

viabilité de cette liaison que désire offrir First Air à partir de cet aéroport. Ce qu'il faut déterminer avant tout, c'est si des tarifs pluritransporteurs devraient être offerts ou non à tout transporteur demandant l'autorisation d'offrir des services à partir de cet aéroport -- ou de tout autre aéroport -- sans que l'on tienne compte des liens entre transporteurs.

La *Loi de 1987 sur les transports nationaux* et le Règlement sur les transporteurs aériens pris en vertu de celle-ci ne donnent pas à l'Office le pouvoir de forcer les transporteurs à établir des tarifs pluritransporteurs. Qui plus est, la *Loi nationale sur les transports de 1967* et le Règlement sur les transporteurs aériens afférent, lesquels imposaient aux transporteurs aériens une réglementation économique beaucoup plus importante qu'à l'heure actuelle, ne permettaient pas à l'ancien organisme de réglementation de demander l'établissement de tarifs pluritransporteurs. La *Loi de 1987 sur les transports nationaux* cherche principalement à laisser les sociétés de transport en grande partie libres d'agir comme elles l'entendent de manière à ce qu'elles puissent répondre aux exigences du marché d'une façon qui soit conforme aux bonnes méthodes de gestion.

La correspondance de l'Office national des transports à ce sujet indique que toute réglementation des tarifs pluritransporteurs par cet organisme viserait probablement aussi d'autres aspects des transports aériens. En effet, s'il posait un geste en ce sens cet organisme devrait vraisemblablement du même coup décider du type de service aérien qui serait offert dans chaque collectivité (service par avion à réaction ou autre), déterminer la fréquence de ces services, et établir des normes à ce sujet (p. ex., sur les franchises de bagages). Il est donc probable que ces mesures entraîneraient un accroissement de la réglementation. D'autres aspects de l'aviation commerciale jusqu'ici non réglementés au Canada pourraient aussi être visés par cette nouvelle réglementation. Parmi ceux-ci, notons les ententes sur les services de manutention au sol, les ententes sur les échanges de matériel et l'utilisation conjointe des billetteries. Étant donné les difficultés que comporte la réglementation des tarifs pluritransporteurs, l'Office est d'avis que tout problème dans ce secteur devrait continuer à être réglé à l'aide de mesures correctrices prises en vertu d'autres lois fédérales (comme la *Loi sur la concurrence*).

C. Trafic-marchandises

Avant l'interruption des services d'Air Canada, le 17 juin 1989, Stephenville pouvait compter sur un vol quotidien sans escale vers Montréal au moyen d'appareils DC-9 ou B-727, en plus des trois vols quotidiens d'Air Atlantic au moyen d'appareils Dash-B. Depuis l'interruption des services fournis par Air Canada, Air Atlantic a comblé le vide en offrant quatre vols quotidiens vers Halifax et trois vers St. John's. Lors de leurs témoignages devant le Comité, les transporteurs ont indiqué qu'ils disposaient d'une

capacité excédentaire pour le transport des marchandises à partir de Stephenville ou vers cette ville, et qu'ils pouvaient répondre convenablement aux besoins raisonnables des expéditeurs locaux dans ce domaine.

Par contre, plusieurs témoins entendus à Stephenville ont contesté l'affirmation voulant que la capacité offerte par les appareils Dash-8 d'Air Atlantic permette de répondre à leurs besoins en matière de transport de marchandises. Ils ont indiqué que cette capacité était limitée parce que les petits appareils maintenant utilisés sur ces vols étaient surtout conçus pour les passagers, que des tarifs-marchandises plus élevés étaient maintenant exigés, que l'absence de vols directs vers le centre du pays rendait maintenant plus difficiles les expéditions de denrées périssables comme le poisson, que les risques de retards ou de détérioration des produits étaient plus grands qu'auparavant en raison de l'escale supplémentaire à Halifax, et que le matériel de manutention au sol était insuffisant à l'aéroport.

Les sociétés aériennes soutiennent qu'elles offrent des tarifs-marchandises concurrentiels pour le transport de fret entre Stephenville et d'autres destinations canadiennes et vice-versa. Ces tarifs sont fondés sur la distance à parcourir et sont semblables aux barèmes en vigueur pour les trajets entre St. John's ou Halifax et le centre du pays. De plus, pour ce qui est du matériel de manutention au sol, et les sociétés aériennes et le gouvernement ont indiqué que cette question relevait des sociétés aériennes et non du gouvernement. Celui-ci ne fournit aucun matériel de manutention au sol dans les autres aéroports et ne peut d'aucune façon forcer un transporteur aérien à laisser son matériel sur place lorsqu'il cesse ses activités à un aéroport.

D. Trafic-passagers

Les témoignages entendus par le Comité au sujet des services de transport aérien de passagers concernaient surtout les effets du réseau en étoile sur les vols vers les grands centres. Le problème est ici lié au fait que les passagers doivent maintenant faire une escale à Halifax plutôt que de pouvoir prendre un vol direct entre Stephenville et les grandes villes du centre du pays. Auparavant, Air Canada offrait un vol sans escale entre Stephenville et Montréal. Il faut maintenant compter sur des temps de déplacement plus longs et changer d'avion pour se rendre dans le centre du pays ou à d'autres endroits à partir de là. L'avantage de cette formule est que les petits aéronefs à hélices utilisés surtout pour les liaisons avec l'aéroport principal d'Halifax offrent aux passagers de Stephenville des vols plus fréquents et des heures de départ et d'arrivée plus commodes que dans le cas de la liaison assurée par Air Canada.

On s'est également dit préoccupé par le fait que les passagers handicapés doivent subir des escales ainsi que des durées de vol plus longues au départ du sud-ouest de Terre-Neuve que lorsque le service était assuré par Air Canada. Ces passagers ont également