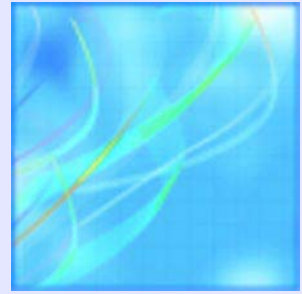


Aviation

Tarifs aériens, transporteurs aériens canadiens de niveau I

2014



Faits saillants

- En 2014, les tarifs aériens intérieurs et internationaux combinés ont atteint en moyenne 243,70 \$, en baisse de 2,1 % par rapport aux 249,00 \$ enregistrés en 2013, renversant la tendance à la hausse observée l'année précédente. Cette baisse a ramené le tarif aérien total moyen enregistré en 2014 à peu près au même niveau que le tarif aérien total moyen affiché en 2010 (243,50 \$), soit un niveau inférieur aux niveaux d'avant la récession. Le repli en 2014 était attribuable à des baisses d'une année à l'autre observées dans tous les trimestres, les plus notables ayant été enregistrées au premier et au deuxième trimestres.
- Le tarif intérieur moyen s'est chiffré à 184,90 \$, en baisse de 3,1 % par rapport à l'année précédente, alors que le tarif international moyen a reculé de 2,2 % pour s'établir à 315,50 \$.
- En 2014, 97,2 % des passagers se sont prévalus de tarifs réduits pour les vols intérieurs et internationaux réguliers, en hausse de 0,1 point de pourcentage par rapport aux 97,1 % notés en 2013. La proportion des passagers des vols intérieurs qui ont voyagé à prix réduit est demeurée inchangée (97,1 %) par rapport à l'année précédente. Pour les vols internationaux, la part des passagers qui ont voyagé à prix réduit a progressé de 0,2 point de pourcentage pour s'établir à 97,2 %.
- En termes de passagers-kilomètres, la proportion des voyages à rabais dans le secteur intérieur est également demeurée inchangée (97,3%) par rapport à 2013. La part des voyages à rabais dans le secteur international s'est accrue de 0,2 point de pourcentage par rapport à l'année précédente pour se chiffrer à 98,0 % en 2014.
- En 2014, les tarifs aériens intérieurs moyens ont diminué dans les 10 villes d'embarquement choisies au Canada par rapport à 2013, Saskatoon (-7,4 %), Winnipeg (-5,3 %), Halifax (-5,1 %) et Regina (-5,0 %) ayant enregistré les plus fortes baisses.
- En 2014, le tarif intérieur moyen à Toronto (208,80 \$) est demeuré le plus élevé parmi les principales villes, une situation qui s'observe depuis 2002. Saskatoon a affiché le tarif aérien intérieur moyen le plus faible (167,10 \$). Vancouver (201,20 \$) et Winnipeg (190,70 \$) ont également enregistré des tarifs aériens intérieurs moyens supérieurs à la moyenne nationale.

Analyse

Tarifs aériens moyens¹

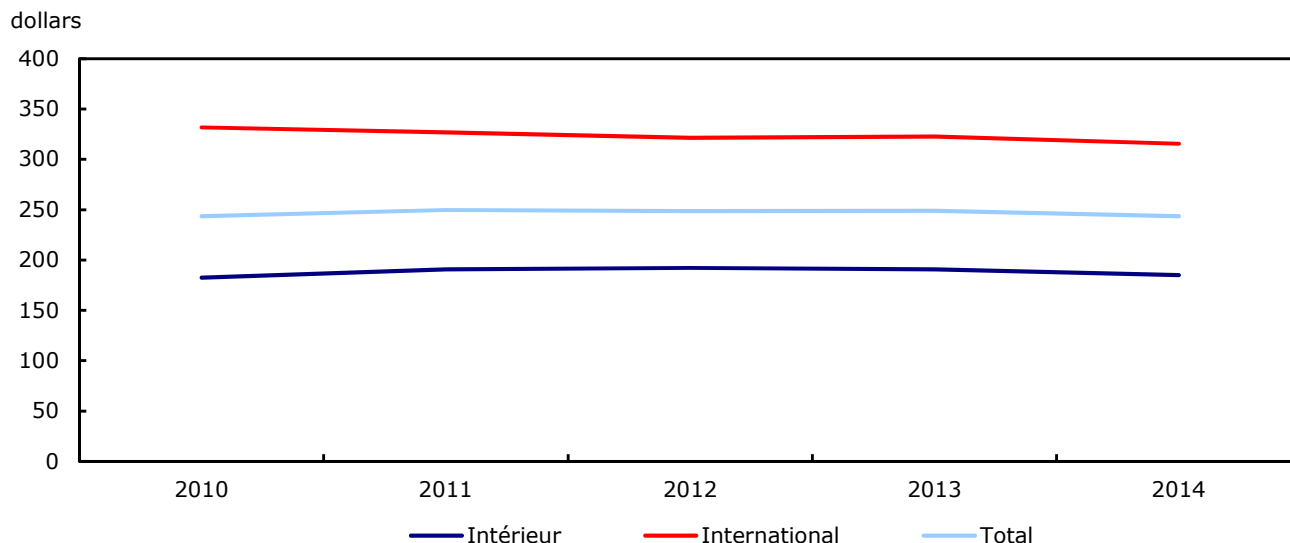
L'industrie du transport aérien a continué de connaître une demande accrue pour les voyageurs aériens en 2014 pour une cinquième année consécutive depuis le ralentissement économique de 2009. Durant cette période, le tarif aérien moyen (intérieur et international, sur la base de l'origine et de la destination du coupon) payé par les passagers s'est établi à 243,70 \$, en baisse de 2,1 % par rapport aux 249,00 \$ enregistrés en 2013, renversant la tendance à la hausse observée l'année précédente. Cette baisse a ramené le tarif aérien total moyen enregistré en 2014 à peu près au même niveau que le tarif aérien total moyen affiché en 2010 (243,50 \$), soit un niveau inférieur à ceux d'avant la récession. Le niveau obtenu en 2014 était attribuable à des baisses observées dans tous les trimestres, les plus notables ayant été enregistrées au premier et au deuxième trimestres.

Le tarif aérien intérieur moyen payé par les passagers s'est chiffré à 184,90 \$ en 2014, en baisse de 3,1 % par rapport aux 190,80 \$ inscrits en 2013. Il s'agit d'une deuxième baisse annuelle consécutive, qui fait suite à trois hausses annuelles consécutives.

Le tarif aérien international moyen s'est établi à 315,50 \$ en 2014, en baisse de 2,2 % par rapport aux 322,60 \$ enregistrés en 2013.

Comme le montre le graphique 1 ci-dessous, le tarif aérien intérieur moyen s'est replié en 2014, demeurant, néanmoins, un peu au-dessus du niveau atteint en 2010. La forte et énergique concurrence qui existe au sein de l'industrie du transport aérien continue à être un facteur qui pourrait expliquer cette situation. La vive rivalité tarifaire de la part des transporteurs canadiens à bas prix s'est traduite par une capacité limitée de la part des principaux transporteurs aériens à augmenter leurs tarifs. De plus, la croissance et la compétitivité des filières de distribution en ligne continuent à forcer les transporteurs aériens à établir des prix fortement concurrentiels pour leurs produits qui sont offerts aux voyageurs sensibles aux prix.

Graphique 1
Tarifs aériens moyens — Tous les tarifs, selon le secteur, 2010 à 2014



1. Les tarifs aériens moyens sont calculés pour chaque étape de vol. Lorsque le passager monte à bord de l'aéronef à un aéroport et quitte l'aéronef à un autre aéroport, cela est considéré comme une étape de vol. Ces tarifs n'incluent pas la taxe sur les produits et services, les taxes sur le transport aérien ou les frais d'utilisation, tels que les frais d'améliorations aéroportuaires ou les frais supplémentaires pour le carburant.

Dans le secteur international, le tarif aérien moyen a diminué pour la première fois depuis 2012, atteignant son niveau le plus faible dans les dix dernières années. La concurrence soutenue et intense entre les transporteurs canadiens et étrangers sur les marchés internationaux, et l'expansion d'une ligne aérienne à faibles coûts dans des destinations loisirs choisies aux États-Unis ainsi que dans d'autres marchés des voyages d'agrément internationaux caractérisés par une demande hautement variable et qui réagit positivement à des tarifs moindres, figurent parmi les facteurs qui ont peut-être contribué à la baisse des tarifs internationaux.

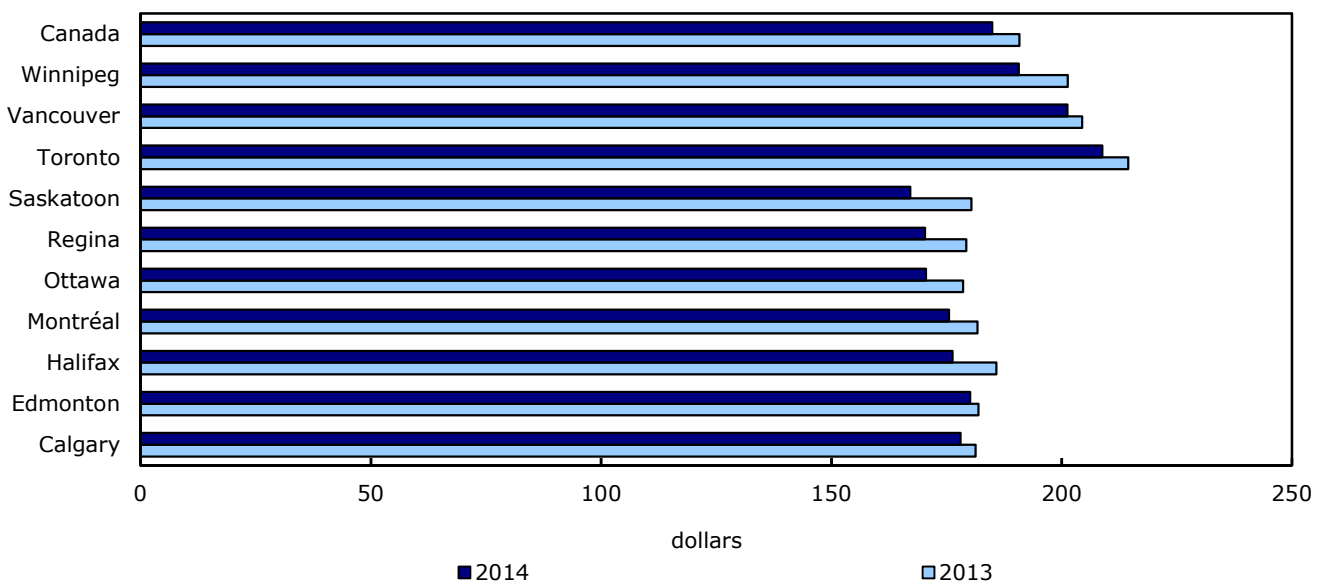
Tarifs aériens intérieurs moyens au niveau des villes

En 2014, les tarifs aériens intérieurs moyens ont diminué dans les 10 villes d'embarquement choisies au Canada par rapport à 2013. Au cours de cette période, les baisses d'une année à l'autre se sont situées entre 1,0 % à Edmonton et 7,4 % à Saskatoon. Toronto est demeurée la ville où le tarif aérien intérieur moyen a été le plus élevé (208,80 \$), suivie de Vancouver (201,20 \$) et de Winnipeg (190,70 \$), tandis que Saskatoon a affiché le tarif aérien intérieur moyen le plus faible (167,10 \$). Les tarifs plus élevés à Toronto s'expliquent en partie par le fait que plus de vols long-courriers — qui sont plus dispendieux — partent de l'aéroport international Pearson de Toronto.

Comme le montre le graphique 2 ci-dessous, Toronto a été la seule ville d'embarquement choisie de l'Est canadien à avoir enregistré un tarif aérien intérieur moyen supérieur à la moyenne nationale (184,90 \$) en 2014. Durant la même période, Vancouver et Winnipeg ont été les seules villes d'embarquement choisies de l'Ouest canadien à avoir enregistré un tarif moyen supérieur à la moyenne nationale.

Graphique 2

Tarifs intérieurs moyens pour des villes d'embarquement choisies de l'est et de l'ouest du Canada, 2013 et 2014



Pour des données annuelles historiques au niveau des villes, veuillez vous référer au tableau CANSIM 401-0004.

L'indice des tarifs aériens n'est plus inclus dans cette publication à partir de l'année de référence 2012. Cependant, cette série de données se trouve dans le tableau CANSIM 329-0078.

Notes

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 2014, les transporteurs aériens inclus sont les transporteurs canadiens de niveau I (Air Canada (y compris Air Canada rouge à compter de juillet 2013), Jazz, les partenaires régionaux canadiens à code partagé d'Air Canada, Air Transat et WestJet).

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 noliprix, 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.

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.

Les tarifs aériens intérieurs moyens sont la moyenne de tous les volets dont l'origine est dans cette ville, pour n'importe quelle destination intérieure. Le niveau des tarifs moyens peut être touché par des variations dans les tendances normales des voyages, ainsi que par le niveau des prix.

Les tarifs aériens moyens sont des tarifs de base et ils n'englobent pas la taxe sur les produits et services, les taxes sur le transport aérien ou les frais d'utilisation, tels que les frais d'améliorations aéroportuaires ou les frais supplémentaires pour le carburant.

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 par téléphone (1-866-500-8400) ou par courriel à STATCAN.TransportationStats-StatistiquesduTransport.STATCAN@canada.ca.

Tableaux statistiques

Tableau 1

Tarifs moyens, selon le secteur et le groupe tarifaire — Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ – Services réguliers

| | Groupe tarifaire | | | | |
|-----------------------------------|------------------|-----------------------|---------------------|--------|--------|
| | Total | Classe affaires | Économique | Réduit | Autre |
| dollars | | | | | |
| Intérieur | | | | | |
| 2010 | 182,50 | 2 005,70 | 258,90 | 179,20 | F |
| 2011 | 190,70 | 2 316,80 | 254,00 | 187,90 | F |
| 2012 | 192,20 | 2 474,70 ^E | 283,80 | 188,10 | F |
| 2013 | 190,80 | 2 546,50 | 277,70 ^E | 189,00 | 135,30 |
| 2014 ^p | 184,90 | 2 736,60 | 271,80 | 182,90 | 147,20 |
| Court-courrier | | | | | |
| 2010 | 140,20 | 896,40 ^E | 198,50 | 137,90 | F |
| 2011 | 146,10 | 1 115,20 ^E | 192,70 | 144,20 | F |
| 2012 | 145,40 | 1 481,70 ^E | 216,10 | 142,50 | F |
| 2013 | 136,40 | 1 195,70 ^E | 200,40 ^E | 134,90 | 92,50 |
| 2014 ^p | 129,10 | 1 354,60 ^E | 191,00 | 127,70 | 100,30 |
| Long-courrier | | | | | |
| 2010 | 218,30 | 2 129,80 | 305,70 | 214,20 | F |
| 2011 | 229,30 | 2 415,00 | 303,00 | 225,70 | F |
| 2012 | 233,00 | 2 593,80 ^E | 338,10 | 228,00 | F |
| 2013 | 238,50 | 2 632,30 | 373,30 ^E | 236,00 | 169,10 |
| 2014 ^p | 235,20 | 2 866,90 | 364,00 ^E | 232,40 | 188,10 |
| International | | | | | |
| 2010 | 331,80 | 3 505,40 | 376,60 | 328,20 | F |
| 2011 | 326,80 | 3 969,00 | 380,70 | 323,90 | F |
| 2012 | 321,50 | 3 804,30 | 360,30 | 319,10 | F |
| 2013 | 322,60 | 4 251,00 | 464,80 ^E | 320,60 | 202,40 |
| 2014 ^p | 315,50 | 4 412,80 ^E | 486,10 ^E | 311,20 | 205,80 |
| Intérieur et international | | | | | |
| 2010 | 243,50 | 3 329,20 | 288,80 | 240,80 | F |
| 2011 | 249,70 | 3 597,80 | 289,80 | 247,50 | F |
| 2012 | 248,60 | 3 480,30 | 306,60 | 245,90 | F |
| 2013 | 249,00 | 3 761,40 | 346,50 ^E | 247,00 | 176,30 |
| 2014 ^p | 243,70 | 3 978,60 ^E | 361,60 ^E | 240,70 | 176,00 |

1. De 2010 à 2014, les transporteurs aériens inclus sont les transporteurs canadiens de niveau I, à savoir le Groupe Air Canada (Air Canada - y compris Air Canada rouge à compter de juillet 2013, Jazz et les partenaires régionaux en partage de codes), Air Transat et WestJet.

Note(s) : À cause de la confidentialité ou du manque de fiabilité des données, les résultats pour le groupe tarifaire « première classe » ne peuvent être divulgués.

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.

Tableau 2
Répartition des passagers, selon le secteur et le groupe tarifaire — Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ — Services réguliers

| | Groupe tarifaire | | | |
|-----------------------------------|------------------|------------------|--------|----------------|
| | Classe affaires | Économique | Réduit | Autre |
| | pourcentage | | | |
| Intérieur | | | | |
| 2010 | 0 | 4,0 | 95,9 | 0 ^E |
| 2011 | 0 | 4,0 | 96,0 | 0 ^E |
| 2012 | 0 | 4,1 | 95,9 | 0 ^E |
| 2013 | 0 | 2,2 ^E | 97,1 | 0,7 |
| 2014 p | 0 | 2,2 | 97,1 | 0,7 |
| Court-courrier | | | | |
| 2010 | 0 ^E | 3,8 | 96,1 | 0 ^E |
| 2011 | 0 ^E | 3,8 | 96,2 | F |
| 2012 | 0 ^E | 3,9 | 96,1 | 0 ^E |
| 2013 | 0 ^E | 2,6 ^E | 96,8 | 0,7 |
| 2014 p | 0 ^E | 2,4 | 96,9 | 0,7 |
| Long-courrier | | | | |
| 2010 | 0 | 4,2 | 95,8 | 0 ^E |
| 2011 | 0 | 4,1 | 95,8 | 0 ^E |
| 2012 | 0 | 4,2 | 95,8 | F |
| 2013 | 0 | 1,8 ^E | 97,4 | 0,7 |
| 2014 p | 0 | 1,9 ^E | 97,4 | 0,7 |
| International | | | | |
| 2010 | 0,1 | 2,0 | 97,9 | 0 ^E |
| 2011 | 0 | 2,1 | 97,9 | 0 ^E |
| 2012 | 0 | 2,2 | 97,7 | 0 ^E |
| 2013 | 0 | 1,6 ^E | 97,0 | 1,4 |
| 2014 p | 0 | 1,9 ^E | 97,2 | 0,8 |
| Intérieur et international | | | | |
| 2010 | 0 | 3,2 | 96,7 | 0 ^E |
| 2011 | 0 | 3,2 | 96,8 | 0 ^E |
| 2012 | 0 | 3,3 | 96,7 | 0 ^E |
| 2013 | 0 | 1,9 ^E | 97,1 | 1,0 |
| 2014 p | 0 | 2,1 ^E | 97,2 | 0,7 |

1. De 2010 à 2014, les transporteurs aériens inclus sont les transporteurs canadiens de niveau I, à savoir le Groupe Air Canada (Air Canada - y compris Air Canada rouge à compter de juillet 2013, Jazz et les partenaires régionaux en partage de codes), Air Transat et WestJet.

Note(s) : À cause de la confidentialité ou du manque de fiabilité des données, les résultats pour le groupe tarifaire « première classe » ne peuvent être divulgués. 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.

Tableau 3
Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire — Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ – Services réguliers

| | Groupe tarifaire | | | |
|-----------------------------------|------------------|------------|--------|-------|
| | Classe affaires | Économique | Réduit | Autre |
| | pourcentage | | | |
| Intérieur | | | | |
| 2010 | 0 E | 4,2 | 95,8 | 0 E |
| 2011 | 0 E | 4,1 | 95,8 | 0 E |
| 2012 | 0 E | 4,2 | 95,8 | F |
| 2013 | 0 | 1,9 E | 97,3 | 0,8 |
| 2014 p | 0 | 1,9 | 97,3 | 0,7 |
| Court-courrier | | | | |
| 2010 | 0 E | 4,4 | 95,6 | 0 E |
| 2011 | 0 E | 4,3 | 95,7 | F |
| 2012 | 0 E | 4,4 | 95,6 | 0 E |
| 2013 | F | 2,8 E | 96,5 | 0,7 |
| 2014 p | 0 E | 2,7 | 96,6 | 0,7 |
| Long-courrier | | | | |
| 2010 | 0 E | 4,1 | 95,8 | 0 E |
| 2011 | 0 E | 4,1 | 95,9 | 0 E |
| 2012 | 0 E | 4,2 | 95,8 | F |
| 2013 | 0 | 1,7 E | 97,5 | 0,8 |
| 2014 p | 0 | 1,8 E | 97,5 | 0,7 |
| International | | | | |
| 2010 | 0,1 | 1,3 | 98,5 | 0,1 E |
| 2011 | 0,1 | 1,4 | 98,6 | 0 E |
| 2012 | 0 | 1,5 | 98,5 | F |
| 2013 | 0,1 | 1,2 E | 97,8 | 1,0 |
| 2014 p | 0,1 | 1,4 E | 98,0 | 0,5 |
| Intérieur et international | | | | |
| 2010 | 0,1 | 2,3 | 97,6 | 0 E |
| 2011 | 0 | 2,3 | 97,7 | 0 E |
| 2012 | 0 | 2,3 | 97,6 | 0 E |
| 2013 | 0 | 1,4 E | 97,7 | 0,9 |
| 2014 p | 0,1 | 1,6 E | 97,8 | 0,6 |

1. De 2010 à 2014, les transporteurs aériens inclus sont les transporteurs canadiens de niveau I, à savoir le Groupe Air Canada (Air Canada - y compris Air Canada rouge à compter de juillet 2013, Jazz et les partenaires régionaux en partage de codes), Air Transat et WestJet.

Note(s) : À cause de la confidentialité ou du manque de fiabilité des données, les résultats pour le groupe tarifaire « première classe » ne peuvent être divulgués.

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.

Tableau 4
Tarifs intérieurs moyens pour des villes d'embarquement choisies — Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ – Services réguliers

| | 2013 | 2014 ^P |
|-----------|---------|-------------------|
| | dollars | |
| Calgary | 181,30 | 178,00 |
| Edmonton | 181,90 | 180,10 |
| Halifax | 185,80 | 176,30 |
| Montréal | 181,70 | 175,50 |
| Ottawa | 178,60 | 170,50 |
| Regina | 179,30 | 170,30 |
| Saskatoon | 180,40 | 167,10 |
| Toronto | 214,40 | 208,80 |
| Vancouver | 204,40 | 201,20 |
| Winnipeg | 201,30 | 190,70 |

1. En 2013 et 2014, les transporteurs aériens inclus sont les transporteurs canadiens de niveau I, à savoir le Groupe Air Canada (Air Canada - y compris Air Canada rouge à compter de juillet 2013, Jazz et les partenaires régionaux en partage de codes), Air Transat et WestJet.

Note(s) : Toutes les estimations présentées ci-dessus possèdent un coefficient de variation inférieur à 10 % et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage.

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.

Tableau 5
Tarifs moyens, selon le secteur et le groupe tarifaire — Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ – Services réguliers (trimestriel)

| | Groupe tarifaire | | | | |
|-----------------------------------|------------------|-----------------------|---------------------|--------|---------------------|
| | Total | Classe affaires | Économique | Réduit | Autre |
| | dollars | | | | |
| Intérieur | | | | | |
| 2013 | | | | | |
| Premier trimestre | 194,40 | 2 349,60 ^E | 272,70 ^E | 192,20 | 126,90 |
| Deuxième trimestre | 190,90 | 2 695,30 ^E | 264,20 ^E | 190,10 | 128,00 |
| Troisième trimestre | 187,40 | 2 643,10 | 276,30 ^E | 186,50 | 145,40 |
| Quatrième trimestre | 191,60 | 2 458,70 ^E | 286,90 ^E | 188,10 | 141,50 |
| 2014 P | | | | | |
| Premier trimestre | 179,10 | 2 720,80 ^E | 250,20 ^E | 177,00 | 137,80 |
| Deuxième trimestre | 182,60 | 2 847,60 ^E | 268,50 ^E | 181,00 | 147,10 |
| Troisième trimestre | 187,60 | 2 739,60 ^E | 282,80 | 186,00 | 155,40 |
| Quatrième trimestre | 189,20 | 2 651,60 ^E | 284,50 ^E | 186,40 | 144,50 |
| Court-courrier | | | | | |
| 2013 | | | | | |
| Premier trimestre | 141,30 | F | 195,10 ^E | 139,80 | 90,50 |
| Deuxième trimestre | 139,70 | F | 210,20 ^E | 138,70 | 88,10 |
| Troisième trimestre | 130,50 | F | 216,10 ^E | 129,50 | 94,40 |
| Quatrième trimestre | 134,50 | 1 040,60 ^E | 194,20 ^E | 132,30 | 98,80 |
| 2014 P | | | | | |
| Premier trimestre | 128,60 | 1 418,90 ^E | 172,20 ^E | 127,50 | 100,70 |
| Deuxième trimestre | 130,50 | F | 196,10 ^E | 129,40 | 100,00 |
| Troisième trimestre | 127,60 | F | 208,60 | 126,30 | 101,50 |
| Quatrième trimestre | 129,70 | 1 338,80 ^E | 192,80 ^E | 127,80 | 97,80 |
| Long-courrier | | | | | |
| 2013 | | | | | |
| Premier trimestre | 249,40 | 2 470,80 ^E | 369,30 ^E | 246,20 | 162,90 |
| Deuxième trimestre | 234,70 | 2 738,60 ^E | 354,90 ^E | 233,70 | 158,50 |
| Troisième trimestre | 228,30 | 2 655,50 | 348,70 ^E | 227,20 | 178,30 |
| Quatrième trimestre | 246,80 | 2 628,30 ^E | 389,70 ^E | 241,90 | 177,80 |
| 2014 P | | | | | |
| Premier trimestre | 234,10 | 2 856,70 ^E | 351,30 ^E | 230,80 | 176,40 |
| Deuxième trimestre | 228,00 | 2 933,70 ^E | 344,00 ^E | 225,80 | 188,60 |
| Troisième trimestre | 232,20 | 2 820,30 ^E | 356,30 | 230,30 | 194,70 |
| Quatrième trimestre | 248,20 | 2 880,20 ^E | F | 244,10 | 188,40 |
| International | | | | | |
| 2013 | | | | | |
| Premier trimestre | 304,00 | 4 013,30 ^E | 467,90 ^E | 299,80 | 219,30 |
| Deuxième trimestre | 321,00 | 4 347,10 ^E | 451,10 ^E | 320,40 | 189,60 ^E |
| Troisième trimestre | 358,30 | 4 634,40 ^E | 506,40 ^E | 357,80 | 165,50 |
| Quatrième trimestre | 307,00 | 4 007,00 ^E | 461,40 ^E | 302,80 | 206,90 |
| 2014 P | | | | | |
| Premier trimestre | 307,20 | 3 732,50 ^E | 488,50 ^E | 299,50 | 219,40 |
| Deuxième trimestre | 307,30 | 4 948,10 ^E | 457,60 ^E | 304,60 | 201,10 |
| Troisième trimestre | 340,60 | 4 605,50 ^E | 470,80 ^E | 339,50 | 191,90 |
| Quatrième trimestre | 304,60 | 4 869,10 ^E | F | 298,10 | 214,90 |
| Intérieur et international | | | | | |
| 2013 | | | | | |
| Premier trimestre | 249,00 | 3 578,20 ^E | 368,10 ^E | 245,40 | 197,50 |
| Deuxième trimestre | 247,10 | 3 832,70 ^E | 330,10 ^E | 246,30 | 164,20 ^E |
| Troisième trimestre | 258,30 | 4 038,70 ^E | 309,50 ^E | 257,90 | 153,80 |
| Quatrième trimestre | 240,60 | 3 578,40 ^E | 342,60 ^E | 237,10 | 175,90 |

Voir les notes à la fin du tableau.

Tableau 5 – suite

Tarifs moyens, selon le secteur et le groupe tarifaire — Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ – Services réguliers (trimestriel)

| | Groupe tarifaire | | | | |
|-----------------------------------|---|-----------------------|---------------------|--------|--------|
| | Total | Classe affaires | Économique | Réduit | Autre |
| | dollars | | | | |
| 2014 p | | | | | |
| Premier trimestre | 242,30 | 3 503,20 ^E | 381,60 ^E | 237,20 | 182,20 |
| Deuxième trimestre | 238,10 | 4 376,90 ^E | 338,30 ^E | 236,00 | 171,90 |
| Troisième trimestre | 252,90 | 4 075,40 ^E | 319,40 ^E | 251,80 | 172,50 |
| Quatrième trimestre | 240,00 | 4 271,80 ^E | F | 235,60 | 180,60 |
| | variation en pourcentage de 2013 à 2014 | | | | |
| Intérieur | | | | | |
| Premier trimestre | -7,9 | 15,8 | -8,3 | -7,9 | 8,6 |
| Deuxième trimestre | -4,3 | 5,7 | 1,6 | -4,8 | 14,9 |
| Troisième trimestre | 0,1 | 3,7 | 2,4 | -0,3 | 6,9 |
| Quatrième trimestre | -1,3 | 7,8 | -0,8 | -0,9 | 2,1 |
| Court-courrier | | | | | |
| Premier trimestre | -9,0 | F | -11,7 | -8,8 | 11,3 |
| Deuxième trimestre | -6,6 | F | -6,7 | -6,7 | 13,5 |
| Troisième trimestre | -2,2 | F | -3,5 | -2,5 | 7,5 |
| Quatrième trimestre | -3,6 | 28,7 | -0,7 | -3,4 | -1,0 |
| Long-courrier | | | | | |
| Premier trimestre | -6,1 | 15,6 | -4,9 | -6,3 | 8,3 |
| Deuxième trimestre | -2,9 | 7,1 | -3,1 | -3,4 | 19,0 |
| Troisième trimestre | 1,7 | 6,2 | 2,2 | 1,4 | 9,2 |
| Quatrième trimestre | 0,6 | 9,6 | F | 0,9 | 6,0 |
| International | | | | | |
| Premier trimestre | 1,1 | -7,0 | 4,4 | -0,1 | 0,0 |
| Deuxième trimestre | -4,3 | 13,8 | 1,4 | -4,9 | 6,1 |
| Troisième trimestre | -4,9 | -0,6 | -7,0 | -5,1 | 16,0 |
| Quatrième trimestre | -0,8 | 21,5 | F | -1,6 | 3,9 |
| Intérieur et international | | | | | |
| Premier trimestre | -2,7 | -2,1 | 3,7 | -3,3 | -7,7 |
| Deuxième trimestre | -3,6 | 14,2 | 2,5 | -4,2 | 4,7 |
| Troisième trimestre | -2,1 | 0,9 | 3,2 | -2,4 | 12,2 |
| Quatrième trimestre | -0,2 | 19,4 | F | -0,6 | 2,7 |

1. En 2013 et 2014, les transporteurs aériens inclus sont les transporteurs canadiens de niveau I, à savoir le Groupe Air Canada (Air Canada - y compris Air Canada rouge à compter de juillet 2013, Jazz et les partenaires régionaux en partage de codes), Air Transat et WestJet.

Note(s) : À cause de la confidentialité ou du manque de fiabilité des données, les résultats pour le groupe tarifaire « première classe » ne peuvent être divulgués.

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.

Tableau 6
Trafic des tarifs réduits, selon le secteur — Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ – Services réguliers
(trimestriel)

| | Passagers | | Passagers-kilomètres | |
|-----------------------------------|-------------|-------------------|----------------------|-------------------|
| | 2013 | 2014 ^P | 2013 | 2014 ^P |
| | pourcentage | | | |
| Intérieur | | | | |
| Premier trimestre | 96,3 | 96,6 | 96,5 | 96,9 |
| Deuxième trimestre | 97,8 | 97,2 | 98,0 | 97,4 |
| Troisième trimestre | 98,2 | 97,7 | 98,3 | 97,8 |
| Quatrième trimestre | 95,9 | 96,8 | 96,0 | 97,0 |
| Court-courrier | | | | |
| Premier trimestre | 96,0 | 96,5 | 95,7 | 96,1 |
| Deuxième trimestre | 97,3 | 97,0 | 97,1 | 96,7 |
| Troisième trimestre | 98,0 | 97,5 | 97,8 | 97,2 |
| Quatrième trimestre | 95,7 | 96,6 | 95,3 | 96,2 |
| Long-courrier | | | | |
| Premier trimestre | 96,5 | 96,8 | 96,7 | 97,0 |
| Deuxième trimestre | 98,2 | 97,3 | 98,2 | 97,5 |
| Troisième trimestre | 98,4 | 97,9 | 98,4 | 97,9 |
| Quatrième trimestre | 96,1 | 97,1 | 96,2 | 97,2 |
| International | | | | |
| Premier trimestre | 94,7 | 95,8 | 95,6 | 96,5 |
| Deuxième trimestre | 97,4 | 97,6 | 98,3 | 98,5 |
| Troisième trimestre | 99,0 | 98,6 | 99,4 | 99,2 |
| Quatrième trimestre | 96,9 | 96,9 | 97,7 | 97,5 |
| Intérieur et international | | | | |
| Premier trimestre | 95,5 | 96,2 | 95,9 | 96,6 |
| Deuxième trimestre | 97,6 | 97,4 | 98,2 | 98,1 |
| Troisième trimestre | 98,5 | 98,1 | 99,1 | 98,7 |
| Quatrième trimestre | 96,3 | 96,8 | 97,2 | 97,4 |

1. En 2013 et 2014, les transporteurs aériens inclus sont les transporteurs canadiens de niveau I, à savoir le Groupe Air Canada (Air Canada - y compris Air Canada rouge à compter de juillet 2013, Jazz et les partenaires régionaux en partage de codes), Air Transat et WestJet.

Note(s) : Toutes les estimations présentées ci-dessus possèdent un coefficient de variation inférieur à 10 % et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage.

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.

Tableau 7

Tarifs intérieurs moyens pour des villes d'embarquement choisies — Transporteurs aériens canadiens de niveau I¹ – Services réguliers (trimestriel)

| | Calgary | Edmonton | Halifax | Montréal | Ottawa |
|---|---------|-----------|---------|-----------|----------|
| dollars | | | | | |
| 2013 | | | | | |
| Premier trimestre | 182,40 | 181,40 | 200,40 | 182,40 | 186,40 |
| Deuxième trimestre | 178,50 | 180,60 | 179,60 | 189,40 | 183,80 |
| Troisième trimestre | 178,20 | 178,70 | 185,10 | 179,50 | 170,70 |
| Quatrième trimestre | 186,50 | 187,30 | 180,70 | 176,00 | 175,00 |
| 2014 p | | | | | |
| Premier trimestre | 167,40 | 168,20 | 178,10 | 174,60 | 166,40 |
| Deuxième trimestre | 173,00 | 176,20 | 167,20 | 174,10 | 172,50 |
| Troisième trimestre | 185,40 | 186,80 | 178,60 | 175,50 | 168,30 |
| Quatrième trimestre | 183,80 | 187,20 | 181,50 | 177,60 | 174,50 |
| variation en pourcentage de 2013 à 2014 | | | | | |
| Premier trimestre | -8,2 | -7,3 | -11,1 | -4,3 | -10,7 |
| Deuxième trimestre | -3,1 | -2,4 | -6,9 | -8,1 | -6,1 |
| Troisième trimestre | 4,0 | 4,5 | -3,5 | -2,2 | -1,4 |
| Quatrième trimestre | -1,4 | -0,1 | 0,4 | 0,9 | -0,3 |
| | Regina | Saskatoon | Toronto | Vancouver | Winnipeg |
| dollars | | | | | |
| 2013 | | | | | |
| Premier trimestre | 176,30 | 182,20 | 222,20 | 207,10 | 201,50 |
| Deuxième trimestre | 178,90 | 184,10 | 214,50 | 202,80 | 199,30 |
| Troisième trimestre | 175,80 | 173,90 | 205,60 | 205,10 | 194,60 |
| Quatrième trimestre | 185,50 | 182,10 | 217,80 | 203,00 | 210,90 |
| 2014 p | | | | | |
| Premier trimestre | 157,80 | 161,70 | 207,40 | 193,30 | 187,40 |
| Deuxième trimestre | 166,20 | 164,80 | 205,70 | 201,20 | 187,80 |
| Troisième trimestre | 176,90 | 168,80 | 205,70 | 206,30 | 187,60 |
| Quatrième trimestre | 178,50 | 172,30 | 217,10 | 202,40 | 199,90 |
| variation en pourcentage de 2013 à 2014 | | | | | |
| Premier trimestre | -10,5 | -11,3 | -6,7 | -6,7 | -7,0 |
| Deuxième trimestre | -7,1 | -10,5 | -4,1 | -0,8 | -5,8 |
| Troisième trimestre | 0,6 | -2,9 | 0,0 | 0,6 | -3,6 |
| Quatrième trimestre | -3,8 | -5,4 | -0,3 | -0,3 | -5,2 |

1. En 2013 et 2014, les transporteurs aériens inclus sont les transporteurs canadiens de niveau I, à savoir le Groupe Air Canada (Air Canada - y compris Air Canada rouge à compter de juillet 2013, Jazz et les partenaires régionaux en partage de codes), Air Transat et WestJet.

Note(s) : Toutes les estimations présentées ci-dessus possèdent un coefficient de variation inférieur à 10 % et peuvent être considérées fiables aux fins de l'échantillonnage.

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.

Date de parution : Novembre 2015

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) là où il y a une distinction importante entre le zéro absolu et la valeur arrondie |
| P | provisoire |
| r | révisé |
| x | confidentiel en vertu des dispositions de la <i>Loi sur la statistique</i> |
| E | à utiliser avec prudence |
| F | trop peu fiable pour être publié |
| * | valeur significativement différente de l'estimation pour la catégorie de référence ($p < 0,05$) |

Comment accéder à ce produit

Le produit n° 51-004-X au catalogue est disponible gratuitement sous format électronique. Pour obtenir un exemplaire, il suffit de visiter notre site Web à www.statcan.gc.ca et de parcourir par « Ressource clé » > « Publications ».

Périodicité : hors série / ISSN 1913-8954

Pour obtenir des informations sur l'ensemble des données de Statistique Canada, veuillez composer le numéro national sans frais 1-800-263-1136.

This publication is also available in English.

Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada. © Ministre de l'Industrie, 2015.

Tous droits réservés. L'utilisation de la présente publication est assujettie aux modalités de l'entente de *licence ouverte de Statistique Canada* :

<http://www.statcan.gc.ca/reference/copyright-droit-auteur-fra.htm>

Normes de service à la clientèle

Statistique Canada s'engage à fournir à ses clients des services rapides, fiables et courtois. À cet égard, notre organisme s'est doté de *normes de service à la clientèle* que les employés observent.

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 service sont aussi publiées sur le site www.statcan.gc.ca sous « À propos de nous » > « Notre organisme » > « Offrir des services aux Canadiens ».

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.