

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. 28, No. 3

HIGHLIGHTS

- Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAI) reported a preliminary basic loss of \$173 million for the year 1995, compared to a loss of \$71 million in 1994. The last time a basic income was reported was 1988, when the combined basic income of Air Canada and CAI was \$21 million. Since then, annual losses of over \$600 million have been reported on more than one occasion. Although the 1995 losses are not near those proportions, they are still a step back from the improved 1994 performance.
- Available on CANSIM: Matrix 385
- Domestic passenger charter traffic increased by 6%, between the third quarters of 1994 and 1995, from 370,899 to 393,489 passengers.
- During the third quarter of 1995, the number of passengers travelling on international charter flights showed a slight increase, to represent 1,166,368 passengers.
- The average domestic discount air fare (seasonally adjusted) increased to a record level of \$161 in the first quarter of 1995, while the average international discount fare recorded a sharp decrease.

Special Article

- As of December, 1995, Ottawa was one of the biggest beneficiaries of the Canada - U.S. Open Skies Agreement of February 1995. Compared to December, 1994 Ottawa doubled its non-stop commercial transborder movements by carriers using large jet aircraft. Other cities that increased these non-stop transborder flights were Toronto (49%), Vancouver (41%), Calgary (35%), Winnipeg (15%) and Montréal (11%).

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in March 1996

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. 28, N° 3

FAITS SAILLANTS

- Pour l'année 1995, Air Canada et Les lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont déclaré une perte directe provisoire de 173 millions\$ comparativement à une perte de 71 millions\$ en 1994. C'est en 1988, qu'un revenu direct a été déclaré pour la dernière fois, alors que le revenu direct combiné de Air Canada et LACI se chiffrait à 21 millions\$. Depuis cette année-là, des pertes annuelles de plus de 600 millions\$ ont été déclarées à plus d'une occasion. Bien que les pertes de 1995 ne se rapprochent pas de celles rapportées auparavant, elles représentent tout de même une régression par rapport aux améliorations survenues en 1994.
- Disponible sur CANSIM: Matrice 385
- Le trafic intérieur des passagers nolisés a augmenté de 6% entre les troisièmes trimestres de 1994 et de 1995, passant de 370 899 à 393 489 passagers.
- Lors du troisième trimestre de 1995, le nombre de passagers voyageant sur des vols nolisés internationaux a présenté une faible hausse pour représenter 1 166 368 passagers.
- Au cours du premier trimestre de 1995, le tarif aérien réduit intérieur moyen (désaisonnalisé) a atteint un sommet de 161\$, alors que le tarif réduit international moyen a subi une forte baisse.

Étude spéciale

- En date de décembre 1995, Ottawa était un des principaux bénéficiaires de l'accord « Cieux ouverts » Canada - États-Unis, signé en février 1995. Comparativement à décembre 1994, les transporteurs exploitant des aéronefs à réaction de grande taille ont doublé leurs mouvements transfrontaliers commerciaux sans escale à Ottawa. Les autres villes qui ont connu une hausse des vols transfrontaliers sans escale étaient Toronto (49%), Vancouver (41%), Calgary (35%), Winnipeg (15%) et Montréal (11%).

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, mars 1996

Note de reconnaissance

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



Statistics Canada Statistique Canada

Canada

SECTION 1 - TABLE 1.1

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

OPERATIONAL STATISTICS	December	Change Over Previous Year	Year-to-Date	Change Year-to-Date	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
	1995		1995		
	Décembre	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	795	-6.0	11 698	5.8	Réguliers - Intérieur
- International	804	50.0	8 212	16.6	- International
- Total	1 599	15.7	19 910	10.0	- Total
Charter	33	-73.4	872	-34.4	Affrètements
Total	1 632	8.4	20 782	6.9	Total
Passenger-kilometres					Passagers - kilomètres
Scheduled - Domestic	1 297 681	6.8	17 485 981	8.0	Réguliers - Intérieur
- International	2 481 373	23.8	30 934 317	13.3	- International
- Total	3 779 055	17.4	48 420 299	11.3	- Total
Charter	92 043	-68.0	2 003 856	-35.2	Affrètements
Total	3 871 098	10.4	50 424 156	8.2	Total
Available seat-kilometres					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	6 407 242	13.9	76 058 178	14.0	Réguliers
Charter	129 056	-66.0	2 668 279	-31.3	Affrètements
Total	6 536 299	8.8	78 726 457	11.5	Total
Passenger load Factor					Coefficient de remplissage
Scheduled %	59.0	...	63.7	...	Réguliers %
Charter %	71.3	...	75.1	...	Affrètements %
Total %	59.2	...	64.0	...	Total %
Goods carried (kgs)					Marchandises transportées (kgs)
Scheduled	32 725	-2.6	384 889	-3.0	Réguliers
Charter	18	-90.7	1 676	10.3	Affrètements
Total	32 744	-3.1	386 565	-3.0	Total
Goods tonne-kilometres					Tonnes-kilomètres de marchandises
Scheduled	151 145	5.7	1 723 022	11.1	Réguliers
Charter	78	-89.7	5 744	4.9	Affrètements
Total	151 223	5.1	1 728 767	11.1	Total
Hours flown	63	18.9	723	12.1	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	280 339	5.1	3 426 802	10.1	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres

Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. reported a 2% increase (seasonally adjusted) in passenger-kilometres flown on international scheduled routes in December 1995. (The table above contains raw data.) With the most recent data, this seasonally adjusted series continued the trend of the last six months, during which levels of passenger-kilometres flown have averaged 2.7 billion, compared to an average value of 2.3 billion during the first six months of 1995. Aircraft movements by these carriers suggest that the 1995 bilateral agreement between Canada and the United States has greatly contributed to these increases. Movements by these carriers on transborder routes have typically been about 50% greater in the second half of 1995, than in the second half of 1994. Movements on other (non-transborder) international routes have only been about 10% greater than in 1994.

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

SECTION 1 - TABLEAU 1.1

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

OPERATIONAL STATISTICS	December	Change Over Previous Year	Year-to-Date	Change Year-to-Date	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
	1995		1995		
	Décembre	Variation par rapport à l'année précédente	Cumulatif	Variation cumulative	
Scheduled and Charter Services	'000	%	'000	%	Services réguliers et d'affrètement
Passagers					Passagers
Scheduled - Domestic	795	-6.0	11 698	5.8	Réguliers - Intérieur
- International	804	50.0	8 212	16.6	- International
- Total	1 599	15.7	19 910	10.0	- Total
Charter	33	-73.4	872	-34.4	Affrètements
Total	1 632	8.4	20 782	6.9	Total
Passenger-kilometres					Passagers - kilomètres
Scheduled - Domestic	1 297 681	6.8	17 485 981	8.0	Réguliers - Intérieur
- International	2 481 373	23.8	30 934 317	13.3	- International
- Total	3 779 055	17.4	48 420 299	11.3	- Total
Charter	92 043	-68.0	2 003 856	-35.2	Affrètements
Total	3 871 098	10.4	50 424 156	8.2	Total
Available seat-kilometres					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	6 407 242	13.9	76 058 178	14.0	Réguliers
Charter	129 056	-66.0	2 668 279	-31.3	Affrètements
Total	6 536 299	8.8	78 726 457	11.5	Total
Passenger load Factor					Coefficient de remplissage
Scheduled %	59.0	...	63.7	...	Réguliers %
Charter %	71.3	...	75.1	...	Affrètements %
Total %	59.2	...	64.0	...	Total %
Goods carried (kgs)					Marchandises transportées (kgs)
Scheduled	32 725	-2.6	384 889	-3.0	Réguliers
Charter	18	-90.7	1 676	10.3	Affrètements
Total	32 744	-3.1	386 565	-3.0	Total
Goods tonne-kilometres					Tonnes-kilomètres de marchandises
Scheduled	151 145	5.7	1 723 022	11.1	Réguliers
Charter	78	-89.7	5 744	4.9	Affrètements
Total	151 223	5.1	1 728 767	11.1	Total
Hours flown	63	18.9	723	12.1	Heures de vol
All Operations					Ensemble des opérations
Litres of turbo fuel consumed	280 339	5.1	3 426 802	10.1	Consommation de carburant à turbomoteurs - Litres

Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont déclaré une augmentation de 2% (données désaisonnalisées) au niveau des passagers-kilomètres réalisés sur les routes régulières internationales en décembre 1995. (Le tableau ci-dessus contient des données brutes.) Les plus récentes données montrent que la série de données désaisonnalisées prolonge la tendance établie au cours des six derniers mois. Pendant cette période, les niveaux moyens de passagers-kilomètres réalisés ont été de 2,7 milliards, par comparaison à une valeur moyenne de 2,3 milliards au cours des six premiers mois de 1995. Les mouvements d'aéronefs effectués par ces transporteurs suggèrent que cette croissance est liée, en grande partie, à l'accord bilatéral conclu entre le Canada et les États-Unis en 1995. Les mouvements transfrontaliers effectués par ces transporteurs sont typiquement à peu près 50% plus élevés pendant les six derniers mois de 1995, par rapport à la même période en 1994. Les autres mouvements (non-transfrontaliers) internationaux n'étaient seulement que de 10% plus élevés qu'en 1994.

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

SECTION 1 - TABLE 1.2

Monthly Financial Statistics for Major Canadian Airlines, Level IA, October, November, December 1995 (Preliminary Data)

SECTION 1 - TABLEAU 1.2

Statistiques mensuelles sur les finances des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau IA, octobre, novembre, décembre 1995 (données provisoires)

FINANCIAL STATISTICS	Current Month	Change	Year-to-Date	Change Year-to-Date	STATISTIQUES FINANCIÈRES
	1995	1995/1994	1995	1995/1994	
	Mois courant	Variation	Cumulatif	Variation cumulative	
	\$'000	%	\$'000	%	
October					Octobre
Operating Revenue - Scheduled Services	484,246	8.1	4,911,621	12.1	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenue - Charter Services	7,510	-22.9	124,176	-11.2	Recettes d'exploitation - Services d'affrètement
Total Operating Revenue	521,333	10.8	5,244,033	11.8	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expenses	523,746	16.6	4,989,887	12.7	Total des dépenses d'exploitation
Total Interest Expenses	27,939	12.0	300,277	26.1	Total des intérêts versés
November					Novembre
Operating Revenue - Scheduled Services	391,378	4.0	5,302,999	11.5	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenue - Charter Services	7,041	-46.4	131,217	-15.1	Recettes d'exploitation - Services d'affrètement
Total Operating Revenue	413,964	4.6	5,657,997	11.3	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expenses	478,424	11.4	5,468,311	12.6	Total des dépenses d'exploitation
Total Interest Expenses	26,795	14.6	327,072	25.1	Total des intérêts versés
December					Décembre
Operating Revenue - Scheduled Services	423,074	4.7	5,726,073	10.9	Recettes d'exploitation - Services réguliers
Operating Revenue - Charter Services	7,640	-57.2	138,857	-19.4	Recettes d'exploitation - Services d'affrètement
Total Operating Revenue	456,886	3.3	6,114,883	10.6	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expenses	464,281	2.8	5,932,592	11.8	Total des dépenses d'exploitation
Total Interest Expenses	28,463	-0.5	355,535	22.5	Total des intérêts versés

Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAI) reported a preliminary basic loss of \$173 million for the year 1995, compared to a loss of \$71 million in 1994. Basic income or loss is measured by combining the operating income, (before capital gains, miscellaneous items and tax) with interest expenses. The last time a basic income was reported was 1988, when the combined basic income of Air Canada and CAI was \$21 million. Since then, annual losses of over \$600 million have been reported on more than one occasion. Although the 1995 losses are not near those proportions, they are still a step back from the improved 1994 performance. Both carriers undoubtedly experienced some startup costs associated with new routes and increased frequencies in the transborder market, following the new bilateral agreement between Canada and the United States in February 1995.

Seasonally adjusting a time series of data breaks down the data into three components, the trend-cycle, the seasonal component and the irregular component. In Figures 1.1 and 1.2, the monthly trend-cycle data for passenger-kilometres and preliminary basic income are graphed.

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

Pour l'année 1995, Air Canada et Les lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont déclaré une perte directe provisoire de 173 millions\$ comparativement à une perte de 71 millions\$ en 1994. Le revenu direct ou la perte directe est mesuré en combinant le revenu d'exploitation (avant les gains en capital, les comptes divers et l'impôt) avec les intérêts versés. C'est en 1988, qu'un revenu direct a été déclaré pour la dernière fois, alors que le revenu direct combiné de Air Canada et LACI se chiffrait à 21 millions\$. Depuis cette année-là, des pertes annuelles de plus de 600 millions\$ ont été déclarées à plus d'une occasion. Bien que les pertes de 1995 ne se rapprochent pas de celles rapportées auparavant, elles représentent tout de même une régression par rapport aux améliorations survenues en 1994. Pour faire suite au nouvel accord bilatéral entre le Canada et les États-Unis, survenu en février 1995, ces deux transporteurs ont, sans aucun doute, connu de nouveaux coûts associés à l'implantation de nouvelles routes et à l'augmentation de leurs fréquences dans le secteur transfrontalier.

La désaisonnalisation d'une série chronologique des données permet de décomposer les données en trois parties constitutantes à savoir, la tendance-cycle, la composante saisonnière et la composante irrégulière. Les données mensuelles sur la tendance-cycle des passagers-kilomètres et du revenu direct provisoire sont présentées dans les figures 1.1 et 1.2.

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

Figure 1.1

Trend-cycle Passenger-kilometre Data
(monthly) for Air Canada and Canadian
Airlines International Ltd.

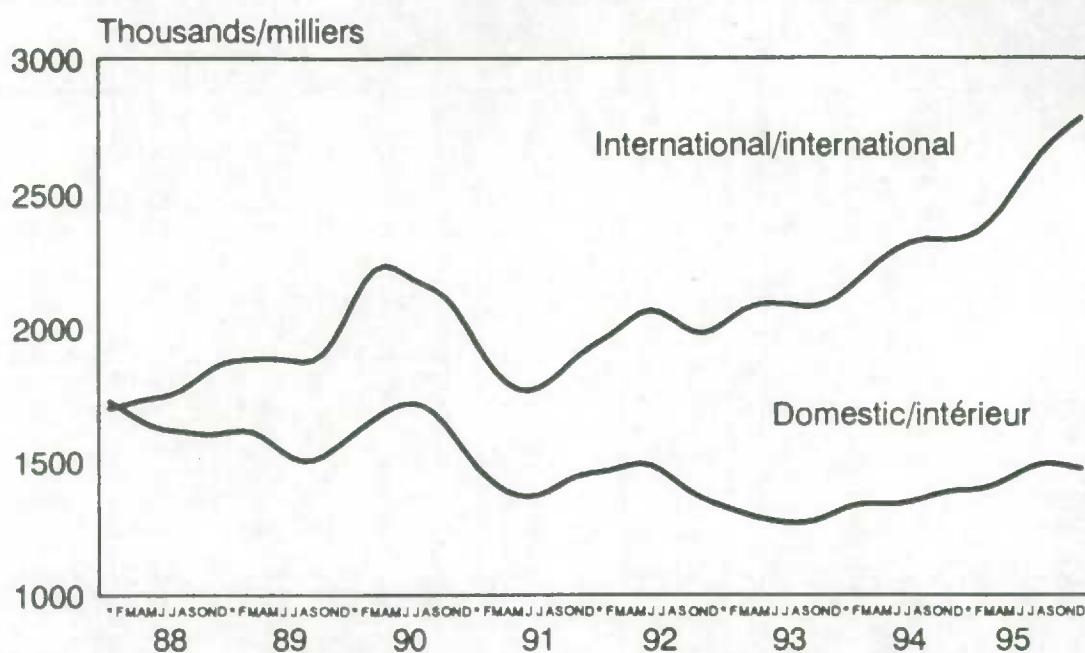


Figure 1.2

Trend-cycle Basic Income Data
(monthly) for Air Canada and
Canadian Airlines International Ltd.

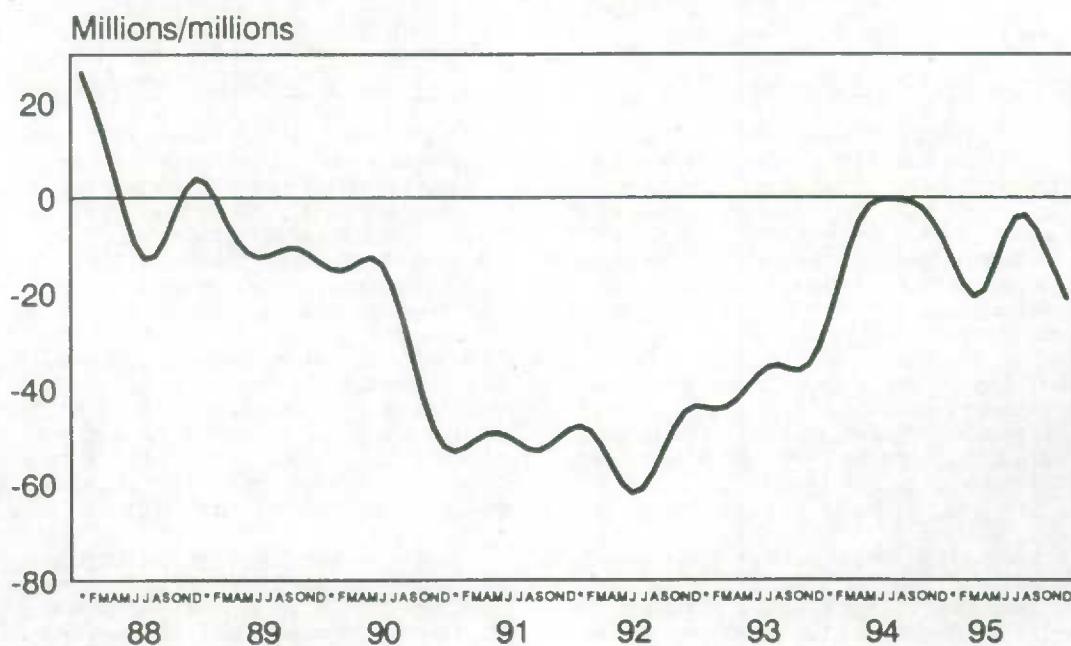


Figure 1.1

Données mensuelles sur la tendance-
cycle des passagers-kilomètres pour
Air Canada et les Lignes aériennes
Canadien International Ltée.

Figure 1.2

Données mensuelles sur la tendance-
cycle du revenu direct pour Air Canada
et les Lignes aériennes Canadien
International Ltée.

SECTION 2 - TABLE 2.1

Total Aircraft Movements at Transport Canada Towered Airports, by Class of Operation, January 1996 (Preliminary Data)

Rank Jan. 1996 Rang Jan.	Airports - Transport Canada Towers Aéroports - Tours de Transports Canada	January 1995 Janvier	January 1996 Janvier	Change January 1996/1995 Variation Janvier	January 1996 Itinerant	January 1996 Local
					No.-Nbre	No.-Nbre
1.	Toronto/LB Pearson Intl ON	25,643	28,033	9.3	28,015	18
2.	Vancouver Intl BC	22,279	24,277	9.0	24,277	-
3.	Calgary Intl AB	16,979	17,293	1.8	16,661	632
4.	Montréal/Dorval Intl QC	14,520	15,642	7.7	15,642	-
5.	Ottawa/Macdonald-Cartier Intl ON	9,766	11,416	16.9	8,964	2,452
6.	Halifax Intl NS	8,400	11,265	34.1	7,975	3,290
7.	Winnipeg Intl MB	11,194	11,203	0.1	9,271	1,932
8.	Boundary Bay BC	10,145	9,810	-3.3	2,780	7,030
9.	Victoria Intl BC	12,690	8,153	-35.8	3,843	4,310
10.	London ON	5,950	8,074	35.7	4,626	3,448
11.	Toronto City Centre ON	4,337	7,906	82.3	3,852	4,054
12.	Toronto/Buttonville ON	4,809	7,699	60.1	3,533	4,166
13.	Montréal/St Hubert QC	8,655	7,643	-11.7	3,982	3,661
14.	Edmonton Mun AB	8,263	7,195	-12.9	7,157	38
15.	Abbotsford BC	9,841	7,167	-27.2	2,387	4,780
16.	Thunder Bay ON	5,002	6,736	34.7	3,470	3,266
17.	Québec/Jean Lesage Intl QC	5,587	6,134	9.8	5,520	614
18.	Villeneuve AB	4,760	5,712	20.0	668	5,044
19.	Calgary/Springbank AB	10,208	5,657	-44.6	1,353	4,304
20.	Hamilton ON	4,680	5,399	15.4	2,872	2,527
21.	Edmonton Intl AB	5,545	5,364	-3.3	5,116	248
22.	Saskatoon/JG Diefenbaker SK	5,250	5,327	1.5	3,921	1,406
23.	Moncton NB	4,463	5,057	13.3	3,375	1,682
24.	Oshawa ON	3,086	5,010	62.3	2,176	2,834
25.	Sault Ste Marie ON	4,164	4,934	18.5	2,298	2,636
26.	Sudbury ON	3,937	4,816	22.3	2,600	2,216
27.	St John's NF	3,927	4,709	19.9	3,267	1,442
28.	Kitchener-Waterloo-Guelph ON	2,487	4,659	87.3	1,981	2,678
29.	Pitt Meadows BC	4,250	4,491	5.7	1,393	3,098
30.	Regina SK	4,523	4,428	-2.1	3,642	786
31.	Kelowna BC	3,608	4,315	19.6	2,817	1,498
32.	Montréal/Mirabel Intl QC	4,216	4,072	-3.4	3,649	423
33.	Winnipeg/St Andrews MB	5,019	4,039	-19.5	1,027	3,012
34.	North Bay ON	3,591	4,006	11.6	2,058	1,948
35.	Windsor ON	2,876	3,882	35.0	1,952	1,930
36.	Gander Intl NF	3,202	3,515	9.8	2,671	844
37.	Yellowknife NT	3,579	3,388	-5.3	2,364	1,024
38.	Vancouver Harbour BC	3,417	3,203	-6.3	2,773	430
39.	Langley BC	3,724	3,068	-17.6	1,020	2,048
40.	Prince George BC	3,105	3,024	-2.6	2,306	718
41.	Sept-Îles QC	2,440	2,359	-3.3	2,079	280
42.	Whitehorse YT	2,131	1,341	-37.1	565	776
43.	Val-d'Or QC	1,164	1,322	13.6	1,290	32
44.	Chicoutimi/St Honoré QC	1,192	958	-19.6	634	324
45.	St-Jean QC	858	934	8.9	598	336
Total (45)		289,462	304,635	5.2	214,420	90,215

For more 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

Domestic Operations - Passengers and Market Shares on Domestic Charters by Carrier, Third Quarters 1994 and 1995 (Preliminary Data for 1995)

Rank in 1995 Rang en 1995	1994	Market Share Part de marché		1995	Market Share Part de marché	Change 1995/1994 Variation
		%	%			
Canada 3000 Airlines Ltd.	207,242	55.9		219,792	55.9	6.1
Air Transat	59,057	15.9		80,188	20.4	35.8
Royal Aviation	101,965	27.5		79,429	20.2	-22.1
Sky Service F.B.O. Inc.	-	...		7,384	1.9	...
Others/Autres	2,635	0.7		6,696	1.6	154.1
Total	370,899	100.0		393,489	100.0	6.1

Domestic passenger charter traffic increased by 6.1%, between the third quarters of 1994 and 1995, from 370,899 to 393,489 passengers. This represented a continuation of the third quarter growth trend in the domestic charter market, since 1989.

Canada 3000 Airlines continued to hold the largest domestic charter market share (55.9%). In fact, this market share remained the same as the third quarter of the previous year. Air Transat returned to second place with a market share of 20.4%, this only represented 0.2% more than the market share held by Royal Aviation (20.2%) during this quarter. Sky Service F.B.O. Inc., which began its operations in the domestic sector during the fourth quarter of 1994, registered 7,384 passengers for the third quarter of 1995.

TABLE 3.2

International Operations - Market Shares by Canadian Air Carriers, Third Quarters 1994 and 1995 (Preliminary Data for 1995)

Rank in 1995 Rang en 1995	Total		Europe		South/Sud		U.S.A./É.U.	
	1994	1995	1994	1995	1994	1995	1994	1995
Air Transat	39.1	38.3	54.1	50.7	15.9	11.2	13.0	13.9
Canada 3000 Airlines Ltd.	18.4	23.4	18.1	20.1	17.9	18.5	19.8	40.3
Royal Aviation	20.9	17.4	15.6	10.8	49.6	44.4	16.9	19.3
Air Club Int'l	6.9	12.4	11.0	18.3	-	-	-	-
CAI/LACI	10.6	5.2	-	-	16.5	18.0	36.0	13.8
Others/Autres	4.1	3.3	1.2	0.1	0.1	7.9	14.3	12.7
Total	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

During the third quarter of 1995, in the international sector, Air Transat, with 390,341 passengers held the largest market share, which was 38.3%. Its biggest activity sector, in terms of passengers and market share, during a third quarter, was Europe, where it carried 348,263 passengers.

Second place was held by Canada 3000 Airlines Ltd., which obtained a market share of 23.7% with 238,186 passengers. In terms of passengers, Europe was the busiest activity sector for Canada 3000 Airlines with 137,799 passengers. Royal Aviation ranked in third place with 177,277 passengers, which represented a market share of 17.4%. In terms of passengers and market share, the largest activity sector for Royal Aviation was the South where it obtained a share of 44.4% to represent 69,009 passengers.

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

SECTION 3 - TABLEAU 3.1

Opérations intérieures - Passagers sur des affrètements intérieurs et parts de marché par transporteur, Troisièmes trimestres 1994 et 1995 (données provisoires pour 1995)

Rank in 1995 Rang en 1995	1994	Market Share Part de marché		1995	Market Share Part de marché		Change 1995/1994 Variation
		%	%		%	%	
Canada 3000 Airlines Ltd.	207,242	55.9		219,792	55.9		6.1
Air Transat	59,057	15.9		80,188	20.4		35.8
Royal Aviation	101,965	27.5		79,429	20.2		-22.1
Sky Service F.B.O. Inc.	-	...		7,384	1.9		...
Others/Autres	2,635	0.7		6,696	1.6		154.1
Total	370,899	100.0		393,489	100.0		6.1

Le trafic intérieur des passagers nolisés a augmenté de 6,1% entre les troisièmes trimestres de 1994 et de 1995, passant de 370 899 à 393 489 passagers. Cette hausse prolonge la période de croissance soutenue durant un troisième trimestre, depuis 1989, des affrètements intérieurs.

En ce qui a trait aux parts de marché dans le secteur intérieur, Canada 3000 Airlines détenait toujours la première place avec une part de 55,9%. En fait, cette part est demeurée la même qu'au cours du troisième trimestre de l'année précédente. Air Transat est revenu à la deuxième position avec une part de marché de 20,4%, ce qui a représenté seulement 0,2% de plus que la part de marché détenue par Royal Aviation (20,2%) durant ce trimestre. Sky Service F.B.O. Inc., qui a débuté ses opérations dans le secteur intérieur durant le quatrième trimestre de 1994, a enregistré 7 384 passagers durant le troisième trimestre de 1995.

TABLEAU 3.2

Opérations internationales - Parts de marché par transporteur aérien canadien, Troisièmes trimestres 1994 et 1995 (données provisoires pour 1995)

Rank in 1995 Rang en 1995	Total		Europe		South/Sud		U.S.A./É.U.	
	1994	1995	1994	1995	1994	1995	1994	1995
Air Transat	39.1	38.3	54.1	50.7	15.9	11.2	13.0	13.9
Canada 3000 Airlines Ltd.	18.4	23.4	18.1	20.1	17.9	18.5	19.8	40.3
Royal Aviation	20.9	17.4	15.6	10.8	49.6	44.4	16.9	19.3
Air Club Int'l	6.9	12.4	11.0	18.3	-	-	-	-
CAI/LACI	10.6	5.2	-	-	16.5	18.0	36.0	13.8
Others/Autres	4.1	3.3	1.2	0.1	0.1	7.9	14.3	12.7
Total	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0

Lors du troisième trimestre de 1995, dans le secteur international, c'est le transporteur Air Transat, avec 390 341 passagers qui détenait la plus importante part de marché, soit 38,3%. Son secteur d'activité le plus important, en termes de passagers et de part de marché, lors d'un troisième trimestre, est demeuré l'Europe, où il a transporté 348 263 passagers.

La deuxième position était détenue par Canada 3000 Airlines Ltd., qui a obtenu une part de marché de 23,7% avec 238 186 passagers. En terme de passagers, l'Europe était également le secteur d'activité le plus occupé pour ce transporteur avec 137 799 passagers. Royal Aviation s'est classé en troisième position avec 177 277 passagers, ce qui a représenté une part de marché de 17,4%. En termes de passagers et de part de marché, le secteur d'activité le plus important pour Royal Aviation a été le Sud, où il a obtenu une part de 44,4% représentant 69 009 passagers.

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

SECTION 3 - TABLE 3.3

International Charter Passengers, by Region - Canadian and Foreign Air Carriers, Second Quarters 1993 to 1995 (Preliminary Data for 1995)

SECTION 3 - TABLEAU 3.3

Passagers des vols nolisés internationaux, par région - Transporteurs canadiens et étrangers, Deuxièmes trimestres 1993-1995 (données provisoires pour 1995)

Region	Second Quarter	Second Quarter	Second Quarter	Change	Change	Région
	1993 Deuxième trimestre	1994 Deuxième trimestre	1995 Deuxième trimestre	1994/1993 Variation	1995/1994 Variation	
Africa	195	1,328	-	581.0	--	Afrique
Asia	1,423	-	-	--	--	Asie
Europe	287,789	332,154	388,172	11.5	16.9	Europe
Southern	265,271	276,310	295,308	4.2	6.9	Sud
United States	409,984	423,051	374,559	3.2	-11.5	États-Unis
Total Canadian Air Carriers	814,091	914,506	967,947	12.3	5.8	Total transporteurs canadiens
Total Foreign Air Carriers	160,571	118,337	90,092	-26.3	-23.9	Total transporteurs étrangers
Grand Total	974,662	1,032,843	1,058,039	6.0	2.4	Grand Total

TRAFFIC

During the second quarter of 1995, the number of passengers travelling on international charter flights increased by 2.4% compared to the same period in 1994.

- Europe

During this quarter, Europe showed an increase of 16.9%. Its passenger count went from 332,154 in 1994 to 388,172 in 1995. The United Kingdom and France, the two major charter markets in Europe, together accounted for 66.6% of the total European market during the second quarter of 1995. The United Kingdom registered 134,383 passengers, which represented an increase of 23.6% compared to the same quarter of the previous year. However, France registered a slight decrease of 0.2% with 124,053 passengers.

- Southern

The Southern region also showed an increase in passengers, growing from 276,310 to 295,308 during the second quarter of 1995, which represented a growth of 6.9%. Among the four major Southern markets, only the Dominican Republic registered a decrease compared to the second quarter of 1994, with 52,491 passengers (-0.8%). Mexico, Cuba and Netherlands Antilles registered: 78,540 passengers (1.9%), 60,102 passengers (54.0%) and 28,180 passengers (11.9%), respectively.

- United States

Among the three major international regions, the United States was the only one which showed a decrease, which was 11.5%. Its passenger count went from 423,051 in 1994 to 374,559 in 1995. The results registered by Florida and Nevada were mainly responsible for this decrease in the United States. In fact, Florida went from 214,688 passengers during the second quarter of 1994 to 181,598 passengers during the second quarter of 1995. This represented a decrease of 15.4%. For Nevada, the decrease was 16.2%, its passenger count fell from 134,416 in 1994 to 112,594 in 1995.

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

TRAFIC

Lors du deuxième trimestre de 1995, le nombre de passagers voyageant sur des vols nolisés internationaux a augmenté de 2,4% comparativement à la même période en 1994.

- Europe

L'Europe, durant ce trimestre, a présenté une augmentation de 16,9%, le nombre de passagers passant de 332 154 en 1994 à 388 172 en 1995. Le Royaume-Uni et la France, les deux principaux marchés d'affrètements en Europe, ont compté ensemble pour 66,6% du marché européen total au cours du deuxième trimestre de 1995. Le Royaume-Uni a obtenu 134 383 passagers, ce qui a représenté une augmentation de 23,6% par rapport au même trimestre de l'année précédente. Quant à la France, celle-ci a enregistré une légère diminution de 0,2% avec 124 053 passagers.

- Sud

La région du Sud a également connu une hausse dans le nombre de ses passagers, en passant de 276 310 à 295 308 passagers durant le deuxième trimestre de 1995, ce qui a représenté une augmentation de 6,9%. Parmi les quatre principaux marchés du Sud, seule la République Dominicaine a présenté une diminution par rapport au deuxième trimestre de 1994, avec 52 491 passagers (-0,8%). Le Mexique, Cuba et les Antilles Néerlandaises ont recueilli, respectivement, 78 540 passagers (1,9%), 60 102 passagers (54,0%) et 28 180 passagers (11,9%).

- États-Unis

Parmi les trois principales régions internationales, les États-Unis est la seule qui a présenté une diminution au cours du deuxième trimestre de 1995. Les États-Unis ont enregistré une baisse de 11,5%, le nombre de passagers passant de 423 051 en 1994 à 374 559 en 1995. Ce sont les résultats enregistrés par la Floride et le Nevada qui sont majoritairement responsables de cette baisse enregistrée par les États-Unis. En fait, la Floride est passée de 214 688 passagers durant le deuxième trimestre de 1994 à 181 598 passagers lors du même trimestre en 1995, ce qui a représenté une diminution de 15,4%. Quant au Nevada, le nombre de passagers est passé de 134 416 en 1994 à un résultat de 112 594 en 1995, soit une baisse de 16,2%.

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

SECTION 3 - TABLE 3.4

International Charter Passengers, by Region - Canadian and Foreign Air Carriers, Third Quarters 1993 to 1995 (Preliminary Data for 1995)

Region	Third Quarter	Third Quarter	Third Quarter	Change	Change	Région
	1993 Troisième trimestre	1994 Troisième trimestre	1995 Troisième trimestre	1994/1993 Variation	1995/1994 Variation	
Africa	1,869	1,816	-	-2.8	--	Afrique
Asia	1,868	-	-	--	--	Asie
Europe	558,649	720,631	789,846	29.0	9.6	Europe
Pacific	115	-	-	--	--	Pacifique
Southern	149,706	177,977	175,688	18.9	-1.3	Sud
United States	237,689	263,855	200,834	11.0	-23.9	États-Unis
Total Canadian Air Carriers	702,406	990,453	1,019,622	41.0	2.9	Total transporteurs canadiens
Total Foreign Air Carriers	247,490	173,826	146,746	-29.8	-15.6	Total transporteurs étrangers
Grand Total	949,896	1,164,279	1,166,368	22.6	0.2	Grand Total

TRAFFIC

During the third quarter of 1995, the number of passengers travelling on international charter flights showed a slight increase of 0.2%, to represent 1,166,368 passengers.

- Europe

Among the three major international regions, Europe was the only one which showed an increase during the third quarter of 1995 compared to the same period in 1994. This region showed an increase of 9.6%, recording 789,846 passengers during the third quarter of 1995. Its two major charter markets, the United Kingdom and France, both showed increases in passenger traffic. The United Kingdom registered 282,511 passengers, which represented an increase of 14.6%. France registered 249,663 passengers, representing an increase of 8.4%.

- Southern

During the third quarter of 1995, the Southern region showed a decrease of 1.3%. Its passenger count went from 177,977 to 175,688. The markets of Mexico and the Netherlands Antilles, both showed decreases. Mexico registered a loss of 15.3% with 34,504 passengers compared to the 40,744 passengers registered during the same quarter in 1994. The Netherlands Antilles registered 9,931 passengers, which was a decrease of 30.1% compared to the same period in 1994. However, the markets of Cuba and the Dominican Republic both showed increases during the third quarter of 1995. Cuba registered an increase of 30.2% with 42,317 passengers and the Netherlands Antilles showed an increase of 10.0% with 27,616 passengers.

- United States

During the third quarter of 1995, the United States registered a decrease of 23.9%. The passenger count went from 263,855 passengers for the same period in 1994 to 200,834 in 1995. The "Open Skies" agreement between Canada and the United States was the major factor explaining this decrease. Some carriers such as Air Canada and Canadian Airlines Int'l moved some of their charter operations to scheduled operations, creating major losses for some American charter markets. During the third quarter of 1995, the charter markets of Florida and Nevada were the most affected by this agreement. In fact, Florida went from 108,642 charter passengers during the third quarter of 1994 to 49,634 during the same quarter of 1995. This represented a decrease of 54.3%. The Nevada market went from 90,447 passengers for the third quarter of 1994 to 76,646 for the same period in 1995. This represented a decrease of 15.3%.

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

SECTION 3 - TABLEAU 3.4

Passagers des vols nolisés internationaux, par région - Transporteurs canadiens et étrangers, Troisièmes trimestres 1993-1995 (données provisoires pour 1995)

Région	Third Quarter	Third Quarter	Third Quarter	Change	Change	Région
	1993 Troisième trimestre	1994 Troisième trimestre	1995 Troisième trimestre	1994/1993 Variation	1995/1994 Variation	
Afrique	1,869	1,816	-	-2.8	--	Afrique
Asie	1,868	-	-	--	--	Asie
Europe	558,649	720,631	789,846	29.0	9.6	Europe
Pacifique	115	-	-	--	--	Pacifique
Sud	149,706	177,977	175,688	18.9	-1.3	Sud
États-Unis	237,689	263,855	200,834	11.0	-23.9	États-Unis
Total transporteurs canadiens	702,406	990,453	1,019,622	41.0	2.9	Total transporteurs canadiens
Total transporteurs étrangers	247,490	173,826	146,746	-29.8	-15.6	Total transporteurs étrangers
Grand Total	949,896	1,164,279	1,166,368	22.6	0.2	Grand Total

TRAFIC

Lors du troisième trimestre de 1995, le nombre de passagers voyageant sur des vols nolisés internationaux a présenté une faible hausse de 0,2% pour représenter 1 166 368 passagers.

- Europe

Parmi les trois principales régions internationales, l'Europe est la seule qui a présenté une augmentation durant le troisième trimestre de 1995 par rapport à la même période en 1994. Cette région a présenté une hausse de 9,6% en recueillant 789 846 passagers durant le troisième trimestre de 1995. Ses deux principaux marchés nolisés, soient le Royaume-Uni et la France, ont tous les deux présenté des augmentations dans leur trafic de passagers. Le Royaume-Uni a enregistré 282 511 passagers, ce qui a représenté une hausse de 14,6%. Quant à la France, avec 249 663 passagers, elle a obtenu une hausse de 8,4%.

- Sud

Durant le troisième trimestre de 1995, le Sud a présenté une diminution de 1,3%, le nombre de passagers passant de 177 977 à 175 688. Les marchés du Mexique et des Antilles Néerlandaises ont tous les deux présenté des diminutions. Le Mexique a enregistré une perte de 15,3% avec 34 504 passagers par rapport aux 40 744 passagers qu'il avait recueilli lors du même trimestre en 1994. Les Antilles Néerlandaises ont enregistré 9 931 passagers, ce qui a constitué une diminution de 30,1% par rapport à la même période en 1994. Cependant, les marchés de Cuba et de la République Dominicaine ont tous les deux présenté des gains lors du troisième trimestre de 1995. Cuba a obtenu une augmentation de 30,2% en recueillant 42 317 passagers et les Antilles Néerlandaises ont présenté une hausse de 10,0% avec 27 616 passagers.

- États-Unis

Les États-Unis, durant ce troisième trimestre de 1995, ont enregistré une diminution de 23,9%, le nombre de passagers passant de 263 855 pour la même période en 1994 à 200 834 en 1995. L'accord « Ciels ouverts » entre le Canada et les États-Unis est le principal facteur pouvant expliquer cette baisse. En fait, certains transporteurs, tels que Air Canada et Les lignes aériennes Canadiens Int'l, ont transféré certaines de leurs opérations d'affrètement vers des opérations régulières causant ainsi des diminutions majeures pour certains marchés nolisés américains. Ainsi, durant ce troisième trimestre de 1995, ce sont les marchés nolisés de la Floride et du Nevada qui semblent avoir été les plus affectés par cet accord. En fait, la Floride est passée de 108 642 passagers lors du troisième trimestre de 1994 à 49 634 passagers pour le même trimestre en 1995, ce qui a représenté une diminution de 54,3%. Le Nevada est, quant à lui, passé de 90 447 passagers pour le troisième trimestre de 1994 à 76 646 passagers pour la même période en 1995. Ceia a représenté une baisse de 15,3%.

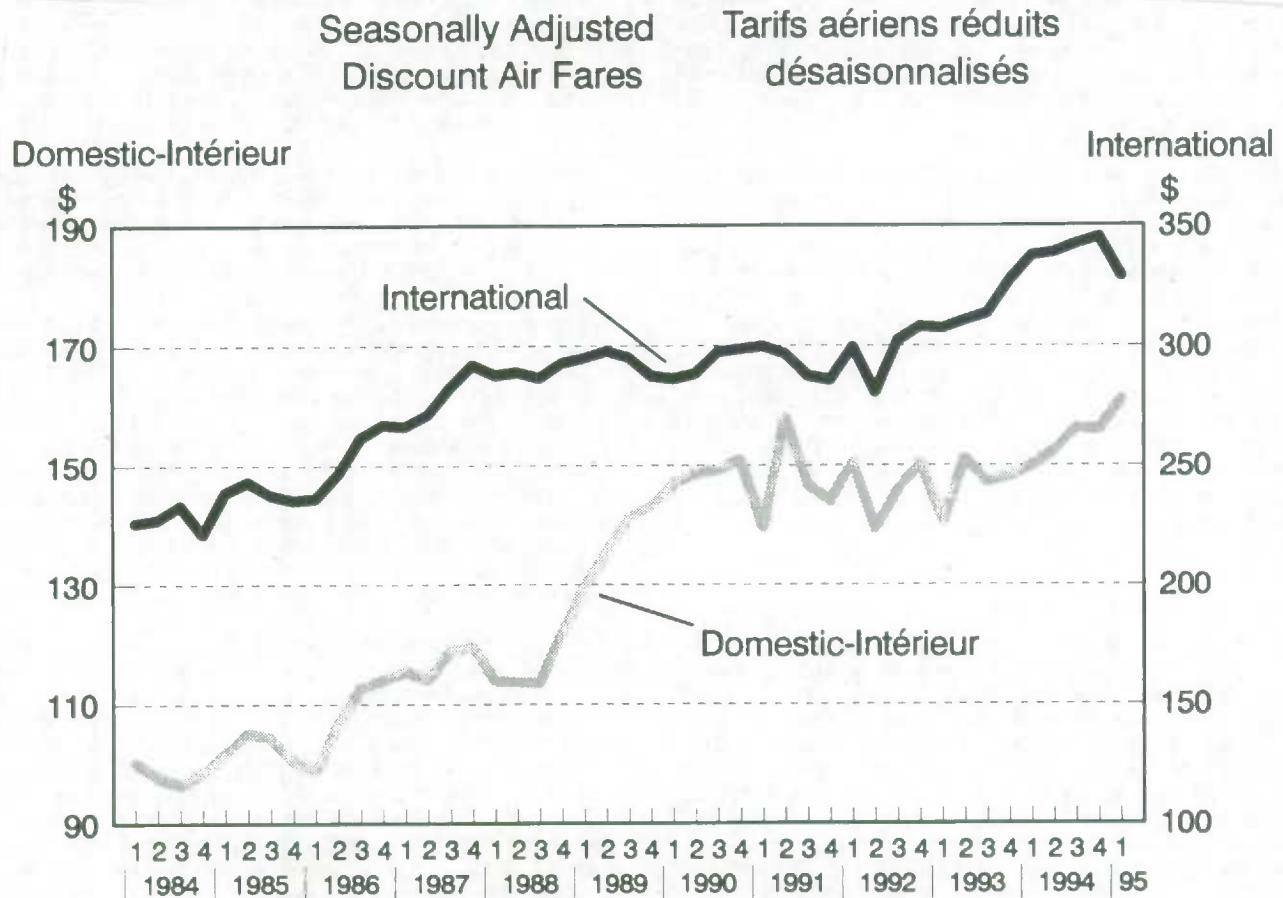
Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Francesca Thibeault (819-997-6173).

Section 4 - TABLE 4.1

Seasonally Adjusted Average Discount Air Fares (Coupon Origin and Destination Basis) - First Quarter 1984 to First Quarter 1995 (1995 Preliminary Data)

SECTION 4 - TABLEAU 4.1

Tarifs aériens réduits moyens désaisonnalisés (sur la base de l'origine et la destination du coupon) - Premier trimestre de 1984 au premier trimestre de 1995 (données provisoires pour 1995)



In the first quarter of 1995, the average domestic discount air fare (seasonally adjusted) increased to a record level of \$161.0 (coupon origin and destination basis). This represented an annual rate of increase of 13.7% from the seasonally adjusted fare of \$155.9 in the fourth quarter of 1994, and was up 7.8% from the figure of \$149.4 in the first quarter of 1994.

The average domestic discount air fare (seasonally adjusted) has increased five times in the last six quarters, beginning with the third quarter of 1993.

In the first quarter of 1995, the average international discount air fare (seasonally adjusted) decreased for the first time after ten consecutive quarterly increases, beginning in 1992. It dropped to \$328.8, an annual rate of decrease of 17.6%, from \$345.1 in the fourth quarter of 1994, and down 3.6% from the 1994 first quarter figure of \$341.1. This was the third largest quarter-to-quarter decrease recorded for this fare since the survey began in 1983.

The first quarter of 1995 marked the beginning of increased transborder service following the Open Skies Agreement with the USA. The month of March saw many promotional seat sales on new transborder services, which were reflected in the sharp drop of the seasonally adjusted average international fares.

For further information, please contact B. Snider (819-997-6189).

Au cours du premier trimestre de 1995, le tarif aérien réduit intérieur moyen (désaisonnalisé) a atteint un sommet de 161,0\$ (sur la base de l'origine et la destination du coupon). Ceci représente un taux d'augmentation annuel de 13,7% par rapport au tarif désaisonné de 155,9\$ enregistré au cours du quatrième trimestre de 1994 et une hausse de 7,8% par rapport au niveau de 149,4\$ atteint au cours du premier trimestre de 1994.

Il s'agit de la cinquième augmentation sur la base d'un trimestre à l'autre du tarif aérien réduit intérieur moyen (désaisonnalisé) au cours des six derniers trimestres, en commençant avec le troisième trimestre de 1993.

Au cours du premier trimestre de 1995, le tarif aérien réduit international moyen (désaisonnalisé) a diminué pour la première fois après dix augmentations trimestrielles consécutives depuis 1992. Le tarif moyen a diminué à 328,8\$. Ceci représente un taux de diminution annuel de 17,6% par rapport au tarif de 345,1\$ enregistré au cours du quatrième trimestre de 1994 et une baisse de 3,6% par rapport au niveau de 341,1\$ atteint au cours du premier trimestre de 1994. Ce repli trimestriel n'a été excédé que par deux autres baisses depuis le début de l'enquête en 1983.

Le premier trimestre de 1995 a marqué le début d'une hausse des services transfrontaliers suite à l'accord « Cieux ouverts » avec les États-Unis. Plusieurs tarifs promotionnels ont été offerts au cours du mois de mars sur les nouveaux services transfrontaliers, ce qui a entraîné une forte baisse des tarifs internationaux moyens désaisonnalisés.

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

SECTION 5 - SPECIAL ARTICLE

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

As of December, 1995, Ottawa was one of the biggest beneficiaries of the Canada - U.S. Open Skies Agreement of February 1995. Compared to December, 1994 Ottawa doubled its non-stop commercial transborder movements by carriers using large jet aircraft. Other cities that increased these non-stop transborder flights were Toronto (49%), Vancouver (41%), Calgary (35%), Winnipeg (15%) and Montréal (11%).

For airports such as Vancouver and Calgary, these increases translated into equal jumps in seat-kilometres, or capacity. (Seat-kilometres on a flight are defined as available seats times distance flown.) Toronto experienced an increase in their exposure to Air Canada's relatively small (50 seats) Canadair Regional Jet (RJ), from zero movements in December 1994 to nearly 900 in December, 1995. As a result, Toronto's capacity increased by 17%, which was well below their percentage increase in movements. Ottawa's capacity increased by almost as much (89%) as its increase in movements. Although Air Canada greatly increased its use of the RJ in Ottawa by 1995, U.S. Air switched from Fokker 28's to the larger Fokker 100's and McDonnell Douglas DC-9's. Both American Airlines and Northwest Airlines started up service to Ottawa in 1995 with aircraft over 100 seats as well.

Figure 5.2 shows the transborder competition among Canadian and U.S. carriers in several city pairs where changes have occurred since the Open Skies Agreement. Both the Toronto - New York and Toronto - Chicago markets have experienced increased non-stop flights resulting from the introduction of service by Canadian Airlines International Ltd. (CAI), and/or the increase in service by Air Canada. The main difference is that in the New York market, Canadian carriers have a larger presence, while in the Chicago market, U.S. carriers operate more often. In the Vancouver - Los Angeles market, it is the introduction of service by Air Canada that caused increases in activity. The other markets shown in Figure 6.2 all reflect growth in the U.S. presence where they achieved or maintained a dominant position as of December 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 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. The Canadian charter carriers included Air Club International, Air Transat, Canada 3000, Royal Aviation, and Sky Service. New York includes both major New York airports and Newark. Montréal includes both Dorval and Mirabel.

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

SECTION 5 - ÉTUDE SPÉCIALE

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

En date de décembre 1995, Ottawa était un des principaux bénéficiaires de l'accord « Ciels ouverts » Canada - États-Unis, signé en février 1995. Comparativement à décembre 1994, les transporteurs exploitant des aéronefs à réaction de grande taille ont doublé leurs mouvements transfrontaliers commerciaux sans escale à Ottawa. Les autres villes qui ont connu une hausse des vols transfrontaliers sans escale étaient Toronto (49%), Vancouver (41%), Calgary (35%), Winnipeg (15%) et Montréal (11%).

Pour les aéroports tels que Vancouver et Calgary, ces augmentations se sont traduites par des hausses spectaculaires similaires des sièges-kilomètres, ou de la capacité. (Les sièges-kilomètres sur un vol sont définis comme étant le nombre de places disponibles multiplié par la distance parcourue.) L'accès des avions à réaction de Canadair pour transport régional - ceux-ci sont de taille relativement petite (50 sièges) - d'Air Canada à Toronto, s'est accru. Le nombre de mouvements pour ce genre d'appareils y est passé de zéro en décembre 1994 à près de 900 en décembre 1995. Il en a découlé une augmentation de la capacité (17%) à Toronto, ce qui est bien en deçà de la hausse relative du nombre de mouvements. La capacité à Ottawa a connu une hausse presque aussi marquée (89%) que celle du nombre de mouvements. Bien que Air Canada ait fortement accru son utilisation des avions à réaction de Canadair pour transport régional à Ottawa en 1995, U.S. Air a abandonné les appareils Fokker 28 au profit des appareils Fokker 100 qui possèdent une plus grande capacité et des appareils McDonnell Douglas DC9. American Airlines et Northwest Airlines ont, tous les deux, initié des services à Ottawa en 1995, avec des appareils possédant une capacité supérieure à 100 sièges également.

La figure 5.2 montre la croissance transfrontalière entre les transporteurs canadiens et américains dans plusieurs paires de villes où des changements sont survenus depuis l'accord « Ciels ouverts ». Les marchés Toronto - New York et Toronto - Chicago ont enregistré une progression des vols sans escale suite à l'introduction de services par les Lignes aériennes Canadian International Ltée (LACI) et/ou la hausse de services par Air Canada. La principale différence provient du fait que dans le marché de New York, les transporteurs canadiens ont une plus forte présence, alors que dans le marché de Chicago, les transporteurs américains exploitent un plus grand nombre de vols. Dans le marché Vancouver - Los Angeles, l'activité s'est accrue grâce à l'introduction de services par Air Canada. Les autres marchés présentés à la figure 6.2 reflètent tous une croissance dans la présence des transporteurs américains; sur ces marchés, ils ont atteint ou maintenu une position dominante en date de décembre 1995.

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 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. Les affréteurs canadiens comprennent Air Club International, Air Transat, Canada 3000, Royal Aviation et Sky Service. New York comprend, à la fois, les principaux aéroports de New York et Newark. Montréal comprend Dorval et Mirabel.

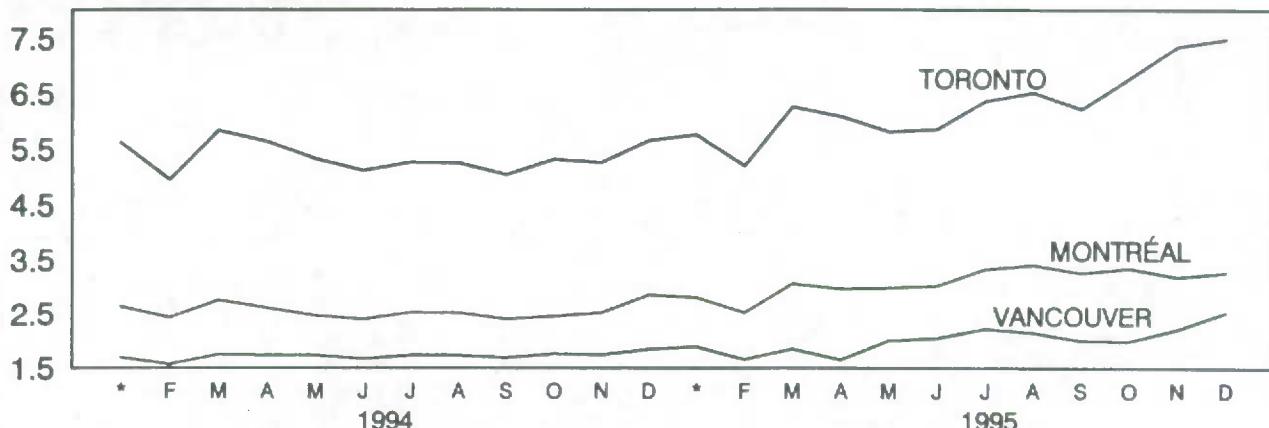
Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Andrea Mathieson (819-997-6190).

Figure 5.1

Transborder Aircraft Movements,
January 1994 to December 1995

Movements/Mouvements - Toronto, Montréal, Vancouver

Thousand/milliers



Movements/Mouvements - Calgary, Ottawa, Winnipeg, Halifax

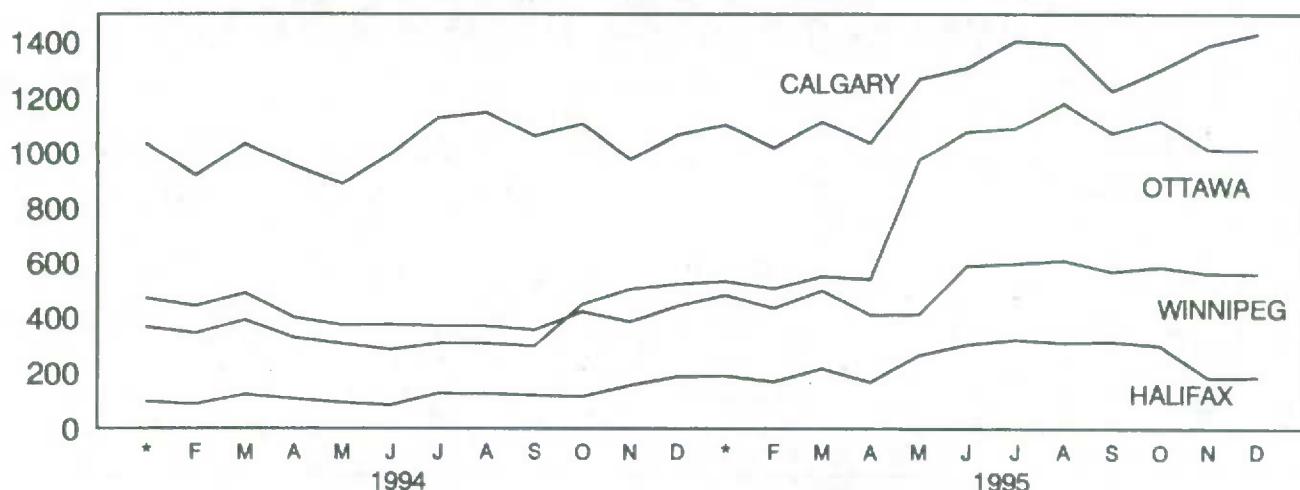


Figure 5.2

Transborder Movements, City Pairs,
January 1994 to December 1995

Toronto - New York

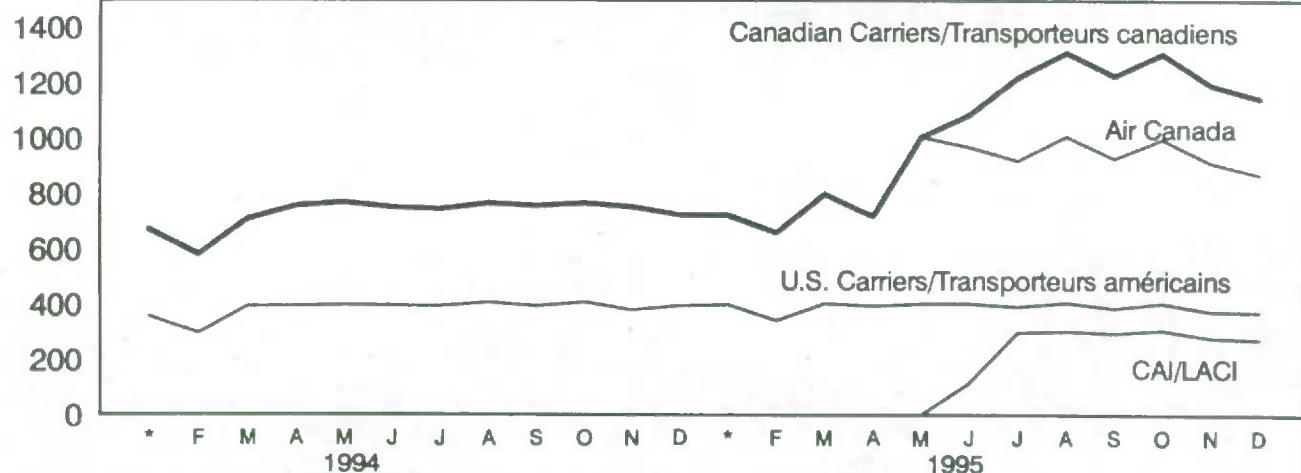


Figure 5.2

Mouvements transfrontaliers, paires de villes
Janvier 1994 à décembre 1995

Toronto - New York

Figure 5.2

Transborder Movements, City Pairs,
January 1994 to December 1995

Toronto - Chicago

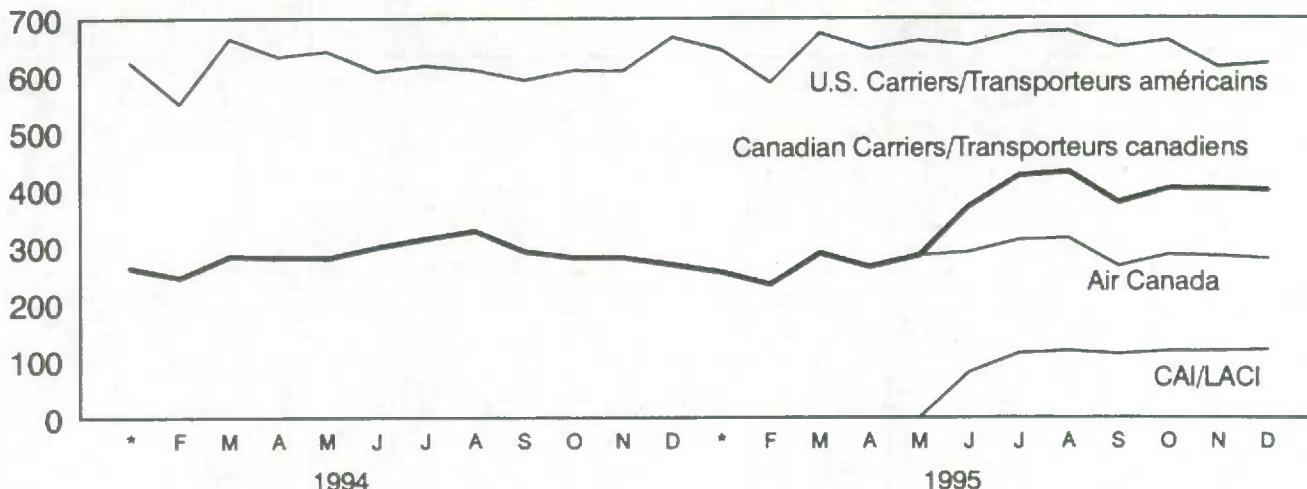


Figure 5.2

Mouvements transfrontaliers, paires de villes
Janvier 1994 à décembre 1995

Toronto - Chicago

U.S. Carriers/Transporteurs américains

Canadian Carriers/Transporteurs canadiens

Air Canada

CAI/LACI

Montréal - New York

Montréal - New York

Air Canada

U.S. Carriers/Transporteurs américains

Vancouver - Los Angeles

Vancouver - Los Angeles

Canadian Carriers/Transporteurs canadiens

CAI/LACI

U.S. Carriers/Transporteurs américains

Air Canada

Canadian Charter Carriers/Affréteurs canadiens

Figure 5.2

Transborder Movements, City Pairs,
January 1994 to December 1995

Winnipeg - Chicago

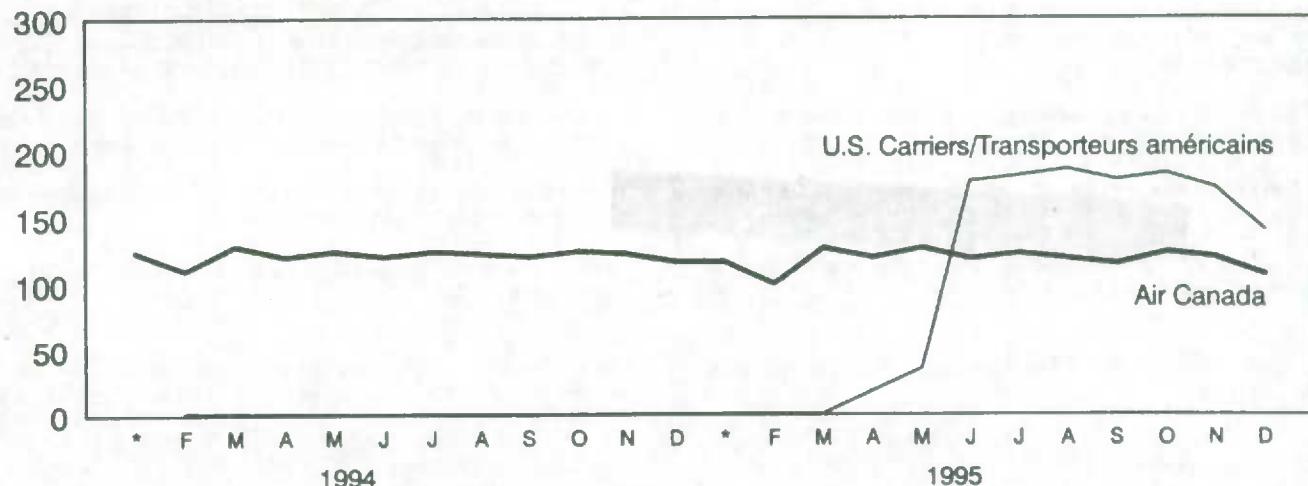
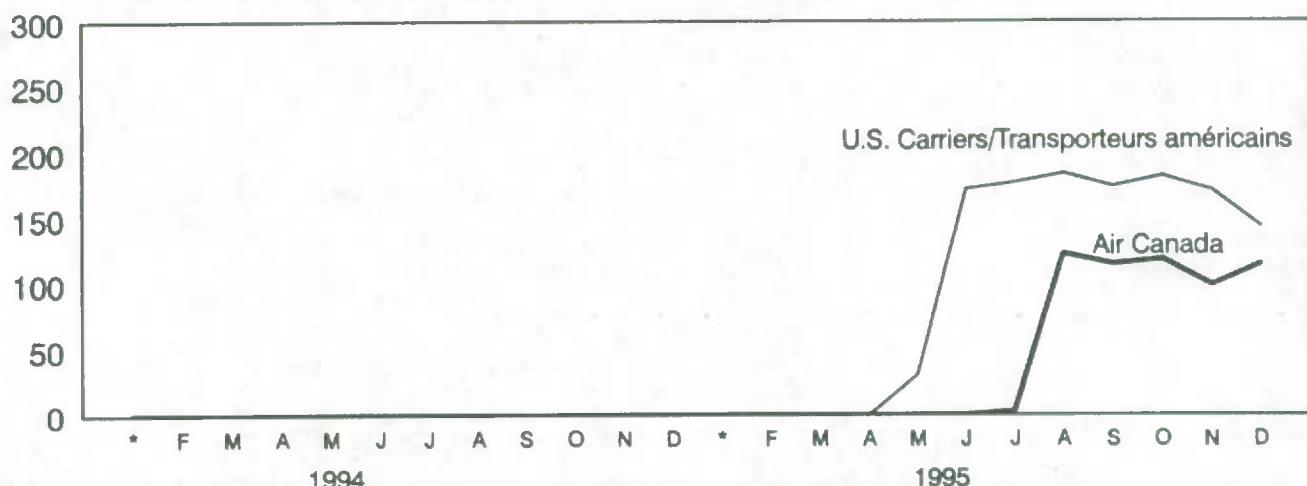


Figure 5.2

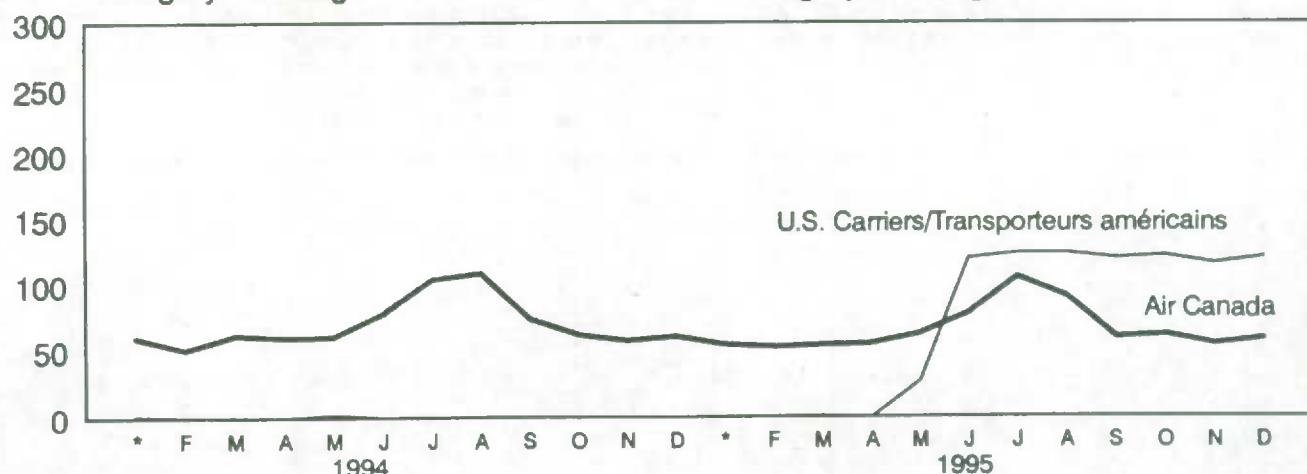
Mouvements transfrontaliers, paires de villes
Janvier 1994 à décembre 1995

Winnipeg - Chicago

Ottawa - Chicago



Calgary - Chicago





HOW TO GET THE ECONOMIC
FACTS AND ANALYSIS YOU

COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES
ÉCONOMIQUES 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 clées 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 and 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 et 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'emmager 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.