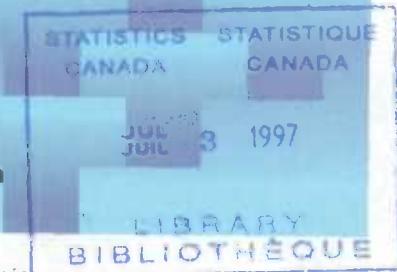


**Service Bulletin****Bulletin de service**

# Aviation

**Aviation Statistics Centre****Centre des statistiques de l'aviation**

Price: Canada \$11.00 per issue, \$109.00 annually  
 Outside Canada: US\$11.00 per issue, US\$109.00 annually  
 To order Statistics Canada publications, please call our National toll-free line 1-800-267-6677  
 All prices exclude sales tax

Price: Canada 11 \$ l'exemplaire, 109 \$ par année  
 Extérieur du Canada: 11 \$ US l'exemplaire, 109 \$ US par année  
 Pour commander les publications de Statistique Canada, veuillez composer le numéro national sans frais 1-800-267-6677  
 Les prix n'incluent pas la taxe de vente

**Vol. 29, No. 6****HIGHLIGHTS**

- Air Canada reported a 5% increase in passenger-kilometres flown (seasonally adjusted) on their international (scheduled and charter) routes in March 1997. Canadian Airlines International Ltd. (CAI) reported a 1% increase in their international services.
- Air Canada reported a preliminary basic income (seasonally adjusted) of \$28 million for the first quarter of 1997. CAI reported a basic loss of \$17 million for the period. Over the last five quarters, CAI's basic income has ranged between losses of \$50 million and nearly \$100 million. Air Canada has only reported a basic loss once in the previous six quarters.  
 Available on CANSIM: Matrix 385
- Preliminary third quarter 1996 data showed that enplaned/deplaned passengers were up by 11% over the previous year.
- The upward trend in scheduled air travel continued through the third quarter of 1996. An estimated 9.4 million passengers travelled in Canada on scheduled flights during the first nine months of the year. This represents the highest level of air travel for that period since before the last recession in 1990, when the figure was just over 9.9 million.

**Special Article**

- In the first six months of 1996, the cost of flying between small hubs in Canada fell by 29% from the same period in 1995. This was the largest year-over-year decline in the cost of air travel since the Fare Basis Survey began in 1983.

Postal Address: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Issued in June 1997

**Note of Appreciation**

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

**Vol. 29, N° 6****FAITS SAILLANTS**

- En mars 1997, Air Canada a déclaré une hausse de 5% au titre des passagers-kilomètres réalisés (données désaisonnalisées) sur ses routes internationales (régulières et affrétées). Sur leurs services internationaux, les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont déclaré une hausse de 1%.
- Pour le premier trimestre de 1997, Air Canada a déclaré un revenu direct provisoire (données désaisonnalisées) de 28 millions\$. Au cours de cette période, LACI a déclaré une perte directe de 17 millions\$. Au cours des cinq derniers trimestres, le revenu direct de LACI a oscillé entre des pertes de 50 millions\$ et de près de 100 millions\$. Air Canada a déclaré une seule perte directe au cours des six trimestres précédents.

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

- Les données provisoires du troisième trimestre de 1996 montrent que le nombre de passagers embarqués/débarqués s'est accru de 11% par rapport à l'année précédente.
- La tendance à la hausse des voyages réguliers au cours des trois premiers trimestres de 1996 a continué. On estime à 9,4 millions le nombre de passagers ayant voyagé au Canada sur des vols réguliers au cours des neuf premiers mois de 1996. Ce nombre a représenté le niveau le plus élevé jamais atteint depuis la période précédant la dernière récession en 1990, alors que ce nombre était juste au-dessus de 9,9 millions.

**Étude spéciale**

- Au cours du premier semestre de 1996, le coût des vols entre les petites villes-pivots au Canada a régressé de 29% par rapport à la même période de 1995. Il s'agit de la plus forte diminution d'une année à l'autre du coût des voyages aériens depuis le début, en 1983, de l'Enquête sur la base tarifaire.

Adresse postale: Ottawa, Canada, K1A 0N9

Mise en circulation, juin 1997

**Note de reconnaissance**

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



Statistics Canada / Statistique Canada

**Canada**

**SECTION 1 - TABLE 1.1**

Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level IA (Air Canada and Canadian Airlines International Limited), March 1997 (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), Mars 1997 (données provisoires)

OPERATIONAL STATISTICS	March	Change Over Previous Year	Year-to-Date	Change Year-to-Date	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
	1997		1997		
	Mars	Variation par rapport à l'année précédente	Cumulatif	Variation cumulative	
Scheduled and Charter Services	'000	%	'000	%	Services réguliers et d'affrètement
Air Canada <sup>1</sup>					Air Canada <sup>1</sup>
Passengers					Passagers
Scheduled - Domestic	640	9.4	1 882	14.9	Réguliers - Intérieur
- International	628	3.6	1 699	4.8	- International
- Total	1 268	6.5	3 581	9.9	- Total
Charter	4	-18.1	11	-20.2	Affrètements
Total	1 272	6.4	3 592	9.8	Total
Passenger-kilometres					Passagers-kilomètres
Scheduled - Domestic	950 282	13.5	2 611 906	12.9	Réguliers - Intérieur
- International	1 954 553	22.3	5 147 223	20.4	- International
- Total	2 904 835	19.3	7 759 129	17.8	- Total
Charter	13 171	-6.5	33 882	-14.1	Affrètements
Total	2 918 006	19.1	7 793 010	17.6	Total
Available Seat-kilometres					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	3 940 749	8.1	11 236 306	5.9	Réguliers
Charter	14 843	-19.4	45 462	-13.4	Affrètements
Total	3 955 592	8.0	11 281 769	5.8	Total
Load Factors					Coefficients de remplissage
Scheduled %	73.7	...	69.1	...	Réguliers %
Charter %	88.7	...	74.5	...	Affrètements %
Total %	73.8	...	69.1	...	Total %
Hours flown	42	7.9	120	5.9	Heures de vol
Canadian Airlines Intl Ltd <sup>1</sup>					Lignes aériennes Canadien Intl Ltée <sup>1</sup>
Passengers					Passagers
Scheduled - Domestic	416	-2.7	1 198	0.7	Réguliers - Intérieur
- International	290	-3.1	772	-3.4	- International
- Total	705	-2.9	1 970	-1.0	- Total
Charter	37	-2.4	96	-3.9	Affrètements
Total	743	-2.8	2 066	-1.1	Total
Passenger-kilometres					Passagers-kilomètres
Scheduled - Domestic	656 046	-0.6	1 846 383	2.4	Réguliers - Intérieur
- International	1 378 871	-5.5	3 696 048	-4.2	- International
- Total	2 034 917	-3.9	5 542 431	-2.1	- Total
Charter	86 715	-18.2	229 032	-18.0	Affrètements
Total	2 121 632	-4.6	5 771 463	-2.9	Total
Available Seat-kilometres					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	2 791 243	-4.2	8 062 313	-5.7	Réguliers
Charter	101 694	-18.0	282 224	-18.9	Affrètements
Total	2 892 937	-4.8	8 344 537	-6.3	Total
Load Factors					Coefficients de remplissage
Scheduled %	72.9	...	68.7	...	Réguliers %
Charter %	85.3	...	81.2	...	Affrètements %
Total %	73.3	...	69.2	...	Total %
Hours flown	25	-1.4	73	-2.4	Heures de vol

In the above table, Canadian Airlines International Ltd. (CAI) data for 1996 and 1997 include frequent flyer redemptions. Air Canada data for 1997 include redemptions.

Air Canada reported a 5% increase in passenger-kilometres flown (seasonally adjusted) on their international (scheduled and charter) routes in March 1997. (The table above contains raw data.) CAI reported a 1% increase in their international services.

Dans le tableau ci-dessus, les données des Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) pour 1996 et 1997 comprennent «les vols de grands voyageurs effectués en échange de points». Les données d'Air Canada pour 1997 comprennent «les vols de grands voyageurs effectués en échange de points».

En mars 1997, Air Canada a déclaré une hausse de 5% au titre des passagers-kilomètres réalisés (données désaisonnalisées) sur ses routes internationales (régulières et affrétées). (Le tableau ci-dessus contient des données brutes.) Sur leurs services internationaux, LACI a déclaré une hausse de 1%.

## SECTION 1 - TABLE 1.2

Monthly Financial Statistics for Major Canadian Airlines,  
Level IA, January, February, March 1997 (Preliminary Data)

## SECTION 1 - TABLEAU 1.2

Statistiques mensuelles sur les finances des principaux transporteurs  
aériens canadiens, niveau IA, Janvier, février, mars 1997 (données  
provisoires)

FINANCIAL STATISTICS	Month	Change	Year-to-Date	Change		STATISTIQUES FINANCIÈRES	
				Year-to-Date			
				1996	1996/1995		
			Mois	Variation	Cumulatif	Variation cumulative	
			\$'000	%	\$'000	%	
Air Canada						Air Canada	
January						Janvier	
Operating Revenue-Scheduled Services	283 022	13.9	283 022	13.9	Recettes d'exploitation-Services réguliers		
Operating Revenue-Charter Services	5 975	528.3	5 975	528.3	Recettes d'exploitation-Services d'affrètement		
Total Operating Revenue	285 442	9.8	285 442	9.8	Total des recettes d'exploitation		
Total Operating Expense	310 002	4.2	310 002	4.2	Total des dépenses d'exploitation		
Interest Expense	10 561	-43.3	10 561	-43.3	Intérêts versés		
Interest Income	2 854	-46.2	2 854	-46.2	Revenus d'intérêts		
Basic Income	- 32 267	-36.4	- 32 267	-36.4	Revenu direct		
February						February	
Operating Revenue-Scheduled Services	283 368	13.2	566 390	13.5	Recettes d'exploitation-Services réguliers		
Operating Revenue-Charter Services	6 942	762.4	12 917	635.6	Recettes d'exploitation-Services d'affrètement		
Total Operating Revenue	298 220	15.3	583 662	12.5	Total des recettes d'exploitation		
Total Operating Expense	309 264	12.4	619 266	8.2	Total des dépenses d'exploitation		
Interest Expense	11 591	-37.1	22 152	-40.2	Intérêts versés		
Interest Income	2 221	-52.4	5 075	-49.1	Revenus d'intérêts		
Basic Income	- 20 414	-32.5	- 52 681	-34.9	Revenu direct		
March						Mars	
Operating Revenue-Scheduled Services	329 146	13.7	895 536	13.6	Recettes d'exploitation-Services réguliers		
Operating Revenue-Charter Services	3 219	234.6	16 136	493.7	Recettes d'exploitation-Services d'affrètement		
Total Operating Revenue	342 918	14.8	926 580	13.4	Total des recettes d'exploitation		
Total Operating Expense	330 999	12.6	950 265	9.7	Total des dépenses d'exploitation		
Interest Expense	12 766	-31.9	34 918	-37.4	Intérêts versés		
Interest Income	3 451	-35.6	8 526	-44.4	Revenus d'intérêts		
Basic Income	2 604	...	- 50 077	-44.1	Revenu direct		
Canadian Airlines Intl Ltd						Lignes aériennes Canadien Intl Ltée	
January						Janvier	
Operating Revenue-Scheduled Services	171 071	2.0	171 071	2.0	Recettes d'exploitation-Services réguliers		
Operating Revenue-Charter Services	5 539	-13.5	5 539	-13.5	Recettes d'exploitation-Services d'affrètement		
Total Operating Revenue	176 610	1.4	176 610	1.4	Total des recettes d'exploitation		
Total Operating Expense	209 939	-6.6	209 939	-6.6	Total des dépenses d'exploitation		
Interest Expense	5 100	-6.8	5 100	-6.8	Intérêts versés		
Interest Income	263	-34.4	263	-34.4	Revenus d'intérêts		
Basic Income	- 38 166	-31.4	- 38 166	-31.4	Revenu direct		
February						Février	
Operating Revenue-Scheduled Services	158 743	-3.6	329 814	-0.8	Recettes d'exploitation-Services réguliers		
Operating Revenue-Charter Services	4 916	-11.5	10 455	-12.6	Recettes d'exploitation-Services d'affrètement		
Total Operating Revenue	163 659	-3.8	340 269	-1.2	Total des recettes d'exploitation		
Total Operating Expense	204 539	-3.7	414 478	-5.2	Total des dépenses d'exploitation		
Interest Expense	4 907	-0.3	10 007	-3.7	Intérêts versés		
Interest Income	184	-19.3	447	-28.9	Revenus d'intérêts		
Basic Income	- 45 603	-3.1	- 83 769	-18.1	Revenu direct		
March						Mars	
Operating Revenue-Scheduled Services	181 426	-3.1	511 240	-1.6	Recettes d'exploitation-Services réguliers		
Operating Revenue-Charter Services	5 659	-28.0	16 114	-18.7	Recettes d'exploitation-Services d'affrètement		
Total Operating Revenue	187 085	-4.1	527 354	-2.2	Total des recettes d'exploitation		
Total Operating Expense	210 040	-7.5	624 518	-6.0	Total des dépenses d'exploitation		
Interest Expense	7 677	32.4	17 684	9.2	Intérêts versés		
Interest Income	376	17.9	823	-13.2	Revenus d'intérêts		
Basic Income	- 30 256	-19.1	- 114 025	-18.6	Revenu direct		

Air Canada reported a preliminary basic income (seasonally adjusted) of \$28 million for the first quarter of 1997. CAI reported a basic loss of \$17 million for the period. Basic income or loss is measured by combining the operating income, (before capital gains, miscellaneous items and tax) with interest expenses and interest income. Both carriers noted improvements in their passenger load factor compared to previous quarters. The load factor is a measure of the fullness of the aircraft.

Over the last five quarters, CAI's basic income has ranged between losses of \$50 million and nearly \$100 million. Air Canada has only reported a basic loss once in the previous six quarters.

Figure 1.1

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

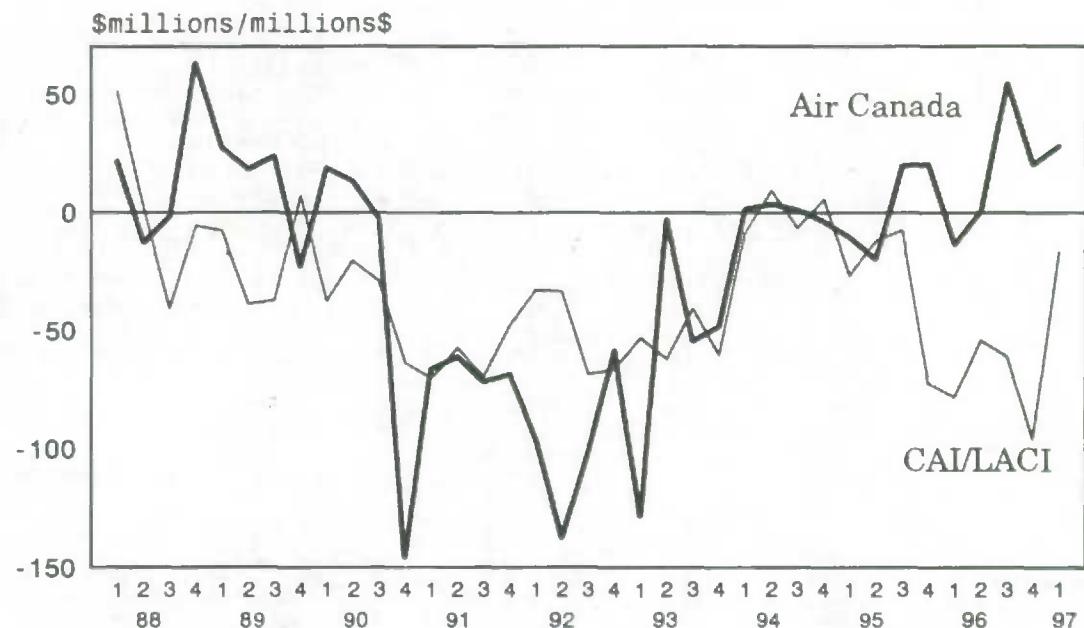


Figure 1.1

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 NAV CANADA Towered Airports,  
by Class of Operation, March 1997 (Preliminary Data)

**SECTION 2 – TABLEAU 2.1**

Totaux des mouvements d'aéronefs aux aéroports avec tour de  
contrôle de NAV CANADA, par classe de vols, mars 1997 (données  
provisoires)

Rank March 1997 Rang Mars	Airports – NAV CANADA Towers March 1997 Aéroports – Tours de NAV CANADA	March	March	Change March 1997/1996 Variation Mars	March 1997 Itinerant Itinérants Mars 1997	March 1997 Local Locaux Mars 1997
		1996	1997	Mars	Mars	
		No.-Nbre	No.-Nbre	%	No.-Nbre	No.-Nbre
1.	Toronto/LB Pearson Intl ON	30,733	29,633	-3.6	29,624	9
2.	Vancouver Intl BC	26,671	25,383	-4.8	25,383	-
3.	Calgary Intl AB	19,992	19,558	-2.2	17,846	1,712
4.	Montréal/St Hubert QC	18,683	17,465	-6.5	8,253	9,212
5.	Boundary Bay BC	16,121	15,062	-6.6	4,778	10,284
6.	Montréal/Dorval Intl QC	17,173	14,691	-14.5	14,691	-
7.	Winnipeg Intl MB	12,555	12,487	-0.5	10,285	2,202
8.	Halifax Intl NS	11,763	12,438	5.7	7,300	5,138
9.	Ottawa/Macdonald-Cartier Intl ON	14,329	12,289	-14.2	8,877	3,412
10.	Victoria Intl BC	15,156	11,659	-23.1	7,898	3,761
11.	Toronto/Buttonville ON	12,735	11,546	-9.3	5,324	6,222
12.	Abbotsford BC	12,058	10,999	-8.8	4,116	6,883
13.	Calgary/Springbank AB	10,416	10,683	2.6	3,561	7,122
14.	London ON	10,329	9,256	-10.4	4,894	4,362
15.	Saskatoon/JG Diefenbaker SK	8,438	8,668	2.7	5,240	3,428
16.	Edmonton Intl AB	6,386	8,662	35.6	8,263	399
17.	Québec/Jean Lesage Intl QC	10,523	8,439	-19.8	6,169	2,270
18.	Hamilton ON	8,174	7,447	-8.9	3,718	3,729
19.	Toronto City Centre ON	11,062	7,359	-33.5	3,587	3,772
20.	Winnipeg/St Andrews MB	6,572	7,104	8.1	1,908	5,196
21.	Kitchener-Waterloo-Guelph ON	8,031	6,997	-12.9	2,537	4,460
22.	Pitt Meadows BC	7,225	6,925	-4.2	2,653	4,272
23.	St John's NF	4,488	6,619	47.5	3,759	2,860
24.	Edmonton City Centre AB	8,594	6,538	-23.9	5,783	755
25.	Edmonton/Villeneuve AB	7,824	6,314	-19.3	966	5,348
26.	Langley BC	6,642	6,011	-9.5	2,031	3,980
27.	Thunder Bay ON	9,787	5,982	-38.9	3,930	2,052
28.	Chicoutimi/St Honoré QC	7,759	5,647	-27.2	1,983	3,664
29.	Regina SK	5,502	5,514	0.2	3,798	1,716
30.	Sudbury ON	8,473	5,419	-36.0	2,733	2,686
31.	Moncton NB	6,461	5,384	-16.7	3,194	2,190
32.	Oshawa ON	7,489	5,219	-30.3	2,303	2,916
33.	Kelowna BC	5,193	5,168	-0.5	3,539	1,629
34.	Montréal/Mirabel Intl QC	5,066	4,583	-9.5	3,968	615
35.	Windsor ON	5,098	4,507	-11.6	2,199	2,308
36.	Prince George BC	4,595	4,422	-3.8	2,611	1,811
37.	Yellowknife NT	4,774	4,359	-8.7	2,775	1,584
38.	Vancouver Harbour BC	4,542	4,347	-4.3	3,661	686
39.	Gander Intl NF	3,506	3,660	4.4	2,656	1,004
40.	Sault Ste Marie ON	6,417	3,530	-45.0	2,082	1,448
41.	North Bay ON	5,058	2,763	-45.4	1,573	1,190
42.	Whitehorse YT	3,290	2,638	-19.8	1,142	1,496
43.	Sept-Iles QC	2,972	2,573	-13.4	2,117	456
44.	St-Jean QC	3,013	2,388	-20.7	1,160	1,228
<b>Total (44)</b>		<b>421,668</b>	<b>378,335</b>	<b>-10.3</b>	<b>246,868</b>	<b>131,467</b>

For more information, please contact Paul Weiser  
(819-997-6177).

Airaviation Statistics Centre - Service Bulletin

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Paul  
Weiser (819-997-6177).

Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service

**SECTION 3 - TABLE 3.1**

**Enplaned and Deplaned Revenue Passengers at the Top 50 Canadian Airports, by Type of Service - Third Quarter 1996  
(Preliminary Data)**

**SECTION 3 - TABLEAU 3.1**

**Passagers payants embarqués et débarqués aux 50 principaux aéroports canadiens, par genre de service, troisième trimestre 1996  
(données provisoires)**

<b>Rank Airports</b>	<b>Major Scheduled Services</b>	<b>Regional and Local Sched. Services</b>	<b>Major Charter Services</b>	<b>Total</b>	<b>Change Second Quarter 1996/1995 Variation deuxième trimestre</b>	
	<b>Rang Aéroports</b>	<b>Principaux services réguliers</b>	<b>Services réguliers régionaux et locaux</b>	<b>Principaux services d'affrètement</b>	<b>Total</b>	<b>%</b>
No.-Nbre						
1	Toronto/LB Pearson Intl ON	5,186,707	452,527	948,387	6,587,621	7.1
2	Vancouver Intl BC	3,440,182	332,625	348,896	4,121,703	15.6
3	Calgary Intl AB	1,720,326	119,289	164,284	2,003,899	20.3
4	Montréal/Dorval Intl QC	1,285,823	329,512	68,446	1,683,781	7.7
5	Edmonton Intl AB	738,113	94,197	72,896	905,206	72.8
6	Winnipeg Intl MB	531,984	71,350	262,973	866,307	35.1
7	Montréal/Mirabel Intl QC	455,630	5,709	334,351	795,690	3.2
8	Halifax Intl NS	409,256	272,533	65,351	747,140	1.7
9	Ottawa/Macdonald-Cartier Intl ON	566,082	105,032	38,407	709,521	14.2
10	Victoria Intl BC	152,230	71,616	17,723	241,569	13.9
11	St John's NF	65,648	93,649	23,804	183,101	-6.3
12	Regina SK	153,659	17,350	5,121	176,130	25.2
13	Saskatoon/JG Diefenbaker SK	129,069	21,143	9,118	159,330	9.0
14	Québec/Jean Lesage Intl QC	32,886	106,759	19,621	159,266	-3.7
15	Kelowna BC	84,229	40,111	20,198	144,538	74.8
16	Thunder Bay ON	49,115	67,901	2,643	119,659	5.3
17	London ON	-	77,911	2,375	80,286	1.0
18	Yellowknife NT	23,519	34,897	3,947	62,363	2.6
19	Prince George BC	35,463	23,370	1,005	59,838	6.4
20	Charlottetown PE	12,606	42,456	4,317	59,379	-11.2
21	Moncton NB	20,247	32,553	2,959	55,759	-7.3
22	Fredericton NB	19,847	29,202	2,185	51,234	-1.7
23	Whitehorse YT	32,552	12,117	6,216	50,885	17.5
24	Saint John NB	18,235	29,696	1,916	49,847	-3.6
25	Windsor ON	-	44,958	3,203	48,161	-6.9
26	Sudbury ON	-	42,944	-	42,944	-3.3
27	Sault Ste Marie ON	-	39,969	-	39,969	-0.5
28	Hamilton ON	61	6,136	33,052	39,249	336.1
29	Vancouver Harbour BC	-	39,236	-	39,236	-5.2
30	Deer Lake NF	-	34,141	2,559	36,700	-7.4
31	Nanaimo BC	20,533	15,783	-	36,316	5.8
32	Sydney NS	-	29,626	6,171	35,797	-13.1
33	Timmins ON	-	35,091	-	35,091	6.4
34	Sept-Îles QC	-	34,133	-	34,133	15.1
35	Victoria Harbour BC	-	33,438	-	33,438	-10.5
36	Toronto City Centre ON	-	30,231	-	30,231	-4.3
37	Prince Rupert BC	15,302	14,377	8	29,687	1.4
38	Kamloops BC	14,965	12,293	-	27,258	5.9
39	Thompson MB	6,678	20,314	-	26,992	-4.2
40	Terrace BC	17,767	6,795	-	24,562	4.3
41	Goose Bay NF	-	23,843	241	24,084	-6.1
42	Campbell River BC	13,288	9,988	-	23,276	1.3
43	Iqaluit NT	2,111	19,772	-	21,883	-2.7
44	Sioux Lookout ON	-	21,859	-	21,859	18.4
45	Gander Intl NF	-	20,459	552	21,011	-25.5
46	Castlegar BC	12,838	7,928	-	20,766	-4.2
47	Grande Prairie AB	14,561	5,148	-	19,709	-19.1
48	Penticton BC	10,977	8,491	-	19,468	-1.8
49	Fort McMurray AB	12,510	5,341	-	17,851	6.3
50	North Bay ON	-	17,088	-	17,088	-4.8
<b>Subtotal</b>		<b>15,304,999</b>	<b>3,062,887</b>	<b>2,472,925</b>	<b>20,840,811</b>	<b>12.5</b>
<b>Grand Total</b>		<b>15,418,863</b>	<b>3,616,165</b>	<b>2,476,531</b>	<b>21,511,559</b>	<b>10.8</b>

Figure 3.1  
Total Enplaned/Deplaned  
Passengers - Seasonally Adjusted

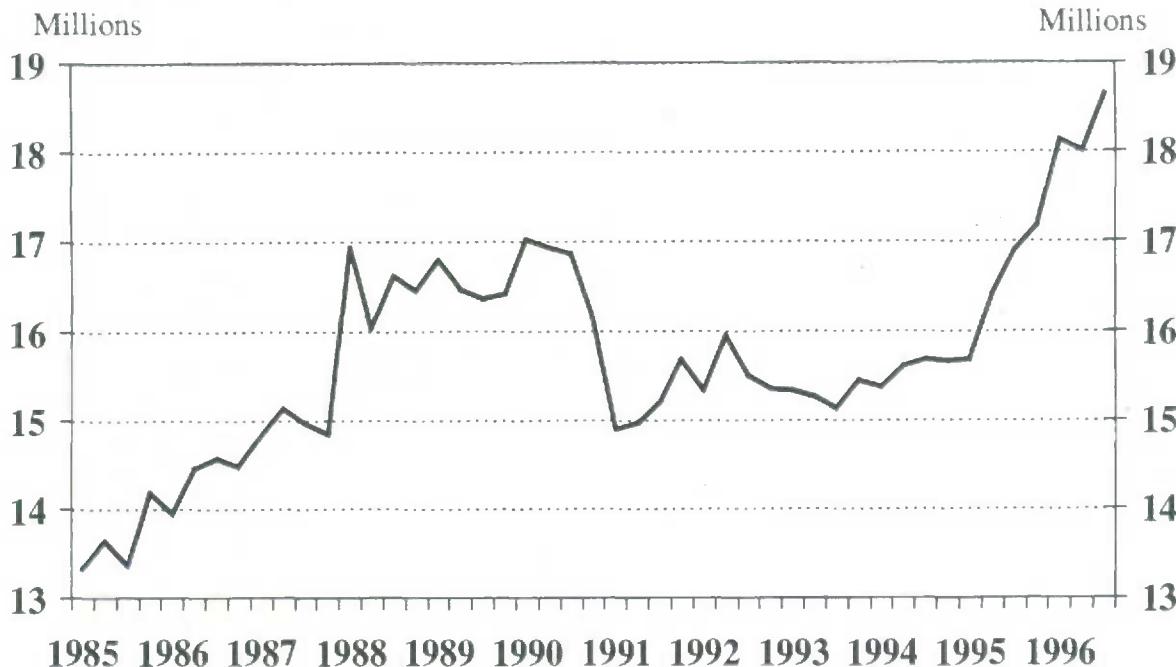


Figure 3.1  
Total des passagers embarqués/  
débarqués - désaisonnalisés

Preliminary third quarter 1996 data showed that enplaned/deplaned passengers were up by 10.8% over the previous year. The largest growth occurred on the transborder sector which was up by 13.8% (570,240 passengers). Domestic and other international traffic also had strong growth with increases of 11.2% (1,356,455 passengers) and 5.6% (175,866 passengers) respectively.

Greyhound Air began operations in July 1996 and is included in the major charter services data. The following airports which were served by both Greyhound Air and Westjet Airlines had large increases in traffic: Vancouver (15.6%), Calgary (20.3%), Edmonton International (72.8%) and Kelowna (74.8%). The gain at Edmonton International is substantial even when one takes into account the amalgamation of the two airports. The traffic there is 29.2% higher than the sum of the traffic at both airports during the third quarter of 1995.

Figure 5.1 graphs seasonally adjusted quarterly total enplaned/deplaned passengers. The seasonally adjusted data show an increase between the second and third quarter of 1996. This increase would translate to a 14.6% average annual increase. Traffic has increased by 3.0 million enplaned/deplaned passengers since the first quarter of 1995.

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

Les données provisoires du troisième trimestre de 1996 montrent que le nombre de passagers embarqués/débarqués s'est accru de 10,8% par rapport à l'année précédente. La plus forte hausse, soit de 13,8% (570 240 passagers), a eu lieu dans le secteur transfrontalier. Les secteurs intérieur et autre international ont également connu une forte croissance avec des hausses de 11,2% (1 356 455 passagers) et de 5,6% (175 866 passagers) respectivement.

Greyhound Air a commencé à offrir des services en juillet 1996 et est inclus dans les données des principaux services d'affrètement. Les aéroports suivants qui ont été desservis par Greyhound Air et Westjet Airlines ont enregistré des hausses importantes de trafic: Vancouver (15,6%), Calgary (20,3%), Edmonton International (72,8%) et Kelowna (74,8%). L'augmentation à Edmonton est substantielle même si elle reflète l'amalgamation des deux aéroports. Le trafic à Edmonton est de 29,2% plus élevé que le trafic total des deux aéroports durant le troisième trimestre de 1995.

La figure 5.1 présente les données désaisonnalisées trimestrielles du nombre total de passagers embarqués et débarqués. Les données désaisonnalisées montrent une hausse entre les deuxième et troisième trimestres de 1996. Cette augmentation peut se traduire par une hausse annuelle moyenne de 14,6%. Le trafic a augmenté de 3,0 million de passagers embarqués et débarqués depuis le premier trimestre de 1995.

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

**SECTION 4 - TABLE 4.1**

**Scheduled Domestic Air Passenger Origin and Destination Statistics - Third Quarter 1996 (Preliminary Data)**

**SECTION 4 - TABLEAU 4.1**

**Statistiques sur l'origine et la destination des passagers aériens sur vols réguliers, trafic intérieur - Troisième trimestre 1996 (données provisoires)**

Rank 1996 Rang	City-Pairs - Paire de villes	Third Quarter 1995	Third Quarter 1996	Jan – Sept. 1995	Jan – Sept. 1996	Change Jan-Sept. 1996/1995 Variation Jan-sept.
		Troisième trimestre	Troisième trimestre	Jan – sept.	Jan – sept.	%
No.-Nbre						
1.	Montréal - Toronto	266,720	311,260	810,570	920,330	13.5%
2.	Toronto - Vancouver	244,420	249,610	535,590	634,780	18.5%
3.	Calgary - Vancouver	138,790	165,210	307,040	426,310	38.8%
4.	Ottawa - Toronto	129,070	147,750	440,110	482,970	9.7%
5.	Calgary - Toronto	121,590	122,380	289,210	344,400	19.1%
6.	Edmonton - Vancouver	69,540	94,910	172,130	234,690	36.3%
7.	Toronto - Winnipeg	94,290	85,330	224,850	244,370	8.7%
8.	Calgary - Edmonton	52,660	79,650	190,120	264,320	39.0%
9.	Halifax - Toronto	82,120	78,680	198,670	217,100	9.3%
10.	Edmonton - Toronto	72,760	73,400	165,620	196,160	18.4%
11.	Montréal - Vancouver	62,390	58,180	143,430	152,250	6.1%
12.	Vancouver - Winnipeg	46,970	48,360	107,620	133,970	24.5%
13.	Ottawa - Vancouver	47,430	45,540	111,450	129,520	16.2%
14.	Calgary - Winnipeg	36,230	38,280	94,050	123,960	31.8%
15.	Thunder Bay - Toronto	37,770	37,840	109,560	111,340	1.6%
16.	St John's - Toronto	38,640	37,040	83,870	89,860	7.1%
17.	Calgary - Montréal	31,990	33,580	77,880	92,670	19.0%
18.	Calgary - Ottawa	28,280	29,110	68,450	76,990	12.5%
19.	Kelowna - Vancouver	17,980	28,400	59,900	79,340	32.5%
20.	Halifax - Ottawa	24,830	27,940	73,230	76,260	4.1%
21.	Prince George - Vancouver	24,550	27,320	78,690	88,800	12.8%
22.	Halifax - St John's	25,100	26,760	65,540	63,790	-2.7%
23.	Halifax - Montréal	25,560	26,240	73,430	71,400	-2.8%
24.	Calgary - Regina	16,570	25,280	46,950	63,370	35.0%
25.	Québec - Toronto	22,110	23,860	63,630	68,520	7.7%
<b>Total of above city-pairs/ Total pour les paires de villes ci-dessus</b>		<b>1,758,360</b>	<b>1,921,910</b>	<b>4,591,590</b>	<b>5,387,470</b>	<b>17.3%</b>
<b>Total of all city-pairs/ Total pour toutes les paires de villes</b>		<b>3,071,950</b>	<b>3,334,880</b>	<b>8,170,590</b>	<b>9,372,670</b>	<b>14.7%</b>

The upward trend in scheduled air travel continued through the third quarter of 1996. An estimated 9.4 million passengers travelled in Canada on scheduled flights during the first nine months of the year. This represents the highest level of air travel for that period since before the last recession in 1990, when the figure was just over 9.9 million.

Passengers continued to benefit from discount fares due to increased competition since the introduction of WestJet Airlines and Greyhound Air in some of Canada's major markets earlier in the year. (Passengers carried by the two new carriers are not included in the table above.)

During the third quarter of 1996, eight of the top 25 ranking city-pairs were in the West and accounted for approximately 26% of passengers in that group. On average, a 31.3% growth rate was observed compared to the January to September period in 1995, with individual city-pair growth rates ranging between 12.8% and 39.0%. Most of the remaining 17 city-pairs also represented areas where additional services were implemented.

For more information, please contact Beata Mielcarek (819-997-1386).

La tendance à la hausse des voyages réguliers au cours des trois premiers trimestres de 1996 a continué. On estime à 9,4 millions le nombre de passagers ayant voyagé au Canada sur des vols réguliers au cours des neuf premiers mois de 1996. Ce nombre a représenté le niveau le plus élevé jamais atteint depuis la période précédant la dernière récession en 1990, alors que ce nombre était juste au-dessus de 9,9 millions.

Les passagers ont continué de bénéficier des tarifs réduits dus à une compétition accrue depuis l'introduction de WestJet Airlines et de Greyhound Air dans certains des principaux marchés canadiens au début de l'année. (Le tableau ci-dessus ne comprend pas les passagers qui étaient transportés par ces deux nouveaux transporteurs.)

Durant le troisième trimestre de 1996, huit des 25 principales paires de villes se situaient à l'Ouest du pays et représentaient environ 26% des passagers dans ce groupe. Sur une base cumulative, un taux de croissance moyen de 31,3% a été observé de janvier à septembre 1995. Au niveau des paires de villes individuelles, les taux de croissance ont oscillé entre 12,8% et 39,0%. La plupart des 17 paires de villes restantes représentaient aussi des régions où des services additionnels ont été introduits.

Pour plus de renseignements, veuillez communiquer avec Beata Mielcarek (819-997-1386).

## SECTION 5 - SPECIAL ARTICLE

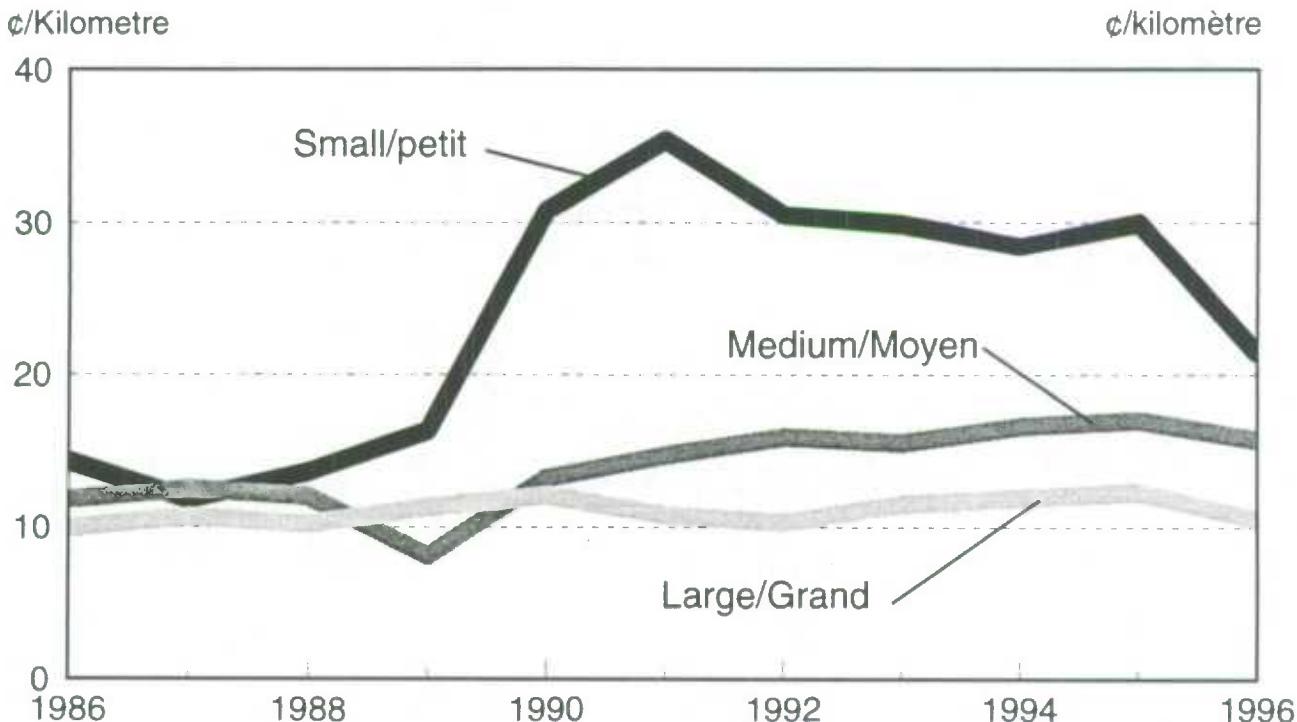
### Yields by Size of Hub - 1983 to 1996 (1996 Preliminary Data)

In the first six months of 1996, the cost of flying between small hubs in Canada fell by 28.7% from the same period in 1995. This was the largest year-over-year decline in the cost of air travel since the Fare Basis survey began in 1983.

Between the large hubs, the cost of air travel declined by 14.6%, while the cost of flying between medium hubs fell 7.6%. This sharp cut in the cost of domestic scheduled air travel in the first half of 1996 coincided with the introduction of new domestic scheduled services by two companies, WestJet Airlines and Greyhound Air.

Figure 5.1

The cost of domestic scheduled flights between small hubs dropped by 28.7% between 1995 and 1996.



Three of the small hubs in the survey (Kelowna, Regina and Saskatoon) received new scheduled services from WestJet or Greyhound. All of the large and medium hubs in the survey, except for Halifax, received new services from one or both carriers. Although Greyhound did not begin operations until July 8<sup>th</sup>, it had been expected to begin flying on May 22<sup>nd</sup>, and had begun to take reservations in April. Consequently, other airlines began to offer competing air fares in the second quarter of 1996.

The first half of 1996 marked a sharp turnaround from previous trends. Over the preceding seven years, the cost of flying between small hubs in Canada had increased by 12.0% per year, nearly five times the 2.6% rate of increase in the cost of travel between large centres.

## SECTION 5 - ÉTUDE SPÉCIALE

### Les revenus moyens selon la taille des villes-pivots - 1983 à 1996 (données provisoires pour 1996)

Au cours du premier semestre de 1996, le coût des vols entre les petites villes-pivots au Canada a régressé de 28,7% par rapport à la même période de 1995. Il s'agit de la plus forte diminution d'une année à l'autre du coût des voyages aériens depuis le début, en 1983, de l'enquête sur la base tarifaire.

Le coût des vols entre les grandes villes-pivots a subi une diminution de 14,6%, alors que le coût des vols entre les villes-pivots moyennes a régressé de 7,6%. Cette forte baisse dans le coût des voyages intérieurs au cours du premier semestre de 1996 a coïncidé avec l'inauguration de nouveaux services réguliers intérieurs par les deux compagnies aériennes WestJet Airlines et Greyhound Air.

Figure 5.1

Le coût moyen des vols réguliers intérieurs entre les petites villes-pivots a diminué de 28,7% entre 1995 et 1996.

Figure 5.1

Trois des petites villes-pivots de l'enquête, soit Kelowna, Regina, et Saskatoon, ont été desservies par les nouveaux services réguliers de WestJet ou Greyhound. Les grandes et moyennes villes-pivots de l'enquête, à l'exception de Halifax, ont toutes été desservies par les nouveaux services de l'un ou de l'autre de ces transporteurs. Bien que Greyhound n'ait commencé ses vols que le 8 juillet, l'inauguration était prévue pour le 22 mai. Greyhound Air avait commencé à prendre des réservations de sièges en avril. Par conséquent, les autres lignes aériennes ont déjà commencé à offrir des tarifs concurrentiels au cours du deuxième trimestre de 1996.

Le premier semestre de 1996 illustre un revirement marqué par rapport aux tendances précédentes. Au cours des sept années précédentes, le taux annuel de progression du coût des vols entre les petites villes-pivots au Canada a été de 12,0%, soit presque cinq fois le taux annuel d'augmentation de 2,6% du coût des vols entre les grands centres.

By the first half of 1995, air travellers were paying an average of 30.0 cents per kilometre to fly between small hubs, 2.5 times more than the 12.3 cents per kilometre they paid to travel between large centres. In the first half of 1996, the cost of travel between small hubs plunged to only 21.4 cents per kilometre, a 28.7% decline.

Domestic air fares reached a record average of \$204 in the second quarter of 1995. During the same period of 1996 average domestic air fares had dropped by 10.8% to \$182.

This drop in fares has been accompanied by strong growth in the domestic air travel market. After 14 years of fairly steady decline, the number of domestic air passengers rose by 19% in the first half of 1996 to 6.0 million, the highest level since 1990.

The total number of flights offered in the Western Triangle (Calgary, Edmonton, Vancouver) by all airlines increased by 28.3% in the first half of 1996 compared with 1995. In the seven cities newly served by WestJet, the number of flights rose by 41.6% from the previous year. WestJet accounted for a quarter of this increase. Air Canada and Canadian, as well as their affiliates and the major domestic charter carriers, all showed significant increases in the number of flights in Western Canada.

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

Au cours du premier semestre de 1995, les voyageurs payaient en moyenne 30.0 cents par kilomètre pour voyager en avion entre les petites villes-pivots. Il s'agit d'un taux 2,5 fois supérieur à celui de 12,3 cents par kilomètre exigés pour voyager entre les grands centres. Dans la première moitié de 1996, ce coût entre les petites villes-pivots a chuté à seulement 21,4 cents par kilomètre, en baisse de 28,7%.

Au cours du deuxième trimestre de 1995, le tarif aérien intérieur moyen s'est établi à un sommet de 204\$. Durant la même période en 1996, le tarif aérien intérieur moyen a chuté de 10,8% pour s'établir à 182\$.

Cette régression des tarifs a été accompagnée par une forte croissance du trafic aérien intérieur. Après 14 années de chute constante, le nombre de passagers des vols intérieurs a progressé de 19% au cours des six premiers mois de 1996 pour atteindre 6,0 millions, le niveau le plus élevé depuis 1990.

Au cours de la première moitié de 1996, le nombre total de vols offerts dans le triangle de l'Ouest (Calgary, Edmonton, Vancouver) par toutes les lignes aériennes s'est accru de 28,3% par rapport à 1995. Dans les sept villes nouvellement desservies par WestJet, le nombre de vols a crû de 41,6% par rapport à l'année précédente. WestJet a contribué à un quart de cette augmentation. Air Canada et Canadian, de même que leurs compagnies affiliées et les principaux transporteurs d'affrètement intérieurs, ont également enregistré de fortes augmentations de leur nombre de vols dans l'Ouest canadien.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Bradley Snider (819-997-6189).

Table 5.1

Classification of Cities by Hub Category, 1983-1996

	1983-1989	1990	1991-1992	1993-1996
Large/Grand <sup>1</sup>	Montréal Toronto Vancouver	Montréal Toronto Vancouver	Calgary Toronto Vancouver	Calgary Toronto Vancouver
Medium/Moyen <sup>2</sup>	Calgary Edmonton Halifax Ottawa Winnipeg	Calgary Edmonton Halifax Ottawa Winnipeg	Montréal Edmonton Halifax Ottawa Winnipeg	Montréal Edmonton Halifax Ottawa Winnipeg Victoria
Small/Petit <sup>3</sup>	Fredericton Kelowna Moncton Prince George Québec Regina Saint John Saskatoon St John's Thunder Bay Victoria Windsor	Kelowna Prince George Québec Regina Saskatoon St John's Thunder Bay	Kelowna Prince George Québec Regina Saskatoon St John's Thunder Bay	Kelowna Prince George Québec Regina Saskatoon St John's Thunder Bay

<sup>1</sup> Large hubs are those that handled 10.0% or more of domestic scheduled passengers on major carriers within the year.

<sup>2</sup> Medium hubs handled 2.0% to 10.0% of domestic scheduled passengers on major carriers within the year.

<sup>3</sup> Small hubs handled 0.5% to 2.0% of domestic scheduled passengers on major carriers within the year.

<sup>1</sup> Les grandes villes-pivots sont celles qui accueillent en une année 10,0% et plus des passagers des vols réguliers intérieurs des principaux transporteurs.

<sup>2</sup> Les moyennes villes-pivots sont celles qui accueillent en une année de 2,0% à 10,0% des passagers des vols réguliers intérieurs des principaux transporteurs.

<sup>3</sup> Les petites villes-pivots sont celles qui accueillent en une année de 0,5% à 2,0% des passagers des vols réguliers intérieurs des principaux transporteurs.

Table 5.2

**Yields on Domestic Scheduled Services by Hub Category and Fare Type - Level I Air Carriers<sup>1</sup>, 1983-1996**

Tableau 5.2

**Les revenus moyens des services intérieurs réguliers selon la catégorie de villes-pivots et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens de niveau I<sup>1</sup>, 1983-1996**

Hub Category Catégorie de villes-pivots	1983	1988	1992	1993	1994	1 <sup>st</sup> Half 1995 1 <sup>re</sup> semestre	1 <sup>st</sup> Half 1996 1 <sup>re</sup> semestre	Change 1996/1995 Variation					
Cost of flights in cents per passenger-kilometre - Coûts des vols, cents par passager-kilomètre													
%													
<b>All Fares - Tous les tarifs</b>													
Large-large/Grand-grand	8.9	10.2	10.3	11.5	11.9	12.3	10.5	-15.0					
Large-medium/Grand-moyen	9.5	10.7	13.9	16.2	17.0	17.5	15.2	-13.1					
Large-small/Grand-petit	11.1	12.1	16.2	17.0	17.6	18.8	18.1	-3.6					
Medium-medium/Moyen-moyen	11.1	12.0	15.5	16.6	16.1	17.0	15.7	-7.7					
Medium-small/Moyen-petit	13.9	14.8	19.1	23.5	22.9	23.9	23.0	-3.8					
Small-small/Petit-petit	14.2	13.6	30.5	29.9	28.4	30.0	21.4	-28.7					
<b>First class-Première classe</b>													
Large-large/Grand-grand	17.2	19.7	23.2	22.5	20.9	21.2	**	...					
Large-medium/Grand-moyen	18.1	19.7	31.3	25.2	25.2	27.6	**	...					
Large-small/Grand-petit	18.0	17.1	23.5	24.0	24.8	25.3	**	...					
Medium-medium/Moyen-moyen	18.7	17.9	--	24.7	25.3	25.1	**	...					
Medium-small/Moyen-petit	21.5	18.8	--	28.9	30.8	33.1	--	...					
Small-small/Petit-petit	22.2	--	--	--	--	--	--	...					
<b>Business class-Classe affaires</b>													
Large-large/Grand-grand	..	..	21.4	23.7	24.2	25.0	27.3	9.0					
Large-medium/Grand-moyen	..	..	25.6	28.0	29.0	30.2	32.1	6.2					
Large-small/Grand-petit	..	..	24.0	26.4	27.2	27.9	32.3	15.7					
Medium-medium/Moyen-moyen	..	..	25.8	27.9	27.7	28.9	32.8	13.5					
Medium-small/Moyen-petit	..	..	27.5	33.9	34.4	35.7	39.9	11.8					
Small-small/Petit-petit	..	..	49.2	47.9	55.6	41.7	40.9	-1.9					
<b>Economy-Économique<sup>2</sup></b>													
Large-large/Grand-grand	13.8	17.7	17.6	21.1	23.7	24.2	23.9	-1.2					
Large-medium/Grand-moyen	13.4	18.1	23.9	27.9	29.9	29.5	28.9	-2.1					
Large-small/Grand-petit	14.8	19.1	29.1	30.1	32.3	32.9	35.5	7.6					
Medium-medium/Moyen-moyen	14.4	19.3	23.7	25.7	26.3	27.5	28.2	2.7					
Medium-small/Moyen-petit	17.3	21.8	27.9	34.4	35.7	37.0	40.5	9.5					
Small-small/Petit-petit	19.3	22.9	43.0	42.3	42.8	43.4	44.2	1.8					
<b>Discounted-Réduit</b>													
Large-large/Grand-grand	5.9	7.4	8.1	8.4	8.7	8.7	7.4	-15.5					
Large-medium/Grand-moyen	6.8	7.7	10.9	12.2	12.8	13.8	12.2	-11.5					
Large-small/Grand-petit	8.3	9.3	12.8	12.1	12.3	13.1	12.8	-2.8					
Medium-medium/Moyen-moyen	7.3	7.9	11.5	11.1	10.9	11.0	11.7	6.9					
Medium-small/Moyen-petit	10.4	10.6	13.9	16.4	15.9	16.0	15.5	-2.8					
Small-small/Petit-petit	11.1	10.1	21.1	18.5	18.8	19.9	14.3	-28.0					

<sup>1</sup> For 1983, the following carriers were included: Air Canada, CP Air, Eastern Provincial Airways, Nordair, and Pacific Western Airlines. Included in 1988 were Air Canada, Canadian Airlines International (CAI), and Wardair. 1992 included AirBC, Air Canada, CAI and Time Air. Included since 1993 were AirBC, Air Canada, CAI, Time Air, Ontario Express and Inter-Canadian.

<sup>2</sup> Includes business class fares, 1983 and 1988.

<sup>1</sup> Pour l'année 1983, les transporteurs suivants étaient inclus : Air Canada, CP Air, Eastern Provincial Airways, Nordair, et Pacific Western Airlines. Pour 1988, Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International (LACI), et Wardair étaient inclus. Pour l'année 1992 les transporteurs inclus étaient : AirBC, Air Canada, LACI et Time Air. Depuis 1993, AirBC, Air Canada, LACI, Time Air, Ontario Express, et Inter-Canadien sont inclus.

<sup>2</sup> Comprend la classe affaires, 1983 et 1988.



HOW TO GET THE ECONOMIC FACTS AND ANALYSIS YOU NEED  
ON TRANSPORTATION!

COMMENT  
ÉCONOMIQUE  
SUR LE SECTEUR DES  
TRANSPORTS

1010238614

T LES DONNÉES  
SUR LE SECTEUR DES

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  
Trucking Section

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

Andrea Mathieson  
Chief  
Multimodal Transport Section

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<sup>e</sup> étage, immeuble Jean-Talon  
Parc Tunney  
Ottawa (Ontario)  
K1A 0T6

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

Jim Cain  
Chef  
Section de camionnage

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

Andrea Mathieson  
Chef  
Section des transports multimodaux

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 e Minister of Industry, 1997. 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 e Ministre de l'industrie, 1997. 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.