

de 1987 sur les transporteurs nationaux, dont découle la réforme de la réglementation économique. Il y a divergence d'opinions aussi à ce sujet. Certains témoins ont estimé que la loi, qui assouplit la réglementation et favorise la concurrence de marché libre, n'est pas efficace dans les localités plus petites et dispersées comme Stephenville et que ces marchés devraient bénéficier d'une certaine protection. D'autres, comme les transporteurs aériens, soutiennent que la réglementation fonctionne bien et que la loi prévoit suffisamment de "filets de sûreté" (notamment les examens annuels de la loi) pour permettre de contrer les effets négatifs qui peuvent se produire de temps à autre.

Bon nombre des problèmes soulevés sont extrêmement complexes (notamment les tarifs pluritransporteurs) et nécessiteraient une étude et une analyse plus poussées avant qu'une décision ne puisse être prise. Cela dit toutefois, le Comité partage les inquiétudes exprimées et est d'avis que la réforme de la réglementation économique ne traite peut-être pas toutes les régions de manière équitable. Nous serions à blâmer si nous ne tenions pas compte des inquiétudes formulées à Stephenville et, de façon plus générale, des problèmes auxquels risquent d'être confrontées d'autres collectivités dans l'avenir. Aussi, nous croyons qu'il faut examiner les questions dès maintenant et non pas attendre en 1992 la révision de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*. A cette fin, le Comité recommande:

- (1) Que le ministre des Transports ordonne à l'Office national des transports du Canada, conformément à l'alinéa 267(2)(g), d'étudier, dans le cadre de l'examen annuel de la Loi, les questions soulevées concernant la suppression des services d'Air Canada à Stephenville (Terre-Neuve) et que l'Office lui fasse rapport à ce sujet;
- (2) Que le Ministre ordonne à l'Office de prêter une attention particulière aux questions suivantes:
 - (a) la réalité et les conséquences d'un duopole dans le domaine du transport aérien au Canada;
 - (b) l'opportunité d'instaurer un programme de subventions au transport pour les régions reculées;
 - (c) le caractère suffisant ou non des services cargo aériens vers et en provenance des petites agglomérations;
 - (d) une évaluation du programme d'escale de vol transocéanique, afin de déterminer la viabilité à long terme de l'aéroport en tant que solution de rechange à l'aéroport de Gander;

- (e) l'efficacité des méthodes d'enquête de l'Office national des transports en ce qui concerne l'effet de la réforme de la réglementation économique sur les petites collectivités;
 - (f) la mesure dans laquelle la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* permet de réaliser les objectifs prévus dans l'énoncé des principes de la Loi, en particulier en ce qui concerne le développement économique régional;
 - (g) la qualité des dispositions de la Loi en ce qui concerne les transporteurs aériens qui quittent les petites collectivités et les petits marchés (quant à savoir, par ex., si l'avis de 120 jours est suffisant); et
 - (h) l'opportunité de devancer la date d'examen de la Loi, prévu pour 1992;
- (3) Que, lorsque l'Office aura terminé son étude, le ministre des Transports apporte les modifications voulues à la *Loi sur les transports nationaux* et/ou à son règlement, de manière à tenir compte des recommandations contenues dans le rapport de l'Office.

1. Les tarifs pluritransporteurs sont le résultat d'une entente commerciale conclue entre deux sociétés aériennes afin de permettre à un passager se déplaçant d'un point X à un point Y à bord d'un avion d'une société aérienne de se déplacer par la suite du point Y au point Z à bord d'un avion d'une autre société aérienne tout en ne payant que ce qu'exige un troisième transporteur pour un vol direct entre le point X et le point Z. Les deux premiers transporteurs acceptent de réduire d'une manière égale ou proportionnelle le tarif normal que chacun d'eux devrait exiger afin de pouvoir concurrencer le tarif exigé par le troisième transporteur offrant un vol direct entre les deux destinations.

2. Article 35 de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*

(5) Dans les cas où une loi du Parlement habilite l'Office à approuver, annuler ou régir les conditions de transport, celui-ci peut, à la suite d'une plainte ou de sa propre initiative, enquêter sur la question -- l'entendre et en décider -- de déterminer si les modalités du service d'un transporteur constituent un obstacle indu à la mobilité des personnes déficientes.

(6) S'il décide que les modalités du service constituent un obstacle indu à la mobilité des personnes déficientes, l'Office peut ordonner au transporteur de supprimer l'obstacle et de verser à ces personnes une indemnité couvrant les frais supplémentaires qu'elles ont supportés en l'occurrence.