

Transports visitent à intervalles réguliers et qui satisfont à des normes spécifiques. En plus des aérodromes proprement dits, il existe un réseau d'aides radio à la navigation afin de faciliter le vol et d'assurer la sécurité dans les cas d'atterrissage aux instruments.

**Activité aux aéroports.** En 1971, le nombre de mouvements d'aéronefs aux 174 aéroports déclarants était de 6.3 millions, soit 1.2 million pour les aéroports non équipés de tour de contrôle et 5.1 millions pour les 58 aéroports qui en sont équipés. Dans cette dernière catégorie, les 53 aéroports équipés de tour de contrôle relevant du ministère des Transports ont enregistré 4.9 millions de mouvements d'aéronefs (tableau 15.27), et les cinq aéroports du ministère de la Défense nationale 161,183.

En 1971, pour la quatrième année consécutive, l'aéroport international de Toronto vient en tête pour le nombre de mouvements d'aéronefs avec 165,426; l'aéroport international de Montréal conserve la deuxième place avec 148,027, l'aéroport international de Vancouver vient en troisième avec 142,120 et les aéroports internationaux de Winnipeg et d'Ottawa occupent les quatrième et cinquième places avec 114,161 et 93,194 mouvements respectivement.

Dans les aéroports équipés de tour de contrôle, 48% de tous les mouvements itinérants en 1971 ont été effectués par des aéronefs pesant moins de 4,000 livres, et 30% par des aéronefs pesant plus de 39,000 livres. Les mouvements d'appareils de plus de 314,000 livres, ce qui comprend le *Boeing 747*, les *DC-8* des séries 30 à 60, l'*Ilyushin 62* et le *Super VC-10*, ont augmenté pour atteindre 53,657, soit 20% de plus qu'en 1970.

Les mouvements internationaux en 1971 se sont établis à 205,179 (89 de moins qu'en 1970). Les aéroports internationaux de Toronto et de Montréal figurent pour 57.2% de ce total. On a enregistré 65,481 mouvements à Toronto, dont 56,506 «transfrontaliers» (en direction et en provenance des États-Unis) et 8,975 «autres mouvements internationaux» (en direction et en provenance de points à l'extérieur du Canada et des États-Unis). L'aéroport international de Montréal a enregistré 51,899 mouvements internationaux, dont 35,673 «transfrontaliers» et 16,226 autres mouvements internationaux.

Selon l'enquête de 1971, 116 aéroports sans tour de contrôle ont enregistré 1.2 million de mouvements, soit une diminution de 13.5% par rapport à 1.4 million déclaré par 113 aéroports dans l'enquête de 1970. Le nombre de mouvements itinérants s'est établi à 421,068, soit 0.7% de plus qu'en 1970 (418,236); les mouvements locaux, pour la plupart des vols d'entraînement, se sont élevés à 786,375, soit 19.6% de moins que l'année précédente (978,961).

**Services aériens commerciaux.** Le tableau 15.28 donne des statistiques sur les services aériens commerciaux fournis au Canada par des compagnies aériennes canadiennes, américaines et étrangères dont les recettes annuelles brutes provenant des vols ont dépassé \$100,000 en 1967-68 et \$150,000 en 1969-71. Les chiffres des compagnies canadiennes portent sur les services nationaux et internationaux et ceux des compagnies étrangères uniquement sur les milles parcourus et les heures de vol au-dessus du territoire canadien, abstraction faite des passagers et des marchandises en transit au Canada. Le tableau 15.29 donne les chiffres correspondants pour le trafic intérieur et le trafic international en 1971.

**Licences du personnel.** Au 31 mars 1972, le nombre total de licences en vigueur au Canada détenues par le personnel s'élevait à 40,932 contre 39,479 un an auparavant. En voici la répartition pour 1972, les chiffres de 1971 figurant entre parenthèses: pilotes de planeur, 908 (1,529); pilotes privés, 26,121 (25,237); pilotes professionnels, 5,139 (4,730); pilotes professionnels de première classe, 797 (744); pilotes de ligne, 2,851 (2,792); navigateurs de bord, 196 (211); contrôleurs de la circulation aérienne, 1,430 (1,025); mécaniciens navigants, 107 (93); mécaniciens d'entretien d'aéronefs, 3,378 (3,113); et pilotes de gyrocoptère, 5 (5).

## 15.6 Transports urbains

L'urbanisation et le développement des banlieues continuent à entraîner une concentration de la population dans un petit nombre d'agglomérations urbaines. A l'heure actuelle, les trois quarts environ de la population canadienne demeurent dans les agglomérations urbaines, la moitié vivant dans les vingt plus grandes villes et leurs banlieues. Quelque 50% de l'activité de transport se situe dans les régions urbaines.

Il est difficile d'élaborer des statistiques du transport pour les régions urbaines et rurales étant donné qu'un grand nombre de voyages s'effectuent entre la ville et la campagne. De plus, la ligne de démarcation entre les régions urbaines et rurales doit être déterminée arbitrairement car elle dépend de la densité de la population, laquelle varie suix ant le