

ciels ouverts et les ciels ouverts plus le cabotage. Tout au long des audiences, il y a eu beaucoup de confusion au sujet de ces expressions. Les membres du Comité ayant eu de la difficulté à maîtriser ces concepts, il leur est apparu important de les définir.

Selon le Comité, la libéralisation signifie la négociation d'une entente révisée et modernisée, qui sera davantage axée sur la concurrence, la flexibilité et l'expansion. La libéralisation doit viser d'abord l'échange de diverses lignes entre des couples de villes, et elle pourrait comporter le maintien d'une certaine réglementation ainsi qu'un processus officiel par lequel les deux pays désigneraient les transporteurs chargés d'exploiter des lignes précises. En termes simples, la libéralisation signifie la négociation d'un régime d'exploitation de lignes désignées.

L'option «ciels ouverts», selon le Comité, est la possibilité pour n'importe quel transporteur aérien canadien ou américain jugé apte par les autorités aéronautiques de son pays à assurer le transport aérien, d'offrir en tout temps ses services sur n'importe quelle ligne transfrontière. Autrement dit, cela correspond en pratique à la déréglementation du marché transfrontalier et, partant, à la création d'un régime axé sur le marché.

Les ciels ouverts plus le cabotage constituent la troisième possibilité. Le cabotage, qu'on appelle aussi parfois la septième liberté, est la possibilité pour un transporteur aérien de transporter librement des passagers en provenance de son pays d'un point à l'autre à l'intérieur d'un autre pays. Par exemple, un avion de la société Air Canada effectue un vol jusqu'à Chicago, et de là à Los Angeles. Si Air Canada pouvait prendre des passagers à Chicago et les transporter à Los Angeles, elle exercerait un «droit de cabotage». Les transporteurs des deux pays seraient dès lors en mesure de se livrer une concurrence sans limite, sur les deux territoires nationaux.

Sur la base de ces définitions, certains témoins se sont montrés favorables à des négociations portant sur des lignes précises et sur la libéralisation, mais ont assorti leur soutien de nuances et d'approches diverses et intéressantes. Certains ont prudemment appuyé l'option ciels ouverts, alors que d'autres l'ont appuyée avec enthousiasme. Bien que certains témoins se soient dit disposés à accepter le régime de ciels ouverts plus le cabotage, un nombre important parmi ceux qui ont abordé la question du cabotage ont affirmé que cette option pourrait constituer une menace majeure à la viabilité de notre industrie et, pour cette raison, s'y sont opposés. D'autres témoins y ont vu une idée intéressante, mais ont déclaré que dans le contexte actuel cette option ne convenait pas, surtout si elle devait compromettre la conclusion d'une entente. Certains témoins ont également vu dans l'option cabotage une «diversion» dans les négociations.

Au sujet des deux dernières options, de nombreux témoins ont dit craindre que les deux transporteurs nationaux canadiens ne soient pas en mesure de concurrencer les méga-transporteurs américains ou même de survivre sur un marché caractérisé par une concurrence effrénée. Certains témoins étaient d'avis que les deux transporteurs nationaux seraient forcés de fusionner ou de devenir des compagnies d'apport «régionales» pour les grands transporteurs américains. Le cas échéant, le Canada serait simplement considéré