

Service Bulletin**Bulletin de service****Aviation****Aviation Statistics Centre****Centre des statistiques de l'aviation**

Price: Canada \$11.00 per issue, \$105.00 annually
 United States: US\$13.00 per issue, US\$126.00 annually
 Other countries: US\$15.00 per issue, US\$147.00 annually
 To order Statistics Canada publications, please call our National toll-free line 1-800-267-6677

Vol. 27, No. 7

HIGHLIGHTS

- In April 1995, Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAIL) reported growth of 16% in passenger-kilometres flown on international scheduled routes, compared to the same month of the previous year.

Available on CANSIM: Matrix 385

- During the fourth quarter of 1994, the number of passengers travelling on international charter flights decreased by 3% compared to the fourth quarter of 1993.
- Figures for the first nine months of 1994 show that, since 1993, passenger air travel on scheduled services increased more between Canada and Tucson, AZ than it did between Canada and any other American point.
- A decline of 3% in cargo volume at Canadian airports was reported in the third quarter of 1994. A major reason for this was the discontinuation by Air Canada of its dedicated DC-8 freighter services at the end of March, 1994.
- In the third quarter of 1994, the average domestic discount air fare reached a record level of \$165, up by 6% from 1993.

Recent releases

- Air Carrier Operations in Canada, April-June 1994** (Catalogue No. 51-002)
- Air Passenger Origin and Destination, Domestic Report, 1994** (Catalogue No. 51-204)

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in July 1995

Note of Appreciation

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

Price: Canada 11 \$ l'exemplaire, 105 \$ par année
 États-Unis: 13 \$ US l'exemplaire, 126 \$ US par année
 Autres pays: 15 \$ US l'exemplaire, 147 \$ US par année
 Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677

Vol. 27, N° 7

FAITS SALLANTS

- En avril 1995, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont déclaré une augmentation de 16% du nombre de passagers-kilomètres réalisés sur les routes régulières internationales par rapport à la même période de l'année précédente.
- Disponible sur CANSIM: Matrice 385
- Durant le quatrième trimestre de 1994, le nombre de passagers voyageant sur des vols nolisés internationaux a diminué de 3% comparativement au quatrième trimestre de 1993.
- Les données des neuf premiers mois de 1994 indiquent que, depuis 1993, le nombre de voyages aériens sur des vols réguliers entre le Canada et Tucson, AZ a augmenté plus fortement que les voyages entre le Canada et n'importe quel autre point américain.
- Durant le troisième trimestre de 1994, une diminution de 3% dans le volume de marchandises fut enregistrée aux aéroports canadiens. La principale cause de cette baisse fut l'interruption des services de fret au moyen d'appareils DC-8 à la fin de mars 1994 par Air Canada.
- Au cours du troisième trimestre de 1994, le tarif aérien réduit intérieur moyen s'élevait à 165\$, soit un niveau record, en hausse de 6% par rapport à 1993.

Mises en circulation récentes

- Opérations des transporteurs aériens au Canada, Avril-juin 1994** (n° 51-002 au catalogue)
- Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, 1994** (n° 51-204 au catalogue)

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, juillet 1995

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.



SECTION 1 - TABLE 1.1

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

SECTION 1 - TABLEAU 1.1

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

OPERATIONAL STATISTICS	April	Change Over Previous Year	Year-to-Date	Change Year-to-Date	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
	1995		1995		
	Avril	Variation par rapport à l'année précédente	Cumulatif	Variation cumulative	
Scheduled and Charter Services	'000	%	'000	%	Services réguliers et d'affrètement
Passengers					Passagers
Scheduled - Domestic	912	10.4	3 468	7.8	Réguliers - Intérieur
- International	605	13.9	2 291	10.8	- International
- Total	1 517	11.8	5 759	9.0	- Total
Charter	131	-13.8	575	-23.0	Affrètements
Total	1 648	9.2	6 334	5.0	Total
Passenger-kilometres					Passagers - kilomètres
Scheduled - Domestic	1 308 552	13.1	4 871 687	10.3	Réguliers - Intérieur
- International	2 216 728	16.0	8 438 146	12.8	- International
- Total	3 525 281	14.9	13 309 833	11.9	- Total
Charter	285 114	-17.3	1 343 469	-26.5	Affrètements
Total	3 810 395	11.7	14 653 302	6.8	Total
Available seat-kilometres					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	5 615 015	14.4	22 226 750	16.3	Réguliers
Charter	381 375	-15.7	1 758 839	-23.0	Affrètements
Total	5 996 391	11.9	23 985 590	12.1	Total
Passenger Load Factor					Coefficient de remplissage
Scheduled %	62.8	...	59.9	...	Réguliers %
Charter %	74.8	...	76.4	...	Affrètements %
Total %	63.5	...	61.1	...	Total %
Goods carried (kgs)					Marchandises transportées (kgs)
Scheduled	31 110	-0.9	122 098	-6.5	Réguliers
Charter	297	104.1	1 142	90.8	Affrètements
Total	31 407	-0.4	123 240	-6.1	Total
Goods tonne-kilometres					Tonnes-kilomètres de marchandises
Scheduled	137 212	15.1	533 416	10.7	Réguliers
Charter	626	30.8	3 628	83.0	Affrètements
Total	137 838	15.2	537 044	11.0	Total
Hours Flown	57	9.6	224	8.7	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	261 316	10.7	1 048 151	10.0	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres

In April 1995, Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAIL) reported growth of 16.0% in passenger-kilometres flown on international scheduled routes, compared to the same month of the previous year. The cycle of international aviation activity is characterized by greater activity in the months from June to September, with noticeable slowdowns in February, April and November. However, in 1995, there was only a slight decrease from March to April. As a result, there was substantial growth in comparison to April of the previous year.

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

En avril 1995, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont déclaré une augmentation de 16,0% du nombre de passagers-kilomètres réalisés sur les routes régulières internationales par rapport à la même période de l'année précédente. Le cycle de l'activité aérienne internationale est caractérisé par une période d'activité plus intense entre les mois de juin et septembre, alors que des ralentissements importants sont observés en février, avril et novembre. Cependant, en 1995, on a observé une légère baisse de mars à avril seulement. Cela a résulté en une forte croissance par rapport à avril 1994.

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

SECTION 2 - TABLE 2.1

Total Aircraft Movements at Transport Canada Towered Airports, by Class of Operation, May 1995 (Preliminary Data)

Airports - Transport Canada Towers	May	May	Change	May 1995	May 1995
	1994	1995	1995/1994 Variation	Itinerant Mai, 1995	Local Locaux Mai, 1995
Aéroports - Tours de Transports Canada	Mai	Mai	% Mai	No.-Nbre	No.-Nbre
Abbotsford BC	12,882	15,695	21.8	5,893	9,802
Baie-Comeau QC	1,486	1,805	21.5	1,629	176
Boundary Bay BC	14,739	15,960	8.3	6,388	9,572
Calgary Intl AB	17,872	19,140	7.1	18,815	325
Calgary/Springbank AB	9,315	10,104	8.5	3,136	6,968
Chicoutimi/St Honoré QC	8,079	9,345	15.7	4,691	4,654
Edmonton Intl AB	4,485	5,545	23.6	5,279	266
Edmonton Mun AB	10,683	9,831	-8.0	9,735	96
Fort McMurray AB	3,827	3,930	2.7	2,496	1,434
Fredericton NB	5,448	3,951	-27.5	3,027	924
Gander Intl NF	4,239	4,429	4.5	3,119	1,310
Halifax Intl NS	10,490	11,264	7.4	9,166	2,098
Hamilton ON	9,844	9,102	-7.5	4,206	4,896
Kamloops BC	4,004	4,429	10.6	3,121	1,308
Kelowna BC	6,112	4,696	-23.2	3,703	993
Kitchener-Waterloo-Guelph ON	6,613	9,062	37.0	5,690	3,372
Langley BC	5,204	6,425	23.5	2,867	3,558
Lethbridge AB	4,093	4,000	-2.3	2,459	1,541
London ON	8,558	9,190	7.4	5,784	3,406
Moncton NB	5,752	6,303	9.6	4,494	1,809
Montréal/Dorval Intl QC	17,289	17,941	3.8	17,936	5
Montréal/Mirabel Intl QC	4,455	6,223	39.7	5,056	1,167
Montréal/St Hubert QC	18,942	18,363	-3.1	9,323	9,040
North Bay ON	4,807	5,744	19.5	2,194	3,550
Oshawa ON	6,112	7,079	15.8	3,323	3,756
Ottawa/Macdonald-Cartier Intl ON	13,984	15,823	13.2	11,927	3,896
Penticton BC	4,877	4,452	-8.7	2,322	2,130
Pitt Meadows BC	8,016	7,945	-0.9	3,755	4,190
Prince George BC	7,718	7,068	-8.4	3,962	3,106
Québec/Jean Lesage Intl QC	11,952	12,713	6.4	10,313	2,400
Regina SK	5,962	5,113	-14.2	4,663	450
Saskatoon/JG Diefenbaker SK	7,847	6,361	-18.9	5,451	910
Sault Ste Marie ON	4,820	6,044	25.4	2,850	3,194
Sept-Iles QC	4,167	3,918	-6.0	2,692	1,226
St John's NF	5,065	5,100	0.7	3,638	1,462
St-Jean QC	5,522	4,571	-17.2	2,813	1,758
Sudbury ON	5,944	6,695	12.6	3,645	3,050
Thompson MB	3,164	3,299	4.3	2,929	370
Thunder Bay ON	9,251	5,498	-40.6	4,288	1,210
Toronto City Centre ON	10,260	11,484	11.9	6,215	5,269
Toronto/Buttonville ON	13,408	15,694	17.0	7,728	7,966
Toronto/LB Pearson Intl ON	25,974	29,074	11.9	29,074	-
Val-D'or QC	3,124	2,015	-35.5	1,851	164
Vancouver Harbour BC	5,352	6,189	15.6	5,333	856
Vancouver Intl BC	26,957	27,711	2.8	27,711	-
Victoria Intl BC	14,974	16,142	7.8	10,522	5,620
Villeneuve AB	9,843	9,878	0.4	1,443	8,435
Whitehorse YT	4,977	5,153	3.5	2,479	2,674
Windsor ON	5,816	5,625	-3.3	2,569	3,056
Winnipeg Intl MB	13,909	12,178	-12.4	10,926	1,252
Winnipeg/St Andrews MB	7,264	10,277	41.5	2,651	7,626
Yellowknife NT	9,929	12,257	23.4	7,191	5,066
Total (52)	455,406	477,833	4.9	324,471	153,362

For further information, please contact Andrea Mathieson
(819) 997-6190.

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

SECTION 3 - TABLE 3.1

International Charter Passengers, by Region. Canadian and Foreign Air Carriers. Fourth Quarters 1992 to 1994 (Preliminary Data for 1994)

SECTION 3 - TABLEAU 3.1

Passagers des vols nolisés internationaux, par région. Transporteurs canadiens et étrangers. Quatrièmes trimestres 1992-1994 (données provisoires pour 1994)

Region	Fourth Quarter	Fourth Quarter	Fourth Quarter	Change 1993/1992 Variation	Change 1994/1993 Variation	Région
	1992 Quatrième trimestre	1993 Quatrième trimestre	1994 Quatrième trimestre			
Africa	276	296	325	7.2	9.8	Afrique
Asia	926	813	-	-12.2	-100.0	Asie
Europe	113,743	112,360	112,879	-1.2	0.5	Europe
Southern	327,873	351,041	339,615	7.1	-3.3	Sud
United States	542,269	507,296	485,982	-6.4	-4.2	États-Unis
Total Canadian Air Carriers	874,450	876,011	887,119	0.2	1.3	Total transporteurs canadiens
Total Foreign Air Carriers	110,637	95,795	51,682	-13.4	-46.0	Total transporteurs étrangers
Grand Total	985,087	971,806	938,801	-1.3	-3.4	Grand Total

During the fourth quarter of 1994, the number of passengers travelling on international charter flights decreased by 3.4% compared to the fourth quarter of 1993. Among the three major international regions (Europe, South and United States), only Europe showed an increase in its number of passengers compared to the same period in 1993.

Durant le quatrième trimestre de 1994, le nombre de passagers voyageant sur des vols nolisés internationaux a diminué de 3,4% comparativement au quatrième trimestre de 1993. Parmi les trois principales régions internationales (l'Europe, le Sud et les États-Unis), seule l'Europe a présenté une augmentation dans son nombre de passagers par rapport à la même période en 1993.

- Europe

During the fourth quarter of 1994, 112,879 passengers travelled on charter flights between Canada and Europe. This represented an increase of 0.5% compared to the 112,360 passengers carried in the same period in 1993. The United Kingdom and France, the two major charter markets in Europe, together accounted for 59.6% of the total European market in the fourth quarter of 1994. The United Kingdom and France registered 35,330 and 31,900 charter passengers, respectively. However, these totals were down by 5.9% and 4.0% compared to the fourth quarter 1993.

- Europe

Lors du quatrième trimestre de 1994, 112 879 passagers ont voyagé sur des vols nolisés entre le Canada et l'Europe. Cela a représenté une hausse de 0,5% par rapport aux 112 360 passagers transportés lors de la même période en 1993. Le Royaume-Uni et la France, les deux principaux marchés d'affrètement de l'Europe, ont compté ensemble pour 59,6% du marché européen total au cours du quatrième trimestre de 1994. Le Royaume-Uni et la France ont enregistré 35 330 et 31 900 passagers d'affrètement, respectivement. Cependant, ces totaux étaient en baisse de 5,9% et 4,0% par rapport au quatrième trimestre de 1993.

- Sud

During the fourth quarter of 1994, the Southern region registered a decrease of 3.3% to reach 339,615 passengers. Mexico continued to be the major charter destination of Canadians travelling to the South despite a decrease of 7.2% over the fourth quarter of 1993, for a total of 120,300 passengers. The Dominican Republic was in second place with 52,326 charter passengers. This represents a small decrease of 1.1% compared to the 52,899 passengers registered during the fourth quarter of 1993. Meanwhile, Cuba, the third major charter market of the Southern region for this quarter, showed an increase in the fourth quarter of 1994 compared to 1993. This destination went from 41,995 passengers to 46,806 passengers, representing an increase of 11.5% compared to the same period in 1993.

Durant le quatrième trimestre de 1994, le Sud a présenté une baisse de 3,3%, pour atteindre 339 615 passagers. Le Mexique est demeuré la principale destination d'affrètement des Canadiens dans le Sud malgré une diminution de 7,2% par rapport au quatrième trimestre de 1993, pour un total de 120 300 passagers. La République Dominicaine s'est classé en deuxième position avec 52 326 passagers nolisés, ce qui a représenté une légère baisse de 1,1% par rapport aux 52 899 passagers enregistrés lors du quatrième trimestre de 1993. Toutefois, Cuba, le troisième principal marché nolisé du Sud pour ce trimestre, a présenté une augmentation durant le quatrième trimestre de 1994 par rapport à 1993. Cette destination est passée de 41 995 passagers à 46 806 passagers, pour représenter une hausse de 11,5% par rapport à la même période en 1993.

- États-Unis

In the fourth quarter of 1994, the United States region registered a decrease of 4.2%, to reach 485,982 passengers. Florida, the major charter market in the United States, registered a decrease of 9.2%, going from 257,134 passengers in 1993 to 232,292 passengers in 1994. During the same period in 1994, Nevada kept its position as the second major charter market for Canadians in the United States, but registered a decrease of 8.4%. Passenger counts decreased from 175,909 to 161,078.

Lors du quatrième trimestre de 1994, la région des États-Unis a enregistré une baisse de 4,2% pour atteindre 485 982 passagers. La Floride, le principal marché nolisé des États-Unis, a subi une baisse de 9,2%, passant de 257 134 passagers en 1993 à 232 292 passagers en 1994. Durant la même période en 1994, le Nevada a conservé sa position de second plus important marché nolisé des Canadiens aux États-Unis, mais il a cependant enregistré une diminution de 8,4%, le nombre de passagers passant de 175 909 à 161 078 passagers.

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

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

Section 4 - TABLE 4.1

Scheduled Transborder Air Passenger Origin and Destination Statistics. Third Quarter 1994 (Preliminary Data)

SECTION 4 - TABLEAU 4.1

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

Rank 1994 Rang	City-Pair Paire de villes	Third Quarter 1993 Troisième trimestre	Third Quarter 1994 Troisième trimestre	Jan-Sept 1993 Jan-sept	Jan-Sept 1994 Jan-sept	Change Jan-Sept 1994/93 Variation Jan-sept
No.-Nbre						%
1.	Toronto - New York	209,820	206,060	544,880	551,710	1.3
2.	Toronto - Chicago	90,390	87,060	236,820	237,600	0.3
3.	Montréal - New York	81,700	83,800	222,100	226,040	1.8
4.	Toronto - Los Angeles	80,530	74,150	200,500	187,690	-6.4
5.	Vancouver - Los Angeles	66,850	63,880	167,520	154,690	-7.7
6.	Toronto - Boston	58,270	61,400	153,440	161,820	5.5
7.	Toronto - San Francisco	63,310	60,480	150,820	147,740	-2.1
8.	Vancouver - San Francisco	43,290	46,980	112,320	112,700	0.3
9.	Toronto - Miami	43,880	44,420	159,890	150,780	-5.7
10.	Montréal - Los Angeles	32,970	34,730	80,980	79,530	-1.8
11.	Calgary - Los Angeles	32,090	33,900	89,040	83,600	-6.1
12.	Montréal - Chicago	33,670	33,600	81,710	85,700	4.9
13.	Montréal - Miami	30,190	30,050	105,790	88,940	-15.9
14.	Toronto - Philadelphia	28,730	28,740	78,160	82,400	5.4
15.	Vancouver - New York	26,560	28,730	59,230	64,250	8.5
16.	Vancouver - Seattle/Tacoma	29,380	28,570	59,740	56,020	-6.2
17.	Montréal - Boston	26,830	28,520	76,540	76,330	-0.3
18.	Toronto - Dallas/Ft. Worth	26,440	27,630	73,080	81,410	11.4
19.	Toronto - Tampa/St. Petersburg	31,060	25,150	149,570	123,710	-17.3
20.	Toronto - Atlanta	21,420	23,230	65,990	67,970	3.0
21.	Montréal - San Francisco	21,100	21,170	50,000	50,090	0.2
22.	Toronto - Detroit	20,020	19,980	57,070	62,190	9.0
23.	Calgary - San Francisco	19,660	19,080	43,940	44,720	1.8
24.	Vancouver - Chicago	18,510	18,320	42,150	43,760	3.8
25.	Toronto - Washington/Baltimore	17,630	18,130	49,240	48,350	-1.8
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,154,820	1,147,760	3,110,520	3,069,740	-1.3
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		2,485,310	2,420,840	6,861,310	6,727,830	-2.0

Figures for the first nine months of 1994 show that, since 1993, passenger air travel on scheduled services increased more between Canada and Tucson, AZ (+19.8% from 23,190 passengers to 27,790 passengers) than it did between Canada and any other American point¹. The second and third largest increases in passengers were obtained for trips between Canada and Raleigh-Durham, NC (+17.2% from 41,060 passengers to 48,120 passengers) and between Canada and Memphis, TN (+17.1% from 18,150 passengers to 21,260 passengers). The largest decrease in passengers was for trips between Canada and Hawaii (-26.1% from 128,180 passengers to 94,670 passengers). In October 1993, Continental Airlines cancelled its flights between Vancouver and Honolulu.

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

Les données des neuf premiers mois de 1994 indiquent que, depuis 1993, le nombre de voyages aériens sur des vols réguliers entre le Canada et Tucson, AZ (19,8%, de 23 190 passagers à 27 790 passagers) a augmenté plus fortement que les voyages entre le Canada et n'importe quel autre point américain¹. Les deuxièmes et troisièmes plus importantes augmentations du nombre de passagers furent obtenues pour les voyages entre le Canada et Raleigh-Durham, NC (+17,2%, de 41 060 passagers à 48 120 passagers) et entre le Canada et Memphis, TN (+17,1%, de 18 150 passagers à 21 260 passagers). La diminution la plus importante du nombre de passagers était pour des voyages entre le Canada et Hawaï (-26,1%, de 128 180 passagers à 94 670 passagers). En octobre 1993, Continental Airlines a annulé ses vols entre Vancouver et Honolulu.

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

¹ This analysis only includes trips between Canada and individual American points where passenger counts exceed 10,000 for the first nine months of 1993 and 1994.

Cette analyse comprend seulement les voyages entre le Canada et les villes américaines où le nombre de passagers dépasse 10 000 pour les neuf premiers mois de 1993 et 1994.

SECTION 5 -TABLE 5.1

Cargo Enplaned and Deplaned on Major Scheduled Services at the Top 30 Canadian Airports. Third Quarter 1994 (Preliminary Data)

Rank 1994 Rang	Airports - Aéroports	Third Quarter 1993 Troisième trimestre	Third Quarter 1994 Troisième trimestre	Change 1994/1993 Variation
		(tonnes)	(tonnes)	%
1	Lester B Pearson International ON	81 392	77 993	-4.2
2	Vancouver International BC	38 775	42 904	10.6
3	Montréal/Mirabel Intl QC	19 170	16 753	-12.6
4	Calgary International AB	10 578	10 669	0.9
5	Montréal/Dorval Intl QC	6 850	7 113	3.8
6	Halifax International NS	4 920	4 528	-8.0
7	Winnipeg International MB	7 737	4 293	-44.5
8	Edmonton International AB	4 716	3 939	-16.5
9	Ottawa/Macdonald Cartier International ON	1 553	1 673	7.7
10	St Johns NF	1 203	1 287	7.0
11	Yellowknife NT	483	662	37.1
12	Iqaluit NT	372	489	31.5
13	Saskatoon /JG Diefenbaker SK	207	479	131.4
14	Regina SK	203	330	62.6
15	Hamilton ON	643	325	-49.5
16	Edmonton Municipal AB	224	324	44.6
17	Norman Wells NT	231	245	6.1
18	Kuujjuarapik QC	142	229	61.3
19	Goose Bay NF	249	216	-13.3
20	Whitehorse YT	208	211	1.4
21	Thunder Bay ON	165	211	27.9
22	Resolute Bay NT	227	175	-22.9
23	Terrace BC	80	151	88.8
24	Prince Rupert BC	84	150	78.6
25	Inuvik NT	170	148	-12.9
26	Prince George BC	144	127	-11.8
27	Sandspit BC	-	123	...
28	La Grande BC	93	117	25.8
29	Moncton NB	1 123	115	-89.8
30	Victoria International BC	15	99	560.0
Total of Top 30 Airports/ Ensemble des 30 premiers aéroports		181 957	176 078	-3.2
Total Canada		182 961	177 391	-3.0

Effective January 1994, Time Air (part of Canadian Regional Airlines) traffic is included in the Major Scheduled Airlines data.

The overall decline in cargo volume was mainly the result of a 9.4% drop (8 691 tonnes) in domestic sector cargo traffic. A major reason for this was the discontinuation by Air Canada of its dedicated DC-8 freighter services at the end of March, 1994.

Other international sector cargo traffic increased by 6.2% (3 908 tonnes). For this sector, the volume at Lester B. Pearson climbed by 2.4% while Vancouver International showed strong growth with an increase of 38.5%.

Cargo volume at Mirabel declined by 12.6%. Here, domestic volume decreased by 2 016 tonnes and other international volume declined by 690 tonnes.

For more information, please contact Rolf Hakka (819-953-3347).

SECTION 5 - TABLEAU 5.1

Marchandises voyageant sur les principaux services réguliers, embarquées et débarquées aux 30 premiers aéroports canadiens. Troisième trimestre 1994 (données provisoires)

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

Depuis janvier 1994, le trafic de Time Air (qui fait partie des Lignes aériennes Canadian Régional) est inclus dans les données des principaux transporteurs réguliers.

L'ensemble des pertes survenues dans le volume de marchandises fut principalement causé par une baisse de 9,4% (8 691 tonnes) dans le trafic de marchandises du secteur intérieur. La principale cause de cette baisse fut l'interruption des services de fret au moyen d'appareils DC-8 à la fin de mars 1994 par Air Canada.

Le trafic de marchandises du secteur autre international a obtenu une hausse de 6,2% (3 908 tonnes). À Lester B. Pearson, le volume de marchandises pour ce secteur a diminué de 2,4% tandis qu'à l'aéroport international de Vancouver, une forte croissance a été enregistrée, soit une augmentation de 38,5%.

Le volume de marchandises à Mirabel a diminué de 12,6%. À cet aéroport, le volume du secteur intérieur a régressé de 2 016 tonnes et celui du secteur autre international a diminué de 690 tonnes.

SECTION 6 - TABLE 6.1

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

SECTION 6 - TABLEAU 6.1

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

Sector	Passengers		Fare Type Group - Groupe tarifaire								Secteur	
	Passagers		Full Fare		Discounted Fare		Other					
	1994	Change 1994/1993 Variation	1993	1994	1993	1994	1993	1994	1993	1994		
	No. - Nbre ('000)	%				%						
Domestic											Intérieur	
First quarter	2,962.1	-3.4	35.5	36.6	61.3	61.1	3.2	2.4	Premier trimestre			
Second quarter	3,604.1	0.7	33.8	32.2	61.6	65.9	4.7	1.9	Deuxième trimestre			
Third quarter	3,832.1	-0.7	27.5	24.7	67.8	72.8	4.7	2.5	Troisième trimestre			
Year-to-date	10,398.3	-1.0	32.0	30.7	63.8	67.1	4.2	2.3	Année à ce jour			
Southern Services											Services secteur sud	
First quarter	2,786.6	-3.5	34.2	35.8	62.4	61.8	3.3	2.5	Premier trimestre			
Second quarter	3,417.8	0.7	32.5	31.1	62.6	67.0	4.9	1.9	Deuxième trimestre			
Third quarter	3,645.6	-0.3	26.2	23.6	68.9	73.8	4.9	2.5	Troisième trimestre			
Year-to-date	9,850.0	-0.9	30.7	29.7	64.9	68.0	4.4	2.3	Année à ce jour			
Short-haul											Court-courrier	
First quarter	1,548.0	-6.0	36.8	42.1	61.0	56.0	2.2	1.9	Premier trimestre			
Second quarter	1,754.1	-0.7	36.9	35.6	59.2	62.9	3.9	1.6	Deuxième trimestre			
Third quarter	1,719.7	-1.9	32.9	28.3	63.3	69.1	3.9	2.6	Troisième trimestre			
Year-to-date	5,021.8	-2.8	35.5	35.1	61.1	62.8	3.3	2.1	Année à ce jour			
Long-haul											Long-courrier	
First quarter	1,238.5	-0.1	30.9	27.9	64.3	69.0	4.8	3.2	Premier trimestre			
Second quarter	1,663.7	2.3	27.7	26.4	66.4	71.3	5.9	2.3	Deuxième trimestre			
Third quarter	1,925.9	1.2	20.1	19.5	74.1	78.0	5.9	2.5	Troisième trimestre			
Year-to-date	4,828.1	1.2	25.5	24.0	68.9	73.4	5.6	2.6	Année à ce jour			
Northern Services											Services secteur nord	
First quarter	175.5	-1.4	56.6	49.3	42.6	49.9	0.9	0.8	Premier trimestre			
Second quarter	186.4	0.6	57.4	51.5	41.8	47.5	0.8*	1.0	Deuxième trimestre			
Third quarter	186.5	-8.8	50.9	45.7	48.3	53.5	0.7	0.8*	Troisième trimestre			
Year-to-date	548.4	-3.4	54.8	48.8	44.4	50.2	0.8	0.9	Année à ce jour			

¹ Two Level II air carriers are also included. These are: Inter-Canadien and Ontario Express.

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

¹ Deux transporteurs aériens de niveau II sont également inclus. Il s'agit de: Inter-Canadien et Ontario Express.

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

TABLE 6.2

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

TABLEAU 6.2

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

Sector	Passenger-kilometres		Fare Type Group - Groupe tarifaire							
	Passagers-kilomètres		Full Fare		Discounted Fare		Other		Secteur	
	1994	Change 1994/1993 Variation	1993	1994	1993	1994	1993	1994		
Domestic	No. - Nbre ('000 000)	%				%			Intérieur	
First quarter	3 379.8	-1.3	31.3	30.1	64.4	67.2	4.2	2.7	Premier trimestre	
Second quarter	4 489.0	2.7	28.5	26.9	66.0	70.9	5.5	2.1	Deuxième trimestre	
Third quarter	5 199.0	1.5	21.2	19.7	73.2	77.9	5.7	2.4	Troisième trimestre	
Year-to-date	13 067.8	1.2	26.4	24.9	68.4	72.7	5.2	2.4	Année à ce jour	
Southern Services									Services secteur sud	
First quarter	3 245.0	-1.3	30.5	29.5	65.1	67.7	4.4	2.8	Premier trimestre	
Second quarter	4 336.5	2.8	27.7	26.3	66.7	71.6	5.6	2.2	Deuxième trimestre	
Third quarter	5 030.4	1.8	20.4	19.1	73.8	78.4	5.8	2.5	Troisième trimestre	
Year-to-date	12 611.9	1.3	25.6	24.2	69.1	73.3	5.4	2.3	Année à ce jour	
Short-haul									Court-courrier	
First quarter	667.0	-5.2	34.6	41.5	63.5	56.7	1.9	1.8	Premier trimestre	
Second quarter	768.4	0.9	35.4	33.9	60.6	64.4	4.0	1.7	Deuxième trimestre	
Third quarter	766.1	-0.8	31.4	27.0	64.4	69.9	4.2	3.1	Troisième trimestre	
Year-to-date	2 201.5	-1.6	33.8	33.8	62.8	64.0	3.4	2.3	Année à ce jour	
Long-haul									Long-courrier	
First quarter	2 578.1	-0.3	29.4	26.4	65.5	70.5	5.1	3.1	Premier trimestre	
Second quarter	3 568.1	3.2	26.0	24.6	68.0	73.1	6.0	2.3	Deuxième trimestre	
Third quarter	4 264.3	2.2	18.3	17.7	75.5	80.0	6.1	2.4	Troisième trimestre	
Year-to-date	10 410.5	1.9	23.7	22.2	70.5	75.3	5.8	2.5	Année à ce jour	
Northern Services									Services secteur nord	
First quarter	134.8	0.1	50.8	45.0	48.5	54.2	0.7*	0.8	Premier trimestre	
Second quarter	152.5	2.5	51.0	46.1	48.2	52.9	0.8	1.1*	Deuxième trimestre	
Third quarter	168.6	-6.6	43.9	38.8	55.6	60.5	0.6	0.8	Troisième trimestre	
Year-to-date	455.9	-1.8	48.2	43.0	51.1	56.0	0.7	0.9	Année à ce jour	

¹ Two Level II air carriers are also included. These are: Inter-Canadian and Ontario Express.

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

¹ Deux transporteurs aériens de niveau II sont également inclus. Il s'agit de: Inter-Canadian et Ontario Express.

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

Discount Fare Utilization

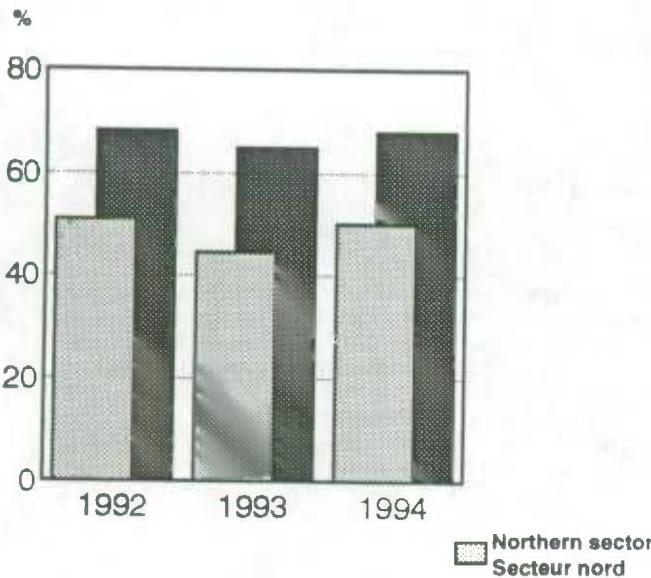
Preliminary estimates (see Table 6.1) indicated that 67.1% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers (AirBC, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Time Air) and two Level II air carriers (Inter-Canadian and Ontario Express) travelled on some form of discount ticket during the first three quarters of 1994. This level represented an increase of 3.3 percentage points compared to the same period a year earlier but a decrease of 0.3 percentage points compared to the same period in 1992. In terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel was 72.7%, up from 68.4% in 1993 (see Table 6.2).

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

Figure 6.1

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

Passengers
Passagers



In the southern sector, 68.0% of passenger traffic (representing 73.3% of passenger-kilometres) was carried on discount fares during the first three quarters of 1994. In 1993, the corresponding figures were 64.9% for passengers and 69.1% for passenger-kilometres. In contrast, for northern services, discount passengers amounted to 50.2% of the traffic during the first three quarters of 1994, up from 44.4% in 1993. In terms of passenger-kilometres, discount traffic on northern services increased by 4.9 percentage points (51.1% to 56.0%) during this period.

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

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicated a greater carriage of discount passengers on long-haul services (distances of 800 kilometres or more). Distance is therefore an important factor to consider in analyzing the use of discount fares. During the first three quarters of 1994, 73.4% of passengers on long-haul services, representing 75.3% of passenger-kilometres, used discount fares. This was greater than the figures of 62.8% and 64.0%, respectively, for short-haul services (see Figure 6.2).

Utilisation des tarifs réduits

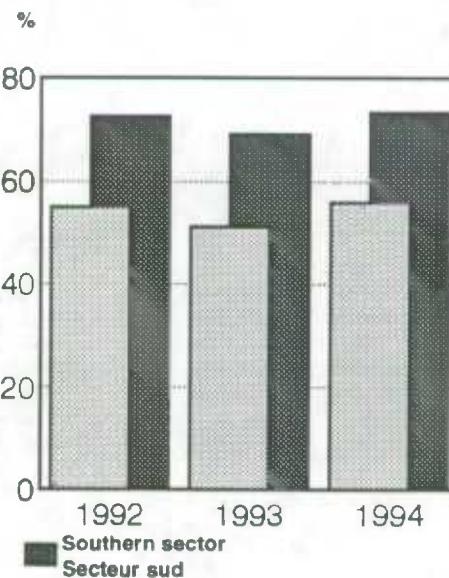
Selon les estimations provisoires (voir tableau 6.1), 67,1% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I (AirBC, Air Canada, les Lignes aériennes Canadian International Ltée et Time Air) et de deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadian et Ontario Express) ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs au cours des trois premiers trimestres de 1994. Ce niveau représente une hausse de 3,3 points de pourcentage par rapport à la même période de l'année précédente mais une baisse de 0,3 point de pourcentage par rapport à la même période en 1992. En termes de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a augmenté pour passer de 68,4% en 1993 à 72,7% en 1994 (voir tableau 6.2).

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

Figure 6.1

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

Passenger-kilometres
Passagers-kilomètres



Dans le secteur sud, 68,0% du trafic de passagers (représentant 73,3% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits au cours des trois premiers trimestres de 1994, comparativement à 64,9% et 69,1% respectivement en 1993. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 50,2% du trafic au cours des trois premiers trimestres de 1994, une hausse par rapport à 44,4% en 1993. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur nord a augmenté de 4,9 points de pourcentage (de 51,1% à 56,0%) au cours de la même période.

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

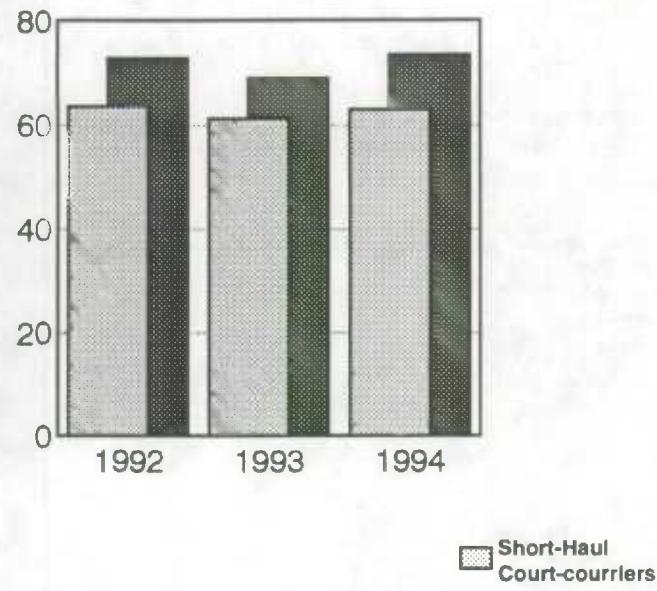
Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distances de 800 kilomètres ou plus). La distance est, par conséquent, un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. Au cours des trois premiers trimestres de 1994, 73,4% des passagers des vols long-courriers, représentant 75,3% des passagers-kilomètres, ont voyagé à prix réduit. Ces pourcentages excèdent ceux observés pour les vols court-courriers, soit 62,8% et 64,0% respectivement (voir figure 6.2).

Figure 6.2

Discount Fare Traffic In Southern Sector, Short-Haul and Long-Haul Services, January-September, 1992-1994

Passengers
Passagers

%



Average Fares

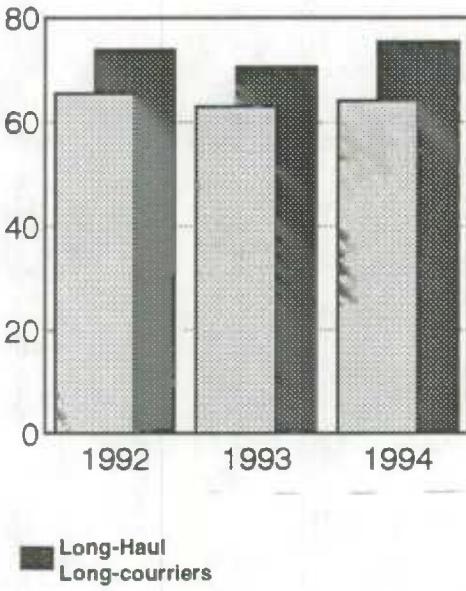
In the third quarter of 1994, the average of all domestic air fares was \$201, a record for the third quarter, up by 4.4% from the average of \$193 in the same quarter of 1993, and up 12.2% from the 1992 figure of \$179. The average domestic discount fare was \$165, the highest ever reported for any quarter, up 6.2% from the previous year's third quarter average of \$155.

Figure 6.2

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

Passenger-kilometres
Passagers-kilomètres

%



Tarifs moyens

Au cours du troisième trimestre de 1994, la moyenne de tous les types de tarifs aériens intérieurs s'établissait à 201\$, soit un sommet pour un troisième trimestre. Cette moyenne représente une hausse de 4,4% par rapport à la moyenne de 193\$ enregistrée au cours du même trimestre en 1993 et une progression de 12,2% par rapport au montant de 179\$ observé en 1992. Le tarif réduit intérieur moyen s'élevait à 165\$, - un sommet inégalé peu importe le trimestre - en hausse de 6,2% par rapport à la moyenne de 155\$ observée au cours du troisième trimestre une année plus tôt.

Figure 6.3

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

All Fares
Tous les tarifs

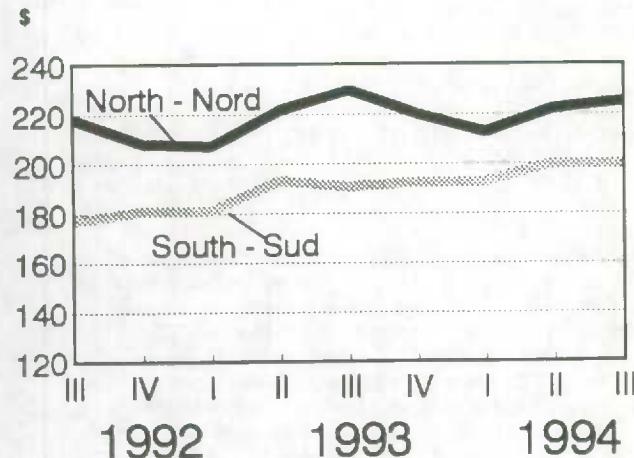
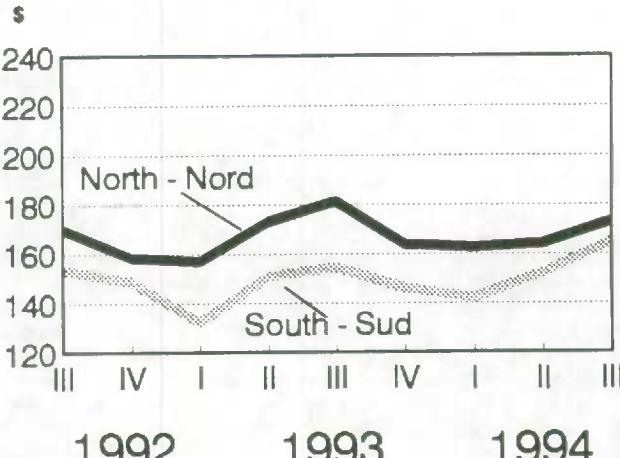


Figure 6.3

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

Discount Fares
Tarifs réduits



Not all fares in all sectors showed increases. Northern (regulated) discount fares decreased by 4.5%, from \$181 in the third quarter of 1993 to \$173 in 1994. Northern economy fares increased by 3.7% over the same period, to \$286 from \$276 in 1993. The average air fares (all fares) in the North in the third quarter decreased by 2.0%, from \$230 to \$225.

The largest increase was for southern (deregulated) economy fares, which rose by 8.4%, from \$252 in the third quarter of 1993 to \$274 in 1994. The southern sector average discount fares increased by 6.8%, from \$154 in 1993 to \$165 in 1994. In the southern zone, the average fare (all fares) increased by 4.8%, from \$191 in 1993 to \$200 in 1994.

Notes

- The estimates shown are derived from sample flight coupons collected as part of the Fare Basis Survey. The estimates relate to the domestic operations (including domestic portions of international flights) of Level I air carriers. In 1994, Level I air carriers included AirBC (a regional affiliate of Air Canada), Air Canada, Canadian Airlines International Ltd., and Time Air (a regional affiliate of Canadian Airlines International Ltd.). In January 1993, two level II air carriers, Inter-Canadian and Ontario Express (regional affiliates of Canadian Airlines International Ltd.) were added to the survey.
- Fare codes reported by these carriers have been grouped by general fare type. Three fare types are presented in the tables:
 - FULL FARE comprises first class, business class and full fare regular economy.
 - DISCOUNTED FARE includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group, etc.
 - OTHER represents industry and agency discount fares, military, as well as unknown fare codes.
- Domestic traffic, as measured by coupon origin and destination, is divided into two sectors: southern and northern. The southern sector comprises city-pairs within the "deregulated" zone as defined in the "New Canadian Air Policy" (1984). Northern sector refers to traffic within the region designated as "regulated" zone and between points in the "regulated" and "deregulated" zones. Due to an amendment to the definition of the North, traffic to/from The Pas and Flin Flon, Manitoba has been included in the northern sector since 1985.
- The average fare is obtained by dividing the carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

Additional information on Fare Basis statistics will be included in the quarterly publication **Air Carrier Operations In Canada**, Catalogue No. 51-002. The third quarter 1994 issue of this publication is scheduled for release in the summer of 1995. For further information, please contact B. Snider (819-997-1385).

Ce ne sont pas tous les tarifs dans tous les secteurs qui ont enregistré des hausses. Les tarifs réduits du secteur nord (réglementé) ont diminué de 4,5%, au cours du troisième trimestre, passant de 181\$ en 1993 à 173\$ en 1994. Au cours de la même période, les tarifs économiques du secteur nord ont augmenté de 3,7%, passant de 276\$ en 1993 à 286\$ en 1994. Dans le Nord, le tarif moyen (tous les tarifs) a diminué de 2,0%, au cours du troisième trimestre, passant de 230\$ à 225\$.

L'augmentation la plus forte a été enregistrée pour les tarifs économiques du secteur sud (libéralisé), qui ont connu une croissance de 8,4%, passant de 252\$ au cours du troisième trimestre de 1993 à 274\$ en 1994. Les tarifs réduits moyens du secteur sud ont progressé de 6,8%, soit de 154\$ en 1993 à 165\$ en 1994. Le tarif moyen (tous les tarifs) du secteur sud a augmenté de 4,8%, passant de 191\$ en 1993 à 200\$ en 1994.

Notes

- Les estimations proviennent d'un échantillon de coupons de vols recueillis par l'Enquête sur la base tarifaire des transporteurs aériens et portent sur les services intérieurs (y compris les tronçons intérieurs des vols internationaux) des transporteurs aériens de niveau I. En 1994, les transporteurs aériens de niveau I comprenaient AirBC (un affilié régional pour Air Canada), Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Time Air (un affilié régional pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée). En janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II, Inter-Canadian et Ontario Express (transporteurs affiliés régionaux pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée) furent ajoutés à l'enquête.
- Les codes tarifaires déclarés par ces transporteurs ont été combinés par catégorie générale. Trois groupes tarifaires sont présentés dans les tableaux.
 - PLEIN TARIF comprend les tarifs de première classe, de la classe affaires et les pleins tarifs de la classe économique.
 - TARIF RÉDUIT comprend les divers tarifs à rabais tels que les tarifs noliprix, le tarif de soldes de places, le tarif excursion payable à l'avance, le tarif de groupe, etc.
 - AUTRE comprend les tarifs utilisés par le personnel des compagnies aériennes, les agents de voyages, le personnel militaire, ainsi que les codes tarifaires non-identifiables.
- Le trafic du secteur intérieur, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol, est désagrégé entre les secteurs sud et nord. Le secteur sud comprend les paires de villes à l'intérieur de la "zone libéralisée" telle que définie dans la "Nouvelle politique aérienne du Canada" (1984). Le secteur nord se réfère aux services à l'intérieur de la région désignée comme "zone réglementée" ainsi que ceux entre la "zone réglementée" et la "zone libéralisée". Due à une modification à la définition du Nord, le trafic de/vers The Pas et Flin Flon au Manitoba est inclus dans le secteur nord depuis 1985.
- Le tarif moyen est obtenu en divisant les recettes des transporteurs par le volume de passagers, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol.

Des renseignements additionnels sur les statistiques sur la base tarifaire seront inclus dans la publication trimestrielle **Opérations des transporteurs aériens au Canada**, n° 51-002 au catalogue. L'édition du troisième trimestre de 1994 de cette publication devrait paraître à l'été de 1995. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec L. Di Piéro (819-997-6176).



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

Available from the Transportation Division are...

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

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

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

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

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

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

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

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

Note of Appreciation

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

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

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.