

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. 6**HIGHLIGHTS**

- Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAI) reported preliminary basic losses (seasonally adjusted) of \$32 million and \$95 million, respectively, for the first quarter of 1996.

Available on CANSIM: Matrix 385

- An estimated 11.2 million passengers travelled within Canada on scheduled air carriers in 1995. This represents a decline of 18% since deregulation in 1988 when the level exceeded 13.6 million.
- The largest increase in enplaned/deplaned transborder traffic since 1988 was observed in 1995 following the Open Skies Agreement signed in February, 1995.
- In the third quarter of 1995, the average domestic air fare was \$192, down 4% from the 1994 record level.

Special Article**Domestic and International Traffic**

- Between 1980 and 1994, total international traffic grew by 51%, while total domestic traffic declined by 20%.

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in June 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° 6**FAITS SAILLANTS**

- Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont déclaré une perte directe provisoire (données désaisonnalisées) de 32 millions\$ et 95 millions\$ respectivement pour le premier trimestre de 1996.

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

- On estime à 11,2 millions le nombre de passagers ayant voyagé à l'intérieur du Canada en 1995 sur des vols offerts par les transporteurs aériens réguliers. Il s'agit là d'un recul de 18% par rapport à 1988, année de la déréglementation, alors que le niveau enregistré a dépassé 13,6 millions.
- La plus importante hausse du volume transfrontalier au titre des passagers embarqués et débarqués, depuis 1988, a été observée en 1995 à la suite de la signature de l'accord «Cieux ouverts» en février 1995.
- Au cours du troisième trimestre de 1995, la moyenne des tarifs aériens intérieurs s'établissait à 192\$, une baisse de 4% par rapport à la moyenne record enregistrée en 1994.

Étude spéciale**Trafic intérieur et international**

- De 1980 à 1994, le trafic international total a augmenté de 51%, alors que le trafic intérieur total a diminué de 20%.

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, juin 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.



SECTION 1 - TABLE 1.1

Monthly Operational Statistics for Major Canadian Airlines,
March 1996 (Preliminary Data)

SECTION 1 - TABLEAU 1.1

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

OPERATIONAL STATISTICS	March	Change Over Previous Year	Year-to-Date	Change Year-to-Date	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
	1996		1996		
	March	Variation par rapport à l'année précédente	Cumulatif	Variation cumulative	
	'000	%	'000	%	
Air Canada					Air Canada
Passengers					Passagers
Scheduled - Domestic	585	8.3	1 638	11.1	Réguliers - Intérieur
- International	606	36.5	1 621	39.9	- International
- Total	1 191	21.0	3 259	23.7	- Total
Charter	5	-90.5	13	-91.5	Affrètements
Total	1 196	15.1	3 272	17.3	Total
Passenger-kilometres					Passagers-kilomètres
Scheduled - Domestic	837 519	14.2	2 313 310	15.6	Réguliers - Intérieur
- International	1 598 048	36.6	4 275 163	36.9	- International
- Total	2 435 567	28.0	6 588 472	28.6	- Total
Charter	14 091	-90.6	39 461	-90.9	Affrètements
Total	2 449 658	19.4	6 627 934	19.3	Total
Available Seat-kilometres					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	3 644 934	15.7	10 607 478	17.4	Réguliers
Charter	18 408	-91.1	52 490	-91.2	Affrètements
Total	3 663 342	9.1	10 659 968	10.7	Total
Load Factors					Coefficients de remplissage
Scheduled %	66.8	...	62.1	...	Réguliers %
Charter %	76.6	...	75.2	...	Affrètements %
Total %	66.9	...	62.2	...	Total %
Hours flown	39	17.5	113	17.9	Heures de vol
Canadian Airlines Intl Ltd*					Lignes aériennes Canadien Intl Ltée*
Passengers					
Scheduled - Domestic	427	8.7	1 190	10.2	Réguliers - Intérieur
- International	299	56.3	799	51.5	- International
- Total	726	24.3	1 990	23.7	- Total
Charter	38	-64.0	100	-65.2	Affrètements
Total	764	10.8	2 090	10.2	Total
Passenger-kilometres					Passagers-kilomètres
Scheduled - Domestic	659 942	15.7	1 803 833	15.5	Réguliers - Intérieur
- International	1 458 508	31.7	3 857 862	24.5	- International
- Total	2 118 450	26.3	5 661 695	21.5	- Total
Charter	106 024	-52.5	279 421	-55.4	Affrètements
Total	2 224 474	17.0	5 941 115	12.4	Total
Available Seat-kilometres					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	2 914 112	11.7	8 553 325	12.9	Réguliers
Charter	123 965	-54.6	347 993	-57.6	Affrètements
Total	3 038 076	5.4	8 901 319	6.0	Total
Load Factors					Coefficients de remplissage
Scheduled %	72.7	...	66.2	...	Réguliers %
Charter %	85.5	...	80.3	...	Affrètements %
Total %	73.2	...	66.7	...	Total %
Hours flown	26	2.4	75	2.3	Heures de vol

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

In March 1996, Canadian Airlines International Ltd. (CAI) reported an increase of 5% (seasonally adjusted) in passenger-kilometres flown on their international (scheduled and charter) routes for the second consecutive month. Air Canada grew by 3% for the second consecutive month. (The table above contains raw data.) In this international market, Air Canada has reported increases in 10 of the last 12 months, while CAI has improved in 9 of the last 12.

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".

En mars 1996, les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont déclaré une augmentation de 5% (données désaisonnalisées) au niveau des passagers-kilomètres réalisés sur les routes internationales (régulières et affrétées). Ceci représente le deuxième mois consécutif où une croissance a été observée. Pour un deuxième mois consécutif, Air Canada a déclaré une augmentation de 3%. (Le tableau ci-dessus contient des données brutes.) Dans ce marché international, Air Canada a déclaré des hausses dans 10 des 12 derniers mois, tandis que LACI a démontré des améliorations dans 9 des 12 derniers mois.

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, January, February, March 1996 (Preliminary Data)

SECTION 1 - TABLEAU 1.2

Statistiques mensuelles sur les finances des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau IA, janvier, février, mars 1996 (données provisoires)

FINANCIAL STATISTICS	Curent Month	Change	Year-to-Date	Change Year-to-Date	STATISTIQUES FINANCIÈRES
	1996	1996/1995	1996	1996/1995	
	Mois courant	Variation	Cumulatif	Variation cumulative	
	'000	%	'000	%	
Air Canada					Air Canada
January					Janvier
Operating Revenue- Scheduled Services	248,407	17.1	248,407	17.1	Recettes d'exploitation-Services réguliers
Operating Revenue-Charter Services	951	-89.8	951	-89.8	Recettes d'exploitation-Services
Total Operating Revenue	260 062	13.6	260 062	13.6	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expense	297,489	18.9	297,489	18.9	Total des dépenses d'exploitation
Interest Expense	18,611	-15.2	18,611	-15.2	Intérêts versés
Interest Income	5 309	43.5	5 309	43.5	Revenus d'intérêts
Basic Income	-50,729	28.3	-50,729	28.3	Revenu direct
February					Février
Operating Revenue- Scheduled Services	250,399	20.1	498,806	18.6	Recettes d'exploitation-Services réguliers
Operating Revenue-Charter Services	805	-92.2	1,756	-91.1	Recettes d'exploitation-Services
Total Operating Revenue	258,589	14.2	518,651	13.9	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expense	275,060	13.6	572,549	16.3	Total des dépenses d'exploitation
Interest Expense	18,440	-12.9	37,051	-14.0	Intérêts versés
Interest Income	4,663	41.4	9,972	42.5	Revenus d'intérêts
Basic Income	-30,248	-10.2	-80,977	10.6	Revenu direct
March					Mars
Operating Revenue- Scheduled Services	289,415	14.9	788,221	17.2	Recettes d'exploitation-Services réguliers
Operating Revenue-Charter Services	962	-89.8	2,718	-90.7	Recettes d'exploitation-Services
Total Operating Revenue	298,597	7.7	817,248	11.6	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expense	293,874	11.3	866,423	14.5	Total des dépenses d'exploitation
Interest Expense	18,746	-31.6	55,797	-20.9	Intérêts versés
Interest Income	5 355	73.0	15,327	51.8	Revenus d'intérêts
Basic Income	-8,668	-22.0	-89,645	6.3	Revenu direct
Canadian Airlines Intl Ltd					Lignes aériennes Canadien Intl Ltée
January					Janvier
Operating Revenue- Scheduled Services	167,755	-0.7	167,755	-0.7	Recettes d'exploitation-Services réguliers
Operating Revenue-Charter Services	6,403	-48.2	6,403	-48.2	Recettes d'exploitation-Services
Total Operating Revenue	174,158	-7.9	175,158	-7.9	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expense	224,712	5.0	224,712	5.0	Total des dépenses d'exploitation
Interest Expense	5,470	-35.8	5,470	-35.8	Intérêts versés
Interest Income	401	-7.6	401	-7.6	Revenus d'intérêts
Basic Income	-55,623	69.0	-55,623	69.0	Revenu direct
February					Février
Operating Revenue- Scheduled Services	164,586	4.2	332,341	1.7	Recettes d'exploitation-Services réguliers
Operating Revenue-Charter Services	5,555	-51.4	11,958	-49.7	Recettes d'exploitation-Services
Total Operating Revenue	170,141	-4.4	344,299	-6.2	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expense	212,497	6.3	437,209	5.6	Total des dépenses d'exploitation
Interest Expense	4,921	-38.6	10,391	-37.2	Intérêts versés
Interest Income	228	72.6	629	11.2	Revenus d'intérêts
Basic Income	-47,049	57.7	-102,672	63.6	Revenu direct
March					Mars
Operating Revenue- Scheduled Services	187,318	2.2	519,659	1.9	Recettes d'exploitation-Services réguliers
Operating Revenue-Charter Services	7,859	-35.8	19,817	-45.0	Recettes d'exploitation-Services
Total Operating Revenue	195,177	-3.7	539,476	-5.3	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expense	227,074	4.1	664,283	5.1	Total des dépenses d'exploitation
Interest Expense	5,799	-21.0	16,190	-32.2	Intérêts versés
Interest Income	319	54.6	948	22.8	Revenus d'intérêts
Basic Income	-37,377	64.1	-140,049	63.8	Revenu direct

Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAI) reported preliminary basic losses (seasonally adjusted) of \$32 million and \$95 million, respectively, for the first quarter of 1996. (Table 1.2 contains raw data.) Basic income or loss is measured by combining the operating income, (before capital gains, miscellaneous items and tax) with interest expenses and interest income. On a monthly basis, Air Canada had reported basic incomes (as opposed to losses) between July and December, 1995. CAI has only reported one month (July) of basic income since the beginning of 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. Figure 1.1 shows basic income data with the seasonal component removed.

Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont déclaré une perte directe provisoire (données désaisonnalisées) de 32 millions\$ et 95 millions\$ respectivement pour le premier trimestre de 1996. (Le tableau 1.2 contient des données brutes.) 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 et les revenus d'intérêts. Sur une base mensuelle, Air Canada a déclaré des revenus directs (par contraste à des pertes) entre juillet et décembre 1995. LACI n'a déclaré qu'un mois (c'est-à-dire juillet) de revenu direct depuis le début de 1995.

La désaisonnalisation d'une série chronologique de données permet de décomposer les données en trois parties constituantes à savoir, la tendance-cycle, la composante saisonnière et la composante irrégulière. La figure 1.1 montre les données sur le revenu direct après l'élimination de la composante saisonnière.

Figure 1.1

Seasonally Adjusted Basic Income Data (quarterly) for Air Canada and Canadian Airlines International Ltd. (CAI)

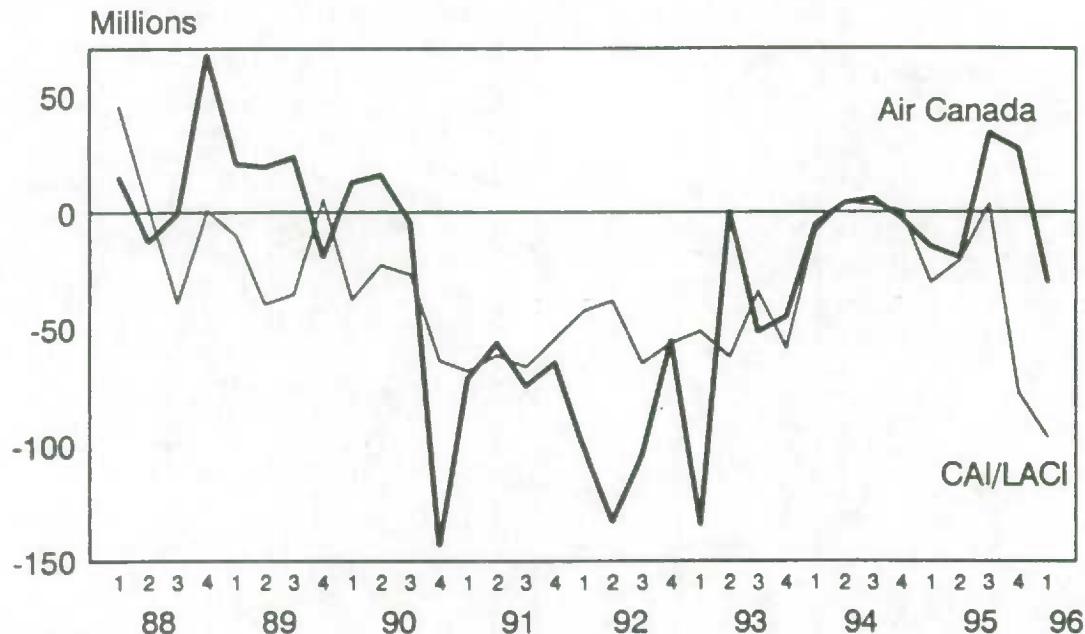


Figure 1.1

Données désaisonnalisées du revenu direct pour Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée. (LACI)

SECTION 2 - TABLE 2.1

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

SECTION 2 - TABLEAU 2.1

Totaux des mouvements d'aéronefs aux aéroports avec tour de contrôle de Transports Canada, par classe de vols, mars 1996 (données provisoires)

Rank	Airports - Transport Canada Towers	March	March	Change March 1996/1995 Variation	March 1996 Itinerant	March 1996 Local
March		1995	1996	Mars	Itinérants Mars 1996	Locaux Mars 1996
Mars	Aéroports - Tours de Transports Canada	Mars	Mars	Mars	No.-Nbre	No.-Nbre
1.	Toronto/LB Pearson Intl ON	28,034	30,899	10.2	30,885	14
2.	Vancouver Intl BC	24,549	26,701	8.8	26,701	-
3.	Calgary Intl AB	19,741	20,005	1.3	18,612	1,393
4.	Montréal/St Hubert QC	18,008	18,683	3.7	9,215	9,468
5.	Montréal/Dorval Intl QC	16,782	17,173	2.3	17,173	-
6.	Boundary Bay BC	14,040	16,121	14.8	5,793	10,328
7.	Victoria Intl BC	14,806	15,158	2.4	9,386	5,772
8.	Ottawa/Macdonald-Cartier Intl ON	12,814	14,335	11.9	10,779	3,556
9.	Toronto/Buttonville ON	11,633	12,652	8.8	6,376	6,276
10.	Winnipeg Intl MB	12,294	12,556	2.1	10,000	2,556
11.	Abbotsford BC	13,225	12,078	-8.7	4,422	7,656
12.	Halifax Intl NS	11,496	11,792	2.6	8,360	3,432
13.	Toronto City Centre ON	10,272	11,062	7.7	5,662	5,400
14.	Québec/Jean Lesage Intl QC	9,550	10,524	10.2	7,932	2,592
15.	Calgary/Springbank AB	12,522	10,417	-16.8	3,337	7,080
16.	London ON	8,903	10,331	16.0	5,807	4,524
17.	Thunder Bay ON	6,731	9,734	44.6	4,314	5,420
18.	Edmonton Mun AB	9,460	8,594	-9.2	8,456	138
19.	Sudbury ON	7,008	8,474	20.9	3,150	5,324
20.	Saskatoon/JG Diefenbaker SK	6,256	8,447	35.0	5,015	3,432
21.	Hamilton ON	9,721	8,175	-15.9	3,929	4,246
22.	Kitchener-Waterloo-Guelph ON	7,050	8,031	13.9	3,445	4,586
23.	Edmonton/Villeneuve AB	8,168	7,823	-4.2	1,072	6,751
24.	Chicoutimi/St Honore QC	7,131	7,759	8.8	3,087	4,672
25.	Oshawa ON	6,543	7,489	14.5	3,285	4,204
26.	Pitt Meadows BC	6,699	7,230	7.9	2,588	4,642
27.	Langley BC	4,374	6,642	51.9	2,008	4,634
28.	Winnipeg/St Andrews MB	5,585	6,572	17.7	1,756	4,816
29.	Moncton NB	5,960	6,461	8.4	4,081	2,380
30.	Sault Ste Marie ON	5,658	6,417	13.4	2,839	3,578
31.	Edmonton Intl AB	6,402	6,102	-4.7	5,738	364
32.	Regina SK	5,113	5,503	7.6	4,127	1,376
33.	Kelowna BC	4,588	5,193	13.2	3,537	1,656
34.	Windsor ON	5,285	5,098	-3.5	2,384	2,714
35.	North Bay ON	5,411	5,061	-6.5	2,434	2,627
36.	Yellowknife NT	4,862	4,774	-1.8	2,854	1,920
37.	Prince George BC	4,724	4,551	-3.7	2,948	1,603
38.	Vancouver Harbour BC	4,671	4,543	-2.7	3,793	750
39.	St John's NF	4,141	4,488	8.4	3,408	1,080
40.	Montréal/Mirabel Intl QC	4,732	4,048	-14.5	3,527	521
41.	Gander Intl NF	4,217	3,506	-16.9	2,564	942
42.	Whitehorse YT	4,033	3,298	-18.2	1,494	1,804
43.	St-Jean QC	2,525	3,013	19.3	1,271	1,742
44.	Sept-Îles QC	3,525	2,972	-15.7	2,420	552
45.	Val-d'Or QC	1,776	2,400	35.1	1,638	762
Total (45)		401,018	422,885	5.5	273,602	149,283

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

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

Rank	City-Pair	Fourth Quarter 1994 Quatrième trimestre	Fourth Quarter 1995 Quatrième trimestre	Annual 1994 Annuel	Annual 1995 Annuel	Change Annual 1995/1994 Variation Annuel %
Rang	Paire de villes			No.-Nbre		
1.	Montréal - Toronto	282,470	271,750	1,067,080	1,082,320	1.4
2.	Toronto - Vancouver	127,100	167,500	558,940	703,090	25.8
3.	Ottawa - Toronto	163,880	151,400	593,000	591,510	-0.3
4.	Calgary - Vancouver	94,800	115,190	351,610	422,230	20.1
5.	Calgary - Toronto	78,890	101,650	327,980	390,860	19.2
6.	Calgary - Edmonton	75,380	81,490	266,390	271,610	2.0
7.	Toronto - Winnipeg	69,300	81,300	256,470	306,150	19.4
8.	Halifax - Toronto	58,270	74,010	239,580	272,680	13.8
9.	Edmonton - Vancouver	65,620	71,030	237,750	243,160	2.3
10.	Edmonton - Toronto	49,450	59,760	199,130	225,380	13.2
11.	Montréal - Vancouver	36,960	42,490	154,880	185,920	20.0
12.	Vancouver - Winnipeg	32,040	42,180	121,340	149,800	23.5
13.	Ottawa - Vancouver	29,570	39,850	130,220	151,300	16.2
14.	Calgary - Winnipeg	31,140	39,550	115,010	133,600	16.2
15.	Thunder Bay - Toronto	40,780	38,240	149,710	147,800	-1.3
16.	Prince George - Vancouver	31,190	34,790	108,100	113,480	5.0
17.	St John's - Toronto	23,250	29,970	98,060	113,840	16.1
18.	Kelowna - Vancouver	27,130	27,900	88,370	87,800	-0.6
19.	Halifax - Ottawa	26,780	26,840	97,600	100,070	2.5
20.	Vancouver - Victoria	31,430	27,220	150,400	120,800	-19.7
21.	Calgary - Montréal	20,040	25,600	86,170	103,480	20.1
22.	Calgary - Ottawa	20,650	25,310	85,240	93,760	10.0
23.	Halifax - Montréal	24,900	23,320	90,460	96,750	7.0
24.	Québec - Toronto	18,330	22,850	75,740	86,480	14.2
25.	Halifax - St John's	21,080	22,820	82,320	88,360	7.3
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,480,430	1,644,010	5,731,550	6,282,230	9.6
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paire de villes		2,676,400	3,013,440	10,312,520	11,183,940	8.4

An estimated 11.2 million passengers travelled within Canada on scheduled air carriers in 1995. This represents a decline of 18% since deregulation in 1988 when the level exceeded 13.6 million. Overall, air travel within Canada on scheduled and charter flights' combined totalled 12.3 million in 1995, which is the highest level achieved since before the last recession in 1990 when this figure reached 13.4 million.

For the first time since deregulation, the number of passengers who travelled between Toronto and Vancouver on scheduled flights exceeded the number who travelled between Ottawa and Toronto. The Toronto-Vancouver market experienced an increase of 26% or 144 thousand passengers between 1994 and 1995. A total of 703 thousand passengers travelled between Toronto and Vancouver in 1995, which is the highest level achieved in this market in six years.

The Montréal-Toronto market experienced a 25% decline in passengers, for scheduled services, between 1990 and 1995. In 1990, the passenger count reached 1.4 million for this top-ranking market. A review of this market over the ten-year period from 1985 to 1995 shows that the lowest passenger levels were obtained in the most recent four years 1992 to 1995.

¹ Statistics Canada, Charter On-flight Origin and Destination Survey.

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

SECTION 3 - TABLEAU 3.1

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

Rank	City-Pair	Fourth Quarter 1994 Quatrième trimestre	Fourth Quarter 1995 Quatrième trimestre	Annual 1994 Annuel	Annual 1995 Annuel	Change Annual 1995/1994 Variation Annuel %
Rang	Paire de villes			No.-Nbre		
1.	Montréal - Toronto	282,470	271,750	1,067,080	1,082,320	1.4
2.	Toronto - Vancouver	127,100	167,500	558,940	703,090	25.8
3.	Ottawa - Toronto	163,880	151,400	593,000	591,510	-0.3
4.	Calgary - Vancouver	94,800	115,190	351,610	422,230	20.1
5.	Calgary - Toronto	78,890	101,650	327,980	390,860	19.2
6.	Calgary - Edmonton	75,380	81,490	266,390	271,610	2.0
7.	Toronto - Winnipeg	69,300	81,300	256,470	306,150	19.4
8.	Halifax - Toronto	58,270	74,010	239,580	272,680	13.8
9.	Edmonton - Vancouver	65,620	71,030	237,750	243,160	2.3
10.	Edmonton - Toronto	49,450	59,760	199,130	225,380	13.2
11.	Montréal - Vancouver	36,960	42,490	154,880	185,920	20.0
12.	Vancouver - Winnipeg	32,040	42,180	121,340	149,800	23.5
13.	Ottawa - Vancouver	29,570	39,850	130,220	151,300	16.2
14.	Calgary - Winnipeg	31,140	39,550	115,010	133,600	16.2
15.	Thunder Bay - Toronto	40,780	38,240	149,710	147,800	-1.3
16.	Prince George - Vancouver	31,190	34,790	108,100	113,480	5.0
17.	St John's - Toronto	23,250	29,970	98,060	113,840	16.1
18.	Kelowna - Vancouver	27,130	27,900	88,370	87,800	-0.6
19.	Halifax - Ottawa	26,780	26,840	97,600	100,070	2.5
20.	Vancouver - Victoria	31,430	27,220	150,400	120,800	-19.7
21.	Calgary - Montréal	20,040	25,600	86,170	103,480	20.1
22.	Calgary - Ottawa	20,650	25,310	85,240	93,760	10.0
23.	Halifax - Montréal	24,900	23,320	90,460	96,750	7.0
24.	Québec - Toronto	18,330	22,850	75,740	86,480	14.2
25.	Halifax - St John's	21,080	22,820	82,320	88,360	7.3
Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus		1,480,430	1,644,010	5,731,550	6,282,230	9.6
Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paire de villes		2,676,400	3,013,440	10,312,520	11,183,940	8.4

On estime à 11,2 millions le nombre de passagers ayant voyagé à l'intérieur du Canada en 1995 sur des vols offerts par les transporteurs aériens réguliers. Il s'agit là d'un recul de 18% par rapport à 1988, année de la déréglementation, alors que le niveau enregistré a dépassé 13,6 millions. Globalement, le nombre de passagers voyageant sur les vols réguliers et nolisés¹ au Canada s'est chiffré à 12,3 millions en 1995. Ceci représente le niveau le plus élevé depuis la période précédant la dernière récession en 1990 alors que ce nombre avait atteint 13,4 millions.

Pour la première fois depuis la déréglementation, le nombre de passagers qui ont voyagé entre Toronto et Vancouver sur des vols réguliers a dépassé le nombre qui ont voyagé entre Ottawa et Toronto. La liaison Toronto-Vancouver est celle qui a affiché une augmentation de 26% ou 144 mille passagers entre 1994 et 1995. Un total de 703 mille passagers ont voyagé entre Toronto et Vancouver en 1995, ce qui représente le niveau le plus élevé atteint dans ce marché depuis six ans.

La liaison Montréal-Toronto a connu une diminution de 25% du nombre de passagers qui ont voyagé sur des vols réguliers entre 1990 et 1995. En 1990, le nombre de passagers pour cette liaison la plus importante avait atteint 1,4 millions. Une revue de cette liaison pour les dix dernières années (1985 à 1995) démontre que les niveaux de passagers les plus bas furent obtenus au cours des années 1992 à 1995.

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

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

SECTION 4 - TABLE 4.1

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

SECTION 4 - TABLEAU 4.1

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

Rank Airports Rang Aéroports	Major Scheduled Services Principaux services réguliers	Regional and Local Sched. Services Services réguliers régionaux et locaux	Major Charter Services Principaux services d'affrè- tement	Total	Change Fourth Quarter 1995/1994 Variation quatrième trimestre
	No.-Nbre	%			
1 Toronto/LB Pearson ON	3,932,653	379,937	593,004	4,905,594	10.6
2 Vancouver Intl BC	2,004,331	294,456	242,034	2,540,821	12.4
3 Montréal/Dorval Intl, QC	1,080,106	263,222	59,163	1,402,491	5.9
4 Calgary Intl AB	1,065,123	134,146	71,571	1,270,840	17.1
5 Ottawa/Macdonald-Cartier ON	476,296	100,923	8,085	585,304	2.2
6 Winnipeg Intl MB	452,065	46,626	37,114	535,805	3.0
7 Halifax Intl NS	281,038	223,991	21,573	526,602	9.9
8 Edmonton Intl AB	309,747	54,805	61,904	426,456	9.2
9 Montréal/Mirabel Intl QC	273,197	3,297	149,531	426,025	-0.1
10 Edmonton Mun AB	171,184	44,957	27	216,168	3.1
11 Victoria Intl BC	94,523	80,587	5,909	181,019	8.2
12 Québec/Jean Lesage QC	21,032	106,786	25,633	153,451	20.0
13 Saskatoon/JG Diefenbaker SK	114,051	26,038	4,687	144,776	18.7
14 St John's NF	54,733	77,500	8,719	140,952	-0.2
15 Regina SK	112,886	15,884	3,594	132,364	6.9
16 Thunder Bay ON	71,633	39,734	6,432	117,799	6.6
17 Kelowna BC	48,414	31,630	3,962	84,006	0.4
18 London ON		77,808	7	77,815	8.6
19 Prince George BC	43,237	22,188	-	65,425	-1.2
20 Moncton NB	15,682	36,206	4,297	56,185	5.6
21 Fredericton NB	16,541	31,978	30	48,549	7.4
22 Sudbury ON		48,469	-	48,469	1.0
23 Saint John NB	15,507	31,747	212	47,466	10.0
24 Yellowknife NT	17,194	30,216	-	47,410	-1.7
25 Windsor ON	-	43,831	50	43,881	6.3
26 Sault Ste Marie ON	-	39,268	-	39,268	-2.6
27 Vancouver Harbour BC	-	38,074	-	38,074	-1.6
28 Timmins ON	-	36,431	-	36,431	-3.8
29 Toronto City Centre ON	-	36,078	-	36,078	-0.5
30 Charlottetown PE	5,203	29,950	108	35,261	9.3
31 Victoria Harbour BC	-	34,663	-	34,663	-2.9
32 Sydney NS	-	26,793	5,833	32,626	13.1
33 Deer Lake NF	1,041	31,310	-	32,351	-1.8
34 Kamloops BC	16,266	12,219	-	28,485	-6.7
35 Grande Prairie AB	18,819	7,662	-	26,481	-4.1
36 Nanaimo BC	13,974	12,241	-	26,215	-5.3
37 Thompson MB	9,306	16,562	-	25,868	4.8
38 Sept-Îles QC	-	25,004	-	25,004	-7.9
39 Prince Rupert BC	10,964	13,775	-	24,739	-10.7
40 Whitehorse YT	21,426	2,469	-	23,895	6.6
41 Gander Intl NF	-	20,931	105	21,036	-7.8
42 Cranbrook BC	14,802	6,231	-	21,033	-3.6
43 Terrace BC	13,439	6,498	-	19,937	-5.5
44 North Bay ON	-	19,433	-	19,433	9.3
45 Sioux Lookout ON	-	19,411	-	19,411	12.2
46 Val-d'Or QC	3,672	15,582	-	19,254	1.7
47 Penticton BC	10,629	7,912	-	18,541	-11.0
48 Lethbridge AB	13,098	5,063	-	18,161	-8.0
49 Castlegar BC	10,406	7,647	-	18,053	-5.6
50 Fort McMurray AB	13,990	4,015	-	18,005	12.4
Total of above airports/ Total des aéroports ci-dessus	10,848,208	2,722,184	1,313,584	14,883,976	8.1
Total Canada	10,964,438	3,219,068	1,314,717	15,498,223	8.2

SECTION 4 - TABLE 4.2

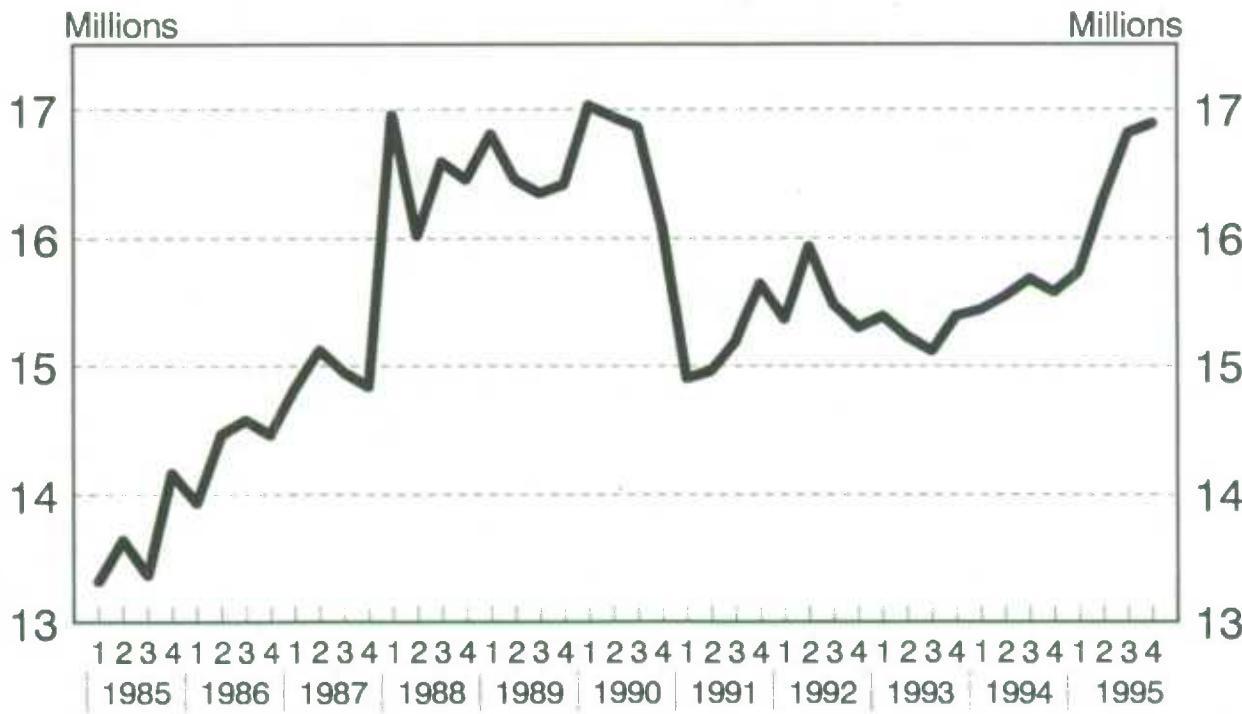
Enplaned and Deplaned Revenue Passengers at the Top 50 Canadian Airports, by Type of Service - Annual 1995 (Preliminary Data)

SECTION 4 - TABLEAU 4.2

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

Rank Airports	Major Scheduled Services	Regional and Local Sched. Services	Major Charter Services	Total	Change Annual 1995/1994
	Principaux services réguliers	Services réguliers régionaux et locaux	Principaux services d'affrètement		Variation annuelle
No.-Nbre					
1	Toronto/LB Pearson ON	16,073,924	1,515,408	3,295,738	20,885,070 6.8
2	Vancouver Intl BC	8,600,945	1,263,264	1,165,943	11,030,152 8.1
3	Montréal/Dorval Intl QC	4,325,214	1,065,946	286,097	5,677,257 2.0
4	Calgary Intl AB	4,468,725	457,518	364,935	5,291,178 11.5
5	Montréal/Mirabel Intl QC	1,353,829	17,448	1,004,679	2,375,956 3.3
6	Ottawa/Macdonald-Cartier ON	1,893,223	396,209	71,494	2,360,926 0.7
7	Halifax Intl NS	1,215,842	918,782	149,790	2,284,414 1.1
8	Winnipeg Intl MB	1,809,542	227,364	203,221	2,240,127 4.2
9	Edmonton Intl AB	1,317,170	204,184	255,285	1,776,639 17.8
10	Edmonton Mun AB	619,787	171,678	67	791,532 -18.5
11	Victoria Intl BC	361,982	330,631	34,330	726,943 4.4
12	Québec/Jean Lesage QC	89,440	423,192	170,239	682,871 13.4
13	St John's NF	300,557	268,991	56,049	625,597 -0.3
14	Saskatoon/JG Diefenbaker SK	398,382	119,598	28,027	546,007 10.7
15	Regina SK	435,001	37,208	33,643	505,852 2.3
16	Thunder Bay ON	292,647	153,789	10,431	456,867 5.6
17	Kelowna BC	175,965	124,946	16,476	317,387 8.3
18	London ON	-	302,680	14,656	317,336 15.9
19	Prince George BC	147,824	94,073	-	241,897 -2.6
20	Moncton NB	69,730	146,314	6,914	222,958 1.1
21	Yellowknife NT	81,906	135,263	-	217,169 12.8
22	Fredericton NB	65,615	125,999	1,762	193,376 3.2
23	Saint John NB	61,648	128,035	1,755	191,438 4.6
24	Sudbury ON	-	191,133	148	191,281 5.9
25	Windsor ON	-	179,453	2,836	182,289 10.8
26	Charlottetown PE	25,423	148,058	5,421	178,902 2.4
27	Vancouver Harbour BC	-	166,886	-	166,886 0.7
28	Sault Ste Marie ON	-	159,607	340	159,947 3.2
29	Victoria Harbour BC	-	150,937	-	150,937 -3.0
30	Timmins ON	-	147,059	-	147,059 0.9
31	Deer Lake NF	12,030	133,496	-	145,526 2.0
32	Toronto City Centre ON	-	135,612	158	135,770 -5.3
33	Sydney NS	-	120,243	10,939	131,182 -3.3
34	Whitehorse YT	106,988	13,887	1,601	122,476 10.3
35	Nanaimo BC	56,229	57,457	-	113,686 6.9
36	Thompson MB	37,830	75,524	-	113,354 13.9
37	Prince Rupert BC	48,203	64,289	-	112,492 -1.6
38	Kamloops BC	60,316	49,781	926	111,023 2.3
39	Grande Prairie AB	67,861	36,567	-	104,428 14.5
40	Sept-Îles QC	2	100,451	-	100,453 0.7
41	Gander Intl NF	-	89,367	5,381	94,748 -3.0
42	Terrace BC	57,868	27,314	37	85,219 -3.3
43	Cranbrook BC	53,615	28,457	-	82,072 3.9
44	Goose Bay NF	11,019	67,509	1,666	80,194 -0.8
45	Castlegar BC	45,290	30,778	-	76,068 2.2
46	North Bay ON	-	74,859	-	74,859 10.7
47	Val d'Or QC	14,397	60,317	-	74,714 6.8
48	Sioux Lookout ON	-	72,329	-	72,329 5.5
49	Penticton BC	41,115	30,438	2	71,555 0.4
50	Fort McMurray AB	50,863	19,842	-	70,705 4.7
Total of above airports/ Total des aéroports ci-dessus		44,847,947	11,060,170	7,200,986	63,109,103 5.7
Total Canada		45,394,780	13,142,976	7,216,855	65,754,611 5.6

Figure 4.1
Total Enplaned/Deplaned
Passengers - Seasonally Adjusted



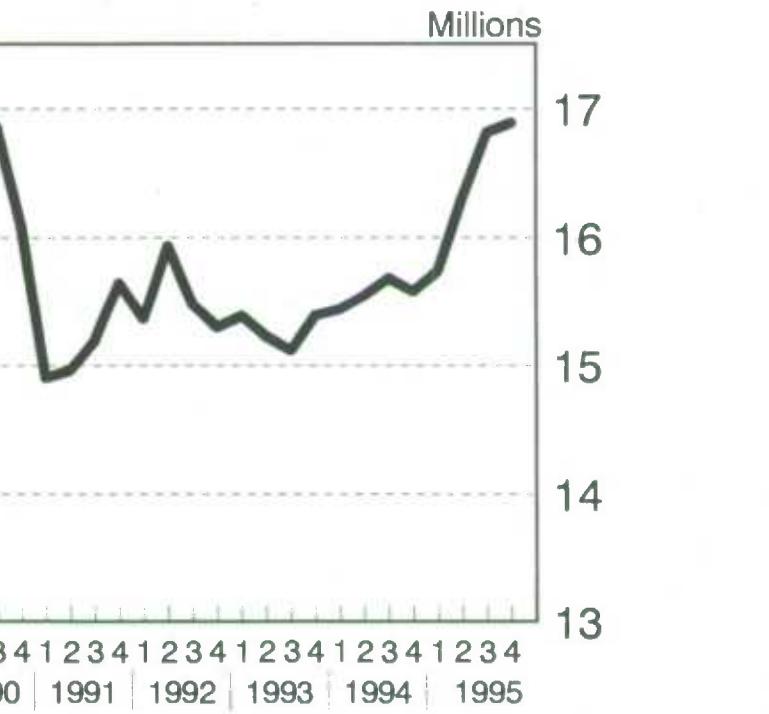
Preliminary 1995 data showed that enplaned/deplaned passengers were up by 5.6% over the previous year. The largest growth occurred on the transborder sector which was up by 7.4% (1,002,491 passengers). Domestic and other international traffic also had strong growth with increases of 5.0% (1,975,521 passengers) and 5.9% (528,103 passengers) respectively.

The largest increase in enplaned/deplaned transborder traffic since 1988 was observed in 1995 following the Open Skies Agreement signed in February, 1995. Since many charter routes were converted to scheduled operations, it is best to aggregate the two types of service when discussing changes in transborder volume. For the top three airports (which received most of the new services) increases on transborder volume were as follows: Toronto 7.7%, Vancouver 10.7% and Montreal 5.4%. However, many other cities enjoyed new services as well. For instance, transborder traffic at Saskatoon increased by 210% with a new Saskatoon - Minneapolis route by Northwest Airlines.

Figure 4.1 graphs seasonally adjusted quarterly total enplaned/deplaned passengers. The seasonally adjusted data show an increase between the third and fourth quarters of 1995. This increase would translate to a 1.8% average annual increase.

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

Figure 4.1
Total des passagers embarqués/
débarqués - désaisonnalisés



Les données provisoires de 1995 montrent que le nombre de passagers embarqués/débarqués s'est accru de 5,6% par rapport à l'année précédente. La plus forte hausse, soit de 7,4% (1 002 491 passagers), a eu lieu dans le secteur transfrontalier. Les secteurs intérieur et autre international ont également connu une forte croissance avec des hausses de 5,0% (1 975 521 passagers) et de 5,9% (528 103 passagers) respectivement.

La plus importante hausse du volume transfrontalier au titre des passagers embarqués et débarqués, depuis 1988, a été observée en 1995 à la suite de la signature de l'accord «Cieux ouverts» en février 1995. Puisque plusieurs routes d'affrètement ont été converties en des opérations régulières, il est préférable d'agrégé les deux genres de services pour évaluer les changements du volume transfrontalier. Pour les trois principaux aéroports (lesquels opèrent la plupart des nouveaux services), les hausses du volume transfrontalier s'établissent comme suit: Toronto 7,7%, Vancouver 10,7% et Montréal 5,4%. Cependant, plusieurs autres villes ont également bénéficié des nouveaux services. Par exemple, le trafic transfrontalier à Saskatoon a progressé de 210% du à l'addition d'une nouvelle route Saskatoon - Minneapolis par Northwest Airlines.

La figure 4.1 présente les données désaisonnalisées trimestrielles du nombre total de passagers embarqués et débarqués. Les données désaisonnalisées montrent une hausse entre les troisième et quatrième trimestres de 1995. Cette augmentation peut se traduire en une hausse annuelle moyenne de 1,8%.

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

TABLE 5.1

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

TABLEAU 5.1

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

Sector	Passengers		Fare Type Group - Groupe tarifaire								Secteur	
	Passagers		Full Fare		Discounted Fare		Other					
			Plein tarif		Tarif réduit		Autre					
	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			
Third quarter	4,152.4	8.4	24.7	22.7	72.8	74.4	2.5	2.9	Troisième trimestre			
Year-to-date	10,958.0	5.4	30.7	27.3	67.1	69.9	2.3	2.8	Année à ce jour			
Southern Services												
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			
Third quarter	3,952.4	8.4	23.6	21.7	73.8	75.3	2.5	3.0	Troisième trimestre			
Year-to-date	10,384.3	5.4	29.7	26.3	68.0	70.8	2.3	2.9	Année à ce jour			
Short-haul												
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			
Third quarter	1,860.9	8.2	28.3	25.4	69.1	72.8	2.6	1.8	Troisième trimestre			
Year-to-date	5,255.9	4.7	35.1	29.2	62.8	68.8	2.1	2.1	Année à ce jour			
Long-haul												
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			
Third quarter	2,091.5	8.6	19.5	18.5	78.0	77.4	2.5	4.1	Troisième trimestre			
Year-to-date	5,128.3	6.2	24.0	23.3	73.4	72.9	2.6	3.8	Année à ce jour			
Northern Services												
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			
Third quarter	200.0	7.3	45.7	42.5	53.5	56.1	0.8*	1.4*	Troisième trimestre			
Year-to-date	573.8	4.6	48.8	45.8	50.2	53.1	0.9	1.1	Année à ce jour			

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

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

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

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

TABLE 5.2

Distribution of Domestic Passenger-kilometres, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I¹ - Scheduled Services, Third Quarter 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, troisième trimestre de 1995 (estimations provisoires)

Sector	Passenger-kilometres		Fare Type Group - Groupe tarifaire								Secteur	
	Passagers-kilomètres		Full Fare		Discounted Fare		Other					
			Plein tarif		Tarif réduit		Autre					
	1995	Change 1995/1994 Variation	1994	1995	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	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			
Third quarter	5 636.0	8.4	19.7	18.5	77.9	78.2	2.4	3.3	Troisième trimestre			
Year-to-date	13 893.0	6.3	24.9	23.2	72.7	73.6	2.4	3.2	Année à ce jour			
Southern Services												
Services secteur sud												
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			
Third quarter	5 463.0	8.6	19.1	18.0	78.4	78.7	2.5	3.4	Troisième trimestre			
Year-to-date	13 423.2	6.4	24.2	22.6	73.3	74.2	2.3	3.3	Année à ce jour			
Short-haul												
Court-courrier												
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			
Third quarter	840.7	9.7	27.0	24.0	69.9	74.2	3.1	1.9	Troisième trimestre			
Year-to-date	2 325.5	5.6	33.8	28.1	64.0	69.7	2.3	2.2	Année à ce jour			
Long-haul												
Long-courrier												
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			
Third quarter	4 622.3	8.4	17.7	16.9	80.0	79.5	2.4	3.6	Troisième trimestre			
Year-to-date	11 097.7	6.6	22.2	21.4	75.3	75.1	2.5	3.5	Année à ce jour			
Northern Services												
Services secteur nord												
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			
Third quarter	173.0	2.6	38.8	36.5	60.5	62.0	0.8	1.5*	Troisième trimestre			
Year-to-date	469.8	3.1	43.0	40.2	56.0	58.5	0.9	1.3	Année à ce jour			

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

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

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

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

Discount Fare Utilization

Preliminary estimates (see Table 5.1) indicated that 69.9% 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 three quarters of 1995. This level represented an increase of 2.8 percentage points compared to the same period a year earlier and an increase of 6.1 percentage points compared to the same period in 1993. In terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel was 73.6%, up from 72.7% in 1994 (see Table 5.2).

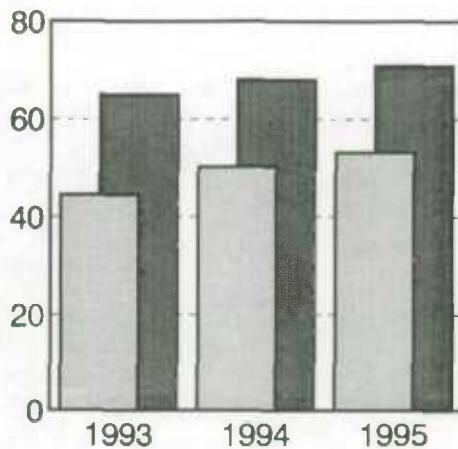
At a more disaggregate level, Figure 5.1 compares discount carriage within the southern and northern sectors.

Figure 5.1

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

Passengers
Passagers

%



■ Northern sector
Secteur nord

In the southern sector, 70.8% of passenger traffic (representing 74.2% of passenger-kilometres) was carried on discount fares during the first three quarters of 1995. In 1994, the corresponding figures were 68.0% for passengers and 73.3% for passenger-kilometres. In contrast, for northern services, discount passengers amounted to 53.1% of the traffic during the first three quarters of 1995, up from 50.2% in 1994. In terms of passenger-kilometres, discount traffic on northern services increased by 2.5 percentage points (56.0% to 58.5%) 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 approximately 97% and 98%, 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). Distance is therefore an important factor to consider in analyzing the use of discount fares. During the first three quarters of 1995, 72.9% of passengers on long-haul services, representing 75.1% of passenger-kilometres, used discount fares. This was greater than the figures of 68.8% and 69.7%, respectively, for short-haul services (see Figure 5.2).

Utilisation des tarifs réduits

Selon les estimations provisoires (voir tableau 5.1), 69,9% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I (AirBC, Air Canada, les Lignes aériennes Canadian International Ltée et Time Air) et de deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs au cours des trois premiers trimestres de 1995. Ce niveau représente une hausse de 2,8 points de pourcentage par rapport à la même période de l'année précédente et une hausse de 6,1 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 72,7% en 1994 à 73,6% en 1995 (voir tableau 5.2).

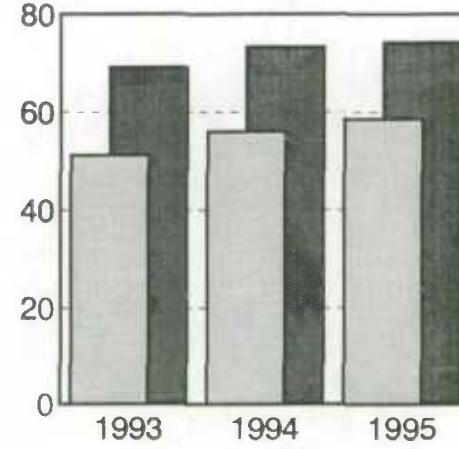
Dans une présentation plus détaillée, la figure 5.1 compare le transport de passagers voyageant à prix réduit à l'intérieur des secteurs sud et nord.

Figure 5.1

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

Passenger-kilometres
Passagers-kilomètres

%



■ Southern sector
Secteur sud

Dans le secteur sud, 70,8% du trafic de passagers (représentant 74,2% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits au cours des trois premiers trimestres de 1995, comparativement à 68,0% et 73,3% respectivement en 1994. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 53,1% du trafic au cours des trois premiers trimestres de 1995, une hausse par rapport à 50,2% en 1994. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur nord a augmenté de 2,5 points de pourcentage (de 56,0% à 58,5%) 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 environ 97% et 98%, respectivement.

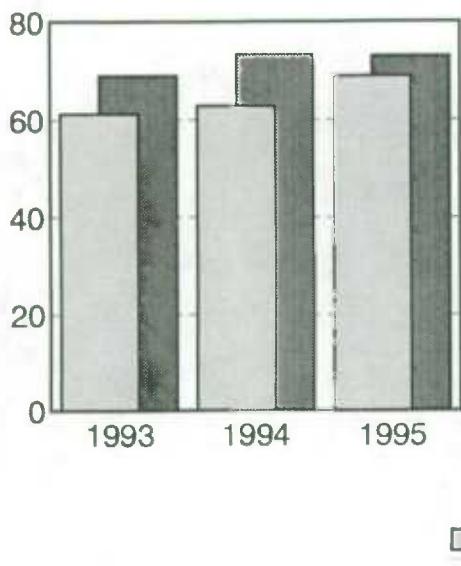
Les rapports observés entre la proportion de passagers et la proportion de passagers-kilomètres indiquent que le volume de transport des passagers utilisant les tarifs réduits est plus considérable sur les services long-courriers (distances de 800 kilomètres ou plus). La distance est, par conséquent, un élément important à considérer dans l'analyse de l'utilisation des tarifs réduits. Au cours des trois premiers trimestres de 1995, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 72,9% du volume de passagers et 75,1% des passagers-kilomètres. Ces taux étaient supérieurs à ceux des vols court-courriers, lesquels s'établissaient respectivement à 68,8% et 69,7% (voir figure 5.2).

Figure 5.2

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

Passengers
Passagers

%



■ Short-haul
Court-courriers

Average Fares

In the third quarter of 1995, the average of all domestic air fares was \$192, down by 4.3% from the record average of \$201 in the same quarter of 1994, and down slightly from the 1993 figure of \$193. The average domestic discount fare was \$154, down 6.7% from the record level of \$165 reported in 1994.

Figure 5.3

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

All Fares
Tous les tarifs

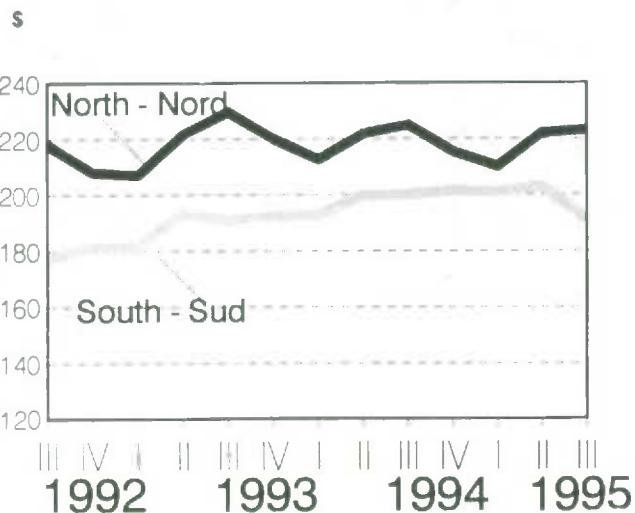
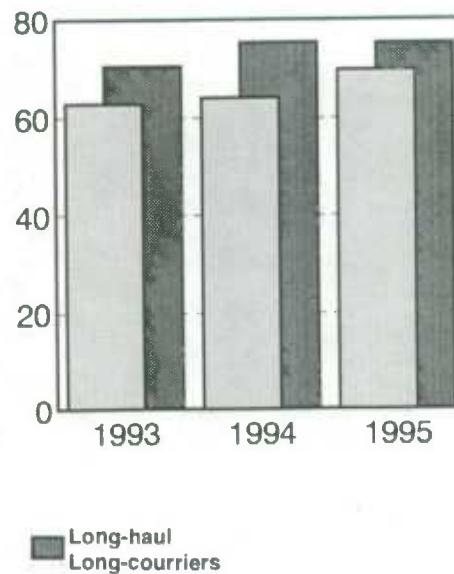


Figure 5.2

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

Passenger-kilometres
Passagers-kilomètres

%



■ Short-haul
Court-courriers

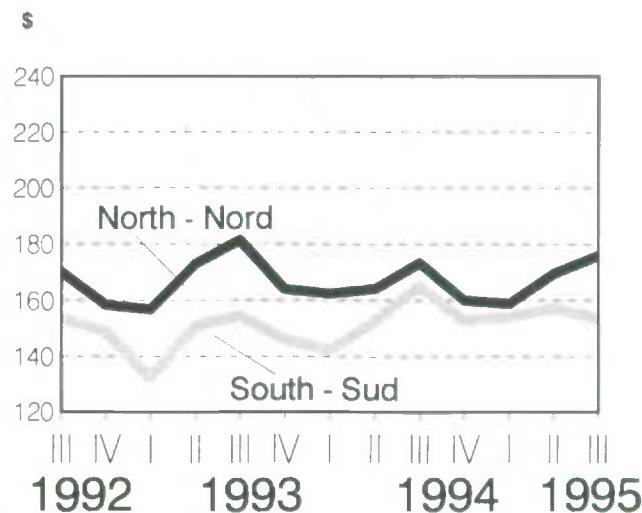
Tarifs moyens

Au cours du troisième trimestre de 1995, la moyenne de tous les types de tarifs aériens intérieurs s'établissait à 192\$. Cette moyenne représente une baisse de 4,3% par rapport à la moyenne record de 201\$ enregistrée une année plus tôt, et une légère diminution par rapport au chiffre de 193\$ observé en 1993. Le tarif réduit intérieur moyen s'élevait à 154\$, soit une baisse de 6,7% par rapport au niveau record de 165\$ observé en 1994.

Figure 5.3

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

Discount Fares
Tarifs réduits



Not all fares in all sectors showed decreases. Northern (regulated) discount fares increased by 1.6%, from \$173 in the third quarter of 1994 to \$176 in 1995. Northern economy fares increased slightly over the same period, from \$286 in 1994 to \$288 in 1995. The average air fares (all fares) in the North in the third quarter decreased by 0.8%, from \$225 in 1994 to \$223 in 1995.

The largest increase was for southern (deregulated) economy fares, which rose by 3.2%, from \$274 in the third quarter of 1994 to \$282 in 1995. The southern sector average discount fares decreased by 7.0%, from \$165 in 1994 to \$153 in 1995. In the southern zone, the average fare (all fares) decreased by 4.5%, from \$200 in 1994 to \$191 in 1995.

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 1993, 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 to/from The Pas and Flin Flon, Manitoba has been included in the northern sector since 1985.
- The average fare is obtained by dividing the carriers' revenue by the passenger volume, as measured by coupon origin and destination.

Additional information on 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, Internet: snidbra@statcan.ca

Ce ne sont pas tous les tarifs dans tous les secteurs qui ont enregistré des baisses. Les tarifs réduits du secteur nord (réglementé) ont augmenté de 1,6%, au cours du troisième trimestre, passant de 173\$ en 1994 à 176\$ en 1995. Les tarifs économiques du secteur nord ont progressé légèrement, passant de 286\$ en 1994 à 288\$ en 1995. Dans ce secteur, le tarif moyen (tous les tarifs) a diminué de 0,8%, passant de 225\$ en 1994 à 223\$ en 1995.

L'augmentation la plus forte a été enregistrée pour les tarifs économiques du secteur sud (libéralisé), qui ont connu une croissance de 3,2%, passant de 274\$ au cours du troisième trimestre de 1994 à 282\$ en 1995. Les tarifs réduits moyens du secteur sud ont régressé de 7,0%, passant de 165\$ en 1994 à 153\$ en 1995. Le tarif moyen (tous les tarifs) du secteur sud a régressé de 4,5%, passant de 200\$ en 1994 à 191\$ en 1995.

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 1993, 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 désagrégé entre les secteurs sud et nord. Le secteur sud comprend les paires de villes à l'intérieur de la "zone libéralisée" telle que définie dans la "Nouvelle politique aérienne du Canada" (1984). Le secteur nord se réfère aux services à l'intérieur de la région désignée comme "zone réglementée" ainsi que ceux entre la "zone réglementée" et la "zone libéralisée". Due à une modification à la définition du Nord, le trafic de/vers The Pas et Flin Flon au Manitoba est inclus dans le secteur nord depuis 1985.
- Le tarif moyen est obtenu en divisant les recettes des transporteurs par le volume de passagers, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol.

Des renseignements additionnels sur les statistiques 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 L. Di Piétro (819) 997-6176, Internet: snidbra@statcan.ca

SECTION 6 - Domestic and International Traffic

Table 6.1

Air Passenger Origin and Destination Statistics - 1980 to 1994

Year Année	Total Domestic Total intérieur	Total International	Total Traffic Total du trafic	Domestic Intérieur	International
1980	('000)	('000)	('000)	%	%
1980	14,041	13,881	27,922	50.3	49.7
1981	13,718	13,568	27,286	50.3	49.7
1982	12,396	12,822	25,218	49.2	50.8
1983	11,581	12,815	24,395	47.5	52.5
1984	12,194	13,928	26,122	46.7	53.3
1985	12,279	14,621	26,901	45.6	54.4
1986	12,456	15,565	28,021	44.5	55.5
1987	11,755	16,326	28,081	41.9	58.1
1988	13,644	17,971	31,614	43.2	56.8
1989	13,197	18,963	32,160	41.0	59.0
1990	13,359	19,834	33,193	40.2	59.8
1991	11,810	18,391	30,201	39.1	60.9
1992	11,897	19,783	31,681	37.6	62.4
1993	11,023	20,571	31,593	34.9	65.1
1994	11,212	20,985	32,197	34.8	65.2

Since 1980, the Canadian airline industry has undergone a great deal of structural change, in the form of deregulation, mergers, creation of affiliate networks and so on. This article will show that the structural change has been a response to long-term changes in the total air passenger market being served. Analysis of the total air market is made possible by the integration of data from many sources, using the combined origin and destination statistics for domestic and foreign¹ major scheduled carriers, regional carriers, and charter carriers. Changes resulting only in shifts of traffic between different parts of the industry, such as between charter carriers and scheduled airlines, do not affect this analysis.

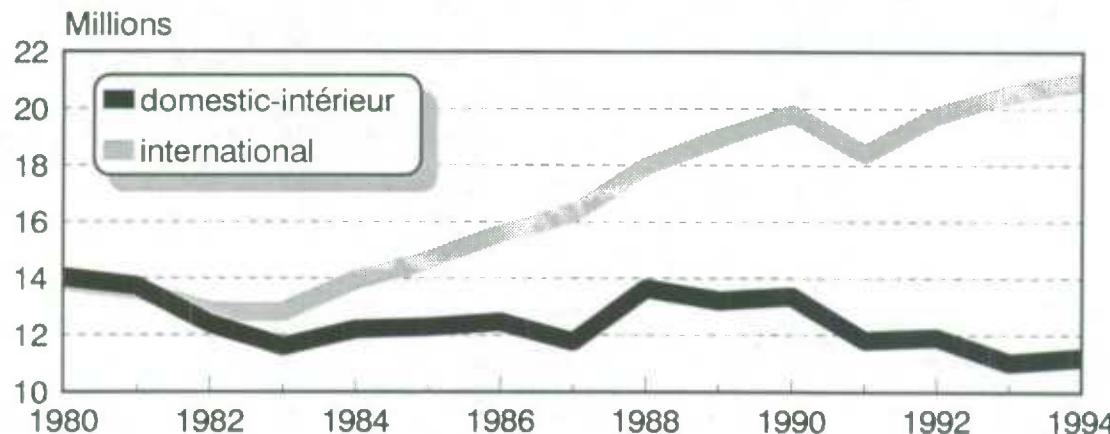
Depuis 1980, l'industrie du transport aérien au Canada a subi un grand nombre de changements structuraux, sous la forme de déréglementation, de fusions, de création des réseaux affiliés, et ainsi de suite. Cette étude montre que les changements structuraux ont fait suite aux changements à long terme dans l'ensemble du marché du transport aérien des passagers. On peut examiner l'ensemble du marché du transport aérien en intégrant les données de plusieurs sources, à savoir les statistiques combinées sur l'origine et la destination des passagers des principaux transporteurs aériens réguliers canadiens et étrangers¹, des transporteurs régionaux et des transporteurs d'affrètement. Les changements occasionnés par le déplacement du trafic entre les différentes parties de l'industrie, comme par exemple entre les transporteurs d'affrètement et les lignes aériennes régulières, n'ont aucun effet sur cette étude.

Figure 6.1 shows total domestic and international (including transborder) passengers, as described above. Since 1980, total domestic traffic has declined by 20.1%, from 14.0 million passengers to 11.2 million passengers in 1994. Over this same period, total international traffic has grown by 51.2%, from 13.9 million passengers to 21.0 million passengers.

La figure 6.1 présente les totaux des passagers intérieurs et internationaux (y compris transfrontaliers), tels que décrits ci-dessus. Depuis 1980, le trafic intérieur total a diminué de 20,1%, passant de 14,0 millions de passagers à 11,2 millions de passagers en 1994. Au cours de la même période, le trafic international total a augmenté de 51,2%, passant de 13,9 millions de passagers à 21,0 millions de passagers.

Figure 6.1

Total Domestic and International Origin and Destination Passenger Traffic - 1980 to 1994



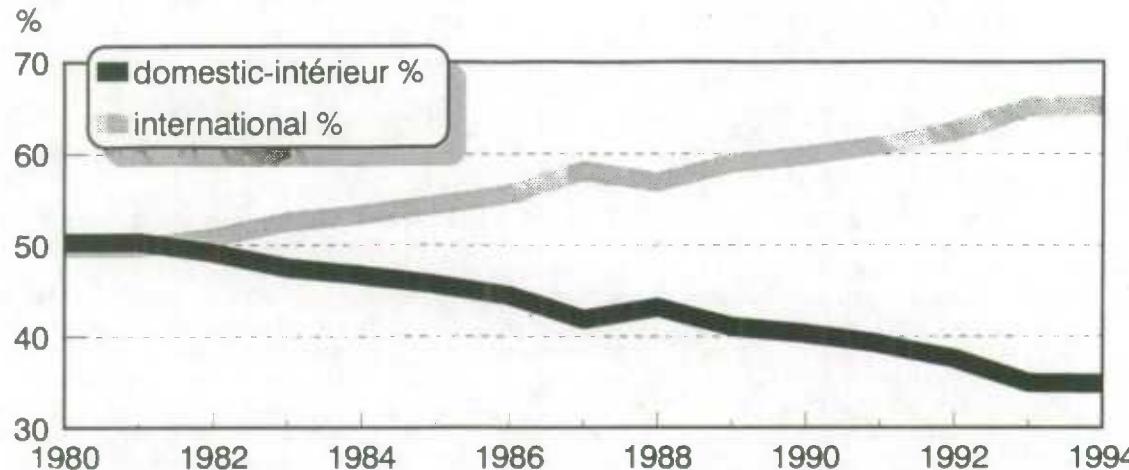
¹ For foreign (except American carriers) major scheduled carriers, the origin and destination statistics consist of estimates produced by the Aviation Statistics Centre.

¹ Pour les principaux transporteurs réguliers étrangers (sauf pour les transporteurs américains), les statistiques selon l'origine et la destination des passagers consistent en des estimations produites par le Centre des statistiques de l'aviation.

Figure 6.2 shows the same domestic and international origin and destination passenger data, transformed into a percentage of the total traffic. This shows an impressively consistent pattern of decline in the domestic share of the total passenger market. In 1980 and 1981, the domestic and international origin and destination markets were about equal, each with about 50% of the market. Since 1982, the domestic market share has declined every year (except 1988) to reach a level of 34.8% in 1994, despite a slight rise in the total number of domestic passengers. International origin and destination traffic has risen proportionately, from 49.7% in 1980 to a 65.2% share of the total market in 1994.

Figure 6.2

Domestic and International Origin and Destination Passenger Traffic as a Percentage of Total Traffic - 1980 to 1994



The long-standing nature of this trend is striking. The absolute and relative decline in the domestic market began before deregulation and has persisted through regulatory changes, bankruptcies, mergers, and fare wars. A typical passenger is now twice as likely to fly to or from a foreign point than a domestic point. Free trade and the general globalization of the economy are no doubt factors in this trend. Economies of scale may be bringing down the cost of international air travel relative to domestic flights. In light of these data, one can understand that many of the strategies pursued by the airlines over the last decade have been in response to this fundamental market shift.

Following mergers in the mid-1980s, major Canadian carriers have been aggressively pursuing international route rights, resulting in a 1994 government policy decision to provide unprecedented access to the Asia market, which grew by 14% in 1994. Alliances and code-sharing agreements with foreign carriers have helped access to other international markets. The major carriers have simultaneously transferred many domestic routes to their lower cost affiliate carriers. Evidently, they have been re-engineering their operations to concentrate on the international sector, which has the most growth potential.

The start-up carriers that entered the domestic scheduled market in the years immediately after deregulation were trying to win an increasing share of a decreasing market. This may have been a factor in the high failure rate of these new carriers. The most successful new entrants have been charter carriers whose main focus has been on international markets, with some long-haul domestic routes.

For further information, please contact Bradley Snider at (819-997-6189), or at snidbra@statcan.ca or Lisa Di Piéto (819-997-6176).

La figure 6.2 montre les mêmes données selon l'origine et la destination des passagers intérieurs et internationaux, présentées sous la forme de pourcentage du trafic total. Celle-ci montre une forte tendance soutenue à la baisse de la proportion du trafic intérieur. En 1980 et 1981, les marchés intérieurs et internationaux (selon l'origine et la destination des passagers) étaient partagés en portions égales, soit près de 50% chacun. Depuis 1982, la part du marché intérieur a diminué à chaque année (sauf pour 1988) pour atteindre 34.8% en 1994, malgré une légère augmentation du nombre de passagers intérieurs. La part du marché du trafic international a augmenté proportionnellement, passant de 49.7% en 1980 à 65.2% en 1994.

Figure 6.2

Pourcentage des passagers intérieurs et internationaux selon les statistiques sur l'origine et la destination du trafic total - 1980 à 1994

Le caractère durable de cette croissance est remarquable. Le repli, en termes absolu et relatif, du marché intérieur a été amorcé avant la déréglementation et s'est poursuivi en dépit des changements de réglementation, des faillites, des fusions et des guerres tarifaires. Aujourd'hui, il est deux fois plus probable que la destination ou la provenance d'un passager soit une ville étrangère qu'une ville canadienne. Le libre-échange et la mondialisation générale de l'économie sont indiscutablement intervenus dans ce phénomène. Il se peut que les économies d'échelle abaissent les coûts du transport aérien international par rapport aux vols intérieurs. Dans le contexte de ces données, on peut comprendre que bon nombre des stratégies adoptées par les transporteurs aériens au cours de la dernière décennie ont été mises en oeuvre en réaction à cette réorientation fondamentale du marché.

Après des fusions au milieu des années 80, les principaux transporteurs canadiens se sont résolument employés à acquérir des droits sur les itinéraires internationaux. Il en a résulté, en 1994, une nouvelle politique des pouvoirs publics, ce qui a engendré un niveau sans précédent de liaisons à destination de la région d'Asie. Le trafic dans ce marché s'est accru de 14% en 1994. Des alliances et des accords de partage des codes de vol avec des transporteurs étrangers ont facilité l'accès à d'autres marchés internationaux. En même temps, les principaux transporteurs ont transféré de nombreux itinéraires à des transporteurs affiliés ayant des coûts d'exploitation moindres. Il semble qu'ils sont en train de remanier leurs opérations pour concentrer leurs efforts sur le marché international qui recèle le potentiel de croissance le plus prometteur.

Les transporteurs débutants, qui ont commencé à servir le marché intérieur régulier dans les années qui ont suivi la déréglementation, ont essayé de s'approprier une part importante d'un marché à la baisse. Ceci peut avoir été un facteur dans le fort taux de faillites de ces nouveaux transporteurs. Les nouveaux transporteurs qui ont le mieux réussi ont été les transporteurs d'affrètement qui ont concentré leurs efforts sur les marchés internationaux et sur quelques routes intérieures de longue distance.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Bradley Snider (819-997-6189), snidbra@statcan.ca ou avec Lisa Di Piéto (819-997-6176).

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

Catalogue Title		Canada	U.S.A.	Other	Titre
		\$	États Unis US\$	Autres US\$	
10-234-XPB	Special Transportation Package	184.00	221.00	258.00	Série spéciale sur les transports
50-002-XPB	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-XPB	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-XPB	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-XPB	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-XPB	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-XPB	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	39.00	47.00	55.00	Aviation civile canadienne, A., Bil.
51-207-XPB	Air Charter Statistics, A., Bil.	39.00	47.00	55.00	Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-501-XPB 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-XPB	Railway Carloadings, M., Bil.	100.00	120.00	140.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-003-XPB	Railway Operating Statistics, M., Bil.	120.00	150.00	170.00	Statistique de l'exploitation ferroviaire, M., Bil.
52-216-XPB	Rail in Canada, A., Bil.	50.00	60.00	70.00	Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
53-215-XPB	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-XPB	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	27.00	33.00	38.00	Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219-XPB	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	27.00	33.00	38.00	Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222-XPB	Trucking in Canada, A., Bil.	50.00	60.00	70.00	Le camionnage au Canada, A., Bil.
54-205-XPB	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

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'emmagasinier 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.