

Service Bulletin

Bulletin de service

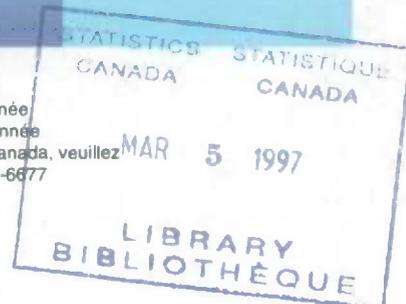
# Aviation

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. 29, No. 2

Vol. 29, N° 2

**HIGHLIGHTS**

**FAITS SAILLANTS**

- Canadian Airlines International Ltd. (CAI) reported a decrease of 5% in passenger-kilometres flown (seasonally adjusted data) on their international (scheduled and charter) routes in November 1996. Air Canada's November production dropped by 6% compared to October. Air Canada's seasonally adjusted international output was 10% higher than one year ago, while CAI's was 7% lower.

- En novembre 1996, les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) a déclaré une baisse de 5% du nombre de passagers-kilomètres réalisés (données désaisonnalisées) sur ses routes internationales (régulières et affrétées). Les opérations d'Air Canada pour le mois de novembre ont diminué de 6% par rapport à octobre. La production internationale d'Air Canada (données désaisonnalisées) était 10% plus haute qu'il y a un an, tandis que LACI était 7% plus bas.

Available on CANSIM: Matrix 385

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

- In the second quarter of 1996, the Level IB and II Canadian air carriers reported their first basic loss (seasonally adjusted) after 14 consecutive basic incomes. (Basic income is defined as operating income plus interest income minus interest expenses). Level IB and II carriers are typically the largest Canadian air carriers after Air Canada and CAI. There are currently 24 of them. The seasonally adjusted basic income of these carriers averaged \$13 million per quarter in the 14 quarters prior to the second quarter of 1996, when a basic loss of \$2 million was reported.
- An estimated 2.9 million passengers travelled between Canada and the United States on scheduled flights during the first quarter of 1996. This represents an increase of 30%, or 860 thousand passengers, compared to the first quarter of 1995 when the Canada - United States Open Skies agreement first came into effect.
- During the first quarter of 1996 a record 75% of domestic passengers travelled on a discount ticket on Level I air carriers.
- In the first quarter of 1996, the seasonally adjusted domestic discount fare was \$140.10, a drop of 13% from the previous year, and the lowest fare since 1993.

- Au cours du deuxième trimestre de 1996, les transporteurs aériens canadiens de niveaux IB et II ont déclaré leur première perte directe (données désaisonnalisées), après 14 hausses consécutives de revenu direct. (Le revenu direct se compose du revenu d'exploitation plus les revenus d'intérêts moins les intérêts versés). Après Air Canada et LACI, les transporteurs de niveaux IB et II sont les plus importants transporteurs aériens canadiens. Présentement, on dénombre 24 transporteurs dans ces groupes. Le revenu désaisonnalisé de ces transporteurs est, en moyenne, de 13 millions\$ par trimestre pour les 14 trimestres qui précédaient le deuxième trimestre de 1996, alors qu'une perte directe de 2 millions\$ a été déclarée.
- On estime à 2,9 millions le nombre de passagers ayant voyagé entre le Canada et les États-Unis sur des vols réguliers au cours du premier trimestre de 1996. Il s'agit là d'une augmentation de 30%, ou 860 milles passagers, par rapport au premier trimestre de 1995 quand l'accord canado-américain «Ciel ouvert» est entrée en vigueur.
- Au cours du premier trimestre de 1996, 75% des passagers des vols intérieurs des transporteurs aériens de niveau I ont profité d'une tarif réduit, atteignant ainsi un niveau record.
- Au cours du premier trimestre de 1996, le tarif aérien réduit intérieur désaisonnalisé a diminué de 13% par rapport à l'année dernière pour s'établir à 140,10\$, le tarif le plus bas depuis 1993.

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in February 1997

Mise en circulation, février 1997

**Note of Appreciation**

**Note de reconnaissance**

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

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



Statistics Statistique  
 Canada Canada

Canada

SECTION 1 - TABLE 1.1

Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level IA (Air Canada and Canadian Airlines International Limited), November 1996 (Preliminary Data)

SECTION 1 - TABLEAU 1.1

Statistiques sur les opérations des principaux transporteurs aériens, niveau IA (Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée), Novembre 1996 (données provisoires)

OPERATIONAL STATISTICS	November	Change Over	Year-to-Date	Change	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
	1996	Previous Year	1996	Year-to-Date	
	November	Variation	Cumuiatif	Variation	
	'000	par rapport	'000	cumulative	
		à l'année			
		précédente			
		%		%	
<b>Scheduled and Charter Services</b>					<b>Services réguliers et d'affrètement</b>
<b>Air Canada</b>					<b>Air Canada</b>
Passengers					Passagers
Scheduled - Domestic	565	10.4	6 827	5.7	Réguliers - intérieur
- International	484	3.0	6 347	24.5	- International
- Total	1 049	6.8	13 174	14.0	- Total
Charter	1	-56.3	21	-90.8	Affrètements
Total	1 050	6.7	13 195	12.0	Total
Passenger-kilometres					Passagers-kilomètres
Scheduled - Domestic	750 717	7.1	9 812 141	5.2	Réguliers - Intérieur
- International	1 285 782	12.5	18 696 313	25.3	- International
- Total	2 036 499	10.4	28 508 454	17.6	- Total
Charter	987	-68.1	58 234	-90.7	Affrètements
Total	2 037 486	10.3	28 566 688	14.9	Total
Available Seat-kilometres					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	3 568 337	5.7	43 496 860	13.6	Réguliers
Charter	1 534	-80.5	76 933	-91.4	Affrètements
Total	3 569 871	5.5	43 573 793	11.2	Total
Load Factors					Coefficients de remplissage
Scheduled %	57.1	...	65.5	...	Réguliers %
Charter %	64.3	...	75.7	...	Affrètements %
Total %	57.1	...	65.6	...	Total %
Hours flown	39	8.1	442	15.1	Heures de vol
<b>Canadian Airlines Intl Ltd*</b>					<b>Lignes aériennes Canadien Intl Ltée*</b>
Passengers					Passagers
Scheduled - Domestic	353	-3.3	4996	3.2	Réguliers - Intérieur
- International	193	-13.4	2955	17.9	- International
- Total	547	-7.2	7952	8.2	- Total
Charter	26	12.0	250	-58.9	Affrètements
Total	573	-6.4	8202	3.1	Total
Passenger-kilometres					Passagers-kilomètres
Scheduled - Domestic	534 471	0.9	7 943 017	6.2	Réguliers - Intérieur
- International	946 880	-10.8	15 601 140	10.1	- International
- Total	1 481 351	-6.9	23 544 157	8.8	- Total
Charter	58 870	-4.7	640 712	-50.1	Affrètements
Total	1 540 221	-6.8	24 184 869	5.5	Total
Available Seat-kilometres					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	2 615 466	-1.4	33 012 826	5.3	Réguliers
Charter	74 645	-9.2	791 545	-51.9	Affrètements
Total	2 690 110	-1.6	33 804 371	2.5	Total
Load Factors					Coefficients de remplissage
Scheduled %	56.6	...	71.3	...	Réguliers %
Charter %	78.9	...	80.9	...	Affrètements %
Total %	57.3	...	71.5	...	Total %
Hours flown	23	-4.3	280	0.6	Heures de vol

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

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

Canadian Airlines International Ltd. (CAI) reported a decrease of 5% in passenger-kilometres flown (seasonally adjusted data) on their international (scheduled and charter) routes in November 1996. (The table above contains raw data). Air Canada's November production dropped by 6% compared to October. Air Canada's seasonally adjusted international output was 10% higher than one year ago, while CAI's was 7% lower.

En novembre 1996, les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) a déclaré une baisse de 5% du nombre de passagers-kilomètres réalisés (données désaisonnalisées) sur ses routes internationales (régulières et affrétées). (Le tableau ci-dessus contient des données brutes). Les opérations d'Air Canada pour le mois de novembre ont diminué de 6% par rapport à octobre. La production internationale d'Air Canada (données désaisonnalisées) était 10% plus haute qu'il y a un an, tandis que LACI était 7% plus bas.

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

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

SECTION 2 - TABLE 2.1

SECTION 2 - TABLE 2.1

Quarterly Income Statement - Canadian Air Carriers, Levels I-II,  
April-June 1996

État des recettes trimestriel - Transporteurs aériens canadiens des  
niveaux I-II, Avril-juin 1996

	Total		Level IA		Levels IB - II	
	1996	Change 1996/1995 Variation	1996	Change 1996/1995 Variation	1996	Change 1996/1995 Variation
Number of carriers included <sup>1</sup> - Nombre de transporteurs inclus <sup>1</sup>	26	18.2	2	-	24	20.0
<b>Operating revenues - Recettes d'exploitation</b>						
Scheduled services - Services réguliers	1 903 707	9.6	1 560 789	8.7	342 918	14.0
- Passengers - Passagers	1 739 149	11.4	1 424 743	10.6	314 407	15.1
- Goods - Marchandises	164 557	-5.7	136 046	-7.4	28 512	3.4
Charter services - Services d'affrètement	189 496	-5.5	11 277	-65.2	178 219	6.0
- Passengers - Passagers	172 567	-5.0	11 277	-65.0	161 290	7.9
- Goods - Marchandises	16 928	-9.9	-	-100.0	16 928	-9.1
Other flying services - Autres services aériens	7 069	-17.7	-	...	7 069	-17.7
Subsidies - Subvention d'exploitation	-	...	-	...	-	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien nettes	76 739	10.5	65 406	22.4	11 333	-29.1
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	2 177 010	8.0	1 637 472	7.6	539 539	9.3
<b>Operating expenses - Dépenses d'exploitation</b>						
Maintenance ground property and equipment - Frais d'entretien biens et équipement au sol	38 189	-17.2	32 775	-24.0	5 413	78.8
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	756 020	15.8	536 064	14.0	219 956	20.2
Maintenance flight equipment - Frais d'entretien équipements de vol	224 462	-10.3	134 523	-18.8	89 939	6.3
General services and administration - Services généraux et administration	1 023 619	12.2	829 496	12.6	194 123	10.5
Depreciation - Dépréciation	85 253	7.1	65 252	7.6	20 002	5.6
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	2 127 543	9.6	1 598 110	8.3	529 433	13.8
<b>Operating Income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation</b>	49 467	-32.7	39 362	-13.0	10 105	-64.2
<b>Non-Operating Income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation</b>						
Capital gains (losses) net - Gains (pertes) de capital nets	130 038	...	128 175	...	1 863	-30.5
Interests and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	12 354	-45.3	10 809	-47.5	1 546	-23.0
Interest expenses - Intérêts versés	89 129	-20.0	69 600	-25.5	19 529	8.9
Miscellaneous non-operating income (expenses) net - Revenus (dépenses) divers hors exploitation nets	- 14 763	-4.1	- 12 651	-9.5	- 2 112	49.7
Total non-operating income (expenses) net - Total des revenus (dépenses) hors exploitation nets	38 501	...	56 734	...	- 18 233	24.5
<b>Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt</b>	87 968	...	96 096	...	- 8 127	...
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	-291	...	1 612	...	- 1 903	...
<b>Net Income (loss) - Revenu (perte) net</b>	88 259	...	94 484	...	- 6 224	...

<sup>1</sup> Figures expressed in full, not in thousands.

<sup>1</sup> Chiffres exprimés en entier, non en milliers.

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

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

TABLE 2.2

Quarterly Income Statement - Canadian Air Carriers, Level IA,  
April-June 1996

TABLE 2.2

État des recettes trimestriel - Transporteurs aériens canadiens du  
niveau IA, Avril-juin 1996

	Air Canada			Canadian Airlines Int'l Ltd		
	Air Canada		Change 1996/1995 Variation	Lignes aériennes Canadian Int'l Ltée		Change 1996/1995 Variation
	1995	1996		1995	1996	
	\$'000	\$'000	%	\$'000	\$'000	%
<b>Operating revenues - Recettes d'exploitation</b>						
Scheduled services - Services réguliers	804 884	933 720	16.0	630 676	627 068	-0.6
- Passengers - Passagers	730 150	853 707	16.9	558 493	571 036	2.2
- Goods - Marchandises	74 734	80 013	7.1	72 184	56 032	-22.4
Charter services - Services d'affrètement	8 966	864	-90.4	23 398	10 413	-55.5
- Passengers - Passagers	8 790	864	-90.2	23 398	10 413	-55.5
- Goods - Marchandises	176	-	-100.0	-	-	...
Other flying services - Autres services aériens	-	-	...	-	-	...
Subsidies - Subvention d'exploitation	-	-	...	-	-	...
Net incidental air transport related revenue - Recettes accessoires liées au transport aérien, nettes	24 852	33 926	36.5	28 592	31 480	10.1
Total operating revenues - Total des recettes d'exploitation	838 702	968 510	15.5	682 667	668 962	-2.0
<b>Operating expenses - Dépenses d'exploitation</b>						
Maintenance, ground property and equipment - Frais d'entretien, biens et équipement au sol	31 900	25 934	-18.7	11 219	6 841	-39.0
Aircraft operations - Exploitation des aéronefs	253 894	311 782	22.8	216 154	224 282	3.8
Maintenance, flight equipment - Frais d'entretien, équipements de vol	107 607	88 704	-17.6	58 028	45 818	-21.0
General services and administration - Services généraux et administration	385 262	462 720	20.1	351 453	366 776	4.4
Depreciation - Dépréciation	29 758	40 111	34.8	30 871	25 140	-18.6
Total operating expenses - Total des dépenses d'exploitation	808 420	929 252	14.9	667 725	668 858	0.2
<b>Operating income (loss) - Revenu (perte) d'exploitation</b>	30 281	39 258	29.6	14 941	104	-99.3
<b>Non-Operating Income (expenses) - Revenus (dépenses) hors exploitation</b>						
Capital gains (losses), net - Gains (pertes) de capital, nets	1 314	128 582	...	- 417	- 407	-2.3
Interests and discount income - Revenus d'intérêts et d'escomptes	19 916	9 598	-51.8	662	1 210	83.0
Interest expenses - Intérêts versés	72 041	53 828	-25.3	21 419	15 772	-26.4
Miscellaneous non-operating income (expenses), net - Revenus (dépenses) divers hors exploitation, nets	- 1 333	- 8 265	520.2	- 12 653	- 4 385	-65.3
Total non-operating income (expenses), net - Total des revenus (dépenses) hors exploitation, nets	- 52 143	76 088	...	- 33 828	- 19 354	-42.8
<b>Income (loss) before provision for income taxes - Revenu (perte) avant déductions de l'impôt</b>	- 21 862	115 346	...	- 18 886	- 19 250	1.9
Provision for income taxes (tax refund) - Provision pour l'impôt sur le revenu (remboursement d'impôt)	1 500	1 300	-13.3	376	312	-17.0
<b>Net income (loss) - Revenu (perte) net</b>	- 23 362	114 046	...	- 19 262	- 19 562	1.6

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

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

TABLE 2.3

TABLE 2.3

Quarterly Employment and Fuel Consumption - Canadian Air Carriers, Levels I-II, April-June 1996

Effectifs et consommation trimestriels de carburant - Transporteurs aériens canadiens des niveaux I-II, Avril-juin 1996

		Total		Level IA		Levels IB - II	
		1996	Change 1996/1995 Variation %	1996	Change 1996/1995 Variation %	1996	Change 1996/1995 Variation %
Number of carriers included - Nombre de transporteurs inclus		26	18.2	2	-	24	20.0
<b>Average number of employees and wages paid - Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés</b>							
Pilots and co-pilots - Pilotes et copilotes	No.-Nbre	5 100	5.0	2 726	4.6	2 374	5.4
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	119 846	6.1	82 699	3.0	37 147	13.7
Other flight personnel - Autre personnel navigant	No.-Nbre	8 484	6.2	6 258	4.3	2 226	12.0
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	79 691	8.8	61 261	5.9	18 430	19.6
General management and administration - Gestion et administration générales	No.-Nbre	2 976	-7.1	1 459	-7.5	1 517	-6.8
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	40 998	1.2	26 618	7.0	14 380	-7.9
Maintenance labour - Main d'oeuvre d'entretien	No.-Nbre	8 244	-5.8	6 215	-11.1	2 029	15.1
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	87 643	-11.8	64 924	-19.3	22 719	20.0
Aircraft and traffic servicing - Service courant des aéronefs et du trafic	No.-Nbre	14 982	3.1	13 236	2.9	1 746	4.2
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	124 222	-1.8	109 879	-3.8	14 343	15.8
Other personnel - Autre personnel	No.-Nbre	4 005	-0.1	3 859	0.1	146	-7.0
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	38 097	23.7	36 661	23.3	1 436	33.2
Total average number of employees - Nombre total moyen d'employés	No.-Nbre	43 791	1.0	33 753	-0.4	10 038	6.1
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	490 498	1.5	382 043	-1.4	108 455	12.9
<b>Fuel and Oil - Consommation de carburant et d'huile</b>							
Turbine fuel - Carburant à turbine	L'000	1 148 747	6.7	852 944	3.1	295 803	18.7
Cost - Coût	\$'000	302 332	7.2	214 110	1.6	88 222	23.9
Gasoline - Essence	L'000	1 024	-4.1	-	...	1 024	-4.1
Cost - Coût	\$'000	577	-4.6	-	...	577	-4.6
Turbine oil - Huile à turbine	L'000	121	19.4	81	13.9	41	32.0
Cost - Coût	\$'000	702	12.8	469	16.0	233	6.8
Piston oil - Huile moteur à piston	L'000	2	-26.9	-	...	2	-26.9
Cost - Coût	\$'000	9	-27.9	-	...	9	-27.9

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

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

TABLE 2.4

Quarterly Employment and Fuel Consumption - Canadian Air Carriers, Level IA, April-June 1996

TABLE 2.4

Effectifs et consommation trimestriels de carburant - Transporteurs aériens canadiens du niveau IA, Avril-juin 1996

		Air Canada			Canadian Airlines Int'l Ltd		
		Air Canada			Lignes aériennes Canadien Int'l Ltée		
		1995	1996	Change 1996/1995 Variation %	1995	1996	Change 1996/1995 Variation %
<b>Average number of employees and wages paid - Nombre moyen d'employés, traitements et salaires payés</b>							
Pilots and co-pilots - Pilotes et copilotes	No.-Nbre	1 382	1 535	11.1	1 224	1 191	-2.7
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	42 649	44 917	5.3	37 655	37 782	0.3
Other flight personnel - Autre personnel navigant	No.-Nbre	3 365	3 639	8.1	2 635	2 619	-0.6
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	28 049	31 462	12.2	29 799	29 799	-
General management and administration - Gestion et administration générales	No.-Nbre	171	189	10.5	1 406	1 270	-9.7
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	5 689	6 721	18.1	19 193	19 898	3.7
Maintenance labour - Main d'oeuvre d'entretien	No.-Nbre	4 073	3 509	-13.8	2 920	2 706	-7.3
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	47 517	36 206	-23.8	32 888	28 718	-12.7
Aircraft and traffic servicing - Service courant des aéronefs et du trafic	No.-Nbre	8 449	8 833	4.5	4 410	4 403	-0.2
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	69 337	64 210	-7.4	44 840	45 669	1.8
Other personnel - Autre personnel	No.-Nbre	2 361	2 408	2.0	1 493	1 451	-2.8
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	12 834	19 500	51.9	16 889	17 161	1.6
Total average number of employees - Nombre total moyen d'employés	No.-Nbre	19 801	20 113	1.6	14 088	13 640	-3.2
Salaries and wages - Salaires et traitements	\$,000	206 076	203 016	-1.5	181 263	179 026	-1.2
<b>Fuel and Oil - Consommation de carburant et d'huile</b>							
Turbine fuel - Carburant à turbine	L'000	455 517	470 801	3.4	371 614	382 143	2.8
Cost - Coût	\$'000	109 621	113 497	3.5	101 200	100 613	-0.6
Gasoline - Essence	L'000	-	-	...	-	-	...
Cost - Coût	\$'000	-	-	...	-	-	...
Turbine oil - Huile à turbine	L'000	40	49	21.1	30	32	4.4
Cost - Coût	\$'000	220	266	21.1	185	203	10.0
Piston oil - Huile moteur à piston	L'000	-	-	...	-	-	...
Cost - Coût	\$'000	-	-	...	-	-	...

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

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

SECTION 3 - TABLE 3.1

SECTION 3 - TABLEAU 3.1

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

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

Rank Nov. 1996 Rang Nov.	Airports - Transport Canada Towers Aéroports - Tours de Transports Canada	November 1995 Novembre	November 1996 Novembre	Change November 1996/1995 Variation Novembre	November 1996 Itinerant Itinérants Novembre 1996	November 1996 Local Locaux Novembre 1996
		No.-Nbre	No.-Nbre	%	No.-Nbre	No.-Nbre
1.	Toronto/LB Pearson Intl ON	28,809	30,541	6.0	30,535	6
2.	Vancouver Intl BC	23,966	24,163	0.8	24,163	-
3.	Calgary Intl AB	17,903	17,830	-0.4	16,754	1,076
4.	Montréal/St Hubert QC	12,471	17,769	42.5	7,680	10,089
5.	Montréal/Dorval Intl QC	16,093	16,277	1.1	16,277	-
6.	Toronto/Buttonville ON	7,073	14,116	99.6	5,966	8,150
7.	Ottawa/Macdonald-Cartier Intl ON	12,942	12,898	-0.3	9,766	3,132
8.	Winnipeg Intl MB	11,922	12,369	3.7	10,069	2,300
9.	Thunder Bay ON	10,316	12,022	16.5	3,796	8,226
10.	Boundary Bay BC	11,222	11,014	-1.9	3,276	7,738
11.	Halifax Intl NS	11,889	10,025	-15.7	7,183	2,842
12.	Victoria Intl BC	10,404	9,559	-8.1	6,179	3,380
13.	Québec/Jean Lesage Intl QC	7,619	9,253	21.4	6,967	2,286
14.	Toronto City Centre ON	7,569	9,105	20.3	4,823	4,282
15.	London ON	8,216	8,785	6.9	4,911	3,874
16.	Abbotsford BC	8,351	8,302	-0.6	3,110	5,192
17.	Hamilton ON	5,764	7,962	38.1	3,759	4,203
18.	Edmonton Intl AB	4,891	7,853	60.6	7,595	258
19.	Saskatoon/JG Diefenbaker SK	7,159	7,493	4.7	4,775	2,718
20.	Kitchener-Waterloo-Guelph ON	4,056	6,634	63.6	2,557	4,077
21.	Oshawa ON	5,373	6,516	21.3	2,754	3,762
22.	Winnipeg/St Andrews MB	5,899	6,287	6.6	1,401	4,886
23.	Moncton NB	6,419	6,033	-6.0	3,672	2,361
24.	Sault Ste Marie ON	5,224	5,804	11.1	2,474	3,330
25.	Pitt Meadows BC	4,857	5,643	16.2	1,850	3,793
26.	Chicoutimi/St Honoré QC	6,509	5,231	-19.6	2,201	3,030
27.	St John's NF	5,100	5,125	0.5	3,417	1,708
28.	Langley BC	3,875	5,007	29.2	1,381	3,626
29.	Regina SK	4,878	4,902	0.5	3,450	1,452
30.	Kelowna BC	4,021	4,800	19.4	3,418	1,382
31.	Edmonton City Centre AB	7,536	4,726	-37.3	4,328	398
32.	Yellowknife NT	4,436	4,640	4.6	3,100	1,540
33.	Calgary/Springbank AB	9,277	4,604	-50.4	1,578	3,026
34.	Montréal/Mirabel Intl QC	3,979	4,402	10.6	3,674	728
35.	Edmonton/Villeneuve AB	5,790	4,108	-29.1	651	3,457
36.	Windsor ON	4,565	3,822	-16.3	2,248	1,574
37.	Vancouver Harbour BC	3,784	3,782	-0.1	3,380	402
38.	Prince George BC	3,281	3,540	7.9	2,510	1,030
39.	Sudbury ON	6,251	3,493	-44.1	2,371	1,122
40.	Gander Intl NF	3,464	3,339	-3.6	2,583	756
41.	Sept-iles QC	3,204	2,869	-10.5	2,410	459
42.	St-Jean QC	1,928	2,589	34.3	1,259	1,330
43.	North Bay ON	3,655	2,554	-30.1	1,360	1,194
44.	Whitehorse YT	3,522	2,206	-37.4	899	1,307
	<b>Total (44)</b>	<b>345,462</b>	<b>359,992</b>	<b>4.2</b>	<b>238,510</b>	<b>121,482</b>

SECTION 4 - TABLE 4.1

SECTION 4 - TABLEAU 4.1

Scheduled Transborder Air Passenger Origin and Destination  
Statistics. First Quarter 1996 (Preliminary Data)

Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur  
vois réguliers, trafic transfrontalier. Premier trimestre de 1996  
(données provisoires)

Rank 1995 Rang	City-Pairs - Paire de villes	First Quarter 1995	First Quarter 1996	Change First Quarter 1996/1995
		Premier trimestre	Premier trimestre	Variation Premier trimestre
		No-Nbre		%
1.	New York - Toronto	152,810	197,990	29.6
2.	Chicago - Toronto	66,640	80,930	21.4
3.	Los Angeles - Vancouver	52,820	79,430	50.4
4.	New York - Montréal	70,120	77,240	10.2
5.	Los Angeles - Toronto	51,210	76,280	49.0
6.	Miami - Toronto	61,900	70,620	14.1
7.	San Francisco - Toronto	39,150	55,740	42.4
8.	Tampa/St. Petersburg - Toronto	56,090	52,720	-6.0
9.	Boston - Toronto	44,590	49,800	11.7
10.	Miami - Montréal	37,330	44,320	18.7
11.	San Francisco - Vancouver	26,870	42,650	58.7
12.	Ft. Lauderdale - Montréal	14,880	39,040	162.4
13.	Orlando - Toronto	22,390	36,840	64.5
14.	Ft. Lauderdale - Toronto	9,950	36,300	264.8
15.	Atlanta - Toronto	22,730	34,410	51.4
16.	Los Angeles - Calgary	24,930	32,310	29.6
17.	Washington/Baltimore - Toronto	14,910	30,580	105.1
18.	Philadelphia - Toronto	24,290	29,490	21.4
19.	Hawaii - Vancouver	10,450	29,010	177.6
20.	Los Angeles - Montréal	20,820	28,310	36.0
21.	Dallas/Ft. Worth - Toronto	26,940	27,620	2.5
22.	Phoenix - Vancouver	4,560	26,920	490.4
23.	Chicago - Montréal	22,460	25,020	11.4
24.	Phoenix - Toronto	19,190	25,020	30.4
25.	Orlando - Montréal	13,350	23,770	78.1
<b>Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus</b>		<b>911,380</b>	<b>1,252,360</b>	<b>27.2</b>
<b>Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes</b>		<b>2,062,640</b>	<b>2,924,090</b>	<b>29.5</b>

An estimated 2.9 million passengers travelled between Canada and the United States on scheduled flights during the first quarter of 1996. This represents an increase of 30%, or 860 thousand passengers, compared to the first quarter of 1995 when the Canada - United States Open Skies agreement first came into effect.

The Phoenix - Vancouver market obtained the largest percentage increase in passengers of all the top transborder markets. Since America West began to serve this market in May of 1995, the number of passengers traveling between Phoenix and Vancouver increased by 490% from 4,560 in the first quarter of 1995 to 26,920 in the first quarter of 1996.

During 1995, charter flights were converted to scheduled flights in the following top Canada-United States markets: Ft. Lauderdale - Montréal, Orlando - Toronto, Ft. Lauderdale - Toronto, Hawaii - Vancouver and Orlando - Montréal.

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

On estime à 2,9 millions le nombre de passagers ayant voyagé entre le Canada et les États-Unis sur des vols réguliers au cours du premier trimestre de 1996. Il s'agit là d'une augmentation de 30%, ou 860 mille passagers, par rapport au premier trimestre de 1995 quand l'accord canado-américain «Cielles ouverts» est entrée en vigueur.

La liaison Phoenix - Vancouver a obtenu la plus grande augmentation, en termes de pourcentages, du nombre de passagers des principales liaisons transfrontalières. Depuis que le transporteur aérien America West a commencé à servir ce marché en mai 1995, le nombre de passagers voyageant entre Phoenix et Vancouver s'est accru de 490%, passant de 4 560 pour le premier trimestre de 1995 à 26 920 pour le premier trimestre de 1996.

Au cours de 1995, des vols nolisés ont été convertis en vols réguliers sur les principales liaisons transfrontalières suivantes: Ft. Lauderdale - Montréal, Orlando - Toronto, Ft. Lauderdale - Toronto, Hawaï - Vancouver et Orlando - Montréal.

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

SECTION 5 - TABLE 5.1

SECTION 5 - TABLEAU 5.1

Distribution of Domestic Passengers, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I<sup>1</sup> - Scheduled Services, First Quarter 1996 (Preliminary Estimates)

Répartition des passagers, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I<sup>1</sup> - Services réguliers, premier trimestre de 1996 (estimations provisoires)

Sector	Passengers		Fare type group - Groupe tarifaire						Secteur
	Passagers		Full Fare		Discounted Fare		Other		
	No. - Nbre ('000)	%	Plen tarif	Tarif réduit	Autre	1995	1996	1995	
		Change 1996/1995 Variation	1995	1996	1995	1996	1995	1996	
Domestic	3,592.4	12.9	30.5	23.3	67.4	75.3	2.0	1.5	Intérieur
Southern services	3,409.2	13.8	29.6	22.2	68.3	76.3	2.1	1.5	Services secteur sud
Short-haul	1,841.5	14.0	31.6	23.0	66.7	75.5	1.7	1.4	Court-courrier
Long-haul	1,567.7	13.5	27.3	21.2	70.2	77.2	2.6	1.6*	Long-courrier
Northern Services	183.2	-0.8	45.7	42.9	53.4	55.4	0.9*	1.8	Services secteur nord
International	2,192.5	45.5	18.4	13.7	78.5	85.2	3.0	1.1	International
Total	5,785.0	23.4	26.6	19.6	71.0	79.0	2.4	1.4	Total

TABLE 5.2

TABLEAU 5.2

Distribution of Domestic Passenger-kilometres, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I<sup>1</sup> - Scheduled Services, First Quarter 1996 (Preliminary Estimates)

Répartition des passagers-kilomètres, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I<sup>1</sup> - Services réguliers, premier trimestre de 1996 (estimations provisoires)

Sector	Passenger-kilometres		Fare type group - Groupe tarifaire						Secteur
	Passagers-kilomètres		Full Fare		Discounted Fare		Other		
	No. - Nbre ('000 000)	%	Plen tarif	Tarif réduit	Autre	1995	1996	1995	
		Change 1996/1995 Variation	1995	1996	1995	1996	1995	1996	
Domestic	4 312.0	14.5	27.3	21.5	70.5	76.9	2.2	1.6*	Intérieur
Southern services	4 169.6	15.2	26.7	21.0	71.0	77.5	2.2	1.5*	Services secteur sud
Short-haul	802.5	13.9	31.1	21.7	67.1	76.9	1.8	1.5	Court-courrier
Long-haul	3 367.3	15.5	25.7	20.8	72.0	77.6	2.3*	1.6*	Long-courrier
Northern Services	142.4	-1.5	40.9	37.4	58.1	60.6	1.0*	2.0	Services secteur nord
International	7,553.7	33.2	13.1	9.7	83.7	89.1	3.2	1.2	International
Total	11,865.7	25.8	18.7	14.0	78.5	84.7	2.8	1.3	Total

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

<sup>1</sup> Deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadian et Ontario Express) sont également inclus.

- 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.

- 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%.
- Du 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**

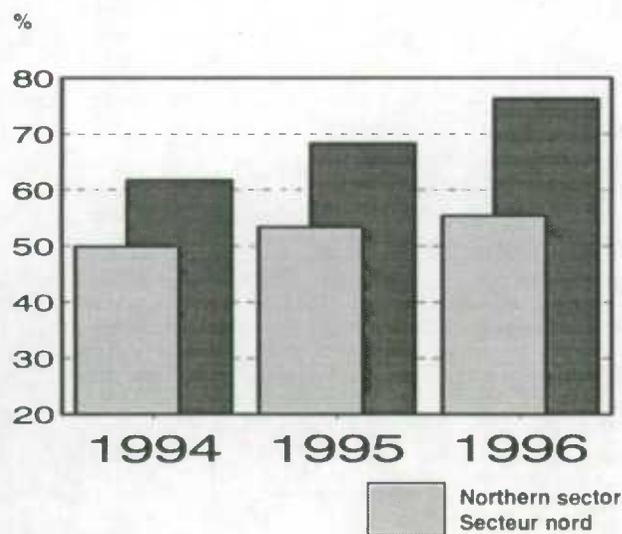
Preliminary estimates (see Table 5.1) indicate that during the first quarter of 1996 a record 75.3% of passengers travelled on some form of discount ticket on domestic scheduled services operated by Level I air carriers (AirBC, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Time Air) and two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express). This represented increases of 7.9 percentage points compared to the same period a year earlier and 14.2 percentage points compared to the same period in 1994. This was the eighth consecutive quarterly increase. In terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel was 76.9%, up from 70.5% in 1995 (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, First Quarter 1994-1996**

**Passengers**  
**Passagers**



In the southern sector, 76.3% of passenger traffic (representing 77.5% of passenger-kilometres) was carried on discount fares during the first quarter of 1996. In 1995, the corresponding figures were 68.3% for passengers and 71.0% for passenger-kilometres. In contrast, for northern services, discount passengers amounted to 55.4% of the traffic during the first quarter of 1996, up from 53.4% in 1995. In terms of passenger-kilometres, discount carriage for northern services increased by 2.5 percentage points (58.1% to 60.6%) during this period.

It should be noted that the southern sector accounted for 94.9% of all passengers and 96.2% of the discount passengers. In terms of passenger-kilometres, these percentages reached 96.7% and 97.5%, 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). In recent years, however, the gap has been narrowing. During the first quarter of 1996, 77.2% of passengers on long-haul services travelled on discounts; this compared with 75.5% of passengers on short-haul services (see Figure 5.2).

**Utilisation des tarifs réduits**

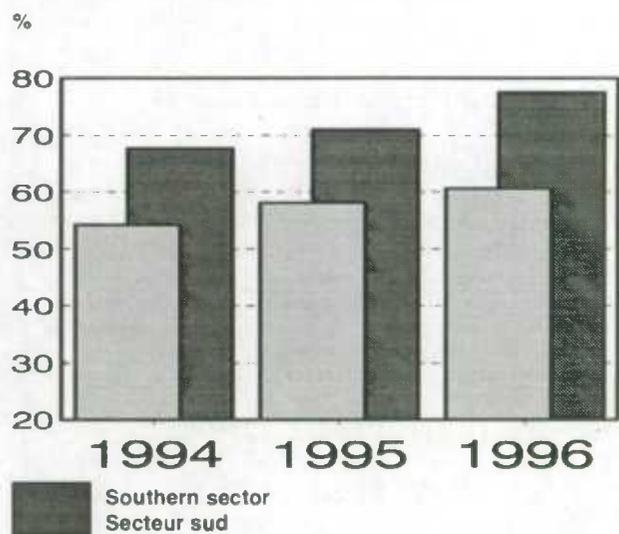
Selon les estimations provisoires (voir tableau 5.1), 75,3% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I (AirBC, Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Time Air) et de deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs au cours du premier trimestre de 1996, atteignant ainsi un niveau record. Cela a représenté des hausses de 7,9 points de pourcentage par rapport à la même période de l'année précédente et de 14,2 points de pourcentage par rapport à la même période en 1994. En termes de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a augmenté pour passer de 70,5% en 1995 à 76,9% en 1996 (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, premiers trimestres de 1994-1996**

**Passenger-kilometres**  
**Passagers-kilomètres**



Dans le secteur sud, 76,3% du trafic de passagers (représentant 77,5% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits au cours du premier trimestre de 1996, comparativement à 68,3% et 71,0% respectivement en 1995. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 55,4% du trafic au cours du premier trimestre de 1996, une augmentation par rapport à 53,4% en 1995. En termes de passagers-kilomètres, le volume de trafic utilisant des tarifs à rabais dans le secteur nord a progressé de 2,5 points de pourcentage (de 58,1% à 60,6%) au cours de la même période.

Il convient de noter que 94,9% de tous les passagers et 96,2% des passagers voyageant à prix réduit se déplaçaient dans le secteur sud. En termes de passagers-kilomètres, ces pourcentages ont atteint 96,7% et 97,5%, 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), alors que l'écart a diminué au cours des années les plus récentes (voir la figure 5.2). Au cours du premier trimestre de 1996, les passagers voyageant à prix réduit sur des vols long-courriers constituaient 77,2% du volume de passagers; pour les vols court-courriers, ce pourcentage s'établissait à 75,5%.

Figure 5.2

Discount Fare Traffic in the Southern Sector, Short-Haul and Long-Haul Services, First Quarters 1994-1996

Passengers  
Passagers

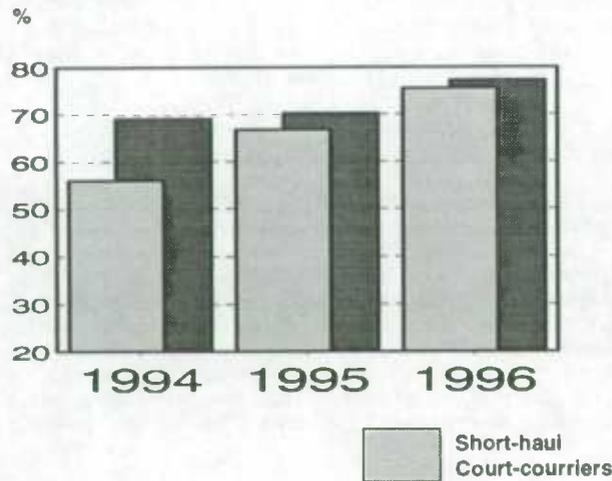
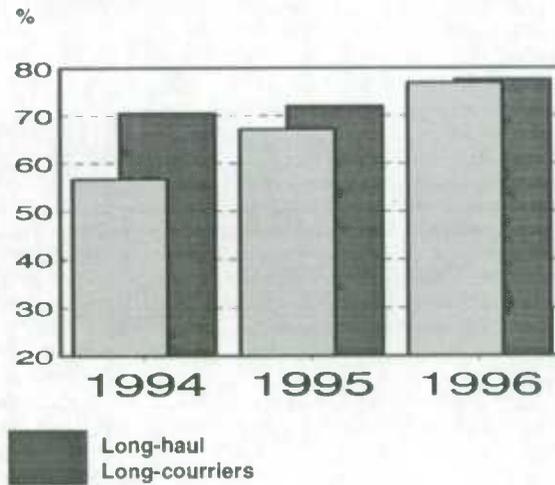


Figure 5.2

Trafic des tarifs réduits dans le secteur sud, services court-courriers et long-courriers, premiers trimestres de 1994-1996

Passenger-kilometres  
Passagers-kilomètres



Average Fares

In the first quarter of 1996, the average domestic air fare (all types) paid by passengers was \$181.80, down 10.8% from the record level of \$203.90 recorded in the second quarter of 1995, and 9.8% below the figure of \$201.50 in the same quarter of the previous year. During the first quarter of 1996, the average of all domestic discount fares was \$135.00, a drop of 12.3% from the previous year's figure of \$154.00.

Tarifs moyens

Au cours du premier trimestre de 1996, le tarif moyen intérieur (tous types de tarifs) payé par les passagers s'élevait à 181,80\$, ce qui constitue une forte baisse de 10,8% par rapport au niveau record de 203,90\$ observé au cours du deuxième trimestre de 1995. Ce montant est inférieure de 9,8% par rapport au tarif moyen observé au cours de la même période en 1995. Au cours du premier trimestre de 1996, le tarif réduit intérieur moyen s'élevait à 135,00\$, soit une baisse de 12,3% par rapport au chiffre de 154,00\$ observé au cours de la même période en 1995.

Table 5.3

Average air fares by sector and Fare Type group- Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, January-March 1995-1996

Table 5.3

Tarifs aériens moyens, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I - Services réguliers, janvier-mars, 1995-1996

Sector Secteur	Total		First Class Première classe		Business Class Classe affaires		Economy Économique		Discounted Réduit		Other Autre	
	1995	1996	1995	1996	1995	1996	1995	1996	1995	1996	1995	1996
\$												
Domestic-Intérieur	201.50	181.80	381.70	**	472.90	539.60	272.50	295.00	153.90	135.00	136.60	86.80
Southern services-												
Services secteur sud	200.90	180.70	381.70	**	473.00	540.20	272.60	297.30	153.70	134.40	137.80	87.40
Northern services -												
Services secteur nord	210.10	203.60	-	-	462.10	432.10	271.30	277.40	158.60	149.20	92.40	76.80
International	344.90	301.60	662.10	805.30	891.50	919.10	384.70	352.20	302.10	264.40	258.70	133.80
Total	247.60	227.20	453.10	**	607.00	691.70	294.40	307.80	206.60	187.90	188.00	101.60

The average fares (all fares) in the South and in the North both dropped in the first quarter of 1996 relative to the same period in 1995. In the southern zone, the average fare (all fares) fell by 10.1%, from \$200.90 in 1995 to \$180.70 in 1996. In the northern zone, the average fare (all fares) decreased by 3.1%, from \$210.10 in 1995 to \$203.60 in 1996.

The average discount fares in the South and in the North also dropped in the first quarter of 1996 relative to 1995. In the southern zone, the average discount fare fell by 12.5%, from \$153.70 in 1995 to \$134.40 in 1996. In the northern zone, the average discount fare decreased by 5.9%, from \$158.60 in 1995 to \$149.20 in 1996.

#### Notes

o 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 1996, 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.). Since January 1993, two Level II air carriers, Inter-Canadien and Ontario Express (regional affiliates of Canadian Airlines International Ltd.) have been added to the survey.

o 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.

o 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.

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

Additional information on fare basis statistics 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, at (819) 997-6189, or [snidbra@statcan.ca](mailto:snidbra@statcan.ca).

Les tarifs moyens (tous les tarifs) dans le Sud et le Nord ont diminué au cours du premier trimestre de 1996 par rapport à la même période en 1995. Dans le secteur sud, le tarif moyen (tous les tarifs) a diminué de 10,1%, passant de 200,90\$ en 1995 à 180,70\$ en 1996. Dans le secteur nord, le tarif moyen (tous les tarifs) a diminué de 3,1%, passant de 210,10\$ en 1995 à 203,60\$ en 1996.

Les tarifs réduits moyens dans le Sud et le Nord ont eux aussi diminué au cours du premier trimestre de 1996 par rapport à ceux obtenu en 1995. Dans le secteur sud le tarif réduit moyen a diminué de 12,5%, passant de 153,70\$ en 1995 à 134,40\$ en 1996. Dans le secteur nord, le tarif réduit moyen a diminué de 5,9%, passant de 158,60\$ en 1995 à 149,20\$ en 1996.

#### Notes

o 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 1996, 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). Depuis janvier 1993, deux transporteurs aériens de niveau II, Inter-Canadien et Ontario Express (transporteurs affiliés régionaux pour les Lignes aériennes Canadien International Ltée) ont été ajoutés à l'enquête.

o 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.

o 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.

o Le tarif moyen est obtenu en divisant les recettes des transporteurs par le volume de passagers, défini d'après l'origine et la destination du coupon de vol.

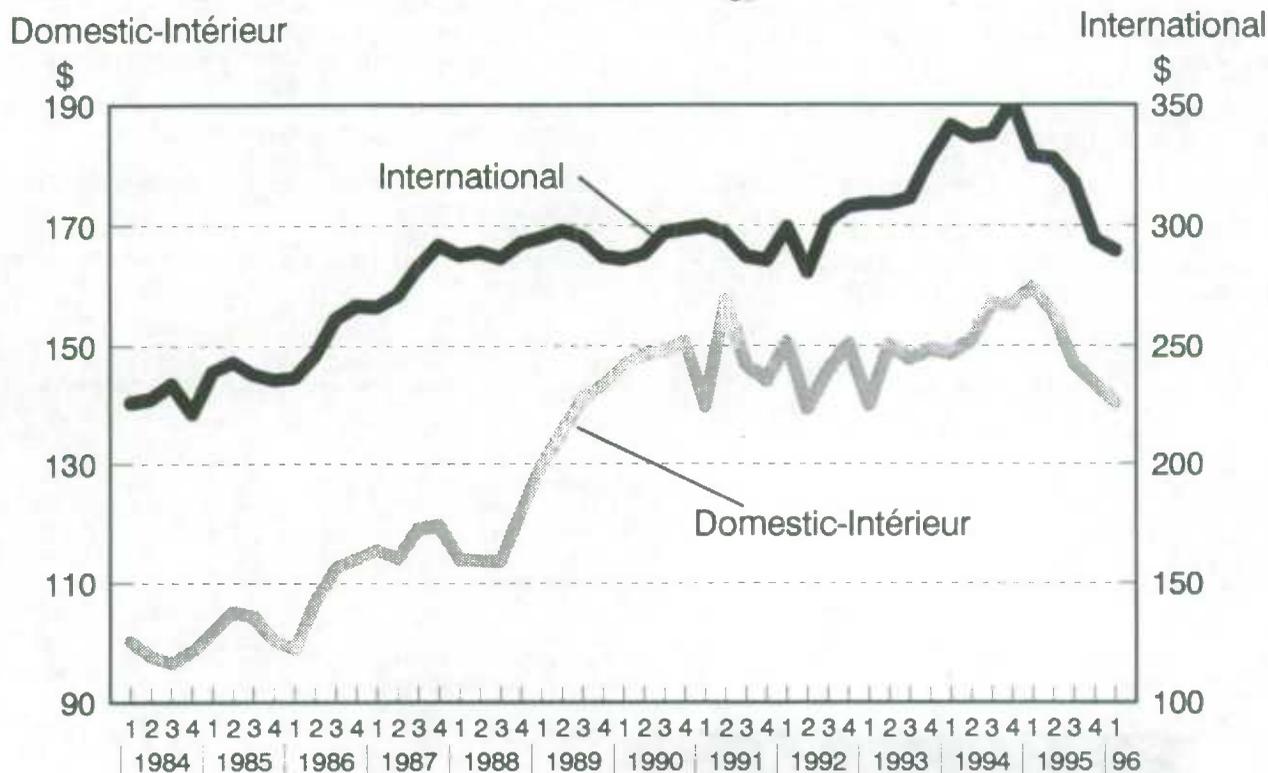
Des renseignements additionnels sur les statistiques sur la base tarifaire peuvent être obtenus directement du **Centre des statistiques de l'aviation**. Des tableaux sont disponibles sur support papier ou sur support électronique. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Bradley Snider, (819) 997-6189, [snidbra@statcan.ca](mailto:snidbra@statcan.ca).

FIGURE 5.3

Seasonally Adjusted Discount Air Fares (Coupon Origin and Destination Basis) - 1984 to 1996 (1996 Preliminary Data)

FIGURE 5.3

Tarifs aériens réduits désaisonnalisés (sur la base de l'origine et la destination du volet) - 1984 à 1996 (données provisoires pour 1996)



In the first quarter of 1996, the seasonally adjusted domestic discount air fare was \$140.10, a decrease of 2.4% from the fourth quarter of 1995, and down by 12.6% from the record figure of \$160.30 in the first quarter of 1995. This was the lowest average fare since the first quarter of 1993, and the fourth consecutive decrease.

The seasonally adjusted international discount air fare was \$289.60, a decrease of 1.6% from the fourth quarter of 1995. This was the fifth consecutive decline. The international discount fare dropped by 17.5% from the record level of \$351.20 reached in the fourth quarter of 1994, and was lower than at any time since 1992.

The sharp decline in fares was the result of many factors. On international routes the most important factor was the Open Skies Agreement with the USA, which created many more competitive transborder services. On domestic routes, the two major carriers carried on with a series of route expansions (Air Canada in the Western triangle, Canadian in the Eastern triangle), accompanied by introductory fares and matching seat sales. At the end of the first quarter, the new carrier Westjet began service in the western provinces, creating additional competition.

For further information, please contact Bradley Snider (819-997-6189), Internet [snidbra@statcan.ca](mailto:snidbra@statcan.ca)

Au cours du premier trimestre de 1996, le tarif aérien réduit intérieur désaisonnalisé a diminué de 2,4% par rapport au quatrième trimestre de 1995 pour s'établir à 140,10\$. Ceci représente une baisse de 12,6% par rapport au niveau record de 160,30\$ établi au cours du premier trimestre de 1995. Ce résultat a également représenté le plus bas niveau enregistré depuis le premier trimestre de 1993, et une quatrième diminution consécutive.

Le tarif aérien réduit international désaisonnalisé a diminué de 1,6% par rapport au quatrième trimestre de 1995 pour atteindre 289,60\$. Il s'agit également d'une cinquième diminution consécutive. Les tarifs réduits internationaux, qui étaient à leur plus bas niveau depuis 1992, ont chuté de 17,5% par rapport au niveau record de 351,20\$ atteint au cours du quatrième trimestre de 1994.

La forte baisse des tarifs fut le résultat de plusieurs facteurs. Sur les services internationaux, le facteur le plus important a sans doute été l'accord «Ciel ouvert» avec les États-Unis, qui a favorisé l'accroissement des services transfrontaliers concurrentiels. Sur les liaisons intérieures, les deux principaux transporteurs ont continué une série d'expansions des services (Air Canada dans le triangle de l'Ouest, Canadien dans le triangle de l'Est) en offrant des tarifs promotionnels et des ventes de sièges. À la fin du premier trimestre, Westjet, un nouveau transporteur, a instauré des services intérieurs concurrentiels dans les provinces de l'Ouest.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Bradley Snider (819-997-6189), Internet [snidbra@statcan.ca](mailto:snidbra@statcan.ca)

**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...

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

- 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.

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

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

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

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



Tricia Trépanier, Directrice  
Division des transports  
Statistique Canada  
12<sup>e</sup> étage, immeuble Jean-Talon  
Parc Tunney  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0T6

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

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

Jim Cain  
Chief  
Trucking Section

Jim Cain  
Chef  
Section de camionnage

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

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

Andrea Mathieson  
Chief  
Multimodal Transport Section

Andrea Mathieson  
Chef  
Section des transports multimodaux

Telephone: (613) 951-8699  
Facsimile: (613) 951-0579

Téléphone: (613) 951-8699  
Télécopieur: (613) 951-0579

Gord Baldwin  
Chief  
Aviation Statistics Centre

Gord Baldwin  
Chef  
Centre des statistiques de l'aviation

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

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.