



# Service Bulletin

# Bulletin de service

# Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

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

Vol. 25, No. 1

## HIGHLIGHTS

- o This issue of the Aviation Statistics Centre Service Bulletin occurs during the 75th anniversary of Statistics Canada. It is also the 25th year of publishing the Aviation Statistics Centre Service Bulletin. This issue contains a twenty-five year perspective on: domestic and transborder scheduled air passenger origins and destinations, Canadian commercial air carriers financial and operating performance, and aircraft movements.
- o Passenger-kilometres reported by Canadian Level I air carriers increased by 7% in the first 10 months of 1992, when compared to the same months of 1991. However, this represents a decrease of 9% from the same period of 1990.

Available on CANSIM: Matrix 385

- o Aeroflot and Cubana Airlines have reduced their number of refueling stops at Gander by 30% in each of the last two years.

## Recent Release

- o Air Charter Statistics, 1991 (Catalogue No. 51-207)

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in January 1993.

## Note of Appreciation

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

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

Vol. 25, N° 1

JAN 26 1993

LIBRARY  
BIBLIOTHÈQUE

## FAITS SAILLANTS

- o Cette édition du Bulletin de service - Centre des statistiques de l'aviation survient pendant le 75ième anniversaire de Statistique Canada. C'est également le 25ième anniversaire de ce Bulletin de service. Cette édition comprend une perspective de 25 ans sur: les statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols réguliers intérieurs et transfrontaliers, la performance d'exploitation et la performance financière des transporteurs aériens canadiens commerciaux et les mouvements d'aéronefs.
- o Le nombre de passagers-kilomètres rapportés par les transporteurs aériens canadiens de niveau I a augmenté de 7% pour les dix premiers mois de 1992 comparé à la même période de 1991. Cependant, ce nombre a baissé de 9% par rapport à la même période de 1990.
- o Disponible sur CANSIM: Matrice 385
- o Les transporteurs Aeroflot et Cubana ont diminué le nombre d'arrêt de ravitaillement à l'aéroport international de Gander d'environ 30% dans chacune des deux dernières années.

## Mise en circulation récente

- o Statistiques des affrètements aériens, 1991 (n° 51-207 au catalogue)

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, janvier 1993.

## Note de reconnaissance

Le succès du système statistique du Canada repose sur un partenariat bien établi entre Statistique Canada et la population, les entreprises et les administrations canadiennes. Sans cette collaboration et cette bonne volonté, il serait impossible de produire des statistiques précises et actuelles.



Statistics  
Canada

Statistique  
Canada

Canada

TABLE 1.

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

TABLEAU 1.

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

OPERATIONAL STATISTICS	October	Change	Year-to-Date	Change	STATISTIQUES D'EXPLOITATION
	1992	1992/1991	1992	Year-to-Date	
	Octobre	Variation	Cumulatif	1992/1991	
	'000	%	'000	%	Variation cumulative
Scheduled and Charter Services					Services réguliers et d'affrètement
Passengers - Scheduled					Passagers - Réguliers
- Domestic	1,116	-12.1	11,319	-0.6	- Intérieur
- International	495	0.0	5,464	7.5	- International
- Total	1,611	-8.7	16,783	1.9	- Total
Passengers - Charter	91	0.0	1,289	5.6	Passagers - Affrètements
Passengers - Total	1,702	-8.3	18,072	2.1	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Scheduled - Domestic	1 491 940	-10.3	15 716 314	2.4	Réguliers - Intérieur
- International	1 881 258	3.9	21 088 893	11.0	- International
- Total	3 373 199	-2.9	36 805 207	7.2	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Charter	191,555	4.5	2,872 670	2.6	Affrètements
Passenger-kilometres - Total	3 564 755	-2.5	39 677 878	6.8	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	5 377 061	7.3	55 647 784	5.0	- Réguliers
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Charter	257 695	13.5	3 524 447	0.9	- Affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Total	5 634 757	7.5	59 172 232	4.8	- Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Scheduled %	62.7	...	66.1	...	Réguliers %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	74.3	...	81.5	...	Affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	63.3	...	67.1	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Scheduled	129 295	10.9	1 101 715	0.5	Réguliers
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Charter	219	127.3	3 833	16.0	Affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Total	129 514	11.0	1 105 549	0.6	Total
Hours Flown	62	-3.1	666	2.6	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	253 010	-1.6	2 686 454	0.2	Consommation de carburant à turbomoteurs - litres

Available on CANSIM: Matrix 385

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

Between January and August of 1992, Canadian Level I air carriers typically reported monthly increases of 10% in passenger-kilometres, compared to the same months of 1991. In September and October, this growth slowed and some declines in operations have occurred. Even with the gains made so far in 1992, year-to-date passenger-kilometres reported were down 9% from the level of two years ago.

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

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

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

Entre janvier et août 1992, les transporteurs aériens canadiens de niveau I, ont rapporté typiquement des accroissements mensuels de 10% des passagers-kilomètres par rapport aux mois correspondants de 1991. En septembre et octobre, cet accroissement a ralenti légèrement et on note quelques diminutions dans les opérations. Malgré les augmentations enregistrées à date en 1992, le cumulatif des passagers-kilomètres a diminué de 9% par rapport au niveau d'il y a deux ans.

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

TABLE 2.

Scheduled Air Passenger Origin and Destination Statistics -  
Top Five City Pairs - 1967, 1968, 1975, 1985 and 1991

TABLEAU 2.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers  
aériens sur vols réguliers - Cinq premières paires de villes  
- 1967, 1968, 1975, 1985 et 1991

Domestic/Intérieur

Rank	City-Pair	1967	1968	1975	1985	1991
Rang	Paire de villes					
Passengers - '000' - Passagers						
1	Montréal - Toronto	580	547	963	1,198	1,122
2	Ottawa - Toronto	203	228	496	633	660
3	Toronto - Vancouver	97	117	302	458	640
4	Calgary - Vancouver	93	111	291	430	400
5	Calgary - Toronto	52	65	174	400	375
	. Total of above city-pairs	1,025	1,068	2,226	3,119	3,197
	. Total of all city-pairs	4,471	4,671	10,360	11,919	11,371

Transborder/Transfrontalier

Rank	City-Pair	1967	1968	1975	1985	1991
Rang	Paire de villes					
Passengers - '000' - Passagers						
1	Toronto - New York	..	367	488	637	723
2	Montréal - New York	..	332	331	410	342
3	Toronto - Chicago	..	110	172	228	298
4	Calgary - Vancouver	..	59	123	184	242
5	Toronto - Boston	..	43	87	171	236
	. Total of above city-pairs		911	1,201	1,630	1,841
	. Total of all city-pairs	..	2,918	5,324	6,839	8,340

In 1991, the numbers of passengers on scheduled services totalled 11.4 million for all domestic city-pairs and 8.3 million for all transborder city-pairs, up 143.4% and 185.8% respectively, from 1968.

During the reference period, Montréal-Toronto has been the top domestic city-pair and Toronto-New York the top transborder city-pair. In addition, of the top five city-pairs, four domestic and three transborder city-pairs involved Toronto.

Montréal-New York maintained its second position while it recorded the weakest growth (3.0%) between 1968 and 1991, among the top five transborder city-pairs.

A more detailed table representing the number of scheduled domestic and transborder air passengers for each of the top 50 city-pairs from 1968 to 1991 is available on diskette at a cost of \$50.00 per diskette. To obtain such a diskette, please contact the Aviation Statistics Centre (819) 997-1386.

For further information, please contact Mr. Lotfi Chahdi (819-997-1386).

En 1991, les nombres de passagers sur vols réguliers se sont chiffrés à 11.4 millions pour toutes les paires de villes intérieures et à 8.3 millions pour toutes les paires de villes transfrontalières, des hausses de 143,4% et 185,8% respectivement, par rapport à 1968.

Au cours de la période de référence, c'est la paire de villes Montréal-Toronto, pour le trafic intérieur, et Toronto-New York, pour les vols transfrontaliers, qui ont occupé les premiers rangs. De plus, les cinq premières paires de villes englobaient Toronto quatre fois au niveau des vols intérieurs et trois fois au niveau des vols transfrontaliers.

Parmi les cinq premières paires de villes transfrontalières, Montréal-New York a enregistré la plus faible croissance (3,0%) entre 1968 et 1991. Malgré ceci, cette paire de villes a continué d'occuper le deuxième rang.

Un tableau beaucoup plus détaillé montrant le nombre de passagers aériens intérieurs et transfrontaliers voyageant sur vols réguliers pour chacune des 50 premières paires de villes entre 1968 et 1991 est disponible sur disque magnétique, au coût de \$50.00 le disque. Pour obtenir ce disque, veuillez communiquer avec le Centre des statistiques de l'aviation au numéro (819) 997-1386.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Lotfi Chahdi (819-997-1386).

TABLE 3.

Operations of Canadian Air Carriers, Selected Years,  
1967-1991

TABLEAU 3.

Opérations des transporteurs aériens canadiens, années choisies, 1967-1991

		1967	1975	1985	1991
Passengers - Passagers	('000)	9,166	20,493	29,056	32,202
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	('000 000)	12 267	31 539	49 968	57 873
Average distance travelled - Distance moyenne des voyages	(km)	1 338	1 539	1 720	1 797
Goods carried - Marchandises transportées	(t)	173 386	409 580	608 398	639 778
Hours flown - Heures de vol	('000)	958	1,550	1,913	2,083
Passenger revenue per passenger-kilometre, scheduled services - Recettes-passagers par passager-kilomètre, services réguliers	(constant €)	12.90	10.90	9.83	9.44
Total revenue - Total des recettes	(\$/000,000)	561	1,891	5,621	7,601
Total revenue - Total des recettes	(constant \$/000,000)	2,033	4,278	5,855	6,023
Assets - Actif	(\$/000,000)	571	2,261	5,942	8,750
Assets - Actif	(constant \$/000,000)	2,069	5,115	6,190	6,933
Employees - Employés	No. - Nbre	24,686	40,321	43,330	49,727
Salaries and wages (per employee) - Salaires et traitements (par employé)	(constant \$)	27,432	33,874	36,720	33,460
Commercial aircraft - Aéronefs commerciaux	No. - Nbre	2,486	4,910	5,517	5,718

Constant dollars 1986: 100

The 25 years from 1967 to 1991 saw great increases in the operations of Canadian air carriers. Passenger-kilometres increased by 372%, while the number of passengers carried increased by 251%. The average distance travelled per passenger increased by 34% to 1 797 kilometres, as Canadian air carriers used more jets and increased their international operations. Passenger-kilometres on domestic routes increased by 220% to 21.7 billion, while international operations increased by 559% to 36.1 billion.

The yield on scheduled services (passenger revenue per passenger-kilometre flown), in constant dollars, dropped from 12.9 cents to 9.4 cents. As air carrier technology improved during the jet age, air carriers operated more passenger-kilometres at a reduced unit cost. They were able to pass these savings on to their passengers.

Dollars constants 1986: 100

Il y a eu une augmentation importante dans les opérations des transporteurs canadiens durant les 25 années de 1967 à 1991. Les passagers-kilomètres ont augmenté de 372%, tandis que les passagers transportés ont augmenté de 251%. La distance moyenne voyagée par passager s'est accrue de 34% à 1 797 kilomètres, étant donné que les transporteurs canadiens ont utilisé plus d'avions à réaction et que leurs opérations internationales ont augmenté. Les passagers-kilomètres des vols intérieurs ont augmenté de 220% à 21,7 milliards, alors que les opérations internationales se sont accrues à 36,1 milliards, soit une hausse de 559%.

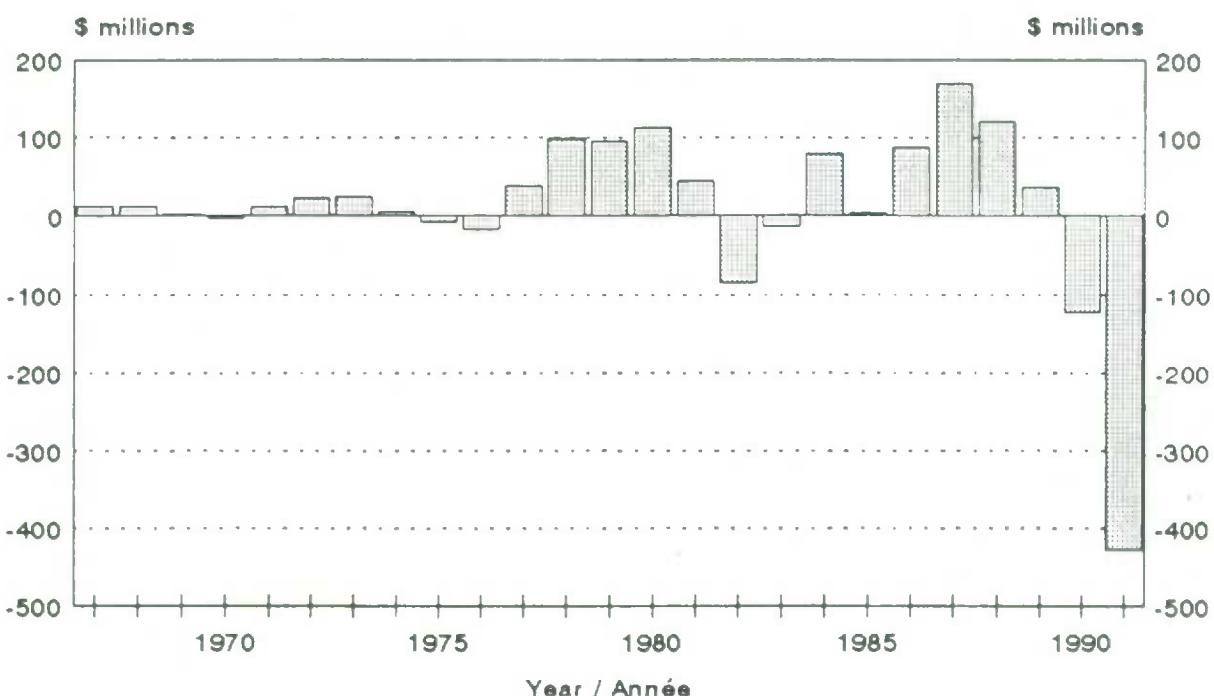
Le rapport des services réguliers (recettes-passagers par rapport aux passagers-kilomètres parcourus), en dollars constants, a diminué de 12,9 cents à 9,4 cents. À cause de l'amélioration technologique aérienne à l'âge des avions à réaction, les transporteurs aériens ont opéré plus de passagers-kilomètres à un coût unitaire réduit. Les passagers ont profité de ces diminutions des dépenses.

It is noteworthy that the number of passengers carried increased by 25% during a period when the population of Canada increased by 32%.

Figure 3.1 shows the net income (in current dollars) reported by Canadian air carriers over the 25 year period. Although net income has only been reported 18 times, the aggregate net income for the 25 year period was only \$305 million, in current dollars, and \$783 million in constant dollars.

**Figure 3.1**

**Net Income Reported by Canadian Air Carriers, 1967-1991 (current dollars)**



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

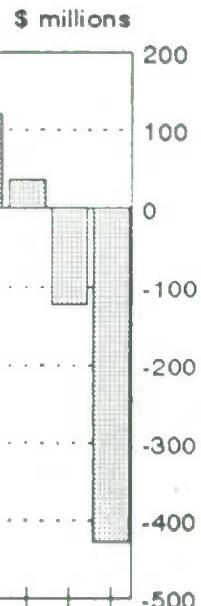
Pour de plus amples informations, veuillez communiquer  
avec T. Morris (819) 997-6190.

Il convient de noter que le nombre de passagers transportés a augmenté de 25% au cours d'une période où la population du Canada s'est accrue de 32%.

La figure 3.1 montre le revenu net (en dollars courants) durant la période de 25 ans rapporté par les transporteurs aériens canadiens. Bien qu'un revenu net a été déclaré 18 fois, la somme des revenus nets pendant la période de 25 ans était de seulement \$305 millions, en dollars courants, et de \$783 millions en dollars constants.

**Figure 3.1**

**Revenu net rapporté par les transporteurs aériens canadiens, 1967-1991 (dollars courants)**



**Turning the Clock Back on Canada's 1991 Top Five Airports for Itinerant Aircraft Movements**

In 1967, Transport Canada (DoT) operated 39 towered airports after installing towers at five locations during the year. By the mid 70's, that number had increased to 60 towered airports and remained fairly constant until 1990. In 1991, 56 towered airports reported aircraft movement statistics.

Table 4 shows the top five airports handling itinerant movements in 1991. The fact that Lester B. Pearson International was the leading airport should come as no surprise. Since 1967, it has ranked first in this category for 21 of the 25 years. From the table we see that these airports have played a major role in Canadian aviation, consistently ranking high throughout the period.

Another general trend since 1967 has been the increasing proportions of itinerant flights at these five sites. By 1985, virtually all of the traffic at Lester B. Pearson, Vancouver and Montréal International airports were itinerant flights. By 1991, Calgary International had 98% itinerant traffic compared to 25% in 1967, while Ottawa International had increased from 42% to 78% over the 25 year period.

International arriving and departing flights were concentrated at Lester B. Pearson, Vancouver and Montréal International airports. Their combined share of all international flights decreased from 68% in 1967 to 60% in 1991.

**Table 4. Canada's Top Five Airports for Itinerant Aircraft Movements, Based on 1991 Rankings, 1967, 1975, 1985 and 1991**

		Rank Rang	Total	Itinerant Itinérants	Local Locaux
Lester B. Pearson International	1991	1	322,278	322,278	-
	1985	1	283,174	282,553	621
	1975	1	238,197	228,688	9,509
	1967	2	210,785	141,477	69,308
Vancouver International	1991	2	288,106	288,106	-
	1985	2	235,506	235,506	-
	1975	2	203,253	198,416	4,837
	1967	3	158,653	124,748	33,905
Calgary International	1991	3	208,647	205,086	3,561
	1985	3	192,106	157,286	34,820
	1975	5	176,639	117,750	58,889
	1967	8	233,024	57,197	175,827
Montréal International	1991	4	197,463	197,392	71
	1985	4	152,891	152,078	813
	1975	3	192,657	187,860	4,797
	1967	1	259,344	151,502	107,842
Ottawa International	1991	5	162,758	126,879	35,879
	1985	6	165,018	115,416	49,602
	1975	11	207,440	76,932	130,508
	1967	6	196,805	82,705	114,100

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

**Retour en arrière aux cinq principaux aéroports au Canada en 1991 pour les mouvements d'aéronefs itinérants**

En 1967, Transports Canada a opéré 39 tours de contrôle, après avoir installé des tours de contrôle à cinq endroits durant l'année. Vers le milieu des années 1970, ce nombre s'est accru à 60 tours de contrôle et est demeuré relativement constant jusqu'en 1990. En 1991, 56 tours de contrôle ont rapporté des mouvements d'aéronefs.

Le tableau 4 montre les cinq principaux aéroports en termes des mouvements itinérants en 1991. Le fait que Lester B. Pearson international fut l'aéroport le plus achalandé n'est pas surprenant. Depuis 1967, il a été classé premier dans cette catégorie pour 21 des 25 années. Ce tableau montre aussi que ces aéroports ont joué un rôle majeur dans l'aviation canadienne se classant constamment parmi les premiers durant cette période.

Les proportions croissantes des vols itinérants à ces cinq aéroports ont été une autre tendance générale depuis 1967. Dès 1985, pratiquement tout le trafic enregistré aux aéroports internationaux Lester B. Pearson, de Vancouver et de Montréal correspondait à des vols itinérants. En 1991, le trafic itinérant à l'aéroport international de Calgary était de 98% comparé à 25% en 1967, alors qu'à l'aéroport international d'Ottawa, il s'est accru de 42% à 78% au cours de la période de 25 ans.

Les vols d'arrivées et de départs internationaux étaient concentrés aux aéroports internationaux Lester B. Pearson, de Vancouver et de Montréal. Leur part du marché combinée de tous les vols internationaux a diminué de 68% en 1967 à 60% en 1991.

**Tableau 4. Les cinq principaux aéroports au Canada pour les mouvements d'aéronefs itinérants, classement selon 1991, 1967, 1975, 1985 et 1991**

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

**Turning the Clock Back on Canada's 1991 Top Five Airports for Local Aircraft Movements**

Two-thirds of Canada's general aviation activity are local aircraft movements. Flying clubs and training account for the major source of this activity.

In 1991, the five leading airports for local traffic were Boundary Bay, BC., St. Hubert, Que., Abbotsford, BC., Springbank, Alta. and Toronto/Buttonville, Ont. These airports as a group, handled 28% of all local traffic at Canada's towered airports. Table 5 provides a sample of their traffic over the past 25 years.

Of note, is the relatively short history of Boundary Bay. Since a control tower was installed at that facility in June 1983, it had grown to become Canada's leading airport for local movements, ranking 10th in 1985 and 1st in 1989 and 1991. The activity of six flying clubs contributed to most of this growth.

St. Hubert began as a DND airport. In September 1968, the control and administration of the tower was transferred to the Department of Transport. In the following year, aircraft operators based at the then number one ranking Cartierville, moved to St. Hubert which has remained as one of the top two ever since. The Cartierville control tower was subsequently closed in November 1972.

Many of the airports developed, as general aviation operations moved from the busy international airports. Springbank offers an example of this. A tower was commissioned at Springbank in November 1969. From Table 4 on the previous page, we saw that Calgary had substantial local aircraft activity in 1967. However, most of this activity moved to nearby Springbank by the early 70's, accounting for the seemingly sudden growth.

**Table 5. Canada's Top Five Airports for Local Aircraft Movements, Based on 1991 Rankings, 1967, 1975, 1985 and 1991**

		Rank Rang	Total	Itinerant Itinérants	Local Locaux
Boundary Bay	1991	1	232,957	85,107	147,850
	1985	10	104,317	41,853	62,464
	1975	..	-	-	-
	1967	..	-	-	-
St. Hubert	1991	2	209,632	79,200	130,432
	1985	1	169,476	64,381	105,095
	1975	2	292,929	95,832	197,097
	1967	..	-	-	-
Abbotsford	1991	3	175,097	68,489	106,608
	1985	11	99,912	45,490	54,422
	1975	11	161,130	57,104	104,026
	1967	7	170,575	51,829	118,746
Springbank	1991	4	143,947	42,901	101,046
	1985	2	125,657	35,512	90,145
	1975	4	203,747	50,063	153,684
	1967	..	-	-	-
Toronto/Buttonville	1991	5	163,301	76,313	86,988
	1985	3	140,045	60,099	79,946
	1975	5	221,688	72,767	148,921
	1967	6	157,028	34,450	122,578

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

Retour en arrière aux cinq principaux aéroports au Canada en 1991 pour les mouvements d'aéronefs locaux

Les mouvements d'aéronefs locaux comptent pour les deux-tiers de toute l'activité générale de l'aviation au Canada. Les clubs d'entraînements et vols locaux représentent la principale source de cette activité.

En 1991, les cinq principaux aéroports pour le trafic local étaient Boundary Bay, CB, St. Hubert, QC, Abbotsford, CB, Springbank, Alb et Toronto/Buttonville, Ont. Ces aéroports, comme groupe, ont accueilli 28% de tout le trafic local aux aéroports avec tour de contrôle au Canada. Le tableau 5 fournit un exemple de leur circulation au cours des 25 dernières années.

A noter est l'histoire relativement courte de Boundary Bay. Depuis qu'une tour de contrôle a été installée en juin 1983, il est devenu le premier aéroport au Canada pour les mouvements locaux se placant dixième en 1985 et premier en 1989 et 1991. L'activité des six clubs de vol avait contribué à cette croissance.

St. Hubert a commencé comme aéroport MDN. En septembre 1968, le contrôle et l'administration de la tour a été transféré au Ministère des Transports. Durant l'année suivante, les opérateurs d'aéronefs basés à Cartierville, en première place à ce moment-là, ont déménagé à St. Hubert qui est resté un des deux premiers depuis. La tour de contrôle de Cartierville était subséquemment fermée en novembre 1972.

Beaucoup d'aéroports se sont développés lorsque les opérations de l'aviation générale ont déménagé des aéroports internationaux actifs. Springbank en est un exemple. Une tour a été érigée à Springbank en novembre 1969. Le tableau 4, de la page précédente, nous montrait que Calgary avait une forte activité des mouvements locaux en 1967. Toutefois, la plupart de cette activité s'est retrouvée dans le voisinage de Springbank au début des années 70, représentant l'accroissement soudain.

**Tableau 5. Les cinq principaux aéroports au Canada pour les mouvements d'aéronefs locaux, classement selon 1991, 1967, 1975, 1985 et 1991**

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

Gander International Airport - A Favorite Stop for Foreign Airlines

Gander International Airport is a popular stopover for foreign airlines requiring fuel, food and crew changes. This type of traffic accounts for over 40% of all airline traffic at Gander International. The 10,500 foot asphalt runway is suitable for landing the largest aircraft.

Total weight is an important factor for operating an aircraft; carrying extra weight adds to the operating costs. Therefore, only an amount of fuel required to safely complete each leg of a trip will be carried if the airline can rely on a refuelling stop along the way. At Gander, an average stopover takes a little over an hour, but on occasion, an aircraft has been refuelled with 40 000 litres of jet fuel and on its way in half that time.

Table 6. shows the foreign airline movements at Gander International for 1990, 1991 and January to August 1992. Three airlines have consistently been predominate. Aeroflot Russian International Airlines, Cubana Airlines and American Transair Inc., combined, accounted for 67%, 70% and 65% of this traffic in 1990, 1991 and the first eight months of 1992, respectively. However, Aeroflot and Cubana Airlines traffic declined by about 30% each year while American Transair Inc. increased by about 80% during this period. As a result, American Transair's proportion increased from 6% in 1990 to 26% for the January to August 1992 period while comparatively, the proportions for Aeroflot and Cubana decreased from 40% to 24% and from 21% to 15%, respectively.

Other major foreign airlines make significant use of the Gander facilities. These airlines vary from one year to the next depending on which companies are successful in obtaining charter contracts from foreign tour operators.

Table 6. Aircraft Movements of Foreign Airlines at Gander International, 1990, 1991 and Jan-Aug. 1992

L'aéroport international de Gander - Un arrêt populaire des transporteurs aériens étrangers

L'aéroport international de Gander est un arrêt populaire de ravitaillement pour les transporteurs aériens étrangers qui ont besoin de carburant, nourriture et de changement d'équipage. De tout le trafic aérien à l'aéroport international de Gander, ce genre d'activité représente plus de 40%. La piste d'atterrissement, d'une longueur de 10,500 p.. accueille les plus grands avions.

Le poids total est un facteur important pour opérer un aéronef: le poids additionnel augmente les coûts d'exploitation. Par conséquent, seulement la quantité de carburant requise pour compléter avec sûreté chaque étape d'un voyage sera transportée si un arrêt de ravitaillement est garanti. À Gander, un arrêt moyen peut prendre un peu plus d'une heure, mais à l'occasion, un aéronef peu se ravitailler de 40 000 litres de carburant et repartir dans la moitié de ce temps.

Le tableau 6 montre les mouvements d'aéronefs étrangers à l'aéroport international de Gander pour 1990, 1991 et janvier à août 1992. Trois transporteurs aériens ont constamment prédominé. Aeroflot Russian International Airlines, Cubana Airlines et American Transair Inc. ont contribué ensemble pour 67%, 70% et 65% de ce trafic en 1990, 1991 et les huit premiers mois de 1992, respectivement. Toutefois, le trafic de Aeroflot et Cubana ont diminué d'environ 30% chaque année tandis que American Transair Inc. a augmenté de 80% durant cette période. Comme résultat, la proportion d'American Transair s'est accrue de 6% en 1990 à 26% de la période de janvier à août 1992 alors que comparativement, les proportions de Aeroflot et Cubana ont diminué de 40% à 24% et de 21% à 15% respectivement.

D'autres transporteurs étrangers principaux utilisent les facilités d'une façon significative. Ces transporteurs peuvent changer d'une année à l'autre dépendant si elles obtiennent des contrats de services d'affrètement des compagnies de voyage étrangères.

Tableau 6. Les mouvements d'aéronefs des transporteurs aériens étrangers à l'aéroport international de Gander, 1990, 1991 et jan-aout 1992

	1990	Proportion	1991	Proportion	Jan-Aug 1992 Jan-aout	Proportion
		%		%		%
Foreign Airlines Traffic/Trafic des transporteurs aériens étrangers	8,976	100.0	7,085	100.0	4,748	100.0
Aeroflot Russian International Airlines	3,548	39.5	2,382	33.6	1,139	24.0
Cubana Airlines	1,909	21.3	1,597	22.5	720	15.2
American Transair Inc.	533	5.9	966	13.6	1,215	25.6
Other Foreign/Autres étrangers	2,986	33.3	2,140	30.2	1,674	35.2

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

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

TABLE 7.

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

Rank	Airports - Transport Canada Towers	August 1992	Change August 1992/1991 Variation Août	Year-to-date 1992 Cumulatif	Change Year-to-date 1992/1991 Variation cumulative
			%		%
1	Lester B. Pearson Int'l. ONT	28,755	0.4	221,803	2.2
2	Vancouver Int'l. BC-CB	28,672	-1.9	198,162	0.5
3	Boundary Bay BC-CB	21,105	5.0	156,193	-6.4
4	Victoria Int'l. BC-CB	17,916	4.2	137,879	3.7
5	Calgary Int'l. ALTA-ALB	17,056	-0.4	141,214	0.5
6	Montréal/Dorval QUE-QC	16,495	-6.4	131,473	-0.9
7	St. Hubert QUE-QC	16,082	-11.1	125,985	-10.2
8	Abbotsford BC-CB	15,749	18.7	124,999	6.1
9	Ottawa Int'l. ONT	13,443	-3.5	105,669	-6.4
10	Winnipeg MAN	12,580	-0.1	96,448	2.0
11	St. Honoré QUE-QC	12,553	40.4	64,936	6.5
12	Toronto/Buttonville ONT	11,458	-19.3	100,193	-12.8
13	Toronto Island ONT	10,713	-24.9	69,572	-19.9
14	Québec QUE-QC	10,355	-18.4	81,662	-16.7
15	Edmonton Mun. ALTA-ALB	10,292	-7.9	82,927	-3.4
16	Halifax Int'l. NS-NÉ	9,823	-6.2	75,966	0.5
17	Pitt Meadows BC-CB	9,732	-3.2	71,102	-10.0
18	London ONT	9,620	-6.3	72,653	-4.1
19	Springbank ALTA-ALB	9,523	-7.3	82,030	-14.8
20	Hamilton City ONT	9,081	-18.5	70,500	-15.0
21	Sudbury ONT	8,690	-3.1	72,555	-4.9
22	Saskatoon SASK	8,316	-7.0	68,778	4.8
23	Oshawa ONT	7,748	19.7	56,641	2.0
24	Waterloo-Guelph ONT	7,643	-8.0	60,529	-3.7
25	St. Andrews MAN	7,476	-32.0	62,968	-25.8
Total - Above airports/Aéroports ci-dessus		330,876	-4.1	2,532,837	-4.6
Total - Transport Canada Towers (56)/ Total - Tours de Transports Canada (56)		479,935	-4.8	3,683,938	-3.6

In August 1992, total movements at the 56 Transport Canada towered airports decreased by 4.8% from August 1991. Itinerant movements decreased by 2.6% to 325,283 while local movements decreased by 9.0% to 154,652 compared to the same month in 1991.

In the first eight months of 1992, total movements at all Transport Canada towered airports decreased by 3.6% over the same period in 1991. Itinerant movements decreased by 1.0% to 2,376,554 while local movements decreased by 8.1% to 1,307,384.

The largest percentage increase in August was 54.4% at Fredericton, NB. The largest decrease was 47.1% at North Bay, Ontario, due largely to the relocation of 414 Squadron to Comox, British Columbia on August 1, 1992.

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

TABLEAU 7.

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

Rank	Aéroports - Tours de Transports Canada	Août	Change Août Variation Août	Year-to-date 1992 Cumulatif	Change Year-to-date 1992 Variation cumulative
			%		%
1	Lester B. Pearson Int'l. ONT	28,755	0.4	221,803	2.2
2	Vancouver Int'l. BC-CB	28,672	-1.9	198,162	0.5
3	Boundary Bay BC-CB	21,105	5.0	156,193	-6.4
4	Victoria Int'l. BC-CB	17,916	4.2	137,879	3.7
5	Calgary Int'l. ALTA-ALB	17,056	-0.4	141,214	0.5
6	Montréal/Dorval QUE-QC	16,495	-6.4	131,473	-0.9
7	St. Hubert QUE-QC	16,082	-11.1	125,985	-10.2
8	Abbotsford BC-CB	15,749	18.7	124,999	6.1
9	Ottawa Int'l. ONT	13,443	-3.5	105,669	-6.4
10	Winnipeg MAN	12,580	-0.1	96,448	2.0
11	St. Honoré QUE-QC	12,553	40.4	64,936	6.5
12	Toronto/Buttonville ONT	11,458	-19.3	100,193	-12.8
13	Toronto Island ONT	10,713	-24.9	69,572	-19.9
14	Québec QUE-QC	10,355	-18.4	81,662	-16.7
15	Edmonton Mun. ALTA-ALB	10,292	-7.9	82,927	-3.4
16	Halifax Int'l. NS-NÉ	9,823	-6.2	75,966	0.5
17	Pitt Meadows BC-CB	9,732	-3.2	71,102	-10.0
18	London ONT	9,620	-6.3	72,653	-4.1
19	Springbank ALTA-ALB	9,523	-7.3	82,030	-14.8
20	Hamilton City ONT	9,081	-18.5	70,500	-15.0
21	Sudbury ONT	8,690	-3.1	72,555	-4.9
22	Saskatoon SASK	8,316	-7.0	68,778	4.8
23	Oshawa ONT	7,748	19.7	56,641	2.0
24	Waterloo-Guelph ONT	7,643	-8.0	60,529	-3.7
25	St. Andrews MAN	7,476	-32.0	62,968	-25.8
Total - Above airports/Aéroports ci-dessus		330,876	-4.1	2,532,837	-4.6
Total - Transport Canada Towers (56)/ Total - Tours de Transports Canada (56)		479,935	-4.8	3,683,938	-3.6

Au cours du mois d'août 1992, les 56 aéroports avec une tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une baisse de 4,8% par rapport au mois d'août 1991. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 325,283, soit une diminution de 2,6% par rapport au mois d'août 1991, alors que les mouvements locaux ont diminué de 9,0% pour atteindre 154,652.

Au cours des huit premiers mois de 1992, les mouvements totaux aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont diminué de 3,6% par rapport à la même période en 1991. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 2,376,554, soit une diminution de 1,0% et le nombre de mouvements locaux a diminué de 8,1% pour s'établir à 1,307,384.

En août, l'augmentation en pourcentage la plus importante a été enregistrée à Fredericton, NB., soit 54,4%. La plus forte diminution a été enregistrée à North Bay, Ontario, soit 47,1%, dû à la relocalisation de l'escadron 414 à Comox, C.B. le 1er août 1992.

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

TABLE 8.

Scheduled Transborder Air Passenger Origin and Destination Statistics - Second Quarter 1992 (Preliminary Data)

Rank 1992	City-Pair -	Second	Second	Jan-June	Jan-June	Change
		Quarter 1991	Quarter 1992	1991	1992	Jan-June 1992/1991
		Deuxième trimestre	Deuxième trimestre	Jan-juin	Jan-juin	Variation Jan-juin
No. - Nbre						
1	Toronto - New York	191,420	203,840	333,550	354,880	6.4
2	Montréal - New York	88,340	85,610	161,140	151,770	-5.8
3	Toronto - Chicago	82,840	84,890	143,660	146,360	1.9
4	Toronto - Los Angeles	56,710	68,310	104,950	141,140	34.5
5	Toronto - Boston	64,710	66,720	110,470	113,420	2.7
6	Vancouver - Los Angeles	55,270	53,880	101,260	98,790	-2.4
7	Toronto - Miami	53,850	51,340	111,770	112,990	1.1
8	Toronto - San Francisco	47,110	46,390	81,100	83,920	3.5
9	Vancouver - San Francisco	43,890	43,990	76,960	74,310	-3.4
10	Toronto - Tampa/St. Petersburg	43,820	41,710	104,990	118,570	12.9
11	Montréal - Miami	34,750	35,260	89,430	88,770	-0.7
12	Calgary - Los Angeles	24,210	30,490	55,900	66,200	18.4
13	Montréal - Chicago	25,340	26,960	44,230	44,550	0.7
14	Toronto - Philadelphia	25,730	25,370	41,200	46,530	12.9
15	Toronto - Dallas/Ft. Worth	22,030	22,990	39,560	40,730	3.0
16	Montréal - Boston	23,680	22,630	44,870	40,260	-10.3
17	Vancouver - Seattle/Tacoma	21,320	22,510	36,410	36,130	-0.8
18	Montréal - Los Angeles	20,460	22,160	36,620	41,560	13.5
19	Toronto - Washington/Baltimore	24,130	22,090	41,580	36,460	-12.3
20	Toronto - Atlanta	17,000	20,190	27,750	36,810	32.6
21	Toronto - Detroit	16,850	19,120	32,130	36,420	13.4
22	Toronto - Cleveland	15,840	17,740	30,400	33,520	10.3
23	Vancouver - Hawaii	19,250	16,100	57,190	51,860	-9.3
24	Montréal - Washington/Baltimore	15,310	15,190	24,470	24,740	1.1
25	Calgary - San Francisco	14,380	14,920	25,620	27,530	7.5
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,048,240	1,080,400	1,957,210	2,048,220	4.6
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paire de villes		2,087,020	2,216,680	3,974,780	4,248,450	6.9

Preliminary second quarter 1992 data indicated that the top three transborder city-pairs were: Toronto-New York, Montréal-New York and Toronto-Chicago. The city-pairs Toronto-New York and Toronto-Chicago reported increases of 6.5% and 2.5% respectively, while Montréal-New York showed a decrease of 3.1% from the second quarter 1991.

During the first six months of 1992, the number of passengers travelling on scheduled services between Canada and the United States totalled 4.2 million, up 6.9% compared to the same period last year. The largest increase (34.5%) (among the top 25 city pairs) was recorded for Toronto-Los Angeles and was a result of the new service offered by Alaska Airlines which entered this market in October 1991.

Of the top 25 city-pairs, eight reported decreases ranging from 0.7% for Montréal-Miami to 12.3% for Toronto-Washington/Baltimore. The other 17 city-pairs showed increases varying from 0.7% for Montréal-Chicago to 34.5% for Toronto-Los Angeles.

For further information, please contact Mr. Lotfi Chahdi (819-997-1386).

TABLEAU 8.  
Statistiques sur l'origine et la destination des passagers  
sérieux sur vols réguliers, trafic transfrontalier -  
Deuxième trimestre 1992 (données provisoires)

Rank	City-Pair	Second Quarter 1991	Second Quarter 1992	Jan-June	Jan-June	Change Jan-June 1992/1991
Rang	Paire de villes	Deuxième trimestre	Deuxième trimestre	Jan-juin	Jan-juin	Variation Jan-juin
No. - Nbre						

1	Toronto - New York	191,420	203,840	333,550	354,880	6.4
2	Montréal - New York	88,340	85,610	161,140	151,770	-5.8
3	Toronto - Chicago	82,840	84,890	143,660	146,360	1.9
4	Toronto - Los Angeles	56,710	68,310	104,950	141,140	34.5
5	Toronto - Boston	64,710	66,720	110,470	113,420	2.7
6	Vancouver - Los Angeles	55,270	53,880	101,260	98,790	-2.4
7	Toronto - Miami	53,850	51,340	111,770	112,990	1.1
8	Toronto - San Francisco	47,110	46,390	81,100	83,920	3.5
9	Vancouver - San Francisco	43,890	43,990	76,960	74,310	-3.4
10	Toronto - Tampa/St. Petersburg	43,820	41,710	104,990	118,570	12.9
11	Montréal - Miami	34,750	35,260	89,430	88,770	-0.7
12	Calgary - Los Angeles	24,210	30,490	55,900	66,200	18.4
13	Montréal - Chicago	25,340	26,960	44,230	44,550	0.7
14	Toronto - Philadelphia	25,730	25,370	41,200	46,530	12.9
15	Toronto - Dallas/Ft. Worth	22,030	22,990	39,560	40,730	3.0
16	Montréal - Boston	23,680	22,630	44,870	40,260	-10.3
17	Vancouver - Seattle/Tacoma	21,320	22,510	36,410	36,130	-0.8
18	Montréal - Los Angeles	20,460	22,160	36,620	41,560	13.5
19	Toronto - Washington/Baltimore	24,130	22,090	41,580	36,460	-12.3
20	Toronto - Atlanta	17,000	20,190	27,750	36,810	32.6
21	Toronto - Detroit	16,850	19,120	32,130	36,420	13.4
22	Toronto - Cleveland	15,840	17,740	30,400	33,520	10.3
23	Vancouver - Hawaii	19,250	16,100	57,190	51,860	-9.3
24	Montréal - Washington/Baltimore	15,310	15,190	24,470	24,740	1.1
25	Calgary - San Francisco	14,380	14,920	25,620	27,530	7.5
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,048,240	1,080,400	1,957,210	2,048,220	4.6
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paire de villes		2,087,020	2,216,680	3,974,780	4,248,450	6.9

Les données provisoires du deuxième trimestre de 1992 montrent que les trois premières paires de villes transfrontalières furent: Toronto-New York, Montréal-New York et Toronto-Chicago. Les paires de villes Toronto-New York et Toronto-Chicago ont enregistré des hausses de 6,5% et 2,5% respectivement, alors que le trajet Montréal-New York a connu une baisse de 3,1% par rapport au deuxième trimestre de 1991.

Au cours des six premiers mois de 1992, le nombre de passagers voyageant sur vols réguliers entre le Canada et les États-Unis s'est chiffré à 4.2 millions, une hausse de 6,9% par rapport à la même période de l'année précédente. La plus forte augmentation (34,5%) (parmi les 25 premières paires de villes) a été enregistrée par Toronto-Los Angeles et est attribuable à l'arrivée de Alaska Airlines sur ce marché en octobre 1991.

Parmi les 25 premières paires de villes, huit ont rapporté des baisses de trafic allant de 0,7% pour Montréal-Miami à 12,3% pour Toronto-Washington/Baltimore. Les 17 autres paires de villes ont connu des hausses variantes de 0,7% pour Montréal-Chicago à 34,5% pour Toronto-Los Angeles.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec M. Lotfi Chahdi (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, 1992. All Rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Chief, Author Services, Publications Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES ÉCONOMIQUES  
DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES TRANSPORTS

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

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

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

David Dodds, Directeur  
Division des transports  
Statistique Canada  
12<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, 1992. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement sans l'autorisation écrite préalable du Chef, Services aux auteurs, Division des publications, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.



1010133282

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

Catalogue	Title	Canada	U.S.A.	Other	Titre
		ÉTATS-UNIS	Autres		
		\$	US\$	US\$	
10-234	Special Transportation Package	165.00	198.00	230.00	Série spéciale sur les transports
50-002	Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Eight issues/year.	75.00	90.00	105.00	Transports terrestre et maritime - Bulletin de Service, Bil. Huit numéros/année.
51-002	Air Carrier Operations in Canada, Q., Bil.	97.00	116.00	136.00	Opérations des transporteurs aériens au Canada, T., Bil.
51-004	Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.	93.00	112.00	130.00	Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
51-005	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, Q., Bil.	122.00	146.00	171.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, T., Bil.
51-204	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	38.00	46.00	53.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	42.00	50.00	59.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
51-206	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.
51-207	Air Charter Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501	E/F Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1986.	27.00	28.50	28.50	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1986.
52-001	Railway Carloadings, M., Bil.	83.00	100.00	116.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-003	Railway Operating Statistics, M., Bil.	105.00	126.00	147.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216	Rail In Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-003	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, M., Bil.	71.00	85.00	99.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, M., Bil.
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	36.00	43.00	50.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	17.00	20.00	24.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	41.00	49.00	57.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.

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

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

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

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