



Service Bulletin

Bulletin de service

Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

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

Prix : Canada : 9,30 \$ l'exemplaire, 93 \$ par année
 États-Unis : 11,20 \$ US l'exemplaire, 112 \$ US par année
 Autres pays : 13 \$ US l'exemplaire, 130 \$ US par année
 Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 26, No. 1

Vol. 26, N° 1

HIGHLIGHTS

- In October 1993, Level I air carriers continued to report decreased domestic operations and increased international operations. In year-over-year comparisons, domestic passenger-kilometres have decreased each month since August 1992.
 Available on CANSIM: Matrix 385
- Preliminary second quarter 1993 data indicated that the number of passengers travelling on domestic charter services increased by 66% compared to the corresponding 1992 figure. During the same period, in the international sector, the number of passengers of charter services slightly increased by 1%.
- During the first quarter of 1993, the number of passengers travelling between all city-pairs on domestic scheduled services totalled 2,307,780, down 6% compared to the first quarter of 1992.
- In the first quarter of 1993, 61% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I and two Level II air carriers travelled on a discount ticket, according to preliminary estimates.

Recent release

- Canadian Civil Aviation, 1992 (Catalogue No. 51-206)**

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in January 1994.

Note of Appreciation

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

FAITS SALLANTS

- En octobre 1993, les transporteurs aériens de niveau I ont continué à déclarer des diminutions dans les services d'exploitation intérieurs et des hausses dans les opérations d'exploitation internationales. En comparant le même mois d'une année à l'autre, le nombre de passagers-kilomètres intérieurs a diminué régulièrement depuis août 1992.
 Disponible sur CANSIM: Matrice 385
- Les données provisoires du deuxième trimestre de 1993 indiquent que le nombre de passagers voyageant sur des vols nolisés intérieurs a augmenté de 66% par rapport à la même période en 1992. Durant la même période, dans le secteur international, le nombre de passagers utilisant des services d'affrètement a légèrement augmenté de 1%.
- Au cours du premier trimestre de 1993, le nombre de passagers voyageant entre toutes les paires de villes sur des services intérieurs réguliers se chiffrait à 2 307 780, une baisse de 6% par rapport au premier trimestre de 1992.
- Au cours du premier trimestre de 1993, 61% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I et de deux transporteurs aériens de niveau II ont profité d'un tarif réduit selon les estimations provisoires.

Mise en circulation récente

- Aviation civile canadienne, 1992 (n° 51-206 au catalogue)**

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, janvier 1994.

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,
October 1993 (Preliminary Data)**

TABLEAU 1.
**Statistiques sur les opérations des principaux transporteurs aériens,
niveau I, Octobre 1993 (données provisoires)**

OPERATIONAL STATISTICS	October	Change Over	Change	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS	
	1993	Previous Year	Year-to-Date		
	Octobre	Variation par rapport à l'année précédente	1993 Cumulatif		
	'000	%	'000	%	
Scheduled and Charter Services				Services réguliers et d'affrètement	
Passengers - Scheduled				Passagers - Réguliers	
- Domestic	1 152	3.2	11 670	- Intérieur	
- International	555	12.1	5 752	- International	
- Total	1 707	6.0	17 422	- Total	
Passengers - Charter	90	-1.1	1 246	Passagers - Affrètements	
Passengers - Total	1 797	5.6	18 668	Passagers - Total	
Passenger-kilometres -				Passagers-kilomètres -	
Scheduled - Domestic	1 388 272	-6.9	14 240 100	Réguliers - Intérieur	
- International	2 026 006	7.7	21 675 980	- International	
- Total	3 414 279	1.2	35 916 080	- Total	
Passenger-kilometres -				Passagers-kilomètres -	
Charter	198 116	3.4	2 832 739	Affrètements	
Passenger-kilometres - Total	3 612 395	1.3	38 748 820	Passagers-kilomètres - Total	
Available seat-kilometres -				Sièges-kilomètres disponibles	
Scheduled	5 361 531	-0.3	53 816 819	- Réguliers	
Available seat-kilometres -				Sièges-kilomètres disponibles	
Charter	249 360	-3.2	3 518 794	- Affrètements	
Available seat-kilometres -				Sièges-kilomètres disponibles	
Total	5 610 892	-0.4	57 335 613	- Total	
Passenger Load Factor -				Coefficient de remplissage -	
Scheduled %	63.7	...	66.7	Réguliers %	
Passenger Load Factor -				Coefficient de remplissage -	
Charter %	79.4	...	80.5	Affrètements %	
Passenger Load Factor -				Coefficient de remplissage -	
Total %	64.4	...	67.6	Total %	
Goods tonne-kilometres -				Tonnes-kilomètres de marchandises -	
Scheduled	138 638	7.2	1 183 936	Réguliers	
Goods tonne-kilometres -				Tonnes-kilomètres de marchandises -	
Charter	703	221.3	4 981	Affrètements	
Goods tonne-kilometres -				Tonnes-kilomètres de marchandises -	
Total	139 342	7.6	1 188 917	Total	
Hours Flown	63	1.6	624	Heures de vol	
All Operations				Ensemble des opérations	
Litres of turbo fuel consumed	252 117	-0.4	2 547 674	-5.2	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres

Available on CANSIM: Matrix 385

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

In October 1993, Level I air carriers continued to report decreased domestic operations and increased international operations. In year-over-year comparisons, domestic passenger-kilometres have decreased each month since August 1992.

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

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

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

En octobre 1993, les transporteurs aériens de niveau I ont continué à déclarer des diminutions dans les services d'exploitation intérieurs et des hausses dans les opérations d'exploitation internationales. En comparant le même mois d'une année à l'autre, le nombre de passagers-kilomètres intérieurs a diminué régulièrement depuis août 1992.

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

TABLE 2.

Domestic Operations - Passengers and Market Shares on Domestic Charters by Carrier, Second Quarters 1992 and 1993 (Preliminary Data for 1993)

	1992	Market Share Part de marché	1993	Market Share Part de march	Change 1993/1992 Variation
Air Transat	2,546	2.5	25,281	15.1	893.0
Bradley Air Service Ltd	4,227	4.2	996	0.6	-76.4
Canada 3000 Airlines Ltd	85,801	85.1	123,590	73.9	44.0
Nationair (1)	2,425	2.4	-	-	...
Royal Airlines (2)	5,295	5.2	17,394	10.4	228.5
Others/Autres	568	0.6	-	-	...
Total	100,862	100.0	167,261	100.0	65.8

(1) Nationair suspended operations at the end of march 1993.

(2) Royal Airlines started domestic operations in June 1992.

DOMESTIC

During the second quarter of 1993, domestic charter traffic showed a notable increase of 65.8% compared to the same period in 1992.

The strongest growth, in percentage terms, was registered by Air Transat (893.0%), which carried 25,281 passengers in the second quarter of 1993, compared to 2,546 in the second quarter of 1992. Royal Airlines and Canada 3000 Airlines Ltd. both reported large increases of 228.5% and 44.0%, respectively. The number of passengers for Royal Airlines increased from 5,295 to 17,394 while for Canada 3000 Airlines Ltd. the number increased from 85,801 to 123,590 passengers.

Concerning domestic charter market shares, in recent years Canada 3000 Airlines Ltd. has consistently been the largest carrier. However, in the second quarter of 1993 its market share dropped by 11.2 percentage points. Air Transat and Royal Airlines registered an increase in their market shares, apparently capturing part of the market once held by Nationair. Air Transat the second largest domestic charter carrier, with 15.1% of the market, had an increase of 12.6 percentage points while Royal Airlines, the third largest, had a share of 10.4%, an increase of 5.2 percentage points.

TABLE 3.

International Operations - Market Shares by Canadian Air Carrier, Second Quarters 1992 and 1993 (Preliminary Data for 1993)

	Total		Europe		South/Sud		U.S.A./É.U.	
	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993
Air Canada	10.0	10.2	5.0	7.1	0.9	2.1	18.0	17.1
Air Transat	24.4	42.3	38.4	69.6	33.9	49.7	10.5	22.0
Bradley Air Services Ltd.	1.9	1.1	0.1	-	5.8	3.1	1.1	0.4
Canada 3000 Airlines Ltd.	18.7	17.5	19.6	21.6	14.1	11.3	20.6	18.9
CAIL/LACI	19.3	19.3	-	-	16.4	16.2	33.2	32.4
Nationair	20.5	-	36.9	-	24.7	-	7.9	-
Royal Airlines	2.1	8.3	-	1.7	3.9	17.6	2.4	6.4
Others/Autres	3.1	1.3	-	-	0.3	-	6.3	2.8
Total	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

TABLEAU 2.

Opération intérieures - Passagers sur des affrètements intérieurs et parts de marché par transporteur, Deuxièmes trimestres 1992 et 1993 (données provisoires pour 1993)

(1) Nationair a suspendu ses opérations à la fin de mars 1993.

(2) Royal Airlines a commencé ses opérations dans le secteur intérieur en juin 1992.

INTÉRIEUR

Durant le deuxième trimestre de 1993, le trafic intérieur de passagers voyageant sur vols notés a connu une importante hausse de 65,8% par rapport à la même période en 1992.

La plus forte croissance, en termes de pourcentage, a été enregistrée par Air Transat (893,0%), passant de 2 546 passagers au second trimestre de 1992 à 25 281 passagers au second trimestre de 1993. Royal Airlines et Canada 3000 Airlines Ltd. ont également connu des augmentations considérables de 228,5% et 44,0% respectivement. Les passagers de Royal Airlines sont passés de 5 295 passagers à 17 394 passagers tandis que ceux de Canada 3000 Airlines Ltd. passait de 85 801 à 123 590.

En ce qui a trait aux parts de marché dans le secteur intérieur, Canada 3000 Airlines Ltd. détenait toujours la première place, même si sa part de marché a connu une diminution de 11,2 points de pourcentage au cours du deuxième trimestre de 1993. Ce sont les compagnies aériennes Air Transat et Royal Airlines qui ont vu leurs parts de marché augmenter en réussissant, apparemment, à s'accaparer une partie du marché que détenait Nationair. Air Transat, le deuxième plus grand transporteur de vols notés intérieurs, a obtenu une part de marché de l'ordre de 15,1%, soit une augmentation de 12,6 points de pourcentage et Royal Airlines, le troisième plus grand, a recueilli une part de 10,4%, soit une augmentation de 5,2 points de pourcentage.

TABLEAU 3.

Opérations internationales - Parts de marché par transporteur aérien canadien, Deuxièmes trimestres 1992 et 1993 (données provisoires pour 1993)

INTERNATIONAL

In the international sector, during the second quarter of 1993, it was Air Transat with 344,243 passengers who held the largest market share with 42.3%. This was an increase of 17.9 percentage points compared to the same period in 1992. Air Transat held the largest shares of the European and southern markets with shares of 69.6% and 49.7%, respectively. Air Transat was the top Canadian charter air carrier for these regions. Once again, the demise of Nationair could help to explain Air Transat's growth in market share.

Canadian Airlines Int'l Ltd. (CAIL) was the second largest carrier in the international market share in the second quarter of 1993, with 157,231 passengers, a market share of 19.3%. This share is largely unchanged from the second quarter of 1992. CAIL held the largest market shares for the United States and South regions with percentages of 32.4% and 16.2%, respectively. These shares represented 119,721 and 37,510 passengers.

The third largest international charter carrier was Canada 3000 Airlines Ltd. with 17.5% of the market, or 142,059 passengers. The United States and Europe were its major markets, with 69,957 passengers and 45,956 passengers, respectively. In these regions Canada 3000 Airlines Ltd. had market shares of 18.9% and 21.6%, respectively.

TABLE 4.

International Charter Passengers, by Region. Second Quarters 1991 to 1993 (Preliminary Data for 1993)

Region	Second Quarter 1991 Deuxième trimestre	Second Quarter 1992 Deuxième trimestre	Second Quarter 1993 Deuxième trimestre	Change 1992/1991 Variation %	Change 1993/1992 Variation %	Région
Africa	82	382	195	365.9	-49.0	Afrique
Asia	114	48	1,423	-57.9	...	Asie
Europe	271,994	275,755	258,720	1.4	-6.2	Europe
Southern	232,568	233,239	256,057	0.3	9.8	Sud
United States	381,710	408,610	409,612	7.0	0.2	États-Unis
Total	886,468	918,034	926,007	3.6	0.9	Total

During the second quarter of 1993, the number of passengers travelling on international charter flights increased slightly (0.9%) compared to the same period in 1992.

UNITED STATES

The increase in charter traffic to the United States, which started last year, continued during the second quarter of 1993 but at a reduced rate. With 409,612 charter passengers the United States registered an increase of 0.2% compared to the second quarter of 1992. Florida, the top charter market for Canadians, registered a decrease of 9.1% with 240,009 passengers. Air Transat reported the largest increase, in percentage terms, to the Florida market (219.7%) with 45,942 passengers in the second quarter of 1993, up from 14,370 in the same quarter of 1992. The second largest percentage increase was reported by Royal Airlines (155.1%) which carried 22,103 passengers. Royal Airlines commenced international operations at the end of April 1992. The largest air carrier in the Florida market was CAIIL which reported 78,202

INTERNATIONAL

Au cours du deuxième trimestre de 1993, dans le secteur international, c'est le transporteur Air Transat avec 344 243 passagers qui détenait la plus importante part de marché, soit 42,3% ce qui a représenté une augmentation de 17,9 points de pourcentage par rapport à la même période en 1992. Air Transat détenait également les parts les plus importantes pour les marchés européen et du sud, avec des parts respectives de 69,6% et de 49,7%. Une fois de plus, la disparition de Nationair pourrait expliquer l'augmentation des parts de marché de ce transporteur.

La deuxième position, dans l'importance des parts de marché lors du deuxième trimestre de 1993, était occupée par les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) avec 157 231 passagers représentant une part de 19,3%. Cette part de marché est demeurée inchangée depuis le deuxième trimestre de 1992. LACI détenait les parts de marché les plus importantes pour les régions des États-Unis et du Sud avec des pourcentages respectifs de 32,4% et 16,2%, représentant 119 721 et 37 510 passagers.

Le troisième transporteur d'affrètement dans le secteur international était Canada 3000 Airlines avec 17,5%, soit 142 059 passagers. Les États-Unis avec 69 957 passagers et l'Europe avec 4 595 passagers étaient les principaux marchés de Canada 3000 Airlines Ltd.. Dans ces régions, Canada 3000 Airlines Ltd. détenait des parts de marché de 18,9% et 21,6%, respectivement.

TABLEAU 4.

Passagers des vols nolisés internationaux, par région. Deuxième trimestres 1991-1993 (données provisoires pour 1993)

Lors du deuxième trimestre de 1993, le nombre de passagers voyageant sur des vols nolisés internationaux a légèrement augmenté (0,9%) comparativement à la même période en 1992.

ÉTATS-UNIS

La progression amorcée l'année dernière par les États-Unis, s'est poursuivie durant le deuxième trimestre de 1993, mais d'une façon plus légère. Effectivement, avec ses 409 612 passagers nolisés, les États-Unis ont enregistré une hausse de 0,2% par rapport au deuxième trimestre de 1992. La Floride, qui est demeuré le principal marché nolisé pour les Canadiens avec 240 009 passagers, a cependant enregistré une baisse de 9,1%. Au cours du deuxième trimestre de 1993, Air Transat a connu la plus forte augmentation, en termes de pourcentage, dans le marché de la Floride, soit 219,7% pour 45 942 passagers comparativement à 14 370 passagers au deuxième trimestre de 1992. La deuxième principale augmentation est détenue par Royal Airlines (qui a débuté ses opérations internationales à la fin d'avril 1992) avec 155,1%, représentant 22 103 passagers nolisés. Le principal transporteur pour le

passengers in the second quarter of 1993. This was a decrease of 6.4% from the second quarter of 1992.

Nevada, the second largest United States charter market for Canadians, grew by 22.5% to 113,438 passengers. Air Transat, with 33,149 passengers, and CAI, with 38,632 passengers were the main air carriers serving Nevada in the second quarter 1993.

SOUTH

The Southern region also registered an increase in the number of charter passengers to and from Canada. It grew by 9.8%, from 233,239 to 256,057 in the second quarter of 1993. This growth was led by the following charter markets: Cuba, up 72.0% with 53,670 passengers and Dominican Republic up 8.0% with 62,174 passengers.

EUROPE

During the second quarter of 1993, Europe showed a decrease of 6.2%, from 275,755 passengers in 1992 to 258,720 passengers in 1993. Although France, with 93,805 passengers, registered an increase of 12.2%, the majority of the European countries reported a decrease in the number of passengers. The United Kingdom, (Europe's largest charter market in 1992) showed a decrease of 23.9%, from 92,190 passengers in 1992 to 70,158 passengers in 1993. Germany, with 14,314 charter passengers in 1993, also registered a decrease of 25.0%. This decrease could be attributed, in part, to terminating contracts to transport Canadian military personnel (after the closing of Canadian military bases in Germany).

For further information, please contact F. Thibeault (819-997-6173).

marché de la Floride était LACI avec 78 202 passagers. Cependant, pour ce marché, LACI a enregistré une baisse de 6,4% par rapport au deuxième trimestre de 1992.

Le Nevada, le deuxième marché nolisé des Canadiens, a augmenté de 22,5% pour atteindre 113 438 passagers. Air Transat (avec 33 149 passagers) et LACI (avec 38 632 passagers) étaient les principaux transporteurs à desservir cette destination au deuxième trimestre de 1993.

SUD

La région du Sud a également connu une hausse dans le nombre de ses passagers, en provenance ou à destination du Canada, en passant de 233 239 à 256 057 passagers durant le deuxième trimestre de 1993, ce qui a représenté une augmentation de 9,8%. Cette croissance a été menée par les principaux marchés nolisés suivants: Cuba, en hausse de 72,0% avec 53 670 passagers et la République Dominicaine en hausse de 8,0% avec 62 174 passagers.

EUROPE

L'Europe, durant ce trimestre, a quant à elle, présenté une diminution de 6,2%, le nombre de passagers passant de 275 755 en 1992 à 258 720 en 1993. Malgré que la France ait enregistré une hausse de 12,2% avec 93 805 passagers, la majorité des pays de l'Europe ont connu des diminutions dans le nombre de passagers. Le Royaume-Uni, qui était le principal marché nolisé de l'Europe en 1992 pour la même période, a connu une diminution de 23,9%, le nombre de passagers passant de 92 190 en 1992 à 70 158 en 1993. L'Allemagne, avec 14 314 passagers nolisés en 1993, a également connu une baisse de 25,0%, qui pourrait être attribuée, en partie, au fait que les différents contrats pour rapatrier le personnel militaire canadien (suite à la fermeture des bases militaires canadiennes en Allemagne) tirent maintenant à leur fin.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec F. Thibeault (819-997-6173).

TABLE 5.

Scheduled Domestic Air Passenger Origin and Destination Statistics. First quarter 1993 (Preliminary Data)

TABLEAU 5.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols réguliers, trafic intérieur. Premier trimestre 1993 (données provisoires)

Rank 1993	City-Pairs -	First Quarter 1992 Premier trimestre	First Quarter 1993 Premier trimestre	Change First Quarter 1993/1992 Variation Premier trimestre
%				
1.	Montréal - Toronto	273,750	274,090	0.1
2.	Ottawa - Toronto	167,360	155,620	-7.0
3.	Toronto - Vancouver	122,850	104,750	-14.7
4.	Calgary - Vancouver	87,130	74,240	-14.8
5.	Calgary - Edmonton	61,280	69,360	13.2
6.	Calgary - Toronto	70,270	61,110	-13.0
7.	Edmonton - Vancouver	58,050	57,650	-0.7
8.	Halifax - Toronto	53,300	48,740	-8.6
9.	Toronto - Winnipeg	56,110	46,910	-16.4
10.	Edmonton - Toronto	43,080	38,170	-11.4
11.	Thunder Bay - Toronto	42,630	35,900	-15.8
12.	Montréal - Vancouver	36,730	30,740	-16.3
13.	Vancouver - Victoria	29,620	29,320	-1.0
14.	Prince George - Vancouver	25,620	28,750	12.2
15.	Ottawa - Vancouver	27,740	28,640	3.2
16.	Kelowna - Vancouver	23,350	25,420	8.9
17.	Calgary - Winnipeg	24,990	25,050	0.2
18.	Vancouver - Winnipeg	31,750	24,450	-23.0
19.	Halifax - Ottawa	20,570	19,600	-4.7
20.	Halifax - Montréal	23,890	19,560	-18.1
21.	Ottawa - Winnipeg	18,270	18,740	2.6
22.	Québec - Toronto	19,240	18,690	-2.9
23.	Sault Ste-Marie - Toronto	19,060	17,070	-10.4
24.	Calgary - Montréal	16,830	16,860	0.2
25.	Halifax - St. John's	19,110	15,960	-16.5
Total of above city-pairs/				
Total pour les paires de villes ci-dessus		1,372,580	1,285,390	-6.4
Total of all city-pairs/				
Total pour toutes les paires de villes		2,454,530	2,307,780	-6.0

During the first quarter of 1993, the number of passengers travelling between all city-pairs on domestic scheduled services totalled 2,307,780, down 6% compared to the first quarter of 1992. First quarter data have not posted an increase since 1988, which increased 17.3% over the first quarter of 1987.

The long-standing number one city-pair, Montréal-Toronto registered its first growth since 1989, showing a slight increase over the first quarter of 1992 to 274,090 passengers.

Air Alliance, a Québec city based regional air carrier, became a participant in this survey on January 1, 1993. Air Alliance is active in markets such as Montréal-Québec, Montréal-Ottawa, and Ottawa-Québec, among others.

For more information, please contact Mike Burchell (819-997-0198).

Au cours du premier trimestre de 1993, le nombre de passagers voyageant entre toutes les paires de villes sur des services intérieurs réguliers se chiffrait à 2 307 780, une baisse de 6% par rapport au premier trimestre de 1992. Le premier trimestre n'a inscrit aucune augmentation depuis 1988, alors qu'il y a eu une augmentation de 17.3% sur le premier trimestre de 1987.

Montréal-Toronto, depuis longtemps la plus importante paire de villes, a enregistré sa première hausse depuis 1989, montrant une légère augmentation par rapport au premier trimestre de 1992 avec 274 090 passagers.

Air Alliance, un transporteur régional de Québec est devenu un participant à l'enquête le 1er janvier 1993. Air Alliance est actif dans des marchés tels que Montréal-Québec, Montréal-Ottawa et Ottawa-Québec entre autres.

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

TABLE 6.1

Distribution of Domestic Passengers, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I¹ - Scheduled Services, First Quarter 1993 (Preliminary Estimates)

Sector	Passengers		Fare type group - Groupe tarifaire							
	Passagers		Full Fare		Discount Fare		Other		Secteur	
			Plein tarif		Tarif réduit		Autre			
	Change 1993	1993/1992 Variation	1992	1993	1992	1993	1992	1993		
	No. - Nbre ('000)	%							%	
Domestic	3,066.0	-0.8	31.4	35.5	64.1	61.3	4.4	3.2	Intérieur	
Southern services	2,887.9	-1.2	30.3	34.2	65.1	62.4	4.6	3.3	Services secteur sud	
Short-haul	1,647.7	5.4	33.8	36.8	62.0	61.0	4.2	2.2	Court-courrier	
Long-haul	1,240.2	-8.9	26.4	30.9	68.6	64.3	5.0	4.8	Long-courrier	
Northern Services	178.1	6.5	51.0	56.6	47.6	42.6	1.4	0.9	Services secteur nord	

TABLE 6.2

Distribution of Domestic Passenger-kilometres, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I¹ - Scheduled Services, First Quarter 1993 (Preliminary Estimates)

Sector	Passenger-kilometres		Fare type group - Groupe tarifaire							
	Passagers-kilomètres		Full Fare		Discount Fare		Other		Secteur	
			Plein tarif		Tarif réduit		Autre			
	Change 1993	1993/1992 Variation	1992	1993	1992	1993	1992	1993		
	No. - Nbre ('000 000)	%							%	
Domestic	3 424.1	-5.8	27.5	31.3	67.7	64.4	4.8	4.2	Intérieur	
Southern services	3 289.4	-5.9	26.7	30.5	68.3	65.1	5.0	4.4	Services secteur sud	
Short-haul	703.3	3.8	31.9	34.6	64.0	63.5	4.1	1.9	Court-courrier	
Long-haul	2 586.1	-8.3	25.5	29.4	69.3	65.5	5.2	5.1	Long-courrier	
Northern Services	134.7	-3.8	47.4	50.8	51.4	48.5	1.2	0.7*	Services secteur nord	

¹ Two Level II air carriers are also included for the first quarter of 1993. There are: Inter-Canadien and Ontario Express.

- 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.

¹ Deux transporteurs aériens de niveau II sont également inclus pour le premier trimestre de 1993. Ce sont: Inter-Canadien et Ontario Express.

- 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

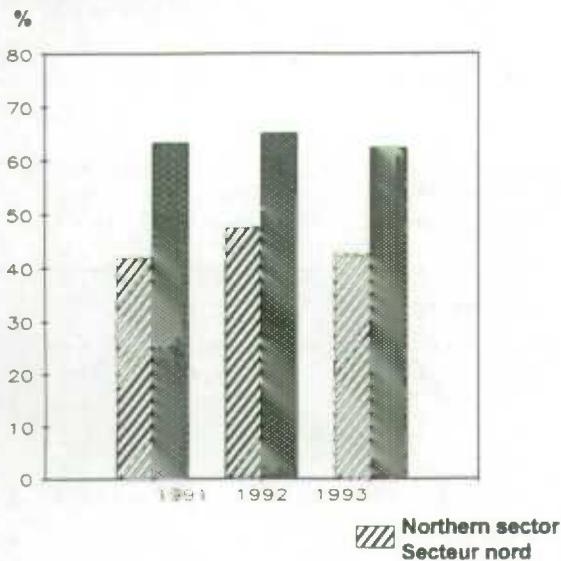
Preliminary estimates (see Table 6.1) indicated that 61.3% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers (AirBC, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Time Air), and by Inter-Canadien and Ontario Express (which were added to the Fare Basis Survey in January 1993), travelled on a discount ticket during the first quarter of 1993. This level represented decreases of 2.8 percentage points compared to the same period a year earlier and 0.9 percentage point compared to the same period in 1991. In terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel was 64.4%, down from 67.7% in 1992 (see Table 6.2).

At a more disaggregate level, Figure 6.1 compares discount carriage within the southern and northern sectors.

Figure 6.1

Discount Fare Traffic in Canada, by Sector, First Quarter 1991-1993

Passengers
Passagers



In the southern sector, 62.4% of passenger traffic (representing 65.1% of passenger-kilometres) was carried on discount fares during the first quarter of 1993. In 1992, the corresponding figures were 65.1% for passengers and 68.3% for passenger-kilometres. In contrast, for northern services, discount passengers amounted to 42.6% of the traffic during the first quarter of 1993, down from 47.6% in 1992. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for northern services decreased by 2.9 percentage points (51.4% to 48.5%) 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 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 1993, discount carriage on long-haul services represented 64.3% of passenger volume and 65.5% of passenger-kilometres; this compared with 61.0% and 63.5%, respectively for short-haul services (see Figure 6.2).

Utilisation des tarifs réduits

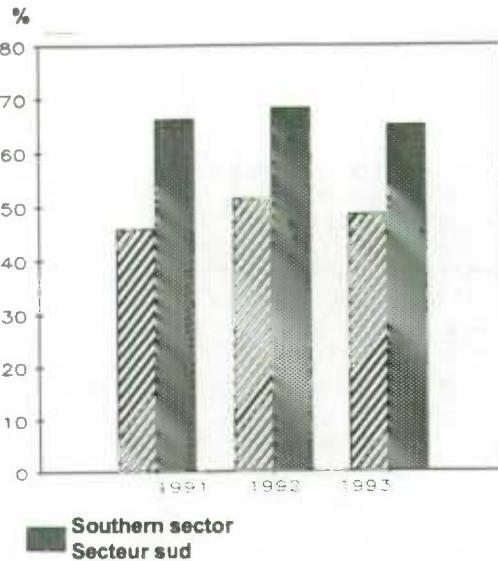
Selon les estimations provisoires (voir tableau 6.1), 61,3% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I (AirBC, Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Time Air) et Inter-Canadien et Ontario Express (ces deux transporteurs ont été ajoutés à l'Enquête sur la base tarifaire en janvier 1993) ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs au cours du premier trimestre de 1993. Ce niveau représente une baisse de 2,8 points de pourcentage par rapport à la même période de l'année précédente et de 0,9 point de pourcentage par rapport à la même période en 1991. En termes de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a diminué pour passer de 67,7% en 1992 à 64,4% en 1993 (voir tableau 6.2).

Dans une présentation plus détaillée, la figure 6.1 compare le transport de passagers voyageant à prix réduit à l'intérieur des secteurs sud et nord.

Figure 6.1

Trafic des tarifs réduits au Canada, selon le secteur, premier trimestre 1991-1993

Passenger-kilometres
Passagers-kilomètres



Dans le secteur sud, 62,4% du trafic de passagers (représentant 65,1% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits au cours du premier trimestre de 1993, comparativement à 65,1% et 68,3% respectivement en 1992. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 42,6% du trafic au cours du premier trimestre de 1993, une diminution par rapport à 47,6% en 1992. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur nord a diminué de 2,9 points de pourcentage (de 51,4% à 48,5%) 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.

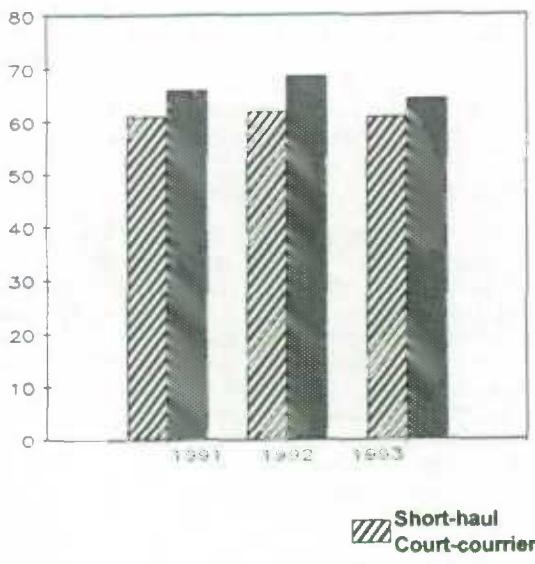
Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distances de 800 kilomètres ou plus). Cela suggère que la distance est un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. Au cours du premier trimestre de 1993, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 64,3% du volume de passagers et 65,5% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 61,0% et 63,5% (voir figure 6.2).

Figure 6.2

Discount Fare Traffic in the Southern Sector,
Short-Haul and Long-Haul Services, First Quarter 1991-1993

Passengers
Passagers

%



Average Fares

The average fare (all types) paid by passengers on all domestic city-pairs in the first quarter of 1993 was \$183, up by 2.3% from the first quarter of 1992. During this period, the average of all domestic discount fares was \$133, up slightly from the previous year's figure of \$132.

Figure 6.3

Quarterly Trends in Average Fares - Northern and Southern Sectors, 1991-1993

All Fares
Tous les tarifs

\$

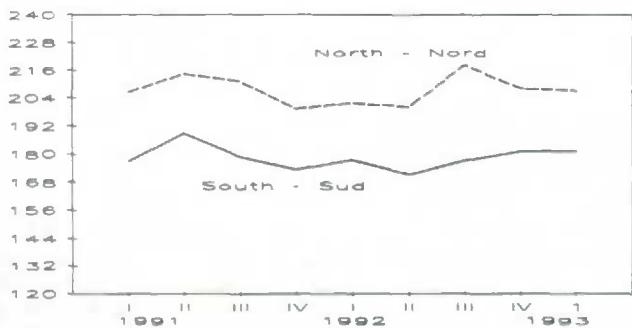
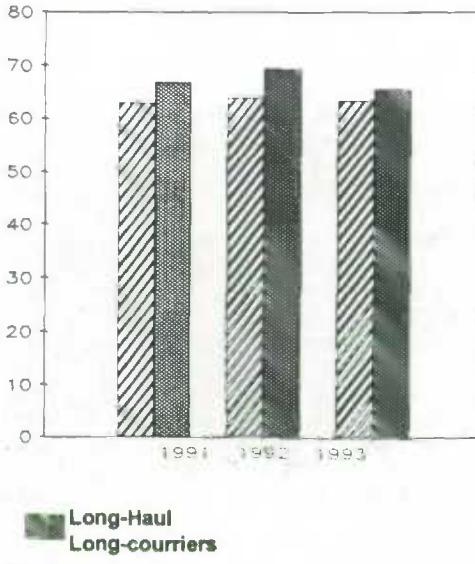


Figure 6.2

Traffic des tarifs réduits dans le secteur sud, services court-courriers et long-courriers, premier trimestre 1991-1993

Passenger-kilometres
Passagers-kilomètres

%



Tarifs moyens

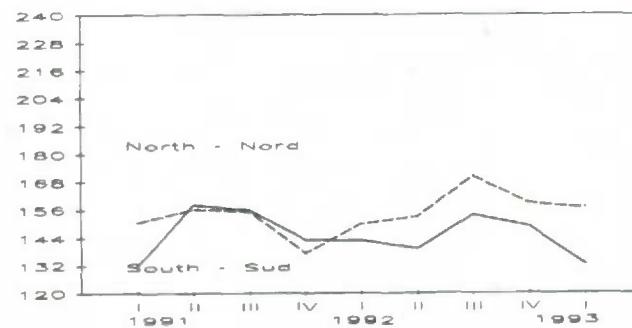
Le tarif moyen (tous types de tarifs) payé par les passagers pour l'ensemble des paires de villes intérieures s'élevait à \$183 au premier trimestre de 1993, ce qui représente une hausse de 2,3% par rapport au premier trimestre de 1992. Au cours du premier trimestre de 1993, le tarif réduit intérieur moyen s'élevait à \$133, soit une légère hausse par rapport au tarif réduit intérieur moyen de \$132 observé au cours de la même période en 1992.

Figure 6.3

Tendances trimestrielles des tarifs moyens - Secteurs nord et sud, 1991-1993

Discount Fares
Tarifs réduits

\$



The largest increase in domestic air fares occurred in the northern (regulated) zone, where average discount fares increased by 4.3%, from \$150 in 1992 to \$157 in 1993.

The largest decrease in domestic air fares occurred in the southern (deregulated) zone, where average discount fares decreased by 7.3%, from \$143 in the first quarter of 1992 to \$132 in the same period of 1993.

The average fares (all fares) in the North and the South both increased in the first quarter of 1993 relative to the same period in 1992. In the northern zone, the average fare (all fares) increased by 2.7%, from \$202 in 1992 to \$207 in 1993. In the southern zone, the average fare (all fares) increased by 2.2%, from \$177 in 1992 to \$181 in 1993.

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 1992, Level I air carriers included AirBC (a regional affiliate of Air Canada), Air Canada, Canadian Airlines International Ltd., and Time Air (a regional affiliate of Canadian Airlines International Ltd.). In January 1993, two Level II air carriers, Inter-Canadien and Ontario Express (regional affiliates of Canadian Airlines International Ltd.) were added to 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 1993 issue of this publication is scheduled for release in March 1994. For further information, please contact B. Snider (819-997-1989).

Les tarifs réduits du secteur nord (réglementé) ont connu la plus forte croissance de tous les tarifs intérieurs, passant de \$150 au cours du premier trimestre de 1992 à \$157 au cours de la même période en 1993, soit une augmentation de 4,3%.

Les tarifs réduits du secteur sud (libéralisé) ont connu la plus forte diminution de tous les tarifs intérieurs, passant de \$143 au cours du premier trimestre de 1992 à \$132 au cours de la même période en 1993, soit une baisse de 7,3%.

Les tarifs moyens (tous les tarifs) dans le Nord et le Sud ont tous augmenté au cours du premier trimestre de 1993 par rapport à la même période en 1992. Dans le secteur nord, le tarif moyen (tous les tarifs) a augmenté de 2,7%, passant de \$202 en 1992 à \$207 en 1993. Dans le secteur sud, le tarif moyen (tous les tarifs) a augmenté de 2,2%, passant de \$177 en 1992 à \$181 en 1993.

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 1992, les transporteurs aériens de niveau I comprenaient AirBC (un affilié régional pour Air Canada), Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée. et Time Air (un affilié régional pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée). En janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II, Inter-Canadien et Ontario Express (transporteurs affiliés régionaux 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 la 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 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 1993 de cette publication devrait paraître en mars 1994. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec L. Di Pietro (819-997-6176).

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

Catalogue		Canada	U.S.A.	Other	Title
		ÉTATS		Autres	
		\$	UNIS US\$	US\$	
10-234	Special Transportation Package	165.00	198.00	230.00	Série spéciale sur les transports
50-002	Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Eight issues/year.	75.00	90.00	105.00	Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. numéros/année.
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	97.00	116.00	136.00	Opération ls des transporteurs aériens au Canadam 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 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 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	Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1993.	48.00	58.00	67.00	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1993.
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 frais, au Canada, 1-800-267-6677 ou utiliser le numér bélénographe 1-613-951-1584

**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

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.

**COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNEES
ECONOMIQUES
DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS**

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

- des données clées sur la situation financière des entreprises de transport par camion, autobus, bateau, train et avion, ainsi que sur les points d'origine et de destination des marchandises et des passagers;
- contre recouvrement des frais, des totalisations spéciales et des études analytiques répondant aux besoins de votre entreprise;
- deux bulletins de service contenant des données provisoires, des comparaisons intermodales, etc.;
- un catalogue descriptif gratuit des publications de la Division des transports.

Obtenez les faits! La Division des transports peut vous aider à combler vos besoins en information. Pour en savoir davantage, communiquez avec:

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

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

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

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

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

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

Note de reconnaissance

Le succès du système 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.