

s'envolant des États-Unis vers notre pays, en raison du nombre élevé de grands aéroports américains d'où le Canada reçoit fret et passagers, et du fait que la plupart des transporteurs américains ne vont pas au-delà des portes d'accès au territoire canadien. Il semble donc que le fait d'instaurer le prédédouanement des passagers et des marchandises à destination du Canada dans quelques grands aéroports américains ne serait pas tellement avantageux pour nos transporteurs. Le Comité estime toutefois que la question du prédédouanement et l'idée d'améliorer les services de postdédouanement, notamment au moyen de la formule des «portes rouges/portes vertes», méritent qu'on s'y attarde. Il recommande donc :

11. **Que le gouvernement songe à établir des services de prédédouanement canadiens dans certains grands aéroports américains, notamment ceux de New York, de Chicago et de Los Angeles, et à étudier, de concert avec le gouvernement américain, l'opportunité d'appliquer le principe dit des «portes rouges/portes vertes».**

ii. Le cabotage

Comme nous l'avons déjà mentionné, la question du cabotage a été fort controversée lors de nos séances. Le Comité a décidé de ne se prononcer ni pour ni contre son inscription sur la liste des points à négocier. Cela dit, il a écouté avec un intérêt particulier les témoins qui ont laissé entendre que le fait d'accorder aux transporteurs canadiens des droits de cabotage limités serait un moyen de compenser l'avantage dont jouissent les transporteurs américains sur le plan de la concurrence dans le marché des services transfrontaliers. Par cabotage limité, on entend la possibilité pour les transporteurs canadiens de prendre, à des points intermédiaires sur des routes transfrontalières, des passagers américains se dirigeant vers une destination aux États-Unis. Par exemple, la société Lignes aériennes Canadien International aurait le droit de prendre des passagers ou des marchandises sur sa route Vancouver—San Francisco—San Diego. Avec des droits de cabotage «intégraux», nos deux transporteurs nationaux pourraient transporter, à l'intérieur du territoire américain, des marchandises et des passagers en provenance et à destination de n'importe quel endroit des États-Unis.

Le Comité tient à souligner que sur ce point important, nos deux transporteurs nationaux étaient en désaccord. Les Lignes aériennes Canadien International ont vigoureusement soutenu qu'à leur avis, le cabotage dans le marché des services transfrontaliers ne comportait aucun avantage pour eux, quel que soit l'angle sous lequel on l'envisage, pour la simple raison que le marché intérieur américain était trop étroitement contrôlé et dominé par les grands transporteurs américains. Pour sa part, Air Canada demandait que l'on examine, à tout le moins, la possibilité de prévoir dans toute nouvelle entente sur les services aériens un échange limité de droits de cabotage.

Quoique les Lignes aériennes Canadien soient tout à fait opposées au cabotage, même limité, l'idée de l'autoriser jusqu'à un certain point à titre de mesure de protection commerciale présente, aux yeux du Comité, un certain intérêt. Ce pourrait être un moyen