

Commerce et transport

Incidence de l'Accord de 1995 sur les services aériens transfrontaliers

Gordon Baldwin, Division des transports, Statistique Canada
Michael W. Pustay, Texas A&M University

Commerce et transport :
Incidence de l'Accord de 1995 sur les services aériens transfrontaliers

Gordon Baldwin, Division des transports, Statistique Canada
Michael W. Pustay, Texas A&M University

Pendant de nombreuses années, le Canada et les États-Unis ont bénéficié de la plus importante relation commerciale bilatérale au monde. En 1999 seulement, les États-Unis ont exporté au Canada 187,9 milliards de dollars de biens et services et en ont importé pour 216,8 milliards de dollars. Certes, la proximité et les affinités culturelles ont sans doute joué un rôle à cet égard, mais la plupart des observateurs attribuent l'importance de ces échanges commerciaux au régime commercial généralement ouvert qui existe entre ces deux pays depuis plusieurs décennies. Les deux nations sont membres de l'Organisation mondiale du travail (OMT) et de l'organisation qui a précédé l'OMT, l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce (GATT). Ces deux organisations se sont efforcées de démanteler les barrières commerciales sur une base multilatérale, y compris, bien sûr, les barrières au commerce transfrontalier entre le Canada et les États-Unis. Les deux nations ont également eu recours à des accords bilatéraux pour éliminer les obstacles au commerce. Le Pacte de l'automobile de 1965, par exemple, assurait le mouvement en franchise de droits des véhicules automobiles entre les deux pays et les pièces d'automobiles utilisées pour l'équipement d'origine. L'Accord de libre-échange de 1988 entre le Canada et les États-Unis (ALE) a abaissé les obstacles au commerce de la plupart des biens et services entre le Canada et les États-Unis. En 1994, l'Accord de libre-échange nord-américain (ALENA) a été mis en œuvre entre le Canada, le Mexique et les États-Unis, abaissant toujours plus les obstacles au commerce.

Il est vrai que ce ne sont pas tous les secteurs de l'économie nord-américaine qui ont bénéficié d'un régime des échanges ouvert. Un secteur important a particulièrement souffert de barrières commerciales élevées pendant la plus grande partie de la période suivant la Seconde Guerre mondiale, soit le marché des services aériens transfrontaliers. En 1966, à peu près au même moment où le Pacte de l'automobile entrait en vigueur, un nouvel accord sur les services aériens (ASA) a été conclu par les négociateurs des deux gouvernements, accord destiné à régir les services entre les villes américaines et canadiennes. Contrairement au Pacte de l'automobile, l'incidence de l'ASA de 1966 a consisté à limiter les échanges, et non pas à les faciliter. Bien que cet accord ait été modifié plusieurs fois, il limitait essentiellement le service aérien à environ 83 itinéraires transfrontaliers. De plus, sur la plupart de ces itinéraires, seulement un ou deux transporteurs étaient autorisés à fournir des services. L'accord de 1966 a régi le service aérien Canada-É.-U. pendant près de 30 ans, ayant été finalement remplacé en 1995 par un nouvel ASA qui permettait la liberté d'entrée, de sortie et de tarification sur les parcours transfrontaliers.

La différence entre l'ouverture progressive de la plupart des secteurs de l'économie nord-américaine et la nature « sclérosée » du régime fermé régissant les services aériens transfrontaliers a eu pour effet de créer une expérience naturelle pour les chercheurs intéressés à étudier les relations entre la croissance démographique, le commerce et le transport aérien. Nous nous proposons ici d'analyser cette expérience naturelle. Dans la partie I, nous décrivons brièvement l'évolution des politiques sur l'aviation transfrontalière du Canada et des États-Unis à partir de 1966 jusqu'à nos jours, tandis que dans la partie II nous nous penchons sur les changements survenus dans l'économie nord-américaine au cours de cette même période. Dans la partie III, nous examinons les relations entre les tendances du commerce des marchandises et du trafic aérien des passagers de 1966 jusqu'à nos jours. Nous nous intéressons en particulier à trois périodes : conclusion de l'ASA de 1966 (l'année 1968 est utilisée comme année témoin, car elle est l'année la plus récente pour laquelle les données nécessaires existent). 1994, qui représente la fin de l'ASA de 1966; et 1998, dernière année pour laquelle des données existent pour la période qui a suivi l'entrée en vigueur du nouvel ASA. Le lecteur trouvera un résumé de notre document ainsi que nos conclusions à la partie IV.

I. Réglementation des services aériens transfrontaliers, 1966-2001

En 1966, le Canada et les États-Unis ont adopté un accord restrictif sur les services aériens (ASA) régissant les services aériens transfrontaliers entre les deux pays. Cet accord, sous réserve de modifications mineures, est resté en place jusqu'en 1995. L'accord de 1966 et ses modifications autorisaient les services aériens commerciaux sur 83 itinéraires transfrontaliers. La plupart de ces itinéraires avaient un caractère monopolistique. Seulement 19 paires de villes étaient autorisées à recevoir les services d'un transporteur des États-Unis et d'un transporteur du Canada. Vingt-six itinéraires étaient réservés aux transporteurs du Canada; les 38 autres étaient desservis exclusivement par des transporteurs des É.-U¹. Sur la plupart des parcours, chaque pays pouvait désigner plus d'une compagnie aérienne, sous réserve d'obtenir la permission de l'autre gouvernement. Si la capacité était déterminée par les transporteurs désignés, l'un ou l'autre des deux gouvernements avait le pouvoir de rejeter les tarifs transfrontaliers proposés.

Cet accord a été modifié deux fois en 1984. La première modification, l'Accord sur les services régionaux, locaux et de navette, autorisait les transporteurs régionaux exploitant des appareils de 60 places au plus à desservir des paires de villes transfrontalières sous réserve de certains critères concernant la taille de ces villes et la distance à parcourir². La deuxième modification, entrée en vigueur à titre d'expérience, accordait la liberté des services sur des parcours transfrontaliers desservant l'aéroport Mirabel de Montréal ou de San Jose, en Californie, mais les services qui auraient pu être assurés entre Mirabel et sept importantes villes de départ aux É.-U. ont été exclus de cette entente.

Ces percées mineures ont encouragé les négociateurs des deux pays à rechercher une libéralisation générale de l'Accord de 1966. Malgré de nombreuses déclarations publiques concernant la nécessité de conclure un nouvel ASA (comme celui prévu dans la déclaration conjointe du Sommet Shamrock par le président Reagan et le premier ministre Mulroney en mars 1985), il a fallu une décennie de négociations sporadiques pour qu'un nouvel ASA transfrontalier très libéralisé soit signé en février 1995³. Après une période de transition de deux ans qui donnait aux transporteurs battant pavillon canadien une longueur d'avance sur les marchés desservant Toronto, Montréal et Vancouver, le nouvel ASA a permis une liberté totale d'entrée et de sortie aux transporteurs battant pavillon canadien ou pavillon américain sur le marché transfrontalier. L'accord de 1995 accordait également à ces transporteurs toute la latitude voulue en ce qui concerne la tarification. Pour rejeter les prix demandés par les transporteurs, il fallait que les deux gouvernements les trouvent injustifiés. Les motifs du rejet se limitaient à la protection des transporteurs contre les pratiques de prix abusif ou à la nécessité de lutter contre des tarifs peu élevés en raison de subventions gouvernementales, ou encore, à la prévention de toute discrimination tarifaire déraisonnable ou exploitation d'une position dominante⁴.

II. Évolution de l'économie nord-américaine, 1966-1999

L'économie nord-américaine s'est profondément transformée après la signature de l'Accord sur les services aériens transfrontaliers de 1966. Comme nous l'avons signalé dans l'introduction, les obstacles commerciaux entre les deux pays avaient été réduits de façon importante par la conclusion du Pacte de l'automobile de 1965, de l'Accord de libre-échange de 1988 et de l'Accord de libre-échange nord-américain de 1994. La diminution des obstacles commerciaux entre les deux pays a eu pour effet d'intensifier leurs échanges, et le commerce et l'investissement transfrontaliers sont devenus une composante plus importante des économies de ces deux pays. De nombreuses entreprises ont intégré leurs activités américaines et canadiennes, concentrant leur production sur des produits ou des lignes de produits dans un pays de manière à réaliser des économies d'échelle. Par exemple, DaimlerChrysler produit ses fourgonnettes et ses camionnettes Ram à Windsor, en Ontario, tandis que l'usine de Toledo assemble les Jeep Cherokee et les Wrangler⁵.

Des déplacements régionaux de population et de production se sont produits sur une grande échelle dans les deux pays. Comme le montre le tableau 1, en 1966, 52,5 % de la population des É.-U. vivait soit dans le nord-est, soit dans le Midwest – le cœur traditionnel de l'économie des É.-U.; 56,7 % du revenu personnel était généré dans cette région. En 1999, ces pourcentages étaient tombés à 42,2 % et 44,9 % respectivement. Au Canada, des déplacements semblables, mais moins importants, ont eu lieu, comme le montre le tableau 2. En 1966, le Québec et la région de l'Atlantique du Canada comptaient 38,7 % de la population du Canada; en 1999, ce pourcentage était tombé à 31,9 %. En 1966, le Québec et le Canada Atlantique contribuaient à 31,9 % du PIB du Canada. En 1999, ce pourcentage était tombé à 27,1 %. À l'inverse, les provinces les plus à l'ouest, l'Alberta et la Colombie-Britannique, comptaient 16,7 % de la population du Canada en 1966; en 1999, ce pourcentage était passé à 22,9 %. En 1966, 18,1 % du PIB du Canada ont été générés par ces deux provinces; en 1999, l'Alberta et la Colombie-Britannique ont produit 24,6 % du PIB du Canada.

III. Relation entre le commerce et le transport aérien

Bien que les économies des États-Unis et du Canada aient subi une transformation importante par suite de ces déplacements régionaux, les services aériens fournis pendant près de trois décennies aux voyageurs transfrontaliers n'ont pas bougé. Il n'est pas étonnant de constater que les tendances des services aériens autorisés par l'accord de 1966 reflètent les économies contemporaines canadiennes et américaines. La plupart des services autorisés entre paires de villes par l'accord de 1966 reliaient des villes des États du nord-est et du Midwest des États-Unis à des villes de l'est et du centre du Canada. À l'exclusion de l'Alaska et des itinéraires des territoires, la moitié des itinéraires autorisés avaient soit Toronto, soit Montréal comme destinations canadiennes. À l'inverse, peu de services étaient autorisés des États de l'ouest ou du sud des États-Unis ou au départ de villes situées à l'ouest de l'Ontario, au Canada. Il est particulièrement préoccupant de constater la rareté des itinéraires entre les régions de croissance rapide de ces deux pays. Seulement 18 itinéraires desservaient un point dans le sud ou l'ouest des États-Unis et un point dans les provinces de l'ouest du Canada. De même, les modifications apportées après 1966 à la politique gouvernement en matière d'aviation (c.-à-d. la déréglementation) et les pratiques de l'industrie (c.-à-d. construction de réseaux en étoile) ont eu pour effet que les itinéraires créés par l'accord de 1966 se sont écartés de plus en plus de ceux qui seraient utilisés dans un marché libre. Par exemple, en vertu de l'accord de 1966, c'est la compagnie Delta, et non pas US Air, qui a obtenu les itinéraires transfrontaliers entre Toronto et Pittsburgh, même si c'est Pittsburgh qui est devenue le principal réseau en étoile de US Air.

Avec le temps, les tendances des services aériens autorisés par l'ASA de 1966 se sont progressivement écartées des tendances de l'activité démographique et économique en Amérique du Nord. Les changements survenus après 1966 dans l'activité économique nord-américaine ont laissé à des villes en pleine effervescence des services transfrontaliers insuffisants ou inexistantes. Il s'ensuit que de nombreux responsables du secteur des transports, du développement économique et des gouvernements ont exprimé des inquiétudes quant à l'incapacité de ces deux pays de renégocier l'Accord sur les services aériens transfrontaliers arguant que cela ralentirait la croissance des liens commerciaux entre les deux voisins, nuirait aux décisions visant le commerce transfrontalier et la localisation, et ne répondrait pas aux besoins en évolution de l'économie nord-américaine, de plus en plus intégrée.

L'incapacité de renégocier un nouvel accord sur les services aériens pendant près de trois décennies a tout de même comporté un avantage intéressant. Cette incapacité a créé une expérience naturelle pour l'évaluation des relations entre le transport aérien et l'activité économique. Pour évaluer cette expérience, nous commençons par proposer que les itinéraires transfrontaliers autorisés par l'ASA de 1966 reflétaient dans une large mesure l'activité économique dans le contexte de l'économie nord-américaine contemporaine. Autrement dit, toutes choses étant égales par ailleurs, des négociateurs rationnels auraient accepté d'attribuer des itinéraires aux villes qui en avaient le plus besoin. (Bien sûr, nous reconnaissons que des considérations politiques pourraient également avoir joué un rôle à cet égard.) Ainsi, on pourrait s'attendre à une corrélation relativement élevée entre l'activité économique et les services aériens offerts aux voyageurs durant la période initiale de l'entrée en vigueur de l'ASA de 1966. Si, comme nous l'avons dit, l'économie nord-américaine a évolué au cours des trois décennies qui ont suivi tandis que le réseau d'itinéraires transfrontaliers était « sclérosé », on pourrait alors s'attendre à ce que la relation entre l'activité économique et les services aériens offerts aux voyageurs se soit atrophiée avec le temps. Finalement, après la mise en œuvre du nouvel ASA transfrontalier libéralisé au début de 1995, lequel permettait aux transporteurs de choisir les itinéraires à desservir, on pourrait s'attendre à une corrélation très élevée entre l'activité économique et les services aériens offerts aux voyageurs.

Pour vérifier cet argument, nous avons examiné la relation qui existe entre le commerce des marchandises et le trafic passagers régulier par province et par État pendant les trois années choisies. Ces trois années étaient :

- 1968, qui suit de près la conclusion de l'accord de 1966 sur les services aériens. De plus, 1968 est la première année pour laquelle des données existent sur les exportations canadiennes de « province à État »;
- 1994, dernière année complète où l'accord de 1966 sur les services aériens était en vigueur;

- 1998, dernière année pour laquelle des données existent depuis l'entrée en vigueur du nouvel accord sur les services aériens.

Les statistiques sur le commerce des marchandises proviennent de données sur les exportations canadiennes (commerce des marchandises). Nous avons utilisé l'enquête sur l'Origine et la destination des passagers payants de Statistique Canada pour mesurer le trafic passagers régulier⁶.

Pour chacune des années examinées, nous avons choisi les 50 premières paires de villes du marché du transport des passagers réguliers au Canada et aux États-Unis. Ces paires de villes ont été regroupées en combinaisons communes provinces-États. Par exemple, Vancouver-Los Angeles, Vancouver-San Francisco et Vancouver-San Diego ont été combinées en Colombie-Britannique-Californie. Pour 1998, les 50 premières paires de villes, qui comptaient pour 69 % du trafic régulier d'origine-destination pour le Canada et les États-Unis, ont donné lieu à 37 combinaisons provinces-États. Nous avons ensuite calculé les valeurs quant aux exportations de marchandises canadiennes pour ces combinaisons provinces-États. Enfin, nous avons calculé la corrélation entre le trafic passagers provinces-États et les valeurs des exportations de marchandises provinces-États pour chaque année.

Les tableaux 3, 4 et 5 fournissent ces statistiques pour les trois années. La corrélation (mesurée au moyen du coefficient de Pearson) entre le trafic passagers provinces-États et les marchandises était de 0,469 en 1968. Elle est passée à 0,105 en 1994, puis a rebondi à 0,658 en 1998. Les écarts de corrélation entre le trafic passagers aérien et le commerce des marchandises étaient à prévoir. Étant donné la « sclérose » des services aériens transfrontaliers, nous nous attendions à ce que la corrélation subirait une atrophie en 1994, comparativement à 1968. À partir du moment où les transporteurs canadiens et américains sont devenus libres de pénétrer n'importe quel marché transfrontalier, nous nous attendions à ce que la corrélation soit plus forte en 1998 qu'en 1994. Cette constatation suggère qu'en l'absence de toute contrainte gouvernementale, il existe une forte corrélation entre le commerce des marchandises et le services passagers aériens.

L'information fournie par les tableaux 3, 4 et 5 est cohérente par rapport aux changements régionaux de l'activité économique américaine qui sont produits au cours de la période de 1966 à 1998. Le changement d'orientation de l'économie des États du nord au profit des États plus au sud est apparent avec le temps aussi bien en ce qui concerne le commerce des marchandises que le transport aérien des passagers. Prenons, par exemple, le commerce des marchandises : en 1968, sur les 50 premières combinaisons provinces-États, 11 concernaient des États du sud ou de l'ouest. Ce chiffre est passé à 12 en 1994 et à 16 en 1998.

Pour ce qui est des données relatives à l'aviation, non seulement le nombre de combinaisons provinces-États a augmenté, mais les États les plus au sud et les États de l'ouest ont emboîté le pas avec le temps. En 1968, les 50 premières paires de villes quant au volume de passagers ont donné lieu à 34 combinaisons provinces-États. Seulement 12 de ces combinaisons concernaient des États du sud ou de l'ouest. En 1994, les 50 premières paires de villes ont donné lieu à 36 combinaisons provinces-États; 17 de ces combinaisons concernaient des États du sud ou de l'ouest. En 1998, les 50 premières paires de villes ont donné lieu à 37 combinaisons provinces-États, dont 22 concernaient les États du sud ou de l'ouest. De même, les statistiques sur l'aviation reflètent l'importance grandissante de la Colombie-Britannique et de l'Alberta dans l'économie canadienne. En 1968, seulement neuf des 50 marchés transfrontaliers les plus importants concernaient la Colombie-Britannique ou l'Alberta. En 1994, le chiffre correspondant était de 10, tandis qu'en 1998 il avait atteint 12.

IV. Conclusions

Nous avons exploré ici l'incidence de l'expérience naturelle entraînée par le gel des services transfrontaliers entre le Canada et les États-Unis tandis que l'activité économique régionale des deux pays se transformait en profondeur. Nous avons constaté qu'en l'absence de contraintes gouvernementales, il existe une forte corrélation entre le flux de commerce provinces-États et le trafic passagers provinces-États. Nous avons également établi que le non-renouvellement de l'accord sur les services aériens transfrontaliers pendant plus de 30 ans a entraîné l'atrophie de cette corrélation. On peut supposer que cette non-

négociation a nui à la capacité des deux pays d'élaborer de nouveaux liens économiques avantageux. Toutefois, nous n'avons pas tenté de déterminer l'axe de causalité – c.-à-d. le trafic passagers aériens engendre-t-il le commerce ou le commerce engendre-t-il le trafic passagers aériens?

Tableau 1 – Population des États-Unis et revenu personnel, 1966 et 1999

	Population			
	1966		1999	
	Population (en milliers)	% du total É.-U.	Population (en milliers)	% du total É.-U.
Nord-est	47 788	24,4	51 830	19,0
Midwest	54 840	28,1	63 242	23,2
Sud	60 205	30,8	96 468	35,4
Ouest	32 667	16,7	61 150	22,4
Total É.-U.	195 501	100,0	272 691	100,0

	Revenu personnel			
	1966		1999	
	Revenu personnel* \$	% du total É.-U.	Revenu personnel* \$	% du total É.-U.
Nord-est	158,9	27,2	1 718,1	22,1
Mid-West	172,0	29,5	1 770,8	22,8
Sud	148,5	25,4	2 511,0	32,4
Ouest	104,4	17,9	1 757,3	22,7
Total É.-U.	583,8	100,0	7 757,2	100,0

* en milliards de dollars des É.-U.

Tableau 2 – Population canadienne et PIB, 1966 et 1999

	1966		1999	
	Population (en milliers)	Pourcen- tage du total %	Population (en milliers)	Pourcen- tage du total %
Terre-Neuve	493,4	2,5	540,8	1,8
Î.-P.-É.	108,5	0,5	137,6	0,5
Nouvelle- Écosse	756,0	3,8	939,2	3,1
Nouveau- Brunswick	616,8	3,1	754,3	2,5
Québec	5 780,8	28,9	7 349,1	24,1
Ontario	6 960,9	34,8	11 517,3	37,8
Manitoba	963,1	4,8	1 142,6	3,7
Saskatchewan	955,3	4,8	1 025,7	3,4
Alberta	1 463,2	7,3	2 959,4	9,7
C.-B.	1 873,7	9,4	4 028,1	13,2
Yukon	14,4	0,1	31,1	0,1
T. N.-O., y compris Nunavut	28,7	0,1	68,1	0,2
Total Canada	20 014,8	100,0	30 493,3	100,0
	PIB, selon les dépenses			
	1966		1999	
	PIB*	% du total	PIB*	% du total
Terre-Neuve	829	1,3	12 110	1,3
Î.-P.-É.	178	0,3	2 994	0,3
Nouvelle- Écosse	1 513	2,4	22 407	2,3
Nouveau- Brunswick	1 222	1,9	18 390	1,9
Québec	16 641	26,0	204 062	21,3
Ontario	26 182	41,0	396 775	41,4
Manitoba	2 669	4,2	30 995	3,2
Saskatchewan	2 965	4,6	30 143	3,1
Alberta	5 016	7,8	116 990	12,2
C.-B.	6 538	10,2	118 783	12,4
Yukon	155	0,2	1 080	0,1
T. N.-O. (y compris le Nunavut)	au Yukon		2 167	0,2
Nunavut	au Yukon		731	0,1
Total Canada	63 908	100,0	957 627	100,0

*en millions de dollars canadiens

Source : CANSIM matrice 60, Le Quotidien, 26 septembre 2000, CANSIM matrice de base de données n^{os} D24227, D24261, D24295, D24329, D24363, D24397, D24431, D24465, D24499, D24533, D24567, D24601, D29133, D29167, CANSIM matrice de base de données n^{os} D31720, D31742, D31764, D31786, D31808, D31830, D31852, D31874, D31896, D31940, D44014, D31698

Tableau 3 – Trafic passagers et flux de commerce provinces-États, 1968

Provinces-États	Provinces-États	Provinces-États	Provinces-États	
	Passagers (en milliers	Exportations en milliers \$	Passagers Rang	Exportations Rang
ON-NY	413,6	958 083	1	2
QC-NY	342,3	491 738	2	3
ON-FL	132,4	20 675	3	72
BC-CA	124,7	177 384	4	10
ON-IL	109,6	219 395	5	8
QC-FL	81,2	20 610	6	73
QC-MA	80,1	154 091	7	12
ON-CA	78,6	158 076	8	11
ON-OH	61,2	234 396	9	6
BC-WA	56,7	292 742	10	4
NS-MA	46,4	37 330	11	40
QC-CA	42,9	54 110	12	28
ON-MA	42,7	131 939	13	14
ON-PA	41,1	223 954	14	7
QC-IL	39,3	98 389	15	18
ON-DC/MD	36,2	47 198	16	33
ON-MI	34,6	1 571 167	17	1
QC-DC/MD	27,3	80 428	18	22
QC-PA	27,3	254 030	19	5
BC-HI	27,2	5 748	20	145
BC-OR	22,3	33 426	21	48
QC-OH	15,9	148 507	22	13
BC-NY	14,9	78 047	23	24
MB-MN	14,8	109 916	24	16
MB-IL	13	11 687	25	103
ON-MN	12,3	80 387	26	23
MB-NY	12,1	25 910	27	57
AB-CA	11,1	34 148	28	46
ON-CT	9,8	39 453	29	37
NS-NY	9,5	17 070	30	79
AB-NY	8,5	11 066	31	104
ON-MO	8,1	66 231	32	25
AB-CO	7,9	1 428	33	241
BC-IL	7,4	47 583	34	32

Source Voir note 6

Tableau 4 – Trafic passagers et flux de commerce provinces-États, 1994

Provinces-États	Provinces-États	Provinces-États	Provinces-États	
	Passagers (en milliers)	Exportations (en milliers \$)	Passagers Rang	Exportations Rang
ON-NY	772,3	10 293 236	1	2
ON-FL	485,2	689 069	2	45
ON-CA	441,1	5 048 547	3	4
BC-CA	341,8	1 304 894	4	26
ON-IL	315	4 168 980	5	7
QC-NY	305,4	4 667 973	6	6
QC-FL	273,2	610 117	7	55
AB-CA	214,5	755 989	8	40
ON-MA	211,7	1 950 845	9	13
QC-CA	170,7	724 029	10	42
ON-TX	151,6	1 853 883	11	14
QC-IL	112,7	1 243 900	12	27
ON-PA	109,1	2 336 867	13	12
QC-MA	104,5	1 385 057	14	23
ON-DC/MD	101,6	610 691	15	54
ON-GA	90,5	1 230 322	16	28
ON-MI	80,8	45 460 969	17	1
BC-NY	78,5	316 987	18	86
BC-WA	69,7	3 027 972	19	8
ON-AZ	57,4	122 604	20	139
ON-OH	55,5	5 245 730	21	3
BC-IL	53,8	504 365	22	63
ON-MN	53	869 567	23	38
QC-DC/MD	52,8	387 616	24	71
QC-PA	45,9	1 798 433	25	17
ON-TN	43,6	1 081 666	26	35
ON-CO	41,6	222 214	27	103
BC-HI	40,5	36 043	28	244
AB-NY	39,8	1 819 137	29	15
QC-GA	39,7	540 460	30	60
AB-IL	39,4	2 774 859	31	10
QC-MI	39,2	4 681 717	32	5
BC-OR	39	755 772	33	41
AB-TX	38	1 098 975	34	34
NS-MA	37,3	443 490	35	68
QC-TX	35,7	1 308 010	36	25

Source : Voir note 6

Tableau 5 – Trafic passagers et flux de commerce provinces-États, 1998

Provinces-États	Provinces-États		Provinces-États	
	Passagers (en milliers)	Exportations (en milliers \$)	Passagers Rang	Exportations Rang
ON-NY	1076,8	19 171 154	1	2
BC-CA	959,9	1 840 786	2	27
ON-CA	648,7	9 045 904	3	3
ON-IL	458,3	6 857 699	4	6
ON-FL	400,9	1 304 485	5	40
QC-NY	356,6	7 739 478	6	5
AB-CA	316,9	1 136 119	7	45
ON-DC/MD	299,3	829 337	8	55
ON-TX	257,9	3 217 576	9	12
ON-MA	255,8	2 688 094	10	17
QC-CA	227	1 381 010	11	37
QC-FL	202,9	1 071 001	12	48
ON-GA	197,1	1 892 168	13	26
QC-IL	165	1 772 661	14	30
ON-PA	151,2	3 925 293	15	9
BC-NY	131,6	395 510	16	91
BC-NV	125,3	105 718	17	192
BC-WA	118	4 808 146	18	7
ON-MN	108,3	1 631 752	19	34
QC-DC/MD	102,1	655 894	20	65
BC-AZ	99,6	2 296 980	21	153
ON-CO	97,8	409 517	22	86
ON-AZ	94,7	401 796	23	88
BC-IL	92,2	580 501	24	72
AB-TX	82,4	1 249 403	25	42
QC-GA	74,8	1 335 181	26	38
ON-NC	74,2	1 782 914	27	29
ON-OH	71,2	8 292 686	28	4
QC-MA	70,4	1 755 969	29	31
BC-OR	68,2	981 493	30	52
BC-HI	63,9	32 032	31	300
ON-WI	61,3	2 296 980	32	21
QC-PA	59,7	2 521 192	33	20
BC-TX	59,1	617 911	34	68
ON-MO	58,5	2 269 560	35	23
AB-NY	57	2 936 177	36	14
ON-WA	56,5	973 098	37	53

Source : Voir note 6

Notes

¹Ira Lewis, « United States-Canada Air Services : The role of Alliances in a Future Bilateral Agreement », *Transportation Journal*, printemps 1995, pp. 5-12.

²Pour se qualifier au titre de l'accord sur les services de navette, une ville américaine devait avoir une population de moins de un million d'habitants; une ville canadienne devait avoir une population de moins de 500 000 habitants. La longueur d'étape du service visé devait être de moins de 600 milles, sauf dans le centre du Canada, où les longueurs d'étape étaient limitées à moins de 400 milles.

³Raymon J. Kaduck, « *Break in Overcast: The Negotiations of the 1995 Canada-US Open Skies Agreement* », Norman Paterson School of International Affairs, Ottawa, Ontario, octobre 1996 (polycopie). L'auteur fournit des renseignements utiles sur les progrès réalisés dans ces négociations ainsi que d'intéressantes explications sur la longueur du processus ayant conduit à un accord acceptable pour les deux parties.

⁴Ira Lewis, « The Emerging Integration of the Canadian and U.S. Airline Industries », *Transportation Journal*, printemps 1996, pp. 49-54.

⁵« Chrysler to cut 26,000 jobs », site Web de CNN, 29 janvier 2001

⁶Catalogue 51-205 de Statistique Canada, *Origine et destination des passagers aériens, rapport sur le trafic Canada-États-Unis*. Les estimations de l'enquête sont produites à partir de données sur les coupons de vol détachés. L'enquête a utilisé un échantillon systématique continu de 10 % des coupons de vol détachés des principaux transporteurs aériens réguliers du Canada ainsi que des transporteurs aériens titulaires d'un certificat des États-Unis. De l'enquête canadienne, sont extraits les itinéraires comportant un transport de passagers à 100 % canadien et les itinéraires comportant un transport de passagers mixte canadien et américain. De l'enquête américaine, sont extraits les itinéraires comportant un transport de passagers à 100 % américain. Les données échangées comprennent tous les itinéraires des enquêtes sur l'origine et la destination pour les deux pays, lesquels comportent à la fois un point situé aux États-Unis et un point situé au Canada ou impliquent le recours à un transporteur américain à destination d'un point canadien ou d'un transporteur canadien à destination d'un point américain.

Catalogue 65-202 de Statistique Canada, *Exportations, commerce de marchandises* et tableau spécial de la Division du commerce international de Statistique Canada pour 1968. Les exportations canadiennes à destination des États-Unis sont compilées à l'aide des statistiques d'importation des États-Unis (du U.S. Bureau of the Census). En 1968, on indiquait la province de chargement, tandis qu'en 1994 et en 1998, c'est la province d'origine que l'on indiquait. Bien que ces indications pourraient donner des résultats à peu près semblables, certaines différences pourraient exister. Il se pourrait aussi que les résultats soient biaisés pour ce qui est de l'État de destination en faveur des États frontaliers car ces derniers pourraient être désignés par erreur comme premier point de changement modal ou de distribution de transporteur plutôt que comme point de destination finale.