



Printemps 1997

## L'accord "Ciels ouverts" canado américain : les transporteurs canadiens tirent-ils leur épingle du jeu ?

par **François Gendron**

*François Gendron est analyste principal au 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 compagnies aériennes, tant canadiennes qu'américaines, d'établir des liaisons directes entre n'importe quelle paire de villes sises de part et d'autre de la frontière. Cette ouverture de l'espace aérien, qui s'inscrit d'ailleurs dans un mouvement général de libre-échange avec notre principal partenaire commercial, vient donc stimuler la concurrence entre les transporteurs aériens nord-américains sur le plus important marché transfrontalier au monde<sup>1</sup>. Les dés ne sont pas encore complètement tirés quant aux répercussions de l'accord sur les parts de marché que les compagnies s'accapareront à long terme. En effet, l'accord prévoit une période de transition de trois ans<sup>2</sup> pour permettre aux transporteurs de s'ajuster aux nouvelles conditions du marché. Même si les clauses de l'accord ne sont pas toutes en vigueur en ce moment, des changements dans l'industrie sont déjà perceptibles.

Comme il serait prématuré de porter des conclusions quant aux répercussions résultant de cet accord, nous traiterons, dans un premier temps, de l'effet de l'accord sur les parts de marchés que s'accaparent les compagnies américaines et canadiennes un an après la signature de "Ciels ouverts". Dans un second temps, nous nous pencherons sur les retombées possibles de l'accord sur les divers intervenants. Cette analyse utilise les données de l'Enquête sur les voyages internationaux (EVI) menée par Statistique Canada.

<sup>1</sup> BALDWIN, Gordon J. et ROBINSON, Ed, "Measuring the Canada-United States Aviation Passenger Market: How High is Up?", in *Transportation Research Forum, 38th Annual Meeting Proceedings*, San Antonio, Texas, 1996.

<sup>2</sup> GOUVERNEMENT DU CANADA, *Accord relatif au transport aérien entre le Gouvernement du Canada et le Gouvernement des États-Unis d'Amérique*, Ottawa, 1995.



### Au revoir Pierre!

Le 17 janvier dernier, *Monsieur Pierre Hubert* tirait sa révérence après 34 années de service au sein de la fonction publique fédérale, dont près du tiers consacrées aux statistiques sur le tourisme.

C'est en 1964, au Ministère de l'énergie, des mines et des ressources, que *Monsieur Hubert* fait ses premiers pas au gouvernement. Ce premier contact avec le monde de la cartographie l'amène à oeuvrer pendant plus de 20 ans à la Division de la géographie de Statistique Canada. Pierre accepte ensuite de diriger la Section des voyages, du tourisme et des loisirs à un moment où l'effervescence est grande suite aux travaux du Groupe de travail national sur le tourisme. En 1992, on lui confie également la charge de la Section des voyages internationaux, fonctions qu'il occupait encore au moment de sa retraite.

Au cours des années, Pierre a su entre autres, faire bénéficier ses collègues, ses collaborateurs et les clients de sa grande expertise et de sa courtoisie. Avec son départ, la sous-division perd un maillon important. Bonne chance dans vos projets futurs *Monsieur Hubert* et heureuse retraite.

### L'accord "Ciel ouvert"<sup>3</sup>

L'accord élimine sans délai la plupart des restrictions dont faisait l'objet le service aérien entre les deux pays, exception faite des restrictions touchant des liaisons avec Vancouver, Toronto et Montréal de même que l'application des règles de créneaux dans certains aéroports des États-Unis.

En vertu de l'entente antérieure, qui est demeurée à peu près inchangée pendant vingt ans, plusieurs des principales villes américaines et canadiennes, dont les deux capitales, ne bénéficiaient d'aucun service aérien sans escale. Cette entente limitait à un seul transporteur aérien dans chaque pays l'exploitation de la plupart des liaisons et chaque gouvernement avait un droit de regard sur la structure tarifaire pratiquée par les compagnies.

La nouvelle entente contient des dispositions particulières qui accordent aux transporteurs américains et canadiens des droits absolus sur les marchés transfrontaliers; toutefois, les nouveaux services à destination de Montréal et de Vancouver ont été limités jusqu'en février 1997 tandis que ceux à destination de Toronto le seront jusqu'en février 1998. Au cours de la première et de la deuxième année de l'entente, les États-Unis pouvaient autoriser six nouveaux transporteurs à effectuer deux vols hebdomadaires chacun vers Montréal et Vancouver. Dans le cas de Toronto, les États-Unis pouvaient autoriser deux nouveaux transporteurs à effectuer deux

<sup>3</sup> U.S. DEPARTMENT OF TRANSPORTATION, *Airport Report Express*, Volume 5, No. 17, Washington, D.C., le 27 février 1995.

vols hebdomadaires chacun au cours de la première et de la deuxième année et ils pourront autoriser quatre autres transporteurs à exploiter deux services chacun au cours de la troisième année.

Quant aux transporteurs aériens canadiens, ils sont soumis aux règles américaines des créneaux dans les quatre aéroports à circulation intense. Les transporteurs canadiens se sont vus attribuer au total dix nouveaux créneaux à l'aéroport O'Hare de Chicago et quatorze à l'aéroport La Guardia de New York. Pendant la période de transition, ces créneaux pourront être vendus uniquement à d'autres transporteurs canadiens ou échangés contre d'autres créneaux de temps et ne seront pas assujettis aux règles d'invalidation des créneaux inutilisés. Au terme de la période de transition de trois ans, les règles normales régissant les créneaux s'appliqueront.

Enfin, l'accord permet le partage de dénominations entre les transporteurs américains et canadiens pour les vols vers toutes les destinations aux États-Unis, au Canada et dans d'autres pays à condition que les transporteurs soient habilités à cet effet. Au cours de la période de transition de trois ans, cependant, les services à destination de Toronto, de Montréal et de Vancouver faisant l'objet d'un partage de dénominations seront restreints à un nombre limité de vols hebdomadaires.

L'accord prévoit une tarification en fonction du marché et la possibilité d'ajuster les tarifs sur les vols desservant des pays autres que le Canada et les États-Unis.



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

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

**Assistante: Carol Moskaluk**

**Composition: Bilquis Kabir**

**Conception graphique: Rosemarie Andrews**

**Imprimerie: Centre d'impression, Statistique Canada**

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

**Les prix n'incluent pas les taxes de vente**

*Prix: Canada: 13\$ l'exemplaire, 42\$ par année*

*Extérieur du Canada: 13\$US l'exemplaire, 42\$US par année*

*Périodicité: trimestrielle ISSN 0713-2840*

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 © Ministre de l'Industrie, 1996. 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.*

## Dans ce numéro...

### Article

L'accord "Ciel ouvert" canado américain : les transporteurs canadiens tirent-ils leur épingle du jeu? 1

### Tendances

Caractéristiques des voyages internationaux 9

Compte des voyages internationaux 10

Indice des prix des voyages 12

**Indicateurs nationaux du tourisme** 13

**Indicateurs de voyages** 14

## Méthodologie

### Source de données

Il existe plusieurs méthodes et sources de données pour mesurer le trafic aérien de passagers entre le Canada et les États-Unis. Pour les besoins de cette analyse, nous avons choisi d'utiliser la méthode du "dénombrement à la frontière" effectué à partir de relevés des douanes canadiennes. L'avantage de cette méthode réside sur le fait qu'elle permet de faire le lien avec l'Enquête sur les voyages internationaux (EVI). L'EVI recueille de l'information sur les dépenses et sur d'autres caractéristiques du voyageur international, par origine et destination. Les agents des douanes canadiennes distribuent les questionnaires à un échantillon de voyageurs à l'arrivée (des

non résidents) ou au retour (des Canadiens). Les données sont recueillies par durée de séjour et mode de transport.

### Univers couvert

Aux fins de cette étude, les voyages entre le Canada et les États-Unis ne comprennent que les voyages que les résidents canadiens et américains effectuent sur des vols réguliers ou sur des vols nolisés. Un certain nombre de Canadiens et de résidents de pays outre-mer passent via les États-Unis pour rentrer ou venir au Canada. Ceux-ci sont exclus de cette étude puisque dans bien des cas, ils voyagent dans des avions opérés par des compagnies étrangères qui ne sont pas directement touchées par l'accord "Cieux ouverts". Notons aussi que ces voyageurs constituent 15,3 % du marché aérien transfrontalier et ils sont répartis comme suit :

Lors de leurs voyages transfrontaliers, les résidents canadiens ainsi que les résidents des États-Unis peuvent utiliser des lignes de transport autres que canadiennes et/ou américaines ou encore des coupons donnant droit à des voyages sans frais. Ces voyages sont exclus de notre étude puisqu'ils ne procurent aucune recette aux transporteurs aériens américains et canadiens. En 1995, ces voyages représentaient 5,5 % de tous les voyages en avion commercial des résidents canadiens et américains entre le Canada et les États-Unis, toute durée de séjour confondue.

Par ailleurs, nous utilisons la totalité des voyages en avion commercial, toute durée de séjour confondue et quelle que soit la raison principale du voyage. L'EVI classera un avion comme étant commercial lorsque des tarifs ont été versés à une compagnie d'aviation.

### Variables à l'étude

Les enquêtes par questionnaire, effectuées sur une base trimestrielle, fournissent diverses informations sur les caractéristiques des voyageurs comme le but de leur voyage, les activités durant le voyage et surtout, les dépenses encourues pour les frais de transport international selon le pays de résidence du transporteur. L'étude présentée ici utilise 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 rapportés peuvent inclure les commissions payées à des agences de voyages, les frais de croisière ainsi que les différentes taxes de vente et de transport applicable. Ces éléments étant inclus de part et d'autre pour les transporteurs américains et canadiens, l'analyse des parts de marché ne s'en trouve pas affectée. Enfin, pour les fins de cette analyse, les frais de transport international versés aux transporteurs seront considérés comme les recettes des compagnies ou encore le montant de leurs ventes sur le marché à l'étude.

### Limites

Au total, plus de 90 000 questionnaires ont été remplis par les voyageurs dans le cadre de l'EVI en 1995. En ce qui concerne cette étude en particulier, elle est basée sur plus de 16 000 déclarants canadiens et américains pour 1995, soit environ 4 000 pour chaque trimestre. Pour plus d'information sur la méthodologie et les définitions utilisées dans l'EVI, veuillez consulter la publication *Voyages internationaux*, 66-201-XPB au catalogue, Statistique Canada.

Tableau 1

### Répartition des voyageurs entre le Canada et les États-Unis, direct et via, par principal but du voyage, 1995

	Affaires		Autres que affaires		Total	
	'000	%	'000	%	'000	%
<b>DIRECT:</b>						
Canadiens revenant des États-Unis et Américains en visite au Canada	3 152	90,8	3 664	80,0	6 816	84,7
<b>VIA:</b>						
Canadiens revenant d'un pays outre-mer via les États-Unis	105	3,0	362	7,9	467	5,8
Résidents d'outre-mer entrant au Canada via les États-Unis	214	6,2	552	12,1	766	9,5
<b>Sous-Total</b>	<b>319</b>	<b>9,2</b>	<b>914</b>	<b>20,0</b>	<b>1 233</b>	<b>15,3</b>
<b>TOTAL:</b>	<b>3 471</b>	<b>100,0</b>	<b>4 578</b>	<b>100,0</b>	<b>8 049</b>	<b>100,0</b>

Source : Enquête sur les voyages internationaux

**Le plus important marché transfrontalier au monde**

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. En effet, ce marché se classait en tête du peloton avec ses 10,8 millions de passagers. Les marchés entre le Japon et les États-Unis d'une part et, le Royaume-Uni et les États-Unis d'autre part, suivaient avec 10,7 millions de passagers chacun (graphique 1).

Les estimations de l'OACI excluent les passagers sur les vols des transporteurs régionaux et ne couvrent que les vols réguliers des grands transporteurs nationaux. Les vols nolisés entre le Canada et les États-Unis, qui représentaient environ 19 % du trafic aérien entre ces deux pays en 1994<sup>4</sup> et 15 % en 1995, ne sont pas inclus dans les estimations de l'OACI.

**Les voyageurs...**

**Un marché dominé par les voyageurs canadiens**

En 1995, le marché aérien des passagers entre le Canada et les États-Unis était constitué à 56,9 % de Canadiens et de 43,1 % d'Américains. Ces chiffres ne sont pas tout à fait surprenant lorsqu'on sait que les Canadiens visitent les États-Unis plus souvent que les Américains ne visitent le Canada.

Le tableau 2 donne une répartition de tous les voyageurs canadiens et américains couverts par notre étude, selon le principal but de leur voyage, que ce soit par affaires ou pour d'autres motifs non reliés aux affaires. On constate qu'au total, les voyageurs canadiens se retrouvent en plus grand nombre. C'est toutefois dans la catégorie des voyages non reliés au travail que les Canadiens dominent largement le marché. En effet, en 1995, plus de trois personnes sur cinq voyageant pour d'autres

raisons que pour le travail étaient des Canadiens. Quant aux voyages pour affaires, les Canadiens étaient légèrement plus nombreux que les Américains.

**Croissance de la popularité des voyages en avion**

Bien que le moyen de transport favori entre le Canada et les États-Unis soit encore l'automobile, il n'en demeure pas moins que, depuis la signature de l'accord bilatéral "Cieux ouverts", la popularité des voyages en avion a augmenté et ont atteint un niveau sans précédent. Ainsi, en 1995, les Canadiens effectuaient 7,0 % de leurs voyages aux États-Unis, tous modes de transport confondus, en avion comparativement à 6,6 % en 1994. Pour les Américains voyageant au Canada, les voyages en avion représentaient 7,4 % en 1995 contre 7,1 % en 1994.

Alors qu'au total on enregistrait une quatrième baisse annuelle consécutive des voyages des Canadiens vers les États-Unis en 1995, les voyages effectués en avion ont augmenté de 2,6 %.

En 1995, le nombre de voyages des Américains au Canada était en hausse pour la troisième année consécutive, atteignant 37,3 millions. Cet engouement des Américains en 1995 a été encore plus marqué pour les voyages effectués en avion (graphique 2) alors qu'ils enregistraient une augmentation de 13,0 % par rapport à l'année précédente.

**Les recettes des transporteurs...**

**Les transporteurs américains dominent le marché**

En 1995, les compagnies aériennes du Canada et des États-Unis se sont partagées des recettes (voir méthodologie) s'élevant à 3,7 milliards de dollars. L'examen de ces recettes démontre que les parts de marché n'ont guère changé de 1993 à 1995. En effet, les transporteurs canadiens s'accaparent 39,3 % du total des ventes contre 60,7 % (tableau 3) pour les transporteurs américains et ce, en dépit du fait que ce soient les voyageurs canadiens qui constituent la majorité de la clientèle. Il ne fait donc aucun doute que les compagnies d'aviation américaines dominent ce marché en ce qui a trait aux années examinées.

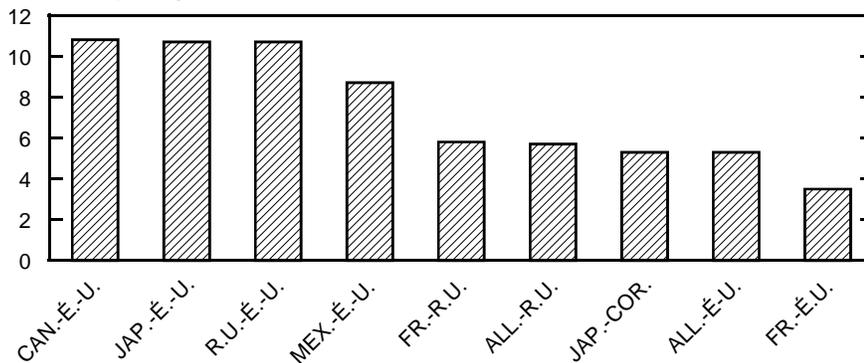
En fait, pour les clientèles canadienne et américaine, la seule variation qu'on remarque se situe au niveau de la répartition

<sup>4</sup> STATISTIQUE CANADA, Division des transport, *Origine et destination des passagers-aériens, Rapport Canada-États-Unis 1995*, n° 51-205-XPB au catalogue, Ottawa, novembre 1995.

Graphique 1

**Le marché des passagers par avion entre le Canada et les États-Unis : un des plus importants au monde**

Millions de passagers



Source : Organisation aérienne civile internationale, 1994

Tableau 2

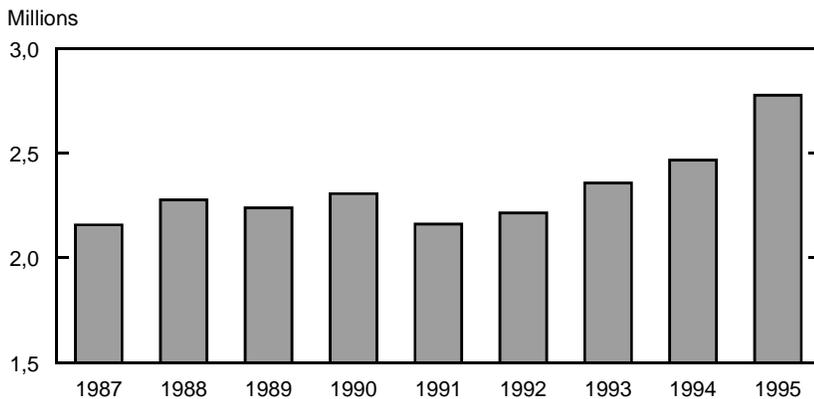
**Répartition des voyageurs selon le principal but du voyage et origine, 1995**

	Total		Part du total	
	'000	%	Affaires	Autres
			%	%
<b>Canadiens revenant des États-Unis</b>	3 662	56,9	24,9	32,0
<b>Américains en voyage au Canada</b>	2 777	43,1	23,1	20,0
<b>Total</b>	<b>6 439</b>	<b>100,0</b>	<b>48,0</b>	<b>52,0</b>

Source : Enquête sur les voyages internationaux

Graphique 2

### En 1995, le nombre de voyages en avion des Américains au Canada atteint un sommet inégalé



Source : Enquête sur les voyages internationaux

Tableau 3

### Parts des recettes des transporteurs aériens, 1993 à 1995

	1993		1994		1995	
	Recettes '000,000\$	Part %	Recettes '000,000\$	Part %	Recettes '000,000\$	Part %
<b>Transporteurs canadiens</b>	1 210	39,3	1 349	38,7	1 449	39,1
<b>Transporteurs américains</b>	1 866	60,7	2 140	61,3	2 261	60,9
<b>Total</b>	<b>3 076</b>	<b>100,0</b>	<b>3 489</b>	<b>100,0</b>	<b>3 710</b>	<b>100,0</b>

Source : Enquête sur les voyages internationaux

Tableau 4

### Parts des recettes des transporteurs aériens, 1993 à 1995

	1993		1994		1995	
	Recettes '000,000\$	Part %	Recettes '000,000\$	Part %	Recettes '000,000\$	Part %
<b>Transporteurs canadiens</b>						
Affaires	484	15,7	586	16,8	676	18,2
Autres que affaires	726	23,6	763	21,9	773	20,8
<b>Total</b>	<b>1 210</b>	<b>39,3</b>	<b>1 349</b>	<b>38,7</b>	<b>1 449</b>	<b>39,1</b>
<b>Transporteurs américains</b>						
Affaires	1 177	38,3	1 383	39,6	1 432	38,6
Autres que affaires	689	22,4	757	21,7	829	22,3
<b>Total</b>	<b>1 866</b>	<b>60,7</b>	<b>2 140</b>	<b>61,3</b>	<b>2 261</b>	<b>60,9</b>
<b>Total</b>						
Affaires	1 662	54,0	1 969	56,4	2 108	56,8
Autres que affaires	1 414	46,0	1 520	43,6	1 602	43,2
<b>Total</b>	<b>3 076</b>	<b>100,0</b>	<b>3 489</b>	<b>100,0</b>	<b>3 710</b>	<b>100,0</b>

Source : Enquête sur les voyages internationaux

des voyages selon le but principal. Ainsi, le tableau 4 nous indique que les transporteurs canadiens ont accru leurs ventes auprès des clients voyageant principalement pour affaires.

Selon l'examen annuel d'ensemble effectué plus haut, on pourrait conclure que l'accord n'a eu encore aucun effet sur la répartition des recettes entre les compagnies canadiennes et américaines. Cependant, avant de tirer cette conclusion, nous jugeons qu'il est probablement trop tôt pour observer un changement dans les statistiques annuelles. Un regard sur les données trimestrielles nous permet toutefois de déceler des changements à cet égard.

### Des gains intéressants pour les transporteurs canadiens au début de 1996

Comme les résultats provenant de l'EVI pour toute l'année 1996 ne sont pas encore disponibles, nous nous limiterons aux deux premiers trimestres de 1996 que nous comparons avec les trimestres correspondants de 1995. Les données trimestrielles mettent en lumière une nouvelle tendance, celle-ci étant plutôt favorable aux compagnies canadiennes. Ainsi, alors que les variations dans les parts de recettes des transporteurs ne s'élevaient guère au-delà d'un point de pourcentage d'un trimestre comparativement au trimestre correspondant de l'année précédente jusqu'à la fin de 1995, les résultats des deux premiers trimestres de 1996 sont impressionnants. Au premier trimestre de 1996, les transporteurs canadiens s'accaparaient 52 % (tableau 5) des recettes provenant des frais de transport international versés par les voyageurs en avion entre le Canada et les États-Unis. De plus, les résultats préliminaires pour le second trimestre de 1996 indiquent que la part des transporteurs canadiens s'élevait à 42 % comparative-ment à 35 % un an plus tôt. On réalise donc que si les transporteurs américains dominent le marché, les transporteurs canadiens, quant à eux, voient leur part s'accroître, du moins pour ce qui est des deux premiers trimestres de 1996. Si cette tendance devait être observée durant tout le reste de l'année 1996, la part des recettes des compagnies canadiennes s'établirait certainement bien au-delà des 39 % observés à chaque année durant la période allant de 1993 à 1995.

Tableau 5  
**Répartition des parts de recettes des transporteurs aériens, par trimestre**

	1995 Trimestre				1996 Trimestre	
	I	II	III	IV	I	II
	%				%	
<b>Transporteurs canadiens</b>						
Affaires	18	18	18	20	19	23
Autres que affaires	29	17	16	21	33	19
<b>Total</b>	<b>47</b>	<b>35</b>	<b>34</b>	<b>41</b>	<b>52</b>	<b>42</b>
<b>Transporteurs américains</b>						
Affaires	37	44	35	38	30	36
Autres que affaires	16	21	31	21	18	22
<b>Total</b>	<b>53</b>	<b>65</b>	<b>66</b>	<b>59</b>	<b>48</b>	<b>58</b>
<b>Total</b>						
Affaires	55	61	53	58	49	59
Autres que affaires	45	39	47	42	51	41
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Source : Enquête sur les voyages internationaux

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

Le graphique 3 répartit les recettes des transporteurs canadiens selon la principale raison du voyage déclarée par le voyageur. Il en ressort que les recettes pour les voyages dont le principal but était les affaires ont connu une importante croissance et ce, dès le deuxième trimestre de 1995. Cependant, ces gains étaient contre-carrés par une baisse des recettes des

voyages effectués pour d'autres motifs que les affaires. Il en résulte un portrait d'ensemble dénué de mouvement perceptible pour 1995. En effet, il faut attendre au premier trimestre de 1996 pour observer une croissance dans les parts de recettes pour les compagnies canadiennes, celle-ci étant générée par des hausses simultanées dans les voyages pour affaires et ceux effectués pour d'autres raisons. Cette tendance s'est poursuivie au trimestre suivant. En effet, durant le deuxième trimestre de 1996, les compagnies canadiennes consolident

leur position quant à la part du nombre de voyageurs qu'elles desservent, en enregistrant une hausse sans précédent (10,1 %) au chapitre des voyages d'affaires comparativement au même trimestre un an plus tôt. C'est ainsi que les compagnies canadiennes termineront le deuxième trimestre de 1996 en affichant la plus forte hausse de leur part des recettes enregistrée depuis le début de la période à l'étude.

**Des recettes en moyenne moins élevées chez les transporteurs canadiens**

Les mouvements trimestriels dans les parts de marché peuvent refléter des stratégies à court terme des compagnies en vue de rencontrer des objectifs à plus long terme. Ainsi, des changements peuvent découler de changements au niveau des recettes moyennes par voyageur ou encore au niveau du volume de voyageurs.

Dans l'ensemble, de 1993 à 1995, les compagnies canadiennes attiraient environ 43 % de tous les voyageurs américains et canadiens et amélioraient leur position dans le secteur des voyages d'affaires au détriment des voyages effectués pour des motifs autres que les affaires. Cependant, le fait que les compagnies canadiennes n'accaparent que 39 % des recettes des transporteurs canadiens et américains nous indique clairement qu'en moyenne, elles retiraient un montant moins élevé pour chaque voyageur comparativement aux compagnies américaines.

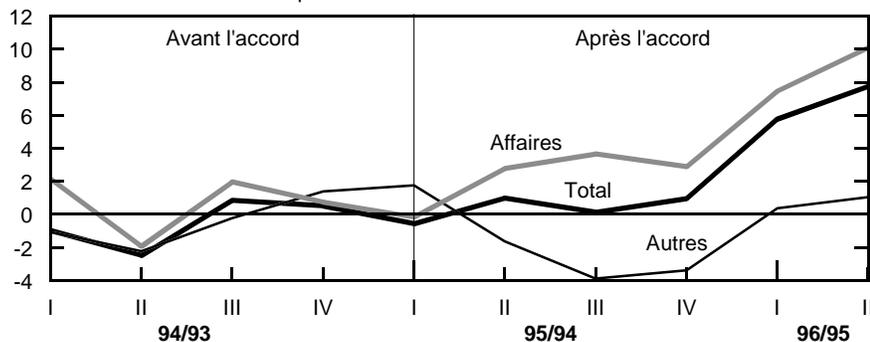
**Chute des recettes moyennes dès la signature de l'accord**

On a vu que, dès le deuxième trimestre de 1995, les compagnies canadiennes enregistraient des baisses du pourcentage de recettes auprès de la clientèle voyageant pour des motifs autres que les affaires.

Ce revirement coïncide avec une chute des recettes moyennes par voyageur chez les transporteurs américains (graphique 4). Cette chute résulte en partie d'une hausse dans le nombre de routes ainsi que dans la fréquence des vols immédiatement après la signature de l'accord<sup>5</sup>. Cette situation a entraîné une hausse du nombre de sièges disponibles sur les avions, ce qui a poussé les compagnies américaines dans un premier temps à baisser leurs prix. Il est donc probable que plusieurs voyageurs, surtout ceux qui ne voyagent pas par affaires, aient été attirés par des prix moindres offerts par les compagnies

Graphique 3  
**Les transporteurs canadiens augmentent leur part du marché en 1996**

Variation en points de pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente



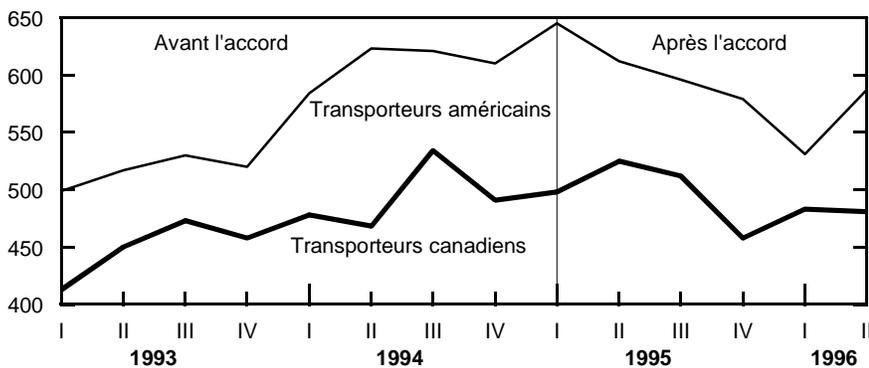
Source : Enquête sur les voyages internationaux

<sup>5</sup> CENTRE DES STATISTIQUES DE L'AVIATION, *Bulletin de service*, figures 4.3 et 4.4, Ottawa, novembre 1996.

Graphique 4

### Baisse générale des recettes moyennes par voyageur après la signature de l'accord "Ciel ouvert"

Dollars courants canadiens



Source : Enquête sur les voyages internationaux

américaines. Les voyageurs d'affaires n'ont probablement pas tiré profit de la situation autant puisque leurs horaires de travail ne leur permettent pas toujours de rencontrer les conditions attachées aux tarifs réduits sur les avions.

Au cours des deux trimestres suivants, c'est-à-dire jusqu'à la fin de 1995, les compagnies canadiennes ont accusé aussi un recul au chapitre des recettes moyennes par voyageur. Ce recul est survenu au même moment où Air Canada établissait la majorité de ses nouvelles routes à destination des États-Unis. Il faudra attendre jusqu'au

début de 1996 pour constater une hausse des recettes moyennes par voyageur, tout d'abord chez les compagnies canadiennes et ensuite chez leurs consœurs américaines.

#### Les Canadiens achètent de plus en plus "canadien"

Comme nous venons de le noter, l'accord "Ciel ouvert" a été suivi d'une baisse générale des prix sur les voyages en avion entre le Canada et les États-Unis. Les voyageurs canadiens et américains

n'ont pas tous tiré partie de cette situation de la même façon. Ainsi, au premier trimestre de 1996, les Canadiens avaient effectué 63 % de leurs achats auprès des transporteurs canadiens comparativement à 57 % pour le premier trimestre de 1995. Les gains pour le deuxième trimestre de 1996 se chiffraient à plus de 8 points de pourcentage (graphique 5). C'est donc dire que les Canadiens retiennent de plus en plus les services des transporteurs canadiens.

Les compagnies canadiennes n'ont cependant pas réussi à augmenter leurs ventes auprès des voyageurs américains. En effet, leurs gains sur ce marché ont été plutôt maigres et ce, même après qu'elles aient établi leurs nouvelles routes. Les voyageurs américains ont retenu les services de compagnies américaines dans une plus forte proportion durant la majeure partie de 1995. Il faut attendre jusqu'au premier trimestre de 1996 pour noter une recrudescence des achats par les Américains auprès des compagnies canadiennes. La part du marché américain, au niveau des ventes, détenue alors par les compagnies canadiennes se chiffrait à 28 % comparativement à 24 % un an plus tôt, soit un gain de 4,0 %. Le deuxième trimestre de 1996 s'est aussi soldé par un gain de 4,0 % (graphique 6).

#### Qui bénéficie des retombées de l'accord?

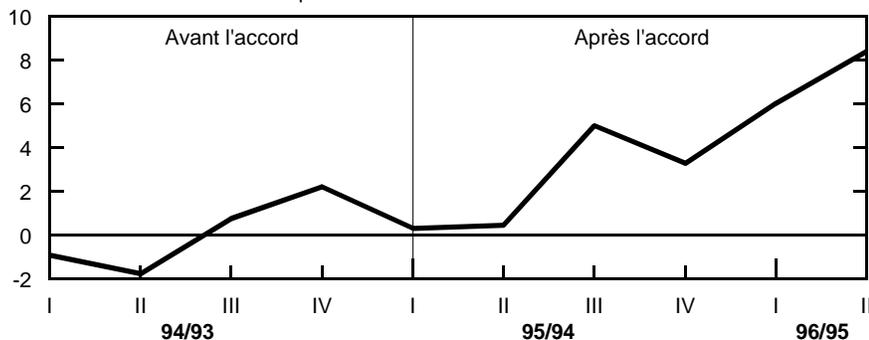
##### Les voyageurs...

Nous avons noté que les voyageurs, tant américains que canadiens, bénéficient d'une baisse générale des prix observée après la signature de l'accord. Comme cela se produit dans d'autres secteurs de l'économie, il se pourrait bien que cette baisse des prix ne tienne qu'à court terme, du moins jusqu'au moment où les principaux acteurs sur le marché aient établi leur politique à plus long terme. Qui plus est, les stratégies des compagnies sur le marché transfrontalier des voyages peuvent avoir des incidences sur les politiques de prix qu'elles pratiquent sur d'autres marchés comme le marché domestique, par exemple. Des études du Centre de statistiques de l'aviation de Statistique Canada ont démontré que les prix moyens sur les voyages intérieurs, surtout ceux reliant les villes de moindre importance, ont augmenté bien plus rapidement que ceux de voyages internationaux. Une étude traitant de l'évolution des tarifs du transport aérien

Graphique 5

### Les Canadiens retiennent de plus en plus les services de transporteurs canadiens depuis la signature de l'accord

Variation en points de pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente

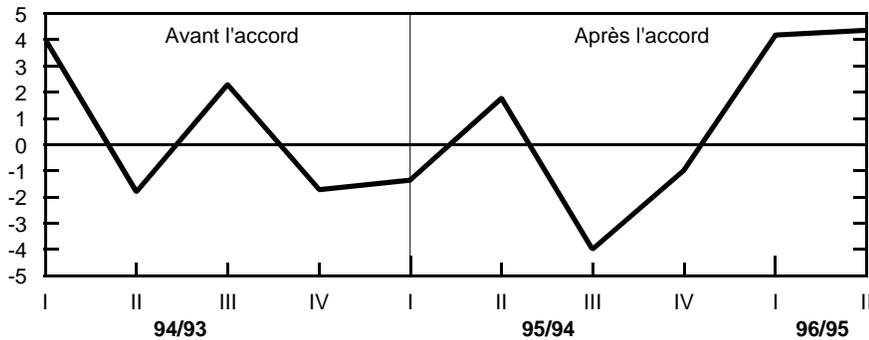


Source : Enquête sur les voyages internationaux

Graphique 6

### Les Américains retiennent de plus en plus les services de transporteurs canadiens en 1996

Variation en points de pourcentage par rapport au même trimestre de l'année précédente



Source : Enquête sur les voyages internationaux

régulier au Canada<sup>6</sup> nous informe par ailleurs que les avantages pour les consommateurs sont plus souvent qu'autrement fonction de l'offre de sièges libres sur les avions. Ainsi, lorsque les compagnies auront ajusté la fréquence de leurs vols sur chacune de leurs routes en fonction de la clientèle, on pourra s'attendre à une stabilisation des prix.

#### Les transporteurs...

Les mouvements dans les parts du marché et le niveau des tarifs dont nous avons parlé précédemment sont des mouvements à court terme. Les grandes compagnies aériennes établissent souvent leur stratégie de marché à plus long terme. C'est le cas par exemple lorsqu'elles placent des commandes pour la construction d'avions avec des calendriers de livraison qui peuvent s'étaler sur plusieurs années. Certaines compagnies peuvent aussi exercer des pressions à la baisse sur les prix durant des périodes plus ou moins longues en vue de s'attirer une plus grande part du marché. Lorsque leurs objectifs sont atteints, elles réajustent leurs prix en fonction des conditions du marché et des pertes qu'elles ont encourues. Il faut noter également que la concurrence entre les différentes compagnies sur le marché peut entraîner des pertes substantielles de profits pour certaines d'entre elles. La baisse des prix entraîne des baisses de revenus et les coûts d'opération doivent être réduits proportionnellement. Si une compagnie ne réussit pas à abaisser ses coûts et ne peut supporter des pertes à répétition, elle devra nouer des alliances, se restructurer ou

déclarer faillite. Rappelons que l'industrie du transport aérien générait environ 50 000 emplois au Canada en 1995<sup>7</sup>.

Il faut ensuite bien prendre note que, selon les clauses de l'accord, des restrictions ont été imposées aux compagnies américaines quant à leur accès aux trois plus importants aéroports canadiens (Montréal, Vancouver et Toronto). Bien que l'accord permette le maintien des routes existantes et l'établissement de nouvelles sur ces aéroports, le nombre de routes et la fréquence des vols sont limités durant la phase transitoire de l'accord. Ce n'est donc qu'après la levée complète de ces restrictions en 1998 que nous pourrions établir des conclusions plus définitives sur l'impact réel de l'accord pour les différentes compagnies aériennes.

#### Les voyageurs outre-mer...

Enfin, il faut souligner qu'en permettant l'établissement de nouvelles routes entre n'importe quelle paire de villes au Canada et aux États-Unis, l'accord "Cielles ouverts" facilite indirectement l'accès aux grandes plaques tournantes internationales du nord-est américain et du Pacifique. Ainsi, un Canadien qui envisage un voyage outre-mer, ou encore un résident d'un pays autre que les États-Unis qui désire visiter le Canada, peut maintenant choisir un itinéraire qui croise les États-Unis sans avoir à subir les inconvénients de multiples connexions comme c'était plus souvent le cas avant la signature de l'accord. Ces voyageurs peuvent également être attirés par les prix plus alléchants sur les routes plus achalandées comme New-York-Paris

ou San-Francisco-Tokyo. Bien que ce segment du trafic aérien n'ait pas été couvert dans cette étude, il se pourrait que la signature de l'accord "Cielles ouverts" explique en partie le fait que, lors de leurs voyages outre-mer, les voyageurs d'affaires passent de plus en plus par les États-Unis pour entrer au Canada. La proportion des voyageurs d'affaires qui passent par les États-Unis lors de leurs voyages outre-mer (28 % des voyageurs outre-mer en 1995) augmente depuis le deuxième trimestre de 1995. Ce segment du trafic transfrontalier entre le Canada et les États-Unis comptait pour environ 15 % du total (voir Tableau 1). Bien que le Canada développe aussi le marché des plaques tournantes, comme celle de Vancouver pour les vols à destination de l'Asie, il se pourrait bien qu'une portion non négligeable du marché du transport aérien se déplace vers le Sud.

### Conclusion

Il faut retenir de cette analyse qu'un après la signature de l'accord bilatéral "Cielles ouverts" entre le Canada et les États-Unis, le trafic aérien a augmenté entre ces deux pays, consolidant ainsi la place de ce marché comme le plus important au monde. La baisse générale des prix qui a suivi la signature de l'accord a été bénéfique pour le public voyageur et a sans doute contribué à l'expansion des retombées économiques pour l'industrie touristique du Canada. 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 celles-ci pourront soutenir la forte concurrence que se livrent les grands transporteurs nord-américains sur ce marché de plus de 3,7 milliards de dollars. Il faudra attendre la levée complète des restrictions imposées aux transporteurs des deux pays avant de savoir de façon définitive si les compagnies canadiennes tirent leur épingle du jeu!

<sup>6</sup> TRANSPORTS CANADA, *Rapport d'étape sur l'entente "Cielles ouverts"*, Ottawa, le 28 mars 1996. À cette date, 23 nouvelles routes avaient été établies par des transporteurs canadiens depuis la signature de l'accord et 46 par les transporteurs américains. En outre, 33 routes canadiennes desservies par des vols nolisés sont désormais exploitées par vols réguliers. Voir aussi, les figures 4.3 et 4.4 du *Bulletin de service* du Centre des statistiques de l'aviation de novembre 1996.

<sup>7</sup> STATISTIQUE CANADA, *Aviation civile canadienne, 1995*, n° 51-206 au catalogue, Ottawa, décembre 1996.



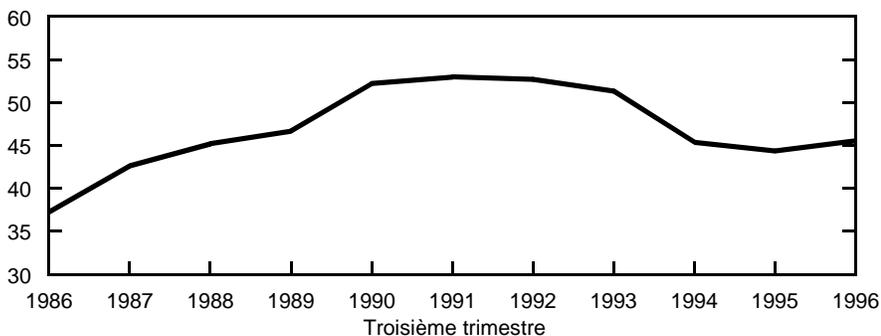
## Caractéristiques des voyageurs internationaux

### Troisième trimestre de 1996

Les Canadiens ont passé un total de 46 millions de nuitées en voyages dans d'autres pays au troisième trimestre de 1996, en hausse de 2,8 % par rapport à l'été précédent. Il s'agissait de la première augmentation depuis le troisième trimestre de 1991, lorsqu'ils sont demeurés 53 millions de nuitées à l'extérieur du Canada. Cet été-là, alors que le dollar canadien valait 0,87 \$US, le nombre de voyages d'au moins une nuit des Canadiens à l'extérieur du pays a culminé à 7,8 millions, comparativement à 6,1 millions à l'été 1996.

### Les Canadiens passent moins de nuits à l'étranger qu'au début de la décennie

Millions de nuitées



Au cours des dix dernières années, la durée des voyages d'au moins une nuit que les voyageurs canadiens ont effectué à l'extérieur du pays au cours des mois d'été a diminué. En 1996, les voyages d'une nuit ou plus aux États-Unis ont duré 4,9 nuits

### Note aux lecteurs

Le troisième trimestre correspond aux mois d'été, soit les mois de juillet, d'août et de septembre.

Les données ne sont pas désaisonnalisées. Les comparaisons sont faites avec le troisième trimestre des années précédentes.

en moyenne, comparativement à près de 5,5 nuits en 1986.

La diminution de la durée des voyages outre-mer au cours de la même période a été encore plus grande. En 1986, les voyages outre-mer que les Canadiens ont faits au cours de l'été ont duré en moyenne plus de 26 nuits, alors qu'ils ont duré 22 nuits en 1996.

### Les Canadiens sont demeurés plus près de chez eux lors de leurs voyages aux États-Unis l'été dernier

Au cours des mois d'été, les Canadiens voyageant aux États-Unis ont choisi de demeurer plus près de leur province de résidence. Au cours du troisième trimestre de 1996, neuf des dix États limitrophes au Canada étaient parmi ceux que les Canadiens ont le plus visité pour au moins une nuit.

voisin de New York, deux fois plus que les résidents du Québec (336 000).

Par ailleurs, un séjour d'au moins une nuit dans l'État de Washington était sur l'itinéraire d'un voyage sur sept d'une nuit ou plus que les voyageurs canadiens ont fait aux États-Unis. Les résidents de la Colombie-Britannique ont fait 612 000 de ces 742 000 voyages aux États-Unis.

### Les dix États les plus visités par les Canadiens

Troisième trimestre de 1996

	Nombre de visites d'au moins une nuit
	(milliers)
New York	1 064
Washington	742
Michigan	487
Maine	445
Vermont	333
Montana	269
Minnesota	254
Massachusetts	236
New Hampshire	225
Dakota du Nord	218
Nombre de nuitées	
	(milliers)
New York	2 837
Washington	2 270
Floride	2 191
Michigan	1 513
Californie	1 489
Maine	1 451
Massachusetts	1 015
Vermont	975
Montana	779
New Jersey	752

Même si les Canadiens ont fait plusieurs visites d'une nuit ou plus dans les États limitrophes, leurs séjours dans ces États avaient une courte durée (2,9 nuits en moyenne). En comparaison, la Floride, la destination hivernale préférée des Canadiens, s'est classée au treizième rang avec 213 000 visites estivales d'au moins une nuit. Par contre, avec une durée moyenne de plus de 10 nuits, les Canadiens ont passé en Floride le troisième plus grand nombre de nuits que dans n'importe quel autre État, durant l'été.

### Les Canadiens ont fait moins de voyages outre-mer qu'aux États-Unis, mais ils y sont demeurés plus longtemps

Les Canadiens font moins de voyages outre-mer qu'aux États-Unis, en partie à cause de la grande distance à voyager et des coûts plus élevés. Au troisième trimestre de 1996, seulement 15 % des Canadiens à l'extérieur du pays étaient vers des destinations outre-mer.

Par contre, les voyages outre-mer des Canadiens sont de plus longue durée que les voyages d'au moins une nuit au sud de la frontière. Au cours de l'été 1996, 94 % de tous les voyages outre-mer avaient une durée d'une semaine ou plus, comparativement à 25 % pour tous les voyages d'au moins une nuit aux États-Unis. Au total, les voyageurs canadiens ont passé 44 % de leurs nuits à l'extérieur du Canada dans des pays autres que les États-Unis au cours de l'été 1996.

L'Europe était de loin le continent où les Canadiens ont passé le plus de nuits lorsqu'ils étaient outre-mer (65 %). Le pays le plus populaire auprès des Canadiens (autre que les États-Unis) est demeuré le Royaume-Uni. Ils y ont fait 284 000 visites d'au moins une nuit, soit le même nombre que l'été précédent. Le nombre de visites d'au moins une nuit en France, qui s'est classée au deuxième rang avec 178 000, a augmenté de 15 % au cours de la même période.

### Compte des voyages internationaux

#### Annuel 1996 et quatrième trimestre de 1996 (données provisoires)

Pour la première fois en quatre ans, le déficit du compte des voyages internationaux était de nouveau à la hausse en 1996. Poussé par des dépenses accrues des Canadiens aux États-Unis, le déficit a augmenté de 6,0 % par rapport à 1995, pour atteindre 3,2 milliards de dollars.

Le déficit du compte des voyages a culminé en 1992, alors que le dollar canadien valait en moyenne 0,83 \$US (il valait dix cents de moins en 1996). À cette époque, il se chiffrait à 6,4 milliards de dollars et représentait 25 % du déficit du compte courant. Il a chuté à 20 % en 1993 et 18 % en 1994. Mais en 1995 (l'année la

plus récente pour laquelle le compte courant est disponible), cette proportion a bondi à 27 %, alors que le déficit du compte courant a été réduit de moitié, passant de 22 milliards de dollars en 1994 à 11 milliards de dollars en 1995.

En 1996, les dépenses des Canadiens voyageant à l'étranger ont été stimulées par une augmentation du nombre des voyages d'une nuit ou plus. Les dépenses ont augmenté de 8,6 % par rapport à l'année précédente, pour atteindre un niveau sans précédent de 15,2 milliards de dollars.

Les voyageurs étrangers ont effectué un nombre record de voyages au Canada en 1996 et ils ont dépensé 12,0 milliards de dollars. Ce montant record a dépassé celui de 1995 de 9,3 %.

#### Notes aux lecteurs

À moins d'avis contraire, les données trimestrielles présentées sont désaisonnalisées.

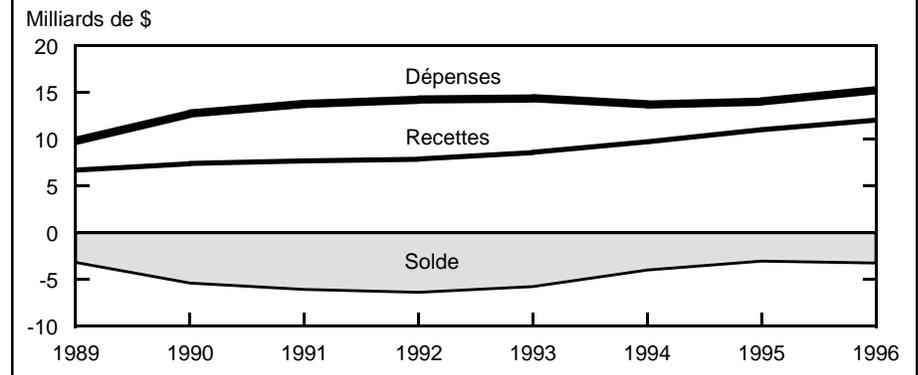
Les montants sont en dollars canadiens et ne sont pas ajustés pour tenir compte de l'inflation.

Les recettes représentent les dépenses des visiteurs voyageant sur le territoire canadien, y compris les dépenses relatives à l'éducation et les dépenses médicales.

Les dépenses représentent les dépenses des Canadiens voyageant sur un territoire 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.

#### Le déficit au compte des voyages internationaux du Canada était à la hausse pour la première fois en 4 ans



#### Un surplus record au compte des voyages entre le Canada et les pays d'outre-mer

Les recettes provenant des visiteurs d'outre-mer ont encore excédé les dépenses des Canadiens dans les pays d'outre-mer en 1996. Ce surplus au compte des voyages entre le Canada et les pays autres que les États-Unis a atteint un nouveau sommet de 271 millions de dollars.

Les résidents de pays d'outre-mer ont dépensé une somme record de 5,5 milliards de dollars au Canada en 1996, 11,1 % de plus qu'en 1995. Il s'agissait de la troisième augmentation annuelle consécutive de plus de 10 % des recettes en provenance d'outre-mer.

L'apport des visiteurs d'outre-mer à l'économie canadienne a gagné en importance au cours des dernières années. Les dépenses par ces visiteurs au Canada ont plus que doublé depuis 1988. Cette année-là, les résidents d'outre-mer généraient

38 % des recettes de voyages internationaux au Canada; en 1996, cette proportion s'est établie à 46 %.

Par ailleurs, les Canadiens voyagent aussi de plus en plus dans des pays autres que les États-Unis. Le montant qu'ils y ont dépensé en 1996 (5,3 milliards de dollars) était le plus élevé à être enregistré à date.

#### L'écart entre les dépenses aux États-Unis et les recettes provenant des Américains s'est élargi

En 1996, les Canadiens voyageant aux États-Unis ont continué de dépenser plus que les Américains qui ont visité le Canada. Les dépenses des voyageurs canadiens aux États-Unis ont bondi de 9,6 % comparativement à 1995 alors que les dépenses des visiteurs américains au Canada ont augmenté de 7,8 %.

Le résultat net a été un élargissement de l'écart entre les recettes en provenance des Américains (6,5 milliards de dollars)

et les dépenses des Canadiens aux États-Unis (10,0 milliards de dollars). Le déficit au compte des voyages du Canada avec les États-Unis a augmenté de 12,9 %, pour se fixer à 3,5 milliards de dollars.

#### Quatrième trimestre de 1996

Au quatrième trimestre de 1996, les recettes au compte des voyages internationaux ont atteint un nouveau sommet de 3,1 milliards de dollars. Par ailleurs, les dépenses des Canadiens à l'étranger étaient légèrement à la baisse (0,7 %) et ont atteint 3,8 milliards de dollars. La différence de 728 millions de dollars entre les recettes et

les dépenses – le déficit au compte des voyages internationaux – était 17,5 % moins élevé que celui du trimestre précédent.

Les dépenses des visiteurs américains au Canada étaient légèrement en hausse au quatrième trimestre (0,7 %) et atteignait 1,6 milliard de dollars, alors que les voyageurs canadiens ont réduit leurs dépenses aux États-Unis de 1,5 %, à 2,5 milliards de dollars. Le déficit de 887 millions de dollars au compte des voyages avec les États-Unis s'est amélioré de 5,3 % par rapport au niveau du trimestre précédent.

Par ailleurs, pour le troisième trimestre consécutif, les dépenses des visiteurs d'outre-mer étaient plus élevées que celles des Canadiens voyageant dans des pays autres que les États-Unis. Les recettes de 1,5 milliard de dollars étaient 8,4 % plus élevées qu'au trimestre précédent et les dépenses de 1,3 milliard de dollars, 0,8 % plus élevées. Le surplus au compte des voyages entre le Canada et les pays autres que les États-Unis a atteint un nouveau sommet de 159 millions de dollars au quatrième trimestre de 1996.

Recettes et dépenses au compte des voyages internationaux							
	4 <sup>e</sup> trimestre 1995	1 <sup>er</sup> trimestre 1996 <sup>r</sup>	2 <sup>e</sup> trimestre 1996 <sup>r</sup>	3 <sup>e</sup> trimestre 1996 <sup>r</sup>	4 <sup>e</sup> trimestre 1996 <sup>p</sup>	1995	1996
données désaisonnalisées <sup>1</sup> millions de \$							
États-Unis							
Recettes	1 536	1 656	1 644	1 586	1 597	6 013	6 483
Dépenses	2 375	2 591	2 369	2 522	2 484	9 099	9 968
Solde	-839	-935	-726	-937	-887	-3 086	-3 485
Tous les autres pays							
Recettes	1 360	1 294	1 378	1 373	1 489	4 984	5 535
Dépenses	1 222	1 321	1 293	1 319	1 330	4 929	5 263
Solde	138	-27	85	54	159	55	271
Total							
Recettes	2 896	2 950	3 022	2 959	3 087	10 997	12 017
Dépenses	3 597	3 912	3 663	3 841	3 815	14 028	15 231
Solde	-701	-962	-641	-882	-728	-3 031	-3 214
	4 <sup>e</sup> trimestre 1995	1 <sup>er</sup> trimestre 1996	2 <sup>e</sup> trimestre 1996 <sup>r</sup>	3 <sup>e</sup> trimestre 1996 <sup>r</sup>	4 <sup>e</sup> trimestre 1996 <sup>p</sup>	1995	1996
données non désaisonnalisées <sup>1</sup> millions de \$							
États-Unis							
Recettes	1 035	859	1 699	2 843	1 082	6 013	6 483
Dépenses	1 909	2 985	2 581	2 404	1 998	9 099	9 968
Solde	-874	-2 126	-882	439	-916	-3 086	-3 485
Tous les autres pays							
Recettes	976	848	1 404	2 213	1 068	4 984	5 535
Dépenses	1 084	1 414	1 219	1 460	1 171	4 929	5 263
Solde	-108	-566	185	753	-103	55	271
Total							
Recettes	2 011	1 707	3 103	5 056	2 150	10 997	12 017
Dépenses	2 993	4 399	3 800	3 864	3 169	14 028	15 231
Solde	-982	-2 692	-697	1 192	-1 019	-3 031	-3 214

<sup>1</sup> Les données peuvent ne pas correspondre aux totaux en raison de l'arrondissement.

<sup>r</sup> Données révisées.

<sup>p</sup> Données provisoires.

## Indice des prix des voyages

Année 1996 et quatrième trimestre de 1996

### Note aux lecteurs

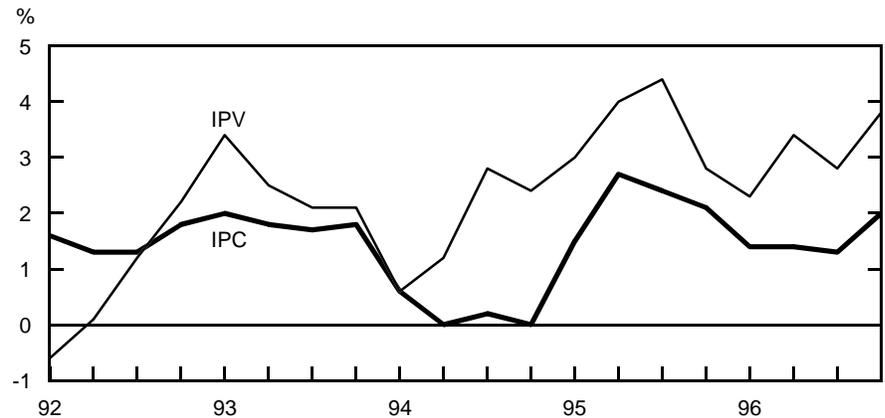
L'Indice des prix des voyages (IPV) est un indice agrégatif de biens et services utilisés lors de voyages effectués au Canada. Les mouvements de prix sont tirés de séries détaillées de l'Indice des prix à la consommation (IPC).

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.

### L'IPV progresse de 3,1 % entre 1995 et 1996

Entre 1995 et 1996, les prix de presque toutes les composantes de l'IPV ont augmenté et les rares baisses enregistrées ont été trop faibles pour freiner la progression totale de l'IPV. Le transport interurbain ainsi que le transport local et de banlieue

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



Source : Programme de la statistique du tourisme

ont connu les plus importantes augmentations de prix par rapport à l'année précédente avec des hausses de 7,8 % et 7,3 % respectivement. Au total, l'IPV a augmenté de 3,1 % entre 1995 et 1996.

### L'IPV avance de 3,8 % par rapport à la même période de l'année dernière

Au quatrième trimestre de 1996, les consommateurs ont connu une majoration de 3,8 % des prix des biens et services contenus dans le panier de l'Indice des prix de voyages comparativement au même trimestre de l'année dernière. Cette hausse a été dominée par des augmentations de 10,9 % dans les coûts de transport interurbain et de 6,1 % dans les coûts de transport local et de banlieue. On remarque aussi une progression de 5,6 % dans le coût de l'utilisation de véhicules automobiles. Les voyageurs ont cependant bénéficié d'un repli de 2,2 % dans les frais de location de véhicules automobiles et de 1,2 % dans les frais d'hébergement.

À titre comparatif, l'IPC a avancé de 1,9 % au quatrième trimestre de 1996 par rapport au même trimestre de l'année dernière.

### L'IPV recule de 2,1 % par rapport au trimestre précédent

Au cours du quatrième trimestre de 1996, l'Indice des prix des voyages a diminué de 2,1 % par rapport au trimestre précédent. En comparaison, le coût de tous les biens et services enregistré par l'Indice des prix à la consommation a avancé de 0,5 % au quatrième trimestre de 1996 (voir Indicateurs de voyages à la page 14).

Le recul de l'IPV entre le troisième et le quatrième trimestre de 1996 est en grande partie attribuable à la baisse saisonnière du prix de l'hébergement, qui était de l'ordre de 18,3 %. Par ailleurs, les consommateurs ont déboursé 3,0 % de plus pour l'utilisation de véhicules automobiles et 2,4 % de plus pour le transport interurbain.

### L'indice des prix des voyages (IPV) et ses composantes

(non désaisonnalisé, 1986 = 100)

Composantes de l'IPV	4 <sup>e</sup> Trimestre 1996	Année 1996	Variation en %		
			3 <sup>e</sup> Trimestre 1996	4 <sup>e</sup> Trimestre 1995	Année 1996/1995
Transport interurbain	167,4	160,6	2,4	10,9	7,8
Transport local et de banlieue	176,5	173,1	0,1	6,1	7,3
Location de véhicules automobiles	136,2	135,0	0,2	-2,2	1,7
Utilisation de véhicules automobiles	148,6	145,5	3,0	5,6	3,3
Hébergement de voyageurs	132,4	137,6	-18,3	-1,2	1,5
Aliments	128,8	128,0	0,7	2,5	1,3
Boissons alcoolisées	147,8	146,9	0,5	1,7	2,0
Habillement et chaussures	131,5	131,3	0,5	0,3	-0,4
Médicaments et produits pharmaceutiques	152,8	153,0	-0,6	0,4	0,3
Soins personnels	132,1	131,4	0,7	1,1	0,3
Matériel photographique	108,0	110,4	-2,4	-1,7	0,7
Fournitures et services photographiques	115,6	116,4	0,3	-2,8	-1,1
Matériel de lecture et autres imprimés	172,8	170,1	0,9	4,3	4,6
Produits du tabac et articles pour fumeurs	145,6	143,7	1,4	2,2	2,0
<b>Indice des prix des voyages (IPV)</b>	<b>146,9</b>	<b>145,6</b>	<b>-2,1</b>	<b>3,8</b>	<b>3,1</b>
<b>Indice des prix à la consommation (IPC)</b>	<b>136,4</b>	<b>135,6</b>	<b>0,5</b>	<b>1,9</b>	<b>1,6</b>

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

## Indicateurs touristiques nationaux

### Troisième trimestre 1996

#### *Demande touristique et emploi*

Au troisième trimestre de 1996 et en dollars de 1986, la demande touristique au Canada est demeurée stable comparativement au trimestre précédent. En effet, en dépit du recul enregistré dans les trois autres

secteurs de biens et services touristiques, une croissance de la demande en transport, qui englobait la moitié de toutes les dépenses touristiques au troisième trimestre de 1996, a créé la stabilité dans la demande totale.

Par ailleurs, la demande intérieure a augmenté de 1,1 %, dû encore une fois à une croissance dans le secteur des transports puisque les dépenses d'hébergement ont reculé de 6,2 %.

Du côté des exportations touristiques, une réduction globale de 2,9 % reflétait des baisses de la demande en biens et services produits dans les quatre divers secteurs.

L'emploi généré par les ventes directes aux visiteurs dans les branches touristiques s'est affaibli de 1,9 % entre le second et le troisième trimestre de 1996. Tous les secteurs étaient en baisse, particulièrement celui des transports qui a connu une baisse de 3,5 %.

### DEMANDE TOURISTIQUE ET EMPLOI

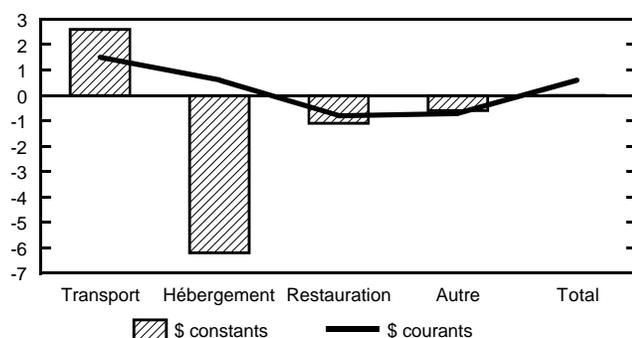
Données désaisonnalisées, dollars courants et constants de 1986

Variation en pourcentage, troisième trimestre de 1996 par rapport au trimestre précédent

	Demande touristique						Emploi généré par le tourisme	
	AU CANADA		Intérieure		Exportations touristiques		TOTAL	
	variation en		variation en		variation en		variation	
	\$ constants	\$ courants	\$ constants	\$ courants	\$ constants	\$ courants		
Transport	2,6	1,5	3,8	2,6	-1,3	-1,8	Transport	-3,5
Hébergement	-6,2	0,6	-6,2	0,7	-6,1	0,2	Hébergement	-0,9
Restauration	-1,1	-0,8	0,1	0,4	-3,6	-3,2	Restauration	-2,3
Autre	-0,6	-0,7	0,2	0,2	-2,9	-3,5	Autre	-0,3
<b>Total</b>	<b>0,0</b>	<b>0,6</b>	<b>1,1</b>	<b>1,6</b>	<b>-2,9</b>	<b>-2,0</b>	<b>Total</b>	<b>-1,9</b>

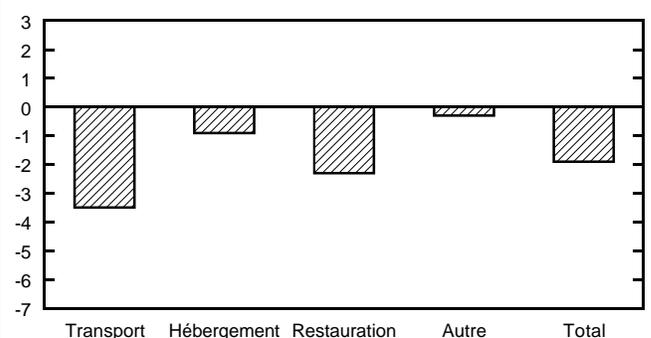
Source : Statistique Canada, Indicateurs nationaux du tourisme, numéro 13-009-XPB au catalogue.

#### Demande touristique



Source : Statistique Canada, Indicateurs nationaux du tourisme, numéro 13-009-XPB au catalogue

#### Emploi généré par le tourisme



Source : Statistique Canada, Indicateurs nationaux du tourisme, numéro 13-009-XPB au catalogue



	Quatrième trimestre		Variation en %	Année		Variation en %
	1995	1996		1995	1996	
<b>VISITEURS AU CANADA (en milliers)</b>						
Des États-Unis	7 430	7 697	3,6	37 330	38 471	3,1
Visites d'une nuit ou plus	2 120	2 113	-0,3	13 005	12 951	-0,4
- Par auto	1 315	1 288	-2,1	8 702	8 325	-4,3
Des pays d'outre-mer	739	806	9,0	4 327	4 785	10,6
Visites d'une nuit ou plus	681	743	9,0	3 963	4 420	11,5
Les sept pays les plus populaires:						
Royaume-Uni	111	121	9,5	645	701	8,7
Japon	116	120	3,5	591	650	10,0
France	58	57	-0,8	434	461	6,3
Allemagne	59	57	-3,6	427	454	6,3
Hong Kong	33	36	10,5	174	201	15,3
Corée du Sud	21	26	26,7	113	159	41,4
Australie	27	27	-0,2	143	150	5,4
<b>CANADIENS À L'EXTÉRIEUR DU CANADA (en milliers)</b>						
Aux États-Unis:	11 827	11 650	-1,5	52 153	52 699	1,0
Visites d'une nuit ou plus	2 974	2 960	-0,5	14 662	15 259	4,1
- Par auto	1 780	1 676	-5,9	9 686	9 579	-1,1
Outre-mer	701	734	4,8	3 543	3 672	3,6
<b>INDUSTRIE</b>						
Trafic voyageurs aériens (niveau I) (en milliers)	5 145	5 382	4,6	21 428	23 164	8,1
Trafic voyageurs aériens-km (niveau I) (en millions)	11 840	12 456	5,2	51 798	57 016	10,1
<b>PRIX</b>						
1986 = 100(non dés.)						
Indice des prix des voyages	141,5	146,9	3,8	141,2	145,6	3,1
Indice des prix à la consommation	133,9	136,6	2,0	133,5	135,6	1,6
- Aliments achetés au restaurant	142,8	145,3	1,8	142,0	144,3	1,6
- Transport interurbain	151,0	167,4	10,9	149,0	160,6	7,8
- Location de véhicules automobiles	139,3	136,2	-2,2	132,8	135,0	1,7
- Essence	120,5	130,3	8,1	122,4	127,9	4,5
<b>ÉCONOMIQUE</b>						
Produit intérieur brut au prix de 1986 (dés.) (en millions)	543 084	557 407	2,6	542 004	550 734	1,6
- Divertissements et loisirs (en millions)	5 174	5 482	5,9	5 113	5 356	4,8
- Hébergement et restauration (en millions)	11 878	11 981	0,9	11 937	11 916	-0,2
Revenu personnel disponible par habitant (dés.)	17 165	17 134	-0,2	17 182	17 145	-0,2
<b>TRAVAIL (en milliers)</b>						
Population active (dés.)	14 960	15 248	1,9	14 929	15 147	1,5
Chômeurs	1 410	1 514	7,4	1 422	1 468	3,2
Personnes occupées	13 550	13 734	1,4	13 508	13 680	1,3
- Hébergement et restauration (non dés.)	858	872	1,6	861	893	3,7
<b>TAUX DE CHANGE (en dollars canadiens)</b>						
Dollar des États-Unis	1,3560	1,3503	-0,4	1,3724	1,3635	-0,7
Livre sterling	2,1158	2,2119	4,5	2,1664	2,1295	-1,7
Yen du Japon	0,0134	0,0120	-10,5	0,0147	0,0125	-14,6
Mark de l'Allemagne	0,9525	0,8822	-7,4	0,9589	0,9066	-5,5
Franc de France	0,2753	0,2610	-5,2	0,2754	0,2666	-3,2
<i>(dés.) désaisonnalisés.</i>						