

Aviation

Aviation Statistics Centre

Centre des statistiques de l'aviation

All prices exclude sales tax.

Catalogue 51-004-XIB is published occasionally on Internet for CAN \$9.00 per issue. It can be ordered via Internet: www.statcan.ca or by calling our National toll-free line 1-800-267-6677.

Vol. 37, No. 4

Table of contents

- Air fare statistics, 2002
- Total aircraft movements at NAV CANADA towered airports, by class of operation, monthly data, April to June 2005
- Enplaned/deplaned passengers at the top 50 Canadian airports, annual data, 2004

Postal Address:

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

August 2005

Published by authority of the Minister responsible for Statistics Canada

© Minister of Industry, 2005

All rights reserved. Use of this product is limited to the licensee and its employees. The product cannot be reproduced and transmitted to any person or organization outside of the licensee's organization.

Reasonable rights of use of the content of this product are granted solely for personal, corporate or public policy research, or educational purposes. This permission includes the use of the content in analyses and the reporting of results and conclusions, including the citation of limited amounts of supporting data extracted from the data product in these documents. These materials are solely for non-commercial purposes. In such cases, the source of the data must be acknowledged as follows: Source (or "Adapted from", if appropriate): Statistics Canada, name of product, catalogue, volume and issue numbers, reference period and page(s). Otherwise, users shall seek prior written permission of Licensing Services, Marketing Division, Statistics Canada, Ottawa, Ontario, Canada, K1A 0T6.

Les prix n'incluent pas la taxe de vente.

Le produit 51-004-XIB au catalogue est publié hors-série sur Internet au coût de 9 \$CAN le numéro. Elle peut être commandée via Internet: www.statcan.ca ou en composant le numéro national sans frais 1-800-267-6677.

Vol. 37, N° 4

Table des matières

- Statistiques sur les tarifs aériens, 2002
- Totaux des mouvements d'aéronefs aux aéroports avec tour de contrôle de NAV CANADA, par classe de vols, données mensuelles, avril à juin 2005
- Passagers embarqués/débarqués aux 50 premiers aéroports canadiens, données annuelles, 2004

Adresse postale:

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

Août 2005

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada

© Ministre de l'Industrie, 2005

Tous droits réservés. L'utilisation de ce produit est limitée au détenteur de licence et à ses employés. Le produit ne peut être reproduit et transmis à des personnes ou organisations à l'extérieur de l'organisme du détenteur de licence.

Des droits raisonnables d'utilisation du contenu de ce produit sont accordés seulement à des fins de recherche personnelle, organisationnelle ou de politique gouvernementale ou à des fins éducatives. Cette permission comprend l'utilisation du contenu dans des analyses et dans la communication de résultats et conclusions de ces analyses, y compris la citation de quantités limitées de renseignements complémentaires extraits du produit de données dans ces documents. Cette documentation doit servir à des fins non commerciales seulement. Si c'est le cas, la source des données doit être citée comme suit : Source (ou « Adapté de », s'il y a lieu) : Statistique Canada, nom du produit, numéro au catalogue, volume et numéro, période de référence et page(s). Autrement, les utilisateurs doivent d'abord demander la permission écrite aux Services doctroi de licences, Division du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada, K1A 0T6.

Section 1 - Table 1.1

Section 1 - Tableau 1.1

Distribution of passengers, by sector and fare type group - Canadian air carriers, Level I¹ - Scheduled services, 2002 (Preliminary estimates)

Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ - Services réguliers, 2002 (estimations provisoires)

| Sector | Year | Fare type group - Groupe tarifaire | | | | |
|--|-------|------------------------------------|-----------------|------------------|------------|------------------|
| | | First class | Business class | Economy | Discounted | Other |
| Secteur | Année | Première classe | Classe affaires | Économique | Réduit | Autre |
| | | | | % | | |
| Domestic - Intérieur | 1998 | 0 ^E | 3.5 | 9.0 | 87.0 | 0.5 |
| | 1999 | 0 | 3.1 | 7.0 | 88.3 | 1.5 |
| | 2000 | 0 | 1.3 | 7.6 | 90.3 | 0.8 |
| | 2001 | F | 1.0 | 5.7 ^E | 93.1 | 0.2 ^E |
| | 2002 | F | 0.6 | 5.6 ^E | 93.7 | 0.1 ^E |
| Short-haul - Court-courrier | 1998 | F | 2.6 | 9.0 | 87.9 | 0.5 |
| | 1999 | 0 ^E | 2.2 | 6.6 | 90.1 | 1.1 |
| | 2000 | 0 ^E | 0.9 | 7.0 | 91.2 | 0.8 |
| | 2001 | F | 0.8 | 6.1 ^E | 93.1 | 0.1 ^E |
| | 2002 | F | 0.6 | 6.4 ^E | 92.9 | 0 ^E |
| Long-haul - Long-courrier | 1998 | F | 4.6 | 9.1 | 85.7 | 0.6 |
| | 1999 | 0 ^E | 4.3 | 7.5 | 86.2 | 2.0 |
| | 2000 | 0 | 1.9 | 8.2 | 89.2 | 0.7 |
| | 2001 | F | 1.2 | 5.4 ^E | 93.2 | 0.2 ^E |
| | 2002 | F | 0.5 | 4.9 ^E | 94.6 | 0.1 ^E |
| International | 1998 | 0.1 | 3.9 | 4.8 | 90.5 | 0.8 |
| | 1999 | 0.2 | 3.5 | 4.8 | 90.1 | 1.4 |
| | 2000 | 0.1 | 2.1 | 2.9 | 94.6 | 0.3 |
| | 2001 | x | x | x | x | x |
| | 2002 | x | x | x | x | x |
| Total | 1998 | 0 | 3.6 | 7.5 | 88.3 | 0.6 |
| | 1999 | 0.1 | 3.3 | 6.2 | 89.0 | 1.5 |
| | 2000 | 0 | 1.7 | 5.6 | 92.1 | 0.6 |
| | 2001 | 0 ^E | 1.0 | 3.7 ^E | 95.1 | 0.2 |
| | 2002 | 0 ^E | 0.6 | 3.6 ^E | 95.7 | 0.1 ^E |

1. For 2002, the air carriers included are the Canadian Level I carriers (Air Canada Family - Air Canada, Jazz, Tango, Zip and regional code-share partners -, Air Transat and WestJet).

- All estimates shown above (except those marked with the codes E and F) have a coefficient of variation of less than 10% and can be considered reliable from a sampling point of view. An E indicates a coefficient between 10% and 25%. The estimates with a coefficient of variation greater than 25% cannot be released and are shown with the code F.
- Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.

1. En 2002, les transporteurs aériens inclus sont les transporteurs canadiens de niveau I (Groupe Air Canada - Air Canada, Jazz, Tango, Zip et les partenaires régionaux en partage des codes -, Air Transat et WestJet).

- Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide des codes E et F) possèdent un coefficient de variation inférieur à 10% et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un E indique un coefficient entre 10% et 25%. Les estimations avec un coefficient de variation supérieur à 25% ne peuvent pas être publiées; celles-ci sont indiquées à l'aide du code F.
- 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.

Section 1 - Table 1.2

Section 1 - Tableau 1.2

Distribution of passenger-kilometres, by sector and fare type group - Canadian air carriers, Level I¹ - Scheduled services, 2002 (Preliminary estimates)

Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ - Services réguliers, 2002 (estimations provisoires)

| Sector | Year | Fare type group - Groupe tarifaire | | | | |
|--------------------------------|-------|------------------------------------|-----------------|------------------|------------|------------------|
| | | First class | Business class | Economy | Discounted | Other |
| Secteur | Année | Première classe | Classe affaires | Économique | Réduit | Autre |
| | | | | % | | |
| Domestic - Intérieur | 1998 | 0 ^E | 4.6 | 8.4 | 86.4 | 0.6 |
| | 1999 | 0 ^E | 4.3 | 6.6 | 87.0 | 2.1 |
| | 2000 | 0 ^E | 2.0 | 7.5 | 89.9 | 0.7 |
| | 2001 | F | 1.3 | 5.1 ^E | 93.4 | 0.2 ^E |
| | 2002 | F | 0.6 | 4.5 ^E | 94.8 | 0.1 ^E |
| Short-haul - Court-courrier | 1998 | F | 2.9 | 8.2 | 88.4 | 0.5 |
| | 1999 | 0 ^E | 2.3 | 5.9 | 90.7 | 1.1 |
| | 2000 | F | 0.9 | 7.6 | 90.6 | 0.9 |
| | 2001 | F | 0.7 | 6.1 ^E | 93.1 | 0.1 ^E |
| | 2002 | F | 0.6 | 6.5 ^E | 92.8 | 0 ^E |
| Long-haul - Long-courrier | 1998 | F | 5.1 | 8.4 | 85.9 | 0.6 |
| | 1999 | 0 ^E | 4.8 | 6.8 | 86.1 | 2.3 |
| | 2000 | 0 ^E | 2.2 | 7.4 | 89.7 | 0.6 |
| | 2001 | F | 1.4 | 4.8 ^E | 93.5 | 0.3 ^E |
| | 2002 | F | 0.6 | 4.0 ^E | 95.3 | 0.1 ^E |
| International | 1998 | 0.1 | 4.8 | 2.3 | 92.1 | 0.7 |
| | 1999 | 0.1 | 4.3 | 2.1 | 92.2 | 1.3 |
| | 2000 | 0 | 2.9 | 1.8 | 94.9 | 0.3 |
| | 2001 | x | x | x | x | x |
| | 2002 | x | x | x | x | x |
| Total | 1998 | 0 | 4.7 | 4.5 | 90.0 | 0.6 |
| | 1999 | 0.1 | 4.3 | 3.7 | 90.3 | 1.6 |
| | 2000 | 0 | 2.6 | 3.7 | 93.2 | 0.4 |
| | 2001 | 0 ^E | 1.3 | 2.1 ^E | 96.4 | 0.2 |
| | 2002 | 0 ^E | 0.7 | 1.7 ^E | 97.5 | 0.1 |

1. For 2002, the air carriers included are the Canadian Level I carriers (Air Canada Family - Air Canada, Jazz, Tango, Zip and regional code-share partners -, Air Transat and WestJet).

- All estimates shown above (except those marked with the codes E and F) have a coefficient of variation of less than 10% and can be considered reliable from a sampling point of view. An E indicates a coefficient between 10% and 25%. The estimates with a coefficient of variation greater than 25% cannot be released and are shown with the code F.
- Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.

1. En 2002, les transporteurs aériens inclus sont les transporteurs canadiens de niveau I (Groupe Air Canada - Air Canada, Jazz, Tango, Zip et les partenaires régionaux en partage des codes -, Air Transat et WestJet).

- Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide des codes E et F) possèdent un coefficient de variation inférieur à 10% et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un E indique un coefficient entre 10% et 25%. Les estimations avec un coefficient de variation supérieur à 25% ne peuvent pas être publiées; celles-ci sont indiquées à l'aide du code F.
- 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.

Section 1- Table 1.3

Section 1 - Tableau 1.3

Average fares, by sector and fare type group - Canadian air carriers, Level I¹ - Scheduled services, 2002 (Preliminary estimates)

Tarifs moyens, selon le secteur et le groupe tarifaire - Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ - Services réguliers, 2002 (estimations provisoires)

| Sector | Year | Fare type group - Groupe tarifaire | | | | | |
|--|-------|------------------------------------|--------------------------------|-----------------------------------|-----------------------|----------------------|--------------------|
| | | Total | First class Première classe | Business class Classe affaires | Economy Économique | Discounted Réduit | Other Autre |
| Secteur | Année | | | | | | |
| | | | | | \$ | | |
| Domestic - Intérieur | 1998 | 192.70 | F | 624.50 | 415.10 | 152.80 | 97.50 |
| | 1999 | 209.30 | F | 716.90 | 498.90 | 170.70 | 70.40 |
| | 2000 | 223.50 | F | 849.20 | 459.80 | 195.50 | 77.70 |
| | 2001 | 208.10 | F | 946.60 | 378.10 | 190.30 | 34.90 |
| | 2002 | 212.60 | F | 824.10 | 315.40 ^E | 202.70 | 47.00 ^E |
| Short-haul - Court-courrier | 1998 | 137.50 | 0 | 306.40 | 250.30 | 121.30 | 75.20 |
| | 1999 | 150.20 | F | 364.90 | 287.30 | 135.90 | 71.20 |
| | 2000 | 159.60 | F | 442.00 | 262.20 | 150.00 | 50.70 |
| | 2001 | 153.70 | F | 444.10 | 229.60 | 146.40 | 38.40 |
| | 2002 | 156.40 | F | 452.50 | 231.30 ^E | 149.20 | 48.90 ^E |
| Long-haul - Long-courrier | 1998 | 263.80 | F | 859.20 | 624.10 | 194.40 | 122.60 |
| | 1999 | 280.70 | F | 933.40 | 722.70 | 214.60 | 69.80 |
| | 2000 | 294.80 | F | 1 061.10 | 650.20 | 247.40 | 113.30 |
| | 2001 | 265.80 | F | 1 304.60 | 555.70 | 236.70 | 33.40 |
| | 2002 | 269.30 | F | 1 293.60 | 427.10 ^E | 255.80 | 46.00 ^E |
| International | 1998 | 361.50 | 1 173.60 | 1 175.40 | 560.10 | 316.90 | 162.40 |
| | 1999 | 369.80 | 1 056.40 | 1 299.00 | 606.30 | 323.90 | 118.10 |
| | 2000 | 358.50 | 1 040.20 ^E | 1 495.70 | 749.50 | 321.60 | 185.60 |
| | 2001 | x | x | x | x | x | x |
| | 2002 | x | x | x | x | x | x |
| Total | 1998 | 254.70 | 0 | 840.40 | 449.20 | 214.60 | 127.10 |
| | 1999 | 270.60 | F | 954.70 | 530.90 | 230.00 | 87.50 |
| | 2000 | 279.60 | F | 1 187.70 | 521.80 | 249.40 | 103.60 |
| | 2001 | 271.40 | F | 1 341.20 | 440.60 | 254.20 | 54.10 |
| | 2002 | 279.60 | F | 1 338.80 | 353.20 ^E | 270.30 | 57.40 ^E |

1. For 2002, the air carriers included are the Canadian Level I carriers (Air Canada Family - Air Canada, Jazz, Tango, Zip and regional code-share partners -, Air Transat and WestJet).

- All estimates shown above (except those marked with the codes E and F) have a coefficient of variation of less than 10% and can be considered reliable from a sampling point of view. An E indicates a coefficient between 10% and 25%. The estimates with a coefficient of variation greater than 25% cannot be released and are shown with the code F.
- Estimates are subject to periodic revisions to reflect carrier updates and further refinement of the fare code assignment system.

1. En 2002, les transporteurs aériens inclus sont les transporteurs canadiens de niveau I (Groupe Air Canada - Air Canada, Jazz, Tango, Zip et les partenaires régionaux en partage des codes -, Air Transat et WestJet).

- Toutes les estimations présentées ci-dessus (sauf celles indiquées à l'aide des codes E et F) possèdent un coefficient de variation inférieur à 10 % et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage. Un E indique un coefficient entre 10 % et 25 %. Les estimations avec un coefficient de variation supérieur à 25 % ne peuvent pas être publiées; celles-ci sont indiquées à l'aide du code F.
- 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.

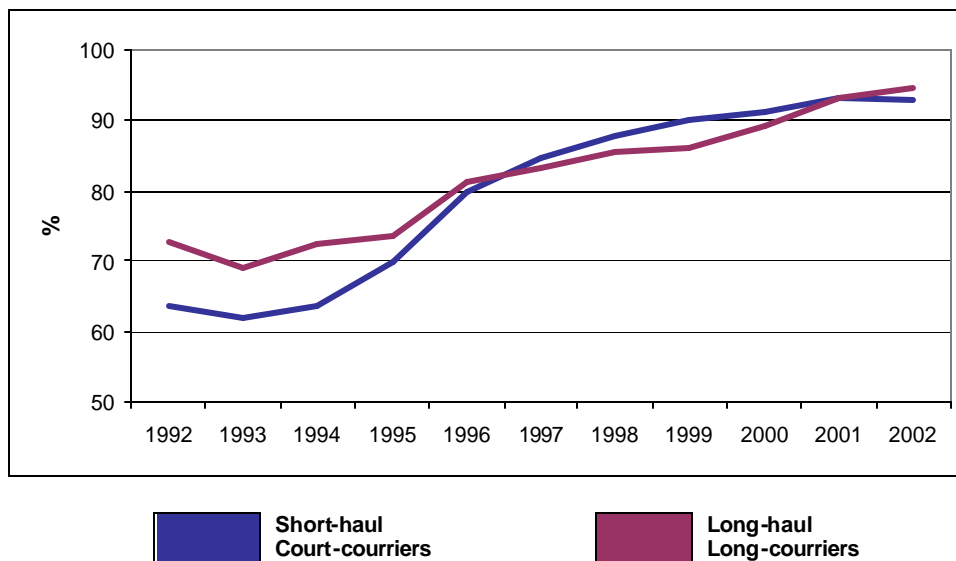
Discount fare utilization

Preliminary estimates (see Table 1.1) indicated that, in 2002, a record 95.7% of total domestic and international (including Canada-United States) scheduled passengers travelled on some form of discount ticket on Canadian Level I air carriers (Air Canada Family - Air Canada, Jazz, Tango, Zip and regional code-share partners-, Air Transat and WestJet). This level represented an increase of 0.6 percentage points from the previous record level of 95.1% reported in 2001. When the distribution was expressed in terms of passenger-kilometres, the proportion of domestic and international discount travel was a record 97.5%, up 1.1 percentage points from the previous record of 96.4% set in 2001 (see Table 1.2).

Preliminary estimates also indicated that, in 2002, a record 93.7% of domestic scheduled passengers flew on discount fares on Canadian Level I air carriers. This level represented an increase of 0.6 percentage points from the previous record level of 93.1% set in 2001. In terms of domestic passenger-kilometres, 94.8% were discount, surpassing the previous record level of 93.4% reported in 2001.

Chart 1.1 compares discount carriage within the domestic short-haul and long-haul services from 1992 to 2002. During the early 1990s, long-haul services (distances of 800 kilometres or more) carried a higher proportion of discount passengers than short-haul services (less than 800 kilometres). Since 1995, the gap has steadily closed, until in 1997 they reversed positions. In 2001, the gap between the short-haul and long-haul services was the smallest ever recorded (+0.1 percentage point). In 2001, 93.1% of passengers on short-haul services were carried on discount fares, as compared to 93.2% of passengers on long-haul services. In 2002, the proportion of passengers travelling on discounts on short-haul trips (92.9%) was slightly less than for long-haul trips (94.6%). In terms of passenger-kilometres, discount carriage for short-haul services accounted for 92.8% of total volume. The comparable figure for long-haul services was 95.3%.

Chart 1.1
Domestic discount fare traffic, short-haul and long-haul services, 1992 to 2002
Passengers



Utilisation des tarifs réduits

Selon les estimations provisoires (voir tableau 1.1), 95,7 % des passagers de l'ensemble des vols intérieurs et internationaux (y compris entre le Canada et les États-Unis) réguliers des transporteurs aériens canadiens de niveau I (Groupe Air Canada - Air Canada, Jazz, Tango, Zip et les partenaires régionaux en partage de codes -, Air Transat et WestJet) se sont prévalus d'une forme quelconque de réduction de tarifs en 2002, soit un niveau record. Ce niveau représente une augmentation de 0,6 point de pourcentage par rapport au sommet antérieur de 95,1 % observé en 2001. Lorsqu'on exprime la répartition en nombre de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais dans les secteurs intérieur et international a atteint un niveau record (97,5%), soit une hausse de 1,1 point de pourcentage par rapport au sommet antérieur de 96,4 % enregistré en 2001 (voir tableau 1.2).

Également, selon les estimations provisoires, 93,7 % des passagers des vols intérieurs réguliers des transporteurs aériens canadiens de niveau I ont voyagé à prix réduit en 2002, soit un niveau record. Ce niveau représente une augmentation de 0,6 point de pourcentage par rapport au niveau record antérieur de 93,1 % établi en 2001. En termes de passagers-kilomètres intérieurs, la proportion des tarifs réduits a atteint 94,8 %, dépassant le niveau record antérieur observé en 2001 (93,4 %).

Le graphique 1.1 compare le transport de passagers voyageant à prix réduit sur les services intérieurs court-courriers et long-courriers de 1992 à 2002. Au début des années 1990, les services long-courriers (distances de 800 kilomètres ou plus) transportaient une plus grande proportion de passagers utilisant les tarifs réduits que les services court-courriers (moins de 800 kilomètres). Depuis 1995, l'écart a rétréci d'une façon soutenue jusqu'en 1997, alors que les positions ont été renversées. En 2001, l'écart entre les services court-courriers et long-courriers était le plus faible jamais enregistré (+0,1 point de pourcentage). En 2001, les passagers voyageant à prix réduit sur les vols court-courriers constituaient 93,1 % du volume de passagers, alors que pour les vols long-courriers, ce pourcentage s'établissait à 93,2 %. En 2002, la proportion de passagers sur les vols court-courriers (92,9 %) à tarifs réduits était légèrement inférieure à celle des passagers sur les vols long-courriers (94,6 %). Sur la base des passagers-kilomètres réalisés, le transport à tarifs réduits pour les services court-courriers représentait 92,8 % du volume total. Le chiffre comparable pour les services long-courriers était de 95,3 %.

Graphique 1.1
Trafic des tarifs réduits dans le secteur intérieur, services court-courriers et long-courriers, de 1992 à 2002
Passagers

Chart 1.2 shows that between 1992 and 2002, the airlines used more and larger discounting to fill empty seats. The proportion of domestic scheduled passengers who flew on discount fares increased by 26.2 percentage points, from 67.5% in 1992 to 93.7% in 2002. Between 1992 and 2001, deep discount traffic (discounted 30% or more off the economy fare) accounted for a growth of 30.0 percentage points, from 48.6% in 1992 to 78.6% in 2001. However, the year 2002 showed a decline (-3.9%) in the proportion of deep discount traffic. If deep discount traffic showed a steady pattern of growth since 1992, shallow discount traffic (discounted less than 30% off the economy fare) was more sluggish. For the years 1992 to 2002, over 70% of discount passenger traffic travelled on deep discounts.

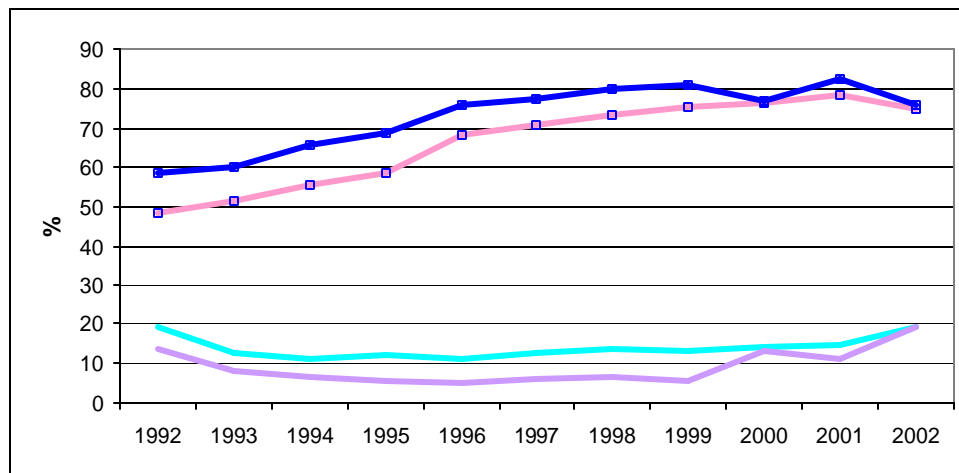
Le graphique 1.2 montre qu'entre 1992 et 2002, les compagnies aériennes ont multiplié et élargi les tarifs réduits pour réduire le nombre de sièges vacants. Le pourcentage de passagers des vols réguliers intérieurs qui ont profité des tarifs réduits a bondi de 26,2 points de pourcentage pour passer de 67,5 % en 1992 à 93,7 % en 2002. Entre 1992 et 2001, le trafic de passagers sur des vols à tarifs très réduits (réduction de 30 % ou plus sur le tarif économique) a progressé de 30,0 points de pourcentage pour passer de 48,6 % en 1992 à 78,6 % en 2001. Cependant, en 2002, on a observé une baisse (-3,9 %) du pourcentage de passagers voyageant à tarifs très réduits. Si le trafic de passagers sur des vols à tarifs très réduits a connu une croissance soutenue depuis 1992, le trafic de passagers sur des vols à tarifs intermédiaires (réduction de moins de 30 % sur le tarif économique) a connu une croissance hésitante. De 1992 à 2002, plus de 70 % des passagers voyageant à prix réduit ont profité de tarifs très réduits.

Chart 1.2

Shallow and deep discount traffic in Canada, 1992 to 2002

Graphique 1.2

Trafic des tarifs intermédiaires et des tarifs très réduits au Canada, de 1992 à 2002



Deep discount passenger-kilometres
Tarifs très réduits - passagers-kilomètres

Deep discount passengers
Tarifs très réduits - passagers

Shallow discount passengers
Tarifs intermédiaires - passagers

Shallow discount passenger-kilometres
Tarifs intermédiaires - passagers-kilomètres

If, through the years, the carriers used discounting to stimulate travel or to attract travellers who otherwise may not have flown, they also recognized the significance of time in that there were particular times of the day, days of the week and times in the year when they could benefit from the use of discounting to combat reduced passenger volumes. For example, in 1989, 1995 and 2000, the largest proportions of discounted passengers in selected domestic markets with traditionally large components of business-oriented travel occurred on the Saturdays and Sundays (see Table 1.4). During the weekends, there were fewer must-fly passengers and carriers tried to encourage discretionary flyers to use the unfilled seats. As evidenced in Table 1.4, in 2000, nine out of every ten passengers who travelled on Saturdays and Sundays used discount fares, of which over 80% were discounted by 30% or more off the full economy fares. Six out of every ten passengers who flew on the Wednesdays benefitted from the deeply discounted low-price air fare products.

Si, au cours des années, les transporteurs ont eu recours à la réduction des tarifs pour promouvoir les voyages ou pour attirer les voyageurs qui, autrement, n'auraient pas pris l'avion, ils ont également constaté qu'à certaines périodes de la journée, certains jours de la semaine et certaines périodes de l'année, ils pouvaient avoir recours aux tarifs réduits pour contrer la baisse du trafic de passagers. Ainsi, en 1989, 1995 et 2000, les proportions les plus élevées de passagers voyageant à tarifs réduits dans certains marchés intérieurs où les vols d'affaires ont toujours été très nombreux ont été observées les samedis et dimanches (voir tableau 1.4). Au cours des fins de semaine, les passagers par nécessité étaient moins nombreux et les transporteurs invitaient les passagers discrectionnaires à occuper les sièges vacants. Comme le montre le tableau 1.4, en 2000, neuf passagers sur dix qui ont voyagé les samedis et dimanches l'ont fait à tarifs réduits, dont plus de 80 % ont obtenu un rabais de 30 % ou plus sur le plein tarif de la classe économique. Six passagers sur dix voyageant les mercredis ont profité des tarifs très réduits.

Table 1.4 also shows that, between 1989 and 2000, shallow discount traffic in selected domestic markets almost doubled during the week. However, shallow discount traffic remained virtually unchanged on Sundays and it posted a decline of 1.7 percentage points on Saturdays.

Le tableau 1.4 montre également qu'entre 1989 et 2000, le trafic des passagers sur des vols à tarifs intermédiaires dans certains marchés intérieurs a presque doublé pendant la semaine. Toutefois, le trafic de passagers sur des vols intermédiaires est demeuré pratiquement inchangé les dimanches et il a affiché un recul de 1,7 point de pourcentage les samedis.

Table 1.4

Tableau 1.4

Distribution of discounted passengers, by day of the week -
selected domestic markets, 1989, 1995 and 2000

Répartition des passagers voyageant à tarifs réduits, selon le jour
de la semaine - certains marchés intérieurs, 1989, 1995 et 2000

| Day of the week Jour de la semaine | Fare groups - Groupes tarifaires | | | | | | | | |
|--|--|------|------|--|------|------|---------------------------------------|------|------|
| | All Discounts Tous les tarifs réduits | | | Shallow discounts Tarifs intermédiaires | | | Deep discounts Tarifs très réduits | | |
| Percentage of passengers - Pourcentage de passagers | | | | | | | | | |
| Selected domestic markets - Certains marchés intérieurs | 1989 | 1995 | 2000 | 1989 | 1995 | 2000 | 1989 | 1995 | 2000 |
| Sunday - Dimanche | 67.9 | 81.1 | 92.5 | 10.5 | 7.1 | 11.0 | 57.4 | 74.0 | 81.5 |
| Monday - Lundi | 59.6 | 77.3 | 91.3 | 15.2 | 16.5 | 24.0 | 44.4 | 60.8 | 67.3 |
| Tuesday - Mardi | 54.6 | 73.7 | 90.8 | 14.9 | 20.4 | 26.7 | 39.7 | 53.3 | 64.1 |
| Wednesday - Mercredi | 55.2 | 71.3 | 90.5 | 13.1 | 24.7 | 28.3 | 42.1 | 46.6 | 62.1 |
| Thursday - Jeudi | 55.6 | 72.5 | 91.0 | 14.4 | 22.5 | 29.8 | 41.2 | 50.0 | 61.2 |
| Friday - Vendredi | 60.6 | 76.0 | 91.1 | 12.9 | 15.1 | 23.8 | 47.6 | 60.9 | 67.3 |
| Saturday - Samedi | 74.7 | 85.2 | 93.8 | 9.3 | 5.1 | 7.6 | 65.4 | 80.2 | 86.2 |

Average fares

In 2002, the average air fare (all types, all sectors, on a coupon origin-destination basis) was \$279.60, up 3.0% from \$271.40 in 2001. This annual increase brought the average air fare back to the record level posted in 2000. The average business class fare and the average economy fare (all sectors) declined by 0.2% and 19.8%, respectively; these decreases offset the 6.3% surge in the average discount fare.

The average domestic air fare (all types) paid by passengers was \$212.60 in 2002, up 2.2% from \$208.10 in 2001, but down 4.9% from the record level of \$223.50 posted in 2000. The average economy fare posted the largest decline (-16.6%), from \$378.10 in 2001 to \$315.40 in 2002. This was the third consecutive annual decrease. From 2001 to 2002, the average discount fare rose 6.5% to \$202.70, while the average business class fare dropped 12.9% to \$824.10.

Yields from a hub perspective¹

Between 1992 and 2002, the revenue per passenger-kilometre (yields) earned by Canadian Level I air carriers and some Level II air carriers for all domestic scheduled fares have experienced some fluctuations in the hub categories *large-small* and *medium-small*². Over the study period, the "all fare" yields for travel between large and small hubs rose 13.6% (from 16.2 cents to 18.4 cents), while for travel between medium and small hubs, they grew 15.2% (from 19.1 cents to 22.0 cents).

Tarifs moyens

En 2002, le tarif aérien moyen (tous les types de tarifs, tous les secteurs, sur la base de l'origine et de la destination du coupon), s'est établi à 279,60 \$, en hausse de 3,0 % par rapport à 271,40 \$ en 2001. Cette hausse annuelle a ramené le tarif aérien moyen au niveau record enregistré en 2000. Le tarif moyen de la classe affaires et le tarif moyen de la classe économique (tous les secteurs) ont diminué de 0,2 % et de 19,8 %, respectivement; ces baisses ont neutralisé l'augmentation de 6,3 % du tarif réduit moyen.

Le tarif aérien moyen intérieur (tous les types de tarifs) payé par les passagers s'est établi à 212,60 \$ en 2002, en hausse de 2,2 % par rapport à 208,10 \$ en 2001, mais en baisse de 4,9 % comparativement au sommet de 223,50 \$ observé en 2000. Le tarif moyen de la classe économique a affiché la plus forte diminution (-16,6 %), passant de 378,10 \$ en 2001 à 315,40 \$ en 2002. Il s'agit d'une troisième baisse annuelle consécutive. De 2001 à 2002, le tarif réduit moyen s'est accru de 6,5 % pour atteindre 202,70 \$, alors que le tarif moyen de la classe affaires a chuté de 12,9 % pour s'établir à 824,10 \$.

Les revenus moyens vue sous l'angle des villes-pivots¹

Entre 1992 et 2002, les recettes par passager-kilomètre (revenus moyens) obtenues par les transporteurs aériens canadiens de niveau I et par certains transporteurs aériens de niveau II pour le groupe tarifaire « tous les tarifs », dans le marché intérieur régulier, ont enregistré quelques variations dans les catégories de villes-pivots *grand-petit* et *moyen-petit*². Au cours de la période sous étude, les revenus moyens du groupe tarifaire « tous les tarifs » pour les voyages entre les grandes et les petites villes-pivots ont augmenté de 13,6 % (de 16,2 cents à 18,4 cents), alors que pour les voyages entre les moyennes et les petites villes-pivots, ils ont crû de 15,2 % (de 19,1 cents à 22,0 cents).

¹. Cities are classified as large hubs, "medium hubs" or "small hubs" based on the scheduled domestic traffic of Canadian Level I air carriers and some Level II air carriers. A large hub is a city that accounts for 10.0% or more of all enplanements of these carriers in a given year. A medium hub is one that accounts for 2.0% to 10.0% (lower limit included) of enplanements, while a small hub is one that accounts for 0.5% to 2.0% (lower limit included) of that year's domestic scheduled passengers. - Les villes sont classées comme « grandes villes-pivots », « moyennes villes-pivots » ou « petites villes-pivots » selon le niveau du trafic intérieur régulier des transporteurs aériens canadiens de niveau I et de certains transporteurs aériens de niveau II. Une grande ville-pivot est une ville qui est responsable de 10,0 % ou plus de l'ensemble des embarquements de ces transporteurs dans une année donnée. Une moyenne ville-pivot est pour sa part responsable de 2,0 % à 10,0 % (borne inférieure incluse) des embarquements, alors qu'une petite ville-pivot accapare de 0,5 % à 2,0 % (borne inférieure incluse) des passagers réguliers intérieurs de l'année observée.

². Only the hub categories *large-small* and *medium-small* are considered in this analysis due to the confidentiality of data for the other hub categories in at least one year between 2000 and 2002. - Seulement les catégories de villes-pivots *grand-petit* et *moyen-petit* sont considérées dans cette analyse à cause de la confidentialité des données pour les autres catégories de villes-pivots dans au moins une année entre 2000 et 2002.

Chart 1.3 shows that although the magnitude of growth for the hub categories *large-small* and *medium-small* varied through the years, the trend remained similar. Since 1992, the hub combination *medium-small* has always had higher yields than the hub combination *large-small*. The difference in yields between these two sizes of hubs increased after 1996, reaching a maximum in 1999, when the yield for travel between medium and small hubs reached 28.6 cents; this was 9.5 cents greater than the yield for travel between large and small hubs. Since then, the spread has decreased to reach 3.6 cents in 2002. The yields derived for travel between large and small hubs and between medium and small hubs posted three and five declines, respectively over the 11 year period. After experiencing a double digit negative growth in 2001, the hub categories *large-small* and *medium-small* both turned reported positive growth in 2002, 8.2% and 5.8%, respectively.

Le graphique 1.3 montre que bien que l'ampleur de la croissance pour les catégories de villes-pivots *grand-petit* et *moyen-petit* ait varié au cours des années, la tendance est demeurée similaire. Depuis 1992, les revenus moyens dans la catégorie de villes-pivots *moyen-petit* sont invariablement plus élevés que dans la catégorie de villes-pivots *grand-petit*. L'écart dans les revenus moyens entre ces deux tailles de villes-pivots s'est accru après 1996, atteignant un sommet en 1999, quand le revenu moyen pour les voyages entre les moyennes et les petites villes-pivots a atteint 28,6 cents, soit 9,5 cents de plus que le revenu moyen pour les voyages entre les grandes et les petites villes-pivots. Depuis lors, l'écart a régressé pour s'établir à 3,6 cents en 2002. Les revenus moyens qui proviennent des voyages entre les grandes et les petites villes-pivots et entre les moyennes et les petites villes-pivots ont affiché trois et cinq diminutions respectives au cours de la période de 11 ans. Après avoir enregistré une croissance négative de plus de 10 % en 2001, les catégories de villes-pivots *grand-petit* et *moyen-petit* ont connu un revirement en 2002 et elles ont enregistré une croissance positive, soit 8,2 % et 5,8 %, respectivement.

Chart 1.3

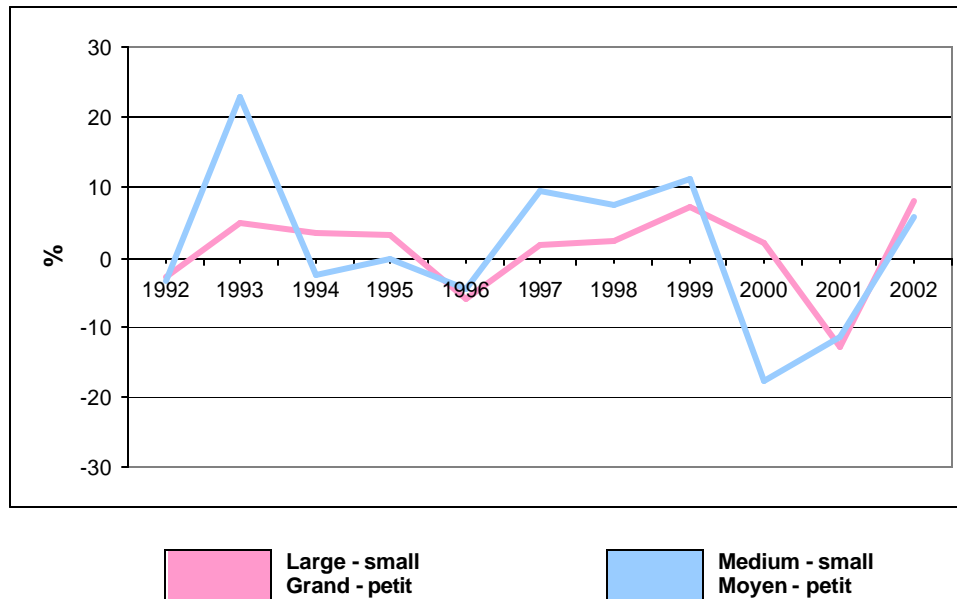
Average yields for selected hubs , all fares, 1992 to 2002

Growth rates

Graphique 1.3

Revenus moyens pour des villes-pivots choisies, tous les tarifs, de 1992 à 2002

Taux de croissance



Notes

1. The estimates are derived from a sample of flight coupons collected as part of the Fare Basis Survey. The estimates relate to the operations of major Canadian air carriers. For 2002, the air carriers included are the Canadian Level I carriers (Air Canada Family - Air Canada, Jazz, Tango, Zip and regional code-share partners -, Air Transat and WestJet). Imputation has been performed for incomplete and missing data.
2. For purposes of statistical tabulations, fare codes reported by the air carriers are grouped by general fare type. These fare types are defined as follows:
 - First class. The transportation of a passenger or passengers for whom premium-quality services (e.g. larger seats, complimentary bar) are provided.
 - Business class. A fare level which is less expensive than first class and more expensive than the basic fare level. It includes different amenities (e.g. larger seats, advanced seat assignment).
 - Economy. A basic fare level which is less expensive than first class but does not include the amenities (e.g. larger seats, complimentary bar) of the first class fare.
 - Discount. A reduced fare usually subject to one or more travel restrictions, the price of which is usually calculated as a percentage reduction from the normal full fare. It includes various discount fares such as charter class, seat sales, advance purchase excursion, group.
 - Other. Represents industry and agency discount fares, military as well as unknown fare codes .
3. 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. Additional annual data will be included in the publication **Canadian Civil Aviation, 2002**, catalogue no. 51-206-XIB. For further information, please contact the Aviation Statistics Centre (telephone: 1-866-500-8400; Internet: aviationstatistics@statcan.ca).

Notes

1. Les estimations proviennent d'un échantillon de coupons de vols recueillis par l'Enquête sur la base tarifaire et portent sur les services des principaux transporteurs aériens canadiens. En 2002, les transporteurs aériens inclus sont les transporteurs canadiens de niveau I (Groupe Air Canada - Air Canada, Jazz, Tango, Zip et les partenaires régionaux en partage des codes -, Air Transat et WestJet). Des imputations ont été effectuées pour les données incomplètes et manquantes.
2. Aux fins des totalisations statistiques, les codes tarifaires déclarés par les transporteurs sont groupés en catégories générales, qui sont décrites ci-après.
 - Première classe. Cette catégorie désigne le transport d'un passager ou de plusieurs passagers à qui des services de première qualité (p. ex. Fauteuils plus larges, consommations gratuites) sont offerts.
 - Classe affaires. Il s'agit d'un niveau de tarif moins élevé que la première classe et plus élevé que le tarif de base. Il donne droit à différentes commodités (p. ex. Fauteuils plus larges, places attribuées à l'avance).
 - Classe économique. Il s'agit d'un niveau de tarif de base moins coûteux que celui de la première classe mais n'incluant pas les commodités (p. ex. Fauteuils plus larges, consommations gratuites) afférentes au tarif de première classe.
 - Réduit. Il s'agit d'un tarif réduit généralement assorti d'une ou de plusieurs restrictions de voyage dont le prix est calculé comme pourcentage du plein tarif. Cette catégorie comprend différents tarifs réduits, comme le tarif noli-prix, le tarif de solde de places, le tarif excursion payable à l'avance et le tarif de groupe.
 - Autres. Cette catégorie regroupe les tarifs réduits accordés au personnel des compagnies aériennes, aux agents de voyages et aux militaires, ainsi que les codes tarifaires inconnus.
3. 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. Des renseignements additionnels sur les statistiques annuelles seront inclus dans la publication **Aviation civile canadienne, 2002**, no 51-206-XIB au catalogue. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec le Centre des statistiques de l'aviation (téléphone : 1-866-500-8400 ; Internet : aviationstatistics@statcan.ca).

Section 2 - Table 2.1

Section 2 - Tableau 2.1

Total aircraft movements at NAV CANADA towered airports, by class of operation, April 2005 (Preliminary data)

Totaux des mouvements d'aéronefs aux aéroports avec tour de contrôle de NAV CANADA, par classe de vols, Avril 2005 (données provisoires)

| Rank April 2005 Rang Avril | Airports - NAV CANADA towers Aéroports - tours de NAV CANADA | April 2004 Avril | April 2005 Avril | Change April 2005/2004 Variation Avril | April 2005 Itinerant Itinérants Avril 2005 | April 2005 Local Locaux Avril 2005 |
|--|---|------------------------|------------------------|--|---|---|
| | | No.-Nbre | No.-Nbre | % | No.-Nbre | No.-Nbre |
| 1. | Toronto/LB Pearson International | 32,705 | 32,673 | -0.1 | 32,673 | 0 |
| 2. | Vancouver International | 24,841 | 25,664 | 3.3 | 25,664 | 0 |
| 3. | Calgary International | 18,091 | 18,793 | 3.9 | 18,356 | 437 |
| 4. | Boundary Bay | 15,851 | 16,178 | 2.1 | 6,506 | 9,672 |
| 5. | Montréal/Pierre Elliott Trudeau International | 16,835 | 16,132 | -4.2 | 16,132 | 0 |
| 6. | Abbotsford | 15,600 | 15,776 | 1.1 | 6,664 | 9,112 |
| 7. | Calgary/Springbank | 12,971 | 13,914 | 7.3 | 5,269 | 8,645 |
| 8. | Victoria International | 14,274 | 12,701 | -11.0 | 8,257 | 4,444 |
| 9. | Ottawa/Macdonald-Cartier International | 12,217 | 12,537 | 2.6 | 9,773 | 2,764 |
| 10. | Toronto/Buttonville Municipal | 11,849 | 12,388 | 4.5 | 6,744 | 5,644 |
| 11. | Montréal/St-Hubert | 13,185 | 11,504 | -12.7 | 6,227 | 5,277 |
| 12. | Winnipeg International | 11,934 | 11,258 | -5.7 | 10,406 | 852 |
| 13. | Pitt Meadows | 9,879 | 10,053 | 1.8 | 4,181 | 5,872 |
| 14. | Québec/Jean Lesage International | 9,389 | 9,463 | 0.8 | 6,782 | 2,681 |
| 15. | Edmonton International | 9,496 | 9,246 | -2.6 | 8,024 | 1,222 |
| 16. | Waterloo Regional | 7,936 | 8,443 | 6.4 | 4,088 | 4,355 |
| 17. | Thunder Bay | 11,073 | 8,290 | -25.1 | 4,974 | 3,316 |
| 18. | Sault Ste. Marie | 4,218 | 8,059 | 91.1 | 2,699 | 5,360 |
| 19. | London | 9,037 | 7,778 | -13.9 | 4,765 | 3,013 |
| 20. | Langley | 7,920 | 7,501 | -5.3 | 2,843 | 4,658 |
| 21. | Edmonton/Villeneuve | 5,184 | 7,496 | 44.6 | 2,102 | 5,394 |
| 22. | Halifax International | 7,437 | 7,099 | -4.5 | 6,365 | 734 |
| 23. | Edmonton City Centre | 6,889 | 7,044 | 2.2 | 6,208 | 836 |
| 24. | Saskatoon/JG Diefenbaker | 7,296 | 6,544 | -10.3 | 4,273 | 2,271 |
| 25. | Hamilton | 7,067 | 6,492 | -8.1 | 3,512 | 2,980 |
| 26. | Chicoutimi/St-Honoré | 6,094 | 6,348 | 4.2 | 2,348 | 4,000 |
| 27. | Kelowna | 7,194 | 6,056 | -15.8 | 4,178 | 1,878 |
| 28. | Oshawa | 5,984 | 5,870 | -1.9 | 2,522 | 3,348 |
| 29. | Toronto/City Centre | 5,307 | 5,674 | 6.9 | 2,766 | 2,908 |
| 30. | Moncton/Greater Moncton International | 4,847 | 5,522 | 13.9 | 3,673 | 1,849 |
| 31. | Vancouver Harbour | 5,220 | 5,091 | -2.5 | 5,065 | 26 |
| 32. | Yellowknife | 5,468 | 5,016 | -8.3 | 3,912 | 1,104 |
| 33. | Regina International | 4,436 | 4,566 | 2.9 | 3,382 | 1,184 |
| 34. | Sudbury | 3,216 | 4,413 | 37.2 | 2,609 | 1,804 |
| 35. | Winnipeg/St. Andrews | 6,715 | 4,293 | -36.1 | 1,889 | 2,404 |
| 36. | St. John's | 3,992 | 3,618 | -9.4 | 3,216 | 402 |
| 37. | Prince George | 3,471 | 3,517 | 1.3 | 2,416 | 1,101 |
| 38. | Montréal/Mirabel International | 3,284 | 2,780 | -15.3 | 2,189 | 591 |
| 39. | Windsor | 2,854 | 2,763 | -3.2 | 1,711 | 1,052 |
| 40. | Gander International | 2,668 | 2,689 | 0.8 | 1,865 | 824 |
| 41. | Whitehorse | 2,737 | 2,219 | -18.9 | 1,173 | 1,046 |
| 42. | St-Jean | 1,460 | 1,443 | -1.2 | 1,063 | 380 |
| Total (42) | | 378,121 | 374,904 | -0.9 | 259,464 | 115,440 |

Aircraft movement statistics (51F0001PIE, TP1496, free) are now available on Statistics Canada's Web site (www.statcan.ca). From the Our products and services page, choose Free publications, then Transport and warehousing. Historical issues are available on Transport Canada's Web site (<http://www.tc.gc.ca/pol/en/report/TP1496/tp1496.htm>).

Les statistiques relatives aux mouvements d'aéronefs (51F0001PIF, TP1496, gratuite) sont maintenant accessibles sur le site Web de Statistique Canada (www.statcan.ca). À la page Nos produits et services, choisissez Publications gratuites, puis Transport et entreposage. Les rapports précédents sont disponibles sur le site Web de Transports Canada (<http://www.tc.gc.ca/pol/FR/rapport/TP1496/tp1496.htm>).

For further information, please contact the Aviation Statistics Centre (telephone: 1-866-500-8400; Internet: aviationstatistics@statcan.ca).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec le Centre des statistiques de l'aviation (téléphone: 1-866-500-8400; Internet: aviationstatistics@statcan.ca).

Section 2 - Table 2.2

Section 2 - Tableau 2.2

Total aircraft movements at NAV CANADA towered airports, by class of operation, May 2005 (Preliminary data)

Totaux des mouvements d'aéronefs aux aéroports avec tour de contrôle de NAV CANADA, par classe de vols, Mai 2005 (données provisoires)

| Rank May 2005 Rang Mai | Airports - NAV CANADA towers Aéroports - tours de NAV CANADA | May 2004 Mai | May 2005 Mai | Change May 2005/2004 Variation Mai | May 2005 Itinerant Itinérants Mai 2005 | May 2005 Local Locaux Mai 2005 |
|------------------------------------|---|--------------------|--------------------|--|---|---|
| | | No.-Nbre | No.-Nbre | % | No.-Nbre | No.-Nbre |
| 1. | Toronto/LB Pearson International | 33,804 | 34,700 | 2.7 | 34,700 | 0 |
| 2. | Vancouver International | 26,791 | 27,695 | 3.4 | 27,695 | 0 |
| 3. | Calgary International | 18,056 | 20,087 | 11.2 | 19,405 | 682 |
| 4. | Montréal/Pierre Elliott Trudeau International | 17,604 | 17,439 | -0.9 | 17,439 | 0 |
| 5. | Boundary Bay | 15,363 | 17,373 | 13.1 | 6,421 | 10,952 |
| 6. | Abbotsford | 13,841 | 15,848 | 14.5 | 6,550 | 9,298 |
| 7. | Toronto/Buttonville Municipal | 13,298 | 15,661 | 17.8 | 8,009 | 7,652 |
| 8. | Montréal/St-Hubert | 17,229 | 14,563 | -15.5 | 6,997 | 7,566 |
| 9. | Calgary/Springbank | 10,155 | 14,346 | 41.3 | 5,540 | 8,806 |
| 10. | Victoria International | 13,355 | 13,673 | 2.4 | 9,072 | 4,601 |
| 11. | Ottawa/Macdonald-Cartier International | 13,764 | 13,488 | -2.0 | 10,352 | 3,136 |
| 12. | Winnipeg International | 11,480 | 12,358 | 7.6 | 11,550 | 808 |
| 13. | Pitt Meadows | 8,811 | 10,770 | 22.2 | 4,572 | 6,198 |
| 14. | Waterloo Regional | 8,187 | 9,933 | 21.3 | 4,901 | 5,032 |
| 15. | London | 7,800 | 9,613 | 23.2 | 5,442 | 4,171 |
| 16. | Edmonton International | 8,623 | 9,186 | 6.5 | 8,088 | 1,098 |
| 17. | Québec/Jean Lesage International | 9,996 | 8,979 | -10.2 | 6,968 | 2,011 |
| 18. | Thunder Bay | 8,069 | 8,549 | 5.9 | 5,063 | 3,486 |
| 19. | Chicoutimi/St-Honoré | 6,190 | 7,830 | 26.5 | 2,861 | 4,969 |
| 20. | Langley | 7,605 | 7,702 | 1.3 | 2,992 | 4,710 |
| 21. | Edmonton City Centre | 6,535 | 7,701 | 17.8 | 6,519 | 1,182 |
| 22. | Hamilton | 6,739 | 7,482 | 11.0 | 3,954 | 3,528 |
| 23. | Halifax International | 7,627 | 7,372 | -3.3 | 6,752 | 620 |
| 24. | Sault Ste. Marie | 5,150 | 7,021 | 36.3 | 2,831 | 4,190 |
| 25. | Saskatoon/JG Diefenbaker | 7,291 | 6,950 | -4.7 | 4,518 | 2,432 |
| 26. | Toronto/City Centre | 6,249 | 6,837 | 9.4 | 3,607 | 3,230 |
| 27. | Edmonton/Villeneuve | 5,749 | 6,675 | 16.1 | 2,483 | 4,192 |
| 28. | Kelowna | 6,441 | 6,424 | -0.3 | 4,405 | 2,019 |
| 29. | Yellowknife | 5,562 | 6,024 | 8.3 | 4,362 | 1,662 |
| 30. | Oshawa | 6,562 | 5,883 | -10.3 | 2,811 | 3,072 |
| 31. | Vancouver Harbour | 5,757 | 5,742 | -0.3 | 5,678 | 64 |
| 32. | Prince George | 4,594 | 4,899 | 6.6 | 2,918 | 1,981 |
| 33. | Winnipeg/St. Andrews | 5,744 | 4,898 | -14.7 | 2,196 | 2,702 |
| 34. | Regina International | 4,108 | 4,519 | 10.0 | 3,575 | 944 |
| 35. | Sudbury | 3,174 | 4,322 | 36.2 | 3,228 | 1,094 |
| 36. | Moncton/Greater Moncton International | 4,928 | 3,976 | -19.3 | 2,886 | 1,090 |
| 37. | Windsor | 2,719 | 3,601 | 32.4 | 1,991 | 1,610 |
| 38. | Whitehorse | 3,183 | 3,562 | 11.9 | 1,704 | 1,858 |
| 39. | St. John's | 4,882 | 3,485 | -28.6 | 3,181 | 304 |
| 40. | Gander International | 3,675 | 3,069 | -16.5 | 2,085 | 984 |
| 41. | Montréal/Mirabel International | 3,348 | 2,953 | -11.8 | 2,170 | 783 |
| 42. | St-Jean | 2,559 | 2,507 | -2.0 | 1,817 | 690 |
| Total (42) | | 382,597 | 405,695 | 6.0 | 280,288 | 125,407 |

Aircraft movement statistics (51F0001PIE, TP1496, free) are now available on Statistics Canada's Web site (www.statcan.ca). From the Our products and services page, choose Free publications, then Transport and warehousing. Historical issues are available on Transport Canada's Web site (<http://www.tc.gc.ca/pol/en/report/TP1496/tp1496.htm>).

Les statistiques relatives aux mouvements d'aéronefs (51F0001PIF, TP1496, gratuite) sont maintenant accessibles sur le site Web de Statistique Canada (www.statcan.ca). À la page Nos produits et services, choisissez Publications gratuites, puis Transport et entreposage. Les rapports précédents sont disponibles sur le site Web de Transports Canada (<http://www.tc.gc.ca/pol/FR/rapport/TP1496/tp1496.htm>).

For further information, please contact the Aviation Statistics Centre (telephone: 1-866-500-8400; Internet: aviationstatistics@statcan.ca).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec le Centre des statistiques de l'aviation (téléphone: 1-866-500-8400; Internet: aviationstatistics@statcan.ca).

Section 2 - Table 2.3

Total aircraft movements at NAV CANADA towered airports, by class of operation, June 2005 (Preliminary data)

Section 2 - Tableau 2.3

Totaux des mouvements d'aéronefs aux aéroports avec tour de contrôle de NAV CANADA, par classe de vols, Juin 2005 (données provisoires)

| Rank June 2005 Rang Juin | Airports - NAV CANADA towers Aéroports - tours de NAV CANADA | June 2004 Juin | June 2005 Juin | Change June 2005/2004 Variation Juin | June 2005 Itinerant Itinérants Juin 2005 | June 2005 Local Locaux Juin 2005 |
|--------------------------------------|---|----------------------|----------------------|--|---|---|
| | | No.-Nbre | No.-Nbre | % | No.-Nbre | No.-Nbre |
| 1. | Toronto/LB Pearson International | 34,844 | 35,082 | 0.7 | 35,082 | 0 |
| 2. | Vancouver International | 29,316 | 29,428 | 0.4 | 29,428 | 0 |
| 3. | Calgary International | 19,396 | 20,719 | 6.8 | 19,881 | 838 |
| 4. | Montréal/Pierre Elliott Trudeau International | 18,788 | 18,463 | -1.7 | 18,463 | 0 |
| 5. | Boundary Bay | 16,541 | 16,241 | -1.8 | 6,278 | 9,963 |
| 6. | Toronto/Buttonville Municipal | 19,921 | 14,983 | -24.8 | 7,699 | 7,284 |
| 7. | Ottawa/Macdonald-Cartier International | 14,212 | 13,935 | -1.9 | 10,561 | 3,374 |
| 8. | Victoria International | 14,454 | 13,643 | -5.6 | 9,041 | 4,602 |
| 9. | Montréal/St-Hubert | 18,383 | 13,066 | -28.9 | 6,948 | 6,118 |
| 10. | Winnipeg International | 12,993 | 12,644 | -2.7 | 12,022 | 622 |
| 11. | Abbotsford | 12,919 | 11,006 | -14.8 | 4,918 | 6,088 |
| 12. | Québec/Jean Lesage International | 9,621 | 10,722 | 11.4 | 7,757 | 2,965 |
| 13. | Calgary/Springbank | 11,199 | 10,194 | -9.0 | 3,869 | 6,325 |
| 14. | Waterloo Regional | 10,256 | 9,523 | -7.1 | 4,713 | 4,810 |
| 15. | Thunder Bay | 10,453 | 8,919 | -14.7 | 5,509 | 3,410 |
| 16. | Edmonton International | 8,654 | 8,674 | 0.2 | 8,065 | 609 |
| 17. | Pitt Meadows | 8,858 | 8,452 | -4.6 | 3,422 | 5,030 |
| 18. | Hamilton | 8,415 | 8,066 | -4.1 | 4,352 | 3,714 |
| 19. | Halifax International | 8,338 | 7,837 | -6.0 | 7,114 | 723 |
| 20. | London | 8,357 | 7,622 | -8.8 | 4,866 | 2,756 |
| 21. | Langley | 7,431 | 7,195 | -3.2 | 2,641 | 4,554 |
| 22. | Edmonton City Centre | 7,588 | 7,069 | -6.8 | 6,156 | 913 |
| 23. | Chicoutimi/St-Honoré | 6,214 | 7,022 | 13.0 | 2,915 | 4,107 |
| 24. | Oshawa | 8,629 | 6,577 | -23.8 | 3,606 | 2,971 |
| 25. | Vancouver Harbour | 6,403 | 6,283 | -1.9 | 6,217 | 66 |
| 26. | Toronto/City Centre | 7,602 | 6,228 | -18.1 | 3,587 | 2,641 |
| 27. | Saskatoon/JG Diefenbaker | 6,874 | 5,935 | -13.7 | 4,453 | 1,482 |
| 28. | Kelowna | 5,483 | 5,903 | 7.7 | 4,253 | 1,650 |
| 29. | Yellowknife | 6,399 | 5,434 | -15.1 | 4,525 | 909 |
| 30. | Moncton/Greater Moncton International | 4,732 | 4,896 | 3.5 | 3,602 | 1,294 |
| 31. | Sault Ste. Marie | 6,180 | 4,674 | -24.4 | 2,834 | 1,840 |
| 32. | Regina International | 4,522 | 4,671 | 3.3 | 3,685 | 986 |
| 33. | Winnipeg/St. Andrews | 5,337 | 4,538 | -15.0 | 2,158 | 2,380 |
| 34. | Edmonton/Villeneuve | 6,469 | 4,396 | -32.0 | 1,180 | 3,216 |
| 35. | Sudbury | 3,760 | 4,392 | 16.8 | 3,318 | 1,074 |
| 36. | St. John's | 4,738 | 3,783 | -20.2 | 3,481 | 302 |
| 37. | Windsor | 3,488 | 3,641 | 4.4 | 2,099 | 1,542 |
| 38. | Gander International | 3,334 | 3,588 | 7.6 | 2,654 | 934 |
| 39. | Prince George | 4,164 | 3,247 | -22.0 | 2,664 | 583 |
| 40. | St-Jean | 2,888 | 3,233 | 11.9 | 2,577 | 656 |
| 41. | Montréal/Mirabel International | 3,216 | 3,068 | -4.6 | 2,148 | 920 |
| 42. | Whitehorse | 2,558 | 2,889 | 12.9 | 1,933 | 956 |
| Total (42) | | 413,927 | 387,881 | -6.3 | 282,674 | 105,207 |

Aircraft movement statistics (51F0001PIE, TP1496, free) are now available on Statistics Canada's Web site (www.statcan.ca). From the Our products and services page, choose Free publications, then Transport and warehousing. Historical issues are available on Transport Canada's Web site (<http://www.tc.gc.ca/pol/en/report/TP1496/tp1496.htm>).

Les statistiques relatives aux mouvements d'aéronefs (51F0001PIF, TP1496, gratuite) sont maintenant accessibles sur le site Web de Statistique Canada (www.statcan.ca). À la page Nos produits et services, choisissez Publications gratuites, puis Transport et entreposage. Les rapports précédents sont disponibles sur le site Web de Transports Canada (<http://www.tc.gc.ca/pol/FR/rapport/TP1496/tp1496.htm>).

For further information, please contact the Aviation Statistics Centre (telephone: 1-866-500-8400; Internet: aviationstatistics@statcan.ca).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec le Centre des statistiques de l'aviation (téléphone: 1-866-500-8400; Internet: aviationstatistics@statcan.ca).

Section 3 - Table 3.1

Section 3 - Tableau 3.1

Top 50 airports according to the number of enplaned and
deplaned passengers, selected services, 2004

Les 50 premiers aéroports selon le nombre de passagers embarqués
et débarqués, certains services, 2004

| Airport | Enplaned | Deplaned | Total | | Change |
|----------------------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------|
| | Embarqués | Débarqués | 2003 | 2004 | |
| Aéroport | No.-Nbre | | | | % |
| Abbotsford BC | 163,238 | 161,929 | 294,183 | 325,167 | 10.5 |
| Calgary Intl AB | 4,345,276 | 4,366,785 | 8,240,242 | 8,712,061 | 5.7 |
| Charlottetown PE | 82,596 | 82,282 | 161,428 | 164,878 | 2.1 |
| Comox BC | 73,758 | 76,679 | 103,478 | 150,437 | 45.4 |
| Cranbrook BC | 39,037 | 38,643 | 67,382 | 77,680 | 15.3 |
| Deer Lake NL | 96,034 | 95,892 | 155,361 | 191,926 | 23.5 |
| Edmonton City Centre AB | 38,252 | 39,240 | 81,658 | 77,492 | -5.1 |
| Edmonton Intl AB | 1,955,573 | 1,955,472 | 3,515,632 | 3,911,045 | 11.2 |
| Fort McMurray AB | 111,449 | 110,882 | 204,246 | 222,331 | 8.9 |
| Fort St John BC | 41,865 | 38,305 | 86,467 | 80,170 | -7.3 |
| Fredericton NB | 95,899 | 97,009 | 182,787 | 192,908 | 5.5 |
| Goose Bay NL | 36,991 | 36,398 | 75,616 | 73,389 | -2.9 |
| Grande Prairie AB | 77,292 | 77,442 | 158,296 | 154,734 | -2.3 |
| Halifax Intl NS | 1,450,971 | 1,452,980 | 2,713,740 | 2,903,951 | 7.0 |
| Hamilton ON | 297,969 | 296,659 | 883,033 | 594,628 | -32.7 |
| Iqaluit NU | 51,379 | 51,009 | 107,240 | 102,388 | -4.5 |
| Kamloops BC | 72,813 | 76,214 | 137,705 | 149,027 | 8.2 |
| Kelowna BC | 434,680 | 434,886 | 837,124 | 869,566 | 3.9 |
| Kingston ON | x | x | x | x | x |
| London ON | 158,805 | 161,658 | 321,792 | 320,463 | -0.4 |
| Moncton NB | 232,541 | 229,824 | 425,945 | 462,365 | 8.6 |
| Montreal/Dorval Intl QC | 4,676,569 | 4,693,015 | 7,752,372 | 9,369,584 | 20.9 |
| Montreal/Mirabel Intl QC | 454,037 | 467,889 | 973,953 | 921,926 | -5.3 |
| Nanaimo BC | x | x | x | x | x |
| Nanaimo/Harbour BC | 52,367 | 41,784 | 38,652 | 94,151 | 143.6 |
| Ottawa/MacDonald-Cartier Intl ON | 1,790,261 | 1,791,135 | 3,124,396 | 3,581,396 | 14.6 |
| Penticton BC | x | x | x | x | x |
| Prince George BC | 161,647 | 157,519 | 330,456 | 319,166 | -3.4 |
| Quebec/Jean Lesage Intl QC | 359,012 | 356,094 | 628,545 | 715,106 | 13.8 |
| Regina SK | 368,802 | 371,617 | 685,039 | 740,419 | 8.1 |
| Saint John NB | 85,321 | 85,497 | 162,168 | 170,818 | 5.3 |
| Saskatoon/JG Diefenbaker SK | 397,757 | 394,686 | 689,357 | 792,443 | 15.0 |
| Sault Ste Marie ON | x | x | 131,465 | x | x |
| Sept-Iles QC | 45,219 | 47,583 | 72,745 | 92,802 | 27.6 |
| Sioux Lookout ON | 36,343 | 36,318 | 68,364 | 72,661 | 6.3 |
| St John's NL | 454,899 | 451,079 | 833,411 | 905,978 | 8.7 |
| Sudbury ON | 76,672 | 76,038 | 174,189 | 152,710 | -12.3 |
| Sydney NS | 50,122 | 49,392 | 92,449 | 99,514 | 7.6 |
| Thompson MB | x | x | x | x | x |
| Thunder Bay ON | 292,853 | 294,040 | 568,175 | 586,893 | 3.3 |
| Timmins ON | 55,086 | 55,230 | 110,450 | 110,316 | -0.1 |
| Toronto/LB Pearson Intl ON | 13,365,079 | 13,465,428 | 22,982,920 | 26,830,507 | 16.7 |
| Vancouver Harbour BC | 165,735 | 170,214 | 172,453 | 335,949 | 94.8 |
| Vancouver Intl BC | 7,146,177 | 7,133,776 | 13,044,814 | 14,279,953 | 9.5 |
| Victoria Harbour BC | 119,365 | 116,448 | 161,412 | 235,813 | 46.1 |
| Victoria Intl BC | 598,205 | 605,035 | 1,154,728 | 1,203,240 | 4.2 |
| Whitehorse YT | 72,465 | 71,993 | 148,977 | 144,458 | -3.0 |
| Windsor ON | 76,595 | 77,067 | 170,062 | 153,662 | -9.6 |
| Winnipeg Intl MB | 1,445,918 | 1,453,381 | 2,612,477 | 2,899,299 | 11.0 |
| Yellowknife NT | 141,393 | 139,699 | 307,943 | 281,092 | -8.7 |
| Total Canada | 43,670,602 | 43,813,948 | 78,391,224 | 87,484,550 | 11.6 |

For further information, please contact the Aviation Statistics Centre
(telephone: 1-866-500-8400; Internet: aviationstatistics@statcan.ca).

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec le
Centre des statistiques de l'aviation (téléphone : 1-866-500-8400 ;
Internet : aviationstatistics@statcan.ca).

**Publications available from the Transportation Division
Publications disponibles à la Division des transports**

| Catalogue Title | \$ | Titre |
|--|-------|---|
| 50-002-XIB Surface and Marine Transport - Service Bulletin, O., Bil. | 11.00 | Transports terrestre et maritime - Bulletin de service, H.S., Bil. |
| 51-004-XIB Aviation Statistics Centre - Service Bulletin, O., Bil. | 9.00 | Centre des statistiques de l'aviation - Bulletin de service, H.S., 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-XIE Air Passenger Origin and Destination: Domestic Report, A., English and French editions. | 32.00 | Origine et destination des passagers aériens : Rapport sur le trafic intérieur, A., Éditions française et anglaise. |
| 51-204-XIF | | |
| 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. |
| 51-206-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. |
| 52-001-XPB Railway Carloadings, M., Bil. | 77.00 | Chargements ferroviaires, M., Bil. |
| 52-216-XIB Rail In Canada, A., Bil. | 39.00 | Le transport ferroviaire au Canada, A., Bil. |
| 53F-004-XIE Canadian Vehicle Survey, Q., English and French editions. | | Enquête sur les véhicules au Canada, T., Éditions française et anglaise. |
| 53F-004-XIF | | |
| 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. |
| 53-222-XIB Trucking in Canada, A., Bil. | 39.00 | Le camionnage au Canada, A., Bil. |
| 53-223-XIE Canadian Vehicle Survey, A., English and French editions. | | Enquête sur les véhicules au Canada, A., Éditions française et anglaise. |
| 53-223-XIF | | |
| 54-205-XIB Shipping in Canada, A., Bil. | 39.00 | Le transport maritime au Canada, A., Bil. |

All Prices exclude sales tax

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

XIB = Electronic copy
XIE = English copy
XIF = French copy

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.

Last updated: April 2003

Symbols

The following standard symbols are used in Statistics Canada publications:

- . not available for any reference period
- .. not available for a specific reference period
- ... not applicable
- 0 true zero or a value rounded to zero
- 0^s value rounded to 0 (zero) where there is a meaningful distinction between true zero and the value that was rounded
- ^p preliminary
- ^r revised
- x suppressed to meet the confidentiality requirements of the Statistics Act
- E use with caution
- F too unreliable to be published

Les prix n'incluent pas la taxe de vente

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

XIB = Copie électronique
XIE = Copie anglaise
XIF = Copie française

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.

Dernière révision: Avril 2003

Signes conventionnels

Les signes conventionnels suivants sont employés uniformément dans les publications de Statistique Canada :

- . indisponible pour toute période de référence
- .. indisponible pour une période de référence précise
- ... n'ayant pas lieu de figurer
- 0 zéro absolu ou valeur arrondie à zéro
- 0^s valeur arrondie à 0 (zéro) où il y a une distinction importante entre le zéro absolu et la valeur arrondie
- ^p provisoire
- ^r rectifié
- x confidentiel en vertu des dispositions de la Loi sur la statistique
- E à utiliser avec prudence
- F trop peu fiable pour être publié

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.;

For further information

Please contact the Aviation Statistics Centre: telephone: 1-866-500-8400; Internet: aviationstatistics@statcan.ca

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.;

Pour de plus amples renseignements

Veillez communiquer avec le Centre des statistiques de l'aviation :
téléphone : 1-866-500-8400;
Internet : aviationstatistics@statcan.ca

Standards of service to the public

Statistics Canada is committed to serving its client in a prompt, reliable and courteous manner and in the official language of their choice. To this end, the agency has developed standards of service, which its employees observe in serving its clients. To obtain a copy of these service standards, please contact Statistics Canada toll free at 1 800 263-1136. The service standards are also published on www.statcan.ca under About Statistics Canada > Providing services to Canadians.

Normes de service à la clientèle

Statistique Canada s'engage à fournir à ses clients des services rapides, fiables et courtois, et ce, dans la langue officielle de leur choix. À cet égard, notre organisme s'est doté de normes de service à la clientèle qui doivent être observées par les employés lorsqu'ils offrent des services à la clientèle. Pour obtenir une copie de ces normes de service, veuillez communiquer avec Statistique Canada au numéro sans frais 1 800 263-1136. Les normes de services à la clientèle sont aussi publiées sur www.statcan.ca sous À propos de Statistique Canada > Offrir des services aux Canadiens.

Note of Appreciation

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

Note de reconnaissance

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