

de réduire l'écart qui sépare actuellement les transporteurs des deux pays au chapitre des recettes. Quoi qu'il en soit, comme nous l'avons dit plus haut, nous espérons que notre équipe de négociation étudiera la possibilité d'obtenir des droits de cabotage exclusifs pour nos transporteurs canadiens.

### *iii. Les droits de la cinquième liberté*

Les droits de la cinquième liberté confèrent le privilège de transporter des passagers, du courrier et des marchandises d'un pays étranger à un autre. Par exemple, le vol Vancouver—Los Angeles—Mexico de la société Lignes aériennes Canadien aurait le droit de prendre, à Los Angeles, des passagers, du courrier ou des marchandises à destination d'une autre ville américaine. Selon certains témoins, le fait de conférer ces droits aux transporteurs canadiens pourrait contribuer à rétablir l'équilibre sur le plan de la concurrence en rendant possible toute une gamme de nouvelles liaisons aériennes internationales, ce qui profiterait surtout aux compagnies canadiennes, car l'exercice des droits de la cinquième liberté ailleurs qu'au Canada ne présente pas, semble-t-il, beaucoup d'intérêt pour les transporteurs américains.

Nous pensons donc que les droits de la cinquième liberté pourraient profiter aux transporteurs canadiens. Nous recommandons en conséquence :

- 12. Que l'on examine attentivement la possibilité de négocier les droits de la cinquième liberté pour nos transporteurs comme une mesure de protection commerciale afin de retirer d'une nouvelle entente notre juste part de recettes.**

### *iv. Les systèmes de réservation informatisée (SRI)*

Quelques témoins ont affirmé que les SRI constituent probablement l'outil de commercialisation le plus puissant. Ces systèmes sont très perfectionnés, puisqu'ils permettent à plusieurs compagnies aériennes d'afficher en même temps l'horaire de leurs vols, leurs prix et d'autres détails sur leurs services sur des écrans installés chez les agents de voyage. Il n'y a qu'un seul SRI au Canada; il est contrôlé par Air Canada et les Lignes aériennes Canadien. Il en existe quelques-uns aux É.-U. sous le contrôle de transporteurs géants. Comme il est très coûteux d'installer un SRI et de le vendre aux agents de voyage, il est pratiquement impossible à un nouveau venu de créer son propre système. Il lui faut donc payer des frais pour avoir accès à un SRI et payer pour chacun des vols réservés à l'aide du système. En outre, les agents de voyage ont tendance à prendre des billets avec le transporteur à qui appartient le SRI. Dans le métier, on appelle çà l'effet de halo.

Au départ, on craignait que les transporteurs dotés de SRI ne fassent du tort aux compagnies aériennes qui payaient pour avoir accès au système. Le gouvernement américain a donc établi des règles afin d'empêcher le favoritisme ou la discrimination. Ces