



Service Bulletin

Bulletin de service

Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

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

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

Vol. 25, No. 4

Vol. 25, N° 4

HIGHLIGHTS

- o Passengers carried and passenger-kilometres flown by Canadian Level I air carriers on international scheduled operations continued to grow in the first month of 1993. After the number of passengers carried in this market grew by 6% in 1992, they increased by 8% in January, 1993.
 Available on CANSIM: Matrix 385
- o Preliminary third 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 less than 1% while Montréal-New York showed a decrease of 3% from the third quarter 1991.
- o Preliminary data reported by Level I air carriers indicated that 66% of passengers carried on domestic scheduled services during the first half of 1992 travelled on discount fares, up from 63% in 1991.
- o In 1991, the estimated number of international scheduled air passengers totalled nearly 14 million, down more than 6% compared to a year earlier.

Recent Release

- o **Air Carrier Operations in Canada, January-March 1992**
 (Catalogue No. 51-002)

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in April 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.

FAITS SAILLANTS

- o Le nombre de passagers transportés et de passagers-kilomètres réalisés par les transporteurs canadiens de niveau I sur des vols réguliers internationaux a poursuivi sa croissance au premier mois de 1993. Après que le nombre de passagers transportés dans ce marché se soit accru de 6% en 1992, il a augmenté de 8% en janvier 1993.
 Disponible sur CANSIM: Matrice 385
- o Les données provisoires du troisième trimestre de 1992 indiquent 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 inférieures à 1% alors que le trajet Montréal-New York a subi une baisse de 3% par rapport au troisième trimestre de 1991.
- o Selon les données provisoires fournies par les transporteurs de niveau I, 66% des passagers voyageant sur des services intérieurs réguliers se sont prévalus de tarifs réduits au cours des deux premiers trimestres de 1992, comparativement à 63% en 1991.
- o En 1991, le nombre estimatif de passagers des vols internationaux réguliers s'établissait à près de 14 millions, soit une baisse de plus de 6% par rapport à l'année précédente.

Mise en circulation récente

- o **Opérations des transporteurs aériens au Canada, janvier-mars 1992** (n° 51-002 au catalogue)

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, avril 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.

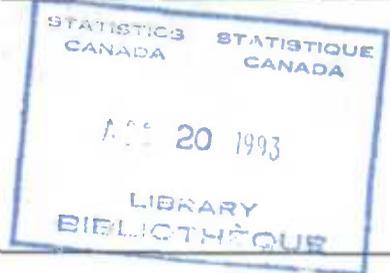


TABLE 1.

Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level I,
January 1993, (Preliminary Data)

TABEAU 1.

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

OPERATIONAL STATISTICS	January	Change	Year-to-Date	Change	STATISTIQUES D'EXPLOITATION
	1993	January	1993	1993/1992	
	Janvier	1993/1992	Cumulatif	Variation	
	'000	%	'000	%	
Scheduled and Charter Services					Services réguliers et d'affrètement
Passengers - Scheduled					Passagers - Réguliers
- Domestic	1,012	2.5	1,012	2.5	- Intérieur
- International	506	8.1	506	8.1	- International
- Total	1,518	4.3	1,518	4.3	- Total
Passengers - Charter	213	6.5	213	6.5	Passagers - Affrètements
Passengers - Total	1,731	4.6	1,731	4.6	Passagers - Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Scheduled - Domestic	1 163 736	-7.6	1 163 736	-7.6	Réguliers - Intérieur
- International	1 835 664	7.1	1 835 664	7.1	- International
- Total	2 999 400	0.9	2 999 400	0.9	- Total
Passenger-kilometres -					Passagers-kilomètres -
Charter	503 355	9.4	503 355	9.4	Affrètements
Passenger-kilometres - Total	3 502 755	2.0	3 502 755	2.0	Passagers-kilomètres - Total
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	4 971 420	2.7	4 971 420	2.7	- Réguliers
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Charter	638 542	13.7	638 542	13.7	- Affrètements
Available seat-kilometres -					Sièges-kilomètres disponibles
Total	5 609 963	3.9	5 609 963	3.9	- Total
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Scheduled %	60.3	...	60.3	...	Réguliers %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Charter %	78.8	...	78.8	...	Affrètements %
Passenger Load Factor -					Coefficient de remplissage -
Total %	62.4	...	62.4	...	Total %
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Scheduled	97 714	11.2	97 714	11.2	Réguliers
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Charter	560	1.9	560	1.9	Affrètements
Goods tonne-kilometres -					Tonnes-kilomètres de marchandises -
Total	98 275	11.2	98 275	11.2	Total
Hours Flown	63	-3.1	63	-3.1	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	247 714	-2.0	247 714	-2.0	Consommation de carburant à turbomoteurs - litres

Available on CANSIM: Matrix 385

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

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

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

Passengers carried and passenger-kilometres flown by Canadian Level I air carriers on international scheduled operations continued to grow in the first month of 1993. After the number of passengers carried in this market grew by 6.4% in 1992, they increased by 8.1% in January, 1993.

Le nombre de passagers transportés et de passagers-kilomètres réalisés par les transporteurs canadiens de niveau I sur des vols réguliers internationaux a poursuivi sa croissance au premier mois de 1993. Après que le nombre de passagers transportés dans ce marché se soit accru de 6,4% en 1992, il a augmenté de 8,1% en janvier 1993.

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

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

TABLE 2.

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

Rank	Airports - Transport Canada Towers	November 1992	Change November 1992/1991 Variation Novembre
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Novembre	
			%
1	Lester B. Pearson Int'l ONT	25,711	1.1
2	Vancouver Int'l BC-CB	21,488	3.9
3	Montréal/Dorval QUE-QC	16,522	5.1
4	Calgary Int'l ALTA-ALB	15,989	-7.2
5	St. Hubert QUE-QC	13,004	-28.7
6	Ottawa Int'l ONT	12,137	-4.2
7	Abbotsford BC-CB	12,018	1.7
8	Boundary Bay BC-CB	11,937	-16.3
9	Victoria Int'l BC-CB	11,615	-10.0
10	Springbank ALTA-ALB	10,685	-10.6
11	Thunder Bay ONT	10,448	-3.5
12	Québec QUE-QC	10,360	-6.5
13	Winnipeg MAN	9,824	-12.1
14	Halifax Int'l NS-NÉ	8,864	-1.0
15	Edmonton Municipal ALTA-ALB	8,523	-11.6
16	Toronto/Buttonville ONT	7,459	-25.6
17	Hamilton City ONT	6,749	3.8
18	Sault Ste. Marie ONT	6,629	-13.8
19	Saskatoon SASK	6,559	-15.1
20	Oshawa ONT	6,497	0.6
21	Toronto Island ONT	6,234	-18.1
22	St. John's Nfld-TM	6,024	0.7
23	Pitt Meadows BC-CB	6,023	12.2
24	London ONT	5,903	-11.0
25	St. Honoré QUE-QC	5,781	-36.0
	Total - Above airports/Aéroports ci-dessus	262,983	-7.9
	Total - Transport Canada Towers (56)/	369,218	-8.9
	Total - Tours de Transports Canada (56)		

TABEAU 2.

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

Rank	Airports - Transport Canada Towers	November 1992	Change November 1992/1991 Variation Novembre	Year-to- date 1992 Cumulatif	Change Year-to-date 1992/1991 Variation cumulative
Rang	Aéroports - Tours de Transports Canada	Novembre			
			%		%
1	Lester B. Pearson Int'l ONT	25,711	1.1	302,988	2.0
2	Vancouver Int'l BC-CB	21,488	3.9	268,914	0.6
3	Montréal/Dorval QUE-QC	16,522	5.1	182,252	-0.3
4	Calgary Int'l ALTA-ALB	15,989	-7.2	190,054	-1.4
5	St. Hubert QUE-QC	13,004	-28.7	172,299	-14.1
6	Ottawa Int'l ONT	12,137	-4.2	146,166	-4.6
7	Abbotsford BC-CB	12,018	1.7	162,841	-1.3
8	Boundary Bay BC-CB	11,937	-16.3	199,208	-9.9
9	Victoria Int'l BC-CB	11,615	-10.0	176,245	-0.3
10	Springbank ALTA-ALB	10,685	-10.6	114,751	-14.6
11	Thunder Bay ONT	10,448	-3.5	107,313	5.2
12	Québec QUE-QC	10,360	-6.5	116,468	-12.4
13	Winnipeg MAN	9,824	-12.1	129,959	-0.2
14	Halifax Int'l NS-NÉ	8,864	-1.0	104,730	0.2
15	Edmonton Municipal ALTA-ALB	8,523	-11.6	111,161	-4.0
16	Toronto/Buttonville ONT	7,459	-25.6	134,890	-13.3
17	Hamilton City ONT	6,749	3.8	96,222	-11.9
18	Sault Ste. Marie ONT	6,629	-13.8	75,794	21.9
19	Saskatoon SASK	6,559	-15.1	90,693	0.9
20	Oshawa ONT	6,497	0.6	78,067	1.1
21	Toronto Island ONT	6,234	-18.1	96,533	-16.8
22	St. John's Nfld-TM	6,024	0.7	60,030	-5.8
23	Pitt Meadows BC-CB	6,023	12.2	92,429	-13.5
24	London ONT	5,903	-11.0	97,764	-5.0
25	St. Honoré QUE-QC	5,781	-36.0	93,839	2.1
	Total - Above airports/Aéroports ci-dessus	262,983	-7.9	3,401,610	-4.2
	Total - Transport Canada Towers (56)/	369,218	-8.9	4,953,784	-4.8
	Total - Tours de Transports Canada (56)				

In November 1992, total movements at the 56 Transport Canada towered airports decreased by 8.9% from November 1991. Itinerant movements decreased by 4.1% to 242,454 while local movements decreased by 16.8% to 126,764 compared to the same month in 1991.

In the first eleven months of 1992, total movements at all Transport Canada towered airports decreased by 4.8% over the same period in 1991. Itinerant movements decreased by 2.1% to 3,196,584 while local movements decreased by 9.5% to 1,757,200.

The largest percentage increase in November was 24.8% at St. Jean, Que. The largest decrease was 42.1% at Baie Comeau, Que.

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

Au cours du mois de novembre 1992, les 56 aéroports avec un tour de contrôle de Transports Canada ont enregistré une baisse de 8,9% par rapport au mois de novembre 1991. Les mouvements itinérants se sont chiffrés à 242,454, soit une diminution de 4,1% par rapport au mois de novembre 1991, alors que les mouvements locaux ont diminué de 16,8% pour atteindre 126,764.

Au cours des onze premiers mois de 1992, les mouvements totaux aux aéroports dotés d'une tour de contrôle de Transports Canada ont diminué de 4,8% par rapport à la même période en 1991. Le nombre de mouvements itinérants a totalisé 3,196,584, soit une diminution de 2,1% et le nombre de mouvements locaux a diminué de 9,5% pour s'établir à 1,757,200.

En novembre, l'augmentation en pourcentage la plus importante a été enregistrée à St. Jean, Qué., soit 24,8%. La plus forte diminution a été enregistrée à Baie Comeau, Qué., soit 42,1%.

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

TABLE 3.

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

TABLEAU 3.

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers
aériens sur vols réguliers, trafic transfrontalier -
Troisième trimestre 1992 (données provisoires)

Rank	City-Pair	Third Quarter 1991	Third Quarter 1992	Jan-Sept 1991	Jan-Sept 1992	Change Jan-Sept 1992/1991 Variation Jan-sept
Rang	Paire de villes	Troisième trimestre	Troisième trimestre	Jan-sept	Jan-sept	
				No.-Nbre		%
1	Toronto - New York	206,690	208,190	540,240	563,070	4.2
2	Montréal - New York	85,980	83,380	247,120	235,150	-4.8
3	Toronto - Chicago	80,950	81,290	224,610	227,650	1.4
4	Toronto - Los Angeles	71,120	71,820	176,070	212,960	21.0
5	Toronto - Boston	63,630	60,010	174,100	173,430	-0.4
6	Vancouver - Los Angeles	67,070	59,340	168,330	158,130	-6.1
7	Toronto - San Francisco	58,030	57,130	139,130	141,050	1.4
8	Vancouver - San Francisco	53,110	48,490	130,070	122,800	-5.6
9	Toronto - Miami	55,840	45,660	167,610	158,650	-5.3
10	Montréal - Miami	32,700	33,950	122,130	122,720	0.5
11	Calgary - Los Angeles	30,550	33,300	86,450	99,500	15.1
12	Vancouver - Seattle/Tacoma	30,790	32,390	67,200	68,520	2.0
13	Toronto - Tampa/St. Petersburg	31,380	31,660	136,370	150,230	10.2
14	Montréal - Los Angeles	29,330	30,450	65,950	72,010	9.2
15	Toronto - Philadelphia	24,760	27,300	65,960	73,830	11.9
16	Montréal - Chicago	28,670	26,780	72,900	71,330	-2.2
17	Montréal - Boston	26,200	25,920	71,070	66,180	-6.9
18	Toronto - Dallas/Ft. Worth	22,840	20,920	62,400	61,650	-1.2
19	Montréal - San Francisco	19,420	20,890	41,870	45,430	8.5
20	Toronto - Atlanta	18,920	20,240	46,670	57,050	22.2
21	Halifax - Boston	21,880	19,870	48,520	44,860	-7.5
22	Toronto - Washington/Baltimore	18,300	19,740	59,880	56,200	-6.1
23	Vancouver - New York	20,550	19,660	49,310	43,210	-12.4
24	Calgary - San Francisco	19,810	19,010	45,430	46,540	2.4
25	Montréal - Washington/Baltimore	14,610	18,000	39,080	42,740	9.4
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,133,130	1,115,390	3,048,470	3,114,890	2.2
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		2,245,910	2,314,280	6,220,690	6,562,730	5.5

Preliminary third 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 slight increases of 0.7% and 0.4% respectively, while Montréal-New York showed a decrease of 3.0% from the third quarter 1991.

During the first nine months of 1992, the number of passengers travelling on scheduled services between Canada and the United States totalled 6.6 million, up 5.5% compared to the same period last year. For the top 25 city-pairs, a smaller increase was recorded (2.2%). Of these top 25 city-pairs, eleven reported decreases varying from 0.4% for Toronto-Boston to 12.4% for Vancouver-New York.

The year-to-date change recorded for Toronto-Los Angeles (21.0%) was a result of the new service offered by Alaska Airlines which entered this market in October 1991. However, Alaska Airlines stopped this service in July 1992 and the number of passengers between these cities reached in the third quarter 1992 returned to its third quarter 1991 level.

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

Les données provisoires du troisième trimestre de 1992 indiquent 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 de légères hausses de 0,7% et 0,4% respectivement, alors que le trajet Montréal-New York a subi une baisse de 3,0% par rapport au troisième trimestre de 1991.

Au cours des neuf premiers mois de 1992, le nombre de passagers voyageant sur vols réguliers entre le Canada et les États-Unis s'est chiffré à 6.6 millions, une hausse de 5,5% par rapport à la même période de l'année précédente. Pour les 25 premières de villes, une hausse plus faible a été enregistrée, soit 2,2%. Parmi ces 25 principales paires de villes, onze ont rapporté des baisses allant de 0,4% pour Toronto-Boston à 12,4% pour Vancouver-New York.

La variation cumulative enregistrée à Toronto-Los Angeles (21,0%) est attribuable à l'arrivée de Alaska Airlines sur ce marché en octobre 1991. Cependant, en juillet 1992, Alaska Airlines a abandonné ce service et le nombre de passagers atteint au troisième trimestre de 1992 entre ces deux villes est revenu à son niveau du même trimestre de l'année précédente.

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

TABLE 4.1

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

TABLEAU 4.1

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

Sector	Passengers		Fare Type Group - Groupe tarifaire						Secteur
	Passengers		Full Fare		Discounted Fare		Other		
	1992	Change 1992/1991 Variation	Plein tarif		Tarif réduit		Autre		
	No. - Nbre ('000)	%	1991	1992	1991	1992	1991	1992	
					%				
Domestic									Intérieur
First quarter	3,091.3	-3.0	34.1	31.4	62.2	64.1	3.7	4.4	Premier trimestre
Second quarter	3,852.0	9.3	32.5	27.1	63.8	68.2	3.7	4.8	Deuxième trimestre
Year-to-date	6,943.3	3.5	33.3	29.0	63.1	66.4	3.7	4.6	Année à ce jour
Southern services									Services secteur sud
First quarter	2,924.1	-2.7	32.7	30.3	63.4	65.1	3.8	4.6	Premier trimestre
Second quarter	3,662.6	9.9	31.1	26.0	65.1	69.0	3.8	5.0	Deuxième trimestre
Year-to-date	6,586.7	3.9	31.9	27.9	64.3	67.2	3.8	4.8	Année à ce jour
Short-haul									Court-courrier
First quarter	1,562.6	0.9	35.9	33.8	60.9	62.0	3.2	4.2	Premier trimestre
Second quarter	1,772.4	5.7	37.2	32.1	59.5	64.0	3.3	3.9*	Deuxième trimestre
Year-to-date	3,335.0	3.4	36.5	32.9	60.3	63.1	3.2	4.1	Année à ce jour
Long-haul									Long-courrier
First quarter	1,361.5	-6.6	29.5	26.4	66.0	68.6	4.5	5.0	Premier trimestre
Second quarter	1,890.2	14.9	24.8	20.4	70.8	73.7	4.4	6.0	Deuxième trimestre
Year-to-date	3,251.7	4.8	27.0	22.9	68.5	71.5	4.4	5.6	Année à ce jour
Northern Services									Services secteur nord
First quarter	167.2	-7.3	57.0	51.0	42.0	47.6	1.0*	1.4	Premier trimestre
Second quarter	189.4	-2.3	57.5	47.1	41.5	52.0	0.9	0.9	Deuxième trimestre
Year-to-date	356.6	-4.7	57.3	48.9	41.8	50.0	0.9	1.1	Année à ce jour

. 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. Revised figures are indicated by "r".

. 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. Les chiffres révisés sont notés à l'aide du signe conventionnel "r".

TABLE 4.2

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

TABLEAU 4.2

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

Sector	Passenger-kilometres		Fare Type Group - Groupe tarifaire						Secteur
	Passagers-kilomètres		Full Fare		Discounted Fare		Other		
			Plein tarif		Tarif réduit		Autre		
	1992	Change 1992/1991 Variation	1991	1992	1991	1992	1991	1992	
	No. - Nbre ('000 000)	%							
Domestic									Intérieur
First quarter	3 636.4	-3.8	30.6	27.5	65.4	67.7	4.0	4.8	Premier trimestre
Second quarter	4 941.3	15.3	26.4	21.8	69.6	72.6	4.0	5.6	Deuxième trimestre
Year-to-date	8 577.7	6.3	28.4	24.2	67.6	70.5	4.0	5.3	Année à ce jour
Southern services									Services secteur sud
First quarter	3 496.4	-3.9	29.7	26.7	66.2	68.3	4.1	5.0	Premier trimestre
Second quarter	4 775.4	15.7	25.3	21.1	70.5	73.2	4.2	5.7	Deuxième trimestre
Year-to-date	8 271.8	6.6	27.4	23.5	68.5	71.1	4.1	5.4	Année à ce jour
Short-haul									Court-courrier
First quarter	677.5	2.4	33.7	31.9	63.1	64.0	3.2	4.1	Premier trimestre
Second quarter	779.9	7.1	35.0	29.9	61.8	66.1	3.2	4.0*	Deuxième trimestre
Year-to-date	1 457.4	4.8	34.3	30.8	62.5	65.1	3.2	4.1	Année à ce jour
Long-haul									Long-courrier
First quarter	2 818.9	-5.3	28.7	25.5	66.9	69.3	4.3	5.2	Premier trimestre
Second quarter	3 995.6	17.6	23.2	19.4	72.4	74.5	4.4	6.1	Deuxième trimestre
Year-to-date	6 814.5	6.9	25.9	21.9	69.8	72.4	4.3	5.7	Année à ce jour
Northern Services									Services secteur nord
First quarter	140.0	-2.2	52.9	47.4	46.1	51.4	1.0*	1.2	Premier trimestre
Second quarter	165.9	2.9	53.8	42.8	45.3	56.4	1.0	0.8	Deuxième trimestre
Year-to-Date	305.9	0.5	53.4	44.9	45.7	54.1	1.0	1.0	Année à ce jour

. 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. Revised figures are indicated by "r".

. 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. Les chiffres révisés sont notés à l'aide du signe conventionnel "r".

Discount Fare Utilization

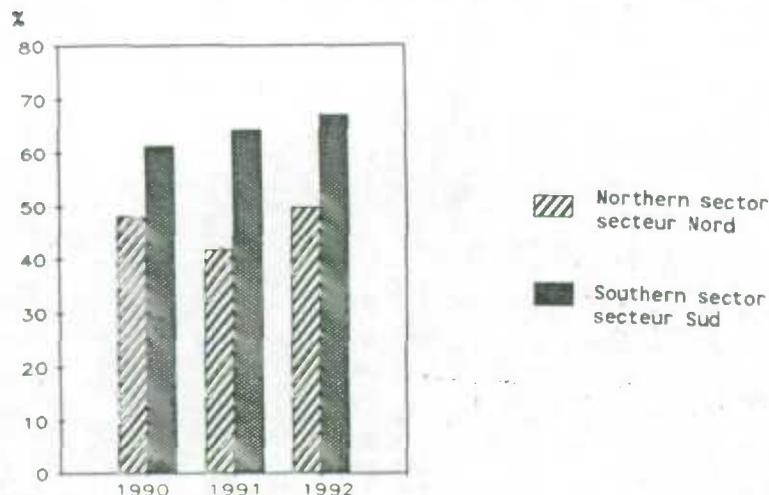
Preliminary estimates (see Table 3.1) indicated that 66.4% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers (AirBC, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Time Air) travelled on some form of discount ticket during the first two quarters of 1992. This level represented an increase of 3.3 percentage points compared to the same period a year earlier and an increase of 5.7 percentage points compared to the same period in 1990. In terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel was 70.5%, up from 67.6% in 1991 (see Table 3.2).

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

Figure 4.1

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

Passengers
Passagers



In the southern sector, 67.2% of passenger traffic (representing 71.1% of passenger-kilometres) was carried on discount fares during the first two quarters of 1992. In 1991, the corresponding figures were 64.3% for passengers and 68.5% for passenger-kilometres. In contrast, for northern services, discount passengers amounted to 50.0% of the traffic during the first two quarters of 1992, up from 41.8% in 1991. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for northern services increased by 8.4 percentage points (45.7% to 54.1%) during this period.

It should be noted that the deregulated southern sector accounted for more than 95% of all passengers and 96% of the discount air travel. In terms of passenger-kilometres, these percentages reached approximately 96% and 97%, respectively.

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicated a greater carriage of discount passengers on the long-haul services (distances of 800 kilometres or more). This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare

Utilisation des tarifs réduits

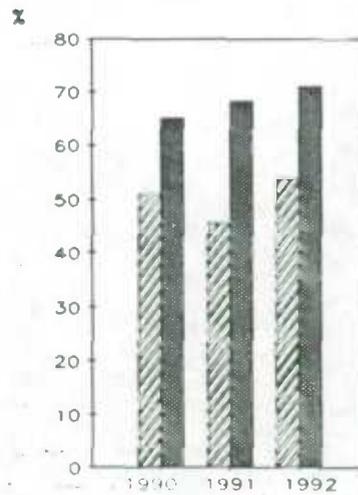
Selon les estimations provisoires (voir tableau 3.1), 66,4% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I (AirBC, Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Time Air) ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs au cours des deux premiers trimestres de 1992. Ce niveau représente une hausse de 3,3 points de pourcentage par rapport à la même période de l'année précédente et une hausse de 5,7 points de pourcentage par rapport à la même période en 1990. En termes de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a augmenté pour passer de 67,6% en 1991 à 70,5% en 1992 (voir tableau 3.2).

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

Figure 4.1

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

Passenger-kilometres
Passagers-kilomètres



Dans le secteur sud, 67,2% du trafic de passagers (représentant 71,1% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits au cours des deux premiers trimestres de 1992, comparativement à 64,3% et 68,5% respectivement en 1991. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 50,0% du trafic au cours des deux premiers trimestres de 1992, une hausse par rapport à 41,8% en 1991. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur nord a augmenté de 8,4 points de pourcentage (de 45,7% à 54,1%) au cours de la même période.

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

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

utilization. During the first two quarters of 1992, discount carriage on long-haul services represented 71.5% of passenger volume and 72.4% of passenger-kilometres; this compared with 63.1% and 65.1%, respectively for short-haul services (see Figure 3.2).

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 1992, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 71,5% du volume de passagers et 72,4% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 63,1% et 65,1% (voir figure 3.2).

Figure 4.2

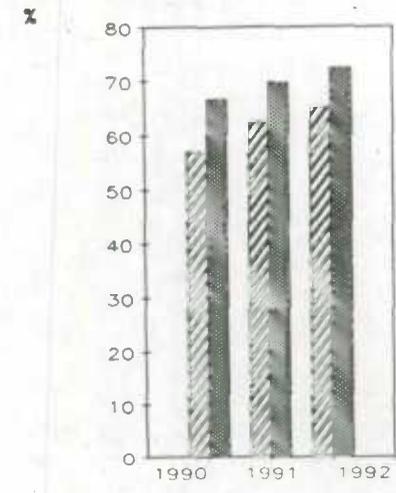
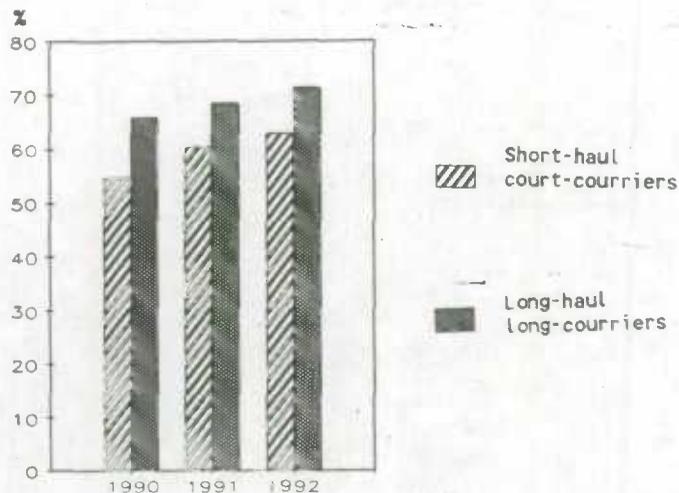
Figure 4.2

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

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

Passengers
Passagers

Passenger-kilometres
Passagers-kilomètres



Average Fares

Tarifs moyens

In the second quarter of 1992 the average of all domestic air fares was \$172, down 9.3% from the average of \$190 one year ago. Figure 3.3 shows that average fares in most categories continued the downward trend they have followed since the third or fourth quarter of 1990. The exception is northern (regulated) discount fares, which have risen for two consecutive quarters: however, these fares remain 2.1% below the level of the second quarter of 1991.

Au cours du deuxième trimestre de 1992, la moyenne de tous les types de tarifs intérieurs s'établissait à \$172, soit une baisse de 9,3% par rapport à la moyenne de \$190 enregistrée une année plus tôt. La figure 3.3 montre que les tarifs moyens dans la plupart des secteurs ont suivi une tendance à la baisse débutée depuis le troisième à le quatrième trimestre de 1990. Les tarifs réduits du secteur nord (réglementé) ont fait l'exception en augmentant au cours de deux trimestres consécutifs. Cependant, ces tarifs sont restés 2,1% au-dessous du niveau atteint lors du deuxième trimestre de 1991.

Figure 4.3

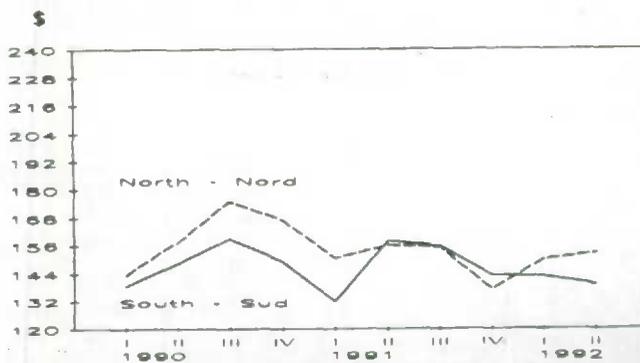
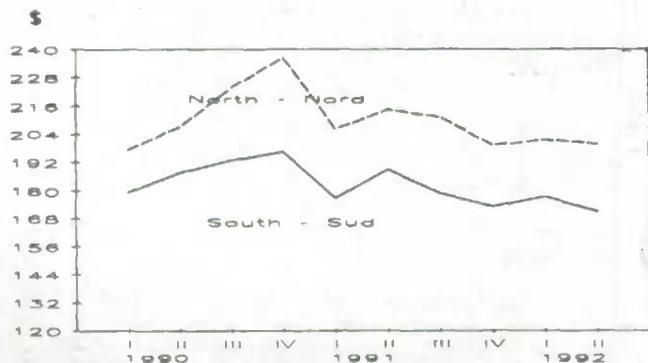
Figure 4.3

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

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

All Fares
Tous les tarifs

Discount Fares
Tarifs réduits



The decrease in the average of all domestic air fares from last year in the second quarter was especially pronounced for southern (deregulated) discount fares, which dropped 11.9%, from \$158 in 1991 to \$139 in 1992. In the northern (regulated) zone, discount fares in the second quarter were only 2.1% below the level of 1991. However, a sharp rise in the proportion of discount travel in the North led to a 6.7% decrease in the average of all fares in this sector.

La baisse dans la moyenne de tous les types de tarifs intérieurs par rapport au deuxième trimestre de l'année précédente était particulièrement prononcée pour les tarifs réduits du secteur sud (déréglementé), lesquels ont diminué de 11,9%, de \$158 en 1991 à \$139 en 1992. Dans la zone du nord (réglementée), les tarifs réduits pour le deuxième trimestre étaient seulement 2,1% inférieurs au niveau de 1991. Néanmoins, une forte augmentation de la proportion des passagers voyageant à prix réduit dans le Nord a occasionné une baisse de 6,7% dans la moyenne de l'ensemble des tarifs dans ce secteur.

Notes

- o The estimates shown are derived from sample flight coupons collected as part of the Fare Basis Survey. The estimates relate to the domestic operations (including domestic portions of international flights) of Level I air carriers.
- o Fare codes reported by these carriers have been grouped by general fare type. Three fare types are presented in the tables:
 - . FULL FARE comprises first class, business class and full fare regular economy.
 - . DISCOUNTED FARE includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group, etc.
 - . OTHER represents industry and agency discount fares, military, as well as unknown fare codes.
- o Domestic traffic, as measured by coupon origin and destination, is divided into two sectors: southern and northern. The southern sector comprises city-pairs within the "deregulated" zone as defined in the "New Canadian Air Policy" (1984). Northern sector refers to traffic within the region designated as "regulated" zone and between points in the "regulated" and "deregulated" zones. Due to an amendment to the definition of the North, traffic to/from The Pas and Flin Flon, Manitoba has been included in the northern sector since 1985.
- o The average fare is obtained by dividing the carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

Additional information on fare basis statistics will be included in the quarterly publication **Air Carrier Operations in Canada**, Catalogue No. 51-002. The second quarter 1992 issue of this publication is scheduled for release in May 1993. For further information, please contact B. Snider (819-997-1989).

Notes

- o Les estimations proviennent d'un échantillon de coupons de vols recueillis par l'Enquête sur la base tarifaire des transporteurs aériens et portent sur les services intérieurs (y compris les tronçons intérieurs des vols internationaux) des transporteurs aériens de niveau I.
- o Les codes tarifaires déclarés par ces transporteurs ont été combinés par catégorie générale. Trois groupes tarifaires sont présentés dans les tableaux.
 - . PLEIN TARIF comprend les tarifs de première classe, de la classe affaires et les pleins tarifs de classe économique.
 - . TARIF RÉDUIT comprend les divers tarifs à rabais tels que les tarifs noliprix, le tarif de soldes de places, le tarif excursion payable à l'avance, le tarif de groupe, etc.
 - . AUTRE comprend les tarifs utilisés par le personnel des compagnies aériennes, les agents de voyages, le personnel militaire, ainsi que les codes tarifaires non-identifiables.
- o Le trafic du secteur intérieur, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol, est désagrégé entre les secteurs sud et nord. Le secteur sud comprend les paires de villes à l'intérieur de la "zone libéralisée" telle que définie dans la "Nouvelle politique aérienne du Canada" (1984). Le secteur nord se réfère aux services à l'intérieur de la région désignée comme "zone réglementée" ainsi que ceux entre la "zone réglementée" et la "zone libéralisée". Due à une modification à la définition du Nord, le trafic de/vers The Pas et Flin Flon au Manitoba est inclus dans le secteur nord depuis 1985.
- o Le tarif moyen est obtenu en divisant les recettes des transporteurs de niveau I par le volume de passagers, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol.

Des renseignements additionnels sur les statistiques sur la base tarifaire seront inclus dans la publication trimestrielle **Opérations des transporteurs aériens au Canada**, n° 51-002 au catalogue. L'édition du deuxième trimestre 1992 de cette publication devrait paraître en mai 1993. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec L. Di Piéto (819-997-6176).

TABLE 5.1

Estimated Number of International Scheduled Air Passengers,
by World Area, 1991 (Preliminary Data)

World Area	1990	1991	Change 1991/1990 Variation	Région du monde
	'000	'000	%	
Africa (1)	185.6	203.9	9.9	Afrique (1)
Asia (2)	1,320.5	1,418.8	7.4	Asie (2)
Europe (3)	3,019.5	2,832.0	-6.2	Europe (3)
Pacific (4)	190.2	156.2	-17.9	Pacifique (4)
South (5)	998.0	910.4	-8.8	Sud (5)
United States (6)	9,090.7	8,340.1	-8.3	États-Unis (6)
Total	14,804.5	13,861.4	-6.4	Total

- (1) Africa (including that part of Egypt located in Asia and the Canary Islands).
- (2) Asia (including that part of Turkey located in Europe, as well as the Philippines and other islands adjacent thereto).
- (3) Europe (including Iceland, Greenland and the Azores).
- (4) Pacific (composed of Australia, New Zealand, Melanesia and Polynesia, except islands in the Pacific Ocean under United States administration).
- (5) South (composed of Bermuda, the Bahamas, the Caribbean Islands - except Puerto Rico - Mexico, Central America and South America).
- (6) United States (all areas under its sovereignty, jurisdiction or trusteeship).

TABLEAU 5.1

Nombre estimatif de passagers aériens des vols
internationaux réguliers, selon la région du monde, 1991
(données provisoires)

- (1) Afrique (incluant la partie de l'Égypte située en Asie et les Iles Canaries).
- (2) Asie (incluant la partie de la Turquie située en Europe, ainsi que les Philippines et les autres îles environnantes).
- (3) Europe (incluant l'Islande, le Groenland et les Açores).
- (4) Pacifique (comprend l'Australie, la Nouvelle-Zélande, la Mélanésie et la Polynésie, sauf les îles de l'Océan Pacifique sous la juridiction des États-Unis).
- (5) 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).

In 1991, the estimated number of passengers that travelled between Canada and a foreign country on a scheduled flight totalled 13.9 million, down 6.4% compared to a year earlier.

As shown in Table 5.1, four of the six regions (i.e. Europe, Pacific, South and United States) exhibited a decrease in their passenger volumes from/to Canada. The largest decrease originated from the transborder market (Canada-United States), with the absolute number of passengers declining by approximately 751,000 (-8.3%). Another market that experienced a noticeable decline in terms of absolute number of passengers was Canada-Europe, with a decrease of 187,500 passengers (-6.2%) in 1991 compared to 1990. The Canada-Asia market demonstrated the largest absolute growth, with an increase of 98,300 passengers.

The fluctuations in the scheduled international traffic were due both to internal and external conditions such as: the Persian Gulf crisis and the associated threat of terrorist attacks; the recessionary pressures in North America; the expanding economies in many countries of southeast Asia; the introduction of international scheduled services from/to Canada by Air India, Air Liberté and Jes Air during the second quarter of 1991; the introduction of Singapore Airlines' new transatlantic service to Toronto with stops in Vienna and Amsterdam during the second quarter of 1991; the suspension of operations from/to Canada by Lan Chile during the first quarter of 1991 and by Finnair and Scandinavian Airlines System (SAS) during the fourth quarter

En 1991, le nombre estimatif de passagers qui ont voyagé entre le Canada et un pays étranger sur un vol régulier s'établissait à 13.9 millions, soit une baisse de 6,4% par rapport à l'année précédente.

Tel qu'indiqué au tableau 5.1, le volume de passagers en provenance ou à destination du Canada a diminué dans quatre des six régions (c.-à-d. Europe, Pacifique, Sud et États-Unis). C'est le marché transfrontalier (Canada-États-Unis) qui a affiché la plus forte baisse, alors que le nombre absolu de passagers a diminué d'environ 751,000 (-8,3%). Un autre marché qui a enregistré un important repli en termes du nombre absolu de passagers a été le marché Canada-Europe, qui a connu une baisse de 187,500 passagers (-6,2%) en 1991 comparativement à 1990. Le marché Canada-Asie a enregistré la plus forte croissance absolue, avec une hausse de 98,300 passagers.

Les fluctuations dans le trafic international régulier s'expliquent à la fois par divers facteurs internes et externes tels que: la crise du Golfe Persique et la menace associée aux attaques terroristes; les pressions de la récession en Amérique du Nord; les économies en expansion dans plusieurs pays du Sud-est asiatique; l'inauguration de services internationaux réguliers en provenance ou à destination du Canada par Air India, Air Liberté et Jes Air au cours du deuxième trimestre de 1991; l'inauguration du nouveau service transatlantique de Singapore Airlines à Toronto avec des arrêts à Vienne et Amsterdam au cours du deuxième trimestre de 1991; l'arrêt des opérations en provenance ou à destination du Canada par Lan Chile au cours

of 1991; Qantas and Air New Zealand both discontinued operations of their aircraft to Canada during the first quarter of 1991, as a result of commercial agreements with Canadian Airlines International Ltd. (CAIL); the signing of new international marketing agreements between Air Canada, CAIL and foreign airlines. For example, Air Canada started to operate joint services with Sabena Belgian World Airlines between Toronto and Brussels and with Royal Jordanian between Toronto and Amman, while CAIL initiated joint services with Mandarin Airlines between Vancouver and Taipei and with Varig Brazilian Airlines between Toronto and Sao Paulo/Rio de Janeiro.

du premier trimestre de 1991 et par Finnair et Scandinavian Airlines System (SAS) au cours du quatrième trimestre de 1991; Qantas et Air New Zealand ont tous deux interrompu leurs services au Canada au cours du premier trimestre de 1991, résultat direct d'un accord commercial avec les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI); la signature de nouveaux accords de commercialisation internationaux entre Air Canada, LACI et des compagnies aériennes étrangères. Par exemple, Air Canada a commencé à exploiter des services conjoints avec Sabena Belgian World Airlines entre Toronto et Bruxelles et avec Royal Jordanian entre Toronto et Amman, alors que LACI a introduit des services conjoints avec Mandarin Airlines entre Vancouver et Taipei et avec Varig Brazilian Airlines entre Toronto et Sao Paulo/Rio de Janeiro.

As illustrated in Figure 5.1, in 1991, Canada's prime international market has been the United States with 60.2% of all international scheduled passengers. Europe was the second largest international market with 20.4% of international traffic, while Asia accounted for 10.2% and the South for 6.6%. The remaining sector market shares were small: Africa and the Pacific region hovered around the 1% mark.

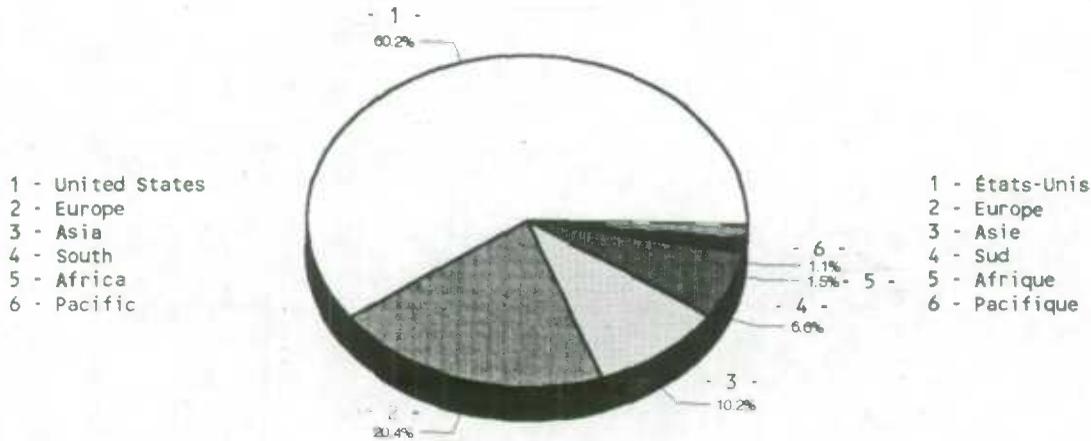
Comme l'indique la figure 5.1, en 1991, le principal marché international du Canada a été les États-Unis, avec 60,2% de tous les passagers des vols internationaux réguliers. L'Europe occupait le deuxième rang des marchés internationaux, avec 20,4% du trafic international, tandis que l'Asie représentait 10,2% et le marché du Sud 6,6%. Les autres parts de ce trafic étaient assez minimes: l'Afrique et le Pacifique oscillaient autour de 1%.

Figure 5.1

Figure 5.1

International Scheduled Passenger Origin and Destination, by World Area, 1991

Origine et destination des passagers des vols internationaux réguliers, selon la région de monde, 1991



There have been some volume changes in overall international travel since 1980 (see Figure 5.2). In 1980, 11.3 million passengers flew between Canada and foreign destinations. This declined over the next three years, but increased again in 1984. From 1984 to 1990, there was an increasing trend with a peak occurring in 1990. In 1991, this trend was reversed, but the international scheduled traffic exceeded nevertheless the traffic level reached in 1989. Figure 5.3 shows that through the years, the international distribution of passengers experienced some fluctuations. Between 1980 and 1991, the market share for these passengers decreased from 67.6% to 60.2% for the United States, while it rose from 17.9% to 20.4% for Europe and from 3.7% to 10.2% for Asia. For the other regions, the share declined slightly, with a loss of 1.6 percentage points.

On a pu noter certains changements dans le volume du trafic international global depuis 1980 (voir figure 5.2). En 1980, 11,3 millions de passagers ont été transportés entre le Canada et des destinations étrangères. Ce chiffre a baissé au cours des trois années suivantes, mais il a augmenté à nouveau en 1984. De 1984 à 1990, on a constaté une tendance à la hausse, avec un niveau record atteint en 1990. En 1991, cette tendance était inversée, mais le trafic international régulier a néanmoins excédé le niveau de trafic atteint en 1989. La figure 5.3 montre qu'au cours des années, la répartition internationale des passagers a subi certaines variations. Entre 1980 et 1991, la part de marché pour ces passagers est passée de 67,6% à 60,2% pour les États-Unis, alors qu'elle a augmenté de 17,9% à 20,4% pour l'Europe et de 3,7% à 10,2% pour l'Asie. Pour les autres régions, la part s'est affaïssée légèrement, avec une perte de 1,6 point de pourcentage.

Figure 5.2

International Scheduled Passenger Origin and Destination, Estimates, 1980-1991

('000,000)

Passengers - Passagers

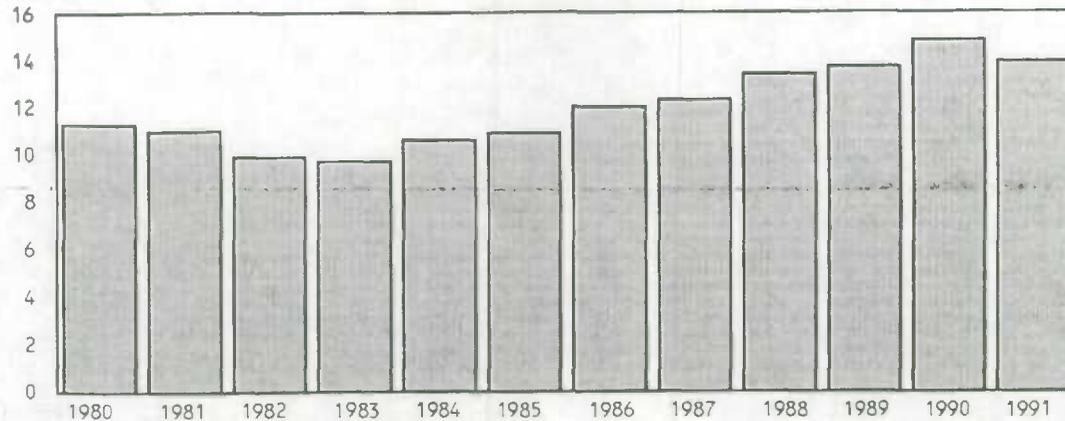


Figure 5.2

Origine et destination des passagers des vols internationaux réguliers, estimations, 1980-1991

Figure 5.3

International Scheduled Passenger Origin and Destination, Sector Market Share, 1980-1991

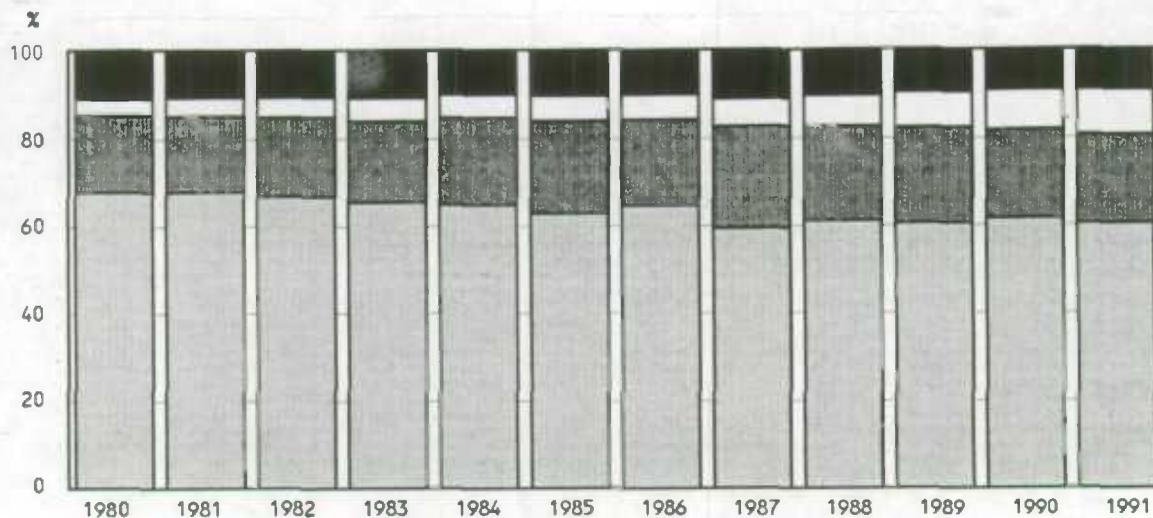


Figure 5.3

Origine et destination des passagers des vols internationaux réguliers, part de chaque secteur, 1980-1991

United States¹ - États-Unis¹ Europe Asia - Asie Others - Autres

Traffic on scheduled flights to international destinations far exceeds the number of passengers flying on charters. In 1991, the number of international scheduled passengers was 3.2 times larger than the 4.3 million international charter passengers. Figure 5.4 shows that from 1980 to 1991, the evolution of international scheduled traffic differed slightly from the evolution of international charter traffic. In 1980, the charter traffic was 22.6% of the scheduled traffic; by 1991, this proportion had increased to 31.3%.

Le trafic des vols internationaux réguliers dépasse largement le nombre de passagers voyageant sur les vols d'affrètement. En 1991, le nombre de passagers aériens empruntant des vols internationaux réguliers a été de 3,2 fois supérieur aux 4,3 millions de passagers des affrètements aériens internationaux. La figure 5.4 montre que de 1980 à 1991, l'évolution du trafic des vols internationaux réguliers a légèrement différé de celle du trafic des vols d'affrètement internationaux. En 1980, le trafic des vols affrétés se chiffrait à 22,6% de celui des vols réguliers; en 1991, cette proportion s'établissait à 31,3%.

⁽¹⁾ It should be noted that prior to 1984, the traffic of Puerto Rico was included in the Southern market in these data.

⁽¹⁾ Il convient de noter qu'avant 1984, le trafic à destination et en provenance de Porto Rico était inclus dans les données relatives au Sud.

Figure 5.4

International Scheduled Passengers Versus International Charter Passengers, 1980-1991

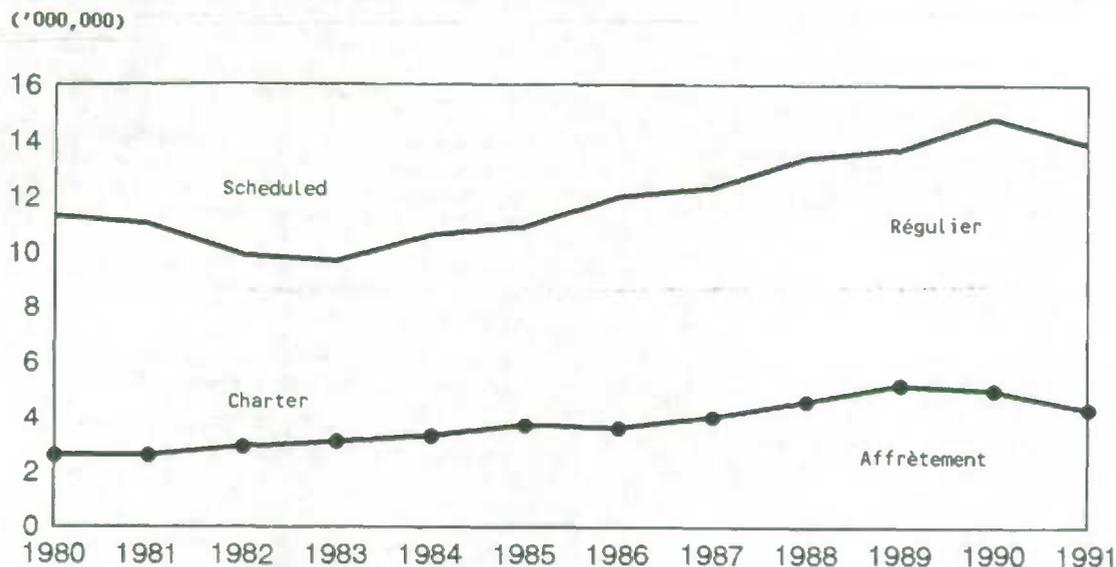


Figure 5.4

Passagers des vols internationaux réguliers versus passagers des vols d'affrètement internationaux, 1980-1991

Table 5.2 presents the distribution of the total international traffic, by world area, between the international scheduled passengers and the international charter passengers in 1991. The results showed that the proportion of passengers for scheduled services outweighed the proportion of passengers for charter services in five of the six regions. The South was the only region in 1991 for which the charter passenger traffic (61.1%) accounted for more than the scheduled passenger traffic (38.9%).

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 les passagers qui ont emprunté des vols d'affrètement internationaux en 1991. Les résultats ont montré que la proportion des passagers pour les services réguliers ont dépassé la proportion des passagers pour les services d'affrètement dans cinq des six régions. Le Sud était la seule région en 1991 pour laquelle le trafic de passagers des vols d'affrètement (61,1%) était supérieur au trafic de passagers des vols réguliers (38,9%).

Table 5.2

Distribution of International Scheduled Passengers and International Charter Passengers, by World Area, 1991

Tableau 5.2

Répartition des passagers des vols internationaux réguliers et des passagers des vols d'affrètement internationaux, selon la région du monde, 1991

World Area	Scheduled Passengers Passagers des vols réguliers	Charter Passengers Passagers des vols d'affrètement	Région du monde
	%		
Africa	99.8	0.2	Afrique
Asia	99.9	--	Asie
Europe	74.7	25.3	Europe
Pacific	100.0	-	Pacifique
South	38.9	61.1	Sud
United States	81.0	19.0	États-Unis
Total	76.2	23.8	Total

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

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



**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^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

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.