



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. 30, No. 3

Vol. 30, N° 3

HIGHLIGHTS

FAITS SAILLANTS

- Canadian Airlines International Ltd. (CAI) reported a seasonally adjusted basic income of \$40 million in the fourth quarter of 1997, and \$8 million for the year. Basic income or loss is measured by combining the operating income, (before capital gains, miscellaneous items and tax) with interest expenses and interest income. Aside from a few quarters when CAI reported basic incomes between \$4 million and \$8 million, this quarter represents the only substantial quarterly income reported by CAI since the first quarter of 1988, when an income of \$47 million was reported. Air Canada reported a seasonally adjusted basic income of \$2 million in the fourth quarter of 1997, and \$250 million for the full year. However, Air Canada's results were reduced due to a repayment of fuel tax rebates received in 1993. If not for the repayment of these rebates, Air Canada's basic income for the quarter would have been close to \$60 million.

- Les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont déclaré un revenu direct de 40 millions de dollars (donnée désaisonnalisée) pour le quatrième trimestre de 1997 et de 8 millions de dollars pour l'année. Le revenu direct ou la perte directe est mesuré en combinant le revenu d'exploitation (avant les gains en capital, les comptes divers et l'impôt) avec les intérêts versés et les revenus d'intérêts. À part quelques trimestres au cours desquels la société LACI a déclaré des revenus directs entre 4 millions de dollars et 8 millions de dollars, ce trimestre représente le seul revenu trimestriel important déclaré par la société LACI depuis le premier trimestre de 1988, alors qu'un revenu de 47 millions de dollars était déclaré. Air Canada a déclaré un revenu direct de 2 millions de dollars (donnée désaisonnalisée) pour le quatrième trimestre de 1997 et de 250 millions de dollars pour l'année entière. Cependant, le revenu direct d'Air Canada a été réduit en raison du remboursement de remises de taxe sur le carburant reçues en 1993. Exclusion faite de ce remboursement de remises, le revenu direct d'Air Canada pour le trimestre aurait été d'environ 60 millions de dollars.

Available on CANSIM: Matrix 385

Disponible sur CANSIM: Matrice 385

- Preliminary first quarter 1997 data showed that enplaned/deplaned passengers were up by 10% over the previous year.
- In the second quarter of 1997, average domestic air fares rose by 1% from the previous year to \$185. Average international fares rose by 5% over the same period.
- During the second quarter of 1997, the number of passengers travelling on international charter flights increased by 18% compared to the second quarter of 1996.

- Les données provisoires du premier trimestre de 1997 montrent que le nombre de passagers embarqués/débarqués s'est accru de 10% par rapport à l'année précédente.
- Au cours du deuxième trimestre de 1997, le tarif aérien intérieur moyen s'élevait à 185\$, une hausse de 1% par rapport au niveau de l'année précédente. Le tarif international moyen a progressé de 5% au cours de la même période.
- Durant le deuxième trimestre de 1997, le nombre de passagers voyageant sur des vols nolisés internationaux a augmenté de 18% comparativement au deuxième trimestre de 1996.

Postal Address:

Adresse postale:

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

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

Issued in March 1998

Mise en circulation, Mars 1998

Note of Appreciation

Note de reconnaissance

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.

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), December 1997 (Preliminary Data)

Statistiques sur les opérations des principaux transporteurs aériens, niveau IA (Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée), décembre 1997 (données provisoires)

	December	Change	Year-to-Date	Change	
OPERATIONAL STATISTICS	1997	1997/1996	1997	1997/1996	STATISTIQUES DES OPÉRATIONS
	Décembre	Variation	Cumulatif	Variation	
Scheduled and Charter Services	'000	%	'000	%	Services réguliers et d'affrètement
Air Canada¹					Air Canada¹
Passengers					Passagers
Scheduled - Domestic	641	8.6	8 225	10.9	Réguliers - Intérieur
- International	581	13.3	7 518	9.6	- International
- Total	1 222	10.8	15 743	10.3	- Total
Charter	1	-40.0	26	8.5	Affrètements
Total	1 223	10.7	15 769	10.3	Total
Passenger-kilometres					Passagers-kilomètres
Scheduled - Domestic	963 093	17.8	12 460 386	17.2	Réguliers - Intérieur
- International	1 694 097	12.3	24 121 355	19.4	- International
- Total	2 657 189	14.2	36 581 741	18.6	- Total
Charter	4 149	-32.4	89 813	39.5	Affrètements
Total	2 661 338	14.1	36 671 554	18.7	Total
Available Seat-kilometres					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	4 200 977	11.1	51 527 815	9.0	Réguliers
Charter	5 489	-42.6	111 363	28.7	Affrètements
Total	4 206 466	10.9	51 639 179	9.0	Total
Load Factors					Coefficients de remplissage
Scheduled %	63.3	...	71.0	...	Réguliers %
Charter %	75.6	...	80.7	...	Affrètements %
Total %	63.3	...	71.0	...	Total %
Hours flown	45	9.9	522	8.3	Heures de vol
Canadian Airlines Intl Ltd¹					Lignes aériennes Canadien Intl Ltée¹
Passengers					Passagers
Scheduled - Domestic	357	-10.3	4 987	-7.6	Réguliers- Intérieur
- International	267	16.8	3 358	5.5	- International
- Total	624	-0.4	8 345	-2.7	- Total
Charter	11	-56.6	250	-9.0	Affrètements
Total	634	-2.5	8 595	-2.9	Total
Passenger-kilometres					Passagers-kilomètres
Scheduled - Domestic	641 439	1.6	8 473 193	-1.2	Réguliers - Intérieur
- International	1 305 287	17.7	16 781 507	0.4	- International
- Total	1 946 727	11.9	25 254 700	-0.1	- Total
Charter	21 082	-63.6	530 057	-24.1	Affrètements
Total	1 967 809	9.4	25 784 757	-0.8	Total
Available Seat-kilometres					Sièges-kilomètres disponibles
Scheduled	2 928 097	8.9	34 825 968	-2.5	Réguliers
Charter	29 285	-63.5	662 454	-24.0	Affrètements
Total	2 957 382	6.8	35 488 422	-3.0	Total
Load Factors					Coefficients de remplissage
Scheduled %	66.5	...	72.5	...	Réguliers %
Charter %	72.0	...	80.0	...	Affrètements %
Total %	66.5	...	72.7	...	Total %
Hours flown	25	5.7	305	0.6	Heures de vol

¹ 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.

Neither Air Canada or Canadian Airlines International Ltd. (CAI) reported any change in passenger-kilometres flown (seasonally adjusted data) on their international routes in December 1997. (The table above shows raw data). CAI had reported four consecutive monthly increases prior to December. Air Canada had reported decreases in the last three months.

¹ Dans le tableau ci-dessus, les données des Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) pour 1996 et 1997 et les données d'Air Canada pour 1997 comprennent «les vols de grands voyageurs effectués en échange de points».

Au mois de décembre 1997, Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) n'ont déclaré aucun changement au titre des passagers-kilomètres réalisés (données désaisonnalisées) sur leurs routes internationales. (Le tableau ci-haut montre les données brutes.) Avant décembre, le transporteur LACI avait déclaré quatre hausses mensuelles consécutives, alors qu'Air Canada avait déclaré des baisses dans les trois derniers mois.

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

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

SECTION 1 - TABLE 1.2

SECTION 1 - TABLEAU 1.2

Monthly Financial Statistics for Major Canadian Airlines, Level IA, October, November, December 1997 (Preliminary Data)

Statistiques mensuelles sur les finances des principaux transporteurs aériens canadiens, niveau IA, Octobre, novembre, décembre 1997 (données provisoires)

FINANCIAL STATISTICS	Month	Change	Year-to-Date	Change Year-to-Date	STATISTIQUES FINANCIÈRES
	1997	1997/1996	1997	1997/1996	
	Mois	Variation	Cumulatif	Variation cumulative	
	\$'000	%	\$'000	%	
Air Canada					Air Canada
October					Octobre
Operating Revenue-Scheduled Services	380 954	17.6	3 669 310	17.4	Recettes d'exploitation-Services réguliers
Operating Revenue-Charter Services	126	17.5	21 512	418.4	Recettes d'exploitation-Services d'affrètement
Total Operating Revenue	396 806	16.5	3 802 730	17.5	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expense	370 784	17.2	3 416 942	12.4	Total des dépenses d'exploitation
Interest Expense	15 501	11.2	119 012	-26.1	Intérêts versés
Interest Income	2 949	-25.4	26 226	-41.8	Revenus d'intérêts
Basic Income/Loss	13 470	-5.5	293 002	254.2	Revenu direct/perte
November					Novembre
Operating Revenue-Scheduled Services	347 805	22.9	4 017 115	17.9	Recettes d'exploitation-Services réguliers
Operating Revenue-Charter Services	185	-16.4	21 697	396.4	Recettes d'exploitation-Services d'affrètement
Total Operating Revenue	360 996	22.6	4 163 726	17.9	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expense	390 618	28.6	3 807 560	13.9	Total des dépenses d'exploitation
Interest Expense	12 820	-9.7	131 832	-24.8	Intérêts versés
Interest Income	2 756	-31.7	28 982	-41.0	Revenus d'intérêts
Basic Income/Loss	- 39 686	105.2	253 316	299.6	Revenu direct/perte
December					Décembre
Operating Revenue-Scheduled Services	348 137	16.3	4 365 252	17.8	Recettes d'exploitation-Services réguliers
Operating Revenue-Charter Services	614	-52.5	22 310	294.0	Recettes d'exploitation-Services d'affrètement
Total Operating Revenue	374 081	20.3	4 537 807	18.1	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expense	367 116	21.2	4 174 676	14.5	Total des dépenses d'exploitation
Interest Expense	13 629	-0.1	145 461	-23.0	Intérêts versés
Interest Income	3 824	9.6	32 806	-37.6	Revenus d'intérêts
Basic Income/Loss	- 2 840	32.5	250 476	309.0	Revenu direct/perte
Canadian Airlines Intl Ltd					Lignes aériennes Canadien Intl Ltée
October					Octobre
Operating Revenue-Scheduled Services	204 665	2.5	2 064 106	-2.3	Recettes d'exploitation-Services réguliers
Operating Revenue-Charter Services	3 289	7.0	40 154	-7.0	Recettes d'exploitation-Services d'affrètement
Total Operating Revenue	220 692	2.5	2 228 437	-1.9	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expense	203 412	-13.3	2 129 596	-6.5	Total des dépenses d'exploitation
Interest Expense	5 430	13.7	56 001	7.4	Intérêts versés
Interest Income	591	56.3	2 972	-13.6	Revenus d'intérêts
Basic Income/Loss	12 441	...	45 812	...	Revenu direct/perte
November					Novembre
Operating Revenue-Scheduled Services	167 409	12.6	2 231 515	-1.4	Recettes d'exploitation-Services réguliers
Operating Revenue-Charter Services	3 576	-14.6	43 730	-7.7	Recettes d'exploitation-Services d'affrètement
Total Operating Revenue	183 241	12.0	2 411 678	-1.0	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expense	192 694	-4.9	2 322 290	-6.4	Total des dépenses d'exploitation
Interest Expense	5 353	14.8	61 354	8.0	Intérêts versés
Interest Income	713	130.7	3 685	-1.7	Revenus d'intérêts
Basic Income/Loss	- 14 093	-67.5	31 719	...	Revenu direct/perte
December					Décembre
Operating Revenue-Scheduled Services	161 843	-1.2	2 393 358	-1.3	Recettes d'exploitation-Services réguliers
Operating Revenue-Charter Services	2 510	-46.3	46 240	-11.1	Recettes d'exploitation-Services d'affrètement
Total Operating Revenue	179 169	-0.6	2 590 847	-1.0	Total des recettes d'exploitation
Total Operating Expense	197 800	-13.4	2 520 090	-7.0	Total des dépenses d'exploitation
Interest Expense	5 781	16.0	67 135	8.6	Intérêts versés
Interest Income	1 095	188.9	4 780	15.8	Revenus d'intérêts
Basic Income/Loss	- 23 317	-55.8	8 402	...	Revenu direct/perte

Canadian Airlines International Ltd. (CAI) reported a seasonally adjusted basic income of \$40 million in the fourth quarter of 1997, and \$8 million for the year. Basic income or loss is measured by combining the operating income, (before capital gains, miscellaneous items and tax) with interest expenses and interest income. Aside from a few quarters when CAI reported basic incomes between \$4 million and \$8 million, this quarter represents the only substantial quarterly income reported by CAI since the first quarter of 1988, when an income of \$47 million was reported. Air Canada reported a seasonally adjusted basic income of \$2 million in the fourth quarter of 1997, and \$250 million for the full year. However, Air Canada's results were reduced due to a repayment of fuel tax rebates received in 1993. If not for the repayment of these rebates, Air Canada's basic income for the quarter would have been close to \$60 million.

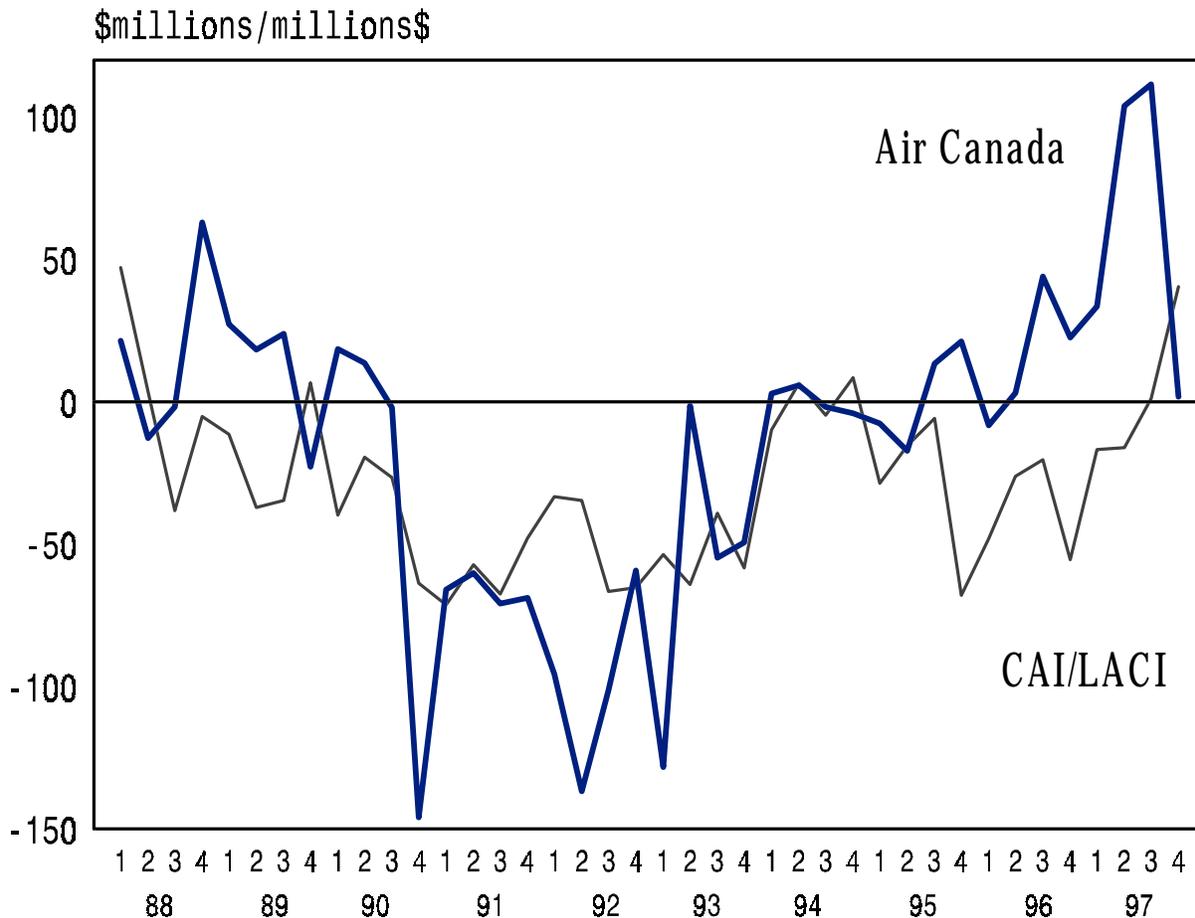
Les Lignes aériennes Canadien International Ltée (LACI) ont déclaré un revenu direct de 40 millions de dollars (donnée désaisonnalisée) pour le quatrième trimestre de 1997 et de 8 millions de dollars pour l'année. Le revenu direct ou la perte directe est mesuré en combinant le revenu d'exploitation (avant les gains en capital, les comptes divers et l'impôt) avec les intérêts versés et les revenus d'intérêts. À part quelques trimestres au cours desquels la société LACI a déclaré des revenus directs entre 4 millions de dollars et 8 millions de dollars, ce trimestre représente le seul revenu trimestriel important déclaré par la société LACI depuis le premier trimestre de 1988, alors qu'un revenu de 47 millions de dollars était déclaré. Air Canada a déclaré un revenu direct de 2 millions de dollars (donnée désaisonnalisée) pour le quatrième trimestre de 1997 et de 250 millions de dollars pour l'année entière. Cependant, le revenu direct d'Air Canada a été réduit en raison du remboursement de remises de taxe sur le carburant reçues en 1993. Exclusion faite de ce remboursement de remises, le revenu direct d'Air Canada pour le trimestre aurait été d'environ 60 millions de dollars.

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)



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

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

SECTION 2 - TABLE 2.1

Total Aircraft Movements at NAV CANADA Towered Airports,
by Class of Operation, November 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, novembre 1997 (données
provisoires)

Rank Nov. 1997 Rang Nov.	Airports – NAV CANADA Towers Aéroports – Tours de NAV CANADA	November 1996 Novembre	November 1997 Novembre	Change November 1997/1996 Variation Novembre	November 1997 Itinerant Itinérants Novembre 1997	November 1997 Local Locaux Novembre 1997
		No.-Nbre	No.-Nbre	%	No.-Nbre	No.-Nbre
1.	Toronto/LB Pearson Intl ON	30,512	33,104	8.5	33,092	12
2.	Vancouver Intl BC	24,130	27,215	12.8	27,215	-
3.	Calgary Intl AB	17,827	19,376	8.7	18,659	717
4.	Boundary Bay BC	11,014	17,135	55.6	5,174	11,961
5.	Montréal/Dorval Intl QC	16,275	16,346	0.4	16,346	-
6.	Montréal/St Hubert QC	17,769	14,775	-16.8	6,811	7,964
7.	Victoria Intl BC	9,559	14,720	54.0	8,244	6,476
8.	Ottawa/Macdonald-Cartier Intl ON	12,898	14,144	9.7	10,388	3,756
9.	Halifax Intl NS	10,025	13,296	32.6	8,074	5,222
10.	Toronto/Buttonville ON	14,174	13,040	-8.0	5,743	7,297
11.	Calgary/Springbank AB	4,604	12,857	179.3	3,916	8,941
12.	Abbotsford BC	8,299	12,337	48.7	4,825	7,512
13.	Winnipeg Intl MB	12,368	11,049	-10.7	9,271	1,778
14.	Saskatoon/JG Diefenbaker SK	7,492	9,952	32.8	5,698	4,254
15.	Thunder Bay ON	12,057	9,554	-20.8	3,410	6,144
16.	Toronto City Centre ON	9,105	9,279	1.9	4,093	5,186
17.	Winnipeg/St Andrews MB	6,287	9,026	43.6	1,732	7,294
18.	Edmonton Intl AB	8,059	8,829	9.6	8,563	266
19.	Québec/Jean Lesage Intl QC	9,252	8,743	-5.5	6,463	2,280
20.	Waterloo Regional ON	6,634	8,404	26.7	2,706	5,698
21.	Moncton NB	6,033	8,137	34.9	4,199	3,938
22.	London ON	8,785	7,923	-9.8	4,463	3,460
23.	Langley BC	5,007	7,701	53.8	2,409	5,292
24.	Hamilton ON	7,962	7,459	-6.3	3,876	3,583
25.	Chicoutimi/St Honoré QC	5,231	7,380	41.1	2,537	4,843
26.	Edmonton City Centre AB	4,726	6,957	47.2	5,933	1,024
27.	Kelowna BC	4,798	6,595	37.5	3,965	2,630
28.	St John's NF	5,125	6,207	21.1	3,869	2,338
29.	Edmonton/Villeneuve AB	4,108	6,040	47.0	1,163	4,877
30.	Pitt Meadows BC	5,643	5,925	5.0	2,605	3,320
31.	Sudbury ON	3,493	5,614	60.7	2,780	2,834
32.	Oshawa ON	6,516	5,463	-16.2	2,639	2,824
33.	Regina SK	4,902	5,358	9.3	3,944	1,414
34.	Vancouver Harbour BC	3,782	4,665	23.3	3,303	1,362
35.	Gander Intl NF	3,338	4,617	38.3	2,816	1,801
36.	Sault Ste Marie ON	5,804	4,002	-31.0	2,120	1,882
37.	Yellowknife NT	4,640	3,986	-14.1	2,525	1,461
38.	Prince George BC	3,540	3,810	7.6	2,790	1,020
39.	Windsor ON	3,822	3,725	-2.5	2,045	1,680
40.	Montréal/Mirabel Intl QC	4,402	3,039	-31.0	3,011	28
41.	North Bay ON	2,554	2,584	1.2	1,592	992
42.	Sept-Iles QC	2,869	2,426	-15.4	2,230	196
43.	Whitehorse YT	2,206	2,364	7.2	1,010	1,354
44.	St-Jean QC	2,588	2,340	-9.6	1,080	1,260
	Total (44)	360,214	407,498	13.1	259,327	148,171

Previously, Waterloo Regional was Kitchener-Waterloo-Guelph.

Antérieurement, Waterloo Regional était Kitchener-Waterloo-Guelph.

SECTION 3 - TABLE 3.1

SECTION 3 - TABLEAU 3.1

Enplaned and Deplaned Revenue Passengers at the Top 50 Canadian Airports, by Type of Service - First Quarter 1997 (Preliminary Data)

Passagers payants embarqués et débarqués aux 50 principaux aéroports canadiens, par genre de service, premier trimestre de 1997 (données provisoires)

Rank Airports	Major Scheduled Services	Regional and Local Sched. Services	Major Charter Services	Total	Change First Quarter 1997/1996	
Rang Aéroports	Principaux services réguliers	Services réguliers régionaux et locaux	Principaux services d'affrètement	Total	Variation premier trimestre	
		No.-Nbre			%	
1.	Toronto/LB Pearson Intl ON	4,339,356	378,562	938,358	5,656,276	8.6
2.	Vancouver Intl BC	2,713,876	181,933	253,529	3,149,338	13.3
3.	Calgary Intl AB	1,520,199	41,842	113,156	1,675,197	20.3
4.	Montreal/Dorval Intl QC	1,098,459	295,403	106,154	1,500,016	4.4
5.	Edmonton Intl AB	764,347	55,199	68,443	887,989	79.2
6.	Winnipeg Intl MB	483,823	39,976	244,452	768,251	26.5
7.	Ottawa/Macdonald-Cartier Intl ON	572,216	67,633	59,764	699,613	4.8
8.	Montreal/Mirabel Intl QC	298,431	771	353,914	653,116	-0.9
9.	Halifax Intl NS	282,444	224,069	45,613	552,126	4.6
10.	Victoria Intl BC	177,185	48,530	14,185	239,900	22.6
11.	Saskatoon/JG Diefenbaker SK	163,927	17,375	20,259	201,561	29.5
12.	Regina SK	161,848	9,853	20,685	192,386	27.3
13.	Kelowna BC	135,062	26,567	28,030	189,659	90.8
14.	Quebec/Jean Lesage Intl QC	28,238	80,688	79,501	188,427	0.6
15.	St John's NF	44,528	95,801	9,561	149,890	17.8
16.	Thunder Bay ON	54,535	62,081	601	117,217	0.1
17.	Prince George BC	50,273	15,467	7	65,747	-1.6
18.	London ON	66	64,724	189	64,979	-16.9
19.	Moncton NB	23,199	28,258	205	51,662	-11.3
20.	Yellowknife NT	20,080	30,604	188	50,872	-1.5
21.	Fredericton NB	17,687	29,123	-	46,810	-0.8
22.	Sudbury ON	-	44,471	-	44,471	-10.5
23.	Saint John NB	16,881	25,305	1	42,187	-6.3
24.	Windsor ON	-	39,125	1	39,126	-9.1
25.	Kamloops BC	29,842	8,548	-	38,390	10.4
26.	Sault Ste Marie ON	-	37,126	580	37,706	-8.1
27.	Hamilton ON	45	5,993	28,707	34,745	372.9
28.	Vancouver Harbour BC	-	34,730	-	34,730	-3.5
29.	Deer Lake NF	-	33,249	-	33,249	-7.1
30.	Charlottetown PE	5,720	26,559	-	32,279	-14.0
31.	Victoria Harbour BC	-	31,410	-	31,410	2.2
32.	Timmins ON	65	30,691	-	30,756	-18.4
33.	Fort McMurray AB	28,355	1,860	-	30,215	48.8
34.	Grande Prairie AB	27,561	2,117	-	29,678	3.2
35.	Sept-Iles QC	-	28,561	-	28,561	1.8
36.	Fort St John BC	27,363	-	-	27,363	38.1
37.	Thompson MB	8,386	17,262	-	25,648	10.0
38.	Sydney NS	-	23,076	1,933	25,009	-17.5
39.	Nanaimo BC	17,355	7,270	-	24,625	-3.3
40.	Whitehorse YT	21,608	2,651	-	24,259	-23.6
41.	Cranbrook BC	21,968	659	-	22,627	2.6
42.	Gander Intl NF	-	21,891	3	21,894	17.2
43.	Penticton BC	20,332	908	-	21,240	10.9
44.	Goose Bay NF	-	20,043	183	20,226	14.6
45.	Terrace BC	14,218	5,376	-	19,594	-5.2
46.	Bagotville/Saguenay QC	-	18,838	13	18,851	3.4
47.	Sioux Lookout ON	-	18,468	-	18,468	1.7
48.	Campbell River BC	14,154	3,835	-	17,989	18.8
49.	Castlegar BC	16,960	720	-	17,680	-11.9
50.	Comox BC	13,836	3,757	-	17,593	22.9
Total of above airports/ Total des aéroports ci-dessus						
Total Canada						
	13,234,428	2,288,958	2,388,215	17,911,601	12.6	
	13,343,987	2,710,433	2,388,602	18,443,022	10.0	

Figure 3.1

**Total Enplaned/Deplaned Passengers -
Seasonally Adjusted**

Millions

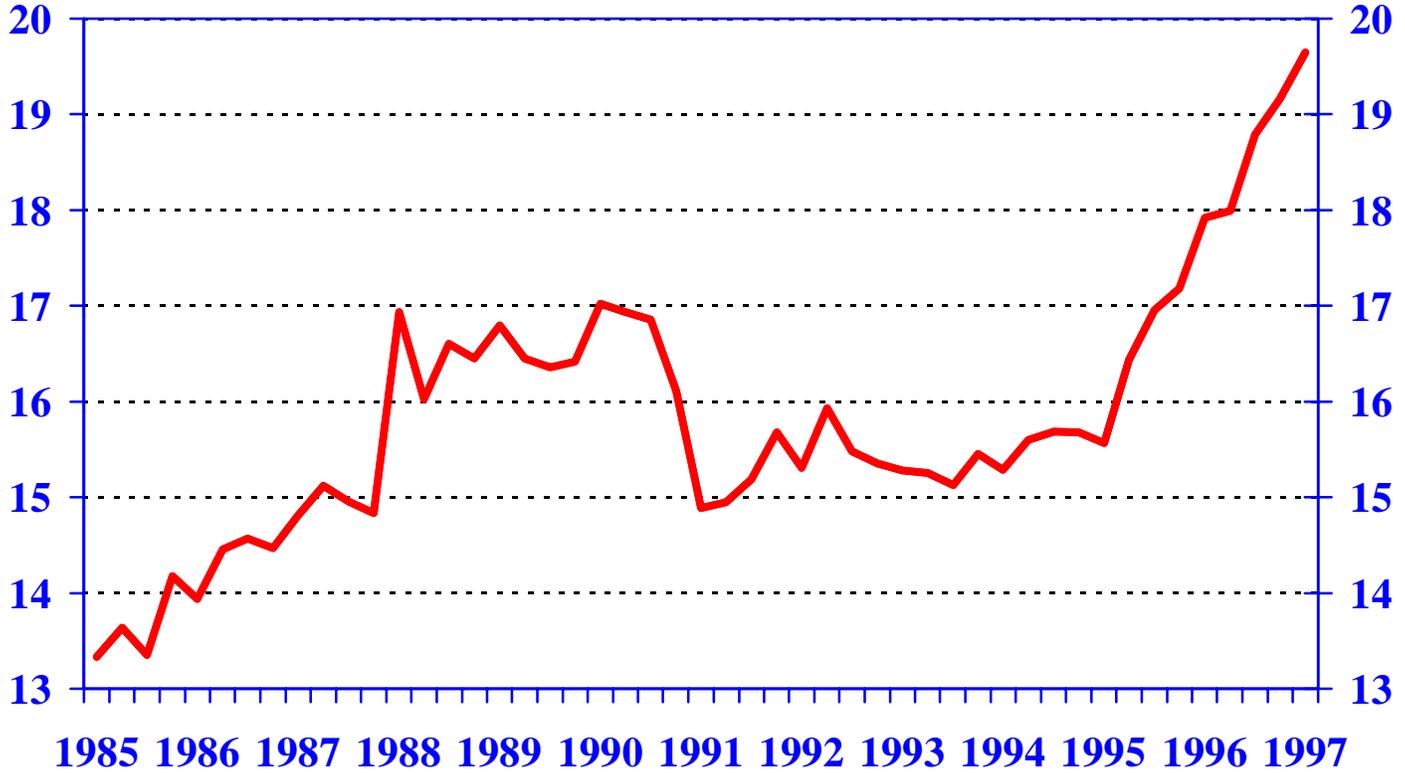


Figure 3.1

**Total des passagers embarqués/débarqués -
désaisonnalisés**

Millions

Preliminary first quarter 1997 data showed that enplaned/deplaned passengers were up by 10.0% over the previous year. Domestic and other international traffic had strong growth with increases of 12.0% (1,205,919 passengers) and 12.9% (308,269 passengers) respectively. Growth on the transborder sector was modest at 3.8%.

Traffic on regional and local scheduled services was down by 16.6% due to a two month strike by pilots at Air Canada's regional carriers. However, the carriers continued to operate on a reduced schedule by contracting other airlines to replace certain services. Nevertheless, total domestic scheduled volume still increased by 8.5% over the previous year. One factor in this increase was Westjet Airlines, which initiated service on February 29, 1996.

Charter traffic was up significantly on all sectors as follows: domestic 91.0%, transborder 27.5% and other international 15.8%. A major factor in the domestic increase was Greyhound Air, which was not yet in operation during the first quarter of 1996.

Figure 3.1 graphs seasonally adjusted quarterly total enplaned/deplaned passengers. The seasonally adjusted data show an increase between the fourth quarter of 1996 and the first quarter of 1997. This increase would translate to a 10.6% average annual increase.

For further information, please contact Rolf Hakka (613-951-0068).

Les données provisoires du premier trimestre de 1997 montrent que le nombre de passagers embarqués/débarqués s'est accru de 10,0% par rapport à l'année précédente. Les secteurs intérieur et autre international ont connu une forte croissance avec des hausses de 12,0% (1 205 919 passagers) et de 12,9% (308 269 passagers) respectivement. Le secteur transfrontalier a enregistré une hausse plus modeste, soit 3,8%.

La grève de deux mois des pilotes des transporteurs régionaux d'Air Canada a affecté le trafic des services réguliers régionaux et locaux en provoquant une diminution de 16,6%. Cependant, les transporteurs ont continué d'opérer avec un horaire réduit en offrant à contrat à d'autres transporteurs le remplacement de certains services. Malgré tout, le volume total des vols réguliers intérieurs a augmenté de 8,5% par rapport à l'année précédente. Un des facteurs de cette hausse a été Westjet Airlines, qui a débuté ses services le 29 février 1996.

Le trafic des affrètements a augmenté de façon significative dans tous les secteurs: intérieur 91,0%, transfrontalier 27,5% et autre international 15,8%. Greyhound Air, qui n'était pas en opération durant le premier trimestre de 1996, a été un des facteurs importants de la hausse enregistrée dans le secteur intérieur.

La figure 3.1 présente les données désaisonnalisées trimestrielles du nombre total de passagers embarqués et débarqués. Les données désaisonnalisées montrent une hausse entre le quatrième trimestre de 1996 et le premier trimestre de 1997. Cette augmentation peut se traduire en une hausse annuelle moyenne de 10,6%.

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Mike Burchell (613-951-0141).

SECTION 4 - TABLE 4.1

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

SECTION 4 - TABLEAU 4.1

Répartition des passagers, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ - Services réguliers, deuxième 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	4,195.9	3.8	19.4	17.0	79.4	81.8	1.2	1.2	Intérieur
Southern services	4,020.0	3.8	18.4	16.3	80.5	82.5	1.2	1.2	Services secteur sud
Short-haul	2,142.2	8.4	19.7	15.5	79.0	83.6	1.3	0.8	Court-courrier
Long-haul	1,877.9	-1.0	17.0	17.1	82.0	81.3	1.1*	1.6	Long-courrier
Northern Services	175.8	4.8	43.5	34.4	54.7	63.6	1.8*	2.1	Services secteur nord
International	2,397.1	6.8	12.9	10.5	85.9	88.3	1.3	1.2	International
Total	6,593.0	4.9	17.0	14.6	81.7	84.1	1.2	1.2	Total

TABLE 4.2

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

TABLEAU 4.2

Répartition des passagers-kilomètres, secteur intérieur, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ - Services réguliers, deuxième trimestre de 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	5 226.0	0.8	17.4	16.7	81.5	82.0	1.1*	1.3	Intérieur
Southern services	5 091.5	0.8	16.8	16.4	82.1	82.4	1.1*	1.3	Services secteur sud
Short-haul	968.5	8.5	18.1	14.5	80.6	84.6	1.3	0.9	Court-courrier
Long-haul	4 123.0	-0.8	16.6	16.8	82.4	81.8	1.1*	1.4	Long-courrier
Northern Services	134.5	-0.5	37.6	30.8	60.2	66.7	2.2*	2.5	Services secteur nord
International	8 943.3	3.4	8.1	8.4	90.9	90.6	1.1	1.0	International
Total	14 169.3	2.4	11.5	11.5	87.4	87.4	1.1	1.1	Total

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

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

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

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

Discount Fare Utilization

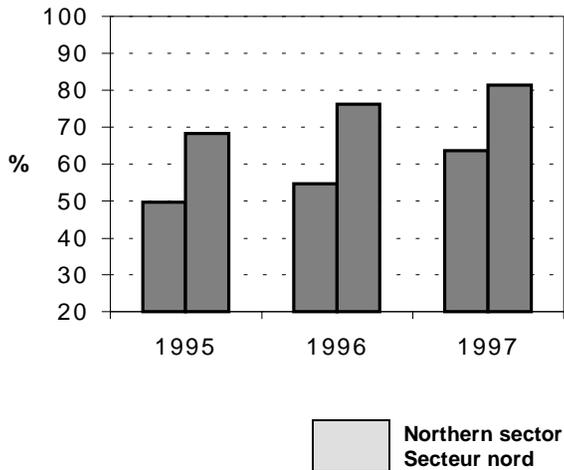
Preliminary estimates (see Table 4.1) indicate that during the second quarter of 1997, 81.8% of passengers travelled on some form of discount ticket on domestic scheduled services operated by Level I air carriers (AirBC, Air Canada, Canadian Airlines International Ltd. and Time Air) and two Level II air carriers (Inter-Canadien and Ontario Express). This was an increase of 2.4 percentage points compared to the same period a year earlier and 14.9 percentage points compared to the same period in 1995. In terms of passenger-kilometres, the proportion of discount travel was 82.0%, up from 81.5% in 1996 (see Table 4.2).

Figure 4.1 compares discount carriage within the southern and northern sectors.

Figure 4.1

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

Passengers
Passagers



In the southern sector, 82.5% of passenger traffic (representing 82.4% of passenger-kilometres) was carried on discount fares during the second quarter of 1997. In 1996, the corresponding figures were 80.5% for passengers and 82.1% for passenger-kilometres. In contrast, for northern services, discount passengers represented 63.6% of the traffic during the second quarter of 1997, up 8.9 percentage points from 1996. This approaches the average level of discount carriage in the southern sector in the second quarter prior to 1995.

It should be noted that the southern sector accounted for 95.8% of all domestic passengers and 96.7% of the discount passengers. In terms of passenger-kilometres, these percentages reached 97.4% and 97.9%, respectively.

Table 4.1 shows that there is no longer any difference in the proportion of discount passengers carried on long-haul (800 kilometres or more) or on short-haul services. The gap which used to exist has been reversed in the second quarter of 1997 (see Figure 4.2). Short-haul flights carried a slightly higher proportion of discount passengers (83.6%) than long-haul flights (81.3%).

Utilisation des tarifs réduits

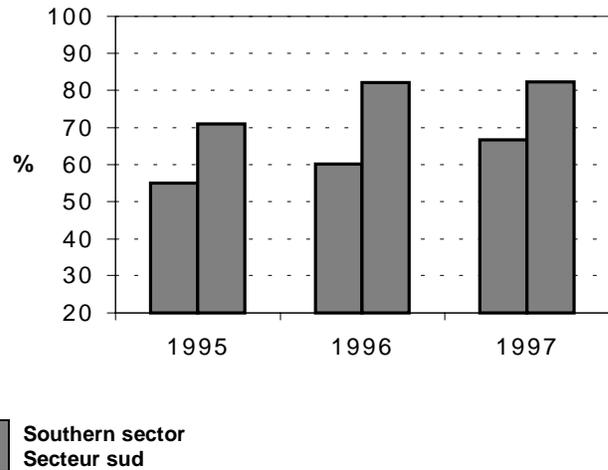
Selon les estimations provisoires (voir tableau 4.1), 81,8% des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens de niveau I (AirBC, Air Canada, les Lignes aériennes Canadien International Ltée et Time Air) et de deux transporteurs aériens de niveau II (Inter-Canadien et Ontario Express) ont profité d'une forme quelconque de réduction de tarifs au cours du deuxième trimestre de 1997. Cela a représenté des hausses de 2,4 points de pourcentage par rapport à la même période de l'année précédente et de 14,9 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 81,5% en 1996 à 82,0% en 1997 (voir tableau 4.2).

La figure 4.1 compare le transport de passagers voyageant à prix réduit à l'intérieur des secteurs sud et nord.

Figure 4.1

Trafic des tarifs réduits au Canada, selon le secteur, deuxième trimestre de 1995-1997

Passenger-kilometres
Passagers-kilomètres



Dans le secteur sud, 82,5% du trafic de passagers (représentant 82,4% des passagers-kilomètres) a bénéficié de tarifs réduits au cours du deuxième trimestre de 1997, comparativement à 80,5% et 82,1% respectivement en 1996. Par comparaison, dans le secteur nord, les passagers voyageant à prix réduit ont représenté 63,6% du trafic au cours du deuxième trimestre de 1997, une augmentation de 8,9 points de pourcentage par rapport à 1996. Ce niveau approche le niveau moyen de trafic à tarifs réduits dans le secteur sud observé au cours du deuxième trimestre des années antérieures à 1995.

Il convient de noter que 95,8% de tous les passagers intérieurs et 96,7% des passagers voyageant à prix réduit se déplaçaient dans le secteur sud. En termes de passagers-kilomètres, ces pourcentages ont atteint 97,4% et 97,9%, respectivement.

Selon le tableau 4.1, il n'existe plus de différence entre la proportion de passagers utilisant les tarifs réduits sur les services long-courriers (distances de 800 kilomètres ou plus) ou court-courriers. L'écart habituel a été renversé au cours du deuxième trimestre de 1997 (voir la figure 4.2). Les vols court-courriers ont transporté une proportion plus élevée de passagers voyageant à prix réduit (83,6%) que les vols long-courriers (81,3%).

Figure 4.2

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

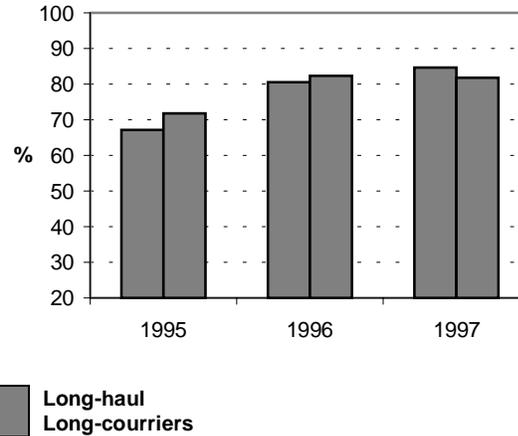
Passengers
Passagers



Figure 4.2

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

Passenger-kilometres
Passagers-kilomètres



Average Fares

In the second quarter of 1997, the average domestic air fare (all types) paid by passengers was \$184.60, up 1.2% from the previous level of \$182.40 recorded in the second quarter of 1996. The average of all domestic discount fares was \$139.40, a drop of 1.6% from the previous year's figure of \$141.70. Average international fares rose by 5.1% over the same period, from \$338.00 to \$355.40.

Tarifs moyens

Au cours du deuxième trimestre de 1997, le tarif aérien intérieur moyen (tous types de tarifs) payé par les passagers s'élevait à 184,60\$, ce qui constitue une hausse de 1,2% par rapport au niveau antérieur de 182,40\$ observé au cours du deuxième trimestre de 1996. Le tarif réduit intérieur moyen s'élevait à 139,40\$, soit une baisse de 1,6% par rapport au montant de 141,70\$ observé au cours de la même période en 1996. Le tarif international moyen a progressé de 5,1% (de 338,00\$ à 355,40\$) au cours de la même période.

Table 4.3

Average Air Fares by Sector and Fare Type Group - Canadian Air Carriers, Level I - Scheduled Services, April-June 1996-1997

Table 4.3

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	182.40	184.60	**	**	517.40	579.10	308.20	350.70	141.70	139.40	78.80	84.60
Southern services - Services secteur sud	180.80	183.00	**	**	517.60	580.50	310.90	355.40	141.00	138.30	76.70	82.60
Short-haul - Court-courriers	125.40	127.40	**	**	235.10	262.80	193.00	207.70	107.60	111.00	69.90	54.90
Long-haul - Long-courriers	238.50	246.30	**	**	689.60	789.80	489.70	537.30	174.10	170.20	131.20	99.00
Northern services - Services secteur nord	218.90	222.10	-	-	472.40	450.20	288.60	313.00	164.90	174.20	109.30	111.30
International	338.00	355.40	921.40	1,166.00	998.60	1,163.80	369.70	525.00	303.80	303.60	130.30	216.10
Total	237.90	246.70	**	**	690.60	799.70	322.70	387.00	202.60	202.10	98.00	131.40

In the southern zone, the average fare (all fares) rose by 1.2%, from \$180.80 in 1996 to \$183.00 in 1997. This was the first increase since the second quarter of 1995. In the northern zone, the average fare (all fares) increased by 1.5%, from \$218.90 in 1996 to \$222.10 in 1997.

The average discount fares in the South and in the North moved in opposite directions. In the southern zone, the average discount fare fell by 1.9%, from \$141.00 in 1996 to \$138.30 in 1997. In the northern zone, the average discount fare increased by 5.6%, from \$164.90 in 1996 to \$174.20 in 1997.

Notes

o The estimates shown are derived from sample flight coupons collected as part of the Fare Basis Survey. The estimates relate to the domestic operations (including domestic portions of international flights) of Level I air carriers. In 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.

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

. FULL FARE comprises first class, business class and full fare regular economy.

. DISCOUNTED FARE includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group, etc.

. OTHER represents industry and agency discount fares, military, as well as unknown fare codes.

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

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

Additional information on fare basis statistics can be obtained directly from the **Aviation Statistics Centre**. Tables are available in print form or in electronic format. For further information, please contact Bradley Snider, at (613) 951-0071, or snidbra@statcan.ca.

Dans le secteur sud, le tarif moyen (tous les tarifs) a augmenté de 1,2%, passant de 180,80\$ en 1996 à 183,00\$ en 1997. Il s'agit de la première hausse depuis le deuxième trimestre de 1995. Dans le secteur nord, le tarif moyen (tous les tarifs) a augmenté de 1,5%, passant de 218,90\$ en 1996 à 222,10\$ en 1997.

Les tarifs réduits moyens dans le Sud et le Nord ont suivi des tendances opposées. Dans le secteur sud, le tarif réduit moyen a diminué de 1,9%, passant de 141,00\$ en 1996 à 138,30\$ en 1997. Dans le secteur nord, le tarif réduit moyen a augmenté de 5,6%, passant de 164,90\$ en 1996 à 174,20\$ en 1997.

Notes

o Les estimations proviennent d'un échantillon de coupons de vols recueillis par l'Enquête sur la base tarifaire des transporteurs aériens et portent sur les services intérieurs (y compris les tronçons intérieurs des vols internationaux) des transporteurs aériens de niveau I. En 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.

o Les codes tarifaires déclarés par ces transporteurs ont été combinés par catégorie générale. Trois groupes tarifaires sont présentés dans les tableaux.

. PLEIN TARIF comprend les tarifs de première classe, de la classe affaires et les pleins tarifs de la classe économique.

. TARIF RÉDUIT comprend les divers tarifs à rabais tels que les tarifs noliprix, le tarif de soldes de places, le tarif excursion payable à l'avance, le tarif de groupe, etc.

. AUTRE comprend les tarifs utilisés par le personnel des compagnies aériennes, les agents de voyages, le personnel militaire, ainsi que les codes tarifaires non-identifiables.

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

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

Des renseignements additionnels sur les statistiques sur la base tarifaire peuvent être obtenus directement du **Centre des statistiques de l'aviation**. Des tableaux sont disponibles sur support papier ou sur support électronique. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec Bradley Snider, (613) 951-0071, snidbra@statcan.ca.

SECTION 5 - TABLE 5.1.

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

SECTION 5 - TABLEAU 5.1.

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

Region	Second Quarter 1995 Deuxième trimestre	Second Quarter 1996 Deuxième trimestre	Second Quarter 1997 Deuxième Trimestre	Change 1996/1995 Variation	Change 1997/1996 Variation	Région
Asia	-	181	1,433	...	691.7	Asie
Europe	390,774	427,268	450,398	9.3	5.4	Europe
Pacific	-	-	716	Pacifique
Southern	296,125	265,751	294,883	-10.3	11.0	Sud
United States	377,282	138,274	229,625	-63.3	66.1	États-Unis
Grand Total	1,064,181	831,474	977,055	-21.9	17.5	Grand Total

- TRAFFIC

During the second quarter of 1997, the number of passengers travelling on international charter flights increased by 17.5% compared to the second quarter of 1996.

- Europe

In the second quarter of 1997, 450,398 passengers travelled on charter flights between Canada and Europe. This represented an increase of 5.4% compared to the 427,268 passengers carried during the same period in 1996. The United Kingdom, with 169,278 passengers, was Europe's major charter market during the second quarter of 1997. France, with a slight increase of 0.7% compared to the second quarter of 1996, was the second largest charter market in Europe with 142,038 passengers.

- Southern

During the second quarter of 1997, the Southern region (with 294,883 passengers), showed an increase of 11.0% compared to the same period in 1996. Mexico continued to be the major charter destination of Canadians to the South, with an increase of 22.7% over the same period in 1996. Mexico had a total of 108,146 passengers. The Dominican Republic was the second most frequent destination for charter passengers, with 52,302. This represented an increase of 36.2% compared to the 38,393 passengers registered during the same quarter in 1996. Cuba was the third major charter market of the Southern region for the second quarter of 1997, despite a decrease of 16.0%. The number of passengers involving Cuba went from 59,646 in 1996 to 50,130 in 1997.

- United States

In the second quarter of 1997, the United States region registered an increase of 66.1% with 229,625 passengers. Florida, the major charter market of the United States, registered an increase of 128.4%, as the number of passengers went from 66,556 in 1996 to 152,023 in 1997. Nevada remained the second major charter market for Canadians in the United States, with 64,085 passengers. This represented an increase of 28.9% compared to the second 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 deuxième trimestre de 1997, le nombre de passagers voyageant sur des vols nolisés internationaux a augmenté de 17,5% comparativement au deuxième trimestre de 1996.

- Europe

Lors du deuxième trimestre de 1997, 450 398 passagers ont voyagé sur des vols nolisés entre le Canada et l'Europe. Cela a représenté une hausse de 5,4% par rapport aux 427 268 passagers atteint durant le deuxième trimestre de 1996. Le Royaume-Uni, avec 169 278 passagers, a représenté le principal marché nolisé de l'Europe durant le deuxième trimestre de 1997. La France, avec une légère augmentation de 0,7% par rapport au deuxième trimestre de 1996, a représenté le deuxième marché en importance pour cette région avec 142 038 passagers.

- Sud

Durant le deuxième trimestre de 1997, la région du Sud (avec 294 883 passagers) a présenté une hausse de 11,0% par rapport à la même période en 1996. Le Mexique est demeuré la principale destination d'affrètement des Canadiens vers le Sud, avec une hausse de 22,7% par rapport à la même période en 1996, atteignant un total de 108 146 passagers. La République Dominicaine était la deuxième destination la plus populaire pour les passagers d'affrètement avec 52 302 passagers. Ceci a représenté une hausse de 36,2% en comparaison aux 38 393 passagers obtenus durant ce même trimestre en 1996. Cuba a été le troisième principal marché nolisé de la région du Sud pour ce deuxième trimestre de 1997, malgré une baisse de 16,0%. Le nombre de passagers de Cuba est passé de 59 646 en 1996 à 50 130 en 1997.

- États-Unis

Lors du deuxième trimestre de 1997, la région des États-Unis a enregistré une hausse de 66,1% avec 229 625 passagers. La Floride, le principal marché nolisé des États-Unis, a présenté une augmentation de 128,4%, le nombre de passagers passant de 66 556 en 1996 à 152 023 en 1997. Le Nevada a conservé sa position de second plus important marché nolisé des Canadiens aux États-Unis, en récoltant 64 085 passagers. Ce résultat a représenté une augmentation de 28,9% par rapport au deuxième trimestre de 1996. La 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).