

Service Bulletin

Bulletin de service

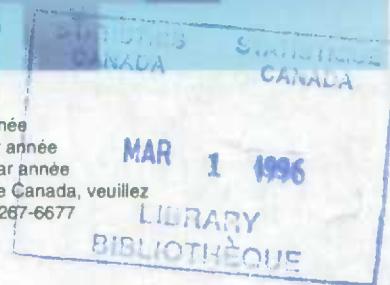
Aviation

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

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. 28, No. 2

Vol. 28, N° 2

HIGHLIGHTS

FAITS SALLANTS

- Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. reported an increase of 3% (seasonally adjusted) in passenger-kilometres flown on international scheduled routes in November 1995. The average distance flown per passenger on international scheduled routes dropped from nearly 3,600 kilometres in November 1994 to under 3,200 kilometres in November 1995. This is the second substantial monthly drop in average distance and indicates that an increasing proportion of international passengers are travelling on transborder routes.
Available on CANSIM: Matrix 385
- For the third consecutive month, total aircraft movements at Transport Canada towered airports have decreased compared to the same period in 1994.
- Canada and the United States signed a new bilateral air transport agreement on February 24, 1995. During the first six months of 1995, over 4.4 million passengers travelled between these two countries on scheduled flights. This level of air travel has not been obtained since 1990, before the last recession.
- Preliminary second quarter 1995 unadjusted data showed that enplaned/deplaned passengers were up by 5% over the previous year.

- En novembre 1995, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont déclaré une augmentation de 3% (données désaisonnalisées) au niveau des passagers-kilomètres réalisés sur les routes régulières internationales. La distance moyenne voyagée par passager sur les routes régulières internationales est passée de presque 3 600 kilomètres en novembre 1994 à moins de 3 200 kilomètres en novembre 1995. Ceci représente la deuxième diminution importante au niveau de la distance moyenne, ce qui pourrait indiquer qu'une proportion de plus en plus importante de passagers internationaux voyagent sur les routes transfrontalières.
Disponible sur CANSIM: Matrice 385
- Pour le troisième mois consécutif, les mouvements totaux d'aéronefs aux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada ont diminué, en comparaison avec la même période de 1994.
- Le Canada et les États-Unis ont signé un nouvel accord bilatéral relatif au transport aérien le 24 février 1995. Au cours du premier semestre de 1995, plus de 4,4 millions de passagers ont voyagé sur des vols réguliers entre les deux pays. Ce niveau n'avait pas été atteint depuis 1990, la période antérieure à la dernière récession.
- Les données provisoires non désaisonnalisées du deuxième trimestre de 1995 montrent que le nombre de passagers embarqués/débarqués s'est accru de 5% par rapport à l'année précédente.

Special Article

Étude spéciale

- The number of transborder aircraft movements by Canadian air carriers using large jet aircraft (Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. (CAIL), and the large Canadian charter carriers) rose by 16% in November 1995 compared to the previous month. The number of transborder movements have surpassed those of carriers from the United States which fly similar aircraft.

- Le nombre de mouvements d'aéronefs transfrontaliers des transporteurs aériens canadiens exploitant des aéronefs à réaction de grande taille (Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI), et les principaux affréteurs canadiens) s'est accru de 16% en novembre 1995 par rapport au mois précédent. Le nombre de mouvements transfrontaliers a dépassé le nombre de mouvements des transporteurs américains qui exploitent des aéronefs similaires.

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in February 1996

Mise en circulation, février 1996

Note of Appreciation

Note de reconnaissance

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

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



Statistics Canada / Statistique Canada

Canada

SECTION 1 - TABLE 1.1

SECTION 1 - TABLEAU 1.1

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

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

OPERATIONAL STATISTICS	November	Change Over	Year-to-Date	Change	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
	1995	Previous Year	1995	Year-to-Date	
	November	Variation	Cumulatif	Variation	
	'000	par rapport	'000	cumulative	
		à l'année		%	
		précédente			
Scheduled and Charter Services		%		%	Services réguliers et d'affrètement
Passengers					Passagers
Scheduled - Domestic	852	7.6	10 903	6.7	Réguliers - Intérieur
- International	679	40.0	7 408	13.8	- International
- Total	1 531	19.9	18 311	9.5	- Total
Charter	25	-74.5	839	-30.4	Affrètements
Total	1 556	13.2	19 150	6.8	Total
Passenger-kilometres					Passagers - kilomètres
Scheduled - Domestic	1 191 749	6.4	16 188 299	8.0	Réguliers - Intérieur
- International	2 151 263	23.6	28 452 944	12.5	- International
- Total	3 343 013	16.8	44 641 243	10.9	- Total
Charter	64 832	-70.0	1 911 813	-31.9	Affrètements
Total	3 407 845	10.7	46 553 057	8.1	Total
Available seat-kilometres					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	6 029 556	14.6	69 650 935	14.0	Réguliers
Charter	90 066	-67.6	2 539 222	-27.5	Affrètements
Total	6 119 623	10.5	72 190 158	11.8	Total
Passenger load Factor					Coefficient de remplissage
Scheduled %	55.4	...	64.1	...	Réguliers %
Charter %	72.0	...	75.3	...	Affrètements %
Total %	55.7	...	64.5	...	Total %
Goods carried (kgs)					Marchandises transportées (kgs)
Scheduled	32 220	2.0	352 163	-3.1	Réguliers
Charter	10	-93.9	1 657	25.7	Affrètements
Total	32 231	1.4	353 821	-3.0	Total
Goods tonne-kilometres					Tonnes-kilomètres de marchandises
Scheduled	149 241	13.9	1 571 877	11.6	Réguliers
Charter	65	-89.9	5 666	20.2	Affrètements
Total	149 306	13.4	1 577 543	11.7	Total
Hours flown	60	20.0	660	11.5	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	266 522	7.6	3 146 463	10.6	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres

Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. reported an increase of 3% (seasonally adjusted) in passenger-kilometres flown on international scheduled routes in November 1995. (The table above contains raw data.) The seasonally adjusted series was down slightly from September, when it reached its record high of 2.9 billion. Increases in this series have been reported since May 1991 but in the last few months they have been greatly influenced by the new bilateral agreement between Canada and the United States. The average distance flown per passenger on international scheduled routes dropped from nearly 3,600 kilometres in November 1994 to under 3,200 kilometres in November 1995. This is the second substantial monthly drop in average distance and indicates that an increasing proportion of international passengers are travelling on transborder routes.

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

En novembre 1995, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont déclaré une augmentation de 3% (données désaisonnalisées) au niveau des passagers-kilomètres réalisés sur les routes régulières internationales. (Le tableau ci-dessus contient des données brutes.) La série de données désaisonnalisées était légèrement inférieure par rapport à celle de septembre 1995, alors qu'un sommet de 2,9 milliards fut atteint. Il y a eu des augmentations dans cette série depuis mai 1991, cependant, cette croissance durant les derniers mois fut grandement influencée par le nouvel accord bilatéral entre le Canada et les États-Unis. La distance moyenne voyagée par passager sur les routes régulières internationales est passée de presque 3 600 kilomètres en novembre 1994 à moins de 3 200 kilomètres en novembre 1995. Ceci représente la deuxième diminution importante au niveau de la distance moyenne, ce qui pourrait indiquer qu'une proportion de plus en plus importante de passagers internationaux voyagent sur les routes transfrontalières.

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

SECTION 2 - TABLE 2.1

SECTION 2 - TABLE 2.1

Quarterly Income Statement - Canadian Air Carriers, Levels I-II,
April-June 1995

État des recettes trimestriel - Transporteurs aériens canadiens des
niveaux I-II, Avril-juin 1995

	Total		Level IA		Levels IB - II	
	1995	Change	1995	Change	1995	Change
		Variation		Variation		Variation
	\$'000	%	\$'000	%	\$'000	%
Number of carriers included ¹ - Nombre de transporteurs inclus ¹	22	4.8	2	-	20	5.3
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Scheduled services - Services réguliers	1 719 343	12.1	1 427 382	12.3	291 961	11.0
- Passengers - Passagers	1 544 926	10.9	1 280 465	11.4	264 461	8.5
- Goods - Marchandises	174 418	23.7	146 918	20.7	27 500	42.2
Charter services - Services d'affrètement	205 942	23.2	32 364	-5.3	173 578	30.6
- Passengers - Passagers	187 123	23.9	32 188	-5.4	154 935	32.4
- Goods - Marchandises	18 819	16.7	176	12.8	18 643	16.8
Other flying services - Autres services aériens	8 581	52.4	-	...	8 581	52.4
Subsidies - Subvention d'exploitation	252	...	-	...	252	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien nettes	69 122	39.0	53 444	31.5	15 678	72.4
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	2 003 241	14.1	1 513 190	12.4	490 051	19.3
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance ground property and equipment - Frais d'entretien biens et équipement au sol	46 131	52.1	43 119	60.0	3 012	-11.0
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	652 120	14.1	470 049	13.0	182 071	17.0
Maintenance flight equipment - Frais d'entretien équipements de vol	249 250	41.8	165 635	49.1	83 615	29.3
General services and administration - Services généraux et administration	910 428	13.2	735 963	11.2	174 466	22.6
Depreciation - Dépréciation	79 524	3.0	60 629	-0.2	18 895	14.8
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	1 937 452	16.8	1 475 394	15.6	462 059	20.8
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	65 789	-32.4	37 797	-45.3	27 992	-0.7
Non-Operating Income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses) net - Gains (pertes) de capital nets	-4 792	...	-7 473	...	2 681	...
Interests and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	22 584	-24.8	20 578	-29.9	2 007	192.6
Interest expenses - Intérêts versés	107 594	8.5	89 667	11.1	17 927	-2.8
Miscellaneous non-operating income (expenses) net - Revenus (dépenses) divers hors exploitation nets	-10 818	...	-9 408	...	-1 410	...
Total non-operating income (expenses) net - Total des revenus (dépenses) hors exploitation nets	-100 621	69.9	-85 971	116.6	-14 650	-25.0
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	-34 832	...	-48 174	...	13 342	54.2
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	10 714	39.8	1 876	5.0	8 838	50.4
Net income (loss) - Revenu (perte) net	-45 546	-249.6	-50 050	...	4 504	62.3

¹ Figures expressed in full, not in thousands.

¹ Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

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

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

TABLE 2.2

Quarterly Income Statement - Canadian Air Carriers, Level IA,
April-June 1995

TABLE 2.2

État des recettes trimestriel - Transporteurs aériens canadiens du
niveau IA, Avril-juin 1995

	Air Canada			Canadian Airlines Int'l Ltd		
	Air Canada		Change 1995/1994 Variation	Lignes aériennes Canadien Int'l Ltée		Change 1995/1994 Variation
	1994	1995		1994	1995	
	\$'000	\$'000	%	\$'000	\$'000	%
Operating revenues - Recettes d'exploitation						
Scheduled services - Services réguliers	690 335	804 884	16.6	580 623	622 498	7.2
- Passengers - Passagers	626 639	730 150	16.5	522 637	550 315	5.3
- Goods - Marchandises	63 696	74 734	17.3	57 986	72 184	24.5
Charter services - Services d'affrètement	14 515	8 966	-38.2	19 666	23 398	19.0
- Passengers - Passagers	14 359	8 790	-38.8	19 666	23 398	19.0
- Goods - Marchandises	156	176	12.8	-	-	...
Other flying services - Autres services aériens	-	-	...	-	-	...
Subsidies - Subvention d'exploitation	-	-	...	-	-	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	20 892	24 852	19.0	19 757	28 592	44.7
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	725 742	838 702	15.6	620 046	674 489	8.8
Operating expenses - Dépenses d'exploitation						
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipement au sol	24 365	31 900	30.9	2 577	11 219	335.4
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	215 122	253 894	18.0	200 985	216 154	7.5
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipements de vol	70 673	107 607	52.3	40 435	58 028	43.5
General services and administration - Services généraux et administration	345 284	385 262	11.6	316 459	350 701	10.8
Depreciation - Dépréciation	32 245	29 758	-7.7	28 503	30 871	8.3
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	687 690	808 420	17.6	588 960	666 973	13.2
Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation	38 052	30 281	-20.4	31 086	7 515	-75.8
Non-Operating Income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation						
Capital gains (losses), net - Gains (pertes) de capital, nets	965	1 314	36.2	187	-8 788	...
Interests and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	21 226	19 916	-6.2	--	662	-91.9
Interest expenses - Intérêts versés	56 727	72 041	27.0	23 993	17 626	-26.5
Miscellaneous non-operating income (expenses), net - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	21 239	-1 333	...	-10 711	-8 075	-24.6
Total non-operating income (expenses), net - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	-13 298	-52 143	292.1	-26 386	-33 828	28.2
Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt	24 754	-21 862	...	4 700	-26 312	...
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	1 290	1 500	16.3	497	376	-24.4
Net income (loss) - Revenu (perte) net	23 464	-23 362	...	4 203	-26 688	...

TABLE 2.3

Quarterly Employment and Fuel Consumption - Canadian Air Carriers, Levels I-II, April-June 1995

TABLE 2.3

Effectifs et consommation trimestriels de carburant - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-II, Avril-juin 1995

		Total		Level IA		Levels IB - II	
		1995	Change	1995	Change	1995	Change
			Variation		Variation		Variation
			%		%		%
Number of carriers included - Nombre de transporteurs inclus		22	4.8	2	-	20	5.3
Average number of employees and wages paid - Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés							
Pilots and co-pilots - Pilotes et copilotes	No.-Nbre	4 830	13.3	2 606	8.4	2 224	19.7
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	113 299	13.2	80 989	10.5	32 310	20.6
Other flight personnel - Autre personnel navigant	No.-Nbre	7 987	10.4	6 000	8.6	1 987	16.3
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	72 576	9.4	57 163	6.0	15 412	24.4
General management and administration - Gestion et administration générales	No.-Nbre	3 152	-2.3	1 577	-11.2	1 575	8.6
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	40 059	4.2	24 882	-4.8	15 178	23.3
Maintenance labour - Main d'œuvre d'entretien	No.-Nbre	8 739	12.0	6 993	9.6	1 746	22.5
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	99 142	31.6	80 405	33.4	18 737	24.4
Aircraft and traffic servicing - Service courant des aéronefs et du trafic	No.-Nbre	14 534	8.9	12 859	7.4	1 675	22.0
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	126 561	6.2	114 177	5.3	12 384	14.8
Other personnel - Autre personnel	No.-Nbre	4 008	-8.0	3 854	-9.4	154	46.7
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	30 776	16.7	29 724	16.4	1 052	27.3
Total average number of employees - Nombre total moyen d'employés	No.-Nbre	43 250	7.5	33 889	4.9	9 361	18.2
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	482 414	13.3	387 340	11.4	95 074	21.6
Fuel and Oil - Consommation de carburant et d'huile							
Turbine fuel - Carburant à turbine	L'000	1 075 624	13.9	827 131	11.0	248 493	24.5
Cost - Coût	\$'000	281 732	18.8	210 821	16.4	70 911	26.6
Gasoline - Essence	L'000	1 068	791.2	-	...	1 068	791.2
Cost - Coût	\$'000	591	620.5	-	...	591	620.5
Turbine oil - Huile à turbine	L'000	102	-4.7	71	0.6	31	-14.9
Cost - Coût	\$'000	622	-7.5	404	-2.7	218	-15.2
Piston oil - Huile moteur à piston	L'000	3	...	-	...	3	...
Cost - Coût	\$'000	13	...	-	...	13	...

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

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

TABLE 2.4

Quarterly Employment and Fuel Consumption - Canadian Air Carriers, Level IA, April-June 1995

TABLE 2.4

Effectifs et consommation trimestriels de carburant - Transporteurs aériens canadiens du niveau IA, Avril-juin 1995

	Air Canada			Canadian Airlines Int'l Ltd			
		1994	1995	Change 1995/1994 Variation %	Lignes aériennes Canadien Int'l Ltée		
					1994	1995	Change 1995/1994 Variation %
Average number of employees and wages paid - Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés							
Pilots and co-pilots - Pilotes et copilotes	No.-Nbre	1 207	1 382	14.5	1 197	1 224	2.3
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	37 074	42 649	15.0	36 237	38 340	5.8
Other flight personnel - Autre personnel navigant	No.-Nbre	3 082	3 365	9.2	2 445	2 635	7.8
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	27 045	28 049	3.7	26 887	29 114	8.3
General management and administration - Gestion et administration générales	No.-Nbre	161	171	6.2	1 614	1 406	-12.9
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	4 483	5 689	26.9	21 659	19 193	-11.4
Maintenance labour - Main d'oeuvre d'entretien	No.-Nbre	3 659	4 073	11.3	2 722	2 920	7.3
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	28 940	47 517	64.2	31 320	32 888	5.0
Aircraft and traffic servicing - Service courant des aéronefs et du trafic	No.-Nbre	7 890	8 449	7.1	4 088	4 410	7.9
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	66 513	69 337	4.2	41 876	44 840	7.1
Other personnel - Autre personnel	No.-Nbre	2 435	2 361	-3.0	1 818	1 493	-17.9
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	7 797	12 834	64.6	17 744	16 889	-4.8
Total average number of employees - Nombre total moyen d'employés	No.-Nbre	18 434	19 801	7.4	13 884	14 088	1.5
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	171 851	206 076	19.9	175 724	181 263	3.2
Fuel and Oil - Consommation de carburant et d'huile							
Turbine fuel - Carburant à turbine	L'000	397 289	455 517	14.7	347 550	371 614	6.9
Cost - Coût	\$'000	92 424	109 621	18.6	88 652	101 200	14.2
Gasoline - Essence	L'000	-	-	...	-	-	...
Cost - Coût	\$'000	-	-	...	-	-	...
Turbine oil - Huile à turbine	L'000	24	40	70.4	47	30	-34.8
Cost - Coût	\$'000	134	220	64.4	282	185	-34.5
Piston oil - Huile moteur à piston	L'000	-	-	...	-	-	...
Cost - Coût	\$'000	-	-	...	-	-	...

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

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

SECTION 3 - TABLE 3.1

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

Rank Dec. 1995 Rang Déc.	Airports - Transport Canada Towers Aéroports - Tours de Transports Canada	December 1994 Décembre	December 1995 Décembre	Change December 1995/1994 Variation Décembre	December 1995 Itinerant Itinérants Décembre 1995	December 1995 Local Locaux Décembre 1995
		No.-Nbre	No.-Nbre	%	No.-Nbre	No.-Nbre
1.	Toronto/LB Pearson Intl ON	25,074	28,536	13.8	28,519	17
2.	Vancouver Intl BC	21,832	23,657	8.4	23,657	-
3.	Calgary Intl AB	17,088	17,609	3.0	16,819	790
4.	Montréal/Dorval Intl QC	15,029	15,255	1.5	15,255	-
5.	Ottawa/Macdonald-Cartier Intl ON	11,212	12,814	14.3	9,174	3,640
6.	Victoria Intl BC	10,860	11,217	3.3	6,921	4,296
7.	Winnipeg Intl MB	11,354	11,001	-3.1	9,033	1,968
8.	Halifax Intl NS	10,286	10,410	1.2	7,824	2,586
9.	Montréal/St Hubert QC	13,168	9,865	-25.1	4,918	4,947
10.	Boundary Bay BC	10,174	9,755	-4.1	3,163	6,592
11.	Toronto City Centre ON	6,483	8,305	28.1	3,887	4,418
12.	Calgary/Springbank AB	10,087	7,967	-21.0	2,347	5,620
13.	London ON	7,032	7,818	11.2	4,469	3,349
14.	Toronto/Buttonville ON	7,925	7,353	-7.2	3,355	3,998
15.	Québec/Jean Lesage Intl QC	7,010	7,112	1.5	5,846	1,266
16.	Edmonton Mun AB	7,541	6,808	-9.7	6,782	26
17.	Hamilton ON	6,094	6,439	5.7	3,209	3,230
18.	Sudbury ON	5,254	6,028	14.7	2,576	3,452
19.	Saskatoon/JG Diefenbaker SK	5,611	5,601	-0.2	3,947	1,654
20.	Oshawa ON	4,884	5,436	11.3	2,130	3,306
21.	Winnipeg/St Andrews MB	7,014	4,880	-30.4	1,342	3,538
22.	Pitt Meadows BC	3,931	4,863	23.7	1,783	3,080
23.	Edmonton Intl AB	5,627	4,821	-14.3	4,495	326
24.	Kitchener-Waterloo-Guelph ON	4,943	4,780	-3.3	2,046	2,734
25.	Montréal/Mirabel Intl QC	4,221	4,465	5.8	3,857	608
26.	Moncton NB	5,186	4,461	-14.0	3,285	1,176
27.	St John's NF	4,051	4,324	6.7	3,020	1,304
28.	Thunder Bay ON	4,450	4,301	-3.3	3,223	1,078
29.	Regina SK	4,974	4,116	-17.2	3,410	706
30.	Langley BC	2,882	3,943	36.8	1,437	2,506
31.	Windsor ON	3,493	3,686	5.5	1,814	1,872
32.	Villeneuve AB	5,934	3,609	-39.2	575	3,034
33.	Kelowna BC	3,666	3,549	-3.2	2,651	898
34.	North Bay ON	2,502	3,296	31.7	1,676	1,620
35.	Whitehorse YT	2,761	3,275	18.6	819	2,456
36.	Sault Ste Marie ON	3,245	3,103	-4.4	1,875	1,228
37.	Yellowknife NT	3,318	2,862	-13.7	2,150	712
38.	Vancouver Harbour BC	2,683	2,801	4.4	2,461	340
39.	Prince George BC	2,943	2,651	-9.9	2,187	464
40.	Sept-Iles QC	2,460	2,514	2.2	2,152	362
41.	Gander Intl NF	2,647	2,441	-7.8	2,031	410
42.	Chicoutimi/St Honoré QC	3,197	2,164	-32.3	994	1,170
43.	Val-d'Or QC	1,244	1,331	7.0	1,251	80
44.	St-Jean QC	1,231	1,201	-2.4	549	652
45.	Abbotsford BC	7,455
	Total (44)	305,835¹	302,423	-1.1	214,914	87,509

¹ Excludes Abbotsford BC.

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

SECTION 3 - TABLEAU 3.1

Totaux des mouvements d'aéronefs aux aéroports avec tour de
contrôle de Transports Canada, par classe de vols, décembre 1995
(données provisoires)

Rank Dec. 1995 Rang Déc.	Airports - Transport Canada Towers Aéroports - Tours de Transports Canada	December 1994 Décembre	December 1995 Décembre	Change December 1995/1994 Variation Décembre	December 1995 Itinerant Itinérants Décembre 1995	December 1995 Local Locaux Décembre 1995
		No.-Nbre	No.-Nbre	%	No.-Nbre	No.-Nbre
1.	Toronto/LB Pearson Intl ON	25,074	28,536	13.8	28,519	17
2.	Vancouver Intl BC	21,832	23,657	8.4	23,657	-
3.	Calgary Intl AB	17,088	17,609	3.0	16,819	790
4.	Montréal/Dorval Intl QC	15,029	15,255	1.5	15,255	-
5.	Ottawa/Macdonald-Cartier Intl ON	11,212	12,814	14.3	9,174	3,640
6.	Victoria Intl BC	10,860	11,217	3.3	6,921	4,296
7.	Winnipeg Intl MB	11,354	11,001	-3.1	9,033	1,968
8.	Halifax Intl NS	10,286	10,410	1.2	7,824	2,586
9.	Montréal/St Hubert QC	13,168	9,865	-25.1	4,918	4,947
10.	Boundary Bay BC	10,174	9,755	-4.1	3,163	6,592
11.	Toronto City Centre ON	6,483	8,305	28.1	3,887	4,418
12.	Calgary/Springbank AB	10,087	7,967	-21.0	2,347	5,620
13.	London ON	7,032	7,818	11.2	4,469	3,349
14.	Toronto/Buttonville ON	7,925	7,353	-7.2	3,355	3,998
15.	Québec/Jean Lesage Intl QC	7,010	7,112	1.5	5,846	1,266
16.	Edmonton Mun AB	7,541	6,808	-9.7	6,782	26
17.	Hamilton ON	6,094	6,439	5.7	3,209	3,230
18.	Sudbury ON	5,254	6,028	14.7	2,576	3,452
19.	Saskatoon/JG Diefenbaker SK	5,611	5,601	-0.2	3,947	1,654
20.	Oshawa ON	4,884	5,436	11.3	2,130	3,306
21.	Winnipeg/St Andrews MB	7,014	4,880	-30.4	1,342	3,538
22.	Pitt Meadows BC	3,931	4,863	23.7	1,783	3,080
23.	Edmonton Intl AB	5,627	4,821	-14.3	4,495	326
24.	Kitchener-Waterloo-Guelph ON	4,943	4,780	-3.3	2,046	2,734
25.	Montréal/Mirabel Intl QC	4,221	4,465	5.8	3,857	608
26.	Moncton NB	5,186	4,461	-14.0	3,285	1,176
27.	St John's NF	4,051	4,324	6.7	3,020	1,304
28.	Thunder Bay ON	4,450	4,301	-3.3	3,223	1,078
29.	Regina SK	4,974	4,116	-17.2	3,410	706
30.	Langley BC	2,882	3,943	36.8	1,437	2,506
31.	Windsor ON	3,493	3,686	5.5	1,814	1,872
32.	Villeneuve AB	5,934	3,609	-39.2	575	3,034
33.	Kelowna BC	3,666	3,549	-3.2	2,651	898
34.	North Bay ON	2,502	3,296	31.7	1,676	1,620
35.	Whitehorse YT	2,761	3,275	18.6	819	2,456
36.	Sault Ste Marie ON	3,245	3,103	-4.4	1,875	1,228
37.	Yellowknife NT	3,318	2,862	-13.7	2,150	712
38.	Vancouver Harbour BC	2,683	2,801	4.4	2,461	340
39.	Prince George BC	2,943	2,651	-9.9	2,187	464
40.	Sept-Iles QC	2,460	2,514	2.2	2,152	362
41.	Gander Intl NF	2,647	2,441	-7.8	2,031	410
42.	Chicoutimi/St Honoré QC	3,197	2,164	-32.3	994	1,170
43.	Val-d'Or QC	1,244	1,331	7.0	1,251	80
44.	St-Jean QC	1,231	1,201	-2.4	549	652
45.	Abbotsford BC	7,455
	Total (44)	305,835¹	302,423	-1.1	214,914	87,509

¹ Exclut Abbotsford BC.

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

SECTION 4 - TABLE 4.1

SECTION 4 - TABLEAU 4.1

Scheduled Transborder Air Passenger Origin and Destination Statistics
- Second Quarter 1995 (Preliminary Data)

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers
aériens sur vols réguliers, trafic transfrontalier - Deuxième
trimestre de 1995 (données provisoires)

Rank 1995	City-Pair -	Second Quarter 1994	Second Quarter 1995	Jan-June 1994	Jan-June 1995	Change Jan-June 1995/1994
Rang	Paire de villes	Deuxième trimestre	Deuxième trimestre	Jan-juin	Jan-juin	Variation Jan-juin
				No-Nbre		%
1.	Toronto - New York	193,880	199,060	345,650	351,870	1.8
2.	Montréal - New York	79,960	92,500	142,240	162,620	14.3
3.	Chicago - Toronto	87,980	89,520	150,540	156,160	3.7
4.	Vancouver - Los Angeles	64,000 [†]	66,340	117,300 [†]	119,140 [†]	1.6
5.	Toronto - Los Angeles	56,550	62,760	113,540	113,970	0.4
6.	Toronto - Boston	58,060	61,480	100,420	106,070	5.6
7.	Toronto - San Francisco	49,320	56,180	87,260	95,330	9.2
8.	Vancouver - San Francisco	39,660	47,250	65,720	74,120	12.8
9.	Toronto - Miami	42,570	46,250	106,360	108,150	1.7
10.	Montréal - Boston	25,890	33,360	47,810	57,560	20.4
11.	Calgary - Los Angeles	23,770	32,800	49,700	57,730	16.2
12.	Toronto - Philadelphia	30,510	31,190	53,660	55,480	3.4
13.	Montréal - Chicago	30,340	30,340	52,100	52,800	1.3
14.	Montréal - Miami	26,910	30,180	58,890	67,510	14.6
15.	Toronto - Dallas/Ft. Worth	28,330	30,150	53,780	57,090	6.2
16.	Toronto - Tampa/St. Petersburg	33,360	27,730	98,540	83,820	-14.9
17.	Montréal - Los Angeles	23,610	26,600	44,800	47,420	5.8
18.	Vancouver - New York	22,840	22,280	35,520	36,710	3.4
19.	Montréal - Washington/Baltimore	14,290	21,770	25,120	31,080	23.7
20.	Toronto - Atlanta	23,840	21,250	44,740	41,480	-7.3
21.	Vancouver - Seattle	17,120	20,760	27,450	33,340	21.5
22.	Toronto - Washington/Baltimore [†]	18,720	19,460	30,220	34,370	13.7
23.	Toronto - Detroit	21,840	19,020	42,210	39,140	-7.3
24.	Vancouver - Chicago	16,350	18,950	25,440	28,540	12.2
25.	Montréal - San Francisco	16,720	17,510	28,920	27,820	-3.8
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,046,420	1,124,690	1,947,930	2,039,320	4.7
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		2,247,970[†]	2,375,730	4,333,480[†]	4,443,930[†]	2.4

[†] Figures for the first quarter of 1994 do not include the American air carrier Business Express.

[†] Les chiffres du premier trimestre de 1994 ne comprennent pas le transporteur aérien américain Business Express.

Canada and the United States signed a new bilateral air transport agreement on February 24, 1995. During the first six months of 1995, over 4.4 million passengers travelled between these two countries on scheduled flights. This level of air travel has not been obtained since 1990, before the last recession.

Le Canada et les États-Unis ont signé un nouvel accord bilatéral relatif au transport aérien le 24 février 1995. Au cours du premier semestre de 1995, plus de 4,4 millions de passagers ont voyagé sur des vols réguliers entre les deux pays. Ce niveau n'avait pas été atteint depuis 1990, la période antérieure à la dernière récession.

A review of the largest air passenger markets shows that, since the signing of the agreement, new scheduled services have been introduced between a number of Canadian and American points. In addition to benefitting from new services, many of these markets have experienced double-digit percentage increases in passengers during the first six months of 1995 compared to the results for the same period in 1994. In spite of these large increases, however, passenger levels for 1995 are in some cases lower than those achieved in previous years.

L'analyse des principaux marchés du transport aérien des passagers révèle que, depuis la signature de cet accord, de nouveaux vols réguliers ont été mis en service entre un certain nombre d'aéroports canadiens et américains. En plus de bénéficier de ces nouvelles liaisons, bon nombre de ces marchés ont enregistré des hausses supérieures à 10 % du nombre de passagers au cours des six premiers mois de 1995, par rapport à la période correspondante un an plus tôt. En dépit de ces fortes augmentations, les statistiques sur l'achalandage pour 1995 sont, dans certains cas, inférieures aux résultats des années précédentes.

Montréal-New York, the second largest transborder market, gained scheduled service by Delta Airlines and American Eagle, an American Airlines affiliate. At the same time, this city-pair experienced a 14% increase in passengers between the first six months of 1994 and 1995, with passenger counts of 142,240 and 162,620 for each of the respective reference periods. In spite of the increase, however, passenger travel between these two cities has not returned to the pre-recession high of 179,180 passengers which was obtained in 1990.

United Airlines began to provide non-stop service between Vancouver and San Francisco during the second quarter of 1995. Passenger counts rose from 65,720 in the first six months of 1994 to 74,120 in the same period in 1995, amounting to a 13% increase. Results for 1995 did not surpass the level achieved in 1991, however, when 76,960 passengers travelled between these two cities.

Air Canada replaced the Boston-Montréal service, provided by its affiliate Air Alliance, with increased capacity and more frequent flights using Canadair regional jets. Passenger counts for this city-pair rose by 20% from 47,810 in the first six months of 1994 to 57,560 in the same period in 1995. The last time passenger counts exceeded 57 thousand for this city-pair was in 1990 before the recession.

Effective June 1995, non-stop service was offered by American Airlines between Montréal and Miami. This city-pair enjoyed a 15% increase in passengers between the first half of 1994 (58,890 passengers) and 1995 (67,510 passengers). This is the first time in five years that there has been an increase in scheduled air travel between these two cities.

In March of 1995, Montréal-Washington/Baltimore gained new service by Valujet, a budget air carrier. That year was the only one out of the last five in which the number of passengers travelling between these two cities exceeded 32,000. Results for the first half of the year show that, between 1994 and 1995, the number of passengers travelling between Montréal and Washington/Baltimore increased by almost 28% from 25,120 in 1994 to 32,120 in 1995.

Canadian Airlines International began to offer service between Vancouver and Chicago in June, 1995. Passenger counts rose from 25,440 in the first six months of 1994 to 28,540 in the same period in 1995, amounting to a 12% increase for this city-pair. Results for the first half of 1995 represent the best performance this city-pair has had over the past five years.

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

Les villes Montréal-New York, qui représentent le deuxième marché transfrontalier en importance, ont bénéficié de l'ajout de vols réguliers assurés par Delta Airlines et American Eagle, une société affiliée à American Airlines. De plus, cette paire de villes a enregistré un accroissement de 14 % du nombre de passagers entre les six premiers mois de 1994 et de 1995, celui-ci s'étant chiffré à 142 240 et 162 620 respectivement. Malgré cette hausse, le transport aérien des passagers entre ces deux villes n'a pas atteint le sommet enregistré avant la récession en 1990, soit 179 180 passagers.

United Airlines a commencé à offrir un service sans escales entre Vancouver et San Francisco au deuxième trimestre de 1995. Le nombre de passagers est passé de 65 720 au cours du premier semestre de 1994 à 74 120 pendant la période comparable de 1995, soit une progression de 13 %. Les résultats pour 1995 n'ont toutefois pas dépassé le niveau atteint en 1991, année où 76 960 passagers avaient pris l'avion entre ces deux villes.

Air Canada a remplacé le vol Boston-Montréal, assuré par sa société affiliée Air Alliance, par des vols d'une capacité et d'une fréquence accrues à bord des avions à réaction de transport régional de Canadair. Le nombre de passagers enregistré par cette paire de villes est passé de 47 810 au premier semestre de 1994 à 57 560 pendant la période comparable de 1995, soit une hausse de 20 %. Le nombre de passagers entre ces deux villes n'avait pas dépassé ce niveau depuis 1990, la période antérieure à la récession.

À partir de juin 1995, un vol sans escales entre Montréal et Miami a été offert par American Airlines. Cette paire de villes a enregistré une hausse de 15 % du nombre de passagers entre le premier semestre de 1994 (58 890 passagers) et les six premiers mois de 1995 (67 510 passagers). C'est la première fois en cinq ans que le nombre de passagers augmente à bord des vols réguliers entre ces deux villes.

En mars 1995, un nouveau vol entre Montréal-Washington/Baltimore a été inauguré par Valujet, un transporteur aérien à tarifs à rabais. C'est la première fois en cinq ans que le nombre de passagers entre ces villes dépasse 32 000. Les résultats du premier semestre de 1995 font ressortir qu'entre 1994 et 1995, le nombre de passagers entre Montréal et Washington/Baltimore s'est accru de presque 28 %, passant de 25 120 à 32 120.

Les Lignes aériennes Canadien International ont commencé à assurer une liaison entre Vancouver et Chicago en juin 1995. Le nombre de passagers est passé de 25 440 au premier semestre de 1994 à 28 540 pendant la période correspondante de 1995, soit une croissance de 12 %. Les données pour le premier semestre de 1995 représentent les meilleurs résultats enregistrés par cette paire de villes au cours des cinq dernières années.

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

SECTION 5 - TABLE 5.1

SECTION 5 - TABLEAU 5.1

Enplaned and Deplaned Revenue Passengers at the Top 50 Canadian Airports, by Type of Service - Second Quarter 1995 (Preliminary Data)

Passagers payants embarqués et débarqués aux 50 principaux aéroports canadiens, par genre de service, deuxième trimestre de 1995 (données provisoires)

Rank Airports	Major Scheduled Services	Regional and Local Sched. Services	Major Charter Services	Total	Change Second Quarter 1995/1994
Rang Aéroports	Principaux services réguliers	Services réguliers régionaux et locaux	Principaux services d'affrètement	Total	Variation deuxième trimestre
		No.-Nbre			%
1 Toronto/LB Pearson Intl ON	4,034,413	395,203	771,430	5,201,046	5.9
2 Vancouver Intl BC	2,122,214	325,929	272,840	2,720,983	6.5
3 Montréal/Dorval Intl QC	1,074,539	278,428	65,796	1,418,763	1.2
4 Calgary Intl AB	1,100,048	102,601	78,003	1,280,652	10.1
5 Ottawa/Macdonald-Cartier Intl ON	499,555	104,964	10,734	615,253	1.4
6 Halifax Intl NS	325,812	230,094	42,143	598,049	2.0
7 Winnipeg Intl MB	463,766	63,932	32,191	559,889	5.2
8 Montréal/Mirabel Intl QC	343,257	4,862	188,917	537,036	2.1
9 Edmonton Intl AB	332,219	50,004	52,194	434,417	33.2
10 Edmonton Mun AB	153,327	43,523	40	196,890	-30.1
11 Victoria Intl BC	98,644	87,552	3,589	189,785	6.8
12 Québec/Jean Lesage Intl QC	23,795	110,006	32,028	165,829	12.4
13 St John's NF	82,496	65,392	13,229	161,117	-0.5
14 Saskatoon/JG Diefenbaker SK	96,289	30,609	1,372	128,270	6.8
15 Regina SK	109,376	7,369	2,511	119,256	-1.1
16 Thunder Bay ON	74,098	38,933	186	113,217	2.9
17 London ON	-	77,963	2,156	80,119	12.6
18 Kelowna BC	41,225	30,238	373	71,836	5.6
19 Prince George BC	36,085	25,150	-	61,235	-4.5
20 Yellowknife NT	21,966	35,721	-	57,687	31.6
21 Moncton NB	19,659	35,351	172	55,182	-0.3
22 Saint John NB	16,547	33,434	233	50,214	4.5
23 Sudbury ON	-	48,990	-	48,990	12.3
24 Fredericton NB	17,104	31,574	250	48,928	2.7
25 Vancouver Harbour BC	-	47,232	-	47,232	-4.8
26 Windsor ON	-	45,614	143	45,757	8.4
27 Charlottetown PE	6,071	38,019	439	44,529	5.0
28 Victoria Harbour BC	-	44,381	-	44,381	0.9
29 Sault Ste Marie ON	-	40,600	262	40,862	11.7
30 Timmins ON	-	38,491	-	38,491	5.9
31 Toronto City Centre ON	-	37,376	58	37,434	-15.2
32 Deer Lake NF	3,718	32,759	-	36,477	6.5
33 Thompson MB	10,485	22,954	-	33,439	18.4
34 Whitehorse YT	26,047	4,272	1,379	31,698	21.2
35 Prince Rupert BC	12,812	18,784	-	31,596	7.8
36 Nanaimo BC	14,443	15,812	-	30,255	12.6
37 Sydney NS	-	29,027	419	29,446	-13.5
38 Kamloops BC	14,026	13,618	-	27,644	3.7
39 Grande Prairie AB	16,002	9,500	-	25,502	19.3
40 Sept-Îles QC	-	25,280	-	25,280	-2.0
41 Gander Intl NF	-	23,002	467	23,469	-6.6
42 Terrace BC	15,739	7,107	37	22,883	-0.3
43 Cranbrook BC	13,426	7,402	-	20,828	9.6
44 Goose Bay NF	3,524	16,434	209	20,167	-9.7
45 Fort McMurray AB	13,631	6,496	-	20,127	6.3
46 Castlegar BC	12,186	7,895	-	20,081	5.9
47 Val-d'Or QC	3,450	15,849	-	19,299	6.2
48 North Bay ON	-	19,113	-	19,113	22.2
49 Iqaluit NT	5,325	13,342	48	18,715	14.5
50 Bagotville/Saguenay QC	-	17,817	-	17,817	4.2
Total of above airports/ Total des aéroports ci-dessus	11,257,319	2,855,998	1,573,848	15,687,165	5.0
Total Canada	11,400,828	3,395,276	1,577,839	16,373,943	5.1

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

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

Figure 5.1
Total Enplaned/Deplaned
Passengers - Seasonally Adjusted

Figure 5.1
Total des passagers embarqués/
débarqués - désaisonnalisés



Preliminary second quarter 1995 unadjusted data showed that enplaned/deplaned passengers were up by 5.1% over the previous year. Traffic was up on sectors as follows: domestic 4.9% (499,170 passengers), transborder 5.1% (168,427 passengers) and other international 5.7% (121,777 passengers).

Major Charter Services traffic was up by 10.1% with the largest gain occurring on the domestic sector (28.8%, 129,137 passengers). Other international volume also had an appreciable increase with 66,578 additional passengers (11.8%). However, transborder traffic decreased by 12.2% mostly due to routes changing from charter operations to scheduled operations as a result of the Open Skies agreement.

Overall, scheduled services were up 4.6%. Domestic, transborder and other international traffic increased by 3.8%, 7.6% and 3.6% respectively. Major Scheduled Services volume increased by 585,022 passengers while Regional and Local Scheduled Services were up by 59,650 passengers.

New routes and increased frequencies on existing routes as a result of the Open Skies Agreement signed in February, 1995 stimulated the transborder volume. However, increased capacity outweighed increased traffic as shown by the average arriving/departing transborder load factor on Major Scheduled Services which decreased from .584 during the second quarter of 1994 to .544 for the second quarter of 1995.

Figure 5.1 graphs seasonally adjusted quarterly total enplaned/deplaned passengers. The seasonally adjusted data show an increase between the first quarter and the second quarter of 1995. This increase would translate to a 14.5% average annual increase.

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

Les données provisoires non désaisonnalisées du deuxième trimestre de 1995 montrent que le nombre de passagers embarqués/débarqués s'est accru de 5,1% par rapport à l'année précédente. Le trafic de passagers était à la hausse dans tous les secteurs, soit: intérieur 4,9% (499 170 passagers), transfrontalier 5,1% (168 427 passagers) et autre international 5,7% (121 777 passagers).

Le trafic des principaux services d'affrètement était en hausse de 10,1%. C'est le secteur intérieur qui a le plus contribué à cette hausse (28,8%, 129 137 passagers). Le volume du secteur autre international a également enregistré une augmentation appréciable avec 66 578 passagers de plus (11,8%). Cependant, le trafic transfrontalier a diminué de 12,2%. Cette baisse fut principalement causée par le déplacement des opérations d'affrètement vers des opérations régulières résultant de l'Accord «Ciel ouvert».

Dans l'ensemble, les services réguliers étaient en hausse de 4,6%. Le trafic de secteurs intérieur, transfrontalier et autre international a augmenté de 3,8%, 7,6% et 3,6% respectivement. Le volume des principaux services réguliers a augmenté de 585 022 passagers, tandis que le volume des services réguliers régionaux et locaux était en hausse de 59 650 passagers.

L'Accord «Ciel ouvert», signé en février 1995, a eu comme résultat de créer de nouvelles routes et d'augmenter la fréquence sur les routes déjà existantes, stimulant ainsi le volume transfrontalier. Cependant, la capacité accrue a surpassé la hausse de trafic, tel que démontré par le coefficient de remplissage moyen des arrivées/départs transfrontaliers des principaux services réguliers. Celui-ci est passé de 0,584 durant le deuxième trimestre de 1994 à 0,544 durant le deuxième trimestre de 1995.

La figure 5.1 présente les données désaisonnalisées trimestrielles du nombre total de passagers embarqués et débarqués. Les données désaisonnalisées montrent une augmentation entre le premier trimestre et le deuxième trimestre de 1995. Cette augmentation peut se traduire en une augmentation annuelle moyenne de 14,5%.

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

SECTION 6 - SPECIAL ARTICLE

Transborder Operations By Canadian and U.S. Air Carriers,
January 1994 to November 1995

The number of transborder aircraft movements by Canadian air carriers using large jet aircraft (Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. (CAIL), and the large Canadian charter carriers) rose by 16% in November 1995 compared to the previous month. In Figure 6.1, it is apparent that the number of transborder movements have surpassed those of carriers from the United States which fly similar aircraft. The number of movements by American carriers had been fairly stable throughout 1994 and early 1995, but after the Open Skies Agreement in February 1995, their movements had typically been twenty to thirty percent higher each month than in the same month of 1994.

Air Canada, which dominates the Canadian involvement in the transborder market, has been increasing its operations steadily since mid-way through 1994. In November 1995, it had 6,224 transborder movements, compared to 3,835 in November 1994. However, of this 2,389 increase, 1,251 were flown using the 50 seat Canadair Regional Jet (RJ), which was introduced in late 1994.

Figure 6.1
Transborder Aircraft Movements,
January 1994 to November, 1995
Thousand/milliers

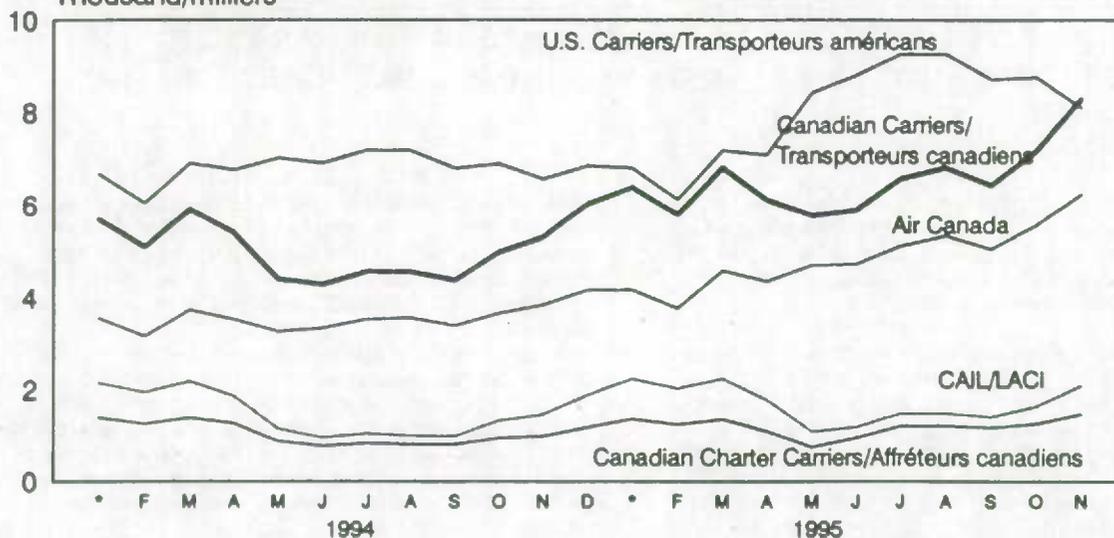


Figure 6.2 shows that there is little difference in the trend for the American carriers, whether the variable chosen is movements or seat-kilometres flown. However, in this figure, which includes the effect of distance flown, the Canadian carriers typically generated more seat-kilometres than the Americans. The U.S. carriers typically flew about 1,000 kilometres per trip between the first Canadian point and the first United States point on the flight, while for the Canadian carriers the distance flown was closer to 2,000 kilometres.

Air Canada does not appear quite as dominant among the Canadian carriers in Figure 6.2 for the same reason. It's average distance was about 1,500 kilometres, while CAIL and the charter carriers were over 2,000. The growth in Air Canada's transborder movements throughout 1995 was stimulated by the use of the RJ's, but this growth is not apparent in Figure 6.2 because of the low number of seats on the RJ aircraft and the short distances which it was used for. In November 1995, the number of movements by the RJ levelled off, but the number of movements by the three other aircraft commonly used by Air Canada on transborder movements increased by 18% from the previous month. In addition to being

SECTION 6 - ÉTUDE SPÉCIALE

Opérations transfrontalières des transporteurs aériens canadiens et américains, Janvier 1994 à novembre 1995

Le nombre de mouvements d'aéronefs transfrontaliers des transporteurs aériens canadiens exploitant des aéronefs à réaction de grande taille (Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI), et les principaux affréteurs canadiens) s'est accru de 16% en novembre 1995 par rapport au mois précédent. Il ressort de la figure 6.1 que le nombre de mouvements transfrontaliers a dépassé le nombre de mouvements des transporteurs américains qui exploitent des aéronefs similaires. Le nombre de mouvements des transporteurs américains a été relativement stable tout au long de 1994 et au début de 1995, mais suite à l'accord « Ciel ouvert », signé en février 1995, le nombre de mouvements a été, à chaque mois, de vingt à trente pour cent supérieur au nombre de mouvements observés au cours des mois correspondants en 1994.

Air Canada, qui domine la part canadienne du marché transfrontalier, a accru ses opérations de façon soutenue depuis le milieu de 1994. En novembre 1995, ce transporteur a exploité 6 224 mouvements transfrontaliers comparativement à 3 835 en novembre 1994. Cependant, 1 251 des 2 389 mouvements additionnels ont été réalisés au moyen des nouveaux avions à réaction de Canadair pour transport régional. Ces appareils qui possèdent une capacité de 50 sièges ont été introduits à la fin de 1994.

Figure 6.1
Mouvements d'aéronefs transfrontaliers,
Janvier 1994 à novembre, 1995

La figure 6.2 montre que la tendance pour les transporteurs américains diffère peu, que la variable choisie corresponde aux mouvements ou aux sièges-kilomètres réalisés. Cependant, dans cette figure, qui tient compte de l'effet de la distance parcourue, on observe que les transporteurs canadiens ont généré plus de sièges-kilomètres que les transporteurs américains. Les transporteurs américains ont parcouru environ 1 000 kilomètres par voyage entre le premier point canadien et le premier point américain sur le vol, alors que pour les transporteurs canadiens, la distance parcourue était plus près des 2 000 kilomètres.

Dans la figure 6.2, Air Canada ne paraît pas tout aussi dominant parmi les transporteurs canadiens pour la même raison. La distance moyenne parcourue par ce transporteur était d'environ 1 500 kilomètres, tandis que pour LACI et les affréteurs, elle s'établissait à plus de 2 000 kilomètres. La croissance dans les mouvements transfrontaliers d'Air Canada tout au long de 1995 a été stimulée par l'utilisation des avions à réaction de Canadair pour transport régional, mais cette croissance n'est pas apparente dans la figure 6.2 à cause de la capacité restreinte de sièges dont est doté cet appareil et des faibles distances parcourues. En novembre 1995, le nombre de mouvements effectués par les avions à réaction de Canadair pour transport régional s'est stabilisé, mais le nombre de mouvements effectués

roughly three times as large as the RJ on average, the other aircraft typically went roughly 1,500 kilometres per trip, compared to under 800 for the RJ. The increased use of these larger aircraft on their longer routes accounts for the jump in seat-kilometres flown by Air Canada in November 1995.

par les trois autres types d'appareils utilisés ordinairement par Air Canada sur les liaisons transfrontalières a progressé de 18% par rapport au mois précédent. De plus, tout en étant, en moyenne, d'une taille trois fois supérieures à celle des avions à réaction de Canadair pour transport régional, les autres aéronefs ont réalisé des distances d'environ 1 500 kilomètres par voyage, comparativement à moins de 800 kilomètres pour les avions à réaction de Canadair pour transport régional. L'utilisation accrue de ces aéronefs de grande taille sur leurs liaisons les plus longues explique la hausse spectaculaire des sièges-kilomètres réalisés par Air Canada en novembre 1995.

Figure 6.2
Transborder Seat-kilometres,
January 1994 to November, 1995

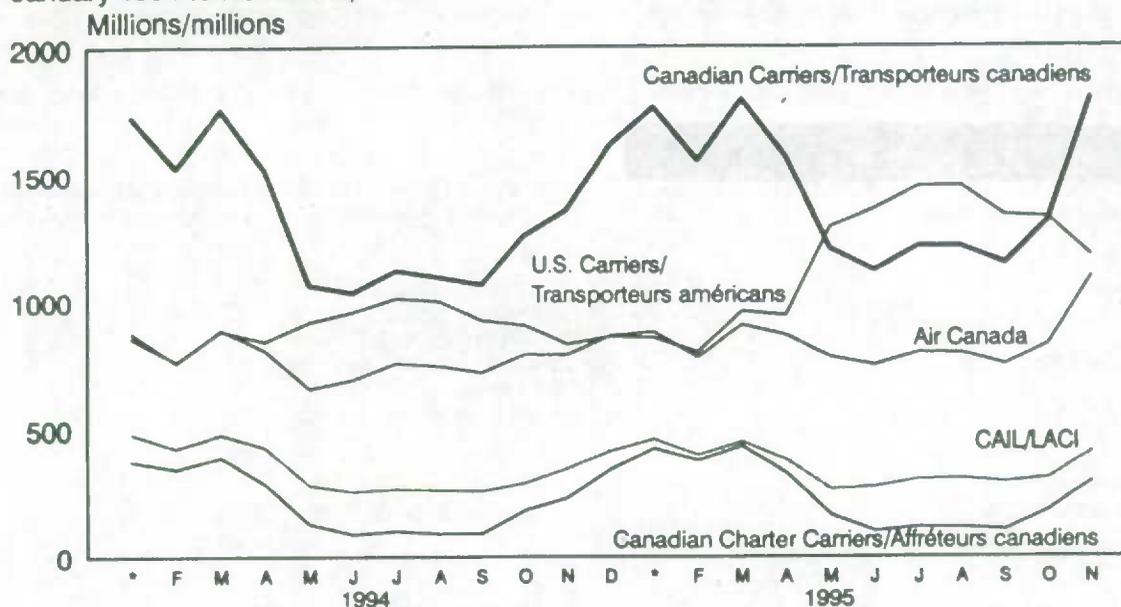


Figure 6.2
Sièges-kilomètres transfrontaliers,
Janvier 1994 à novembre, 1995

In both figures, the operations of CAIL and the Canadian charter carriers are more pronounced during the winter months. Because these carriers typically fly well over 2,000 kilometres per trip, the size of their operations in Figure 6.2 are closer to those of Air Canada than in Figure 6.1. CAIL's transborder operations increased substantially following the Open Skies Agreement, but not until June 1995. In the period from June to November, 1995, their transborder flights increased by over 40% compared to the same months of 1994. Their average distance has dropped by over 200 kilometres during this period, as frequencies to shorter haul markets have increased.

Dans les deux figures, les opérations de LACI et des affréteurs canadiens sont plus prononcées au cours des mois d'hiver. Parce que ces transporteurs effectuent des vols d'une distance moyenne supérieure à 2 000 kilomètres, la taille de leurs opérations dans la figure 6.2 est plus près de celle d'Air Canada que dans la figure 6.1. Les opérations transfrontalières de LACI ont augmenté fortement suite à l'accord « Ciel ouvert », mais pas avant juin 1995. Au cours de la période de juin à novembre 1995, les vols transfrontaliers de ce transporteur ont progressé de plus de 40% par rapport aux mois correspondants en 1994. La distance moyenne de leurs vols a chuté de plus de 200 kilomètres au cours de cette période, alors que les fréquences sur les liaisons de courte distance ont augmenté.

The Canadian charter carriers increased their transborder flights by 26% since May 1995. In addition, many of these carriers switched their transborder flights from charter to scheduled service late in 1995.

Les vols transfrontaliers effectués par les affréteurs canadiens se sont accrus de 26% depuis mai 1995. De plus, plusieurs de ces transporteurs ont transféré leurs vols transfrontaliers des services d'affrètement à des services réguliers à la fin de 1995.

METHODOLOGY

The data in this article are from the Aircraft Movement Survey, supplied by the Canadian control towers and flight service stations. The origin or destination of each movement is determined by the next stop or last stop of the aircraft. In cases where it is known that the movement only involved refuelling at the Canadian airport, these records have been removed. In some cases, not all of the passengers on board will have been originating from or destined to a transborder point. The distances have been calculated using the Great Circle Distance formula. One estimated seating capacity has been assigned per aircraft type. The Canadian charter carriers included Air Club International, Air Transat, Canada 3000, Royal Aviation, and Sky Service.

MÉTHODOLOGIE

Les données utilisées dans cette étude proviennent de l'Enquête sur les mouvements d'aéronefs. Ces données sont fournies par les tours de contrôle canadiennes et les stations de service de vols. L'origine ou la destination de chaque mouvement est déterminée par le prochain arrêt ou le dernier arrêt de l'aéronef. Dans les situations où le mouvement à l'aéroport canadien est effectué seulement à des fins de ravitaillement de l'aéronef, ces enregistrements ont été éliminés. Dans certains cas, les passagers à bord de l'appareil n'avaient pas tous un point transfrontalier comme origine ou destination. Les distances ont été calculées en utilisant la formule de la distance orthodromique. Une capacité estimée de sièges a été assignée à chaque type d'aéronef. Les affréteurs canadiens comprennent Air Club International, Air Transat, Canada 3000, Royal Aviation et Sky Service.

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

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

**HOW TO GET THE EC
FACTS AND ANALYS**

STATISTICS CANADA LIBRARY
BIBLIOTHÈQUE STATISTIQUE CANADA



1010209268

**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:

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

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

Jim Cain
Chief
Surface and Marine Transport Section

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

Gord Baldwin
Chief
Aviation Statistics Centre

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

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

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

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

Trish Trépanier, Directrice
Division des transports
Statistique Canada
12^e étage, immeuble Jean-Talon
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

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

Jim Cain
Chef
Section des transports de surface et maritimes

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

Gord Baldwin
Chef
Centre des statistiques de l'aviation

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

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada © Minister of Industry, 1996. All Rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise without prior written permission from Licence Services, Marketing Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada © Ministre de l'Industrie, 1996. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement sans l'autorisation écrite préalable des Services de concession des droits de licence, Division du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.