

le plan de la concurrence, les transporteurs américains doivent aussi assumer des frais beaucoup moins élevés, ce qui leur donne une bonne longueur d'avance sur leurs concurrents canadiens du marché des services transfrontaliers.

Les témoins ont cité, entre autres exemples de frais d'exploitation supérieurs, les taxes sur le carburant, les frais de location, les frais aux utilisateurs, le coût supérieur des télécommunications, un fardeau fiscal plus lourd en raison des taux de dépréciation plus faibles, le coût élevé de la main-d'oeuvre et les taux d'intérêt et de change désavantageux à l'achat de matériel fabriqué aux États-Unis. Certains de ces facteurs, notamment les taux d'intérêt et de change, débordent nettement la portée de notre étude. Beaucoup de témoins l'ont reconnu et ont plutôt insisté sur le loyer de l'argent, les taxes sur le carburant et les frais aux usagers, sans oublier la hausse de leur fardeau fiscal attribuable au taux plus faible de dépréciation du matériel. Ces témoins étaient tous convaincus que si l'on ne trouve pas un moyen de compenser ces divers facteurs, la libéralisation du marché mettra les transporteurs aériens canadiens dans une situation extrêmement précaire.

Le Comité convient qu'un examen approfondi de ces questions s'impose. Il sait aussi que le problème ayant ses racines au Canada même, il ne saurait être réglé au cours des négociations. D'ailleurs, la plupart de ces questions sont de la compétence du ministre des Finances plutôt que de celle du ministre des Transports. Le Comité reconnaît de plus que les difficultés de l'industrie des transports nécessiteront peut-être des mesures exceptionnelles dont la mise au point sera longue. Il convient donc avec les témoins que l'étude de ces désavantages ne devrait pas retarder le début des négociations, mais que les deux devraient plutôt être menées de front. Pour cette raison, le Comité recommande :

- 15. Que le gouvernement accorde la priorité à l'établissement de règles de jeu équitables afin que les transporteurs aériens canadiens puissent lutter sur un pied d'égalité.**

e) Propriété étrangère

Selon plusieurs témoins, nos transporteurs nationaux pourraient avoir du mal à être concurrentiels et prospères sous un nouveau régime sans une infusion importante de capitaux et la formation d'alliances avec des transporteurs américains. Ces témoins doutaient que la limite de 25 p. 100 imposée à l'égard de la propriété étrangère soit assez élevée pour rendre possible l'apport des capitaux nécessaires, et ils sont allés jusqu'à proposer de la porter à 49 p. 100, en soutenant que cela pourrait constituer une garantie de protection, puisque ces transfusions de capitaux et ces alliances contribueraient à assurer la survie de nos deux transporteurs nationaux dans les marchés continental et international.

Comme l'examen du plafond imposé à la propriété étrangère déborde le cadre de notre mandat, nous n'entendons pas nous étendre sur le sujet. Nous tenons cependant à signaler que la même limite est en vigueur aux États-Unis et qu'il faudra probablement se pencher un jour sur cette question—comme le font déjà les Américains.