

Service Bulletin

Bulletin de service

Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des Statistiques de l'aviation

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

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. 27, No. 4

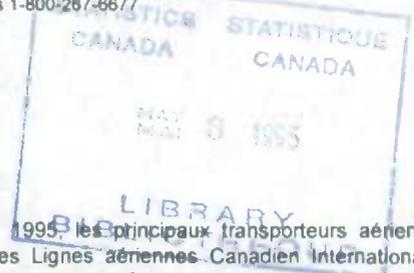
Vol. 27, N° 4

HIGHLIGHTS

FAITS SALLANTS

- In January 1995, Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAIL), the major Canadian air carriers, continued to report strong growth in passenger-kilometres flown on scheduled routes. On a year-over-year basis, these carriers have reported growth in every month since September 1993.
Available on CANSIM: Matrix 385
- In October 1994, the largest percentage increase in total aircraft movements was at Sault Ste. Marie, ON.
- During the first nine months of 1994, there were 50,030 fewer passengers travelling within Canada on scheduled flights than there were during the same period in 1993.
- In the second quarter of 1994, the average domestic air fare was a record \$201, up 3% from 1993 and up 17% from 1992.
- In 1993, international scheduled air passenger traffic increased to nearly 16 million passengers, the highest level since 1980.

- Pendant le mois de janvier 1995, les principaux transporteurs aériens canadiens, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI), ont continué de progresser fortement quant au nombre de passagers-kilomètres réalisés sur les routes régulières. Sur la base d'une année à l'autre, ces transporteurs ont déclaré une hausse à chaque mois depuis septembre 1993.
Disponible sur CANSIM: Matrice 385
- En Octobre 1994, le pourcentage d'augmentation le plus élevé pour le total des mouvements d'aéronefs fut enregistré à Sault Ste. Marie, ON.
- Durant les neuf premiers mois de 1994, 50 030 passagers de moins ont voyagé au Canada sur les vols réguliers comparativement à la même période en 1993.
- Au cours du deuxième trimestre de 1994, le tarif aérien intérieur moyen s'établissait à 201\$, soit un niveau record, en hausse de 3% par rapport à 1993 et de 17% par rapport à 1992.
- En 1993, le trafic de passagers des vols internationaux réguliers a atteint près de 16 millions de passagers, soit le plus haut niveau depuis 1980.



Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in April 1995

Mise en circulation, avril 1995

Note of Appreciation

Note de reconnaissance

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.

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.

SECTION 1 - TABLE 1.1

SECTION 1 - TABLEAU 1.1

Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level IA
(Air Canada and Canadian Airlines International Limited),
January 1995 (Preliminary Data)

Statistiques sur les opérations des principaux transporteurs aériens,
niveau IA (Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International
Ltée), janvier 1995 (données provisoires)

| OPERATIONAL STATISTICS | January | Change Over | Year-to-Date | Change | STATISTIQUES DES OPÉRATIONS |
|---------------------------------------|-----------|---------------|--------------|--------------|--|
| | 1995 | Previous Year | 1995 | Year-to-Date | |
| | Janvier | Variation | Cumulatif | Variation | |
| | '000 | par rapport | '000 | cumulative | |
| | | à l'année | | % | |
| | | précédente | | | |
| Scheduled and Charter Services | | % | | % | Services réguliers et d'affrètement |
| Passengers | | | | | Passagers |
| Scheduled - Domestic | 830 | 7.8 | 830 | 7.8 | Réguliers - Intérieur |
| - International | 550 | 10.4 | 550 | 10.5 | - International |
| - Total | 1,380 | 8.8 | 1,380 | 8.8 | - Total |
| Charter | 140 | -26.7 | 140 | -26.7 | Affrètements |
| Total | 1,520 | 4.2 | 1,520 | 4.2 | Total |
| Passenger-kilometres | | | | | Passagers - kilomètres |
| Scheduled - Domestic | 1 179 547 | 10.3 | 1 179 547 | 10.3 | Réguliers - Intérieur |
| - International | 2 124 620 | 14.4 | 2 124 620 | 14.4 | - International |
| - Total | 3 304 168 | 12.9 | 3 304 168 | 12.9 | - Total |
| Charter | 330 700 | -31.4 | 330 700 | -31.4 | Affrètements |
| Total | 3 634 869 | 6.6 | 3 634 869 | 6.6 | Total |
| Available seat-kilometres | | | | | Sièges-kilomètres disponibles |
| Scheduled | 5 709 941 | 18.4 | 5 709 941 | 18.4 | Réguliers |
| Charter | 470 440 | -24.7 | 470 440 | -24.7 | Affrètements |
| Total | 6 180 381 | 13.4 | 6 180 381 | 13.4 | Total |
| Passenger Load Factor | | | | | Coefficient de remplissage |
| Scheduled % | 57.9 | ... | 57.9 | ... | Réguliers % |
| Charter % | 70.3 | ... | 70.3 | ... | Affrètements % |
| Total % | 58.8 | ... | 58.8 | ... | Total % |
| Goods carried (kgs) | | | | | Marchandises transportées (kgs) |
| Scheduled | 27 582 | -10.0 | 27 582 | -10.0 | Réguliers |
| Charter | 258 | 91.9 | 258 | 91.9 | Affrètements |
| Total | 27 841 | -9.5 | 27 841 | -9.5 | Total |
| Goods tonne-kilometres | | | | | Tonnes-kilomètres de marchandises |
| Scheduled | 118 266 | 4.6 | 118 266 | 4.6 | Réguliers |
| Charter | 948 | 124.9 | 948 | 124.9 | Affrètements |
| Total | 119 215 | 5.1 | 119 215 | 5.1 | Total |
| Hours Flown | 58 | 11.5 | 58 | 11.5 | Heures de vol |
| All Operations | | | | | Ensemble des opérations |
| Litres of turbo fuel consumed | 269 301 | 10.3 | 269 301 | 10.3 | Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres |

In January 1995, Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAIL), the major Canadian air carriers, continued to report strong growth in passenger-kilometres flown on scheduled routes. On a year-over-year basis, these carriers have reported growth in every month since September 1993. However, in those last sixteen months, their passenger load factor (a measure of the fullness of the aircraft) has decreased in every month except two. The trend-cycle (after removing the seasonality and irregular data) shows that load factors have matched their all time low, which had previously occurred during early 1991, when demand for air services had dropped substantially.

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

Pendant le mois de janvier 1995, les principaux transporteurs aériens canadiens, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI), ont continué de progresser fortement quant au nombre de passagers-kilomètres réalisés sur les routes régulières. Sur la base d'une année à l'autre, ces transporteurs ont déclaré une hausse à chaque mois depuis septembre 1993. Toutefois, durant les seize derniers mois, le coefficient de remplissage (une mesure dans laquelle l'aéronef est rempli) a subi une baisse à chaque mois à l'exception de deux mois. La tendance-cycle (après la désaisonnalisation et l'élimination des données irrégulières) montre que le coefficient de remplissage a égalé son plus bas niveau. Celui-ci avait été obtenu au début de 1991, alors que la demande des services aériens avait chuté substantiellement.

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

SECTION 2 - TABLE 2.1

SECTION 2 - TABLEAU 2.1

Total Aircraft Movements at the Top 25 Transport Canada Towered Airports, October 1994 (Preliminary Data)

Totaux des mouvements d'aéronefs pour les 25 principaux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada, octobre 1994 (données provisoires)

| Rank | Airports - Transport Canada Towers | October 1994 | Change October 1994/1993 Variation Octobre | Year-to-date 1994 Cumulatif | Change Year-to-date 1994/1993 Variation cumulative |
|------|--|-----------------|--|-----------------------------------|--|
| Rang | Aéroports - Tours de Transports Canada | Octobre | | | |
| | | No.-Nbre | % | No.-Nbre | % |
| 1. | Toronto/LB Pearson Intl ON | 26,655 | 2.3 | 256,241 | -0.2 |
| 2. | Vancouver Intl BC | 24,121 | 3.7 | 256,514 | 4.5 |
| 3. | Montréal/St-Hubert QC | 21,862 | 28.3 | 163,774 | 7.0 |
| 4. | Calgary Intl AB | 16,906 | -3.1 | 171,965 | 0.6 |
| 5. | Montréal/Dorval QC | 16,739 | -0.6 | 161,025 | 1.9 |
| 6. | Toronto/Buttonville ON | 15,358 | 44.7 | 121,905 | 0.6 |
| 7. | Victoria Intl BC | 12,740 | 1.9 | 141,099 | -1.8 |
| 8. | Québec/Jean Lesage Intl QC | 12,715 | 2.9 | 111,468 | -2.6 |
| 9. | Boundary Bay BC | 12,578 | 10.7 | 132,702 | -9.9 |
| 10. | Winnipeg Intl MB | 12,572 | 4.7 | 130,615 | 11.1 |
| 11. | Ottawa/MacDonald-Cartier Intl ON | 12,294 | -0.2 | 121,505 | -2.2 |
| 12. | Calgary/Springbank AB | 10,831 | 18.6 | 96,181 | 4.0 |
| 13. | Abbotsford BC | 10,488 | 8.2 | 111,217 | -5.7 |
| 14. | Halifax Intl NS | 10,476 | 5.1 | 99,185 | 8.2 |
| 15. | London ON | 10,002 | 16.7 | 82,805 | 0.5 |
| 16. | Hamilton ON | 9,755 | 9.7 | 88,255 | -7.0 |
| 17. | Villeneuve AB | 9,529 | 36.1 | 76,371 | 5.0 |
| 18. | Edmonton Mun. AB | 9,288 | -6.7 | 95,255 | -3.0 |
| 19. | Chicoutimi/St-Honoré QC | 8,893 | 9.6 | 86,730 | -13.6 |
| 20. | Toronto Island ON | 8,891 | 10.5 | 87,671 | 1.9 |
| 21. | Thunder Bay ON | 8,015 | -24.4 | 67,742 | -13.0 |
| 22. | Oshawa ON | 7,935 | 3.7 | 53,764 | -18.2 |
| 23. | Kitchener-Waterloo-Guelph ON | 7,635 | 28.8 | 61,469 | -4.1 |
| 24. | Sault Ste. Marie ON | 7,531 | 48.9 | 55,031 | 8.4 |
| 25. | Saskatoon/JG Diefenbaker SK | 7,499 | 1.1 | 76,049 | 8.2 |
| | Total-Above airports/Aéroports ci-dessus | 311,308 | 8.2 | 2,906,538 | -0.4 |
| | Total - Transport Canada Towers (54)/ Total - Tours de Transports Canada (54) | 434,487 | 3.9 | 4,223,968 | -0.1 |

In October 1994, total movements at the 54 Transport Canada towered airports increased by 3.9% from October 1993. Itinerant movements increased by 4.8% to 287,546 while local movements increased by 2.4% to 146,941 compared to the same month in 1993.

Au cours du mois d'octobre 1994, les 54 aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une hausse de 3,9% par rapport au mois d'octobre 1993. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 287 546, soit une augmentation de 4,8% alors que les mouvements locaux ont augmenté de 2,4% pour s'établir à 146 941 par rapport au même mois en 1993.

In the first ten months of 1994, total movements at all Transport Canada towered airports decreased by 0.1% over the same period in 1993. Itinerant movements increased by 2.1% to 2,860,006, while local movements decreased by 4.5% to 1,363,962.

Au cours des dix premiers mois de 1994, les mouvements totaux aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont diminué de 0,1% par rapport à la même période en 1993. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 2 860 006, soit une augmentation de 2,1% et le nombre de mouvements locaux a diminué de 4,5% pour s'établir à 1 363 962.

The largest percentage increase in October was 48.9% at Sault Ste. Marie, ON. The largest decrease was 28.7% at Lethbridge, AB.

En octobre, l'augmentation en pourcentage la plus importante a été enregistrée à Sault Ste. Marie, ON (48,9%). La plus forte diminution a été enregistrée à Lethbridge, AB, soit 28,7%.

The total number of Transport Canada towered airports dropped to 54 in October. Charlottetown, PE now operates as a Flight Service Station.

Le nombre total des aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada a diminué à 54 en octobre. Charlottetown, PE opère maintenant avec une station d'information de vol.

For further information, please contact Mike Paju (819) 997-6185.

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

SECTION 3 - TABLE 3.1

SECTION 3 - TABLEAU 3.1

Scheduled Domestic Air Passenger Origin and Destination
Statistics - Third Quarter 1994 (Preliminary Data)

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur
vols réguliers, trafic intérieur - Troisième trimestre 1994 (données
provisoires)

| Rank | City-Pair | Third Quarter 1993 | Third Quarter 1994 | Jan-Sept. 1993 | Jan-Sept. 1994 | Change Jan-Sept 1994/1993 |
|---|---------------------------|--------------------------|--------------------------|-------------------|-------------------|---------------------------------|
| Rang | Paire de villes | Troisième trimestre | Troisième trimestre | Jan-sept. | Jan-sept. | Variation Jan-sept |
| | | | No.-Nbre | | | % |
| 1 | Montréal - Toronto | 251,490 | 243,520 | 812,780 | 784,610 | -3.5 |
| 2 | Toronto - Vancouver | 164,340 | 184,770 | 407,140 | 431,840 | 6.1 |
| 3 | Ottawa - Toronto | 124,390 | 122,020 | 445,250 | 429,120 | -3.6 |
| 4 | Calgary - Toronto | 102,480 | 101,590 | 249,580 | 249,090 | -0.2 |
| 5 | Calgary - Vancouver | 90,590 | 94,350 | 253,170 | 256,810 | 1.4 |
| 6 | Toronto - Winnipeg | 68,880 | 69,210 | 185,430 | 187,170 | 0.9 |
| 7 | Halifax - Toronto | 65,420 | 65,100 | 182,400 | 181,310 | -0.6 |
| 8 | Edmonton - Toronto | 64,020 | 60,510 | 159,320 | 149,680 | -6.1 |
| 9 | Edmonton - Vancouver | 62,690 | 59,710 | 198,760 | 172,130 | -13.4 |
| 10 | Calgary - Edmonton | 52,860 | 51,910 | 188,080 | 191,010 | 1.6 |
| 11 | Montréal - Vancouver | 46,000 | 51,290 | 113,510 | 117,920 | 3.9 |
| 12 | Vancouver - Victoria | 37,950 | 43,670 | 102,690 | 118,970 | 15.9 |
| 13 | Ottawa - Vancouver | 38,060 | 38,640 | 103,760 | 100,650 | -3.0 |
| 14 | Thunder Bay - Toronto | 35,720 | 35,700 | 114,720 | 108,930 | -5.0 |
| 15 | Vancouver - Winnipeg | 34,300 | 34,530 | 90,160 | 89,300 | -1.0 |
| 16 | St. John's - Toronto | 29,850 | 30,970 | 71,320 | 74,810 | 4.9 |
| 17 | Calgary - Winnipeg | 26,000 | 29,220 | 78,560 | 83,870 | 6.8 |
| 18 | Calgary - Montréal | 26,930 | 26,320 | 68,860 | 66,130 | -4.0 |
| 19 | Calgary - Ottawa | 23,990 | 26,280 | 61,060 | 64,590 | 5.8 |
| 20 | Halifax - Montréal | 21,250 | 24,550 | 63,390 | 65,560 | 3.4 |
| 21 | Halifax - Ottawa | 23,220 | 24,430 | 69,480 | 70,820 | 1.9 |
| 22 | Prince George - Vancouver | 23,240 | 23,710 | 80,770 | 76,910 | -4.8 |
| 23 | Ottawa - Winnipeg | 21,170 | 22,930 | 66,160 | 63,330 | -4.3 |
| 24 | Saskatoon - Toronto | 20,640 | 21,220 | 53,790 | 53,890 | 0.2 |
| 25 | Halifax - St. John's | 19,170 | 20,640 | 56,100 | 61,240 | 9.2 |
| Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus | | 1,474,650 | 1,506,790 | 4,276,240 | 4,249,690 | -0.6 |
| Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes | | 2,642,730 | 2,686,600 | 7,686,150 | 7,636,120 | -0.7 |

During the first nine months of 1994, there were 50,030 fewer passengers travelling within Canada on scheduled flights than there were during the same period in 1993. Passenger counts for the first nine months of 1994 are lower than those for the same period in either 1993 or 1992 for all of the top 25 city-pairs except Calgary-Edmonton, Vancouver-Victoria and Prince George-Vancouver.

Durant les neuf premiers mois de 1994, 50 030 passagers de moins ont voyagé au Canada sur les vols réguliers comparativement à la même période en 1993. Les chiffres de passagers pour les neuf premiers mois de 1994 sont plus bas que ceux pour la même période soit en 1993 ou en 1992 pour tous les 25 principales paires de villes à l'exception de Calgary-Edmonton, Vancouver-Victoria et Prince George-Vancouver.

Victoria was the location for the Commonwealth Games which took place during the summer of 1994. This event is reflected in the increases in passengers observed between the third quarter of 1993 and the same period in 1994 for the city-pair Vancouver-Victoria (+5,720) as well as for two other important¹ city-pairs involving Victoria: Toronto-Victoria (+6,300) and Ottawa-Victoria (+2,510). In contrast, passenger counts decreased for the following city-pairs involving Victoria: Calgary-Victoria (-1,720), Edmonton-Victoria (-1,510) and Winnipeg-Victoria (-90). Of the six city-pairs mentioned above, only Vancouver-Victoria obtained passenger counts for the summer of 1994 which exceeded those obtained in the summer of 1992 and 1993; for the other five city-pairs, passenger counts were higher in the summer of 1992 than they were in the summer of 1994.

Victoria est la ville qui a présenté les Jeux du Commonwealth à l'été de 1994. Cet événement explique en partie l'augmentation du nombre de passagers observée entre le troisième trimestre de 1993 et la même période en 1994 pour la paire de villes Vancouver-Victoria (+5 720) ainsi que pour deux autres paires de villes importantes¹ qui englobent Victoria: Toronto-Victoria (+6 300) et Ottawa-Victoria (+2 510). Par contraste, les chiffres de passagers ont diminué pour les paires de villes suivantes qui englobent Victoria: Calgary-Victoria (-1 720), Edmonton-Victoria (-1 510) et Winnipeg-Victoria (-90). Des six paires de villes mentionnées ci-dessus, Vancouver-Victoria était la seule à obtenir des chiffres de passagers pour l'été de 1994 qui ont dépassé ceux pour l'été de 1994; pour les autre cinq paires de villes, les chiffres de passagers étaient supérieures pour l'été de 1992 que ceux pour l'été de 1994.

1 City-pairs with more than 5,000 passengers in the third quarter of 1992, 1993, or 1994.

1 Paires de villes avec plus de 5 000 passagers au troisième trimestre de 1992, 1993, ou 1994.

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

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

SECTION 4 - TABLE 4.1

SECTION 4 - TABLEAU 4.1

Distribution of Domestic Passengers, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I¹ - Scheduled Services, Second Quarter 1994 (Preliminary Estimates)

Répartition des passagers, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ - Services réguliers, deuxième trimestre de 1994 (estimations provisoires)

| Sector | Passengers | | Fare Type Group - Groupe tarifaire | | | | | | Secteur |
|--------------------------|---------------------|----------------------------------|------------------------------------|------|-----------------|------|-------|------|------------------------------|
| | Passagers | | Full Fare | | Discounted Fare | | Other | | |
| | | | Plein tarif | | Tarif réduit | | Autre | | |
| | 1994 | Change 1994/1993 Variation | 1993 | 1994 | 1993 | 1994 | 1993 | 1994 | |
| | No. - Nbre (000) | % | | | | % | | | |
| Domestic | | | | | | | | | Intérieur |
| First quarter | 2,962.1 | -3.4 | 35.5 | 36.6 | 61.3 | 61.1 | 3.2 | 2.4 | Premier trimestre |
| Second quarter | 3,604.1 | 0.7 | 33.8 | 32.2 | 61.6 | 65.9 | 4.7 | 1.9 | Deuxième trimestre |
| Year-to-date | 6,566.3 | -1.2 | 34.6 | 34.2 | 61.4 | 63.8 | 4.0 | 2.1 | Année à ce jour |
| Southern Services | | | | | | | | | Services secteur sud |
| First quarter | 2,786.6 | -3.5 | 34.2 | 35.8 | 62.4 | 61.8 | 3.3 | 2.5 | Premier trimestre |
| Second quarter | 3,417.8 | 0.7 | 32.5 | 31.1 | 62.6 | 67.0 | 4.9 | 1.9 | Deuxième trimestre |
| Year-to-date | 6,204.4 | -1.2 | 33.3 | 33.2 | 62.5 | 64.7 | 4.2 | 2.1 | Année à ce jour |
| Short-haul | | | | | | | | | Court-courrier |
| First quarter | 1,548.0 | -6.0 | 36.8 | 42.1 | 61.0 | 56.0 | 2.2 | 1.9 | Premier trimestre |
| Second quarter | 1,754.1 | -0.7 | 36.9 | 35.6 | 59.2 | 62.9 | 3.9 | 1.6 | Deuxième trimestre |
| Year-to-date | 3,302.1 | -3.3 | 36.9 | 38.6 | 60.0 | 59.6 | 3.1 | 1.7 | Année à ce jour |
| Long-haul | | | | | | | | | Long-courrier |
| First quarter | 1,238.5 | -0.1 | 30.9 | 27.9 | 64.3 | 69.0 | 4.8 | 3.2 | Premier trimestre |
| Second quarter | 1,663.7 | 2.3 | 27.7 | 26.4 | 66.4 | 71.3 | 5.9 | 2.3 | Deuxième trimestre |
| Year-to-date | 2,902.2 | 1.3 | 29.0 | 27.0 | 65.5 | 70.4 | 5.5 | 2.6 | Année à ce jour |
| Northern Services | | | | | | | | | Services secteur nord |
| First quarter | 175.5 | -1.4 | 56.6 | 49.3 | 42.6 | 49.9 | 0.9 | 0.8 | Premier trimestre |
| Second quarter | 186.4 | 0.6 | 57.4 | 51.5 | 41.8 | 47.5 | 0.8* | 1.0 | Deuxième trimestre |
| Year-to-date | 361.9 | -0.4 | 57.0 | 50.4 | 42.2 | 48.6 | 0.8 | 0.9 | Année à ce jour |

¹ Two Level II air carriers (i.e., Inter-Canadien and Ontario Express) are also included.

¹ Deux transporteurs aériens de niveau II (c.-à-d., Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

- All estimates shown above (except those marked with an "**") have a coefficient of variation of less than 10% and can be considered reliable from a sampling point of view. An "**" indicates a coefficient between 10% and 25%.
- Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.
- Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.

- Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un "**") possèdent un coefficient de variation inférieur à 10% et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un "**" indique un coefficient entre 10% et 25%.
- Du 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 4.2

Distribution of Domestic Passenger-kilometres, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I¹ - Scheduled Services, Second Quarter 1994 (Preliminary Estimates)

TABLEAU 4.2

Répartition des passagers-kilomètres, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ - Services réguliers, deuxième trimestre de 1994 (estimations provisoires)

| Sector | Passenger-kilometres | | Fare Type Group - Groupe tarifaire | | | | | | Secteur |
|--------------------------|-------------------------|----------------------------------|------------------------------------|------|-----------------|------|------------------|------------------|------------------------------|
| | Passagers-kilomètres | | Full Fare | | Discounted Fare | | Other | | |
| | | | Plein tarif | | Tarif réduit | | Autre | | |
| | 1994 | Change 1994/1993 Variation | 1993 | 1994 | 1993 | 1994 | 1993 | 1994 | |
| | No. - Nbre (000 000) | % | | | % | | | | |
| Domestic | | | | | | | | | Intérieur |
| First quarter | 3 379.8 | -1.3 | 31.3 | 30.1 | 64.4 | 67.2 | 4.2 | 2.7 | Premier trimestre |
| Second quarter | 4 489.0 | 2.7 | 28.5 | 26.9 | 66.0 | 70.9 | 5.5 | 2.1 | Deuxième trimestre |
| Year-to-date | 7 868.8 | 1.0 | 29.8 | 28.3 | 65.3 | 69.4 | 4.9 | 2.4 | Année à ce jour |
| Southern Services | | | | | | | | | Services secteur sud |
| First quarter | 3 245.0 | -1.3 | 30.5 | 29.5 | 65.1 | 67.7 | 4.4 | 2.8 | Premier trimestre |
| Second quarter | 4 336.5 | 2.8 | 27.7 | 26.3 | 66.7 | 71.6 | 5.6 | 2.2 | Deuxième trimestre |
| Year-to-date | 7 581.5 | 1.0 | 29.0 | 27.6 | 66.0 | 70.0 | 5.1 | 2.4 | Année à ce jour |
| Short-haul | | | | | | | | | Court-courrier |
| First quarter | 667.0 | -5.2 | 34.6 | 41.5 | 63.5 | 56.7 | 1.9 | 1.8 | Premier trimestre |
| Second quarter | 768.4 | 0.9 | 35.4 | 33.9 | 60.6 | 64.4 | 4.0 | 1.7 | Deuxième trimestre |
| Year-to-date | 1 435.3 | -0.2 | 35.0 | 37.4 | 62.0 | 60.9 | 3.0 | 1.7 | Année à ce jour |
| Long-haul | | | | | | | | | Long-courrier |
| First quarter | 2 578.1 | -0.3 | 29.4 | 26.4 | 65.5 | 70.5 | 5.1 | 3.1 | Premier trimestre |
| Second quarter | 3 568.1 | 3.2 | 26.0 | 24.6 | 68.0 | 73.1 | 6.0 | 2.3 | Deuxième trimestre |
| Year-to-date | 6 146.2 | 1.7 | 27.5 | 25.4 | 66.9 | 72.1 | 5.6 | 2.6 | Année à ce jour |
| Northern Services | | | | | | | | | Services secteur nord |
| First quarter | 134.8 | 0.1 [†] | 50.8 | 45.0 | 48.5 | 54.2 | 0.7 [*] | 0.8 | Premier trimestre |
| Second quarter | 152.5 | 2.5 | 51.0 | 46.1 | 48.2 | 52.9 | 0.8 | 1.1 [*] | Deuxième trimestre |
| Year-to-Date | 287.3 | 1.3 | 51.0 | 45.5 | 48.3 | 53.5 | 0.8 | 1.0 | Année à ce jour |

¹ Two Level II air carriers (i.e., Inter-Canadien and Ontario Express) are also included.

¹ Deux transporteurs aériens de niveau II (c.-à-d., Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

- All estimates shown above (except those marked with an "****") have a coefficient of variation of less than 10% and can be considered reliable from a sampling point of view. An "****" indicates a coefficient between 10% and 25%.
- Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.
- Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.

- Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide d'un "****") possèdent un coefficient de variation inférieur à 10% et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un "****" indique un coefficient entre 10% et 25%.
- Dû au fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.
- Les estimations sont sujettes à des révisions périodiques afin de tenir compte des mises à jour de la part des transporteurs et du raffinement additionnel du système d'allocation des codes tarifaires.

Discount Fare Utilization

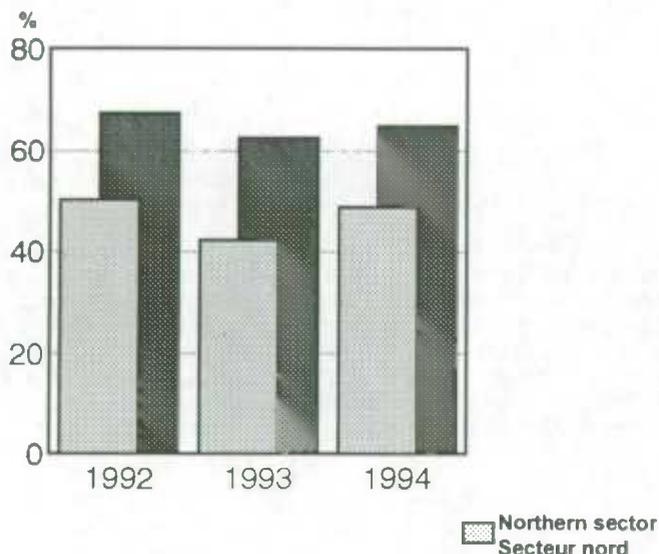
Preliminary estimates (see Table 4.1) indicated that 63.8% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers (AirBC, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Time Air) and two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) travelled on some form of discount ticket during the first two quarters of 1994. (The two Level II air carriers were added to the Fare Basis Survey in January 1993.) This level represented an increase of 2.4 percentage points compared to the same period a year earlier, but a decrease of 2.6 percentage points when compared to the same period in 1992. In terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel was 69.4%, up from 65.3% in 1993 (see Table 4.2).

At a more disaggregate level, Figure 4.1 compares discount carriage within the southern and northern sectors.

Figure 4.1

Discount Fare Traffic in Canada, by Sector, January-June 1992-1994

Passengers
Passagers



In the southern sector, 64.7% of passenger traffic (representing 70.0% of passenger-kilometres) was carried on discount fares during the first two quarters of 1994. In 1993, the corresponding figures were 62.5% for passengers and 66.0% for passenger-kilometres. In contrast, for northern services, discount passengers amounted to 48.6% of the traffic during the first two quarters of 1994, up from 42.2% in 1993. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for northern services increased by 5.2 percentage points (48.3% to 53.5%) during this period.

It should be noted that the deregulated southern sector accounted for more than 94% of all passengers and 95% 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 two quarters of 1994, discount carriage on long-haul services represented 70.4% of passenger volume and 72.1% of passenger-kilometres; this compared with 59.6% and 60.9%, respectively for short-haul services (see Figure 4.2).

Utilisation des tarifs réduits

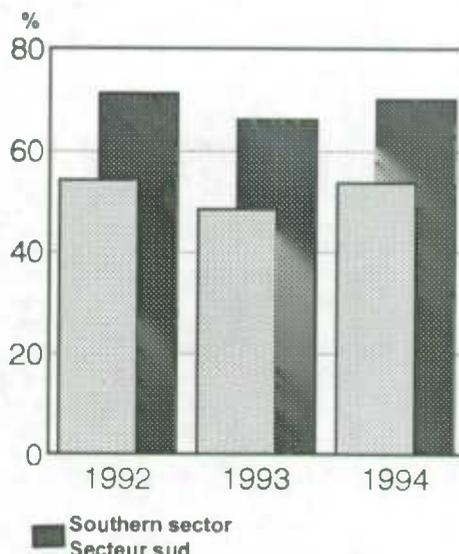
Selon les estimations provisoires (voir tableau 4.1), 63,8% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I (AirBC, Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Time Air) et de deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs au cours des deux premiers trimestres de 1994. (Les deux transporteurs aériens de niveau II ont été ajoutés à l'Enquête sur la base tarifaire en janvier 1993.) Ce niveau représente une hausse de 2,4 points de pourcentage par rapport à la même période de l'année précédente, mais une baisse de 2,6 points de pourcentage par rapport à la même période en 1992. En termes de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a augmenté pour passer de 65,3% en 1993 à 69,4% en 1994 (voir tableau 4.2).

Dans une présentation plus détaillée, la figure 4.1 compare le transport de passagers voyageant à prix réduit à l'intérieur des secteurs sud et nord.

Figure 4.1

Trafic des tarifs réduits au Canada, selon le secteur, janvier-juin 1992-1994

Passenger-kilometres
Passagers-kilomètres



Dans le secteur sud, 64,7% du trafic de passagers (représentant 70,0% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits au cours des deux premiers trimestres de 1994, comparativement à 62,5% et 66,0% respectivement en 1993. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 48,6% du trafic au cours des deux premiers trimestres de 1994, une hausse par rapport à 42,2% en 1993. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur nord a progressé de 5,2 points de pourcentage (de 48,3% à 53,5%) au cours de la même période.

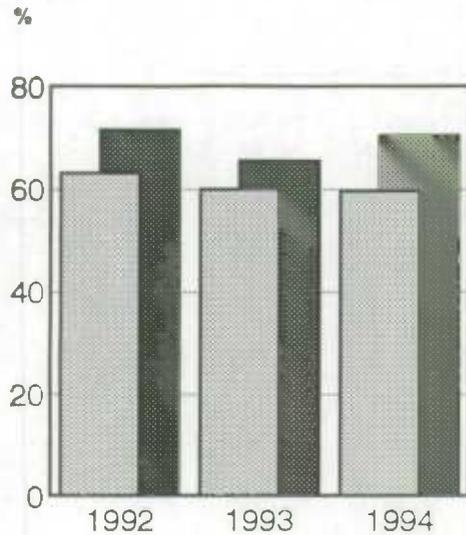
Il convient de noter que plus de 94% de tous les passagers et 95% des passagers voyageant à prix réduit se déplaçaient dans le secteur dérégulé du sud. En termes de passagers-kilomètres, ces pourcentages ont atteint environ 96% et 97%, respectivement.

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 deux premiers trimestres de 1994, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 70,4% du volume de passagers et 72,1% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 59,6% et 60,9% (voir figure 4.2).

Figure 4.2

Discount Fare Traffic in Southern Sector, Short-Haul and Long-Haul Services, January-June 1992-1994

Passengers
Passagers



Short-haul
Court-courriers

Average Fares

In the second quarter of 1994, the average of all domestic air fares was the highest average ever reported for any quarter, a record \$201, up 3.1% from the average of \$195 in the same quarter of 1993, and up 16.5% from 1992. The average of all domestic discount fares was \$153, practically unchanged from the previous year's second quarter average of \$152.

Figure 4.3

Quarterly Trends in Average Fares - Northern and Southern Sectors, 1992-1994

All Fares
Tous les tarifs

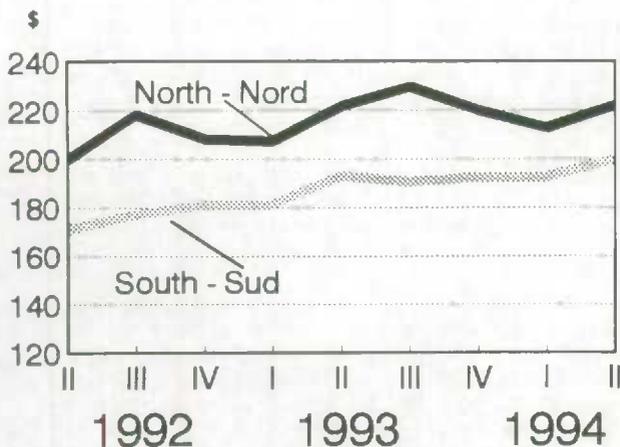
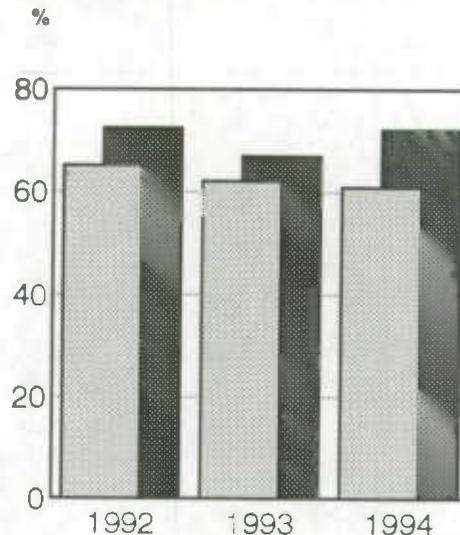


Figure 4.2

Trafic des tarifs réduits dans le secteur sud, services court-courriers et long-courriers, janvier-juin 1992-1994

Passenger-kilometres
Passagers-kilomètres



Long-haul
Long-courriers

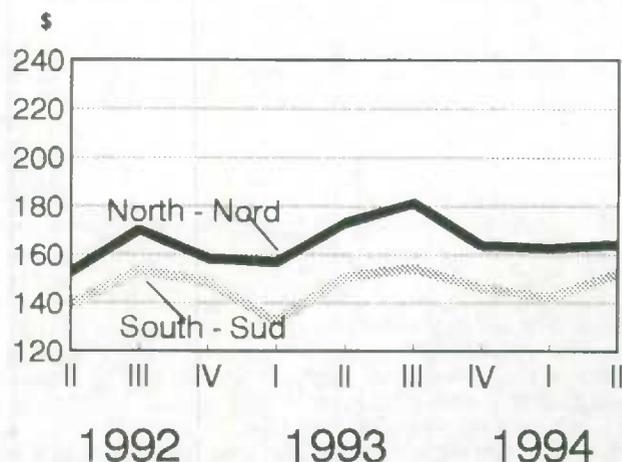
Tarifs moyens

Au cours du deuxième trimestre de 1994, la moyenne de tous les types de tarifs aériens intérieurs s'établissait à 201\$ - la moyenne la plus élevée jamais atteinte peu importe le trimestre. Cette moyenne représente une hausse de 3.1% par rapport à la moyenne de 195\$ enregistrée au même trimestre en 1993, et une progression de 16.5% par rapport à 1992. Le tarif réduit intérieur moyen s'élevait à 153\$, demeurant pratiquement inchangé par rapport à la moyenne de 152\$ observée au cours du deuxième trimestre de l'année précédente.

Figure 4.3

Tendances trimestrielles des tarifs moyens - Secteurs nord et sud, 1992-1994

Discount Fares
Tarifs réduits



Economy fares in all sectors showed sharp increases. The largest increase was for southern (deregulated) economy fares, which rose by 7.8%, from \$246 in the second quarter of 1993 to \$265 in 1994. Southern discount fares increased by only 1.1% over the same period, to \$152 from \$151 in 1993.

In the North, the average economy air fares in the second quarter increased by 7.0% relative to the same period in 1993. The average discount fare, however, decreased by 5.0%, from \$173 in 1993 to \$164 in 1994. As a result, in the northern zone, the average fare (all fares) increased by only 0.1% to reach approximately \$222.

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 1994, 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 from/to 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 second quarter 1994 issue of this publication is scheduled for release in the spring of 1995. For further information, please contact Bradley Snider (819-997-1385).

Les tarifs économiques ont enregistré une forte hausse dans tous les secteurs. L'augmentation la plus forte a été enregistrée dans le secteur sud (libéralisé). Dans ce secteur, les tarifs économiques ont connu une croissance de 7,8%, passant de 246\$ au cours du deuxième trimestre de 1993 à 265\$ en 1994. Les tarifs réduits du secteur sud ont augmenté de seulement 1,1% au cours de la même période, passant de 151\$ en 1993 à 152\$ en 1994.

Dans le Nord, les tarifs économiques ont augmenté de 7,0% au cours du deuxième trimestre de 1994 par rapport à la même période en 1993. Cependant, le tarif réduit moyen a diminué de 5,0%, passant de 173\$ en 1993 à 164\$ en 1994. Par conséquent, dans le secteur nord, le tarif moyen (tous les tarifs) a augmenté de seulement 0,1% pour atteindre environ 222\$.

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 1994, 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 deuxième trimestre 1994 de cette publication devrait paraître au printemps de 1995. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Lisa Di Piéto (819-997-6176).

SECTION 5 - TABLE 5.1

Estimated Number of International Scheduled Air Passengers,
by World Area, 1993 (Preliminary Data)

SECTION 5 - TABLEAU 5.1

Nombre estimatif de passagers aériens des vols internationaux
réguliers, selon la région du monde, 1993 (données provisoires)

| World Area | 1991 | 1992 | 1993 | Change 1992/1991 Variation | Change 1993/1992 Variation | Région du monde |
|----------------------------|-----------------|-----------------|-----------------|----------------------------------|----------------------------------|-------------------------|
| | '000 | '000 | '000 | % | % | |
| Africa ¹ | 203.9 | 206.7 | 246.8 | 1.4 | 19.4 | Afrique ¹ |
| Asia ² | 1,418.8 | 1,699.0 | 1,854.6 | 19.8 | 9.2 | Asie ² |
| Europe ³ | 2,953.1 | 3,264.5 | 3,313.7 | 10.5 | 1.5 | Europe ³ |
| Pacific ⁴ | 156.2 | 158.9 | 177.7 | 1.7 | 11.8 | Pacifique ⁴ |
| South ⁵ | 978.4 | 1,026.2 | 1,029.0 | 4.9 | 0.3 | Sud ⁵ |
| United States ⁶ | 8,340.1 | 8,702.7 | 9,151.4 | 4.3 | 5.2 | États-Unis ⁶ |
| Total | 14,050.5 | 15,058.1 | 15,773.3 | 7.2 | 4.7 | Total |

¹ Africa includes the Canary Islands and that part of Egypt located in Asia.

² Asia includes that part of Turkey located in Europe, as well as the Philippines and other adjacent islands.

³ Europe includes Iceland, Greenland and the Azores.

⁴ Pacific consists of Australia, New Zealand, Melanesia and Polynesia, except islands in the Pacific under United States administration.

⁵ South consists of Bermuda, the Bahamas, the Caribbean Islands, (except for Puerto Rico), Mexico, Central America and South America.

⁶ United States includes all areas under its sovereignty, jurisdiction or trusteeship.

¹ L'Afrique inclut les îles Canaries et la partie de l'Égypte située en Asie.

² L'Asie inclut la partie de la Turquie située en Europe, ainsi que les Philippines et les autres îles environnantes.

³ L'Europe inclut l'Islande, le Groenland et les Açores.

⁴ Le Pacifique comprend l'Australie, la Nouvelle-Zélande, la Mélanésie et la Polynésie, sauf les îles sous la juridiction des États-Unis.

⁵ Le Sud comprend les Bermudes, les Bahamas, les Caraïbes, (excepté Porto Rico), le Mexique, l'Amérique centrale et l'Amérique du Sud.

⁶ Les États-Unis d'Amérique comprend toutes les régions sous sa souveraineté, juridiction ou tutelle.

The international scheduled air passenger traffic reached its highest level since 1980. In 1993, an estimated 15.8 million passengers travelled between Canada and a foreign country on a scheduled flight, up 4.7% compared to a year earlier. This increase follows a 7.2% gain in 1992.

As shown in Table 5.1, all of the six regions showed an increase in their passenger volumes from/to Canada. The largest percentage increase was in the Canada-Africa market, which increased by 19.4% over the previous year, with the absolute number rising by over 40,000 passengers. The largest absolute increase in passenger numbers was in the Canada-United States market, which advanced by almost 449,000 passengers, or 5.2%. The second largest market gain in terms of passenger numbers was Canada-Asia, with a rise of almost 156,000 passengers, or 9.2% between 1992 and 1993.

The increases in international passenger traffic were the result of both domestic and international factors. The year 1993 marked the beginning of the recovery from the recession, and transborder and international traffic were among the first sectors to recover from its effects. Air Canada added new daily transborder services to connect with the hubs of its U.S. partner Continental, at Houston and Chicago, and United's hubs at Miami, Los Angeles, and San Francisco. It also started non-stop Montréal-Los Angeles service. The Air Canada Connector carriers, Air Ontario and Air Nova, both increased flights to Continental's Newark hub. In early 1993, Canadian Airlines International began code sharing with American Airlines on transborder routes. U.S. carriers also added capacity. US Air initiated twice daily Ottawa-Pittsburgh flights, while Northwest AirlinK increased their Boston-Saint John flights.

Le trafic de passagers des vols internationaux réguliers a atteint son plus haut niveau depuis 1980. En 1993, le nombre estimatif de passagers qui ont voyagé entre le Canada et un pays étranger sur un vol régulier s'établissait à 15,8 millions, soit une hausse de 4,7% par rapport à l'année précédente. Cette hausse fait suite à un gain de 7,2% en 1992.

Tel qu'indiqué au tableau 5.1, le volume de passagers en provenance ou à destination du Canada a augmenté dans les six régions. La hausse la plus forte, en termes de pourcentage, a été observée dans le marché Canada-Afrique, qui a progressé de 19,4% par rapport à l'année précédente, le nombre absolu de passagers augmentant de plus de 40 000. La croissance la plus forte en termes du nombre absolu de passagers a été observée dans le marché Canada-États Unis. Le trafic dans ce marché s'est accru de près de 449 000 passagers, ou 5,2%. Le deuxième gain en importance en termes du nombre absolu de passagers a été observé dans le marché Canada-Asie, qui a connu une hausse de près de 156 000 passagers, ou 9,2% entre 1992 et 1993.

Les augmentations dans le trafic international régulier s'expliquent à la fois par divers facteurs internes et externes. L'année 1993 marque le début de la reprise suite à la récession, et les services transfrontaliers et internationaux ont été parmi les premiers secteurs à en profiter. Air Canada a accru son service transfrontalier quotidien afin d'être relié aux villes-pivots de ses partenaires américains (Continental, à Houston et Chicago, et United à Miami, Los Angeles, et San Francisco). Il a également commencé à servir le marché Montréal-Los Angeles sans escale. Les affiliés régionaux d'Air Canada, Air Ontario et Air Nova, ont accru leurs services à Newark, une ville-pivot de Continental. Au début de 1993, les Lignes aériennes Canadien International ont inauguré des services conjoints avec American Airlines sur les routes transfrontalières. Les transporteurs américains ont aussi accru leur capacité. US Air a inauguré deux vols quotidiens Ottawa-Pittsburgh, et Northwest AirlinK a accru son service sur le marché Boston-Saint John.

In other international services, Air Canada began flights between Vancouver and New Delhi, India via London. Air Canada also entered into code-sharing ventures with Air France and Korean Air. Canadian Airlines International started a daily service to Taipei, Taiwan.

There were also decreases in international capacity despite the overall net increase. Alaska Airlines stopped its Los Angeles-Toronto service after one year, while Canadian Partner withdrew from the transborder market, discontinuing all flights between Toronto, Columbus, Allentown and Harrisburg. Continental stopped its last direct Canadian services (Honolulu-Vancouver, Denver-Vancouver) in favour of code sharing with Air Canada. Japan Airlines suspended service between Toronto and Tokyo. Canadian Airlines International dropped non-stop flights between Montréal and Paris. Aerolineas Argentinas dropped service to/from Toronto, while Sabena suspended its operations to/from Montréal.

As illustrated in Figure 5.1, in 1993, Canada's most important international market was the United States, with 58.0% of all international scheduled passengers. Europe was the second largest international market, accounting for 21.0% of international traffic, while Asia, at 11.8%, was the third largest market for scheduled traffic. The remaining sector market shares were small: the South accounted for 6.5% of the traffic, while Africa and the Pacific were measured as 1.6% and 1.1%, respectively.

Figure 5.1

International Scheduled Passenger Origin and Destination, by World Area, 1993

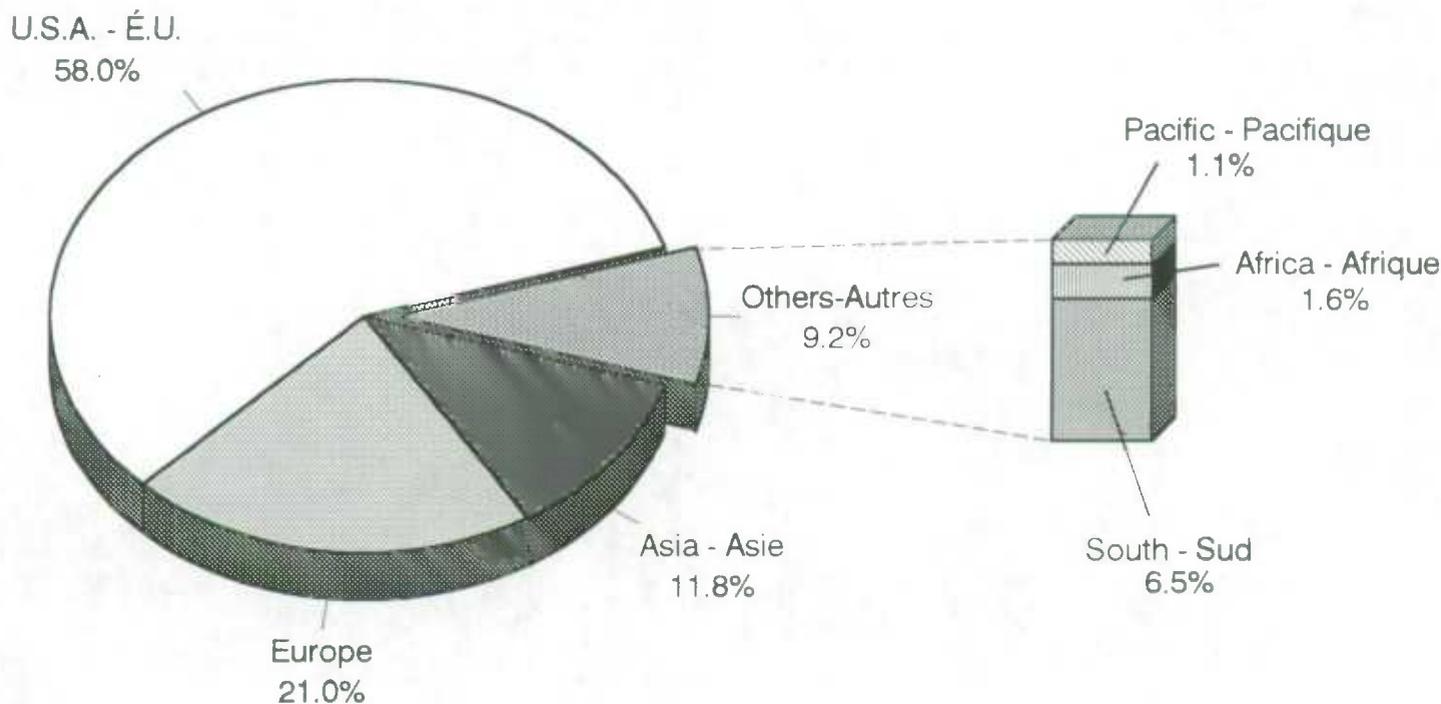


Figure 5.2 shows the overall volume of international traffic since 1981. In 1981, 11.0 million passengers flew between Canada and foreign destinations. This declined over the next two years to reach a low of 9.7 million in 1983, after which the figures began to rise again. They have continued to rise every year since then, except for the recession affected year of 1991. In 1993, traffic reached a record level of 15.8 million passengers.

Pour les autres marchés internationaux, Air Canada a inauguré des vols entre Vancouver et New Delhi, Inde via Londres. Air Canada a aussi signé des accords de services conjoints avec Air France et Korean Air. Les Lignes aériennes Canadien International ont commencé un service quotidien à Taipei, Taiwan.

Des diminutions de la capacité internationale ont aussi été enregistrées en dépit d'une croissance générale nette. Le service quotidien Los Angeles-Toronto de Alaska Airlines a été interrompu après une année, alors que les Partenaires de Canadien se sont retirés du marché transfrontalier, arrêtant tous les vols entre Toronto, Columbus, Allentown et Harrisburg. Continental a cessé ses derniers vols directs au Canada (Honolulu-Vancouver, Denver-Vancouver) en faveur d'un accord de services conjoints avec Air Canada. Japan Airlines a abandonné son service entre Toronto et Tokyo. Les Lignes aériennes Canadien International ont interrompu tous leurs vols sans escale entre Montréal et Paris. Aerolineas Argentinas a abandonné son service à destination ou en provenance de Toronto, alors que Sabena a interrompu ses opérations à destination ou en provenance de Montréal.

Comme l'indique la figure 5.1, le principal marché international du Canada a été, en 1993, les États-Unis, avec 58,0% de tous les passagers des vols internationaux réguliers. L'Europe occupait le deuxième rang des marchés internationaux, avec 21,0% du trafic international, tandis que l'Asie, avec 11,8%, occupait le troisième rang pour le trafic régulier. Les autres parts de ce trafic étaient assez minimes: le Sud détenait 6,5% du marché, alors que les parts de l'Afrique et du Pacifique s'établissaient à 1,6% et 1,1%, respectivement.

Figure 5.1

Origine et destination des passagers des vols internationaux réguliers, selon la région de monde, 1993

La figure 5.2 montre le volume du trafic international global depuis 1981. En 1981, 11,0 millions de passagers ont été transportés entre le Canada et des destinations étrangères. Ce chiffre a baissé au cours des deux années suivantes pour atteindre un creux de 9,7 millions en 1983, mais il a augmenté à nouveau en 1984. Depuis lors, le trafic a connu une tendance à la hausse, à l'exception de l'année 1991 alors que la récession sévissait. En 1993, le trafic a atteint un niveau inégalé de 15,8 millions de passagers.

Figure 5.2

International Scheduled Passenger Origin and Destination, Estimates of Total Passengers, 1981 - 1993

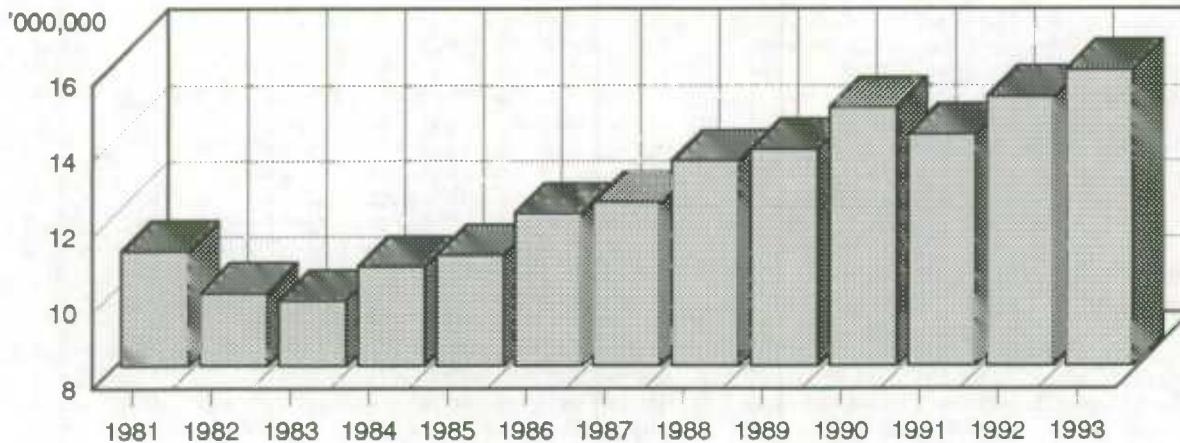


Figure 5.3 shows the fluctuations in the distribution of international scheduled passengers from 1981 to 1993. Over this period, the market share for the United States has shown a small but fairly steady decline from a peak of 67.6% in 1981 to a low of 57.8% in 1992, rising slightly to 58.0% in 1993. In contrast, the Asian market has grown rapidly from 4.1% of passengers in 1981 to 11.8% in 1993, almost a threefold increase. The European market rose slightly from 17.6% in 1981 to a 1987 peak of 23.3%. It has since declined to 21.0% in 1993. The Southern market share has dipped slightly from 8.5% in 1981 to 6.5% in 1993, as charter flights have grown in importance for this region. Since 1981, both Africa and the Pacific have remained small, hovering around the 1.0 to 1.5% mark.

Figure 5.2

Origine et destination des passagers des vols internationaux réguliers, estimations des passagers totaux, 1981 - 1993

La figure 5.3 montre que la répartition internationale des passagers a subi certaines variations entre 1981 et 1993. Au cours de cette période, la part du marché pour les États-Unis a légèrement diminué mais d'une manière soutenue passant d'un sommet de 67,6% en 1981 à un creux de 57,8% en 1992. En 1993, la part s'est accrue légèrement pour atteindre 58,0%. Par comparaison, la part du marché asiatique a presque triplé, le taux de passagers ayant passé de 4,1% en 1981 à 11,8% en 1993. Pour l'Europe, la part du marché a légèrement progressé, passant de 17,6% en 1981 à un sommet de 23,3% en 1987. Depuis lors, elle a diminué pour atteindre 21,0% en 1993. La part du marché pour le Sud s'est affaïssée légèrement, passant de 8,5% en 1981 à 6,5% en 1993. Cette baisse est due en partie à la forte croissance des vols d'affrètement dans cette région. Depuis 1981, les parts de l'Afrique et du Pacifique sont demeurées minimales, oscillant entre 1,0 et 1,5%.

Figure 5.3

International Scheduled Passenger Origin and Destination, Sector Market Share, 1981 - 1993

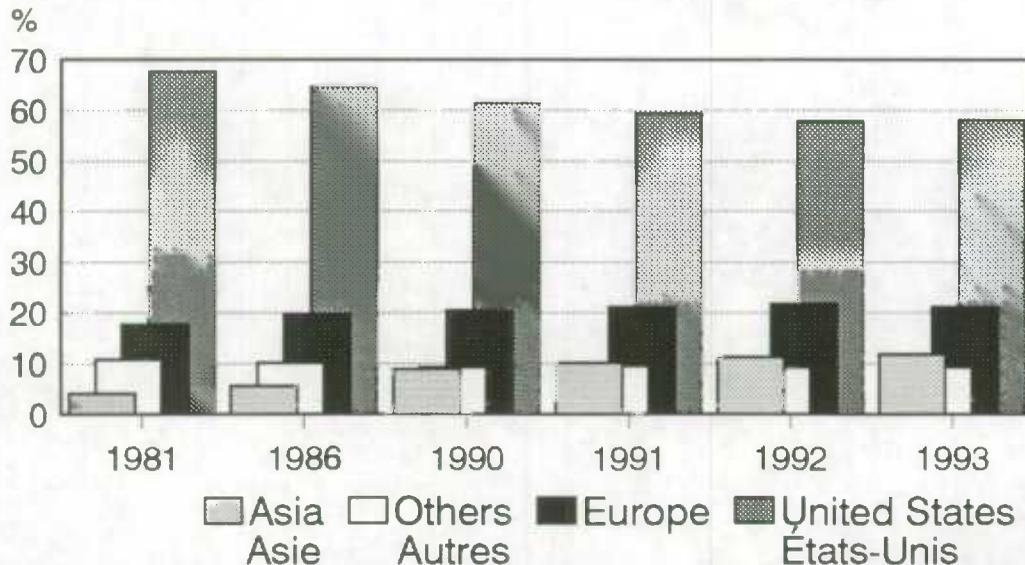


Figure 5.3

Origine et destination des passagers des vols internationaux réguliers, part du marché par secteur, 1981 - 1993

Figure 5.4 shows that although traffic on scheduled flights to international destinations still far exceeds the number of passengers flying on charter flights, charter traffic has increased by 84.1% over this period, from 2.6 million passengers (19.2% of total international traffic) in 1981 to 4.8 million passengers (23.3% of total international traffic) in 1993.

La figure 5.4 montre que, bien que le trafic des vols internationaux réguliers dépasse encore largement le nombre de passagers voyageant sur les vols d'affrètement, le trafic des vols d'affrètement a progressé de 84,1% au cours de cette période, passant de 2,6 millions de passagers (19,2% du trafic international total) en 1981 à 4,8 millions de passagers (23,3% du trafic international total) en 1993.

Figure 5.4

International Scheduled Passengers versus International Charter Passengers, 1981 - 1993

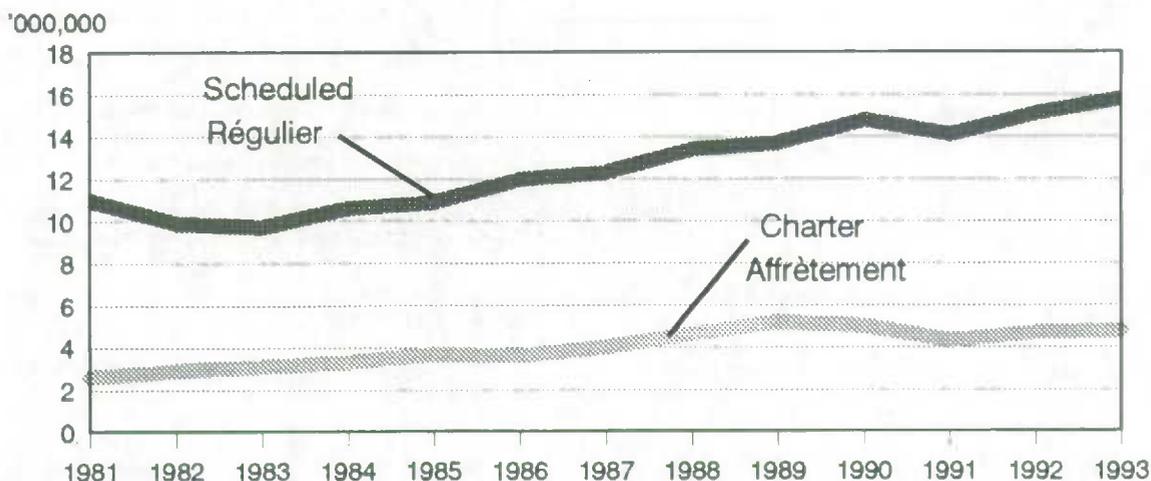


Figure 5.4

Passagers des vols internationaux réguliers par rapport aux passagers des vols d'affrètement internationaux, 1981 - 1993

Table 5.2 shows the 1993 distribution of international charter and scheduled passengers by world area. The table shows that in five of the six regions the majority of international passengers travelled on scheduled services. In the Africa, Asia and Pacific regions 99% or more of passengers used scheduled services. The exception was the South, where charter passengers accounted for 61.7% of all the international traffic to and from this region.

Le tableau 5.2 présente la répartition de l'ensemble du trafic international, selon la région du monde, entre les passagers qui ont emprunté des vols internationaux réguliers et ceux qui ont emprunté des vols d'affrètement internationaux en 1993. Le tableau montre que la majorité des passagers internationaux ont voyagé sur des vols réguliers dans cinq des six régions. Dans les régions de l'Afrique, de l'Asie et du Pacifique, 99% ou plus des passagers ont emprunté des vols réguliers. Le Sud était l'exception, alors que les passagers d'affrètement ont représenté 61,7% de l'ensemble du trafic international à destination et en provenance de cette région.

The overall proportion of international passengers travelling on scheduled services rose very slightly between 1992 and 1993, from 76.1% to 76.7%. The proportions within the six regions remained relatively stable when compared to the previous year.

La proportion globale des passagers internationaux voyageant sur les vols réguliers a très légèrement augmenté entre 1992 et 1993, soit de 76,1% à 76,7%. Les proportions dans les six régions sont demeurées relativement stables par rapport à l'année précédente.

TABLE 5.2

Distribution of International Scheduled and Charter Passengers, by World Area, 1993

TABLEAU 5.2

Répartition des passagers des vols internationaux réguliers et des vols d'affrètement internationaux, selon la région du monde, 1993

| World Area | Scheduled Passengers Passagers des vols réguliers | Charter Passengers Passagers des vols d'affrètement | Région du monde |
|---------------|--|--|-----------------|
| | % | | |
| Africa | 98.9 | 1.1 | Afrique |
| Asia | 99.8 | 0.2 | Asie |
| Europe | 76.6 | 23.4 | Europe |
| Pacific | 99.9 | 0.1 | Pacifique |
| South | 38.3 | 61.7 | Sud |
| United States | 81.2 | 18.8 | États-Unis |
| Total | 76.7 | 23.3 | Total |

For further information, please contact Lisa Di Piéto (819-997-6176).

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

**HOW TO GET THE ECONOMIC
FACTS AND ANALYSIS YOU NEED**

STATISTICS CANADA LIBRARY
BIBLIOTHEQUE STATISTIQUE CANADA



1010188563

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

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

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

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

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

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

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

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

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

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

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

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.

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.