

parce qu'il en coûte plus cher de se conformer aux règlements canadiens et deuxièmement, parce que les entreprises américaines ont accès à des avions militaires excédentaires peu coûteux.

Nous aurions aimé entendre davantage de représentants de l'industrie des services spécialisés. On a porté à l'attention du Comité que Transports Canada était en train de terminer une analyse et un rapport qui permettront de savoir ce que ce secteur pense de l'adoption d'un régime d'ouverture des espaces aériens pour l'ensemble des services aériens spécialisés. Dans ces circonstances, nous croyons que nous ne pouvons pas à ce moment-ci conclure quoi que ce soit concernant les négociations relatives aux services aériens. Toutefois, nous nous rendons compte que s'il y a des négociations à ce sujet, elles devraient être séparées des négociations principales. Tout nouveau régime devrait certainement faire partie de l'entente globale sur les avantages économiques.

F. LES AVIONS D'AFFAIRES

Comme dans le cas des services spécialisés, les déplacements transfrontaliers d'avions d'affaires privés ne sont régis par aucune entente bilatérale officielle. Un représentant de ce secteur a déclaré au Comité que les avions d'affaires canadiens disposaient de droits de cabotage complets aux États-Unis tandis que les avions américains ne bénéficiaient pas de ce privilège au Canada en raison des règlements douaniers de notre pays. On a donc exhorté le Comité à s'assurer que les négociations fassent disparaître cette anomalie et que toute nouvelle entente permette la libre circulation des avions d'affaires privés dans chacun des deux pays.

Le Comité a pris note de cette absence de réciprocité et recommande donc :

- 17. Que le gouvernement envisage, dans le cadre de la négociation d'une nouvelle entente bilatérale, de permettre le libre déplacement des avions d'affaires canadiens et américains dans les deux pays.**