

Service Bulletin

Bulletin de service

Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

All prices exclude sales tax

Catalogue 51-004-XIB is published each month on Internet for CND\$8.00 per issue, or CND\$82.00 for a subscription. A Print-on-Demand copy is also available at a different price. It can be ordered via Internet: www.statcan.ca or by calling our National toll-free line 1-800-267-6677.

Vol. 30, No. 7

HIGHLIGHTS

- Canadian Airlines International Ltd. (CAI) reported a 10% increase in passenger-kilometres flown on their international routes (seasonally adjusted data) in April 1998. Air Canada also reported growth with a 5% increase in April. CAI noted growth in most of their markets, with Japan being the exception.

Available on CANSIM: Matrix 385

- In the third quarter of 1997, the average domestic air fare paid by passengers was \$187, up 6% from the third quarter of 1996.
- During the third quarter of 1997, the number of passengers travelling on international charter flights increased by 12% compared to the third quarter of 1996.
- In 1996, a record 21.2 million passengers travelled between Canada and a foreign country on a scheduled flight, up 19% from 1995.

Postal Address:

Room 1506, Main Building
120 Parkdale Ave.
Ottawa, ON
Canada, K1A 0T6

Issued in July 1998

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.

Les prix n'incluent pas la taxe de vente.

Le produit 51-004-XIB au catalogue est publié mensuellement sur Internet au coût de 8 \$ cdn le numéro ou 82 \$ cdn pour un abonnement. Une version imprimée sur demande est aussi disponible à un coût différent. Elle peut être commandée via Internet: www.statcan.ca ou en composant le numéro national sans frais 1-800-267-6677.

Vol. 30, N° 7

FAITS SAILLANTS

- En avril 1998, les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont enregistré une hausse de 10% au niveau des passagers-kilomètres réalisés sur leurs routes internationales (données désaisonnalisées). Air Canada a également enregistré une croissance avec une hausse de 5% en avril. LACI a rapporté des hausses dans la majorité de ses marchés, le Japon représentant la seule exception.

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

- Au cours du troisième trimestre de 1997, le tarif moyen intérieur payé par les passagers s'élevait à 187\$, ce qui constitue une hausse de 6% par rapport au troisième trimestre de 1996.
- Durant le troisième trimestre de 1997, le nombre de passagers voyageant sur des vols nolisés internationaux a augmenté de 12% par rapport au troisième trimestre de 1996.
- En 1996, le nombre de passagers qui ont voyagé entre le Canada et un pays étranger sur un vol régulier s'établissait à 21,2 millions, ce qui constitue un nouveau record de même qu'une hausse de 19% par rapport à 1995.

Adresse postale:

Pièce 1506, Immeuble Principal
120 Avenue Parkdale
Ottawa, ON
Canada, K1A 0T6

Mise en circulation, Juillet 1998

Note de reconnaissance

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

SECTION 1 - TABLE 1.1

SECTION 1 - TABLEAU 1.1

Operational Statistics for Major Canadian Airlines, Level IA (Air Canada and Canadian Airlines International Limited), April 1998 (Preliminary Data)

Statistiques sur les opérations des principaux transporteurs aériens, niveau IA (Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée), avril 1998 (données provisoires)

	April	Change	Year-to-Date	Change	
OPERATIONAL STATISTICS	1998	1998/1997	1998	1998/1997	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
	Avril	Variation	Cumulatif	Variation	
Scheduled and Charter Services	'000	%	'000	%	Services réguliers et d'affrètement
Air Canada					Air Canada
Passengers					Passagers
Scheduled - Domestic	691	10.9	2 632	5.1	Réguliers - Intérieur
- International	643	13.8	2 424	7.1	- International
- Total	1 334	12.3	5 056	6.0	- Total
Charter	1	-26.5	8	-33.2	Affrètements
Total	1 335	12.2	5 064	5.9	Total
Passenger-kilometres					Passagers-kilomètres
Scheduled - Domestic	1 042 502	14.0	3 916 152	11.1	Réguliers - Intérieur
- International	1 889 470	11.7	7 113 215	4.4	- International
- Total	2 931 972	12.5	11 029 367	6.7	- Total
Charter	2 023	-41.2	23 686	-36.5	Affrètements
Total	2 933 995	12.5	11 053 053	6.5	Total
Available seat-kilometres					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	4 171 156	10.4	16 435 374	9.5	Réguliers
Charter	3 742	-26.4	38 655	-23.5	Affrètements
Total	4 174 897	10.4	16 474 029	9.4	Total
Load factors					Coefficients de remplissage
Scheduled %	70.3	...	67.1	...	Réguliers %
Charter %	54.1	...	61.3	...	Affrètements %
Total %	70.3	...	67.1	...	Total %
Hours flown	45	11.7	178	11.6	Heures de vol
Canadian Airlines Intl Ltd					Lignes aériennes Canadien Intl Ltée
Passengers					Passagers
Scheduled - Domestic	350	-11.4	1 306	-18.0	Réguliers - Intérieur
- International	281	7.0	1 095	5.9	- International
- Total	630	-4.1	2 400	-8.6	- Total
Charter	12	-35.2	61	-46.9	Affrètements
Total	643	-4.9	2 461	-10.2	Total
Passenger-kilometres					Passagers-kilomètres
Scheduled - Domestic	625 225	-1.6	2 335 256	-5.9	Réguliers - Intérieur
- International	1 364 162	7.4	5 226 142	5.2	- International
- Total	1 989 387	4.4	7 561 398	1.5	- Total
Charter	22 980	-41.4	123 707	-53.9	Affrètements
Total	2 012 367	3.5	7 685 105	-0.4	Total
Available seat-kilometres					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	2 878 061	7.7	11 301 654	5.3	Réguliers
Charter	27 764	-44.7	160 704	-51.7	Affrètements
Total	2 905 825	6.7	11 462 358	3.6	Total
Load factors					Coefficients de remplissage
Scheduled %	69.1	...	66.9	...	Réguliers %
Charter %	82.8	...	77.0	...	Affrètements %
Total %	69.3	...	67.1	...	Total %
Hours flown	25	0.8	99	1.5	Heures de vol

Canadian Airlines International Ltd. (CAI) reported a 10% increase in passenger-kilometres flown on their international routes (seasonally adjusted data) in April 1998. (The table above shows raw data). Air Canada also reported growth with a 5% increase in April. CAI noted growth in most of their markets, with Japan being the exception.

En avril 1998, les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont enregistré une hausse de 10% au niveau des passagers-kilomètres réalisés sur leurs routes internationales (données désaisonnalisées). (Le tableau ci-haut montre les données brutes.) Air Canada a également enregistré une croissance avec une hausse de 5% en avril. LACI a rapporté des hausses dans la majorité de ses marchés, le Japon représentant la seule exception.

For more information, please contact Robert Lund (613-951-0125).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Lisa Di Piéto (613-951-0146).

SECTION 2- TABLE 2.1

SECTION 2 - TABLEAU 2.1

**Total Aircraft Movements at NAV CANADA Towered Airports,
by Class of Operation, March 1998 (Preliminary Data)**

**Totaux des mouvements d'aéronefs aux aéroports avec tour de contrôle
de NAV CANADA, par classe de vols, Mars 1998 (données provisoires)**

Rank March 1998 Rang Mars	Airports – NAV CANADA Towers Aéroports – Tours de NAV CANADA	March 1997 Mars	March 1998 Mars	Change March 1998/1997 Variation Mars	March 1998 Itinerant Itinérants Mars 1998	March 1998 Local Locaux Mars 1998
		No.-Nbre	No.-Nbre	%	No.-Nbre	No.-Nbre
1.	Toronto/LB Pearson Intl ON	31,801	35,523	11.7	35,509	14
2.	Vancouver Intl BC	25,364	29,350	15.7	29,350	-
3.	Calgary Intl AB	19,552	20,381	4.2	19,556	825
4.	Boundary Bay BC	15,062	18,680	24.0	6,071	12,609
5.	Victoria Intl BC	11,659	17,470	49.8	9,902	7,568
6.	Montréal/Dorval Intl QC	14,691	16,807	14.4	16,807	-
7.	Ottawa/Macdonald-Cartier Intl ON	12,289	14,788	20.3	10,890	3,898
8.	Halifax Intl NS	12,438	12,962	4.2	8,373	4,589
9.	Winnipeg Intl MB	12,485	12,721	1.9	10,485	2,236
10.	Abbotsford BC	10,999	12,657	15.1	5,562	7,095
11.	Montréal/St Hubert QC	17,465	11,144	-36.2	5,642	5,502
12.	Winnipeg/St Andrews MB	7,104	10,890	53.3	2,230	8,660
13.	Toronto/Buttonville ON	11,606	10,494	-9.6	4,724	5,770
14.	Edmonton Intl AB	8,946	10,334	15.5	9,907	427
15.	Calgary/Springbank AB	10,683	10,130	-5.2	3,081	7,049
16.	Saskatoon/JG Diefenbaker SK	8,663	10,005	15.5	5,797	4,208
17.	Québec/Jean Lesage Intl QC	8,439	9,420	11.6	6,956	2,464
18.	Edmonton/Villeneuve AB	6,314	8,394	32.9	1,324	7,070
19.	Toronto City Centre ON	7,359	8,134	10.5	4,004	4,130
20.	Langley BC	6,011	7,880	31.1	2,528	5,352
21.	Waterloo Regional ON ¹	6,997	7,680	9.8	2,935	4,745
22.	Kelowna BC	5,167	7,670	48.4	4,840	2,830
23.	Pitt Meadows BC	6,625	7,629	15.2	2,989	4,640
24.	Regina SK	5,514	7,600	37.8	4,520	3,080
25.	Moncton NB	5,384	7,365	36.8	4,639	2,726
26.	London ON	9,256	7,217	-22.0	4,447	2,770
27.	Edmonton City Centre AB	6,519	7,158	9.8	6,278	880
28.	Thunder Bay ON	6,027	7,091	17.7	4,211	2,880
29.	St John's NF	6,619	6,777	2.4	4,243	2,534
30.	Hamilton ON	7,445	6,366	-14.5	3,440	2,926
31.	Sault Ste Marie ON	3,530	5,695	61.3	2,821	2,874
32.	Sudbury ON	5,419	5,604	3.4	2,780	2,824
33.	Chicoutimi/St Honoré QC	5,646	5,506	-2.5	1,700	3,806
34.	Yellowknife NT	4,359	5,239	20.2	2,713	2,526
35.	Vancouver Harbour BC	4,346	5,175	19.1	4,094	1,081
36.	Prince George BC	4,422	5,161	16.7	3,214	1,947
37.	Oshawa ON	5,219	4,797	-8.1	2,211	2,586
38.	Windsor ON	4,507	4,070	-9.7	2,356	1,714
39.	Montréal/Mirabel Intl QC	4,583	3,913	-14.6	3,811	102
40.	Gander Intl NF	3,660	3,194	-12.7	2,586	608
41.	North Bay ON	2,763	2,329	-15.7	1,555	774
42.	Sept-Iles QC	2,573	2,238	-13.0	1,976	262
43.	Whitehorse YT	2,637	1,977	-25.0	1,292	685
44.	St-Jean QC	2,388	1,554	-34.9	890	664
Total (44)		380,535	417,169	9.6	275,239	141,930

¹ Previously, Waterloo Regional was Kitchener-Waterloo-Guelph.

¹ Antérieurement, Waterloo Regional était Kitchener-Waterloo-Guelph.

SECTION 3- TABLE 3.1

SECTION 3 – TABLEAU 3.1

Distribution of Domestic Passengers, by Sector and Fare Type Group – Canadian Air Carriers, Level I¹ - Scheduled Services, Third Quarter 1997 (Preliminary Estimates)

Répartition des passagers, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ - Services réguliers, troisième trimestre de 1997 (estimations provisoires)

Sector	Passengers		Fare type group – Groupe tarifaire						Secteur
	Passagers		Full Fare		Discounted Fare		Other		
	Change 1997 1997/1996 Variation		Plein tarif		Tarif réduit		Autre		
	No. – Nbre (‘000)	%	1996	1997	1996	1997	1996	1997	
Domestic	4,445.3	0.4	15.6	13.5	82.7	85.9	1.7	0.7	Intérieur
Southern services	4,260.7	0.1	14.7	12.8	83.8	86.6	1.5	0.6	Services secteur sud
Short-haul	2,144.6	1.7	15.3	12.3	83.0	87.0	1.7*	0.7	Court-courrier
Long-haul	2,116.1	-1.4	14.2	13.3	84.5	86.1	1.3	0.6	Long-courrier
Northern Services	184.6	8.0	37.4	28.6	56.3	70.6	6.3*	0.8	Services secteur nord
International	2,903.7	8.1	10.4	8.5	87.2	90.9	2.4	0.6	International
Total	7,349.0	3.3	13.6	11.5	84.4	87.9	2.0	0.6	Total

TABLE 3.2

TABLEAU 3.2

Distribution of Domestic Passenger-kilometres, by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I¹ – Scheduled Services, Third Quarter 1997 (Preliminary Estimates)

Répartition des passagers-kilomètres, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ – Services réguliers, troisième trimestre de 1997 (estimations provisoires)

Sector	Passenger-kilometres		Fare type group – Groupe tarifaire						Secteur
	Passagers-kilomètres		Full Fare		Discounted Fare		Other		
	Change 1997 1997/1996 Variation		Plein tarif		Tarif réduit		Autre		
	No. – Nbre (‘000 000)	%	1996	1997	1996	1997	1996	1997	
Domestic	5 824.	-1.1	14.1	13.1	84.4	86.3	1.5	0.6	Intérieur
Southern services	5 672.3	-1.2	13.6	12.8	85.0	86.6	1.4	0.6	Services secteur sud
Short-haul	989.3	1.8	13.9	11.4	84.4	88.0	1.7*	0.6	Court-courrier
Long-haul	4 683.0	-1.8	13.6	13.1	85.1	86.3	1.3	0.6	Long-courrier
Northern Services	152.1	4.3	32.3	25.4	60.6	73.7	7.1*	0.9*	Services secteur nord
International	11 620.1	2.5	6.7	6.7	91.3	92.6	2.0	0.7	International
Total	17 444.2	1.3	9.3	8.8	88.9	90.5	1.8	0.7	Total

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

¹ Deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien 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%.

- 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%.

- Due to rounding, totals may vary slightly from the sum of the components.

- Dû au fait que les chiffres ont été arrondis, les totaux peuvent montrer une variation par rapport à la somme des composantes.

- Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.

- 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

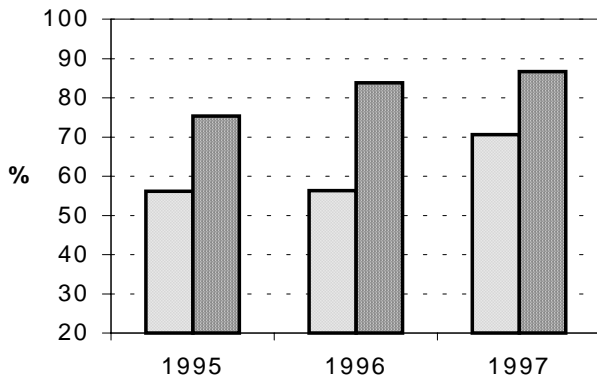
Preliminary estimates (see Table 3.1) indicate that during the third quarter of 1997 a record 85.9% of domestic scheduled passengers travelled on some form of discount ticket on services operated by the surveyed air carriers (see Note 1). This was an increase of 3.2 percentage points compared to the same period a year earlier and 11.5 percentage points compared to the same period in 1995. In terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel was 86.3%, up from 84.4% in 1996 (see Table 3.2).

Figure 3.1 compares discount carriage within the southern and northern sectors.

Figure 3.1

Discount Fare Traffic in Canada, by Sector, Third Quarter 1995-1997

Passengers
Passagers



□ Northern sector
Secteur nord

In the southern sector, 86.6% of passenger traffic (representing 86.6% of passenger-kilometres) was carried on discount fares during the third quarter of 1997. In 1996, the corresponding figures were 83.8% for passengers and 85.0% for passenger-kilometres. For northern services, discount passengers represented 70.6% of the traffic during the third quarter of 1997, up 14.3 percentage points from 1996. This is close to the average level of discount carriage in the southern sector in 1995.

It should be noted that the southern sector accounted for 95.8% of all domestic passengers and 96.6% of the discount passengers. In terms of passenger-kilometres, these percentages reached 97.4% and 97.8%, respectively.

Table 3.1 shows that short-haul services carried slightly more discount passengers (87.0%) than long-haul services (86.1%), reversing the traditional pattern. (see Figure 3.2).

Utilisation des tarifs réduits

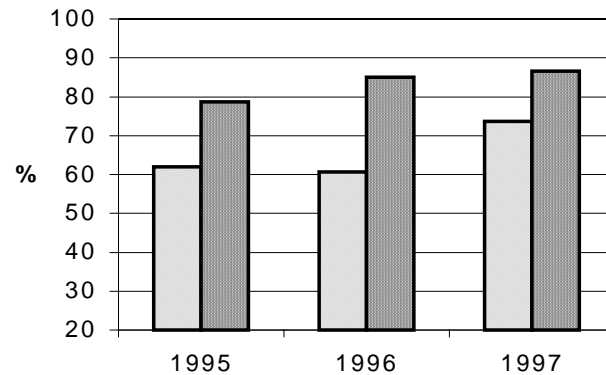
Selon les estimations provisoires (voir tableau 3.1), un niveau record de 85,9% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens inclus dans l'enquête (voir la note 1), ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs au cours du troisième trimestre de 1997. Cela a représenté des hausses de 3,2 points de pourcentage par rapport à la même période de l'année précédente et de 11,5 points de pourcentage par rapport à la même période en 1995. En termes de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais a augmenté pour passer de 84,4% en 1996 à 86,3% en 1997 (voir tableau 3.2).

La figure 3.1 compare le transport de passagers voyageant à prix réduit à l'intérieur des secteurs sud et nord.

Figure 3.1

Trafic des tarifs réduits au Canada, selon le secteur, troisièmes trimestres de 1995-1997

Passenger-kilometres
Passagers-kilomètres



□ Northern sector
Secteur nord

Dans le secteur sud, 86,6% du trafic de passagers (représentant 86,6% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits au cours du troisième trimestre de 1997, comparativement à 83,8% et 85,0% respectivement en 1996. Dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 70,6% du trafic au cours du troisième trimestre de 1997, une augmentation de 14,3 points de pourcentage par rapport à 1996. Ce niveau approche le niveau moyen de trafic à tarifs réduits dans le secteur sud en 1995.

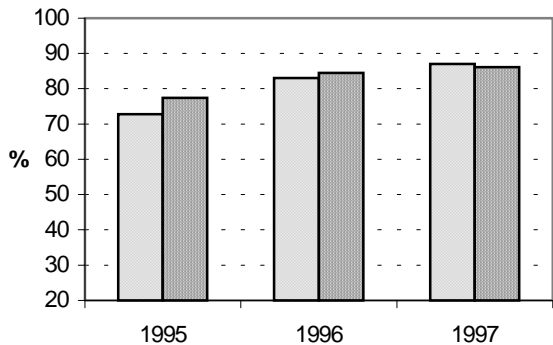
Il convient de noter que 95,8% de tous les passagers et 96,6% des passagers voyageant à prix réduit se déplaçaient dans le secteur sud. En termes de passagers-kilomètres, ces pourcentages ont atteint 97,4% et 97,8%, respectivement.

Selon le tableau 3.1, l'écart habituel entre les vols court-courriers et long-courriers a été renversé au cours du troisième trimestre de 1997 (voir la figure 3.2). Les vols court-courriers ont transporté une proportion plus élevée des passagers voyageant à prix réduit (87,0%) que les vols long-courriers (86,1%)

Figure 3.2

Discount Fare Traffic in the Southern Sector, Short-Haul and Long-Haul Services, Third Quarter 1995-1997

Passengers
Passagers

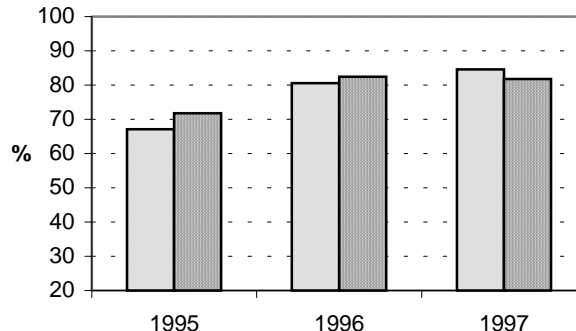


Short-haul Court-courriers
Long-haul Long-courriers

Figure 3.2

Trafic des tarifs réduits dans le secteur sud, services court-courriers et long-courriers, troisièmes trimestres de 1995-1997

Passenger-kilometres
Passagers-kilomètres



Average Fares

In the third quarter of 1997, the average domestic air fare (all types) paid by passengers was \$187.10, up 5.9% from the level of \$176.70 recorded in the third quarter of 1996. This was the second consecutive increase after seven quarterly decreases. The average domestic discount fare was \$151.60, a rise of 6.4% from the previous year's figure of \$142.50. Average international fares rose by 4.0% over the same period, from \$375.50 to \$390.40.

Tarifs moyens

Au cours du troisième trimestre de 1997, le tarif moyen intérieur (tous types de tarifs) payé par les passagers s'élevait à 187,10\$, ce qui constitue une hausse de 5,9% par rapport au niveau antérieur de 176,70\$ observé au cours du troisième trimestre de 1996. Il s'agit de la deuxième hausse après sept baisses trimestrielles consécutives. Le tarif réduit intérieur moyen s'élevait à 151,60\$, soit une hausse de 6,4% par rapport au chiffre de 142,50\$ observé au cours de la même période en 1996. Le tarif moyen international a grimpé de 4,0% (de 375,50\$ à 390,40\$) au cours de la même période.

Table 3.3

Average air fares by sector and Fare Type group- Canadian Air Carriers, Level I – Scheduled Services, April-June 1996-1997

Table 3.3

Tarifs aériens moyens, selon le secteur et le groupe tarifaire – Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers, avril-juin, 1996-1997

Sector Secteur	Total		First Class Première classe		Business Class Classe affaires		Economy Économique		Discounted Réduit		Other Autre	
	1996	1997	1996	1997	1996	1997	1996	1997	1996	1997	1996	1997
	\$											
Domestic-Intérieur	176.70	187.10	**	**	524.20	597.50	318.40	358.20	142.50	151.60	94.30	82.00
Southern services – Services secteur sud	175.40	185.50	**	**	525.30	598.30	320.70	361.80	141.90	150.50	93.00	81.50
Short haul – court courrièrx	113.80	120.80	**	**	241.40	266.50	190.50	207.90	98.90	107.10	64.50	61.60
Long haul – long courrièrx	235.40	250.90	**	**	695.70	799.50	488.80	531.20	183.50	194.90	128.20	104.50
Northern services – Services secteur nord	210.50	225.60	-	-	375.20	519.10	301.70	330.10	161.00	182.60	101.90	90.50
International	375.50	390.40	812.20	1260.60	1057.60	1203.10	400.00	526.20	348.00	350.50	203.10	211.10
Total	251.80	267.50	**	**	731.60	850.80	338.50	397.20	222.70	232.90	145.30	132.60

In the southern zone, the average fare (all fares) rose by 5.8%, from \$175.40 in 1996 to \$185.50 in 1997. In the northern zone, the average fare (all fares) increased by 7.2%, from \$210.50 in 1996 to \$225.60 in 1997.

Average domestic and international business class fares and economy class fares rose more than the average. In the domestic sector, average business class fares rose by 14.0%, while economy fares rose 12.5%. International business fares rose by 13.8%, while economy fares rose by 31.6%.

Notes

1. 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 1997, 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.
2. Fare codes reported by these carriers have been grouped by general fare type. Three fare types are presented in the tables :
 - i. FULL FARE comprises first class, business class and full fare regular economy.
 - ii. DISCOUNTED FARE includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group, etc.
 - iii. OTHER represents industry and agency discount fares, military, as well as unknown fare codes.
3. 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.
4. 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 (613) 951-0071, or snidbra@statcan.ca.

Dans le secteur sud, le tarif moyen (tous les tarifs) a augmenté de 5,8%, passant de 175,40\$ en 1996 à 185,50\$ en 1997. Dans le secteur nord, le tarif moyen (tous les tarifs) a augmenté de 7,2%, passant de 210,50\$ en 1996 à 225,60\$ en 1997.

Les tarifs moyens des classes affaires et économiques intérieures et internationaux ont augmenté plus que le tarif moyen. Dans le secteur intérieur le tarif affaires moyen a grimpé de 14,0%, alors que le tarif économique a augmenté de 12,5%. Dans le secteur international, le tarif affaires moyen a augmenté de 13,8%, alors que le tarif économique a grimpé de 31,6%.

Notes

1. 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 1997, 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.
2. Les codes tarifaires déclarés par ces transporteurs ont été combinés par catégorie générale. Trois groupes tarifaires sont présentés dans les tableaux.
 - i. PLEIN TARIF comprend les tarifs de première classe, de la classe affaires et les pleins tarifs de la classe économique.
 - ii. TARIF RÉDUIT comprend les divers tarifs à rabais tels que les tarifs nolinprix, le tarif de soldes de places, le tarif excursion payable à l'avance, le tarif de groupe, etc.
 - iii. 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.
3. 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.
4. 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, (613) 951-0071, snidbra@statcan.ca.

SECTION 4 - TABLE 4.1

**International Charter Passengers, by Region. Third Quarters
1995 to 1997 (Preliminary data for 1997)**

Region	Third Quarter 1995 Troisième Trimestre	Third Quarter 1996 Troisième trimestre	Third Quarter 1997 Troisième trimestre	Change 1996/1995 Variation	Change 1997/1996 Variation	Région
Asia	-	778	3,380	% --	% 334.4	Asie
Europe	820,427	862,926	980,702	5.2	13.0	Europe
Southern	207,419	181,601	164,025	-12.4	-9.7	Sud
United States	221,811	107,848	148,740	-51.4	37.4	États-Unis
Grand Total	1,249,657	1,153,153	1,296,847	-7.7	11.9	Grand Total

SECTION 4 - TABLEAU 4.1

**Passagers des vols nolisés internationaux, par région. Troisièmes
trimestres 1995-1997 (données provisoires pour 1997)**

-TRAFFIC

During the third quarter of 1997, the number of passengers travelling on international charter flights increased by 11.9% compared to the third quarter of 1996.

- Europe

In the third quarter of 1997, 980,702 passengers travelled on charter flights between Canada and Europe. This represented an increase of 13.0% compared to the 862,926 passengers carried during the same period in 1996. The United Kingdom, which is Europe's major charter market, showed an increase of 15.0% compared to the third quarter of 1996, recording 287,856 passengers. France, the second largest charter market for Europe, showed an increase of 4.0% over the same period in 1996, with 287,856 passengers during the third quarter of 1997.

- Southern

During the third quarter of 1997, the Southern region showed a decrease of 9.7% compared to the same period in 1996 with 164,025 passengers. Mexico continued to be the major charter destination of Canadians to the South despite a decrease of 10.2% from the third quarter of 1996, to total 42,782 passengers. Cuba was in second place with 29,612 charter passengers, which represented a decrease of 23.7% compared to the 38,791 passengers registered during the same quarter in 1996. The Dominican Republic, the third major charter market of the Southern region for the third quarter of 1997, showed an increase of 7.6%, going from 24,045 passengers in 1996 to 25,874 passengers in 1997.

- United States

In the third quarter of 1997, the United States region registered an increase of 37.4% with 148,740 passengers. Florida, the major charter market of the United States, registered an increase of 114.8%, as the number of passengers went from 39,981 in 1996 to 85,884 in 1997. Nevada remained the second major charter market for Canadians in the United States, with 44,803 passengers. This represented an increase of 15.2% compared to the third quarter 1996. The increase registered by the transborder sector, was due, in part, to the increase of services on some Florida routes by certain charter carriers.

For further information, please contact Francesca Thibeault (613-951-0123).

-TRAFIC

Durant le troisième trimestre de 1997, le nombre de passagers voyageant sur des vols nolisés internationaux a augmenté de 11,9% par rapport au troisième trimestre de 1996.

- Europe

Au cours du troisième trimestre de 1997, 980 702 passagers ont voyagé sur des vols nolisés entre le Canada et l'Europe. Cela a représenté une augmentation de 13,0% en comparaison aux 862 926 passagers transportés durant la même période en 1996. Le principal marché d'affrètement de l'Europe, le Royaume-Uni, a obtenu une hausse de 15,0% par rapport au troisième trimestre de 1996, en recueillant 287 856 passagers. Durant le troisième trimestre de 1997, la France, le deuxième marché en importance pour l'Europe, a enregistré une hausse de 4,0% par rapport à la même période en 1996 avec 287 856 passagers.

- Sud

Durant le troisième trimestre de 1997, la région du Sud a présenté une diminution de 9,7% par rapport à la même période en 1996 avec 164 025 passagers. Le Mexique est demeuré la principale destination des Canadiens vers le Sud malgré une diminution de 10,2% par rapport au troisième trimestre de 1996, pour représenter un total de 42 782 passagers. Cuba a occupé la deuxième place avec 29 612 passagers, ce qui a représenté une diminution de 23,7% en comparaison aux 38 791 passagers enregistrés durant le même trimestre en 1996. La République Dominicaine, le troisième marché en importance pour la région du Sud lors du troisième trimestre de 1997, a présenté une augmentation de 7,6%, en passant de 24 045 passagers en 1996 à 25 874 passagers en 1997.

- États-Unis

Lors du troisième trimestre de 1997, la région des États-Unis a enregistré une hausse de 37,4% avec 148 740 passagers. La Floride, le principal marché nolisé des États-Unis, a présenté une augmentation de 114,8%, passant de 39 981 passagers en 1996 à 85 884 passagers en 1997. Le Nevada a conservé sa position de second plus important marché nolisé des Canadiens aux États-Unis, en récoltant 44 803. Ce résultat a représenté une augmentation de 15,2% par rapport au troisième trimestre de 1996. Cette hausse, enregistrée dans le secteur transfrontalier, a été causée, en partie, par l'augmentation des services sur quelques liaisons de la Floride par certains transporteurs affrétés.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Francesca Thibeault (613-951-0123).

SECTION 5 - TABLE 5.1

Estimated Number of International Scheduled Air Passengers,
by World Area, 1994-1996 (Preliminary Data)

World Area	1994	1995	1996	Change 1995/1994 Variation	Change 1996/1995 Variation	Région du monde
	'000	'000	'000	%	%	
Africa ¹	252.2	243.2	255.7	-3.6	5.1	Afrique ¹
Asia ²	2,144.5	2,581.6	2,873.0	20.4	11.3	Asie ²
Middle East	267.2	291.5	305.1	9.1	4.6	Moyen-Orient
Far East	1,877.3	2,290.1	2,567.9	22.0	12.1	Extrême-Orient
Europe ³	3,416.0	3,677.2	4,050.0	7.6	10.1	Europe ³
Pacific ⁴	228.0	242.9	235.8	6.5	-2.9	Pacifique ⁴
South ⁵	1,025.5	1,017.4	1,159.0	-0.8	13.9	Sud ⁵
Central America	266.2	258.3	307.9	-3.0	19.2	Amérique Centrale
Caribbean	620.7	635.1	679.3	2.3	7.0	Caraïbes
South America	138.6	123.9	171.8	-10.6	38.6	Amérique du Sud
United States ⁶	8,945.9	10,128.0	12,632.9	13.2	24.7	États-Unis ⁶
Total	16,012.2	17,890.3	21,206.4	11.7	18.5	Total

¹ Africa includes the Canary Islands and that part of Egypt located in Asia.

² Asia includes that part of Turkey located in Europe, as well as the Philippines and other adjacent islands.

³ Europe includes Iceland, Greenland and the Azores.

⁴ Pacific consists of Australia, New Zealand, Melanesia and Polynesia, except islands in the Pacific under United States administration.

⁵ South consists of Bermuda, the Bahamas, the Caribbean Islands, (except for Puerto Rico), Mexico, Central America and South America.

⁶ United States includes all areas under its sovereignty, jurisdiction or trusteeship.

SECTION 5 - TABLEAU 5.1

Nombre estimatif de passagers aériens des vols internationaux
réguliers, selon la région du monde, 1994-1996 (données provisoires)

¹ L'Afrique inclut les îles Canaries et la partie de l'Égypte située en Asie.

² L'Asie inclut la partie de la Turquie située en Europe, ainsi que les Philippines et les autres îles environnantes.

³ L'Europe inclut l'Islande, le Groenland et les Açores.

⁴ Le Pacifique comprend l'Australie, la Nouvelle-Zélande, la Mélanésie et la Polynésie, sauf les îles sous la juridiction des États-Unis.

⁵ Le Sud comprend les Bermudes, les Bahamas, les Caraïbes, (excepté Porto Rico), le Mexique, l'Amérique Centrale et l'Amérique du Sud.

⁶ Les États-Unis comprend toutes les régions sous sa souveraineté, juridiction ou tutelle.

In 1996, a record 21.2 million passengers travelled between Canada and a foreign country on a scheduled flight, up 18.5% from 1995. This increase follows an 11.7% gain in 1995 and a 1.5% increase in 1994.

The largest absolute increase in passenger numbers was in the Canada-United States market, which rose by 2,504,900 passengers or 24.7%. The largest percentage increase was in the Canada-South America market, which increased by 38.6% over the previous year, with the absolute number rising by nearly 47,900 passengers. The only decrease in terms of both percentage and passenger numbers was Canada-Pacific, with a loss of 2.9%, or 7,000 passengers between 1995 and 1996.

The 1995 Canada-United States Open Skies treaty continued to be the principal influence on transborder services in 1996. All airlines continued to introduce new city-pair services and higher frequencies. The result was an unprecedented 24.7% increase in transborder passengers. In the second year of the treaty, restrictions on new services to Vancouver, Toronto, and Montréal by American carriers were eased. As a result, new scheduled services were too numerous to list individually. Toronto received 34 new transborder connections; Vancouver 21; Montréal, 10; Calgary, 8; Halifax and Ottawa, 5; Edmonton, Regina, and Saskatoon, 1 each. In total, 86 new transborder scheduled services were started in 1996. Seventeen of these new scheduled flights were conversions of existing charter flights. American air carriers started 41 new services, while of 45 new connections started by Canadian carriers, Air Canada started 32, and Canadian Airlines started 13.

En 1996, le nombre de passagers qui ont voyagé entre le Canada et un pays étranger sur un vol régulier s'établissait à 21,2 millions, ce qui constitue un niveau record de même qu'une hausse de 18,5% par rapport à 1995. Cette hausse fait suite à un gain de 11,7% en 1995 et à une augmentation de 1,5% en 1994.

La croissance la plus forte en termes du nombre absolu de passagers a été observée dans le marché Canada-États-Unis. Le trafic dans ce marché s'est accru de 2 504 900 passagers ou 24,7%. La hausse la plus forte, en termes de pourcentage, a été observée dans le marché Canada-Amérique du Sud, qui a progressé de 38,6% par rapport à l'année précédente, le nombre absolu de passagers augmentant de plus de 47 900. La seule régression en termes du nombre absolu de passagers et de pourcentage a été observée dans le marché Canada-Pacifique, qui a connu une baisse de 7 000 passagers ou de 2,9% entre 1995 et 1996.

L'accord Cielles Ouverts de 1995 entre le Canada et les États-Unis fut le facteur le plus important au plan des services transfrontaliers en 1996. Toutes les lignes aériennes ont continué à introduire des services sur de nouvelles liaisons et à accroître les fréquences des vols. L'augmentation sans précédent de 24,7% du nombre de passagers transfrontaliers en a été le résultat. Au cours de la deuxième année de l'accord, les restrictions sur les nouveaux services à Vancouver, Toronto et Montréal exploités par les transporteurs américains furent allégées. Ainsi, les nouveaux services ont été trop nombreux pour être énumérés. Toronto a reçu 34 nouveaux services transfrontaliers; Vancouver: 21; Montréal: 10; Calgary: 8, Halifax et Ottawa: 5; Edmonton, Regina, et Saskatoon: 1 chacun. Au total, 86 nouveaux services réguliers transfrontaliers ont débuté en 1996. De ces nouveaux services réguliers, 17 ont été des conversions des vols d'affrètement existants. Quarante-et-un des nouveaux services ont été inaugurés par des transporteurs américains. Des 45 nouvelles liaisons inaugurées par des transporteurs canadiens, 32 ont été lancées par Air Canada, et 13 par les Lignes aériennes Canadien.

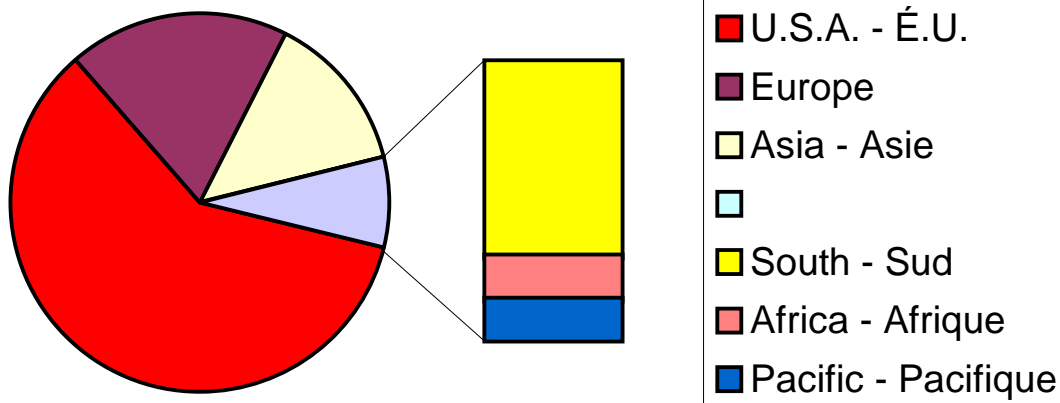
In international services, the most notable event in 1996 was the consolidation of several global airline code-sharing alliances. Air Canada formed the Star Alliance with United Airlines, Lufthansa, Scandinavian Airlines and Thai Airways, while Canadian Airlines joined with American Airlines and British Airways to form a separate worldwide code-sharing network. The alliances had an immediate effect on European services. Air Canada and Lufthansa added new daily Vancouver-Calgary-Frankfurt flights, while Air Canada dropped all flights to Berlin and Vienna. Air Canada and Swissair added twice weekly Vancouver-Calgary-Zurich service. Canadian Airlines introduced six times weekly Toronto-Frankfurt service and added new Vancouver-London flights. Canadian also added capacity on Toronto-Rome and Montréal-Rome flights. In November, Canadian Airlines announced a re-orientation to Asia-Pacific flights and dropped all service to Frankfurt and Paris. KLM suspended services between Amsterdam and Calgary, Halifax and Ottawa.

The strong growth in the 1995 Canada-Asia market failed to repeat itself in 1996, in spite of higher levels of service to this region. In April, Air Canada boosted Vancouver-Hong Kong flight frequencies to four times weekly. In August, Air Canada and All Nippon began a new code-share, offering daily Vancouver-Osaka flights. In April, Canadian Airlines and Japan Airlines increased frequencies on Vancouver-Nagoya to five times weekly. Canadian's Vancouver-Beijing service was increased to four flights weekly. Canadian's services to Tokyo/Narita rose to nine flights a week from Vancouver, daily from Toronto, and twice weekly from Calgary. Canadian Airlines and Philippines Airlines boosted frequency on their code-sharing Vancouver-Manila service in October.

South America had the highest percentage growth in passengers of any region in 1996. In May, Canadian Airlines boosted the frequency of its Toronto-Sao Paulo service to six flights per week.

Figure 5.1

International Scheduled Passenger Origin and Destination, by World Area, 1996



Pour les marchés internationaux, l'événement le plus important fut la consolidation de plusieurs alliances globales pour les services conjoints. Air Canada a formé le Star Alliance avec United Airlines, Lufthansa, Scandinavian Airlines et Thai Airways; alors que les Lignes aériennes Canadien se sont alliées avec American Airlines et British Airways pour former un autre réseau mondial de services conjoints. Les services européens furent affectés immédiatement par ces alliances. Air Canada et Lufthansa ont ajouté de nouveaux vols quotidiens sur la liaison Vancouver-Calgary-Frankfort, alors qu'Air Canada a supprimé tous ses vols à Berlin et à Vienne. Air Canada et Swissair ont ajouté un service bi-hebdomadaire sur la liaison Vancouver-Calgary-Zurich. Les Lignes aériennes Canadien ont commencé à exploiter la liaison Toronto-Frankfort exploitant six vols hebdomadaires et ont augmenté la fréquence des vols sur la liaison Vancouver-Londres. Canadien a également augmenté sa capacité sur ses vols Toronto-Rome et Montréal-Rome. En novembre, les Lignes aériennes Canadien ont annoncé une re-orientation de leurs services en Asie et dans la Pacifique et ont mis fin à toutes leurs opérations à Francfort et à Paris. KLM a interrompu ses services entre Amsterdam et Calgary, Halifax et Ottawa.

La forte croissance dans le marché Canada-Asie en 1995 ne s'est pas répétée en 1996, en dépit des niveaux de service accrus dans cette région. En avril, Air Canada a augmenté la fréquence des vols Vancouver-Hong Kong à quatre fois par semaine. En août, Air Canada et All Nippon ont inauguré un service conjoint quotidien Vancouver-Osaka. En avril, les Lignes aériennes Canadien et Japan Airlines ont accru la fréquence des vols Vancouver-Nagoya à cinq fois par semaine. La fréquence des vols de Canadien sur la liaison Vancouver-Beijing a augmenté pour atteindre quatre vols par semaine. Les services des Lignes aériennes Canadien à Tokyo/Narita ont augmenté pour atteindre neuf vols hebdomadaires de Vancouver, un vol quotidien de Toronto, et bi-hebdomadaire de Calgary. Les Lignes aériennes Canadien et Philippines Airlines ont accru la fréquence de leur service conjoint Vancouver-Manille à l'automne.

En 1996, l'Amérique du Sud a connu la croissance de passagers la plus forte en termes de pourcentage de toutes les régions. En mai, les Lignes aériennes Canadien ont accru le nombre de vols Toronto-Sao Paulo à six fois par semaine.

Figure 5.1

Origine et destination des passagers des vols internationaux réguliers, selon la région de monde, 1996

Figure 5.1 shows that Canada's most important international market in 1996 was the United States, with 59.6% of all international scheduled passengers. Europe was the second largest scheduled international market, accounting for 19.1% of the traffic, while Asia, at 13.5%, was the third largest market. The remaining sector market shares were small: the South accounted for 5.5% of the traffic, while Africa and the Pacific were measured at 1.2% and 1.1% respectively.

Comme l'indique la figure 5.1, le principal marché international du Canada a été, en 1996, les États-Unis, avec 59,6% de tous les passagers des vols internationaux réguliers. L'Europe occupait le deuxième rang des marchés internationaux réguliers, avec 19,1% du trafic international, tandis que l'Asie, avec 13,5%, occupait le troisième rang. Les autres parts de ce trafic étaient assez minimes: le Sud détenait 5,5% du marché, alors que les parts de l'Afrique et du Pacifique s'établissaient à 1,2% et 1,1%, respectivement.

Figure 5.2

International Scheduled Passenger Origin and Destination, Estimates of Total Passengers, 1981-1996

Figure 5.2

Origine et destination des passagers des vols internationaux réguliers, estimations des passagers totaux, 1981-1996

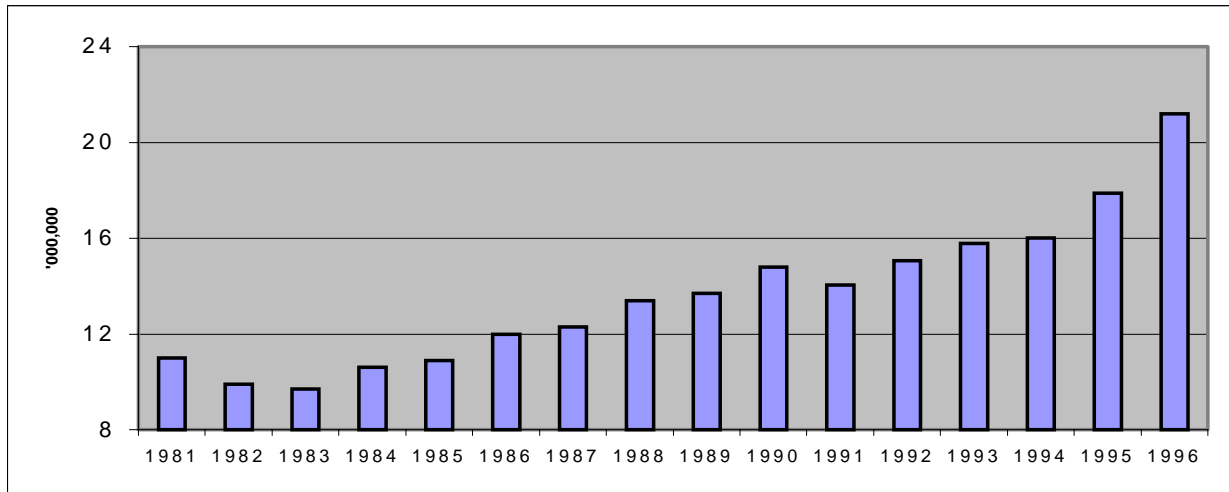


Figure 5.2 shows the overall volume of international scheduled traffic since 1981. In 1981, 11.0 million passengers flew between Canada and foreign destinations. This declined over the next two years to reach a low of 9.7 million in 1983, after which the figures began to rise again. They have continued to rise every year since then, except for the recession affected year of 1991. In 1996, traffic reached a record level of 21.2 million scheduled passengers.

La figure 5.2 montre le volume du trafic international régulier global depuis 1981. En 1981, 11,0 millions de passagers ont été transportés entre le Canada et des destinations étrangères. Ce chiffre a baissé au cours des deux années suivantes pour atteindre un creux de 9,7 millions en 1983, mais il a augmenté à nouveau en 1984. Depuis lors, le trafic a connu une tendance à la hausse, à l'exception de l'année 1991, alors que la récession sévissait. En 1996, le trafic a atteint un niveau inégalé de 21,2 millions de passagers réguliers.

Figure 5.3

International Scheduled Passenger Origin and Destination, Sector Market Share, 1981-1996

Figure 5.3

Origine et destination des passagers des vols internationaux réguliers, part du marché par secteur, 1981-1996

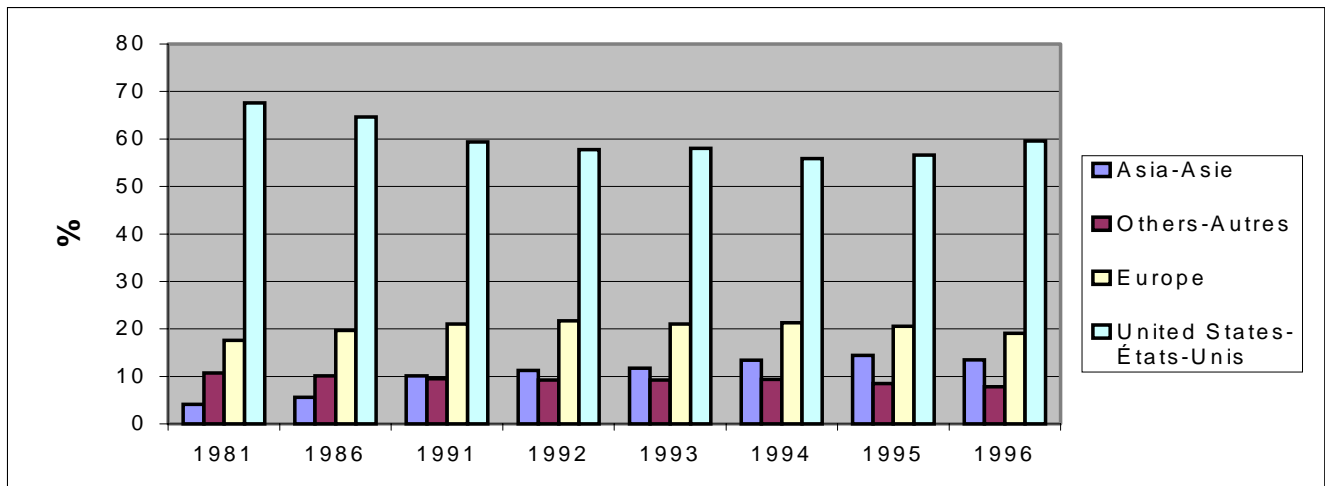


Figure 5.3 shows the fluctuations in the distribution of international scheduled passengers from 1981 to 1996. The small but fairly steady decline in the market share for the United States over this period was reversed in 1995, rising to 59.6% in 1996. In contrast, the Asian market growth has slowed, from 14.4% of passengers in 1995 to 13.5% in 1996. The European market share has declined slowly to 19.1% in 1996 from the 1987 peak of 23.3%. The Southern market share has dipped from 8.5% in 1981 to 5.5% in 1996, as charter flights have grown to dominate this region. Since 1981, both Africa and the Pacific have remained small, hovering around the 1.0% to 1.6% mark.

La figure 5.3 montre que la répartition internationale des passagers réguliers a subi certaines variations entre 1981 et 1996. La diminution soutenue de la part du marché pour les États-Unis au cours de cette période a été renversée en 1995, la part de ce marché s'est accrue pour atteindre 59,6% en 1996. Par comparaison, la croissance de la part du marché asiatique a ralenti, le taux de passagers ayant passé de 14,4% en 1995 à 13,5% en 1996. Pour l'Europe, la part du marché a légèrement régressé pour atteindre 19,1% en 1996; cette part avait atteint un sommet de 23,3% en 1987. La part du marché pour le Sud s'est affaïssée légèrement, passant de 8,5% en 1981 à 5,5% en 1996. Cette baisse est due en partie à la domination des vols d'affrètement dans cette région. Depuis 1981, les parts de l'Afrique et du Pacifique sont demeurées minimes, oscillant entre 1,0% et 1,6%.

Figure 5.4

International Scheduled Passengers versus International Charter Passengers, 1981-1996

Figure 5.4

Passagers des vols internationaux réguliers par rapport aux passagers des vols d'affrètement internationaux, 1981-1996

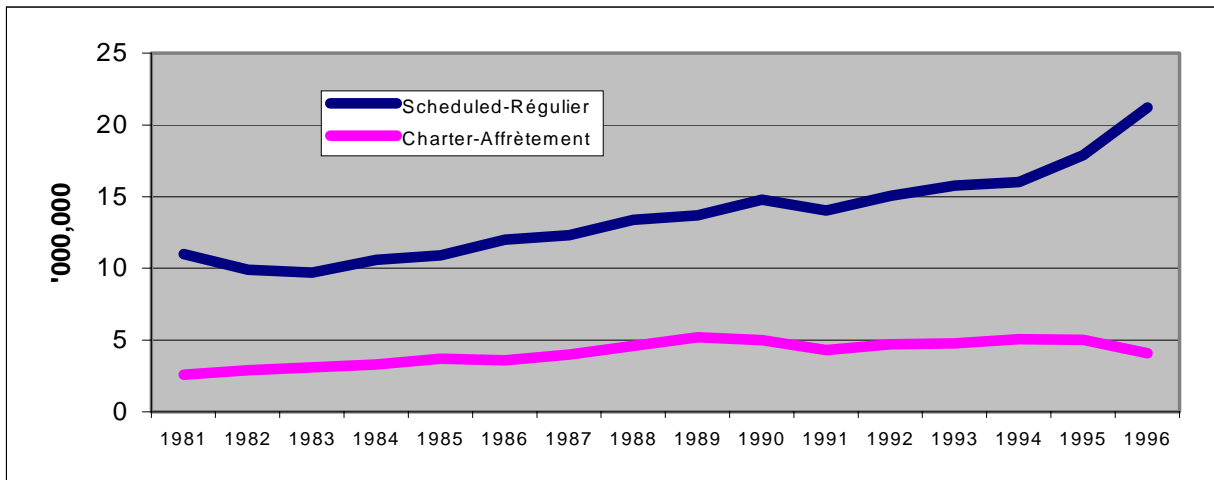


Figure 5.4 shows that international scheduled traffic far exceeds the number of passengers flying on charter flights. Charter traffic has dropped sharply since the beginning of the Open Skies treaty with the United States. Charter traffic dropped from 5.1 million passengers (24.0% of total international traffic) in 1994 to 4.1 million passengers (16.1% of total international traffic) in 1996.

La figure 5.4 montre que le trafic des vols internationaux réguliers dépasse largement le nombre de passagers voyageant sur les vols d'affrètement. Le trafic des vols d'affrètement a fortement diminué depuis le début de l'accord Cielis ouverts avec les États-Unis. Le trafic des vols d'affrètement a diminué de 5,1 millions de passagers (24,0% du trafic international total) en 1994 à 4,1 millions de passagers (16,1% du trafic international total) en 1996.

Figure 5.5

International Charter Passengers as a Percentage of Total International Passengers, 1981-1996

Figure 5.5

Pourcentage des passagers des vols d'affrètement internationaux par rapport aux passagers des vols internationaux totaux, 1981-1996

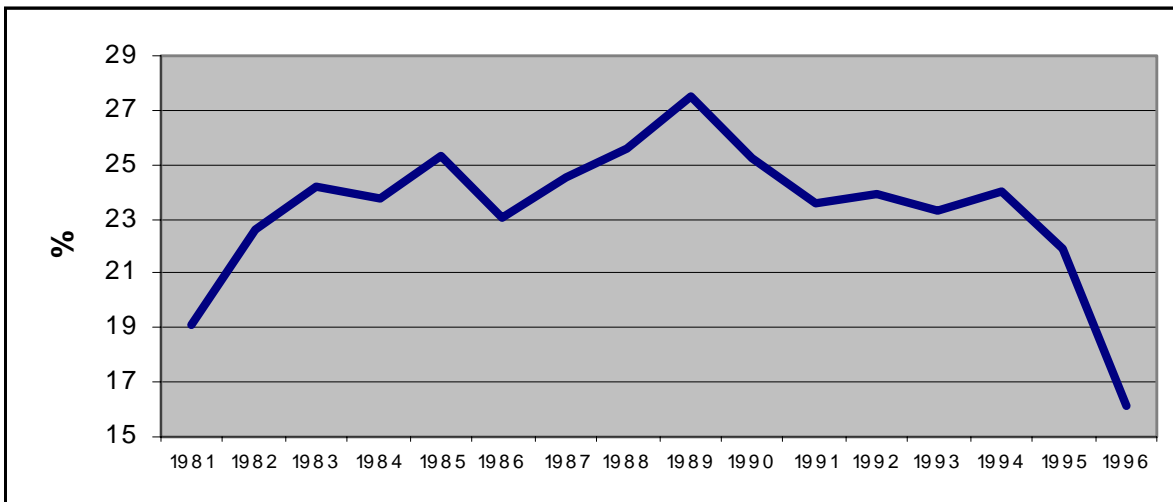


Table 5.2 shows the distribution of international charter and scheduled passengers by world area. The table shows that the proportion of charter traffic to the United States has dropped sharply, from 15.1% in 1995 to only 5.9% in 1996. The majority of international passengers travelled on scheduled services in five of the six regions. In the Africa, Asia and Pacific regions, nearly 100% of passengers used scheduled services. The South was the only exception, charter passengers accounting for 61.3% of the international traffic to and from this region.

The overall proportion of international passengers travelling on scheduled services rose between 1995 and 1996, from 78.0% to 83.9%, due largely to the U.S. market. The proportions within the other two regions with significant charter competition all rose slightly.

TABLE 5.2

Distribution of International Scheduled and Charter Passengers, by World Area, 1994-1996

World Area	Scheduled Passengers			Charter Passengers			Région du monde
	Passagers des vols réguliers			Passagers des vols d'affrètement			
	1994	1995 %	1996	1994	1995 %	1996	
Africa	98.5	99.5	100.0	1.5	0.5	-	Afrique
Asia	100.0	100.0	99.9	-	-	0.1	Asie
Europe	74.1	72.9	73.7	25.9	27.1	26.3	Europe
Pacific	100.0	100.0	99.9	-	-	0.1	Pacifique
South	36.5	35.3	38.7	63.5	64.7	61.3	Sud
United States	81.0	84.9	94.1	19.0	15.1	5.9	États-Unis
Total	75.9	78.0	83.9	24.1	22.0	16.1	Total

For further information, please contact Lisa Di Piéto (613-951-0146).

Le tableau 5.2 présente la répartition de l'ensemble du trafic international, selon la région du monde, entre les passagers qui ont emprunté des vols internationaux réguliers et ceux qui ont emprunté des vols d'affrètement internationaux. Le tableau montre que la proportion du trafic des vols d'affrètement dans la région des États-Unis a fortement diminué, passant de 15,1% en 1995 à seulement 5,9% en 1996. La majorité des passagers internationaux ont voyagé sur des vols réguliers dans cinq des six régions. Dans les régions de l'Afrique, de l'Asie et du Pacifique, presque 100% des passagers ont emprunté des vols réguliers. Le Sud était la seule exception, alors que les passagers d'affrètement ont représenté 61,3% de l'ensemble du trafic international à destination et en provenance de cette région.

La proportion globale des passagers internationaux voyageant sur les vols réguliers a augmenté entre 1995 et 1996, soit de 78,0% à 83,9%. Cette hausse est due principalement au marché américain. Les proportions dans les deux autres régions avec des services d'affrètement concurrentiels importants ont légèrement augmenté.

TABLEAU 5.2

Répartition des passagers des vols internationaux réguliers et des vols d'affrètement internationaux, selon la région du monde, 1994-1996

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Lisa Di Piéto, (613-951-0146).

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

Catalogue Title		Canada	Outside Canada Extérieur du Canada	Titre
		\$	US\$	
50-002-XIB	Surface and Marine Transport - Service Bulletin, Bil. Eight Issues/Year	62.00		Transports terrestre et maritime - Bulletin de service, Bil. Huit numéros/année.
51-004-XIB	Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, M., Bil.	82.00		Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, M., Bil.
51-203-XIB	Air Carrier Traffic at Canadian Airports, A., Bil.	31.00		Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens, A., Bil.
51-204-XIB	Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., Bil.	32.00		Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic intérieur, A., Bil.
51-204-XPB		43.00	43.00	
51-205-XIB	Air Passenger Origin and Destination: Canada/United States Report, A., Bil.	35.00		Origine et destination des passagers aériens: Rapport sur le trafic Canada/États-Unis, A., Bil.
51-205-XPB		47.00	47.00	
51-206-XIB	Canadian Civil Aviation, A., Bil.	31.00		Aviation civile canadienne, A., Bil.
51-207-XIB	Air Charter Statistics, A., Bil.	31.00		Statistique des affrètements aériens, A., Bil.
51-207-XPB		41.00	41.00	
51-501-XPB	Aviation in Canada: Historical and Statistical Perspectives ON Civil Aviation, O., issued in 1993.	48.00	58.00	L'Aviation au Canada: Aperçu historique et statistique de l'aviation civile, H.S., publiée en 1993.
52-001-XPB	Railway Carloadings, M., Bil.	103.00	103.00	Chargements ferroviaires, M., Bil.
52-216-XIB	Rail In Canada, A., Bil.	39.00		Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil.
52-216-XPB		52.00	52.00	
53-215-XIB	Passenger Bus and Urban Transit Statistics, A., Bil.	30.00		Statistique du transport des voyageurs par autobus et du transport urbain, A., Bil.
53-215-XPB		40.00	40.00	
53-218-XIB	Road Motor Vehicles: Fuel Sales, A., Bil.	21.00		Véhicules automobiles: Ventes de carburants, A., Bil.
53-219-XIB	Road Motor Vehicles: Registrations, A., Bil.	21.00		Véhicules automobiles: Immatriculations, A., Bil.
53-222-XIB	Trucking in Canada, A., Bil.	39.00		Le camionnage au Canada, A., Bil.
53-222-XPB		52.00	52.00	
54-205-XIB	Shipping in Canada, A., Bil.	39.00		Le transport maritime au Canada, A., Bil.
54-205-XPB		52.00	52.00	

All Prices exclude sales tax

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

XIB = Electronic copy
XPB = Paper copy

A Print-on-Demand copy is also available at a different price.

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

April 1998

Les prix n'incluent pas la taxe de vente

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

XIB = Copie électronique
XPB = Copie sur papier

Une version imprimée sur demande est aussi disponible à un coût différent.

Pour obtenir une publication veuillez téléphoner sans frais, 1-800-267-6677 ou utiliser le numéro du télécopieur 1-613-951-1584 ou par Internet www.statcan.ca.

Avril 1998

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

**COMMENT OBTENIR LES ANALYSES ET LES DONNÉES
ÉCONOMIQUES DONT VOUS AVEZ BESOIN SUR LE SECTEUR DES
TRANSPORTS**

Available from the Transportation Division are...

- key financial operating statistics and commodity and/or passenger origin-destination data for the trucking, bus, marine, rail and air transport industries;
- special tabulations and analytical studies tailored to your business needs ON a cost-recovery basis;
- two service bulletins providing preliminary release data, intermodal comparisons, etc.;

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
Main Building, Room 1506
Tunney's Pasture
Ottawa, Ontario
K1A 0T6

Telephone: (613) 951-8704
Facsimile: (613) 951-0009

Helen McDonald
Assistant Director
Transportation Division
Statistics Canada

Telephone: (613) 951-8779
Facsimile: (613) 951-0010

Jim Cain
Chief
Trucking Section

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

Ruth Martin
Chief
Multimodal Transport Section

Telephone: (613) 951-5700
Facsimile: (613) 951-0009

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

- 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.;

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
Immeuble Principal, Pièce 1506
Parc Tunney
Ottawa (Ontario)
K1A 0T6

Téléphone: (613) 951-8704
Télécopieur: (613) 951-0009

Helen McDonald
Directrice adjointe
Division des transports
Statistique Canada

Téléphone: (613) 951-8779
Télécopieur: (613) 951-0010

Jim Cain
Chef
Section de camionnage

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

Ruth Martin
Chef
Section des transports multimodaux

Téléphone: (613) 951-5700
Télécopieur: (613) 951-0009

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada © Minister of Industry, 1998. 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, 1998. 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.
