
	No. - Nbre ('000)	%	%							
<b>Domestic</b>			<b>Intérieur</b>							
First quarter	3,091.3	-3.0	34.1	31.4	62.2	64.1	3.7	4.4	Premier trimestre	
Second quarter	3,852.0	9.3	32.5	27.1	63.8	68.2	3.7	4.8	Deuxième trimestre	
Third quarter	3,753.7	-6.0	24.1	25.2	71.2	69.3	4.7	5.5	Troisième trimestre	
Year-to-date	10,697.0	-0.1	29.8	27.7	66.1	67.4	4.0	4.9	Année à ce jour	
<b>Southern services</b>			<b>Services secteur sud</b>							
First quarter	2,924.1	-2.7	32.7	30.3	63.4	65.1	3.8	4.6	Premier trimestre	
Second quarter	3,662.6	9.9	31.1	26.0	65.1	69.0	3.8	5.0	Deuxième trimestre	
Third quarter	3,561.4	-5.8	22.8	24.1	72.4	70.2	4.9	5.7	Troisième trimestre	
Year-to-date	10,148.1	0.3	28.4	26.6	67.4	68.3	4.2	5.2	Année à ce jour	
<b>Short-haul</b>			<b>Court-courrier</b>							
First quarter	1,562.6	0.9	35.9	33.8	60.9	62.0	3.2	4.2	Premier trimestre	
Second quarter	1,772.4	5.7	37.2	32.1	59.5	64.0	3.3	3.9*	Deuxième trimestre	
Third quarter	1,568.6	-8.9	29.9	30.7	65.8	64.5	4.3	4.8	Troisième trimestre	
Year-to-date	4,903.6	-0.9	34.2	32.2	62.2	63.5	3.6	4.4	Année à ce jour	
<b>Long-haul</b>			<b>Long-courrier</b>							
First quarter	1,361.5	-6.6	29.5	26.4	66.0	68.6	4.5	5.0	Premier trimestre	
Second quarter	1,890.2	14.9	24.8	20.4	70.8	73.7	4.4	6.0	Deuxième trimestre	
Third quarter	1,992.8	-3.3	16.8	18.9	77.9	74.7	5.3	6.4	Troisième trimestre	
Year-to-date	5,244.5	1.4	22.9	21.4	72.3	72.8	4.8	5.9	Année à ce jour	
<b>Northern Services</b>			<b>Services secteur nord</b>							
First quarter	167.2	-7.3	57.0	51.0	42.0	47.6	1.0*	1.4	Premier trimestre	
Second quarter	189.4	-2.3	57.5	47.1	41.5	52.0	0.9	0.9	Deuxième trimestre	
Third quarter	192.2	-9.3	48.3	46.2	50.4	53.0	1.4	0.8	Troisième trimestre	
Year-to-date	548.8	-6.4	54.0	48.0	44.9	50.9	1.1	1.1	Année à ce jour	

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

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

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

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

TABLE 10.2

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

TABLEAU 10.2

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

Sector	Passenger-kilometres		Fare Type Group - Groupe tarifaire						Secteur	
	Passagers-kilomètres		Full Fare		Discounted Fare		Other			
	1992	Change 1992/1991 Variation	1991	1992	1991	1992	1991	1992		
	No. - Nbre ('000 000)	%				%				
<b>Domestic</b>									<b>Intérieur</b>	
First quarter	3 636.4	-3.8	30.6	27.5	65.4	67.7	4.0	4.8	Premier trimestre	
Second quarter	4 941.3	15.3	26.4	21.8	69.6	72.6	4.0	5.6	Deuxième trimestre	
Third quarter	5 240.3	-1.6	18.3	19.8	76.6	74.0	5.1	6.2	Troisième trimestre	
Year-to-date	13 818.0	3.2	24.3	22.5	71.2	71.8	4.4	5.6	Année à ce jour	
<b>Southern services</b>									<b>Services secteur sud</b>	
First quarter	3 496.4	-3.9	29.7	26.7	66.2	68.3	4.1	5.0	Premier trimestre	
Second quarter	4 775.4	15.7	25.3	21.1	70.5	73.2	4.2	5.7	Deuxième trimestre	
Third quarter	5 054.5	-1.4	17.3	18.9	77.5	74.7	5.2	6.4	Troisième trimestre	
Year-to-date	13 326.3	3.4	23.3	21.7	72.1	72.5	4.6	5.8	Année à ce jour	
<b>Short-haul</b>									<b>Court-courrier</b>	
First quarter	677.5	2.4	33.7	31.9	63.1	64.0	3.2	4.1	Premier trimestre	
Second quarter	779.9	7.1	35.0	29.9	61.8	66.1	3.2	4.0*	Deuxième trimestre	
Third quarter	698.0	-8.8	27.9	29.0	68.1	66.1	4.0	5.0	Troisième trimestre	
Year-to-date	2 155.4	0.0	32.0	30.2	64.5	65.4	3.5	4.4	Année à ce jour	
<b>Long-haul</b>									<b>Long-courrier</b>	
First quarter	2 818.9	-5.3	28.7	25.5	66.9	69.3	4.3	5.2	Premier trimestre	
Second quarter	3 995.6	17.6	23.2	19.4	72.4	74.5	4.4	6.1	Deuxième trimestre	
Third quarter	4 356.4	-0.2	15.4	17.3	79.1	76.1	5.4	6.6	Troisième trimestre	
Year-to-date	11 170.9	4.0	21.6	20.1	73.6	73.8	4.8	6.1	Année à ce jour	
<b>Northern Services</b>									<b>Services secteur nord</b>	
First quarter	140.0	-2.2	52.9	47.4	46.1	51.4	1.0*	1.2	Premier trimestre	
Second quarter	165.9	2.9	53.8	42.8	45.3	56.4	1.0	0.8	Deuxième trimestre	
Third quarter	185.8	-4.9	44.9	42.9	53.9	56.4	1.2	0.7	Troisième trimestre	
Year-to-date	491.7	-1.6	50.0	44.1	48.9	54.9	1.1	1.0	Année à ce jour	

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

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

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

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

### Discount Fare Utilization

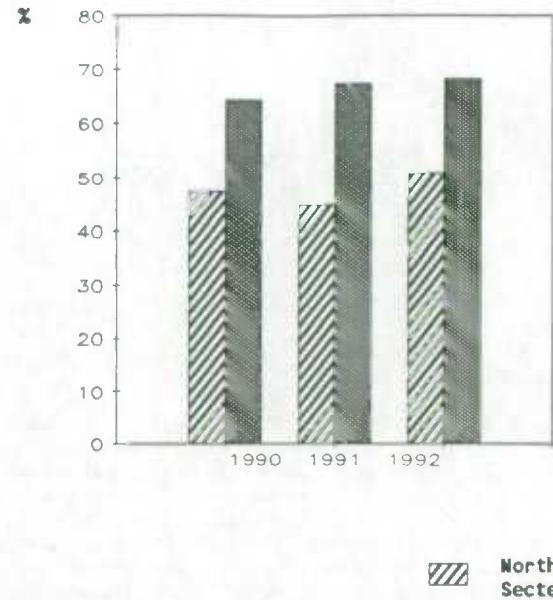
Preliminary estimates (see Table 8.1) indicated that 67.4% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers (AirBC, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Time Air) travelled on some form of discount ticket during the first three quarters of 1992. This level represented an increase of 1.3 percentage points compared to the same period a year earlier and an increase of 4.0 percentage points compared to the same period in 1990. In terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel was 71.8%, up slightly from 71.2% in 1991 (see Table 8.2).

At a more disaggregate level, Figure 8.1 compares discount carriage within the southern and northern sectors.

Figure 10.1

Discount Fare Traffic in Canada, by Sector, January-September 1990-1992

Passengers  
Passagers



In the southern sector, 68.3% of passenger traffic (representing 72.5% of passenger-kilometres) was carried on discount fares during the first three quarters of 1992. In 1991, the corresponding figures were 67.4% for passengers and 72.1% for passenger-kilometres. In contrast, for northern services, discount passengers amounted to 50.9% of the traffic during the first three quarters of 1992, up from 44.9% in 1991. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for northern services increased by 6.0 percentage points (from 48.9% to 54.9%) during this period.

It should be noted that the deregulated southern sector accounted for approximately 95% 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).

### Utilisation des tarifs réduits

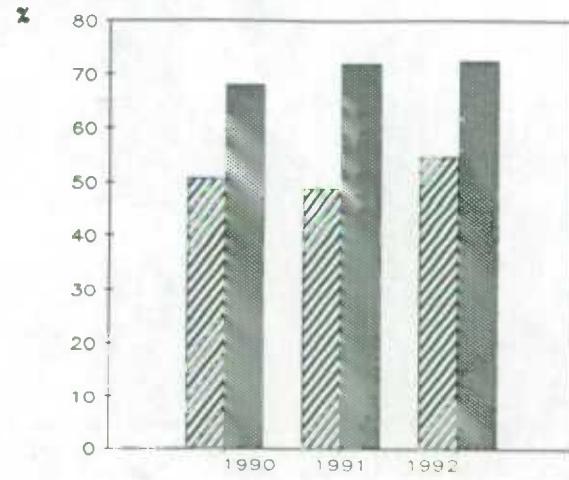
Selon les estimations provisoires (voir tableau 8.1), 67,4% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I (AirBC, Air Canada, les Lignes aériennes Canadian International Ltée et Time Air) ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs au cours des trois premiers trimestres de 1992. Ce niveau représente une hausse de 1,3 point de pourcentage par rapport à la même période de l'année précédente et une hausse de 4,0 points de pourcentage par rapport à la même période en 1990. En termes de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a augmenté légèrement pour passer de 71,2% en 1991 à 71,8% en 1992 (voir tableau 8.2).

Dans une présentation plus détaillée, la figure 8.1 compare le transport de passagers voyageant à prix réduit à l'intérieur des secteurs sud et nord.

Figure 10.1

Trafic des tarifs réduits au Canada, selon le secteur, janvier-septembre 1990-1992

Passenger-kilometres  
Passagers-kilomètres



Southern sector / Secteur sud

Dans le secteur sud, 68,3% du trafic de passagers (représentant 72,5% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits au cours des trois premiers trimestres de 1992. En 1991, les chiffres correspondants étaient 67,4% pour les passagers et 72,1% pour les passagers-kilomètres. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 50,9% du trafic au cours des trois premiers trimestres de 1992, une hausse par rapport à 44,9% en 1991. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur nord a augmenté de 6,0 points de pourcentage (de 48,9% à 54,9%) au cours de la même période.

Il convient de noter qu'environ 95% 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.

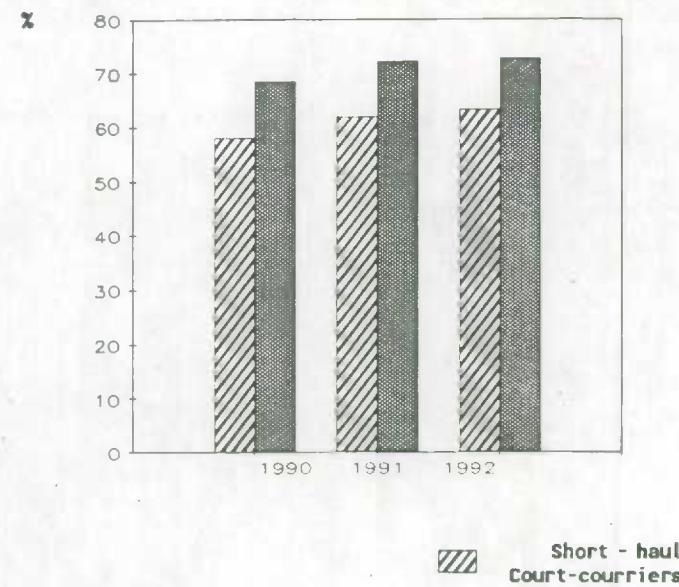
Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distances de 800 kilomètres ou plus).

This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing the use of discount fares. During the first three quarters of 1992, discount carriage on long-haul services represented 72.8% of passenger volume and 73.8% of passenger-kilometres; this compared with 63.5% and 65.4%, respectively for short-haul services (see Figure 8.2).

**Figure 10.2**

**Discount Fare Traffic in Southern Sector, Short-Haul and Long-Haul Services, January-September 1990-1992**

Passengers  
Passagers



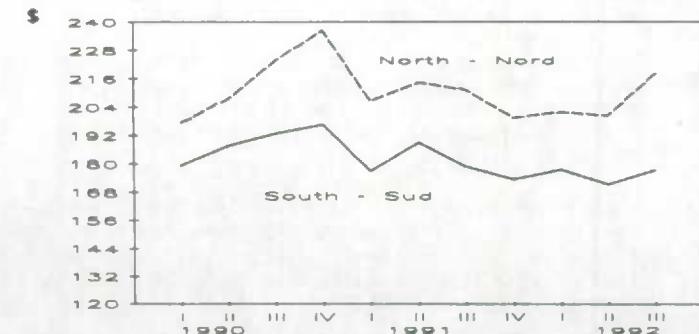
#### Average Fares

In the third quarter of 1992, the average domestic air fare was \$179, unchanged from the average of one year ago. Figure 8.3 shows that the average of all fares in the South continued the downward trend they have followed since the fourth quarter of 1990. The other fares have shown increases for the first time since the second quarter of 1991. The exception is northern (regulated) discount fares, which have now risen for three consecutive quarters; however these fares remain 2.7% below the level of the third quarter of 1990.

**Figure 10.3**

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

All Fares  
Tous les tarifs

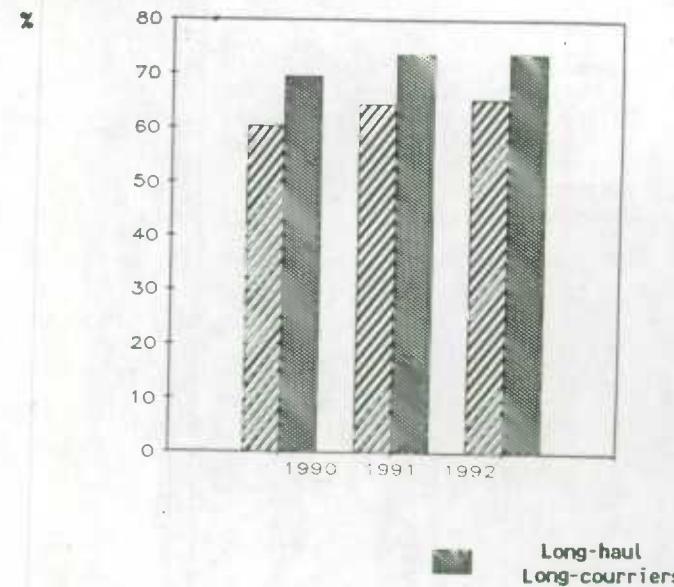


Cela suggère que la distance est un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. Au cours des trois premiers trimestres de 1992, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 72,8% du volume de passagers et 73,8% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 63,5% et 65,4% (voir figure 8.2).

**Figure 10.2**

**Trafic des tarifs réduits dans le secteur sud, services court-courriers et long-courriers, janvier-septembre 1990-1992**

Passenger-kilometres  
Passagers-kilomètres



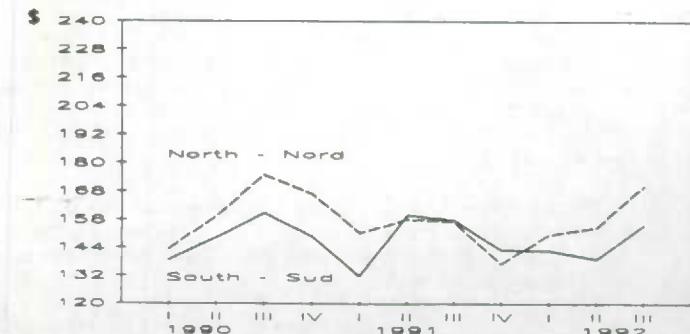
#### Tarifs moyens

Au cours du troisième trimestre de 1992, la moyenne du tarif intérieur s'établissait à \$179, demeurant inchangée par rapport à l'année précédente. La figure 8.3 montre que la moyenne de tous les tarifs dans le secteur sud ont suivi une tendance à la baisse débutée depuis le quatrième trimestre de 1990. Les autres tarifs moyens ont montré leurs premières hausses depuis le deuxième trimestre de 1991. Les tarifs réduits du secteur nord ont fait l'exception, en augmentant au cours de trois trimestres consécutifs. Cependant, ces tarifs sont restés 2,7% au-dessous du niveau atteint lors du troisième trimestre de 1990.

**Figure 10.3**

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

Discount Fares  
Tarifs réduits



The most notable decrease in domestic air fares was in first class fares, which decreased by 16.3% from \$563 in 1991 to \$471 in 1992. Business class and economy class fares also recorded declines of 4.5% and 3.8%, respectively.

The largest increase in domestic fares occurred in the northern (regulated) zone, where discount fares increased by 9.8%, from \$155 in the third quarter of 1991 to \$170 in 1992.

#### Notes

- 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.
- 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.
- 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). The northern sector refers to traffic within the region designated as the "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.
- 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 third quarter 1992 issue of this publication is scheduled for release in July 1993. For further information, please contact Bradley Snider (819-997-1989).

Les tarifs de première classe ont connu la plus grande diminution au cours du troisième trimestre de 1992, passant de \$563 en 1991 à \$471 en 1992, soit une baisse de 16,3%. Les tarifs de la classe affaires et les tarifs de classe économique ont aussi connu des diminutions de 4,5% et 3,8% respectivement.

Les tarifs réduits du secteur nord (réglementé) ont connu la plus forte croissance de tous les tarifs intérieurs, passant de \$155 au cours du troisième trimestre de 1991 à \$170 en 1992; ceci représente une augmentation de 9,8%.

#### Notes

- Ces estimations proviennent d'un échantillon de coupons de vols recueillis par l'Enquête sur la base tarifaire des transporteurs aériens et portent sur les services intérieurs (y compris les tronçons intérieurs des vols internationaux) des transporteurs aériens de niveau I.
- 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 la 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.
- 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.
- 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 troisième trimestre 1992 de cette publication devrait paraître en juillet 1993. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Bradley Snider (819-997-1989).



1010146746

HOW TO GET THE ECONOMIC  
FACTS AND ANALYSIS YOU NEED ON TRANSPORTATION!

Available from the Transportation Division are...

- \* key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries
- \* special tabulations and analytical studies tailored to your business needs on a cost-recovery basis
- \* two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.
- \* a catalogue describing the contents of the Transportation Division publications, free of charge.

Get the facts! Find out how the Transportation Division can help you meet your information needs by writing to:

David Dodds, Director  
Transportation Division  
Statistics Canada  
Jean Talon Building, 12th Floor  
Tunney's Pasture  
Ottawa, Ontario  
K1A 0T6

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

Jim Cain  
Chief  
Surface and Marine Transport Section

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

OR

Gord Baldwin  
Chief  
Aviation Statistics Centre

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

Published by the authority of the Minister responsible for Statistics Canada. Minister of Industry, Science and Technology, 1991. 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, écrivez à:

David Dodds, Directeur  
Division des transports  
Statistique Canada  
12<sup>e</sup> étage, immeuble Jean-Talon  
Parc Tunney  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0T6

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

Jim Cain  
Chef  
Section des transports de surface et maritimes

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

OU

Gord Baldwin  
Chef  
Centre des statistiques de l'aviation

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

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada. Ministre de l'industrie, des Sciences et de la Technologie, 1991. 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.