

## Aviation

# Tarifs aériens, transporteurs aériens canadiens de niveau I



2007

### Faits saillants

- L'indice des tarifs aériens pour tous les tarifs (2002=100) pour les services intérieurs et internationaux (y compris entre le Canada et les États-Unis) réguliers exploités par les transporteurs aériens canadiens de niveau I a diminué en 2007 après deux augmentations annuelles consécutives. Il s'est replié de 1,6 % par rapport à 2006 pour s'établir à 92,8. L'indice des tarifs aériens pour tous les tarifs pour les services intérieurs réguliers s'établissait à 91,6, en baisse de 2,2 % par rapport au niveau de 93,7 obtenu en 2006, alors que l'indice des tarifs aériens pour tous les tarifs pour les services internationaux réguliers a affiché un recul de 0,8 % par rapport à 2006 pour se chiffrer à 93,6.
- En 2007, le tarif aérien moyen simple intérieur et international (tous les types de tarifs) payé par les passagers s'est établi à 246,70 \$, en baisse de 2,1 % par rapport aux 252,00 \$ enregistrés en 2006, neutralisant la tendance à la hausse amorcée en 2004. Le tarif aérien moyen intérieur (tous les types de tarifs) payé par les passagers s'est chiffré à 190,00 \$ en 2007, en baisse de 1,0 % par rapport aux 192,00 \$ inscrits en 2006. Le tarif aérien moyen international (tous les types de tarifs) s'est établi à 342,10 \$ en 2007, en baisse de 2,3 % par rapport aux 350,20 \$ enregistrés en 2006. Cette diminution fait suite à la progression de 1,4 % observée entre 2005 et 2006 ainsi qu'au fort recul annuel enregistré entre 2004 et 2005 (-4,6 %).
- En 2007, 96,4 % des passagers se sont prévalus de tarifs réduits pour les vols intérieurs et internationaux réguliers, en baisse de 0,9 point de pourcentage par rapport aux 97,3 % notés en 2006. Pour les vols intérieurs réguliers, 95,6 % des passagers ont voyagé à prix réduit en 2007, en baisse de 0,8 point de pourcentage par rapport aux 96,4 % inscrits en 2006. Pour les vols internationaux réguliers, 97,9 % des passagers se sont prévalus de tarifs réduits en 2007, en baisse de 1,0 point de pourcentage par rapport aux 98,9 % enregistrés en 2006.
- En 2007, les tarifs aériens moyens intérieurs ont reculé dans trois des quatre villes d'embarquement choisies de l'Est canadien par rapport à 2006, alors qu'ils ont crû dans trois des six villes d'embarquement de l'Ouest canadien. De 2006 à 2007, les augmentations ont varié entre 0,5 % à Edmonton et 2,9 % à Halifax. Au cours de cette période, les tarifs ont reculé à Montréal (-5,0 %), Toronto (-2,7 %), Ottawa (-2,5 %) et Vancouver (-1,4 %). En 2007, le tarif aérien moyen intérieur était supérieur à la moyenne nationale (190,00 \$) dans ces quatre villes.

## Analyse

### Indices des tarifs aériens

L'indice des tarifs aériens pour tous les tarifs (2002=100) pour les services intérieurs et internationaux (y compris entre le Canada et les États-Unis) réguliers exploités par les transporteurs aériens canadiens de niveau I (Air Canada, Jazz, les partenaires régionaux canadiens à code partagé d'Air Canada, Air Transat et WestJet) a diminué en 2007 après deux augmentations annuelles consécutives. Il s'est replié de 1,6 % par rapport à 2006 pour s'établir à 92,8. En 2007, l'indice des tarifs de la classe affaires s'établissait à 144,2, en hausse de 18,8 % par rapport à 2006 et l'indice des tarifs économiques se chiffrait à 85,6, en hausse de 3,0 % par rapport à 2006. Ces hausses ont été contrebalancées par le recul de 1,7 % de l'indice des tarifs réduits. Le poids de l'indice des tarifs réduits est relativement plus important que le poids des indices des tarifs de la classe affaires et économiques en raison de la forte proportion des passagers qui voyagent à prix réduit (96,4 % en 2007). Entre 1997 et 2007, l'indice des tarifs aériens pour tous les tarifs pour l'ensemble des secteurs s'est accru de 30,5 %.

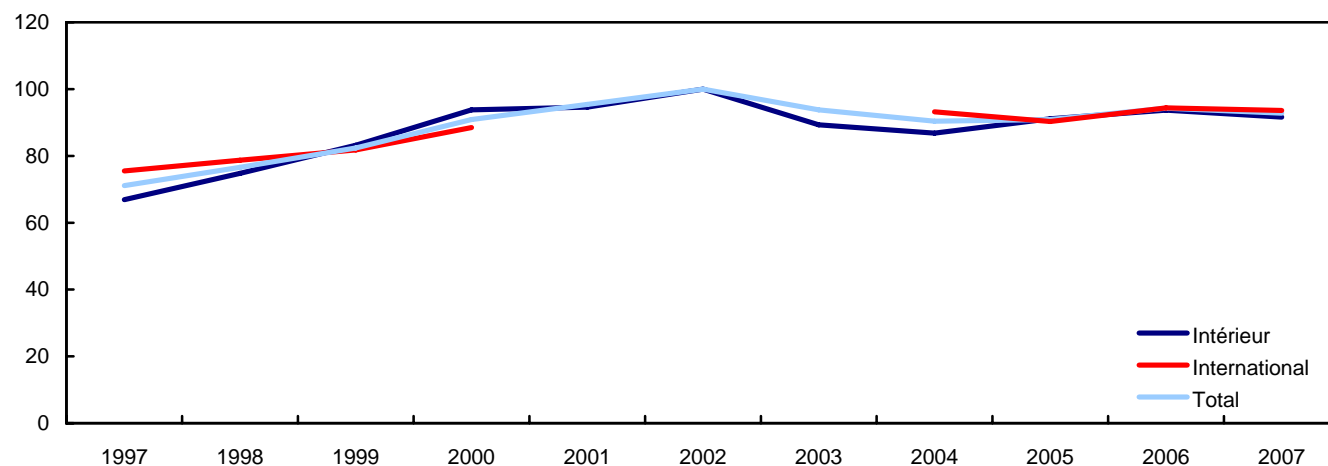
En 2007, l'indice des tarifs aériens pour tous les tarifs pour les services intérieurs réguliers s'établissait à 91,6, en baisse de 2,2 % par rapport au niveau de 93,7 obtenu en 2006. Cette décélération est attribuable à l'indice des tarifs réduits plus faible (-2,4 %). Comme le montre le graphique 1, l'indice des tarifs aériens pour les services intérieurs a été en progression constante de 1997 à 2002 (+49,5 %), alors qu'il a commencé sa tendance à la baisse jusqu'en 2004. En 2005 et 2006, l'indice des tarifs aériens pour tous les tarifs pour les services intérieurs s'est accru de nouveau et cette deuxième augmentation annuelle consécutive tendait à ramener l'indice au niveau observé en 2000.

L'indice des tarifs aériens pour tous les tarifs pour les services internationaux réguliers a affiché un recul de 0,8 % par rapport à 2006 pour se chiffrer à 93,6. Ce repli fait suite à la croissance de 4,5 % enregistrée entre 2005 et 2006 et au recul de 3,1 % enregistré entre 2004 et 2005. Entre 1997 et 2007, l'indice des tarifs aériens pour tous les tarifs pour les services internationaux a progressé à un rythme plus lent (+24,0 %) que celui pour les services intérieurs (+36,9 %).

#### Graphique 1

#### Indices des tarifs aériens — Tous les tarifs, selon le secteur, 1997 à 2007

indice 2002=100



Note(s) : Les points de données manquants dans le secteur international sont confidentiels.

### Tarifs aériens moyens

En 2007, le tarif aérien moyen (tous les types de tarifs, tous les secteurs, sur la base de l'origine et de la destination du coupon) payé par les passagers s'est établi à 246,70 \$, en baisse de 2,1 % par rapport aux 252,00 \$ enregistrés

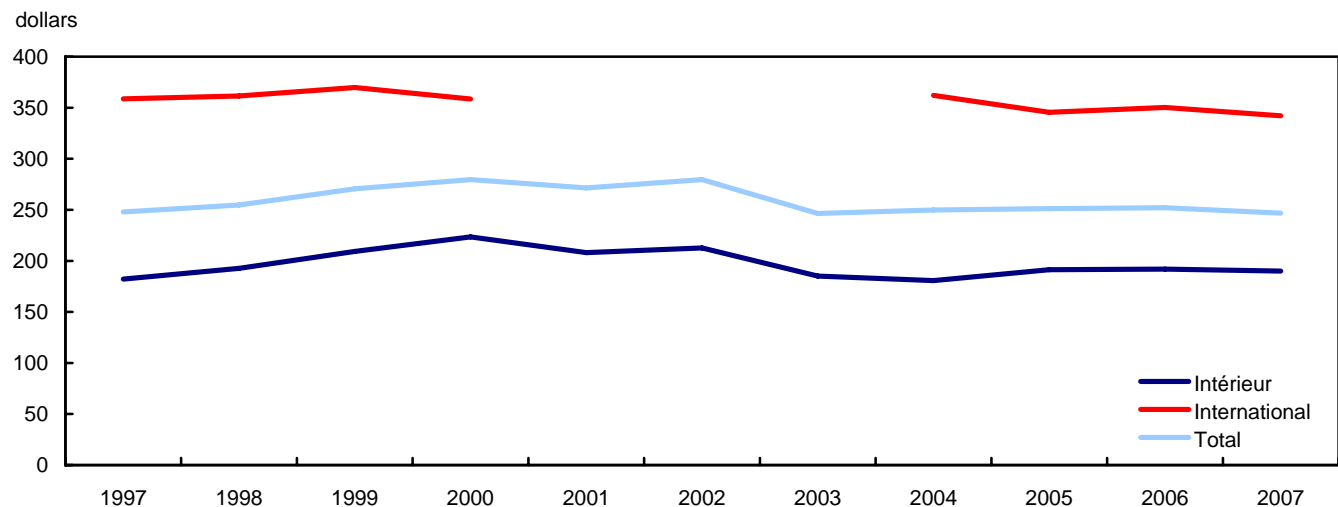
en 2006, neutralisant la tendance à la hausse amorcée en 2004. La reprise des tarifs au cours des trois années précédentes avait lentement compensé le fort recul annuel observé entre 2002 et 2003 (-11,8 %). L'expansion des services par les compagnies aériennes à bas prix avec des structures à bon marché, le ralentissement de la demande dû à la guerre en Irak et l'impact négatif du SRAS expliquaient en partie la baisse dans les tarifs aériens en 2003.

Le tarif aérien moyen intérieur (tous les types de tarifs) payé par les passagers s'est chiffré à 190,00 \$ en 2007, en baisse de 1,0 % par rapport aux 192,00 \$ inscrits en 2006. Ce recul fait suite à la hausse de 0,3 % enregistrée entre 2005 et 2006 et à la forte progression annuelle observée entre 2004 et 2005 (+5,9 %). Tel que montré dans le graphique 2 ci-dessous, les tarifs aériens moyens intérieurs enregistrés au cours des trois dernières années étaient approximativement aux mêmes niveaux que le tarif aérien moyen intérieur affiché en 1998.

Le tarif aérien moyen international (tous les types de tarifs) s'est établi à 342,10 \$ en 2007, en baisse de 2,3 % par rapport aux 350,20 \$ enregistrés en 2006. Cette diminution fait suite à la progression de 1,4 % observée entre 2005 et 2006 ainsi qu'au fort recul annuel enregistré entre 2004 et 2005 (-4,6 %). La baisse des tarifs aériens dans le secteur international entre 2004 et 2005 et entre 2006 et 2007, ainsi que la croissance relativement faible entre 2005 et 2006 peuvent s'expliquer en partie par la concurrence accrue au niveau des tarifs entre les principaux transporteurs réguliers « traditionnels » et les transporteurs à faibles coûts ou les transporteurs nolisés.

#### Graphique 2

#### Tarifs aériens moyens — Tous les tarifs, selon le secteur, 1997 à 2007



Note(s) : Les points de données manquants dans le secteur international sont confidentiels.

#### Tarifs aériens moyens intérieurs au niveau des villes

En 2007, les tarifs aériens moyens intérieurs ont reculé dans trois des quatre villes d'embarquement choisies de l'Est canadien par rapport à 2006, alors qu'ils ont crû dans trois des six villes d'embarquement de l'Ouest canadien<sup>1</sup>. De 2006 à 2007, les augmentations ont varié entre 0,5 % à Edmonton et 2,9 % à Halifax. Au cours de cette période, les tarifs ont reculé à Montréal (-5,0 %), Toronto (-2,7 %), Ottawa (-2,5 %) et Vancouver (-1,4 %). En 2007, le tarif aérien moyen intérieur était supérieur à la moyenne nationale (190,00 \$) dans ces quatre villes.

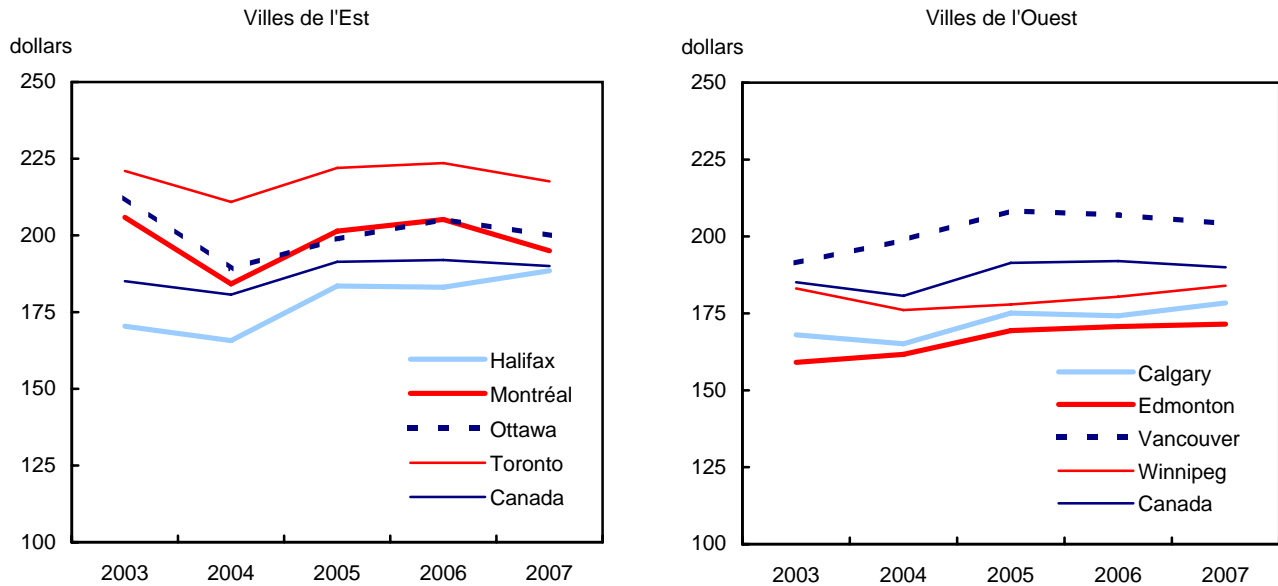
Comme le montre le graphique 3 ci-dessous, à chaque année entre 2003 et 2007, toutes les villes d'embarquement choisies de l'Est canadien, à l'exception d'Halifax, ont enregistré des tarifs aériens moyens intérieurs supérieurs à la moyenne nationale. Durant la même période, toutes les villes d'embarquement choisies de l'Ouest canadien, à l'exception de Vancouver, ont connu des tarifs aériens moyens intérieurs inférieurs à la moyenne nationale.

1. À cause de la confidentialité des données, les résultats pour 2006 et 2007 pour Regina et Saskatoon ne peuvent être divulgués.

De 2003 à 2007, les tarifs aériens moyens intérieurs ont augmenté dans une ville de l'Est et dans toutes les villes de l'Ouest. Halifax a affiché la croissance la plus importante (+10,6 %) suivie d'Edmonton (+7,8 %), de Vancouver (+6,7 %), de Calgary (+6,2 %) et de Winnipeg (+0,5 %), tandis qu'Ottawa a connu le plus fort repli (-5,8 %) suivie de Montréal (-5,3 %) et de Toronto (-1,5 %).

**Graphique 3**

**Tarifs moyens intérieurs pour des villes d'embarquement choisies de l'est et de l'ouest du Canada, 2003 à 2007**



**Note(s) :** À cause de la confidentialité des données pour 2006 et 2007 pour Regina et Saskatoon, les résultats pour ces villes ne peuvent être divulgués.

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

**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 2007, les transporteurs aériens inclus sont les transporteurs canadiens de niveau I (Air Canada, Jazz, les partenaires régionaux canadiens à code partagé d'Air Canada, Air Transat et WestJet). Des imputations ont été effectuées pour les données incomplètes et manquantes.

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 nolinéaire, 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.

L'indice des tarifs aériens est une mesure du taux de variation du prix, permettant de suivre les tendances tarifaires générales, dans le temps, des services intérieurs et internationaux, alors que les tarifs aériens mesurent le niveau actuel des tarifs payés par les passagers. Les différentes séries d'indices des tarifs aériens produites par le Centre des statistiques de l'aviation ont été calculées sur une base annuelle à l'aide de la méthode de Laspeyres pour l'indice-chaîne, rattaché au niveau annuel, et utilisant des poids mis à jour annuellement (la période de base est 2002=100).

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 moyens intérieurs au niveau des villes 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.

Des renseignements additionnels sur les statistiques sur la base tarifaire peuvent être obtenus directement du **Centre des statistiques de l'aviation**. Des tableaux sont disponibles sur support papier ou sur support électronique. Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec le Centre des statistiques de l'aviation (téléphone : 1-866-500-8400 ; Internet : [aviationstatistics@statcan.gc.ca](mailto:aviationstatistics@statcan.gc.ca)).

## Tableaux statistiques

**Tableau 1**
**Indices des tarifs aériens, selon le secteur et le groupe tarifaire — Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers**

	Groupe tarifaire			
	Total	Classe affaires	Économique	Réduit
	2002=100			
<b>Intérieur</b>				
2003	89,3	110,3	88,0	88,9
2004	86,8	124,4	85,0	86,2
2005	91,1	115,2	84,0	90,9
2006 <sup>1</sup>	93,7	121,3	79,7	93,9
2007 <sup>p, 1</sup>	91,6	159,2	81,1	91,6
<b>International</b>				
2003	x	x	x	x
2004	93,2	112,5	98,7	92,6
2005	90,3	107,0	86,2	89,8
2006 <sup>1</sup>	94,4	119,2	96,9	93,6
2007 <sup>p, 1</sup>	93,6	139,6	107,3	92,6
<b>Total</b>				
2003	93,8	109,1	90,8	93,4
2004	90,4	117,3	87,3	89,8
2005	90,9	111,0	84,4	90,5
2006 <sup>1</sup>	94,3	121,4	83,1	94,0
2007 <sup>p, 1</sup>	92,8	144,2	85,6	92,4

1. En 2006 et 2007, les transporteurs aériens inclus sont les transporteurs canadiens de niveau I (Groupe Air Canada - Air Canada, Jazz et les partenaires régionaux en partage de codes -, Air Transat et WestJet).

**Note(s)** : Les différentes séries d'indices des tarifs aériens ont été calculées, pour la période de 1995 à 2007, à l'aide de la méthode de Laspeyres pour l'indice-chaîne, raccordé au niveau annuel, et utilisant des poids mis à jour annuellement. L'indice 100 a été assigné à l'année 2002 et l'année de base est toujours l'année précédente.

**Tableau 2**  
**Tarifs moyens, selon le secteur et le groupe tarifaire — Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers**

	Groupe tarifaire					
	Total	Première classe	Classe affaires	Économique	Réduit	Autre
dollars						
<b>Intérieur</b>						
2003	185,10	F	923,40 <sup>E</sup>	289,90 <sup>E</sup>	177,10	18,80 <sup>E</sup>
2004	180,70 <sup>E</sup>	F	956,50	F	175,00 <sup>E</sup>	F
2005	191,40 <sup>E</sup>	F	1 032,00	F	184,80 <sup>E</sup>	F
2006 <sup>1</sup>	192,00 <sup>E</sup>	F	1 041,30 <sup>E</sup>	F	189,40 <sup>E</sup>	F
2007 p. 1	190,00 <sup>E</sup>	F	1 499,60	F	188,30 <sup>E</sup>	17,40
<b>Court-courrier</b>						
2003	137,70	1 047,30 <sup>E</sup>	478,80 <sup>E</sup>	222,30 <sup>E</sup>	131,30	14,30 <sup>E</sup>
2004	131,50 <sup>E</sup>	F	632,20	F	126,40 <sup>E</sup>	F
2005	141,60 <sup>E</sup>	F	588,50	F	136,80 <sup>E</sup>	F
2006 <sup>1</sup>	143,60 <sup>E</sup>	F	596,10 <sup>E</sup>	F	141,60 <sup>E</sup>	F
2007 p. 1	138,50 <sup>E</sup>	F	886,20 <sup>E</sup>	F	136,50 <sup>E</sup>	18,30
<b>Long-courrier</b>						
2003	227,60	F	1 450,70 <sup>E</sup>	365,90 <sup>E</sup>	217,60	23,50 <sup>E</sup>
2004	227,90 <sup>E</sup>	F	1 313,30	F	221,40 <sup>E</sup>	F
2005	x	x	x	x	x	x
2006 <sup>1</sup>	237,90 <sup>E</sup>	F	1 305,40 <sup>E</sup>	F	234,90 <sup>E</sup>	F
2007 p. 1	x	x	x	x	x	x
<b>International</b>						
2003	x	x	x	x	x	x
2004	362,10	F	2 537,40	993,30 <sup>E</sup>	351,60	164,30 <sup>E</sup>
2005	345,50	F	2 201,70	564,10 <sup>E</sup>	335,30	162,50 <sup>E</sup>
2006 <sup>1</sup>	350,20	F	2 286,00	F	348,60	146,30 <sup>E</sup>
2007 p. 1	342,10	F	2 901,70	F	342,60	101,40 <sup>E</sup>
<b>Total</b>						
2003	246,50	F	1 383,60	319,70 <sup>E</sup>	240,20	28,10 <sup>E</sup>
2004	249,90	F	1 846,50	F	243,60	128,00 <sup>E</sup>
2005	251,20	F	1 593,60	F	244,10	152,60 <sup>E</sup>
2006 <sup>1</sup>	252,00 <sup>E</sup>	F	1 970,80	F	250,70	126,70 <sup>E</sup>
2007 p. 1	246,70 <sup>E</sup>	F	2 675,10	F	246,70	58,40 <sup>E</sup>

1. En 2006 et 2007, les transporteurs aériens inclus sont les transporteurs canadiens de niveau I (Groupe Air Canada - Air Canada, Jazz et les partenaires régionaux en partage de codes -, Air Transat et WestJet).

**Note(s) :** 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, selon le secteur et le groupe tarifaire — Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers**

	Groupe tarifaire				
	Première classe	Classe affaires	Économique	Réduit	Autre
	pourcentage				
<b>Intérieur</b>					
2003	F	0,3 <sup>E</sup>	5,6 <sup>E</sup>	93,4	0,6 <sup>E</sup>
2004	F	0,2 <sup>E</sup>	3,7 <sup>E</sup>	96,1	F
2005	F	0,3 <sup>E</sup>	3,8 <sup>E</sup>	95,9	F
2006 <sup>1</sup>	F	0,0 <sup>E</sup>	F	96,4	F
2007 p. 1	F	0,0 <sup>E</sup>	F	95,6	0,7 <sup>E</sup>
<b>Court-courrier</b>					
2003	F	0,4 <sup>E</sup>	6,3 <sup>E</sup>	92,6	0,7 <sup>E</sup>
2004	F	0,2 <sup>E</sup>	3,8 <sup>E</sup>	96,0	F
2005	F	0,2 <sup>E</sup>	3,9 <sup>E</sup>	95,9	F
2006 <sup>1</sup>	0	0,0 <sup>E</sup>	F	96,6	F
2007 p. 1	F	0,0 <sup>E</sup>	F	96,2	0,3 <sup>E</sup>
<b>Long-courrier</b>					
2003	F	0,3 <sup>E</sup>	5,0 <sup>E</sup>	94,1	0,6 <sup>E</sup>
2004	F	0,2 <sup>E</sup>	F	96,2	F
2005	x	x	x	x	x
2006 <sup>1</sup>	F	0,0 <sup>E</sup>	F	96,2	F
2007 p. 1	x	x	x	x	x
<b>International</b>					
2003	x	x	x	x	x
2004	F	0,4	0,4 <sup>E</sup>	99,0	0,2
2005	F	0,5	0,8 <sup>E</sup>	98,3	0,4
2006 <sup>1</sup>	F	0,1	F	98,9	0,2 <sup>E</sup>
2007 p. 1	0 <sup>E</sup>	0,1	F	97,9	1,2
<b>Total</b>					
2003	0 <sup>E</sup>	0,4	3,8 <sup>E</sup>	95,4	0,4 <sup>E</sup>
2004	F	0,3	F	97,2	0,1 <sup>E</sup>
2005	0 <sup>E</sup>	0,4	2,6 <sup>E</sup>	96,8	0,2 <sup>E</sup>
2006 <sup>1</sup>	F	0,1 <sup>E</sup>	F	97,3	0,1 <sup>E</sup>
2007 p. 1	0 <sup>E</sup>	0,0 <sup>E</sup>	F	96,4	0,9 <sup>E</sup>

1. En 2006 et 2007, les transporteurs aériens inclus sont les transporteurs canadiens de niveau I (Groupe Air Canada - Air Canada, Jazz et les partenaires régionaux en partage de codes -, Air Transat et WestJet).

**Note(s)** : 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**  
**Répartition des passagers-kilomètres, selon le secteur et le groupe tarifaire — Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers**

	Groupe tarifaire				
	Première classe	Classe affaires	Économique	Réduit	Autre
	pourcentage				
<b>Intérieur</b>					
2003	F	0,4 <sup>E</sup>	4,8 <sup>E</sup>	94,1	0,7 <sup>E</sup>
2004	F	0,2 <sup>E</sup>	F	96,3	F
2005	F	0,5 <sup>E</sup>	F	95,9	F
2006 <sup>1</sup>	F	0,0 <sup>E</sup>	F	96,3	F
2007 p. 1	F	0,0 <sup>E</sup>	F	95,1	1,1 <sup>E</sup>
<b>Court-courrier</b>					
2003	F	0,3 <sup>E</sup>	6,8 <sup>E</sup>	92,0	0,8 <sup>E</sup>
2004	F	0,2 <sup>E</sup>	4,4 <sup>E</sup>	95,4	F
2005	F	0,3 <sup>E</sup>	4,3 <sup>E</sup>	95,4	F
2006 <sup>1</sup>	0	0,0 <sup>E</sup>	F	96,1	F
2007 p. 1	F	0,0 <sup>E</sup>	F	95,7	0,3 <sup>E</sup>
<b>Long-courrier</b>					
2003	F	0,4 <sup>E</sup>	4,4 <sup>E</sup>	94,6	0,6 <sup>E</sup>
2004	F	0,2 <sup>E</sup>	F	96,5	F
2005	x	x	x	x	x
2006 <sup>1</sup>	F	0,0 <sup>E</sup>	F	96,4	F
2007 p. 1	x	x	x	x	x
<b>International</b>					
2003	x	x	x	x	x
2004	F	0,5	0,3 <sup>E</sup>	98,9	0,2
2005	x	x	x	x	x
2006 <sup>1</sup>	F	0,2	F	99,1	0,2 <sup>E</sup>
2007 p. 1	0 <sup>E</sup>	0,2	F	98,1	1,2
<b>Total</b>					
2003	F	0,4	2,1 <sup>E</sup>	97,1	0,3
2004	F	0,4	F	98,0	0,1 <sup>E</sup>
2005	F	0,6	F	97,5	0,3
2006 <sup>1</sup>	F	0,1	F	98,1	0,2 <sup>E</sup>
2007 p. 1	0 <sup>E</sup>	0,1	F	97,0	1,2

1. En 2006 et 2007, les transporteurs aériens inclus sont les transporteurs canadiens de niveau I (Groupe Air Canada - Air Canada, Jazz et les partenaires régionaux en partage de codes -, Air Transat et WestJet).

**Note(s)** : 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 5**  
**Tarifs moyens intérieurs pour des villes d'embarquement choisies — Transporteurs aériens canadiens de niveau I – Services réguliers**

	2006 <sup>1</sup>	2007 <sup>P, 1</sup>
	dollars	
Calgary	174,20 <sup>E</sup>	178,40 <sup>E</sup>
Edmonton	170,70 <sup>E</sup>	171,50 <sup>E</sup>
Halifax	183,10	188,50 <sup>E</sup>
Montréal	205,20	195,00
Ottawa	205,20	200,00
Regina	x	x
Saskatoon	x	x
Toronto	223,60	217,60 <sup>E</sup>
Vancouver	207,00 <sup>E</sup>	204,20 <sup>E</sup>
Winnipeg	180,40 <sup>E</sup>	184,00 <sup>E</sup>

1. En 2006 et 2007, les transporteurs aériens inclus sont les transporteurs canadiens de niveau I (Groupe Air Canada - Air Canada, Jazz et les partenaires régionaux en partage de codes -, Air Transat et WestJet).

**Note(s) :** 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.

Date de parution : Octobre 2009

### 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 <sup>s</sup>	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

### 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](http://www.statcan.gc.ca) et de choisir la rubrique « Publications ».

Périodicité : irrégulière / 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, 2009. Tous droits réservés. Le contenu de la présente publication électronique peut être reproduit en tout ou en partie, et par quelque moyen que ce soit, sans autre permission de Statistique Canada, sous réserve que la reproduction soit effectuée uniquement à des fins d'étude privée, de recherche, de critique, de compte rendu ou en vue d'en préparer un résumé destiné aux journaux et/ou à des fins non commerciales. Statistique Canada doit être cité comme suit : Source (ou « Adapté de », s'il y a lieu) ; Statistique Canada, année de publication, nom du produit, numéro au catalogue, volume et numéro, période de référence et page(s). Autrement, il est interdit de reproduire le contenu de la présente publication, ou de l'emmagasiner dans un système d'extraction, ou de le transmettre sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, reproduction électronique, mécanique, photographique, pour quelque fin que ce soit, sans l'autorisation écrite préalable des Services d'octroi de licences, Division des services à la clientèle, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

### 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](http://www.statcan.gc.ca) sous « À propos de nous » > « 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.