

une catégorie inférieure et qu'au lieu d'emprunter ses pistes, les vols transocéaniques seraient plutôt détournés vers Bangor (Maine) ou Shannon (Irlande). Les autorités de la ville de Gander ont reconnu Halifax comme une solution de rechange possible, mais ont déclaré qu'il était préférable de conserver l'aéroport de rechange dans la même province.

**G. Office national des transports du Canada/
*Loi de 1987 sur les transports nationaux***

Mise à part la question des accords de tarifs pluritransporteurs, le témoignage le plus important recueilli par le Comité a porté sur la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*. On a abordé plusieurs questions touchant la Loi qui relèvent de la compétence de l'Office national des transports du Canada, notamment: l'absence de directives concernant les enquêtes de l'Office; le fait que certains articles de la Loi de 1987 ne permettent pas une application adéquate de la politique des transports telle qu'énoncée à l'article 3 de la Loi³ (notamment en ce qui concerne le développement économique régional); le délai accordé à un transporteur aérien pour aviser qu'il se retire d'un marché; l'absence de dispositions précises concernant les subventions qui peuvent être accordées pour assurer des services aériens de remplacement dans une collectivité; la délimitation actuelle de la zone désignée, qui ne permet pas d'inclure toutes les régions qui pourraient subir les inconvénients de la réforme de la réglementation économique; et la nécessité de devancer l'examen de l'application de la Loi, prévue pour 1992, afin d'en évaluer les conséquences sur des collectivités comme Stephenville.

En ce qui concerne les subventions, le Comité a appris que des directives concernant le programme sont actuellement en cours de rédaction. Il convient cependant de souligner que le programme ne devra servir que dans les situations d'urgence (là où il n'y a pas de services aériens) et seulement pour une courte période. Il ne s'agit pas d'un programme de subventions permanent de l'industrie aérienne. À cet égard, il est intéressant de rappeler que depuis l'entrée en vigueur de la *Loi de 1987 sur les transports nationaux*, et depuis que les grands transporteurs aériens se sont retirés des petits marchés, aucune subvention n'a été demandée ni accordée et que les services aériens de remplacement ont occupé toutes les routes laissées vacantes. Il faut également souligner que la réglementation économique n'est pas une garantie de salut pour les services aériens. En fait, Air Canada a commencé à se retirer de certains marchés dès 1941, longtemps avant la réforme de la réglementation économique.

En ce qui concerne l'inclusion de Stephenville dans la zone désignée, le ministre d'État aux Transports a indiqué dans son témoignage que cette solution ne constitue peut-être pas pour Stephenville la panacée qu'on y a vue au début. Le témoin a souligné que l'inclusion d'un aéroport dans une zone désignée aurait pour effet que seules les entrées de le

marché et non les sorties seraient réglementées. Dans le cas de Stephenville par exemple, au lieu de faciliter l'accès d'un transporteur aérien à un marché, l'inclusion dans une zone désignée pourrait au contraire rendre la chose plus difficile et plus longue parce que la procédure d'approbation serait plus lente que dans le cas d'une zone non désignée. Bien que la présence d'une seule ligne aérienne sur le marché de Stephenville soulève des préoccupations, le ministre d'État aux Transports a fait remarquer dans son témoignage que la fragmentation d'un marché limité risque de compromettre la viabilité de toutes les lignes aériennes présentes sur ce marché, et d'entraîner par voie de conséquence la suppression de tous les services existants.

Quant à savoir si le fait d'être ou non inclus dans une zone désignée facilite l'obtention de subventions d'exploitation du gouvernement fédéral, le ministre a rappelé que l'octroi d'une subvention ne dépend pas du fait qu'un transporteur dessert un territoire situé à l'extérieur ou à l'intérieur d'une zone désignée. Comme le ministre l'a souligné, la décision est plutôt liée à des "situations d'urgence" et une subvention peut être accordée peu importe où se trouve le transporteur aérien. En fait, à l'heure actuelle aucun transporteur ne reçoit de subvention directe du gouvernement fédéral, où que ce soit au Canada.

La principale préoccupation concernant la *Loi de 1987 sur les transports nationaux* et son application par l'Office tient au fait que même si les grands principes à la base de la réforme de la réglementation économique peuvent être avantageux pour les grands centres au Canada, les régions et les petites collectivités n'en bénéficient pas autant. En fait, elles risquent même de subir des inconvénients injustifiés. C'est principalement pour cette raison que les témoins ont demandé de devancer l'examen de la Loi prévu dans le texte législatif. Ils estiment que les effets de la réforme de la réglementation économique se font sentir beaucoup plus rapidement que ne l'avaient initialement prévu les auteurs de la Loi et qu'il est temps d'évaluer dès maintenant les effets de la réforme au lieu d'attendre que des torts irréparables ne soient causés.

CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

Comme le montrent les témoignages, le Comité a entendu beaucoup de points de vue contradictoires sur la situation à Stephenville. Les transporteurs aériens soutiennent que le service est adéquat, alors que les résidents et les usagers affirment qu'il ne répond pas à leurs attentes. À cela s'ajoute le problème fondamental de l'absence d'accord de tarifs pluritransporteurs, dont certains témoins affirment qu'elle permet à Air Canada de mener une concurrence déloyale, et que la réglementation de la Loi sur les transporteurs nationaux devrait s'appliquer dans ce cas. Pour sa part, la société First Air, le transporteur aérien qui a demandé et s'est vu refuser l'accord, s'oppose à la réglementation. Enfin, le coeur du problème concerne les principes de la Loi