

Canada ou des États-Unis. (Par exemple, un transporteur pourrait se rendre de Toronto à une ville américaine de moins d'un million d'habitants à condition d'utiliser le *Toronto Island Airport*.)

Il semble que l'entente sur les services régionaux, locaux et de troisième niveau fonctionne bien. En effet, quelques témoins ont laissé entendre que cette entente pourrait être intégrée à un éventuel nouveau régime sous forme de mécanisme-modèle permettant de garantir que les transporteurs s'adapteront et réagiront aux changements rapides que connaît le marché transfrontalier. Toutefois, certains témoins qui ont abordé cette question ont bien proposé que quelques-uns des critères soient assouplis ou éliminés afin de permettre aux transporteurs d'étendre leurs services et d'en offrir de nouveaux en vertu du processus d'autorisation automatique.

Ici encore, il nous semble que cette entente sera incluse dans les négociations concernant une nouvelle entente sur les services aériens réguliers. Il est certain que les possibilités et avantages attribuables à ces services feront partie de l'entente globale. Par conséquent, les conclusions du Comité concernant les services aériens réguliers s'appliquent aussi dans l'ensemble à ces services.

## **E. LES SERVICES SPÉCIALISÉS**

Les services aériens spécialisés n'ont pas fait l'objet d'une entente transfrontalière officielle. Dans l'ensemble, les transporteurs canadiens ou américains ne peuvent offrir des services sur le marché voisin que si aucun transporteur national ne peut les offrir — c'est ce que certains appellent la politique du droit de préférence. Ces services spécialisés incluent l'entraînement aérien, l'inspection aérienne, la construction à l'aide d'avions, la lutte aérienne contre les feux de forêt, les épandages aériens, la publicité aérienne, la lutte aérienne contre les incendies, les excursions aériennes, l'aérophotogrammétrie, les modifications des conditions météorologiques, le remorquage de planeurs, l'hélicoptage, le saut en parachute et le transport aérien d'organes humains.

Le Comité a entendu des représentants des services d'aérophotogrammétrie. Ils étaient tous enthousiasmés par l'idée d'un régime d'ouverture des espaces aériens. Ils ont toutefois lancé un avertissement important. En effet, selon eux, il en coûte plus cher aux entreprises canadiennes de se conformer au régime réglementaire du Canada qu'il n'en coûte à leurs concurrents américains aux États-Unis. La plupart ont souligné qu'ils n'accepteraient le régime d'ouverture des espaces aériens que si l'on procédait à une certaine harmonisation des exigences réglementaires canadiennes et américaines. Ils ont demandé que les négociations sur les services spécialisés soient séparées des négociations principales et certains ont proposé que des négociations distinctes soient menées pour chaque spécialité.

Le Comité reçut aussi un représentant des services de lutte aérienne contre les incendies. Ce témoin favorisait le statu quo pour deux raisons principales. Premièrement,