

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. 4

Vol. 28, N° 4

HIGHLIGHTS

- Canadian Airlines International Ltd. (CAI) reported a 4% (seasonally adjusted) drop in passenger-kilometres flown on their international (scheduled and charter) routes in January 1996. Air Canada reported a levelling off of its growth (seasonally adjusted) in these markets for the same month. Available on CANSIM: Matrix 385
- The city of Halifax enjoyed a heightened profile in June of 1995 when it hosted a G7 Summit meeting. During the summer (July, August, September) immediately following the G7 Summit meeting, 261,430 passengers travelled between Halifax and the rest of Canada on scheduled flights. This represented an increase of 9% (or 21,550 passengers) compared to the summer of 1994 when 239,880 passengers made this type of trip.
- In the second quarter of 1995, the average domestic air fare was a record \$204, up 2% from 1994 and up 5% from 1993.

Special Article

Transborder Operations Between Toronto and Washington/Baltimore by Canadian and U.S. Air Carriers, January 1994 to January 1996

- For travellers wishing to fly non-stop between Toronto and the Washington/Baltimore area, the Air Canada family has become the carrier group offering the most available service since mid-1995. (On this route, the family includes Air Canada and Air Ontario.) In January 1996, the Air Canada family offered close to 500 flights (in total - both directions), compared to 280 by the group marketed by USAir, which includes USAir and Piedmont, flying as USAir Express.

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in April 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.

FAITS SAILLANTS

- Les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont déclaré une diminution de 4% (données désaisonnalisées) au niveau des passagers-kilomètres réalisés sur les routes internationales (régulières et affrétées) en janvier 1996. Air Canada a déclaré un taux de croissance (données désaisonnalisées) stable pour ces mêmes marchés durant le même mois. Disponible sur CANSIM: Matrice 385
- En juin 1995, la ville d'Halifax a été mise au premier plan lorsqu'elle a été l'hôte de la réunion au Sommet du G7. Durant l'été (juillet à septembre), immédiatement après la réunion au Sommet du G7, 261 430 passagers ont voyagé entre Halifax et le reste du Canada sur des vols réguliers. Cela a représenté une augmentation de 9% (ou 21 550 passagers) par rapport à l'été de 1994 quand 239 880 passagers ont effectué ce genre de voyage.
- Au cours du deuxième trimestre de 1995, le tarif aérien intérieur moyen s'établissait à 204\$, soit un niveau record, en hausse de 2% par rapport à 1994 et de 5% par rapport à 1993.

Étude spéciale

Opérations transfrontalières entre Toronto et Washington/Baltimore des transporteurs aériens canadiens et américains, Janvier 1994 à janvier 1996

- Pour les voyageurs qui désirent voyager en avion sans effectuer d'escale entre Toronto et la région de Washington/Baltimore depuis la mi-1995, le groupe Air Canada est devenu le groupe de transporteurs offrant la plupart des services disponibles. (Sur cette route, le groupe comprend Air Canada et Air Ontario.) En janvier 1996, le groupe Air Canada a offert presque 500 vols (au total - dans les deux directions), comparé à 280 vols pour le groupe dont USAir fait la publicité, qui comprend USAir et Piedmont, qui opère sous le nom USAir Express.

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, avril 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,
January 1996 (Preliminary Data)

SECTION 1 - TABLEAU 1.1

Statistiques mensuelles sur les opérations des principaux
transporteurs aériens, janvier 1996 (données provisoires)

OPERATIONAL STATISTICS	January	Change Over Previous Year	Year-to-Date	Change Year-to-Date	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
	1996	Variation par rapport à l'année précédente	1996	Variation cumulative	
	Janvier	Cumulatif	'000	%	
Air Canada Passengers					Air Canada Passagers
Scheduled - Domestic	520	9.2	520	9.2	Réquiliers - Intérieur
- International	504	35.8	504	35.8	- International
- Total	1 024	20.9	1 024	20.9	- Total
Charter	4	-92.2	4	-92.2	Affrètements
Total	1 028	14.5	1 028	14.5	Total
Passenger-kilometres					Passagers-kilomètres
Scheduled - Domestic	736 764	11.8	736 764	11.8	Réquiliers - Intérieur
- International	1 374 813	31.3	1 374 813	31.3	- International
- Total	2 111 577	23.8	2 111 577	23.8	- Total
Charter	12 149	-90.8	12 149	-90.8	Affrètements
Total	2 123 726	15.6	2 123 726	15.6	Total
Available Seat-kilometres					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	3 615 942	17.1	3 615 942	17.1	Réquiliers
Charter	17 909	-91.0	17 909	-91.0	Affrètements
Total	3 633 850	10.5	3 633 850	10.5	Total
Load Factors					Coefficients de remplissage
Scheduled %	58.4	...	58.4	...	Réquiliers %
Charter %	67.8	...	67.8	...	Affrètements %
Total %	58.4	...	58.4	...	Total %
Hours flown	38	15.2	38	15.2	Heures de vol
Canadian Airlines Intl Ltd* Passengers					Lignes aériennes Canadien Intl Ltée* Passagers
Scheduled - Domestic	375	6.0	375	6.0	Réquiliers - Intérieur
- International	254	42.0	254	42.0	- International
- Total	629	18.1	629	18.1	- Total
Charter	31	-65.2	31	-65.2	Affrètements
Total	660	6.2	660	6.2	Total
Passenger-kilometres					Passagers-kilomètres
Scheduled - Domestic	569 771	9.5	569 771	9.5	Réquiliers - Intérieur
- International	1 237 354	14.8	1 237 354	14.8	- International
- Total	1 807 124	13.1	1 807 124	13.1	- Total
Charter	87 603	-55.9	87 603	-55.9	Affrètements
Total	1 894 727	5.4	1 894 727	5.4	Total
Available Seat-kilometres					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	2 878 859	9.8	2 878 859	9.8	Réquiliers
Charter	117 561	-58.4	117 561	-58.4	Affrètements
Total	2 996 420	3.2	2 996 420	3.2	Total
Load Factors					Coefficients de remplissage
Scheduled %	62.8	...	62.8	...	Réquiliers %
Charter %	74.5	...	74.5	...	Affrètements %
Total %	63.2	...	63.2	...	Total %
Hours flown	25	0.5	25	0.5	Heures de vol

* CAI data for 1995 and 1996 include frequent flyer redemption travel.

Canadian Airlines International Ltd. (CAI) reported a 4% (seasonally adjusted) drop in passenger-kilometres flown on their international (scheduled and charter) routes in January 1996. (The table above contains raw data.) Air Canada reported a levelling off of its growth (seasonally adjusted) in these markets for the same month. Air Canada had reported almost continuous growth in the last few years, but were particularly strong in the last year when they introduced many new routes to the U.S. and other international destinations. In January 1996, Air Canada had 17% more passenger-kilometres flown on these international services than one year earlier.

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

* Les données pour LACI pour 1995 et 1996 comprennent "les vols des grands voyageurs effectués en échange de points".

Les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont déclaré une diminution de 4% (données désaisonnalisées) au niveau des passagers-kilomètres réalisés sur les routes internationales (régiulières et affrétées) en janvier 1996. (Le tableau ci-dessus contient des données brutes.) Air Canada a déclaré un taux de croissance (données désaisonnalisées) stable pour ces mêmes marchés durant le même mois. Air Canada avait déclaré un taux de croissance assez soutenu au cours des dernières années, mais une forte progression a été observée l'année dernière alors que ce transporteur a introduit plusieurs nouveaux services aux États-Unis ainsi que pour d'autres destinations internationales. En janvier 1996, Air Canada a réalisé 17% de passagers-kilomètres de plus pour ces services internationaux, par rapport à l'année précédente.

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

SECTION 2 - TABLE 2.1

Operating Statistics - Canadian Air Carriers, Levels I & II, July-September 1995

SECTION 2 - TABLEAU 2.1

Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens, Niveaux I & II, Juillet-septembre 1995

			Total		Level IA		Levels IB-II	
			1995	Change Variation	1995 '000	% '000	Change Variation	1995 '000
All Services - Tous les services								
Number of carriers included ¹ - Nombre de transporteurs inclus ¹			22	4.8	2	0.0	20	5.3
Passengers - Passagers		kg	9 533	13.5	6 326	13.0	3 207	14.5
Goods carried - Marchandises transportées		kg	158 312	17.8	101 363	4.4	56 949	52.5
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres			22 692 871	18.5	16 697 141	14.6	5 995 731	30.8
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres			2 269 287	18.5	1 669 714	14.6	599 573	30.8
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres			508 987	15.6	456 648	12.7	52 339	48.2
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres			2 778 274	18.0	2 126 362	14.2	651 912	32.0
Hours flown - Heures de vol			364	12.7	196	11.8	169	13.9
Scheduled Services - Services réguliers								
Passengers - Passagers		kg	8 205	12.1	6 216	14.5	1 990	5.2
Goods carried - Marchandises transportées		kg	127 049	15.3	101 119	4.4	25 930	94.3
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres			17 386 298	15.1	16 456 573	15.8	929 726	4.8
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres			1 738 630	15.1	1 645 657	15.8	92 973	4.8
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres			475 020	15.2	455 841	12.8	19 178	137.9
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres			2 213 649	15.1	2 101 499	15.1	112 151	15.9
Hours flown - Heures de vol			316	11.8	192	12.9	124	10.2
Charter Services - Services d'affrètement								
Passengers - Passagers		kg	1 328	23.0	110	-35.1	1 218	33.8
Goods carried - Marchandises transportées		kg	31 263	29.2	244	14.2	31 019	29.3
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres			5 306 573	31.1	240 568	-31.4	5 066 005	37.0
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres			530 657	31.1	24 057	-31.4	506 601	37.0
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres			33 967	20.8	806	-6.3	33 161	21.6
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres			564 625	30.4	24 863	-30.8	539 761	36.0
Hours flown - Heures de vol			49	19.0	4	-26.6	45	25.3

¹ Figures expressed in full, not in thousands.

¹ Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

Level IA includes Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. Level IB and Level II include all other Canadian air carriers which carried fifty thousand or more revenue passengers, ten thousand or more tonnes of revenue goods or both, in each of the two preceding years.

Le niveau IA inclut Air Canada et les Lignes aériennes Canadian International Ltée. Les niveaux IB et II incluent tous les autres transporteurs aériens canadiens qui, au cours de chacune des deux années précédentes, ont transporté un nombre de passagers payants de cinquante mille ou plus, un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de dix mille ou plus ou les deux.

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

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

SECTION 2 - TABLE 2.2

Operating Statistics by Sector - Canadian Air Carriers, Levels I & II, July-September 1995

SECTION 2 - TABLEAU 2.2

Statistiques d'exploitation par secteur - Transporteurs aériens canadiens, Niveaux I & II, Juillet-septembre 1995

	kg	Domestic		Transborder		Other International	
		Intérieur		Transfrontalier		Autre International	
		1995	Change	1995	Change	1995	Change
		'000	%	'000	%	'000	%
All Services - Tous les services							
Passengers - Passagers		6 037	12.1	1 528	15.7	1 968	16.0
Goods carried - Marchandises transportées	kg	92 295	14.7	19 040	61.3	46 977	11.5
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		7 749 325	15.3	2 580 113	17.9	12 363 433	20.7
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		774 932	15.3	258 011	17.9	1 236 343	20.7
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		142 617	13.6	44 775	23.1	321 595	15.5
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		917 550	15.1	302 786	18.6	1 557 938	19.6
Hours flown - Heures de vol		241	10.8	57	29.9	67	7.4
Scheduled Services - Services réguliers							
Passengers - Passagers		5 520	10.1	1 335	17.9	1 350	14.8
Goods carried - Marchandises transportées	kg	69 064	18.9	11 424	12.3	46 560	11.0
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		6 613 524	12.5	2 091 063	17.8	8 681 711	16.6
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		661 352	12.5	209 106	17.8	868 171	16.6
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		118 279	17.0	36 193	7.5	320 547	15.5
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		779 632	13.2	245 299	16.2	1 188 718	16.3
Hours flown - Heures de vol		212	7.2	51	33.9	53	13.2
Charter Services - Services d'affrètement							
Passengers - Passagers		517	39.5	193	2.8	618	18.5
Goods carried - Marchandises transportées	kg	23 231	3.7	7 616	365.7	417	147.9
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		1 135 800	35.1	489 050	18.2	3 681 722	31.8
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		113 580	35.1	48 905	18.2	368 172	31.8
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		24 338	-0.5	8 582	217.3	1 047	8.0
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		137 918	27.1	57 487	30.5	369 220	31.7
Hours flown - Heures de vol		29	46.5	5	-0.3	14	-10.0

Level IA includes Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. Level IB and Level II include all other Canadian air carriers which carried fifty thousand or more revenue passengers, ten thousand or more tonnes of revenue goods or both, in each of the two preceding years.

Le niveau IA inclut Air Canada et les Lignes aériennes Canadian International Ltée. Les niveaux IB et II incluent tous les autres transporteurs aériens canadiens qui, au cours de chacune des deux années précédentes, ont transporté un nombre de passagers payants de cinquante mille ou plus, un nombre de tonnes métriques de marchandises payantes de dix mille ou plus ou les deux.

SECTION 2 - TABLE 2.3

Operating Statistics - Canadian Air Carriers, Level IA, July-September 1995

SECTION 2 - TABLEAU 2.3

Statistiques d'exploitation - Transporteurs aériens canadiens de niveau IA, Juillet-septembre 1995

	Air Canada			Canadian Airlines Int'l Ltd.			
			Change	Lignes aériennes Canadien Int'l Ltée		Change	
	1994	1995		Variation	1994		
	'000	'000	%	'000	'000	%	
All Services - Tous les services							
Passengers - Passagers		3 436	3 756	9.3	2 164	2 569	18.7
Goods carried - Marchandises transportées	kg	55 335	57 834	4.5	41 751	43 530	4.3
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		7 825 654	8 883 360	13.5	6 739 337	7 813 780	15.9
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		782 565	888 336	13.5	673 934	781 378	15.9
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		231 497	260 614	12.6	173 649	196 034	12.9
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		1 014 063	1 148 950	13.3	847 582	977 412	15.3
Hours flown - Heures de vol		101	115	14.4	74	80	8.1
Scheduled Services - Services réguliers							
Passengers - Passagers		3 383	3 742	10.6	2 048	2 474	20.8
Goods carried - Marchandises transportées	kg	55 152	57 709	4.6	41 720	43 410	4.1
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		7 701 659	8 837 721	14.8	6 512 751	7 618 852	17.0
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles		11 229 819	12 570 470	11.9	8 509 694	9 739 883	14.5
Passenger load factor - Coefficient de remplissage	%	69	70	2.5	77	78	2.2
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		770 166	883 772	14.8	651 275	761 885	17.0
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		230 745	260 088	12.7	173 540	195 753	12.8
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		1 000 911	1 143 860	14.3	824 815	957 638	16.1
Available tonne-kilometres - Tonnes-kilomètres disponibles		1 689 952	1 865 949	10.4	1 217 793	1 478 609	21.4
Weight load factor - Coefficient de chargement	%	59	61	3.5	68	65	-4.4
Hours flown - Heures de vol		99	115	15.7	71	77	9.0
Charter Services - Services d'affrètement							
Passengers - Passagers		53	15	-72.1	117	95	-18.2
Goods carried - Marchandises transportées	kg	183	125	-31.9	31	120	288.5
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		123 995	45 639	-63.2	226 585	194 928	-14.0
Passenger tonne-kilometres - Passagers, tonnes-kilomètres		12 400	4 564	-63.2	22 659	19 493	-14.0
Goods tonne-kilometres - Marchandises, tonnes-kilomètres		752	526	-30.1	109	281	157.7
Total tonne-kilometres - Total des tonnes-kilomètres		13 151	5 090	-61.3	22 767	19 774	-13.1
Hours flown - Heures de vol		2	1	-64.8	4	3	-10.0

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

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

SECTION 2 - TABLE 2.4

Scheduled Operations of the Major Canadian Families and Their Component Groups, Third Quarter 1995

SECTION 2 - TABLEAU 2.4

Principaux transporteurs, transporteurs affiliés et le marché des services réguliers - Troisième trimestre 1995

	'000	Air Canada	Canadian	Air Canada Connectors	Canadian Partners
		Air Canada	Canadien	Liaisons Air Canada	Partenaires Canadien
Passengers - Passagers	'000	3 742	2 474	1 027	832
Percentage change - Variation en pourcentage ¹	%	10.6	20.8	(4.9)	17.5
Market share - Part du marché	%	46.3	30.6	12.7	10.3
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres	'000 000	8 838	7 619	490	386
Percentage change - Variation en pourcentage ¹	%	14.8	17.0	(3.2)	15.3
Market share - Part du marché	%	51.0	44.0	2.8	2.2
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles	'000 000	12 570	9 740	993	787
Percentage change - Variation en pourcentage ¹	%	11.9	14.5	8.2	17.5
Market share - Part du marché	%	52.2	40.4	4.1	3.3
Passenger Revenue - Recettes-passagers	\$'000,000	930	732	140	100
Percentage change - Variation en pourcentage ¹	%	16.0	9.7	(2.2)	17.5
Market share - Part du marché	%	48.9	38.5	7.4	5.3
Hours Flown - Heures de vol	'000	115	77	59	43
Percentage change - Variation en pourcentage ¹	%	15.7	9.0	6.4	9.4
Market share - Part du marché	%	39.1	26.3	20.0	14.5
		Air Canada Family	Canadian Family	Both Major Carriers	Both Affiliates
		Groupe Air Canada	Groupe Canadien	Principaux Transporteurs	Affiliés
Passengers - Passagers		4 769	3 306	6 216	1 859
Percentage change - Variation en pourcentage ¹		6.9	20.0	14.5	4.0
Market share - Part du marché		59.1	40.9	77.0	23.0
Passenger-kilometres - Passagers-kilomètres		9 328	8 005	16 457	876
Percentage change - Variation en pourcentage ¹		13.6	16.9	15.8	4.1
Market share - Part du marché		53.8	46.2	94.9	5.1
Available seat-kilometres - Sièges-kilomètres disponibles		13 563	10 526	22 310	1 779
Percentage change - Variation en pourcentage ¹		11.7	14.7	13.0	12.1
Market share - Part du marché		56.3	43.7	92.6	7.4
Passenger Revenue - Recettes-passagers		1 070	832	1 663	240
Percentage change - Variation en pourcentage ¹		13.3	10.6	13.2	5.1
Market share - Part du marché		56.3	43.7	87.4	12.6
Hours Flown - Heures de vol		174	120	192	101
Percentage change - Variation en pourcentage ¹		12.4	9.1	12.9	7.6
Market share - Part du marché		59.1	40.9	65.5	34.5

¹ Year-over-year change.

Variation sur la base d'une année à l'autre.

The Air Canada Connectors, for the purpose of this table in both 1994 and 1995, consisted of Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario and NWT Air. The Canadian Partners were comprised of Air Atlantic, Calm Air, Inter-Canadian, Ontario Express and Time Air. The data for the families include the major carriers and their affiliates.

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

Les Liaisons d'Air Canada, pour les fins de ce tableau en 1994 et 1995, étaient constituées de Air Alliance, Air BC, Air Nova, Air Ontario et NWT Air. Les partenaires de Canadien comprenaient Air Atlantic, Calm Air, Inter-Canadian, Ontario Express et Time Air. Les données pour les groupes contiennent les principaux transporteurs et leurs transporteurs affiliés.

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, February 1996 (Preliminary Data)

Rank	Airports - Transport Canada Towers Feb. 1996 Rang Févr.	Aéroports - Tours de Transports Canada	February 1995	February 1996	Change February 1996/1995 Variation Février	February 1996 Itinerant Itinérants Février 1996	February 1996 Local Locaux Février 1996
			No.-Nbre	No.-Nbre	%	No.-Nbre	No.-Nbre
1.	Toronto/LB Pearson Intl ON		24,087	27,843	15.6	27,833	10
2.	Vancouver Intl BC		20,947	24,109	15.1	24,109	-
3.	Calgary Intl AB		17,089	19,239	12.6	17,410	1,829
4.	Montréal/Dorval Intl QC		14,338	15,722	9.7	15,722	-
5.	Boundary Bay BC		9,869	14,068	42.5	4,762	9,306
6.	Victoria Intl BC		10,844	13,427	23.8	8,060	5,367
7.	Ottawa/Macdonald-Cartier Intl ON		10,556	12,653	19.9	9,431	3,222
8.	Winnipeg Intl MB		11,369	12,204	7.3	9,605	2,599
9.	Abbotsford BC		7,852	10,917	39.0	4,203	6,714
10.	Calgary/Springbank AB		9,934	10,846	9.2	3,152	7,694
11.	Halifax Intl NS		10,447	10,656	2.0	7,516	3,140
12.	Montréal/St Hubert QC		11,261	10,129	-10.1	5,213	4,916
13.	Toronto/Buttonville ON		7,339	8,852	20.6	3,938	4,914
14.	Edmonton Mun AB		7,704	8,174	6.1	8,072	102
15.	Toronto City Centre ON		6,014	7,929	31.8	3,931	3,998
16.	Saskatoon/JG Diefenbaker SK		5,662	7,912	39.7	4,626	3,286
17.	Thunder Bay ON		5,691	7,787	36.8	3,773	4,014
18.	Québec/Jean Lesage Intl QC		7,051	7,398	4.9	6,140	1,258
19.	London ON		6,027	7,354	22.0	4,470	2,884
20.	Sudbury ON		6,343	7,199	13.5	2,807	4,392
21.	Edmonton/Villeneuve AB		5,482	6,814	24.3	1,090	5,724
22.	Winnipeg/St Andrews MB		5,333	6,432	20.6	1,439	4,993
23.	Pitt Meadows BC		4,658	6,212	33.4	2,418	3,794
24.	Hamilton ON		5,998	6,124	2.1	2,896	3,228
25.	Sault Ste Marie ON		4,665	5,865	25.7	2,501	3,364
26.	Edmonton Intl AB		5,451	5,687	4.3	5,045	642
27.	Langley BC		3,900	5,535	41.9	1,927	3,608
28.	Moncton NB		5,611	5,413	-3.5	3,271	2,142
29.	Kitchener-Waterloo-Guelph ON		3,452	5,061	46.6	2,185	2,876
30.	Regina SK		4,292	5,006	16.6	3,876	1,130
31.	Oshawa ON		3,621	4,691	29.5	1,975	2,716
32.	North Bay ON		4,560	4,292	-5.9	2,538	1,754
33.	Vancouver Harbour BC		3,382	4,155	22.9	3,343	812
34.	Montréal/Mirabel Intl QC		3,671	4,050	10.3	3,646	404
35.	Kelowna BC		3,877	3,977	2.6	2,957	1,020
36.	Windsor ON		3,459	3,613	4.5	1,879	1,734
37.	St John's NF		3,681	3,600	-2.2	2,998	602
38.	Yellowknife NT		3,519	3,218	-8.6	2,292	926
39.	Chicoutimi/St Honoré QC		3,196	3,124	-2.3	1,630	1,494
40.	Whitehorse YT		2,581	3,104	20.3	1,162	1,942
41.	Gander Intl NF		3,475	3,034	-12.7	2,358	676
42.	Prince George BC		3,478	2,843	-18.3	2,151	692
43.	Sept-Îles QC		2,467	2,617	6.1	2,143	474
44.	Val-d'Or QC		1,164	1,411	21.2	1,381	30
45.	St-Jean QC		1,480	1,229	-17.0	617	612
Total (45)			306,877	351,525	14.5	234,491	117,034

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

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

SECTION 4 -TABLE 4.1

Scheduled Domestic Air Passenger Origin and Destination Statistics - Third Quarter 1995 (Preliminary Data)

SECTION 4 -TABLEAU 4.1

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

Rank	City-Pair	Third Quarter 1994 Troisième trimestre	Third Quarter 1995 Troisième trimestre	Jan-Sept. 1994	Jan-Sept. 1995	Change Jan-Sept 1995/1994 Variation
Rang	Paire de villes			Jan-sept.	Jan-sept.	Jan-sept.
			No.-Nbre			%
1	Montréal - Toronto	243,520	266,720	784,610	810,570	3.3
2	Toronto - Vancouver	184,770	244,420	431,840	535,590	24.0
3	Calgary - Vancouver	94,350	138,790	256,810	307,040	19.6
4	Ottawa - Toronto	122,020	129,070	429,120	440,110	2.6
5	Calgary - Toronto	101,590	121,590	249,090	289,210	16.1
6	Toronto - Winnipeg	69,210	94,290	187,170	224,850	20.1
7	Halifax - Toronto	65,100	82,120	181,310	198,670	9.6
8	Edmonton - Toronto	60,510	72,760	149,680	165,620	10.6
9	Edmonton - Vancouver	59,710	69,540	172,130	172,130	-
10	Montréal - Vancouver	51,290	62,390	117,920	143,430	21.6
11	Calgary - Edmonton	51,910	52,660	191,010	190,120	-0.5
12	Ottawa - Vancouver	38,640	47,430	100,650	111,450	10.7
13	Vancouver - Winnipeg	34,530	46,970	89,300	107,620	20.5
14	St John's - Toronto	30,970	38,640	74,810	83,870	12.1
15	Thunder Bay - Toronto	35,700	37,770	108,930	109,560	0.6
16	Calgary - Winnipeg	29,220	36,230	83,870	94,050	12.1
17	Calgary - Montréal	26,320	31,990	66,130	77,880	17.8
18	Calgary - Ottawa	26,280	28,280	64,590	68,450	6.0
19	Halifax - Montréal	24,550	25,560	65,560	73,430	12.0
20	Vancouver - Victoria	43,670	34,100	118,970	93,600	-21.3
21	Halifax - St John's	20,640	25,100	61,240	65,540	7.0
22	Halifax - Ottawa	24,430	24,830	70,820	73,230	3.4
23	Prince George - Vancouver	23,710	24,550	76,910	78,690	2.3
24	Saskatoon - Toronto	21,220	24,220	53,890	58,100	7.8
25	Ottawa - Winnipeg	22,930	22,420	63,330	63,010	-0.5
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,506,790	1,782,440	4,249,690	4,635,820	9.1
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes		2,686,600	3,071,890	7,636,120	8,170,420	7.0

Focus on the Maritimes

The city of Halifax enjoyed a heightened profile in June of 1995 when it hosted a G7 Summit meeting. In anticipation of this event, investment was made in various projects which were undertaken to improve the city's infrastructure, services and overall appearance. During the summer (July, August, September) immediately following the G7 Summit meeting, 261,430 passengers travelled between Halifax and the rest of Canada on scheduled flights. This represented an increase of 9% (or 21,550 passengers) compared to the summer of 1994 when 239,880 passengers made this type of trip. Toronto-Halifax, which is the largest domestic air passenger market for Halifax, experienced a 17% increase in total passengers for scheduled and charter services. The combined passenger count for this city-pair increased from 105,392 (40,292 on charter flights¹ and 65,100 on scheduled flights) for the summer of 1994 to 123,140 (41,020 on charter flights¹ and 82,120 on scheduled flights) for the summer of 1995. With this increase in the combined passenger count, the Toronto-Halifax market obtained its best result in five years.

Plein feux sur les Maritimes

En juin 1995, la ville d'Halifax a été mise au premier plan lorsqu'elle a été l'hôte de la réunion au Sommet du G7. Des investissements dans divers projets, afin d'améliorer les infrastructures de la ville, les services et l'apparence générale, furent entrepris en préparation à cet événement. Durant l'été (juillet à septembre), immédiatement après la réunion au Sommet du G7, 261 430 passagers ont voyagé entre Halifax et le reste du Canada sur des vols réguliers. Cela a représenté une augmentation de 9% (ou 21 550 passagers) par rapport à l'été de 1994 quand 239 880 passagers ont effectué ce genre de voyage. La paire de villes Toronto-Halifax, qui représente le plus important marché de passagers aériens pour Halifax, a enregistré une augmentation de 17% dans le nombre de passagers voyageant sur des vols réguliers et d'affrètement. Le nombre de passagers combiné pour cette paire de villes est passé de 105 392 à l'été de 1994 (40 292 sur les vols d'affrètement¹; 65 100 sur des vols réguliers) à 123 140 lors de l'été de 1995 (41 020 sur les vols d'affrètement¹; 82 120 sur des vols réguliers). Grâce à cette hausse de passagers utilisant des services réguliers ou d'affrètement, le marché Toronto-Halifax a présenté son meilleur résultat en cinq ans.

The situation was similar for the markets Vancouver-Halifax, Edmonton-Halifax and Calgary-Halifax. For each of these city-pairs, results for scheduled services for the summer of 1995 exceeded those obtained in any of the previous five years. However, for Halifax's second and third largest city-pairs, Montréal-Halifax and Ottawa-Halifax, results obtained in the summers of 1990, 1991 and 1992 were better than those obtained in the summer of 1995.

Une situation semblable existe pour les marchés Vancouver-Halifax, Edmonton-Halifax, et Calgary-Halifax. Pour chacune de ces paires de villes, les résultats obtenus pour les services réguliers au cours de l'été de 1995 ont dépassé tous ceux enregistrés lors des cinq années précédentes. Cependant, pour les deuxième et troisième principaux marchés englobant Halifax, soit Montréal-Halifax et Ottawa-Halifax, les résultats obtenus lors des étés de 1990 à 1992 étaient supérieurs à ceux obtenus durant l'été de 1995.

Total Origin-Destination Passengers² for Selected City-Pairs Involving Halifax

Total des passagers² selon l'origine et la destination des voyages aériens, paires de villes choisies incluant la ville de Halifax

Halifax To and From: De et à/au:	Third Quarter / Troisième Trimestre					
	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Toronto	101,175	101,037	90,007	90,779	105,392	123,140
(Scheduled Flights) / (Vols réguliers)	95,280	89,430	76,600	65,420	65,100	82,120
(Charter Flights) ¹ / (Vols d'affrètement)	5,895	11,607	13,407	25,359	40,292	41,020
Montréal	37,000	29,670	30,410	21,250	24,550	25,560
Ottawa	32,690	29,550	27,770	23,220	24,430	24,830
Vancouver	15,100	13,110	12,790	12,020	17,700	19,560
Calgary	12,000	11,200	12,740	12,170	12,200	14,210
Edmonton	9,920	9,120	8,350	6,830	8,740	10,910

- 1 Statistics Canada. Charter On-flight Origin and Destination Survey.
2 Passenger figures refer to passengers on scheduled flights except where indicated.

Overall scheduled air travel between the Maritimes and the rest of Canada increased by 13% (or 51,280 passengers) between the summer of 1994 and the summer of 1995, with passenger counts totalling 406,190 and 457,470 respectively. However, the results for the summers of 1994 and 1995 did not surpass those achieved in 1990, 1991 and 1992 when passenger counts for scheduled services totalled 551,890; 476,530; and 460,030 respectively.

While there was an increase in scheduled air travel between the Maritimes and the rest of Canada, the number of passengers travelling within the Maritimes declined slightly from 96,680 in the summer of 1994 to 94,830 in the summer of 1995. Passenger counts declined the most for Halifax-Sydney. Figures for this Maritime city-pair decreased by 39% or 3,650 passengers, from 9,400 in the summer of 1994 to 5,750 in the summer of 1995. This decline coincided with the introduction of charter flights between Toronto and Sydney.

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

1 Statistique Canada. Enquête sur l'origine et la destination des vols affrétés.

2 Les chiffres de passagers représentent les passagers voyageant sur des vols réguliers sauf dans les cas indiqués.

Dans l'ensemble, le nombre de passagers empruntant des vols réguliers entre les Maritimes et le reste du Canada a augmenté de 13% (ou 51 280 passagers) entre l'été de 1994 (406 190 passagers) et celui de 1995 (457 470 passagers). Cependant, les résultats obtenus lors des étés de 1994 et 1995 n'ont pas dépassé ceux enregistrés en 1990, 1991 et 1992, alors que le nombre de passagers des services réguliers a totalisé respectivement: 551 890, 476 530 et 460 030.

Alors qu'il y avait une hausse dans le nombre de passagers des services aériens réguliers entre les Maritimes et le reste du Canada, le nombre de passagers voyageant à l'intérieur des Maritimes a légèrement diminué, passant de 96 680 lors de l'été de 1994 à 94 830 à l'été de 1995. Halifax-Sydney a enregistré la plus forte diminution de passagers. Le trafic pour cette paire de villes des Maritimes a diminué de 39% ou 3 650 passagers, passant de 9 400 passagers durant l'été de 1994 à 5 750 lors de l'été de 1995. Cette diminution a coïncidé avec l'introduction des vols d'affrètement entre Toronto et Sydney.

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

SECTION 5 - TABLE 5.1

Distribution of Domestic Passengers, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I¹ - Scheduled Services, Second Quarter of 1995 (Preliminary Estimates)

SECTION 5 - TABLEAU 5.1

Répartition des passagers, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ - Services réguliers, deuxième trimestre de 1995 (estimations provisoires)

Sector	Passengers		Fare Type Group - Groupe tarifaire						Secteur	
	Passagers		Full Fare		Discounted Fare		Other			
	1995	Change 1995/1994 Variation	1994	1995	1994	1995	1994	1995		
No. - Nbre ('000)						% Intérieur				
Domestic										
First quarter	3,180.6	7.4	36.6	30.5	61.1	67.4	2.4	2.0 [†]	Premier trimestre	
Second quarter	3,625.0	0.6	32.2	29.6	65.9	66.9	1.9	3.5	Deuxième trimestre	
Year-to-date	6,805.6	3.6	34.2	30.0	63.8	67.1	2.1	2.8	Année à ce jour	
Southern Services						Services secteur sud				
First quarter	2,995.9	7.5	35.8	29.6	61.8	68.3	2.5	2.1	Premier trimestre	
Second quarter	3,436.0	0.5	31.1	28.5	67.0	67.8	1.9	3.6	Deuxième trimestre	
Year-to-date	6,431.9	3.7	33.2	29.0	64.7	68.0	2.1	2.9	Année à ce jour	
Short-haul						Court-courrier				
First quarter	1,614.9	4.3	42.1	31.6	56.0	66.7	1.9	1.7	Premier trimestre	
Second quarter	1,780.1	1.5	35.6	30.9	62.9	66.3	1.6	2.8	Deuxième trimestre	
Year-to-date	3,395.1	2.8	38.6	31.2	59.6	66.5	1.7	2.3	Année à ce jour	
Long-haul						Long-courrier				
First quarter	1,381.0	11.5	27.9	27.3	69.0	70.2	3.2	2.6	Premier trimestre	
Second quarter	1,655.8	-0.5	26.4	26.0	71.3	69.4	2.3	4.6 [*]	Deuxième trimestre	
Year-to-date	3,036.8	4.6	27.0	26.6	70.4	69.8	2.6	3.7	Année à ce jour	
Northern Services						Services secteur nord				
First quarter	184.7	5.2	49.3	45.7	49.9	53.4	0.8	0.9 [*]	Premier trimestre	
Second quarter	189.1	1.4	51.5	49.4	47.5	49.7	1.0	1.0 [*]	Deuxième trimestre	
Year-to-date	373.7	3.3	50.4	47.6	48.6	51.5	0.9	1.0	Année à ce jour	

¹ Two Level II air carriers (i.e., Inter-Canadian and Ontario Express) are also included.

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

¹ Deux transporteurs aériens de niveau II (c.-à-d., Inter-Canadian et Ontario Express) sont également inclus.

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

TABLE 5.2

Distribution of Domestic Passenger-kilometres, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I¹ - Scheduled Services, Second Quarter of 1995 (Preliminary Estimates)

TABLEAU 5.2

Répartition des passagers-kilomètres, secteur Intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ - Services réguliers, deuxième trimestre de 1995 (estimations provisoires)

Sector	Passenger-kilometres		Fare Type Group - Groupe tarifaire						Secteur	
	Passagers-kilomètres		Full Fare Plein tarif		Discounted Fare Tarif réduit		Other Autre			
	1995	Change 1995/1994 Variation	1994	1995	1994	1995	1994	1995		
No. - Nbre ('000 000)						%				
Domestic									Intérieur	
First quarter	3 765.2	11.4	30.1	27.3	67.2	70.5 ^f	2.7	2.2	Premier trimestre	
Second quarter	4 491.8	0.1	26.9	25.5	70.9	70.4	2.1	4.1	Deuxième trimestre	
Year-to-date	8 257.0	4.9	28.3	26.3	69.4	70.5	2.4	3.2	Année à ce jour	
<u>Southern Services</u>										
First quarter	3 620.7	11.6	29.5	26.7	67.7	71.0	2.8	2.2	Premier trimestre	
Second quarter	4 339.4	0.1	26.3	24.9	71.6	71.0	2.2	4.2	Deuxième trimestre	
Year-to-date	7 960.1	5.0	27.6	25.7	70.0	71.0	2.4	3.3	Année à ce jour	
<u>Short-haul</u>										
First quarter	704.3	5.6	41.5	31.1	56.7	67.1	1.8	1.8	Premier trimestre	
Second quarter	780.5	1.6	33.9	29.9	64.4	67.1	1.7	3.0	Deuxième trimestre	
Year-to-date	1 484.8	3.4	37.4	30.5	60.9	67.1	1.7	2.4	Année à ce jour	
<u>Long-haul</u>										
First quarter	2 916.4	13.1	26.4	25.7	70.5	72.0	3.1	2.3	Premier trimestre	
Second quarter	3 558.9	-0.3	24.6	23.8	73.1	71.8	2.3	4.4*	Deuxième trimestre	
Year-to-date	6 475.4	5.4	25.4	24.6	72.1	71.9	2.6	3.5	Année à ce jour	
<u>Northern Services</u>										
First quarter	144.5	7.2	45.0	40.9	54.2	58.1	0.8	1.0*	Premier trimestre	
Second quarter	152.4	-0.1	46.1	43.9	52.9	55.0	1.1*	1.2*	Deuxième trimestre	
Year-to-date	296.8	3.3	45.5	42.4	53.5	56.5	1.0	1.1*	Année à ce jour	

¹ Two Level II air carriers (i.e., Inter-Canadien and Ontario Express) are also included.

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

¹ Deux transporteurs aériens de niveau II (c.-à-d., Inter-Canadien et Ontario Express) sont également inclus.

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

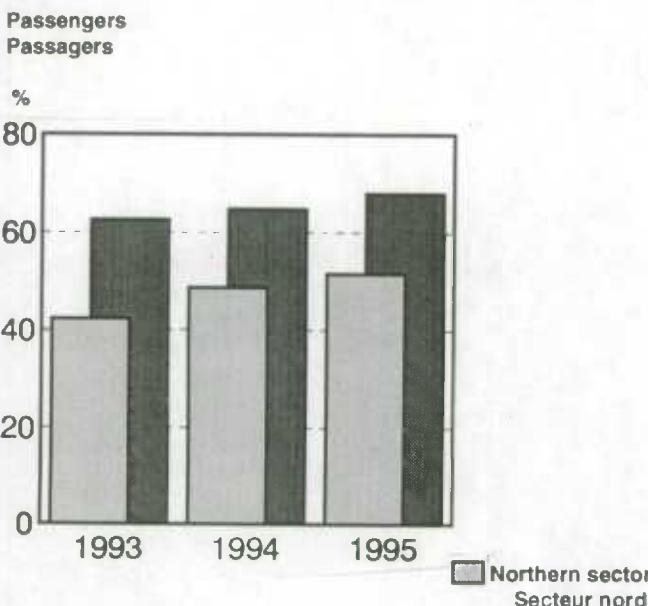
Discount Fare Utilization

Preliminary estimates (see Table 5.1) indicated that 67.1% of passengers carried on domestic scheduled services by Level I air carriers (AirBC, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Time Air) and two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express) travelled on some form of discount ticket during the first two quarters of 1995. This level represented an increase of 3.3 percentage points compared to the same period a year earlier, and an increase of 5.7 percentage points when compared to the same period in 1993. In terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel was 70.5%, up from 69.4% in 1994 (see Table 5.2).

At a more disaggregate level, Figure 5.1 compares discount carriage within the southern and northern sectors.

Figure 5.1

Discount Fare Traffic in Canada, by Sector, January-June 1993-1995



In the southern sector, 68.0% of passenger traffic (representing 71.0% of passenger-kilometres) was carried on discount fares during the first two quarters of 1995. In 1994, the corresponding figures were 64.7% for passengers and 70.0% for passenger-kilometres. In contrast, for northern services, discount passengers amounted to 51.5% of the traffic during the first two quarters of 1995, up from 48.6% in 1994. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for northern services increased by 3.0 percentage points (53.5% to 56.5%) during this period.

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

The relationship between the passenger and the passenger-kilometre proportions indicated a greater carriage of discount passengers on long-haul services (distances of 800 kilometres or more). This suggests that distance is an important factor to consider in analyzing discount fare utilization. During the first half of 1995, discount carriage on long-haul services represented 69.8% of passenger volume and 71.9% of passenger-kilometres; this compared with 66.5% and 67.1%, respectively for short-haul services (see Figure 5.2).

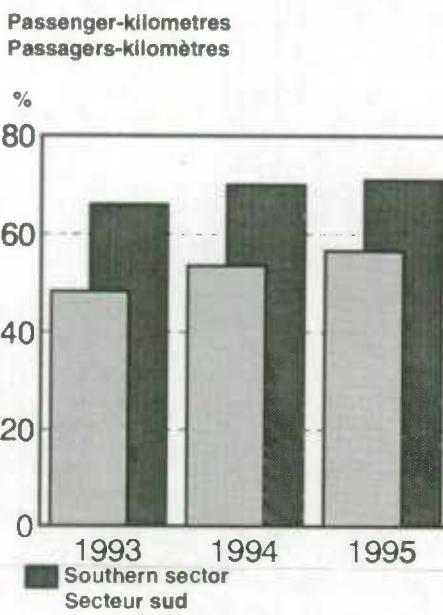
Utilisation des tarifs réduits

Selon les estimations provisoires (voir tableau 5.1), 67,1% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I (AirBC, Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Time Air) et de deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs au cours des deux premiers trimestres de 1995. Ce niveau représente une hausse de 3,3 points de pourcentage par rapport à la même période de l'année précédente, et une hausse de 5,7 points de pourcentage par rapport à la même période en 1993. En termes de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a augmenté pour passer de 69,4% en 1994 à 70,5% en 1995 (voir tableau 5.2).

Dans une présentation plus détaillée, la figure 5.1 compare le transport de passagers voyageant à prix réduit à l'intérieur des secteurs sud et nord.

Figure 5.1

Trafic des tarifs réduits au Canada, selon le secteur, janvier-juin 1993-1995



Dans le secteur sud, 68,0% du trafic de passagers (représentant 71,0% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits au cours des deux premiers trimestres de 1995, comparativement à 64,7% et 70,0% respectivement en 1994. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 51,5% du trafic au cours des deux premiers trimestres de 1995, une hausse par rapport à 48,6% en 1994. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur nord a progressé de 3,0 points de pourcentage (de 53,5% à 56,5%) au cours de la même période.

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

Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distances de 800 kilomètres ou plus). Cela suggère que la distance est un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. Au cours des deux premiers trimestres de 1995, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 69,8% du volume de passagers et 71,9% des passagers-kilomètres; pour les vols court-courriers, ces pourcentages s'établissaient respectivement à 66,5% et 67,1% (voir figure 5.2).

Figure 5.2

Discount Fare Traffic in Southern Sector, Short-haul and Long-haul Services, January-June 1993-1995

Passengers
Passagers

%

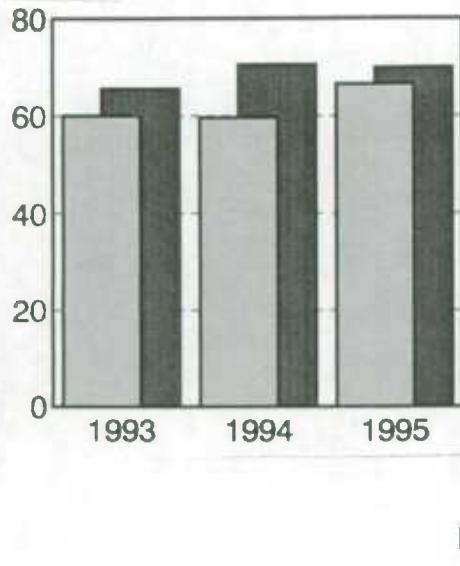
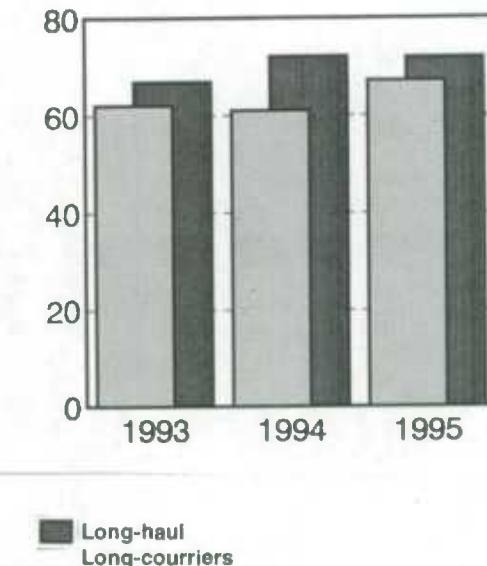


Figure 5.2

Trafic des tarifs réduits dans le secteur sud, services court-courriers et long-courriers, janvier-juin 1993-1995

Passenger-kilometres
Passagers-kilomètres

%



Average Fares

In the second quarter of 1995, the average of all domestic air fares was the highest average ever reported for any quarter, a record \$204, up 1.5% from the average of \$201 in the same quarter of 1994, and up 4.6% from 1993. The average domestic discount fare was \$158, up 3.1% from the previous year's second quarter average of \$153.

Figure 5.3

Quarterly Trends in Average Fares - Northern and Southern Sectors, 1993-1995

All Fares
Tous les tarifs

\$

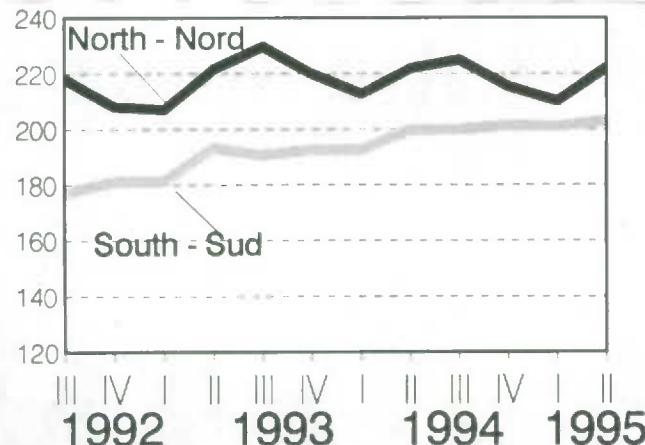
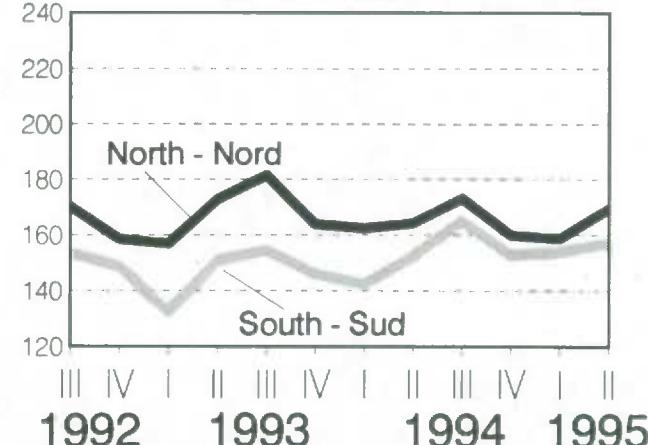


Figure 5.3

Tendances trimestrielles des tarifs moyens - Secteurs nord et sud, 1993-1995

Discount Fares
Tarifs réduits

\$



Discount fares showed increases in all sectors. However, the largest increase was for southern (deregulated) economy fares, which rose by 5.1%, from \$265 in the second quarter of 1994 to \$279 in 1995. Southern discount fares increased by 3.1% over the same period, to \$157 from \$152 in 1994.

In the North, the average economy air fares in the second quarter showed no change relative to the same period in 1994, remaining at \$276. The average discount fare, however, increased by 3.2%, from \$164 in 1994 to \$170 in 1995. As a result, in the northern zone, the average fare (all fares) increased by only 0.1%, to \$222.

Notes

- The estimates shown are derived from sample flight coupons collected as part of the Fare Basis Survey. The estimates relate to the domestic operations (including domestic portions of international flights) of Level I air carriers. In 1995, Level I air carriers included AirBC (a regional affiliate of Air Canada), Air Canada, Canadian Airlines International Ltd., and Time Air (a regional affiliate of Canadian Airlines International Ltd.). In January 1994, two level II air carriers, Inter-Canadien and Ontario Express (regional affiliates of Canadian Airlines International Ltd.) were added to the survey.

- Fare codes reported by these carriers have been grouped by general fare type. Three fare types are presented in the tables:

- FULL FARE comprises first class, business class and full fare regular economy.
- DISCOUNTED FARE includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group, etc.
- OTHER represents industry and agency discount fares, military, as well as unknown fare codes.

- Domestic traffic, as measured by coupon origin and destination, is divided into two sectors: southern and northern. The southern sector comprises city-pairs within the "deregulated" zone as defined in the "New Canadian Air Policy" (1984). Northern sector refers to traffic within the region designated as "regulated" zone and between points in the "regulated" and "deregulated" zones. Due to an amendment to the definition of the North, traffic from/to The Pas and Flin Flon, Manitoba has been included in the northern sector since 1985.

- The average fare is obtained by dividing the carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

Additional information on quarterly fare basis statistics can be obtained directly from the **Aviation Statistics Centre**. Tables are available in print form or in electronic format. For further information, please contact Bradley Snider (819-997-6189).

Bien que les tarifs réduits aient enregistré des hausses dans tous les secteurs, l'augmentation la plus forte a toutefois été enregistrée dans le secteur sud (libéralisé) pour les tarifs économiques. Dans ce secteur, les tarifs économiques ont connu une croissance de 5,1%, passant de 265\$ au cours du deuxième trimestre de 1994 à 279\$ en 1995. Les tarifs réduits du secteur sud ont augmenté de 3,1% au cours de la même période, passant de 152\$ en 1994 à 157\$ en 1995.

Dans le Nord, les tarifs économiques sont demeurés au même niveau au cours du deuxième trimestre de 1995 relativement à la même période en 1994, soit 276\$. Cependant, le tarif réduit moyen a augmenté de 3,2%, passant de 164\$ en 1994 à 170\$ en 1995. Par conséquent, dans le secteur nord, le tarif moyen (tous les tarifs) a augmenté de seulement 0,1%, pour s'établir à 222\$.

Notes

- Les estimations proviennent d'un échantillon de coupons de vols recueillis par l'Enquête sur la base tarifaire des transporteurs aériens et portent sur les services intérieurs (y compris les tronçons intérieurs des vols internationaux) des transporteurs aériens de niveau I. En 1995, les transporteurs aériens de niveau I comprenaient AirBC (un affilié régional pour Air Canada), Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Time Air (un affilié régional pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée). En janvier 1994, deux transporteurs aériens de niveau II, Inter-Canadien et Ontario Express (transporteurs affiliés régionaux pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée) furent ajoutés à l'enquête.
- Les codes tarifaires déclarés par ces transporteurs ont été combinés par catégorie générale. Trois groupes tarifaires sont présentés dans les tableaux.
- PLEIN TARIF comprend les tarifs de première classe, de la classe affaires et les pleins tarifs de la classe économique.
- TARIF RÉDUIT comprend les divers tarifs à rabais tels que les tarifs noliprix, le tarif de soldes de places, le tarif excursion payable à l'avance, le tarif de groupe, etc.
- AUTRE comprend les tarifs utilisés par le personnel des compagnies aériennes, les agents de voyages, le personnel militaire, ainsi que les codes tarifaires non-identifiables.
- Le trafic du secteur intérieur, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol, est désagrégié entre les secteurs sud et nord. Le secteur sud comprend les paires de villes à l'intérieur de la "zone libéralisée" telle que définie dans la "Nouvelle politique aérienne du Canada" (1984). Le secteur nord se réfère aux services à l'intérieur de la région désignée comme "zone réglementée" ainsi que ceux entre la "zone réglementée" et la "zone libéralisée". Due à une modification à la définition du Nord, le trafic de/vers The Pas et Flin Flon au Manitoba est inclus dans le secteur nord depuis 1985.
- Le tarif moyen est obtenu en divisant les recettes des transporteurs par le volume de passagers, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol.

Des renseignements additionnels sur les statistiques trimestrielles sur la base tarifaire peuvent être obtenus directement du **Centre des statistiques de l'aviation**. Des tableaux sont disponibles sur support papier ou sur support électronique. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Lisa Di Piétre (819) 997-6176.

SECTION 6 - SPECIAL ARTICLE

Transborder Operations Between Toronto and Washington/Baltimore by Canadian and U.S. Air Carriers, January 1994 to January 1996

For travellers wishing to fly non-stop between Toronto and the Washington/Baltimore area, the Air Canada family has become the carrier group offering the most available service since mid-1995. (On this route, the family includes Air Canada and Air Ontario). In January 1996, the Air Canada family offered close to 500 flights (in total - both directions), compared to 280 by the group marketed by USAir, which includes USAir and Piedmont, flying as USAir Express.

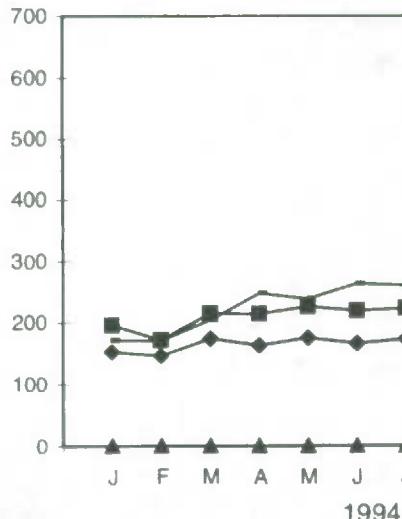
This U.S. market involves three airports, the Washington Dulles International Airport, the Washington National Airport, and the Baltimore/Washington International Airport. As of late in the year 1995, the Toronto-Washington/Baltimore route had benefitted greatly from the Canada-U.S. Open Skies Agreement of February 1995. Total flights on the route have risen from 500 per month to over 1,300 in recent months. Jet service began in June 1995, and recently totalled nearly 600.

Air Canada began serving Dulles with its 50 seat Canadair Regional Jet in late 1995. The existing competition was from turboprop aircraft, flown by Canadian Regional and the U.S. carrier Business Express. Business Express ceased to serve the market shortly after Air Canada began. Now both Air Canada and Canadian Regional offer about 150 flights per month.

At Washington National, both Air Canada and USAir began in mid-1995. USAir began primarily with McDonnell Douglas DC9's and now uses mostly Boeing 737's in this market. These aircraft typically fly with 100 or more seats. Air Canada, with their smaller jets serve Washington National more than twice as often as USAir.

Finally, at the Baltimore/Washington International Airport, the competition is between the affiliates of Air Canada and USAir, the two turboprop carriers, Air Ontario and Piedmont. These carriers typically fly over 200 flights per month. The number of flights of the two carriers have been within 10% of each other throughout 1995.

Figure 6.1 Toronto - Washington/Baltimore



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

SECTION 6 - ÉTUDE SPÉCIALE

Opérations transfrontalières entre Toronto et Washington/Baltimore des transporteurs aériens canadiens et américains, Janvier 1994 à janvier 1996

Pour les voyageurs qui désirent voyager en avion sans effectuer d'escale entre Toronto et la région de Washington/Baltimore depuis la mi-1995, le groupe Air Canada est devenu le groupe de transporteurs offrant la plupart des services disponibles. (Sur cette route, le groupe comprend Air Canada et Air Ontario.) En janvier 1996, le groupe Air Canada a offert presque 500 vols (au total - dans les deux directions), comparé à 280 vols pour le groupe dont USAir fait la publicité, qui comprend USAir et Piedmont, qui opère sous le nom USAir Express.

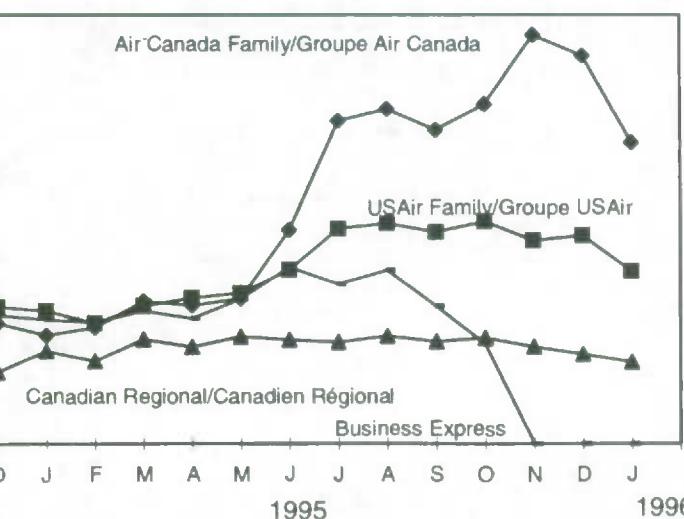
Ce marché américain comprend trois aéroports, soit l'aéroport international Washington Dulles, l'aéroport Washington National et l'aéroport international Baltimore/Washington. À compter de décembre 1995, la route Toronto-Washington/Baltimore a profité énormément de l'accord «Cieux ouverts» survenu en février 1995, entre le Canada et les États-Unis. Le nombre de vols sur cette route est passé de 500 par mois à plus de 1 300 dans les derniers mois. Le service employant les aéronefs à réaction, qui a commencé en juin 1995, totalisait presque 600 vols dans les derniers mois.

Vers la fin de 1995, Air Canada a commencé à desservir l'aéroport Dulles avec son aéronef à réaction Canadair Regional Jet équipé de 50 sièges. La concurrence à ce moment-là se faisait avec des aéronefs à turbopropulseurs, opérés par les lignes aériennes Canadian Régional et par le transporteur américain Business Express. Ce dernier a cessé de desservir le marché peu après les débuts d'Air Canada. Maintenant, Air Canada et les lignes aériennes Canadian Régional offrent environ 150 vols par mois.

À l'aéroport Washington National, Air Canada et USAir ont commencé leurs services à la mi-1995. USAir qui a commencé ses opérations avec les DC9 de McDonnell Douglas, utilise maintenant principalement les aéronefs Boeing 737 dans ce marché. Ces aéronefs opèrent d'habitude avec 100 sièges ou plus. Air Canada dessert l'aéroport Washington National deux fois plus souvent que USAir, avec ses aéronefs à réaction de plus petite taille.

Finalement, à l'aéroport international Baltimore/Washington, ce sont les transporteurs affiliés à Air Canada et à USAir qui sont en concurrence, soit les deux transporteurs à turbopropulseurs - Air Ontario et Piedmont. Ces transporteurs réalisent d'habitude plus de 200 vols par mois chacun. La différence entre le nombre de vols effectués par ces deux transporteurs était de 10% ou moins durant 1995.

Figure 6.1 Toronto - Washington/Baltimore



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

Figure 6.2 Toronto - Washington International (Dulles)

Figure 6.2 Toronto - Washington International (Dulles)

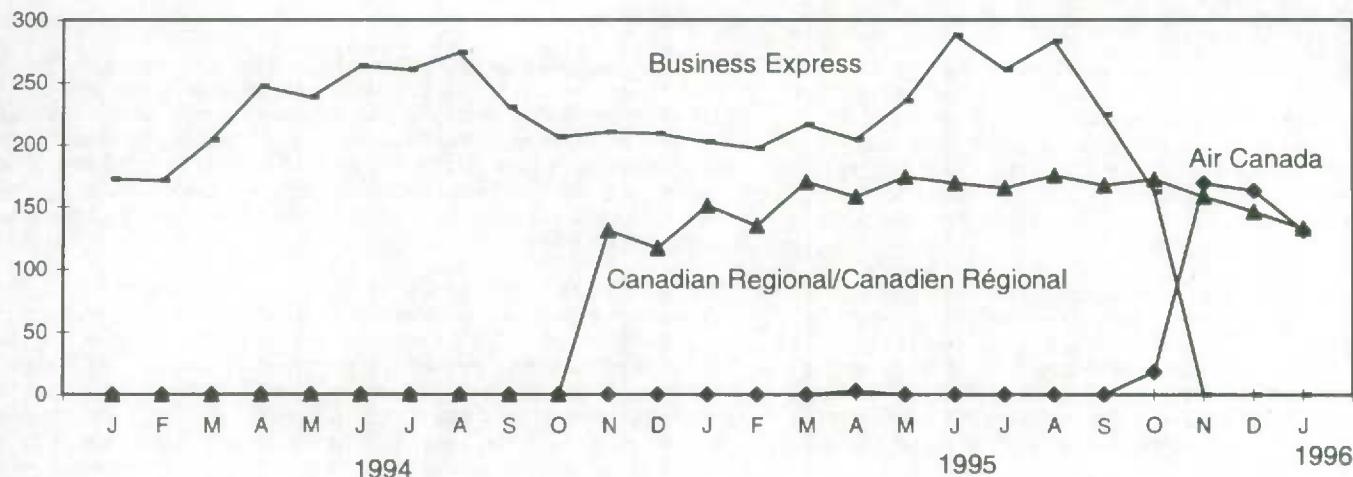


Figure 6.3 Toronto - Washington National

Figure 6.3 Toronto - Washington National

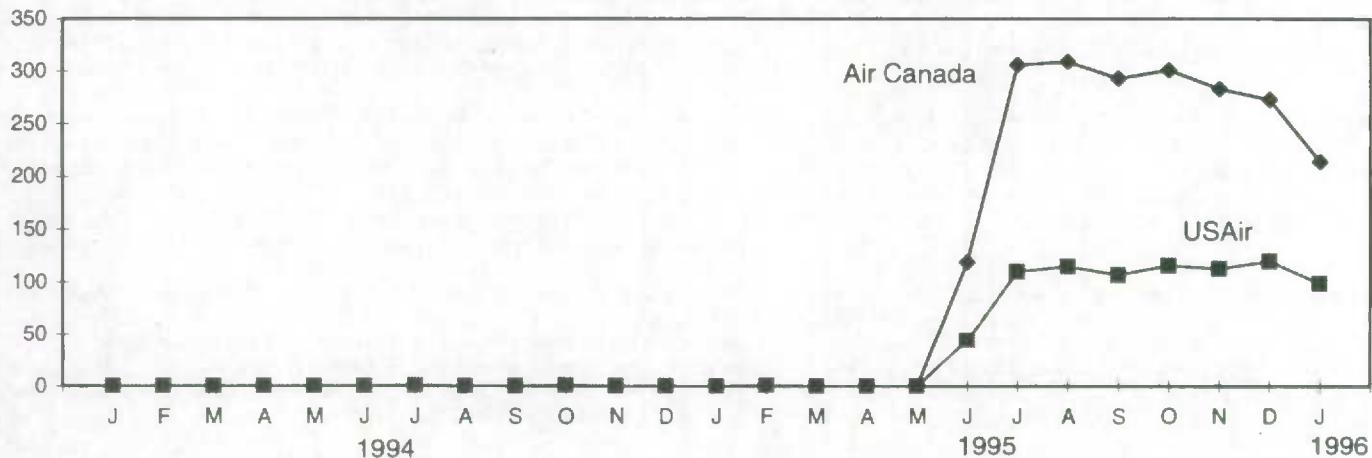
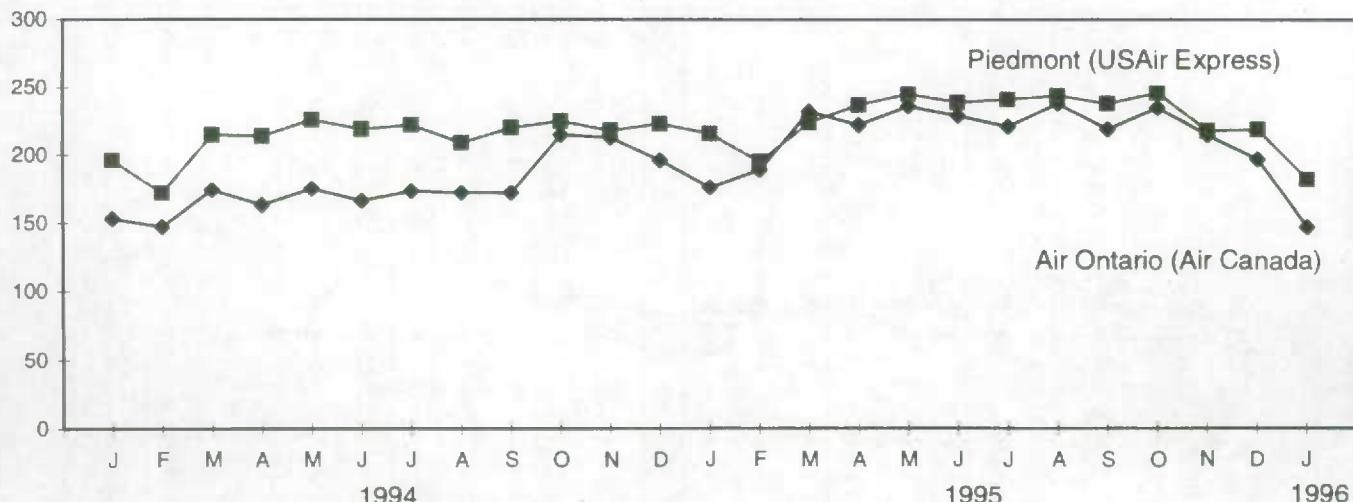


Figure 6.4 Toronto - Baltimore

Figure 6.4 Toronto - Baltimore



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 ECONOMIC FACTS AND ANALYSIS YOU NEED
ON TRANSPORTATION!**

**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:

Tricia 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

Michel Cloutier
Chief
Surface and Marine Transport Program

Telephone: (613) 951-8699
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:

Tricia 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

Michel Cloutier
Chef
Programme des transports de surface et maritimes

Téléphone: (613) 951-8699
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.

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

Catalogue Title		Canada	U.S.A.	Other	Titre	STATISTICS CANADA LIBRARY BIBLIOTHÈQUE STATISTIQUE CANADA  1010212875
		États Unis	Autres			
		\$	US\$	US\$		
10-234	Special Transportation Package	184.00	221.00	258.00	Série spéciale sur les transports	
50-002	Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Eight Issues/Year	80.00	96.00	112.00	Transports terrestre et maritime - Bulletin de service, Bil. Huit numéros/année.	
51-004	Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.	105.00	126.00	147.00	Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.	
51-203	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, A., Forthcoming, Bil.	39.00	47.00	55.00	Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, A., à venir, Bil.	
51-204	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	41.00	50.00	58.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.	
51-205	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	45.00	54.00	63.00	Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.	
51-206	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	39.00	47.00	55.00	Aviation civile canadienne, A., Bil	
51-207	Air Charter Statistics, A., Bil.	39.00	47.00	55.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.	
51-501 E/F	Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives on Civil Aviation, O., issued in 1993.	48.00	58.00	67.00	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1993.	
52-001	Railway Carloadings, M., Bil.	100.00	120.00	140.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.	
52-003	Railway Operating Statistics, M., Bil.	120.00	150.00	170.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.	
52-216	Rail in Canada, A., Bil.	50.00	60.00	70.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.	
53-215	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	38.00	46.00	54.00	Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.	
53-218	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	27.00	33.00	38.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil	
53-219	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	27.00	33.00	38.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.	
53-222	Trucking in Canada, A., Bil.	50.00	60.00	70.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.	
54-205	Shipping in Canada, A., Bil.	50.00	60.00	70.00	Le transport maritime au Canada, A., Bil.	

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

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

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

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

January 1996

Janvier 1996