



Info-voies

Été 1999

L'accord « Ciels ouverts » canado-américain : Trois ans après¹

Par Sangita Dubey et François Gendron

Sangita Dubey est économiste de recherche, dans la Division des enquêtes spéciales; François Gendron est chef de l'enquête sur les voyages des Canadiens, Programme de la statistique du tourisme

Le 24 février 1995, les gouvernements du Canada et des États-Unis signaient l'accord « Ciels ouverts » permettant aux transporteurs aériens, tant canadiens qu'américains, d'établir des liaisons directes entre n'importe quelle paire de villes sises de part et d'autre de la frontière. Cet accord a conduit à une ouverture de l'espace aérien, qui s'inscrit d'ailleurs dans un mouvement général de libre-échange avec notre principal partenaire commercial. Bien que l'accord ait eu des répercussions sur le marché aérien transfrontalier de marchandises et de passagers, la présente étude ne porte que sur le marché aérien de passagers.

Trois jours après la signature de l'accord, le ministère des Transports des États-Unis annonçait que les transporteurs américains effectueraient 17 nouvelles liaisons, dont cinq n'avaient aucun service direct auparavant. À la fin de 1995, 16 transporteurs aériens américains et canadiens avaient mis en place de nouveaux services aux termes de l'accord.² En août 1997, 79 nouveaux itinéraires étaient établis entre le Canada et les États-Unis (20 d'entre eux ont été abandonnés par la suite). De ce nombre, 29 ont été établis par des transporteurs canadiens et 50, par des transporteurs américains. Dans le même intervalle, les transporteurs canadiens ont converti 28 itinéraires de vols nolisés en vols réguliers.^{3,4}

¹ Cette étude a été présentée à la conférence économique de 1999 de Statistique Canada.

² Elliot, Geoffrey, Canada-US Open Skies, 28 nov. 1995, West Sussex, UK: Canada-United Kingdom Colloquium Into the 21st Century with UK & Canadian Transport.

³ Source : Statistiques de l'aviation, Statistique Canada.

⁴ Les vols nolisés ne peuvent pas être vendus directement par un transporteur aérien et peuvent être assujettis à l'un ou l'autre des éléments suivants : réservation à l'avance et achat anticipé du billet, séjour minimal, tarif minimal et restrictions opérationnelles. En conséquence, de nombreuses routes desservies auparavant par des vols nolisés ont été exploitées par des vols réguliers après la signature de l'entente.

L'accord « Ciels ouverts » canado-américain

- 1. Transporteurs canadiens** - Accès immédiat des transporteurs canadiens aux États-Unis à partir de n'importe où au Canada.
- 2. Transporteurs américains** - Assujettis à une période de transition de trois ans pour ce qui est de l'accès à l'aéroport Pearson de Toronto et à une période de transition de deux ans relativement à l'accès aux aéroports internationaux de Dorval (Montréal) et de Vancouver. Accès immédiat à tous les autres points au Canada.
- 3. Créneaux de décollage et d'atterrissage** - Accès à l'aéroport national de Washington (considéré auparavant comme un aéroport intérieur par les États-Unis), à 14 nouveaux créneaux à l'aéroport La Guardia de New York et à 10 nouveaux créneaux à l'aéroport O'Hare de Chicago. Pendant la période de transition, les créneaux ne peuvent être vendus qu'à d'autres transporteurs canadiens ou échangés contre d'autres créneaux de temps, et ils ne sont pas assujettis aux règles habituelles d'invalidation des créneaux inutilisés.
- 4. Tarification** - Les tarifs ne sont plus réglementés.
- 5. Partage de dénominations** - Partage de dénominations entre les compagnies canadiennes et américaines, avec certaines restrictions relatives au partage entre pays pendant la période de transition.
- 6. Règlement des différends** - Organisation de rencontres de haut niveau en cas de différends et recours éventuel à un groupe international si l'accord est violé.

Dans ce numéro...

Article principal

L'accord « Ciels ouverts » canado-américain : Trois ans après 1

Tendances

Caractéristiques des voyageurs internationaux 10
Compte des voyages internationaux 11
Indice des prix des voyages 12

Indicateurs de voyages 14



L'accord a stimulé la concurrence entre les transporteurs aériens nord-américains au regard de ce qui demeure aujourd'hui le plus important marché transfrontalier de passagers au monde.^{5,6} Il a également offert aux voyageurs des services directs et sans escale entre des villes où ils ne pouvaient se rendre auparavant qu'en empruntant des correspondances, y compris entre les capitales des deux pays. De plus, il a simultanément facilité l'accès des voyageurs canadiens aux grandes plaques tournantes internationales du nord-est américain et du Pacifique et accru l'utilisation potentielle des grands carrefours aériens canadiens en tant que points de transit internationaux en Amérique du Nord. Tandis que les répercussions à long terme de l'accord sur les parts du marché des compagnies ne sont pas encore connues, les changements à court terme, eux, sont déjà évidents.

La plupart des activités commerciales

par routes aériennes ont toujours été et continuent d'être régies par des ententes bilatérales. Suivant le courant du commerce international, ces ententes bilatérales se sont libéralisées de plus en plus, d'où le nom « Ciel ouvert ». Étant donné qu'un nombre croissant de pays signent ce genre d'ententes, il est important d'étudier leurs répercussions sur les pays signataires. Il

⁵ Ministère des Transports des États-Unis, lundi 5 janvier 1998, <http://www.dot.gov/briefing.htm>. Selon les estimations de l'Organisation aérienne civile internationale (OACI), le marché aérien transfrontalier de passagers entre le Canada et les États-Unis était le plus important de ce genre au monde en 1994. Il se classait en effet en tête de peloton avec ses 10,8 millions de passagers. Les marchés entre le Japon et les États-Unis, d'une part, et entre le Royaume-Uni et les États-Unis, d'autre part, suivaient avec 10,7 millions de passagers chacun.

⁶ Baldwin, Gordon G. et Ed Robinson, 1996, *Measuring the Canada-United States Aviation Passenger Market: How High is UP?* In Transportation Research Forum, 38th Annual Meeting Proceedings, San Antonio, Texas.

Méthodologie

Source des données

Il existe plusieurs sources de données pour mesurer le trafic aérien de passagers entre le Canada et les États-Unis. Aux fins de la présente analyse, les données de l'Enquête sur les voyages internationaux (EVI) de Statistique Canada et du Centre des statistiques sur l'aviation ont été retenues. Nous avons utilisé la méthode du « dénombrement à la frontière » effectué à partir de relevés des douanes canadiennes et avons fait le lien avec l'EVI. Celle-ci recueille des données sur les dépenses et autres caractéristiques des voyageurs par origine et destination. Les agents des douanes canadiennes distribuent des questionnaires à un échantillon de voyageurs à l'arrivée (des non-résidents) ou au retour (des Canadiens). Les données sont notamment réunies par durée de séjour et mode de transport.

Les données du Centre des statistiques sur l'aviation sur la répartition en pourcentage du trafic transfrontalier par ville sont extraites du tableau 2 de Origine et destination des passagers aériens, Rapport Canada-États-Unis, et comprennent la répartition du volume de trafic basée sur le nombre total de passagers à l'arrivée et en partance. Les renseignements sur les nouvelles routes proviennent des données compilées au Centre des statistiques sur l'aviation.

Univers couvert

Pour les besoins de l'analyse, les voyages entre le Canada et les États-Unis sur lesquels portent les données de l'EVI comprennent uniquement les voyages que les résidents canadiens et américains effectuent sur des vols réguliers ou nolisés. Certains Canadiens et résidents de pays outre-mer passent par les États-Unis pour rentrer ou venir au Canada. Ceux-ci sont exclus de l'étude puisque, dans bien des cas, ils voyagent dans des avions exploités par des compagnies étrangères qui ne sont pas directement touchés par l'accord « Ciel ouvert ». Ces voyageurs représentaient environ 14 % du marché aérien transfrontalier en 1997. Pour effectuer leurs voyages transfrontaliers, les résidents du Canada et des États-Unis peuvent utiliser des lignes de transport autres que canadiennes et/ou américaines ou encore des coupons donnant droit à des voyages gratuits. Nous n'avons pas tenu compte de ces voyages puisqu'ils ne procurent aucune recette aux transporteurs américains ou canadiens. En 1997, ces voyages représentaient 6,4 % de tous les voyages en avion commercial entre le Canada et les États-Unis.

Variables

Dans le cadre de l'EVI, les enquêtes par questionnaire, effectuées sur une base trimestrielle, fournissent diverses données sur les passagers, comme le but de leur voyage et les dépenses au titre du transport international selon le pays de résidence du transporteur. Il est important de noter que, dans la présente analyse, les voyageurs d'affaires sont ceux dont les affaires sont le principal but du voyage. Cela ne signifie pas qu'ils voyagent dans la classe affaires, dont le tarif est plus élevé que celui de la classe économique ou de la classe « tarif réduit ». Nous utilisons les données sur la composante internationale des frais de transport pour l'aller et le retour de tous les voyageurs canadiens et américains ayant déclaré avoir utilisé l'avion pour entrer au Canada. Les frais de transport déclarés peuvent comprendre les commissions payées aux agences de voyage, les frais de croisière ainsi que les taxes de vente et frais applicables. Comme les transporteurs canadiens et américains engagent ces frais, ils n'influent pas sur l'analyse des parts du marché. Enfin, nous considérons les frais de transport international versés aux transporteurs comme des recettes touchées par les compagnies.



Commander sans frais en composant le numéro 1-800-267-6677

Rédactrice en chef : Monique Beyrouti
Téléphone : (613) 951-1673

Assistante : Diane Turpin

Composition : Amal Loufifi

Conception graphique : Rosemarie Andrews

Imprimerie : Centre d'impression, Statistique Canada

Toute correspondance peut être envoyée à la rédactrice en chef, Info-voyages, 3^e étage édifice R.-H. Coats, Ottawa, Ontario, K1A 0T6. Télécopieur : (613) 951-2909. Courrier Internet : monique.beyrouti@statcan.ca

Renseignements sur les abonnements

Les prix ne comprennent pas les taxes de vente

Le produit n° 87-003-XPB au catalogue paraît trimestriellement en version imprimée standard. Au Canada, un numéro coûte 13,00 \$ et un abonnement d'un an coûte 42,00 \$. À l'extérieur du Canada, un numéro coûte 13,00 \$US et un abonnement d'un an coûte 42,00 \$US. ISSN 0713-2840

On peut aussi se procurer ce produit sur Internet (n° 87-003-XIB au catalogue). Un numéro coûte 10,00 \$CAN et un abonnement d'un an coûte 32,00 \$CAN. ISSN 1209-1340

Le papier utilisé dans la présente publication répond aux exigences minimales de l'"American National Standard for Information Sciences" – "Permanence of Paper for Printed Library Materials", ANSI Z39.48 –1984.



Publication autorisée par le ministre responsable de Statistique Canada. Reproduction ou citation autorisée sous réserve d'indication de la source: Statistique Canada © Ministère de l'Industrie, 1998. Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasiner dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable des Services de concession des droits de licence, Division du marketing, Statistique Canada, Ottawa, Ontario, Canada K1A 0T6.

Note de reconnaissance

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

est difficile de distinguer les répercussions de ces ententes des effets d'autres changements influant sur l'aviation commerciale, notamment l'évolution de la conjoncture, les situations météorologiques, les nouvelles technologies ainsi que les grèves dans les compagnies aériennes. Il y a toutefois des questions auxquelles nous pouvons répondre afin d'entreprendre l'examen des éventuelles répercussions de ces ententes.

En ce qui concerne l'accord canado-américain « Ciels ouverts » et dans la mesure où il porte sur le transport aérien de passagers, les questions suivantes doivent être examinées. Quelles sont les conditions de l'accord relatives au transport aérien de passagers? Quelles nouvelles liaisons transfrontalières ont été établies à la suite de la signature de l'accord? Quelles sont les parts du marché que les compagnies américaines et canadiennes ont accaparées après la période de transition de trois ans et quelle est la composition de ces parts? Quelles sont les retombées possibles de l'accord sur les différents intervenants?

Échanges bilatéraux et trafic aérien : l'accord « Ciels ouverts »

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), fondée en 1947, est l'équivalent, pour l'aviation civile, de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT), établi en 1944 pour coordonner les politiques commerciales internationales. L'OACI diffère toutefois du GATT sous de nombreux rapports. Il n'y a pas de clause de la « nation la plus favorisée » au regard de la négociation des droits relatifs aux routes aériennes, et il n'y a pas non plus de système multilatéral de règlement des différends. L'accès aux marchés intérieurs des autres pays est strictement limité aux consommateurs qui empruntent les vols transfrontaliers.⁷ Les négociations sont généralement bilatérales et influencées par la puissance des pays en cause. Cette influence tient à des facteurs comme la taille du marché, la population, la force économique, la densité de population et l'emplacement stratégique.

Tandis que les accords internationaux sur le trafic aérien ont toujours été bilatéraux, les accords eux-mêmes portent typiquement sur la négociation de droits de route. Les gouvernements qui possèdent ces droits désignent des transporteurs individuels résidents des pays signataires

de l'accord ou les sous-traitent à ceux-ci. Les accords plus libéralisés sur le trafic aérien ont pris le nom d'accords « Ciels ouverts », en ce sens qu'ils donnaient accès aux espaces aériens des pays signataires. Les États-Unis ont joué un rôle de chef de file à cet égard après la déréglementation de leur marché intérieur en 1978. Le nombre croissant de pays signataires et d'accords témoigne de leur popularité. En 1997 seulement, le Canada a modifié ou signé de nombreuses ententes bilatérales sur le trafic aérien, et les États-Unis ont signé 15 nouvelles ententes « Ciels ouverts », soit plus que pendant toutes les années précédentes prises ensemble. Le Secrétaire aux transports des États-Unis, Rodney Slater, a affirmé que son objectif était de conclure des ententes « Ciels ouverts » ou d'être en voie d'en conclure avec presque tous les principaux partenaires commerciaux d'ici à l'an 2000.⁸ En Amérique du Nord, en Europe et en Asie, on est à planifier et à mettre en œuvre des accords continentaux sur le transport aérien. Les accords « Ciels ouverts » canado-américain⁹ et mexico-américain (1988) existent déjà en Amérique du Nord. Les États membres de l'Union européenne ont une entente continentale « Ciels ouverts » depuis 1993, et on prévoyait mettre en œuvre en 1998 une politique européenne unique sur les transporteurs aériens.¹⁰

La précédente entente bilatérale canado-américaine a été négociée en 1966 et révisée pour la dernière fois en 1974. Elle limitait l'accès des compagnies aériennes aux liaisons entre paires de villes ainsi que la désignation d'une route à un transporteur par route pour presque toutes les routes. Il y avait 28 routes pour les transporteurs canadiens et 44 pour les transporteurs américains. De plus, l'entente réglementait les tarifs.

L'accord « Ciels ouverts » de 1995 était inévitable dans le contexte de la déréglementation du trafic aérien aux États-Unis (1978) et au Canada (1988) et des pressions exercées par les États-Unis pour conclure des ententes aériennes bilatérales plus souples. « L'accord « Ciels ouverts » a donné à toutes les compagnies aériennes des États-Unis et du Canada le droit de se faire concurrence et d'exploiter des liaisons transfrontalières entre n'importe quelle ville canadienne et américaine, et ce sans limite sur la capacité ou la fréquence des vols. Il a aussi permis aux compagnies d'établir leurs propres

tarifs sans droit de regard des gouvernements. C'était le libre-échange dans le transport aérien transfrontalier. »¹¹

Certains des avantages qu'avaient retirés les transporteurs aériens américains de l'accord « Ciels ouverts » canado-américain et des alliances stratégiques sont perdus à cause de la récente prolifération des ententes « Ciels ouverts ». Aux termes des anciennes ententes bilatérales sur le trafic aérien et des négociations sur les droits de route et du processus de désignation des transporteurs qu'elles comportaient, des transporteurs américains précis notamment n'avaient pas accès à certaines destinations à l'extérieur de l'Amérique du Nord. En nouant des alliances avec des transporteurs canadiens, ces transporteurs américains ont pu tirer parti de l'accord « Ciels ouverts » canado-américain et élargir la gamme de services offerts à leurs clients en faisant fond sur les réseaux de leurs partenaires canadiens. Parallèlement à cela, cette stratégie s'est traduite par une augmentation du nombre de passagers et des recettes que se partageaient les deux partenaires. Au fur et à mesure que les États-Unis signent davantage d'accords « Ciels ouverts », les avantages de cet aspect des alliances sont quelque peu mitigés étant donné que les transporteurs américains commencent à offrir des services directs à partir de leurs propres plaques tournantes, plutôt que par l'entremise de correspondances aux aéroports pivots de leurs partenaires canadiens.

⁷ « Une autre différence tient au fait que le commerce international porte sur la capacité de vendre des biens et services d'un pays sur le marché intérieur d'un autre pays. Cet accès aux marchés, que l'on tient pour acquis dans le commerce international, est affublé du nom péjoratif de cabotage dans le secteur de l'aviation civile. Le cabotage est toujours un mot à proscrire dans le domaine. On est peu empressé d'ouvrir cette boîte de Pandore sauf ici, dans l'union européenne (UE), et uniquement en ce qui concerne les compagnies aériennes basées dans l'UE. » (Traduction) Elliot, Geoffrey, 1997, *Liberalization of North American and Global Air Transport*, 5e conférence de l'Institute of Economic Affairs sur l'avenir du transport aérien, p 3-4.

⁸ Ministère des Transports des États-Unis, lundi 5 janvier 1998, <http://www.dot.gov/briefing.htm>.

⁹ Bien que l'actuelle entente bilatérale canado-américaine constituait un accord « Ciels ouverts » pour le Canada dès février 1995, tel n'a pas été le cas pour les États-Unis afin la fin de la période de transition de trois ans, en février 1998, à cause des restrictions relatives aux vols et à la fréquence de ceux-ci auxquelles ont fait face les transporteurs américains à Vancouver, Toronto et Montréal.

¹⁰ Oum, Tae, Hoon, 1996, *Some Key Issues in the Increasingly Competitive Airline System*, Journal of Transport Economics and Policy, vol 30, no 3, 1996, p 233-236.

¹¹ Elliot, Geoffrey, 1997, *Liberalization of North American and Global Air Transport*, 5e conférence de l'Institute of Economic Affairs sur l'avenir du transport aérien, p5.

Nouvelles routes de 1995-1996

En janvier 1995, les transporteurs canadiens et américains offraient un total de 67 routes transfrontalières avec une liaison directe entre des villes canadiennes et américaines (tableau 1). À la fin de 1996, il y avait 59 nouvelles routes, toutes desservies par des vols réguliers, et 28 routes desservies par des vols nolisés étaient désormais exploitées par vols réguliers. Sur les 79 nouveaux services établis depuis la signature de l'accord, 20 ont été abandonnés. Toutes les transitions vers des vols réguliers concernaient des routes de transporteurs canadiens, et 23 des 59 nouvelles routes étaient des routes de transporteurs canadiens. Sur les 20 nouvelles routes qui avaient été abandonnées à la fin de 1996, six étaient des routes de transporteurs canadiens.¹²

Si nous examinons les 15 premières villes canadiennes et américaines sous l'angle du marché aérien transfrontalier de passagers selon l'origine et la destination de ceux-ci, nous constatons que le classement a considérablement changé depuis la signature de l'accord (tableau 2). Vancouver a remplacé Montréal au 2e rang en 1996, Ottawa et Washington ont amélioré leur classement et Tampa a chuté.

¹² Source : *Aviation Statistics*, Aug. 29, 1997 et Pustay, Michael W., 1997, *The Long Journey To Free Trade in Transborder Airline Services*, communication présentée à l'Assemblée annuelle de l'Association des études internationales, Toronto.

Tableau 1

Villes canadiennes des nouvelles liaisons entre paires de villes exploitées par les transporteurs en 1996

Ville canadienne	Anciennes routes	Nombre net de nouvelles routes (B+C-D)	Vols nolisés trans-formés ¹	Nouvelles routes (B+C)	Trans-porteur canadien (B)	Trans-porteur améri-cain (C)	Nouvelles routes aban-données (D)
Total	67	59	28	79	29	50	20
Toronto	24	17	11	18	10	8	1
Montréal	15	12	2	17	6	11	5
Vancouver	10	15	5	21	4	17	6
Calgary	9	7	4	7	5	2	
Ottawa	3	5	1	5	2	3	
Winnipeg	2	2	2	3		1	1
Edmonton	2	1	1				
Halifax	1	1	2	3		3	2
Regina	1	1		1		1	
Fredericton		-		1			1
Québec		1		2	1	1	1
Saskatoon		1		1		1	
Moncton		-		2	1	1	2
Saint John		-		1		1	1

¹ Vols nolisés transformés en vols réguliers (avant l'accord).

Source : Centre des statistiques de l'aviation, Statistique Canada, totalisations spéciales.

Sur les 59 nouvelles routes encore exploitées à la fin de 1996, Toronto et Vancouver se retrouvaient dans 17 paires de villes, Montréal, dans 10, New York et Ottawa, dans 6, et Washington, dans 5. En fait, 11 villes seulement dans les 59 paires de villes ne figuraient pas parmi les 30 premières pour le volume de voyageurs (les mêmes villes se retrouvaient dans les

30 premières places toutes les années entre 1992 et 1996). De plus, l'accord assurait l'accès direct à l'aéroport national de Washington, considéré comme un aéroport intérieur avant la signature de l'accord. Ces nouvelles routes transfrontalières ont joué un rôle important dans les changements signalés ci-dessus.

Tableau 2

15 premières villes selon le trafic transfrontaliers aériens de passagers

Ville	1992	1993	1994	1995	1996	1992	1993	1994	1995	1996
	Rang					Pourcentage du trafic				
Toronto	1	1	1	1	1	21,2	20,9	21,2	20,6	19,6
Vancouver	4	4	4	3	2	6,3	6,7	6,5	7,5	8,6
Montréal	2	2	2	2	3	9,2	9,3	9,3	9,3	8,3
New York	3	3	3	4	4	7,3	7,1	7,3	7	6,8
Los Angeles	5	5	5	5	5	5	4,7	4,5	4,7	4,5
Calgary	6	6	6	6	6	3,8	3,8	4	3,9	4
San Francisco	7	8	8	8	7	3,2	3	3,1	3,1	3,2
Chicago	8	7	7	7	8	3	3,3	3,4	3,3	3
Ottawa	13	13	13	11	9	1,7	1,7	1,8	2	2,3
Miami	9	9	9	10	10	3	2,7	2,6	2,3	2,1
Boston	10	10	10	9	11	2,8	2,5	2,5	2,5	1,9
Washington	15	15	16	13	12	1,3	1,3	1,3	1,6	1,7
Edmonton	12	12	11	12	13	2,1	2,1	1,9	1,8	1,7
Orlando	20	17	20	18	14	1	1,1	1	1,1	1,5
Tampa	11	11	12	14	15	2,4	2,2	1,9	1,6	1,5
Total						73,3	72,4	72,3	72,3	70,7

Sources : *Origine et destination des passagers aériens, Rapport Canada-États-Unis*, et Centre des statistiques de l'aviation, Statistique Canada, no 51-205-XPB au catalogue.

Les voyageurs

Pays de résidence des voyageurs nord-américains qui arrivent au Canada

En 1997, le marché aérien de passagers entre le Canada et les États-Unis était constitué à 57 % de Canadiens et à 43 % d'Américains (tableau 3). En fait, tant les Canadiens qui voyageaient par affaires que ceux qui voyageaient pour d'autres raisons représentaient une plus grande proportion du marché aérien de passagers, quoique la différence soit plus importante dans le deuxième groupe. Ces chiffres ne sont pas si surprenants que cela lorsqu'on sait que les Canadiens visitent les États-Unis (particulièrement les destinations soleil et les casinos) plus souvent que les Américains ne visitent le Canada.

Malgré la domination du marché aérien de passagers par les Canadiens, la part de voyageurs américains a augmenté considérablement entre 1993 et 1998, surtout à cause des personnes qui voyagent pour des motifs non reliés aux affaires. Bien que l'accord « Ciels ouverts » y soit certes pour quelque chose, il est fort probable que cette augmentation est en partie due à la forte économie des États-Unis et au pouvoir d'achat accru du dollar américain au Canada.¹³

Cependant, dans le transport aérien de passagers survenue à la suite de la signature de l'accord « Ciels ouverts » a toutefois été plus spectaculaire. Que ce soit sous l'angle du volume (plus de 980 000 passagers supplémentaires des États-Unis vers le Canada) ou de la croissance (plus de 15 %), la plus importante augmentation annuelle est survenue en 1996.

Même si, dans l'ensemble, il y avait plus de passagers aériens canadiens, c'est dans la catégorie des voyages non reliés au travail que les Canadiens dominaient largement le marché. En effet, en 1997, plus de trois personnes sur cinq effectuant des voyages transfrontaliers pour d'autres raisons que le travail étaient des Canadiens. Il y a eu une augmentation relativement stable du nombre de voyageurs d'affaires canadiens entre 1993 et 1997, par rapport à la chute du nombre de voyages pour d'autres raisons que les affaires avant la signature de l'accord et son augmentation par la suite.

Chez les voyageurs américains transfrontaliers, le nombre de personnes qui ne voyageaient pas dans la classe affaires a augmenté plus rapidement que le nombre de voyageurs d'affaires jusqu'en 1997. À l'exception de 1996, les voyageurs

d'affaires américains représentaient un pourcentage plus important du marché aérien de passagers au Canada que les voyageurs américains se déplaçant pour d'autres raisons que les affaires. L'augmentation du nombre d'Américains qui voyagent pour des motifs non reliés aux affaires a été la plus importante dans l'année suivant la signature de l'accord « Ciels ouverts », tandis que le nombre de voyageurs d'affaires a connu sa principale augmentation deux ans après la signature de l'entente.

Les transporteurs aériens

Les recettes des transporteurs

En 1997, les compagnies aériennes du Canada et des États-Unis qui offraient des liaisons transfrontalières se sont partagé des recettes de plus de 4,7 milliards de dollars. Les recettes totales ont considérablement augmenté, passant de 3,1 milliards à plus de 4,7 milliards dans la période de quatre ans, ce qui représente une croissance de plus 50 %. Entre 1993 et 1997, la part du marché des transporteurs canadiens a augmenté d'environ 5 points de pourcentage du marché total,

¹³ De 0,78 \$ US qu'il valait en 1993, le dollar canadien a chuté à 0,73 \$ de 1994-1996 et à moins de 0,65 \$ au troisième trimestre de 1998.

Tableau 3

Répartition des passagers aériens selon le but principal du voyage et la nationalité

	Année					1 ^{er} et 2 ^{ième} trimestre			
	1993	1994	1995	1996	1997	1995	1996	1997	1998
Passagers aériens (milliers)									
Canadiens	3 714	3 556	3 662	4 279	4 347	1 989	2 441	2 454	2 330
Américains	2 358	2 467	2 777	3 141	3 275	1 184	1 399	1 423	1 559
Total	6 072	6 023	6 439	7 420	7 622	3 173	3 840	3 877	3 889
Passagers aérien en %									
Canadiens	61,2	59,0	56,9	57,7	57,0	62,7	63,6	63,3	59,9
Américains	38,8	41,0	43,1	42,3	43,0	37,2	36,4	36,7	40,1
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Répartition des passagers aériens selon le principal but du voyage									
				Pourcentage				Pourcentage	
Voyages d'affaires									
Canadiens	23,8	25,4	24,9	23,6	22,6	26,4	24,0	22,5	24,9
Américains	22,1	22,6	23,1	21,5	22,7	23,5	20,4	22,3	21,8
Total	46,9	48,0	48,0	45,1	45,3	49,9	44,4	44,8	46,7
Autres raisons									
Canadiens	37,4	33,7	32,0	34,1	34,5	36,3	39,5	40,8	35,0
Américains	16,6	18,3	20,0	20,8	20,3	13,8	16,1	14,4	18,3
Total	54,0	52,0	52,0	54,9	54,8	50,1	55,6	55,2	53,3

Source : Enquête sur les voyages internationaux.

passant de 39,3 % à 44,3 % (tableau 4). En raison de l'augmentation du nombre de voyageurs transfrontaliers, les transporteurs canadiens gagnaient, à la fin de 1997, davantage que leurs homologues américains en 1993, même si les transporteurs américains continuent de gagner davantage que les transporteurs canadiens pour ce qui est des routes transfrontalières.

L'augmentation de la part du marché des transporteurs canadiens indique que, en vertu de l'accord « Ciel ouvert », les transporteurs canadiens mettent en œuvre des stratégies qui leur permettent d'accaparer une part croissante des recettes grandissantes tirées des voyages transfrontaliers. Une autre variation qu'on remarque dans la part du marché des Canadiens et des Américains se situe au niveau des voyages selon le but principal. Le tableau 5, que l'on examinera plus bas, montre que les compagnies canadiennes ont accru leurs ventes auprès des clients voyageant principalement pour affaires.

Si nous examinons les parts de recettes selon la raison principale du voyage (affaires et autres), nous constatons que les transporteurs américains ont obtenu la plus importante part de recettes provenant des personnes qui voyageaient principalement pour affaires. D'autre part, les recettes des transporteurs canadiens pour les voyages d'affaires ont continué à représenter la plus faible part de recettes jusqu'en 1997 (figure 1). Alors, qu'il y a plus de Canadiens que d'Américains qui voyagent pour affaires. On peut expliquer cette situation par le fait que les transporteurs américains ont su attirer une proportion considérable des Canadiens qui voyagent pour affaires, quoique les transporteurs canadiens aient amélioré leur rendement au regard de ce segment du marché intérieur. Pendant la période qui va de 1993 à 1997, la part de recettes que les transporteurs américains ont tirées des voyages d'affaires est passée de 1,2 milliard de dollars à 1,6 milliard de dollars, tandis que, du côté canadien, elle est passée de 0,5 milliard de dollars à 1,1 milliard de dollars, soit la plus importante augmentation de la période. Pour ce qui est des voyages effectués pour d'autres motifs que les affaires, les recettes des transporteurs américains et canadiens sont passées de 0,7 milliard de dollars à 1 milliard de dollars pendant la même période.

Ainsi, l'augmentation de la part de recettes pour les voyages non reliés aux affaires était comparable, en gros, chez les

Tableau 4

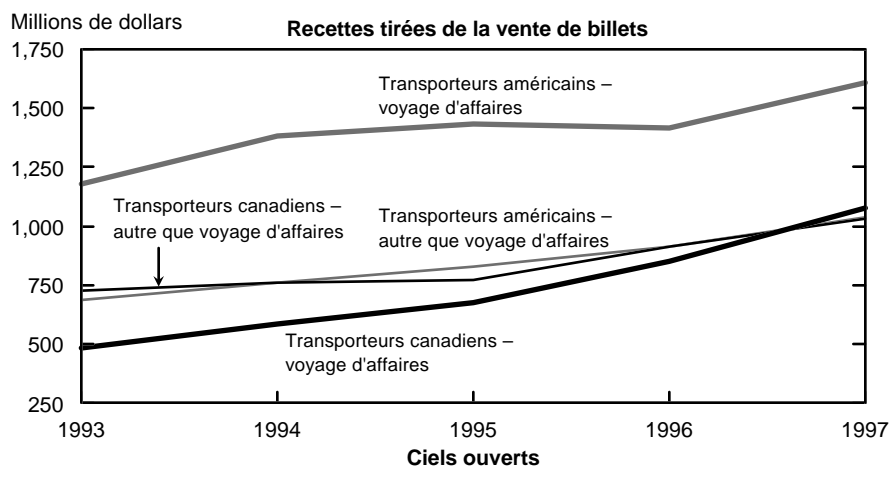
Parts des recettes des transporteurs aériens

	Transporteurs canadiens	Transporteurs américains	Total Transporteurs
1993			
Recettes (millions de \$)	1 210	1 866	3 076
Part (%)	39,3	60,7	100,0
1994			
Recettes (millions de \$)	1 349	2 140	3 489
Part (%)	38,7	61,3	100,0
1995			
Recettes (millions de \$)	1 449	2 261	3 710
Part (%)	39,1	60,9	100,0
1996			
Recettes (millions de \$)	1 764	2 325	4 089
Part (%)	43,2	56,8	100,0
1997			
Recettes (millions de \$)	2 106	2 647	4 754
Part (%)	44,3	55,7	100,0

Source : Enquête sur les voyages internationaux.

Figure 1

Recettes des transporteurs aériens tirées de la vente de billets, en millions de dollars, selon la nationalité du transporteur et la raison principale du voyage



Américains et les Canadiens. Toutefois, les tarifs des voyages d'affaires ont augmenté de façon marquée pendant cette période, et c'est au Canada qu'ils ont augmenté le plus rapidement après la signature de l'accord « Ciel ouvert ». Cela peut être dû en partie à la stratégie d'au moins un transporteur canadien relativement au marché plus lucratif des voyages d'affaires, stratégie qui consistait à offrir davantage de services courts-courriers dans le dessein de faire économiser du temps plutôt que de l'argent (Toronto-Washington, par

exemple). Le nouvel avion de transport régional à réaction, qui compte 50 sièges, dessert de nombreuses liaisons de ce genre. La plus petite taille de cet avion garantit un seuil de rentabilité moins élevé, lequel a été réduit encore plus en servant la clientèle plus profitable des voyageurs d'affaires. Malgré la part plus importante de recettes provenant des Américains qui voyagent pour affaires, la croissance de ces recettes a été fort semblable à la croissance des recettes pour les voyages d'affaires effectués par des Canadiens.

Les parts des passagers

Les répercussions de l'accord « Ciel ouvert » sur le trafic aérien transfrontalier ont été presque immédiates. L'augmentation du trafic a été plus importante pour les transporteurs canadiens que pour les transporteurs américains, ce qui a par conséquent augmenté la part du marché de passagers qui empruntent des transporteurs canadiens (figure 2). La proportion de voyageurs qui choisissaient des transporteurs canadiens augmentait en même temps que le nombre de passagers aériens qui effectuaient un déplacement transfrontalier. Ainsi, les transporteurs des deux pays ont connu une augmentation du nombre de passagers. En 1993 et 1994, 5,6 millions de Canadiens et d'Américains sont entrés au Canada par la voie des airs. Après la signature de l'entente, ce chiffre est passé à 6,1 millions en 1995, à 7 millions en 1996 et à 7,1 millions en 1997. Malgré la domination des transporteurs américains au chapitre de la part du marché de passagers, leur part a diminué après la signature de l'accord. En 1993, près de 900 000 voyageurs de plus choisissaient un transporteur américain plutôt que canadien pour traverser la frontière. En 1997, cet écart était réduit à environ 250 000 personnes.

Sur une base trimestrielle, les transporteurs américains ont connu une augmentation année après année du nombre de passagers pendant la plupart des trimestres suivant la signature de l'accord. À l'exception du premier trimestre de 1998, les transporteurs canadiens ont connu une augmentation encore plus spectaculaire du nombre de passagers, soit une hausse de plus de 40 % du deuxième trimestre de 1995 au deuxième trimestre de 1996 (figure 3). Il est possible que la seule diminution, survenue au premier trimestre de 1998, soit la conséquence de la tempête de verglas qui a touché l'est de l'Ontario et l'ouest du Québec en janvier 1998 et qui a réduit le trafic aérien à destination et en provenance de Montréal et d'Ottawa.

Répartition des parts de recettes des transporteurs selon le principal but du voyage

La répartition des recettes selon la principale raison du voyage est demeurée relativement la même pour la période qui va de 1993 à 1997 (tableau 5). Toutefois, en examinant cette répartition sous l'angle de la nationalité des transporteurs, un

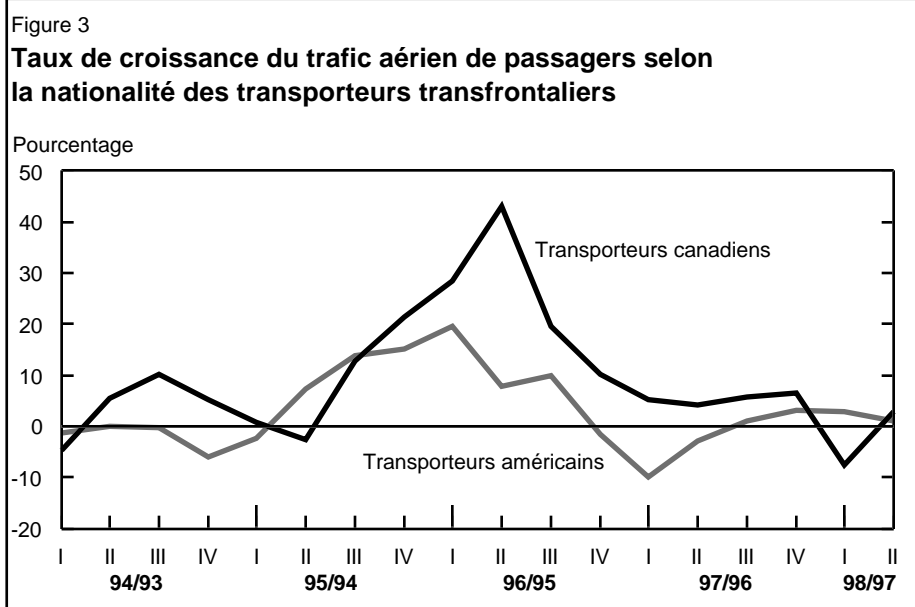
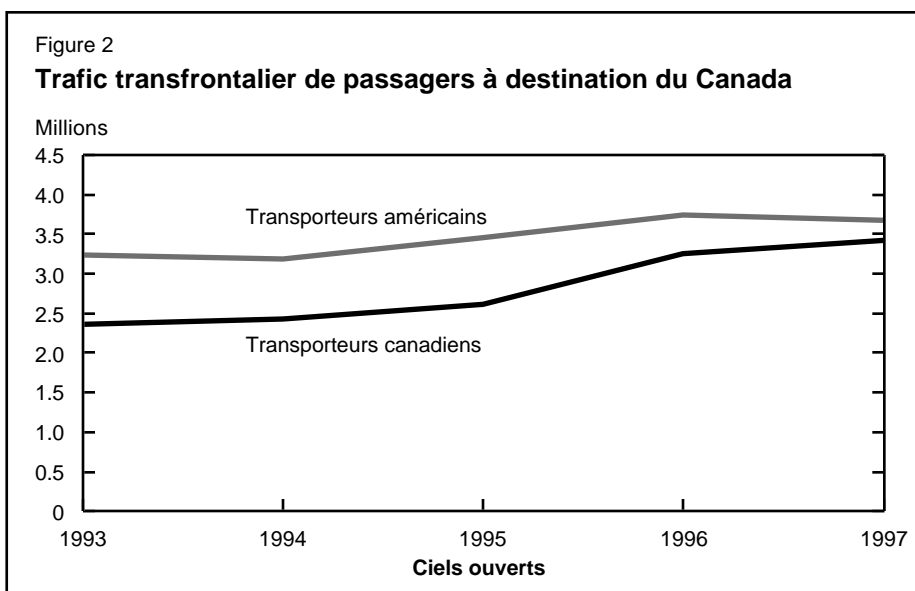


tableau différent se fait jour. Les recettes pour les voyages non reliés aux affaires sont demeurées relativement stables pour les transporteurs canadiens et américains. Cependant, les transporteurs canadiens ont augmenté leur part de recettes des voyages d'affaires, tandis que les transporteurs américains ont enregistré une baisse.¹⁴

Tendances relatives aux recettes moyennes et aux tarifs moyens

Les recettes moyennes par voyageur ont diminué tant pour les transporteurs canadiens que pour les transporteurs américains dans l'année qui a suivi la signature de l'accord « Ciel ouvert ».

¹⁴ La plupart des transporteurs ont retenu au moins l'une des deux stratégies suivantes. Certains transporteurs ont établi des liaisons à partir de leurs carrefours aériens intérieurs afin de tirer parti de la demande potentielle des passagers qui veulent un service plus direct entre les paires de villes transfrontalières. D'autres ont offert des services entre les carrefours aériens transfrontaliers afin de profiter des réseaux intérieurs et outre-mer de leurs partenaires. La première stratégie a été mise en œuvre par au moins un transporteur intérieur, qui a établi plusieurs nouvelles routes afin de répondre aux besoins des personnes qui effectuaient un voyage d'affaires transfrontalier et qui étaient attirées par les nouveaux vols transfrontaliers sans escale. Les récents changements technologiques survenus en aéronautique ont contribué à l'établissement de cette stratégie, ici et en Europe, où les nouveaux avions à réaction de 50 sièges peuvent être exploités pour des vols de courte distance avec un seuil de rentabilité financière moins élevé (mesuré en sièges).

Cette chute des recettes a toutefois été renversée au deuxième trimestre de 1996, après lequel les recettes/tarifs moyens de la classe affaires ont augmenté de façon très marquée, particulièrement pour les transporteurs américains. Les recettes moyennes pour les deux catégories de voyageurs ont augmenté à compter de 1996 (figure 4), quoique les tarifs des transporteurs canadiens pour les voyages non reliés aux affaires soient demeurés relativement stables, affichant surtout des variations saisonnières. Cet état de choses peut être le résultat de plusieurs facteurs, y compris de la santé générale de l'économie du Canada et des États-Unis. À la suite de la signature de l'accord « Ciels ouverts », les compagnies aériennes américaines étaient généralement considérées comme des leaders en matière de prix des voyages transfrontaliers. Dans le contexte d'une économie américaine en plein essor, les tarifs pratiqués aux États-Unis ont en général augmenté à partir de 1996, ce qui a fait grimper les prix dans les deux pays. Il est possible que le faible dollar canadien ait accru cette tendance lorsque les prix ont été convertis en dollars canadiens courants, bien que cela soit improbable avant 1996 (la valeur du dollar canadien est demeurée à 0,73 \$ U.S. de 1994 à 1996).

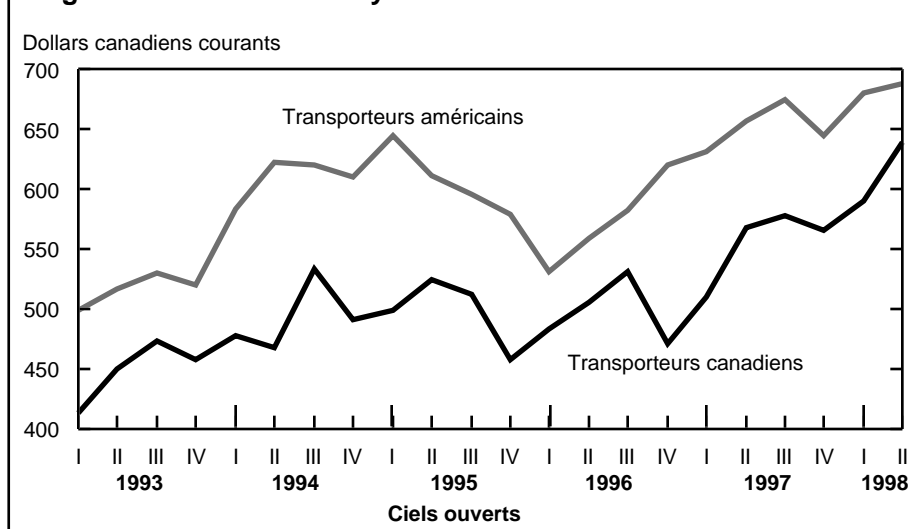
L'Enquête sur les voyages internationaux ne nous permet pas d'évaluer exactement les changements survenus au regard de l'origine et de la destination des voyageurs. C'est pourquoi il est impossible d'évaluer la mesure dans laquelle l'évolution des tarifs moyens des compagnies aériennes est due aux changements dans les habitudes de voyage par opposition aux changements de tarifs. Les changements occasionnés par les nouvelles technologies aéronautiques peuvent également avoir joué un rôle dans les changements qu'ont connus les tarifs moyens. Grâce aux nouveaux avions à réaction à 50 places, le seuil de rentabilité de nombreuses liaisons directes est moins élevé que ne l'est celui des liaisons assurées par de plus gros avions. Ces avions, comme le Regional Jet de Canadair, permettent aux transporteurs aériens d'offrir davantage de services directs sans escale entre des villes transfrontalières aux voyageurs d'affaires, dont nombre d'entre eux peuvent avoir

Tableau 5
Répartition des parts de recettes des transporteurs aériens

	1993	1994	1995	1996	1997
	Pourcentage				
Transporteurs canadiens					
Affaires	16	17	18	21	22
Autres raisons	24	22	21	22	22
Total	40	39	39	43	44
Transporteurs américains					
Affaires	38	39	39	35	34
Autres raisons	22	22	22	22	22
Total	60	61	61	57	56
Transporteurs canadiens et américains					
Affaires	54	56	57	56	56
Autres raisons	46	44	43	44	44
Total	100	100	100	100	100

Source : Enquête sur les voyages internationaux.

Figure 4
Augmentation du tarif moyen de la classe affaires



voyagé à des tarifs de classe affaires plus élevés. Nous ne connaissons pas la mesure dans laquelle ce phénomène a contribué à l'augmentation des tarifs moyens de la classe affaires. Donc, bien que nous puissions faire des hypothèses sur les mouvements des tarifs moyens des compagnies aériennes après la signature de l'accord « Ciels ouverts », l'évaluation de ces mouvements sous l'angle des avantages pour les voyageurs pourrait être trompeuse.

Avantages de l'accord

Pour les voyageurs...

Les voyageurs ont manifestement bénéficié des nouvelles routes mises en place par l'accord « Ciels ouverts ». Même si de nouvelles routes ont été abandonnées, il y a néanmoins eu un gain net considérable (59 nouvelles routes à la fin de 1996), y compris certaines paires de villes pour lesquelles un service aérien de passagers était créé pour la première

fois (Toronto-Washington, Ottawa-Washington, etc.). Ces nouveaux vols directs ont été d'une grande commodité pour les voyageurs, particulièrement ceux qui devaient auparavant prendre des correspondances pour se rendre à destination. La nouvelle liaison sans escale Ottawa-Washington, par exemple, est maintenant un vol de 80 minutes, alors qu'il s'agissait auparavant d'un vol indirect de trois heures passant par une plaque tournante américaine.¹⁵ Outre la commodité des nouveaux services directs, le plus grand accès des passagers canadiens aux plaques tournantes du nord-est et du sud des États-Unis ainsi que de la région du Pacifique leur a permis de profiter d'un plus grand nombre de vols internationaux à destination de l'étranger.

Les avantages nets des changements des tarifs moyens pour les voyageurs canadiens demeurent toutefois imprécis. Les changements des tarifs moyens peuvent avoir été amenés par de nombreux facteurs, dont les changements dans la composition du marché des voyageurs selon le but principal du voyage (voyage d'affaires ou autres), les changements dans la composition du marché des catégories de voyages par voyageur d'affaires (classe affaires, classe économique, tarif réduit), les changements du taux de change et l'évolution de la conjoncture.

Une évaluation plus exacte exigerait un examen des changements apportés aux fourchettes de tarifs (affaires, économie, tarif réduit) pour chaque paire de villes.

Les transporteurs...

Les transporteurs aériens ont bénéficié de l'accord « Ciels ouverts » sous l'angle de leur capacité de se faire concurrence pour le lucratif marché transfrontalier États-Unis-Canada, le plus important marché aérien transfrontalier de passagers au monde. Le marché de voyageurs transfrontaliers a lui-même augmenté après la signature de l'entente. Les transporteurs canadiens ont accaparé une part accrue de ce marché grandissant. La part totale de voyageurs qui choisissent un transporteur canadien a augmenté après la signature de l'accord. Plus important encore pour les transporteurs, leur part de recettes est passée de 40 % en 1993 à 44 % en 1997, en raison surtout de la capacité d'attirer plus de voyageurs d'affaires. Dans la même période de quatre ans, la

proportion de voyageurs transfrontaliers qui choisissaient un transporteur canadien pour effectuer leur voyage d'affaires a augmenté de 8 points de pourcentage, passant de 16 % à 23 %.

Autres répercussions...

D'autres répercussions de l'entente ne sont pas analysées ici. La disposition de l'accord sur le partage de dénominations s'est également traduite par d'importants avantages pour les passagers et les transporteurs. Un code unique de deux lettres est attribué à chaque compagnie aérienne, et ce code ainsi que le numéro du vol associé au segment d'un vol offert par un transporteur particulier sont habituellement inscrits sur le billet d'avion. Le partage de dénominations permet aux compagnies aériennes d'utiliser les codes des autres compagnies, une pratique qui a pris de l'ampleur après la signature de l'accord avec l'augmentation du nombre d'alliances entre les compagnies aériennes. Outre la capacité d'être présent sur le marché sans engager les dépenses considérables associées au personnel au sol, aux agents des ventes, etc., le partage de dénominations ajoute à la commodité des systèmes informatisés de réservation. Il permet également aux compagnies aériennes de joindre des passagers de villes étrangères vers lesquelles ils n'ont pas de vol.¹⁶ Le partage de dénominations a toutefois entraîné ses propres problèmes. Étant donné qu'une compagnie indique que le vol d'une autre compagnie est le sien, ce vol figure deux fois dans les systèmes informatisés de réservation (une fois pour chaque code) et plus encore s'il y a des correspondances. Il est ainsi difficile d'attribuer correctement les parts du marché en ce qui concerne les vols à dénominations partagées, particulièrement lorsque les billets des passagers sont utilisés pour obtenir des renseignements sur le transporteur.

Conclusion

L'accord « Ciels ouverts » canado-américain s'inscrivait dans la tendance à libéraliser le transport aérien, qui s'est dessinée avec la déréglementation de l'industrie du transport aérien intérieur aux États-Unis en 1978. Comme la plupart des ententes de ce type, l'accord « Ciels ouverts » établissait le libre-échange dans le domaine du transport trans-

frontalier de passagers et de marchandises. Bien qu'il n'ait pas entraîné de concurrence étrangère sur le marché intérieur du transport aérien, il s'est néanmoins traduit par des avantages manifestes pour les passagers et les transporteurs canadiens.

À la fin de la période de transition prévue par l'accord « Ciels ouverts » conclu entre le Canada et les États-Unis, la présente analyse montre que le trafic aérien a augmenté dans les deux pays, consolidant ainsi la place du marché des voyages transfrontaliers Canada-États-Unis comme le plus important au monde. Bien que les compagnies canadiennes semblent gagner du terrain sur le marché des ventes et des voyageurs, il est encore trop tôt pour savoir si elles pourront maintenir ou accroître leur part du marché devant la forte concurrence que leur livrent les grands transporteurs américains. Il faudra laisser passer encore du temps et attendre que les parts du marché à long terme et les tarifs soient établis avant de savoir si les compagnies et les voyageurs canadiens tirent leur épingle du jeu.¹⁷

Pour obtenir la liste complète des références utilisées dans ce document communiquez avec la Rédactrice en chef Monique Beyrouti au (613)951-1673 (monique.beyrouti@statcan.ca).
Télécopieur : (613)951-2909.

¹⁵ Elliot, Geoffrey, 1995, *Canada-US Open Skies*, West Sussex, UK: Canada-United Kingdom Colloquium Into the 21st Century with UK & Canadian Transport.

¹⁶ Park, K. Namgyoo et Dong-Sung Cho, 1997, *The Effect of Strategic Alliance on Performance*, *Journal of Air Transport Management*, p. 156.

¹⁷ Une autre question appelant une étude plus approfondie complique davantage la présente analyse. Le recours accru au partage des dénominations sur les routes transfrontalières a eu de sérieuses répercussions sur l'analyse des parts du marché. Les formules de répartition des recettes dans le cas des vols à dénominations partagées varient grandement selon les ententes signées par les transporteurs concernés. Aux fins de la présente analyse, nous supposons que la totalité des recettes vont au transporteur exploitant et que le transporteur vendeur n'en retire aucune. Si la répartition réelle des recettes entre les transporteurs canadiens et américains qui offrent des vols à dénominations partagées diffère considérablement de ce modèle pour les vols transfrontaliers sans dénomination partagée, les parts du marché de passagers et de recettes par nationalité du transporteur ne seront pas exactes.



Caractéristiques des voyageurs internationaux 1998

Les entreprises du secteur du tourisme ont connu une année record en 1998. Dans la foulée de la vigueur du tourisme américain, près de 19 millions de touristes internationaux sont venus au Canada en 1998, le plus haut niveau atteint en 26 ans de collecte de données sur les voyages.

Au total, 18,8 millions de touristes internationaux ont fait un séjour d'une nuit ou plus au Canada en 1998, en hausse de 6,8 % par rapport à 1997.

La majorité, soit 14,9 millions (11,1 %), venaient des États-Unis. Cette vigoureuse augmentation du nombre de séjours d'une nuit ou plus faits par les Américains a fait contrepoids à une diminution de 7,1 % du nombre de visiteurs d'outre-mer, qui est passé de 4,2 millions en 1997 à 3,9 millions en 1998.

Le nombre de séjours d'une nuit ou plus au Canada par des Américains en 1998 a été le plus haut niveau jamais vu et a brisé l'ancien record de 13 ans établi en 1986, l'année de l'Exposition universelle à Vancouver. Par ailleurs, il y a eu 1,5 million d'Américains de plus qui ont visité le Canada que de Canadiens qui ont voyagé aux États-Unis: c'est la première fois que cela se voit depuis 1988. L'économie florissante des États-Unis, le niveau élevé de confiance des consommateurs américains et la faiblesse du dollar

canadien ont été des facteurs clés de la croissance du tourisme en provenance des États-Unis.

Le tourisme en provenance des États-Unis s'est intensifié dans presque toutes les régions du Canada à l'été 1998. C'est l'Ontario qui a bénéficié de la plus forte augmentation du nombre de visiteurs américains (12,4 %), suivi de près par la Colombie-Britannique (11,9 %). Les voyageurs américains ont fait moins de visites d'une nuit ou plus au Yukon et dans les Territoires du Nord-Ouest (5,4 %) en 1998.

Les visiteurs américains qui ont fait un séjour d'une nuit ou plus ont injecté 6,7 milliards de dollars dans l'économie canadienne en 1998, en hausse de 25,2 % par rapport à l'année précédente. Ils ont dépensé environ 450 \$ par voyage, en hausse de 12,5 % comparativement à il y a un an. Les Américains ont consacré 925 millions de dollars ou 38,7 % de plus aux autres dépenses, comme le magasinage et les souvenirs, ce qui constitue la plus forte augmentation de toutes les catégories de dépenses. La faible valeur du dollar canadien a sans doute poussé de nombreux visiteurs à magasiner au Canada. La vaste majorité de leurs dépenses touristiques (2,7 milliards de dollars) sont allées à l'hébergement, en hausse de 29,8 % par rapport à 1997.

Les voyageurs américains ont poursuivi la tendance amorcée avec la mise en oeuvre de l'accord Ciels ouverts, en effectuant un plus grand nombre de voyages par avion en direction du Canada (12,4 %). Le nombre de voyages aériens n'a pas cessé d'augmenter, passant de 2,4 millions en 1994 à environ 3,6 millions en 1998. La vaste majorité des Américains ont continué de se rendre à leurs destinations canadiennes en automobile (9,4 millions), le faisant 11,9 % plus souvent qu'en 1997.

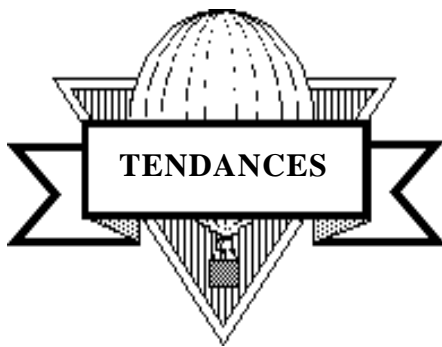
Quant aux voyages outre-mer, les 3,9 millions de visiteurs en provenance d'autres pays que les États-Unis ont dépensé 4,5 milliards de dollars en 1998, en baisse de 1,2 % par rapport à 1997. La réduction du nombre de voyageurs en

provenance d'Asie vers le Canada s'est accentuée en 1998 (19,0 % moins de visiteurs). Cela faisait suite à un repli de 8,9 % par rapport à l'année précédente. Le nombre de séjours d'une nuit ou plus de voyageurs en provenance d'Europe a diminué légèrement (2,2 %), malgré l'appréciation de nombreuses devises européennes par rapport au dollar canadien. Le nombre de voyageurs venant d'Amérique centrale et d'ailleurs en Amérique du Nord a fait un bond de 14,3 % en 1998, essentiellement en raison des entrées de touristes mexicains (16,7 %) au Canada.

Une bonne part de la diminution du nombre de visites d'outre-mer était imputable à une chute de 14,1 % du nombre de visiteurs arrivant au Canada via les États-Unis. Le nombre d'arrivées directes en provenance d'outre-mer, qui représentent désormais 63 % de tout le trafic d'outre-mer, a diminué de seulement 2,4 % en comparaison. Ces visiteurs représentent un marché considérable pour le Canada, car ils ont tendance à y séjourner plus longtemps et à y dépenser davantage par voyage que ceux qui arrivent des États-Unis.

À l'échelon provincial, les plus fortes hausses du nombre de visites d'une nuit ou plus par des visiteurs de pays autres que les États-Unis en 1998 se sont produites en Alberta (19,1 %) et en Colombie-Britannique (16,2 %). Cependant, les niveaux de 1998 sont demeurés bien inférieurs à ceux de 1996 pour ces deux provinces. Le grand nombre de voyageurs arrivés du Royaume-Uni, de l'Allemagne et de la France a été le principal facteur de la croissance du nombre de visiteurs d'outre-mer.

Entre-temps, le nombre de séjours d'une nuit ou plus aux États-Unis par des Canadiens a baissé de 11,2 %, passant à 13,4 millions en 1998, soit le plus faible niveau annuel depuis 1987. Par contre, les Canadiens ont fait un nombre record de 4,2 millions de voyages outre-mer (5,9 %), préférant les destinations européennes traditionnelles comme le Royaume-Uni, la France et l'Allemagne.



Compte des voyages internationaux Premier trimestre de 1999 (données provisoires)

Le Canada a vu son déficit au compte des voyages tomber à 182 millions de dollars au cours du premier trimestre de 1999, son plus bas niveau en plus d'une décennie, et ce, en grande partie grâce aux dépenses records des voyageurs américains au Canada.

De janvier à mars, les Canadiens ont dépensé 182 millions de dollars de plus à l'extérieur du pays que ce qu'ont dépensé les étrangers au pays. Il s'agit d'un chiffre en baisse par rapport aux 411 millions de dollars enregistrés au cours du quatrième trimestre de 1998. Le déficit atteint au cours du premier trimestre est le plus faible déficit enregistré depuis le début de 1988, année où il s'était chiffré à 364 millions de dollars.

Au cours du premier trimestre de 1999, les Canadiens ont dépensé près de

4,1 milliards de dollars à l'extérieur du pays, alors que les dépenses des résidents étrangers au Canada se sont chiffrées à 3,9 milliards de dollars.

Le déficit au compte des voyages avec les États-Unis est à son plus bas niveau en plus d'une décennie

L'augmentation des dépenses effectuées par les résidents des États-Unis voyageant au Canada a été le principal facteur ayant contribué au recul marqué du déficit global du Canada avec les autres pays. Les voyageurs américains ont injecté une somme record de 2,4 milliards de dollars au Canada au cours des trois premiers mois de 1999, en hausse de 4,6 % par rapport au trimestre précédent.

Au cours de la même période, les dépenses des Canadiens au sud de la frontière ont fléchi de 2,3 % pour s'établir juste sous la barre des 2,5 milliards de dollars.

Par conséquent, le déficit du Canada au compte des voyages avec les États-Unis s'est chiffré à seulement 11 millions de dollars au cours du premier trimestre de 1999, en baisse par rapport aux 177 millions de dollars enregistrés au trimestre précédent et le plus bas niveau atteint au cours des dix dernières années. L'économie américaine florissante, le niveau élevé de confiance des consommateurs américains et la faiblesse du dollar canadien ont été des facteurs clés favorisant les dépenses records effectuées

Note aux lecteurs

Sauf indication contraire, les données trimestrielles dont fait état le présent communiqué sont désaisonnalisées. Les montants sont exprimés en dollars canadiens et ne sont pas corrigés en fonction de l'inflation.

Les recettes représentent les dépenses des visiteurs voyageant au Canada, y compris les dépenses relatives à l'éducation et les dépenses médicales.

Les dépenses représentent les dépenses des Canadiens voyageant à l'étranger, y compris les dépenses relatives à l'éducation et les dépenses médicales.

Les pays d'outre-mer sont les pays autres que les États-Unis.

par les Américains de ce côté-ci de la frontière.

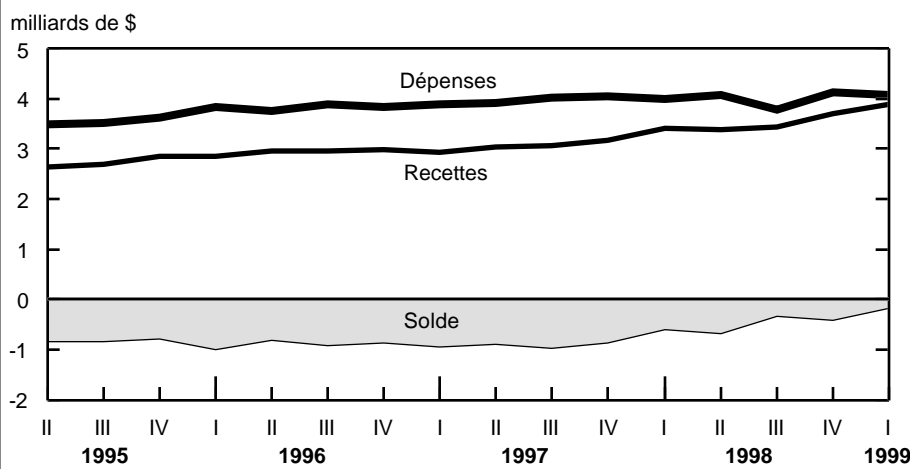
Au cours du mois de mars seulement, les Américains ont effectué un nombre record de 1,4 million de voyages d'une nuit ou plus au Canada, surpassant le nombre de voyages effectués par les Canadiens aux États-Unis. Depuis février 1998, le nombre de voyages d'une nuit ou plus effectués par les Américains visitant le Canada dépasse le nombre de voyages effectués par les Canadiens au sud de la frontière.

Dépenses records des voyageurs entre le Canada et les pays d'outre-mer

Malgré la baisse de 2,3 % du nombre de voyages d'une nuit ou plus vers les pays d'outre-mer, les Canadiens ont dépensé un nouveau record de 1,6 milliard de dollars dans ces pays, en hausse de 1,2 % par rapport au record précédent établi au quatrième trimestre de 1998. Au cours de la même période, les dépenses effectuées par les résidents des pays d'outre-mer au Canada se sont accrues de 6,0 % pour atteindre un record de 1,5 milliard de dollars. Le nombre de voyages d'une nuit ou plus des résidents des pays d'outre-mer a augmenté de 4,6 % par rapport au trimestre précédent pour atteindre 1,1 million.

Par conséquent, les Canadiens ont dépensé 171 millions de dollars de plus dans les pays d'outre-mer au cours du premier trimestre de 1999 que ce que les résidents des pays d'outre-mer ont dépensé au pays. Il s'agit du neuvième déficit trimestriel consécutif avec les pays d'outre-mer, lequel représente une diminution prononcée par rapport au déficit de 234 millions de dollars enregistré au trimestre précédent.

Le déficit au compte des voyages internationaux a atteint son plus bas niveau depuis plus de dix ans



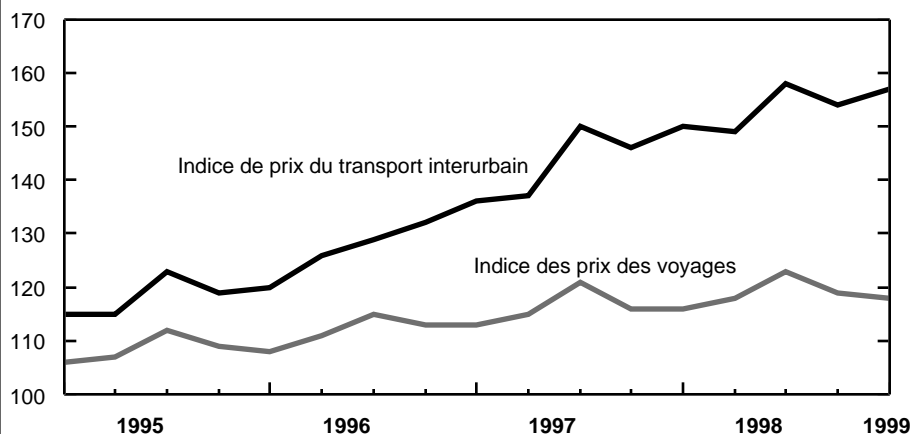


Indice des prix des voyages Premier trimestre de 1999

L'IPV progresse de 2,3 % par rapport à la même période de l'année dernière

Comparativement à un an plus tôt, l'indice des prix des voyages a augmenté de 2,3 % par rapport à l'année dernière. Le prix de la plupart des composantes de

Indice de prix du transport interurbain et Indice des prix des voyages, par trimestre



Source : Programme de la statistique du tourisme.

l'IPV ont progressé. Cependant, ce sont les hausses enregistrées dans la composante du transport interurbain qui ont le

plus contribué à cette augmentation. Par ailleurs, au premier trimestre de 1999, les coûts de l'hébergement des voyageurs a

L'indice des prix des voyages (IPV) et ses composantes (non désaisonnalisé, 1992 = 100)

Composantes de l'IPV	1er trimestre 1999	Variation en %	
		4ième trimestre 1998	1er trimestre 1998
Transport interurbain	157.1	1.8	4.9
Transport local et de banlieue	122.7	0.3	1.4
Location de véhicules automobiles	117.0	-1.8	3.2
Utilisation de véhicules automobiles	111.4	-1.0	-1.6
Hébergement pour voyageurs	111.4	-6.6	4.5
Aliments achetés au magasin	110.7	1.7	1.7
Aliments achetés au restaurant	111.4	0.5	1.6
Boissons alcoolisées servis dans débits boi	107.6	0.5	0.6
Boissons alcoolisées achetées au magasin	112.2	0.6	0.6
Spectacles	125.8	0.5	4.1
Habillement	105.1	0.9	0.5
Chaussures	105.1	-1.4	2.5
Accessoires vestimentaires et bijoux	97.6	-0.7	0.2
Tissus pour vêtements, menus art. et servic	111.6	0.5	1.9
Médicaments et produits pharmaceutiques	107.1	0.2	2.4
Soins personnels	108.1	0.4	1.5
Matériel photographique	95.8	-0.6	-4.9
Services et fournitures photographiques	100.3	0.4	3.5
Utilisation de véhicules de loisirs	107.3	-0.7	-1.1
Bandes audios et disques audionumérique	107.6	2.1	1.3
Utilisation d'installations et services de loisir	118.6	0.7	2.3
Matériel de lecture et autres imprimés	122.0	1.1	0.7
Produits du tabac et articles pour fumeurs	72.3	0.1	3.3
Indice des prix des voyages (IPV)	118.2	-0.6	2.3
Indice des prix à la consommation (IPC)	109.2	0.3	0.8

Sources : L'indice des prix à la consommation, numéro 62-001-XPB au catalogue et le Programme de la statistique du tourisme.

grimpé de 4,5 % et celui de la location de véhicules automobiles, de 3,2 %. Durant cette période, le coût de l'utilisation de véhicules automobiles a reculé de 1,6 %.

À titre comparatif, l'IPC a avancé de 0,8 % par rapport au même trimestre de l'année dernière.

L'IPV en baisse de 0,6 % par rapport au trimestre précédent

L'indice des prix des voyages s'est établi à 118,2 au premier trimestre de 1999. Les voyageurs ont dépensé davantage au premier trimestre 1999 qu'au trimestre

précédent, entre autres pour le transport interurbain et les aliments. Cependant, des réductions dans les coûts de l'hébergement et ceux de la location des véhicules automobiles ont plus que compensé les hausses enregistrées dans les autres composantes. Il en résulte, au total, un recul de 0,6 % dans l'IPV entre le quatrième trimestre de 1998 et le premier trimestre de 1999. Le coût des biens de consommation, tel qu'il est mesuré par l'indice des prix à la consommation (IPC) a progressé de 0,3 % par rapport au trimestre précédent durant la même période.

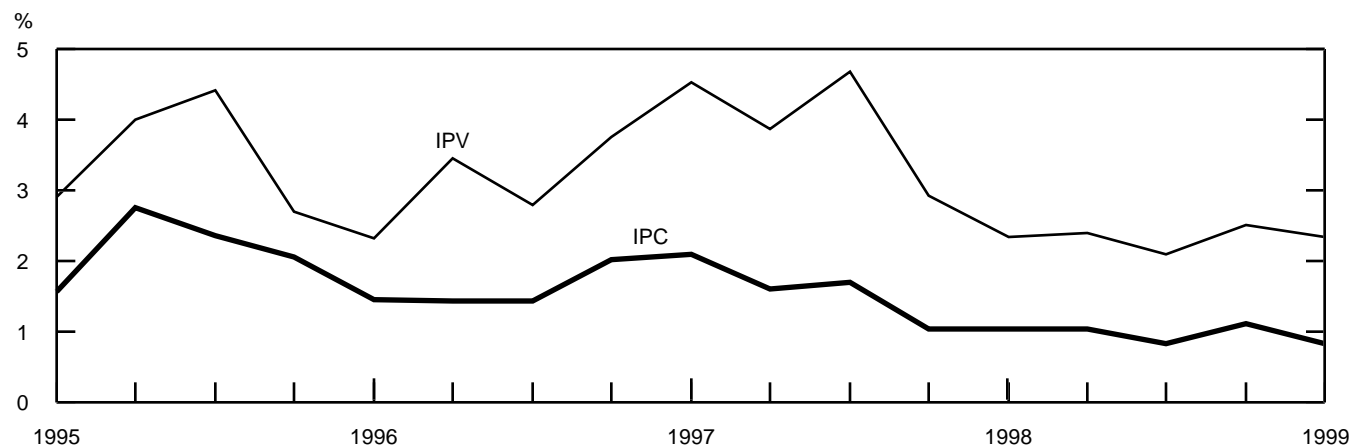
Note aux lecteurs

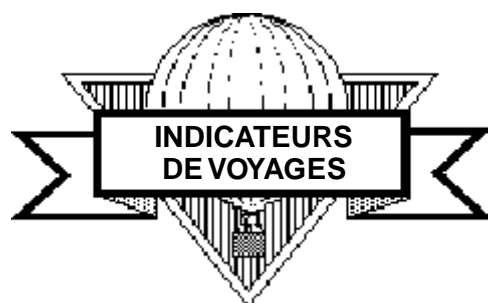
L'Indice des prix des voyages (IPV) est un indice agrégatif de biens et services utilisés lors de voyages effectués au Canada. Les mouvements de prix sont tirés de séries détaillées de l'Indice des prix à la consommation (IPC).

On peut obtenir un rapport technique sur l'Indice des prix des voyages en s'adressant au Programme de la statistique du tourisme, au (613) 951-1673.

Les données sur l'indice des prix des voyages sont maintenant disponibles sur Cansim, matrice 2510.

Variation trimestrielle de l'IPV et de l'IPC par rapport à l'année précédente





	Premier trimestre		Variation en %
	1998	1999	
VISITEURS AU CANADA (en milliers)			
Des États-Unis	7 403	7 605	2,7
Visites d'une nuit ou plus	1 803	2 012	11,6
- En auto	1 071	1 165	8,8
Des pays d'outre-mer	521	564	8,3
Visites d'une nuit ou plus	502	547	9,0
Les sept pays les plus populaires:			
Royaume-Uni	107	118	10,3
Japon	68	67	-1,5
France	49	51	4,1
Allemagne	36	39	8,3
Australie	23	26	13,0
Hong Kong	25	23	-8,0
Taïwan	16	20	25,0
CANADIENS À L'EXTÉRIEUR DU CANADA (en milliers)			
Aux États-Unis:	9 809	8 711	-11,2
Visites d'une nuit ou plus	3 040	2 882	-5,2
- En auto	1 455	1 318	-9,4
Outre-mer	1 395	1 461	4,7
INDUSTRIE			
Trafic voyageurs aériens (niveau I) (en milliers)	5 547	5 423	-2,2
Trafic voyageurs aériens-km (niveau I) (en millions)	13 792	14 325	3,9
PRIX 1992 = 100 (non dés.)			
Indice des prix des voyages	115,5	118,2	2,3
Indice des prix à la consommation	108,3	109,2	0,8
- Aliments achetés au restaurant	109,6	111,4	1,6
- Transport interurbain	149,7	157,1	4,9
- Location de véhicules automobiles	113,4	117,0	3,2
- Essence	100,5	94,8	-5,7
ECONOMIQUE			
Produit intérieur brut au prix de 1992 (dés.) (en millions)	712 685	731 227	2,6
- Divertissements et loisirs (en millions)	7 672	7 973	3,9
- Hébergement et restauration (en millions)	18 858	18 789	-0,4
Revenu personnel disponible par habitant (dés.)	18 206	18 453	1,4
TRAVAIL (en milliers)			
Population active (dés.)	15 515	15 896	2,5
Chômeurs	1 338	1 246	-6,9
Personnes occupées	14 177	14 650	3,3
- Hébergement et restauration (non dés.)	905	894	-1,2
TAUX DE CHANGE (en dollars canadiens)			
Dollar des États-Unis	1,43035	1,51133	5,7
Livre sterling	2,35455	2,46845	4,8
Yen du Japon	0,01117	0,01299	16,3
Mark de l'Allemagne	0,78644	0,86772	10,3
Franc de France	0,23469	0,25872	10,2
<i>(dés.) désaisonnalisées.</i>			