

**Service Bulletin****Bulletin de service****Aviation****Aviation Statistics Centre**

Price: Canada \$10.00 per issue, \$99.00 annually  
 United States: US\$12.00 per issue, US\$119.00 annually  
 Other countries: US\$14.00 per issue, US\$139.00 annually  
 To order Statistics Canada publications, please call our National toll-free line 1-800-267-6677

Vol. 26, No. 5

**HIGHLIGHTS**

- Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. continued to report growth on their scheduled international routes in February, 1994. Since January 1992, these two air carriers have reported monthly increases, (in comparison to the same month of the previous year), 23 times in 25 months.
- Available on CANSIM: Matrix 385
- Annual figures showed that the 56 Canadian airports with Transport Canada control towers recorded 5 million take-offs and landings during 1993, compared to 5.3 million in 1992, a decrease of 6%.
- Preliminary estimates from Level I and two Level II air carriers showed that the proportion of discount passengers carried on domestic scheduled services decreased in the first three quarters of 1993, relative to the same period in 1992, while the average domestic air fare increased over the same period.
- Preliminary data indicate that 4.4 million passengers travelled between Canada and the United States on scheduled flights during the first six months of 1993. During the same time period, 5.0 million passengers travelled within Canada on scheduled flights.

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in May 1994

**Note of Appreciation**

**Canada owes the success of its statistical system to a long-standing 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**

Price: Canada 10 \$ l'exemplaire, 99 \$ par année  
 États-Unis: US12 \$ l'exemplaire, 119 \$ US par année  
 Autres pays: 14 \$ l'exemplaire, 139 \$ US par année  
 Pour commander les publications de Statistiques Canada, veuillez composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 26, N° 5

**FAITS SALLANTS**

- Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée ont continué à déclarer des augmentations au titre des services réguliers sur les liaisons internationales en février 1994. Depuis janvier 1992, ces deux transporteurs ont déclaré des hausses mensuelles (comparativement au même mois de l'année précédente), à 23 reprises en 25 mois.  
 Disponible sur CANSIM: Matrice 385
- D'après les chiffres annuels, les 56 principaux aéroports canadiens dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré 5 million de décollages et d'atterrissements en 1993, comparativement à 5,3 millions en 1992, une diminution de 6%.
- Selon les données provisoires fournies par les transporteurs aériens de niveau I et deux transporteurs aériens de niveau II, la proportion des passagers des vols réguliers intérieurs qui ont profité d'un tarif réduit au cours des trois premiers trimestres de 1993 a diminué par rapport à la même période en 1992, alors que le tarif moyen intérieur a augmenté au cours de la même période.
- Les données provisoires indiquent que, durant les six premiers mois de 1993, 4,4 millions de passagers ont voyagé entre le Canada et les États-Unis sur des vols réguliers. Durant la même période, 5,0 millions de passagers ont voyagé à l'intérieur du Canada sur des vols réguliers.

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, mai 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.



TABLE 1.

Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level IA,  
February 1994 (Preliminary Data)

TABLEAU 1.

Statistiques sur les opérations des principaux transporteurs aériens,  
niveau IA, février 1994 (données provisoires)

OPERATIONAL STATISTICS	February	Change Over Previous Year	Year-to-Date	Change Year-to-Date	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
	1994		1994		
	Février	Variation par rapport à l'année précédente	Cumulatif	Variation cumulative	
	'000	%	'000	%	
<b>Scheduled and Charter Services</b>					<b>Services réguliers et d'affrètement</b>
Passengers					Passagers
Scheduled - Domestic	736	-2.5	1 506	-2.4	Réguliers - Intérieur
- International	463	5.5	961	2.5	- International
- Total	1 199	0.4	2 467	-0.6	- Total
Charter	191	-2.1	382	-4.3	Affrètements
Total	1 390	0.1	2 849	-1.1	Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Scheduled - Domestic	964 853	-0.5	2 033 983	-0.8	Réguliers - Intérieur
- International	1 677 156	9.9	3 535 025	5.3	- International
- Total	2 642 010	5.8	5 569 009	0.3	- Total
Charter	470 615	0.3	952 651	-1.2	Affrètements
Total	3 112 625	5.0	6 521 660	2.4	Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	4 391 124	6.9	9 215 440	3.9	Réguliers
Charter	568 804	2.5	1 193 827	1.0	Affrètements
Total	4 959 929	6.3	10 409 267	3.5	Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Scheduled %	60.2	...	60.4	...	Réguliers %
Charter %	82.7	...	79.8	...	Affrètements %
Total %	62.8	...	62.7	...	Total %
Goods carried (kgs)					Marchandises transportées (kgs)
Scheduled	31 255	4.9	61 898	6.5	Réguliers
Charter	175	-20.1	309	-21.3	Affrètements
Total	31 430	4.8	62 207	6.3	Total
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Scheduled	114 039	10.4	227 082	13.0	Réguliers
Charter	591	-18.3	1 013	-21.1	Affrètements
Total	114 631	10.2	228 095	12.8	Total
Hours Flown	48	6.7	100	3.1	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	221 262	8.4	465 494	5.9	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres

Level IA air carriers consist of Air Canada and Canadian Airlines International Limited.

Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. continued to report growth on their scheduled international routes in February, 1994. Since January 1992, these two air carriers have reported monthly increases, (in comparison to the same month of the previous year), 23 times in 25 months.

Les transporteurs de niveau IA comprennent Air Canada et les Lignes aériennes Canadian International Ltée.

Air Canada et les Lignes aériennes Canadian International Ltée ont continué à déclarer des augmentations au titre des services réguliers sur les liaisons internationales en février 1994. Depuis janvier 1992, ces deux transporteurs ont déclaré des hausses mensuelles (comparativement au même mois de l'année précédente), à 23 reprises en 25 mois.

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, 1993 (Preliminary Data)

TABLEAU 2.

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

Rank	Airports - Transport Canada Towers	Total	Change 1993/1992 Totaux	Itinerant		Local
				Variation	Itinérant	
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada		%			
1	Lester B. Pearson Int'l ON	305,400	-6.8	305,400		-
2	Vancouver Int'l BC	288,600	-0.5	288,600		-
3	Calgary Int'l AB	202,200	-1.4	197,900	4,300	
4	Montréal/Dorval QC	188,800	-4.4	188,800		-
5	St. Hubert QC	180,500	-0.6	75,900	104,600	
6	Victoria Int'l BC	165,600	-11.1	109,700	55,900	
7	Boundary Bay BC	164,400	-21.0	64,000	100,400	
8	Ottawa Int'l ON	146,600	-6.9	114,900	31,700	
9	Toronto/Buttonville ON	144,400	2.0	68,000	76,400	
10	Winnipeg MB	139,000	-0.6	102,500	36,500	
11	Abbotsford BC	135,800	-20.1	52,700	83,100	
12	Quebec QC	131,400	4.6	102,400	29,000	
13	Edmonton Mun. AB	116,100	-2.1	114,500	1,600	
14	Halifax Int'l NS	111,000	-1.0	90,800	20,200	
15	St. Honoré QC	110,800	14.5	54,200	56,600	
16	Hamilton City ON	110,700	8.2	46,400	64,300	
17	Springbank AB	107,900	-11.7	33,200	74,700	
18	Toronto Island ON	100,100	-1.3	58,800	41,300	
19	London ON	95,700	-7.7	56,600	39,100	
20	Thunder Bay ON	94,800	-19.1	50,000	44,800	
21	Villeneuve AB	83,600	7.9	16,900	66,700	
22	Pitt Meadows BC	82,400	-15.1	38,500	43,900	
23	Saskatoon SK	82,100	-14.5	53,500	28,600	
24	St. Andrews MB	81,100	-4.6	23,300	57,800	
25	Oshawa ON	75,500	-8.5	32,300	43,200	
<b>Total - Above airports/Aéroports ci-dessus</b>		<b>3,444,500</b>	<b>-6.0</b>	<b>2,339,800</b>	<b>1,104,700</b>	
<b>Total - Transport Canada Towers (56)/ Total - Tours de Transports Canada (56)</b>		<b>4,954,700</b>	<b>-5.9</b>	<b>3,295,400</b>	<b>1,659,300</b>	

1993 marked the third consecutive year of decreased activity at Canadian airports. Annual figures showed that the 56 Canadian airports with Transport Canada control towers recorded 4,954,700 take-offs and landings during 1993 compared to 5,265,600 in 1992, a decrease of 5.9%. This decrease was the result of a 10.3% drop in local movements and 3.5% decline in itinerant traffic.

In spite of the overall decreases in activity, some airports handled more traffic in 1993 than they have in the last 10 years:

- St. Honoré reported record numbers in the total and itinerant movements categories;
- Yellowknife surpassed previous volumes in the total and local movement categories;
- Charlottetown and Fredericton handled record numbers of itinerant traffic; and,
- Gander recorded its highest number for local traffic.

Further details will be forthcoming when the Aircraft Movement Statistics Annual Report (TP577) becomes available in June.

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

C'est la troisième année consécutive, avec 1993, que l'on constate une baisse des activités aux aéroports canadiens. D'après les chiffres annuels, les 56 principaux aéroports canadiens dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré 4 954 700 décollages et atterrissages en 1993, comparativement à 5 265 600 en 1992, une diminution de 5,9%. Cette diminution fut le résultat d'une baisse de 10,3% des mouvements locaux et 3,5% du trafic itinérant.

En dépit d'une réduction du trafic en général, des aéroports avec tours de contrôle, quelques aéroports ont enregistré plus de trafic en 1993 que depuis les dix dernières années:

- St. Honoré a enregistré le plus grand nombre de mouvements au total et de mouvements itinérants;
- Yellowknife a surpassé les volumes précédents au total et dans la catégorie des mouvements locaux;
- Charlottetown et Fredericton ont enregistré leur plus grand nombre de mouvements itinérants; et,
- Gander a enregistré son plus grand nombre de mouvements locaux.

De plus amples détails seront disponibles dans le Rapport annuel des statistiques relatives aux mouvements d'aéronefs (TP577), lequel doit paraître en juin.

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

TABLE 3.1

Distribution of Domestic Passengers, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I<sup>1</sup> - Scheduled Services, Third Quarter 1993 (Preliminary Estimates)

TABLEAU 3.1

Répartition des passagers, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I<sup>1</sup> - Services réguliers, troisième trimestre de 1993 (estimations provisoires)

Sector	Passengers		Fare Type Group - Groupe tarifaire								Secteur	
	Passagers		Full Fare		Discounted Fare		Other					
	1993	Change 1993/1992 Variation	1992	1993	1992	1993	1992	1993	1992	1993		
<b>No. - Nbre ('000)</b>								<b>%</b>				
<b>Domestic</b>								<b>%</b>				
First quarter	3,066.0	-0.8	31.4	35.5	64.1	61.3	4.4	3.2	4.4	3.2	Premier trimestre	
Second quarter	3,577.7	-7.1	27.1	33.8	68.2	61.6	4.8	4.7	4.8	4.7	Deuxième trimestre	
Third quarter	3,860.1	2.8	25.2	27.5	69.3	67.8	5.5	4.7	5.5	4.7	Troisième trimestre	
Year-to-date	10,503.8	-1.8	27.7	32.0	67.4	63.8	4.9	4.2	4.9	4.2	Année à ce jour	
<b>Southern Services</b>												
First quarter	2,887.9	-1.2	30.3	34.2	65.1	62.4	4.6	3.3	4.6	3.3	Premier trimestre	
Second quarter	3,392.4	-7.4	26.0	32.5	69.0	62.6	5.0	4.9	5.0	4.9	Deuxième trimestre	
Third quarter	3,655.6	2.6	24.1	26.2	70.2	68.9	5.7	4.9	5.7	4.9	Troisième trimestre	
Year-to-date	9,935.9	-2.1	26.6	30.7	68.3	64.9	5.2	4.4	5.2	4.4	Année à ce jour	
<b>Short-haul</b>												
First quarter	1,647.7	5.4	33.8	36.8	62.0	61.0	4.2	2.2	4.2	2.2	Premier trimestre	
Second quarter	1,766.2	-0.3	32.1	36.9	64.0	59.2	3.9*	3.9	3.9	3.9	Deuxième trimestre	
Third quarter	1,753.3	11.8	30.7	32.9	64.5	63.3	4.8	3.9	4.8	3.9	Troisième trimestre	
Year-to-date	5,167.2	5.4	32.2	35.5	63.5	61.1	4.4	3.3	4.4	3.3	Année à ce jour	
<b>Long-haul</b>												
First quarter	1,240.2	-8.9	26.4	30.9	68.6	64.3	5.0	4.8	5.0	4.8	Premier trimestre	
Second quarter	1,626.2	-14.0	20.4	27.7	73.7	66.4	6.0	5.9	6.0	5.9	Deuxième trimestre	
Third quarter	1,902.3	-4.5	18.9	20.1	74.7	74.1	6.4	5.9	6.4	5.9	Troisième trimestre	
Year-to-date	4,768.7	-9.1	21.4	25.5	72.8	68.9	5.9	5.6	5.9	5.6	Année à ce jour	
<b>Northern Services</b>												
First quarter	178.1	6.5	51.0	56.6	47.6	42.6	1.4	0.9	1.4	0.9	Premier trimestre	
Second quarter	185.3	-2.2	47.1	57.4	52.0	41.8	0.9	0.8*	0.9	0.8*	Deuxième trimestre	
Third quarter	204.5	6.4	46.2	50.9	53.0	48.3	0.8	0.7	0.8	0.7	Troisième trimestre	
Year-to-date	567.9	3.5	48.0	54.8	50.9	44.4	1.1	0.8	1.1	0.8	Année à ce jour	

<sup>1</sup> Two Level II air carriers are also included for 1993. These 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.

<sup>1</sup> Deux transporteurs aériens de niveau II sont également inclus pour l'année 1993. Il s'agit de: 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.

TABLE 3.2

Distribution of Domestic Passenger-kilometres, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I<sup>1</sup> - Scheduled Services, Third Quarter 1993 (Preliminary Estimates)

TABLEAU 3.2

Répartition des passagers-kilomètres, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I<sup>1</sup> - Services réguliers, troisième trimestre de 1993 (estimations provisoires)

Sector	Passenger-kilometres		Fare Type Group - Groupe tarifaire							
	Passagers-kilomètres		Full Fare		Discounted Fare		Other		Secteur	
			Plein tarif		Tarif réduit		Autre			
	1993	Change 1993/1992 Variation	1992	1993	1992	1993	1992	1993		
	No. - Nbre ('000 000)	%				%				
<b>Domestic</b>										
First quarter	3 424.1	-5.8	27.5	31.3	67.7	64.4	4.8	4.2	Premier trimestre	
Second quarter	4 366.9r	-11.6	21.8	28.5	72.6	66.0	5.6	5.5	Deuxième trimestre	
Third quarter	5 123.9	-2.2	19.8	21.2	74.0	73.2	6.2	5.7	Troisième trimestre	
Year-to-date	12 914.9	-6.5	22.5	26.4	71.8	68.4	5.6	5.2	Année à ce jour	
<b>Southern Services</b>										
First quarter	3 289.4	-5.9	26.7	30.5	68.3	65.1	5.0	4.4	Premier trimestre	
Second quarter	4 218.1r	-11.7	21.1	27.7	73.2	66.7	5.7	5.6	Deuxième trimestre	
Third quarter	4 943.4	-2.2	18.9	20.4	74.7	73.8	6.4	5.8	Troisième trimestre	
Year-to-date	12 450.9	-6.6	21.7	25.6	72.5	69.1	5.8	5.4	Année à ce jour	
<b>Short-haul</b>										
First quarter	703.3	3.8	31.9	34.6	64.0	63.5	4.1	1.9	Premier trimestre	
Second quarter	761.8r	-2.3	29.9	35.4	66.1	60.6	4.0	4.0	Deuxième trimestre	
Third quarter	772.1	10.6	29.0	31.4	66.1	64.4	5.0	4.2	Troisième trimestre	
Year-to-date	2 237.3	3.8	30.2	33.8	65.4	62.8	4.4	3.4	Année à ce jour	
<b>Long-haul</b>										
First quarter	2 586.1	-8.3	25.5	29.4	69.3	65.5	5.2	5.1	Premier trimestre	
Second quarter	3 456.3r	-13.5	19.4	26.0	74.5	68.0	6.1	6.0	Deuxième trimestre	
Third quarter	4 171.2	-4.3	17.3	18.3	76.1	75.5	6.6	6.1	Troisième trimestre	
Year-to-date	10 213.6	-8.6	20.1	23.7	73.8	70.5	6.1	5.8	Année à ce jour	
<b>Northern Services</b>										
First quarter	134.7	-3.8	47.4	50.8	51.4	48.5	1.2	0.7*	Premier trimestre	
Second quarter	148.8	-10.3	42.8	51.0	56.4	48.2	0.8	0.8	Deuxième trimestre	
Third quarter	180.6	-2.8	42.9	43.9	56.4	55.6	0.7	0.6	Troisième trimestre	
Year-to-date	464.1	-5.6	44.1	48.2	54.9	51.1	1.0	0.7	Année à ce jour	

<sup>1</sup> Two Level II air carriers are also included for 1993. These 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.

<sup>1</sup> Deux transporteurs aériens de niveau II sont également inclus pour l'année 1993. Il s'agit de: 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

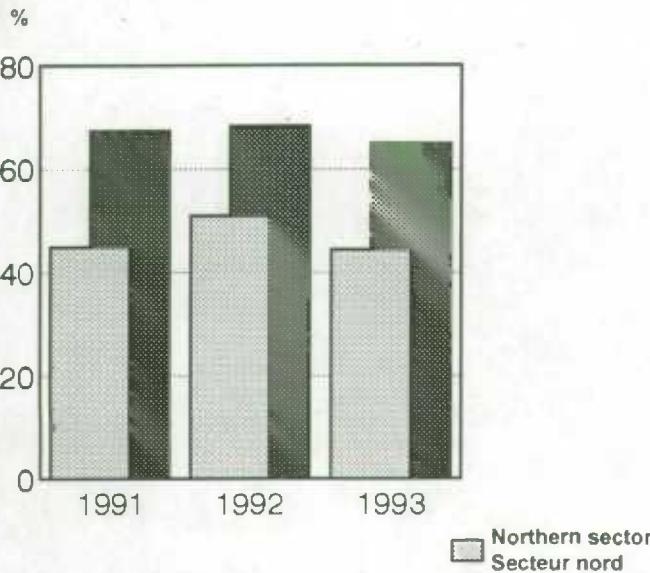
Preliminary estimates (see Table 3.1) indicated that 63.8% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers (AirBC, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Time Air) and two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) travelled on some form of discount ticket during the first three quarters of 1993. This level represented a decrease of 3.6 percentage points compared to the same period a year earlier and a decrease of 2.3 percentage points compared to the same period in 1991. In terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel was 68.4%, down from 71.8% in 1992 (see Table 3.2).

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

Figure 3.1

Discount Fare Traffic in Canada, by Sector, January-September, 1991-1993

Passengers  
Passagers



In the southern sector, 64.9% of passenger traffic (representing 69.1% of passenger-kilometres) was carried on discount fares during the first three quarters of 1993. In 1992, the corresponding figures were 68.3% for passengers and 72.5% for passenger-kilometres. In contrast, for northern services, discount passengers amounted to 44.4% of the traffic during the first three quarters of 1993, down from 50.9% in 1992. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for northern services decreased by 3.8 percentage points (54.9% to 51.1%) 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). This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. During the first three quarters of 1993, discount carriage on long-haul services represented 68.9% of passenger volume and 70.5% of passenger-kilometres; this compared with 61.1% and 62.8%, respectively for short-haul services (see Figure 3.2).

### Utilisation des tarifs réduits

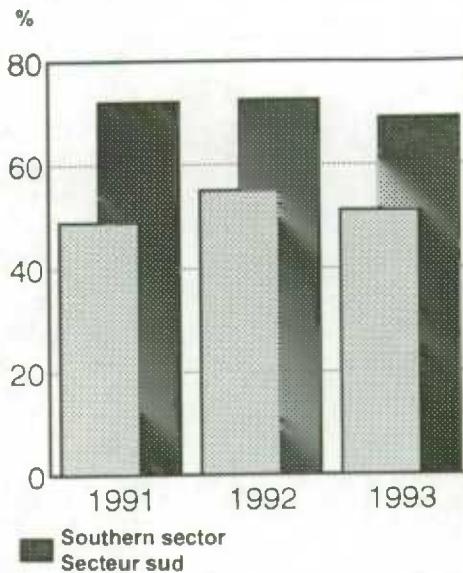
Selon les estimations provisoires (voir tableau 3.1), 63,8% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I (AirBC, Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Time Air) et de deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs au cours des trois premiers trimestres de 1993. Ce niveau représente une baisse de 3,6 points de pourcentage par rapport à la même période de l'année précédente et une baisse de 2,3 points 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 71,8% en 1992 à 68,4% en 1993 (voir tableau 3.2).

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

Figure 3.1

Trafic des tarifs réduits au Canada, selon le secteur, janvier-septembre, 1991-1993

Passenger-kilometres  
Passagers-kilomètres



Dans le secteur sud, 64,9% du trafic de passagers (représentant 69,1% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits au cours des trois premiers trimestres de 1993, comparativement à 68,3% et 72,5% respectivement en 1992. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 44,4% du trafic au cours des trois premiers trimestres de 1993, une baisse par rapport à 50,9% en 1992. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur nord a diminué de 3,8 points de pourcentage (de 54,9% à 51,1%) 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.

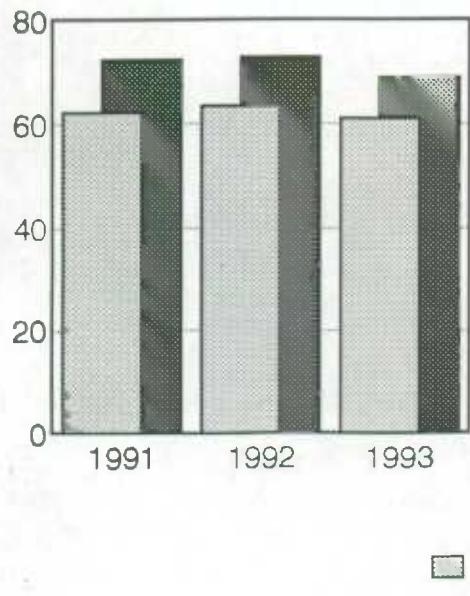
Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distances de 800 kilomètres ou plus). Cela suggère que la distance est un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. Au cours des trois premiers trimestres de 1993, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 68,9% du volume de passagers et 70,5% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 61,1% et 62,8% (voir figure 3.2).

Figure 3.2

Discount Fare Traffic in Southern Sector, Short-Haul and Long-Haul Services, January-September, 1991-1993

Passengers  
Passagers

%



#### Average Fares

Figure 3.3 shows that average fares in most categories have broken the downward trend they have followed since the third or fourth quarter of 1990. In the third quarter of 1993, the average of all domestic air fares was \$193, up 7.6% from the average of \$179 in the same quarter of 1992. The average of all domestic discount fares was \$155, up 0.9% from the previous year's third quarter average of \$154.

Figure 3.3

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

All Fares  
Tous les tarifs

\$

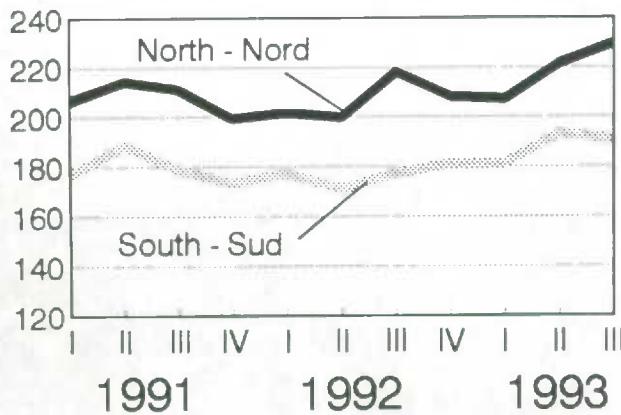
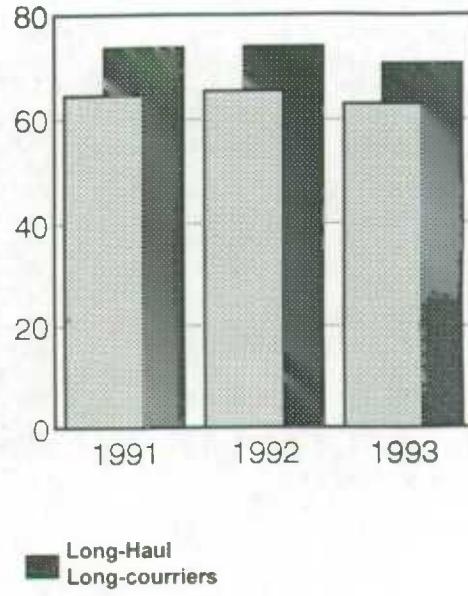


Figure 3.2

Trafic des tarifs réduits dans le secteur sud, services court-courriers et long-courriers, janvier-septembre, 1991-1993

Passenger-kilometres  
Passagers-kilomètres

%



#### Tarifs moyens

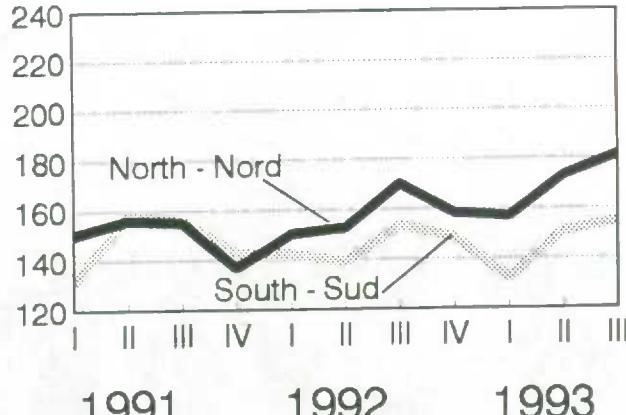
La figure 3.3 montre un renversement de la tendance dans la plupart des catégories alors qu'une baisse des tarifs avait été observée depuis le troisième ou le quatrième trimestre de 1990. Au cours du troisième trimestre de 1993, la moyenne de tous les types de tarifs intérieurs s'établissait à 193\$, soit une hausse de 7,6% par rapport à la moyenne de 179\$ enregistrée une année plus tôt. Le tarif réduit intérieur moyen s'élevait à 155\$, soit une hausse de 0,9% par rapport à la moyenne de 154\$ observée au cours de la même période en 1992.

Figure 3.3

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

Discount Fares  
Tarifs réduits

\$



Fares in all sectors showed increases. The largest increase was for southern (deregulated) economy fares, which rose by 17.5%, from \$215 in the third quarter of 1992 to \$252 in 1993. Northem (regulated) economy fares increased by 0.2% over the same period, to \$276 from \$275 in 1992.

The average air fares (all fares) in the third quarter in the North and the South both increased relative to the same period in 1992. In the northern sector, the average fare (all fares) increased by 5.2%, from \$218 in 1992 to \$230 in 1993. In the southern zone, the average fare (all fares) increased by 7.7%, from \$177 in 1992 to \$191 in 1993.

#### Notes

- 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.
- 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). 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.
- 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 1993 issue of this publication is scheduled for release in the summer of 1994. For further information, please contact B. Snider (819-997-1989).

Les tarifs ont enregistré des hausses dans tous les secteurs. L'augmentation la plus forte a été enregistrée pour les tarifs économiques du secteur sud (libéralisé), qui ont connu une croissance de 17,5%, passant de 215\$ au cours du troisième trimestre de 1992 à 252\$ au cours de la même période en 1993. Les tarifs économiques du secteur nord (réglementé) ont augmenté de 0,2% au cours de la même période, passant de 275\$ en 1992 à 276\$ en 1993.

Les tarifs moyens (tous les tarifs) dans le Nord et le Sud ont tous augmenté au cours du troisième trimestre de 1993 par rapport à la même période en 1992. Dans le secteur nord, le tarif moyen (tous les tarifs) a augmenté de 5,2%, passant de 218\$ en 1992 à 230\$ en 1993. Dans le secteur sud, le tarif moyen (tous les tarifs) a augmenté de 7,7%, passant de 177\$ en 1992 à 191\$ en 1993.

#### Notes

- 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.
- 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.
- 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 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 de 1993 de cette publication devrait paraître à l'été de 1994. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec L. Di Piéro (819-997-6176).

TABLE 4.

Scheduled Transborder Air Passenger Origin and Destination Statistics. Second Quarter 1993 (Preliminary Data)

TABLEAU 4.

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

Rank 1993 Rang	City-Pair Paire de villes	Second Quarter 1992 Deuxième trimestre	Second Quarter 1993 Deuxième trimestre	Jan-June 1992 Jan-juin	Jan-June 1993 Jan-juin	Change Jan-June 1993/92 Variation Jan-juin
				No.-Nbre	%	
1.	Toronto - New York	203,840	192,820	354,880	335,060	-5.6
2.	Toronto - Chicago	84,890	87,910	146,360	146,430	--
3.	Montréal - New York	85,610	78,740	151,770	140,400	-7.5
4.	Toronto - Los Angeles	68,310	65,650	141,140	119,970	-15.0
5.	Vancouver - Los Angeles	53,880	56,720	98,790	100,670	1.9
6.	Toronto - Boston	66,720	56,440	113,420	95,170	-16.1
7.	Toronto - San Francisco	46,390	53,270	83,920	87,510	4.3
8.	Toronto - Miami	51,340	49,440	112,990	116,010	2.7
9.	Toronto - Tampa/St. Petersburg	41,710	42,970	118,570	118,510	-0.1
10.	Vancouver - San Francisco	43,990	40,560	74,310	69,030	-7.1
11.	Montréal - Miami	35,260	35,020	88,770	75,600	-14.8
12.	Calgary - Los Angeles	30,490	30,610	66,200	56,950	-14.0
13.	Montréal - Chicago	26,960	29,700	44,550	48,040	7.8
14.	Montréal - Boston	22,630	28,870	40,260	49,710	23.5
15.	Toronto - Philadelphia	25,370	28,570	46,530	49,430	6.2
16.	Montréal - Los Angeles	22,160	27,480	41,560	48,010	15.5
17.	Toronto - Dallas/Ft. Worth	22,990	26,130	40,730	46,640	14.5
18.	Toronto - Atlanta	20,190	25,410	36,810	44,570	21.1
19.	Vancouver - New York	14,460	21,110	23,550	32,670	38.7
20.	Vancouver - Seattle/Tacoma	22,510	20,430	36,130	30,360	-16.0
21.	Toronto - Orlando	13,910	19,330	30,030	39,100	30.2
22.	Toronto - Washington/Baltimore	22,090	19,110	36,460	31,610	-13.3
23.	Montréal - San Francisco	14,670	18,990	24,540	28,900	17.8
24.	Toronto - Detroit	19,120	18,940	36,420	37,050	1.7
25.	Vancouver - Hawaii	16,100	16,930	51,860	44,470	-14.2
<b>Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus</b>		<b>1,080,400</b>	<b>1,091,150</b>	<b>2,040,550</b>	<b>1,991,870</b>	<b>-2.4</b>
<b>Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes</b>		<b>2,087,020</b>	<b>2,379,490</b>	<b>4,224,690</b>	<b>4,376,000</b>	<b>3.6</b>

Table 5 shows that 4.4 million passengers travelled between Canada and the United States on scheduled flights during the first six months of 1993. During the same time period, 5.0 million passengers travelled within Canada on scheduled flights.

1993 passenger counts for the top 25 city-pairs differ considerably from the 1992 counts. Large decreases in passengers were usually accompanied by decreases in the number of flights operated between each of the decreasing city-pairs.

The largest increase in passengers was observed in the Vancouver-New York city-pair. However, this was basically a return to passenger counts similar to those observed in 1991 after a drop in 1992. During the first six months of 1991, 32,770 passengers travelled between Vancouver and New York.

Air Alliance, a Québec City based regional air carrier, became a participant in this survey on January 1, 1993. Because Air Alliance data were not included in the 1992 figures, this has resulted in the apparent 23.5% increase in the figures for the first six months of 1993 for the Montréal-Boston city-pair.

For more information, please contact Carol Gudz  
(819-997-1386)

Le tableau 5 montre que, durant les six premiers mois de 1993, 4,4 millions de passagers ont voyagé entre le Canada et les États-Unis sur des vols réguliers. Durant la même période, 5,0 millions de passagers ont voyagé à l'intérieur du Canada sur des vols réguliers.

Les chiffres de 1993 pour les 25 principales paires de villes diffèrent grandement de ceux qui ont été observés lors de l'année précédente. Des baisses importantes dans le nombre de passagers étaient généralement accompagnées par des diminutions du nombre de vols effectués entre chacune de ces paires de villes.

La plus grande augmentation en termes de passagers a été observée pour la paire de villes Vancouver-New York. Toutefois, il s'agissait pratiquement d'un retour aux nombres de passagers obtenus en 1991 après une diminution en 1992. Durant les six premiers mois de 1991, 32 770 passagers ont voyagé entre Vancouver et New York.

Air Alliance, un transporteur régional de Québec est devenu un participant à l'enquête le 1er janvier 1993. La hausse de 23.5% pour Montréal-Boston, observée au cours des premiers six mois de 1993, s'explique par l'absence du transporteur Air Alliance dans les données de 1992.

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec Carol Gudz  
(819-997-1386)

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

Available from the Transportation Division are...

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

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

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

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

Jim Cain  
Chief  
Surface and Marine Transport Section

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

Gord Baldwin  
Chief  
Aviation Statistics Centre

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

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada © Minister of Industry, Science and Technology, 1994. 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 Licence Services, Marketing Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

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<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

Gord Baldwin  
Chef  
Centre des statistiques de l'aviation

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

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada © Ministre de l'Industrie, des Sciences et de la Technologie, 1994. 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 des Services de concession des droits de licence, Division du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.