

5. **Que l'on songe à prévoir dans l'entente une date d'expiration;**
6. **Que l'on étudie la possibilité d'établir un mécanisme permettant d'exploiter promptement les occasions de plus en plus nombreuses d'innover dans les services transfrontaliers; et**
7. **Que l'on envisage d'instaurer un mécanisme d'application graduelle fondé sur une formule de partage des marchés ou basé sur le nombre de places sur les avions.**

**b) Garanties à l'égard des opérations**

Plusieurs témoins, dont l'ensemble des compagnies aériennes, se sont dits vivement préoccupés par la question de l'accès aux grands aéroports américains. Les transporteurs canadiens ne pourront offrir des services compétitifs dans de nouveaux marchés que s'ils ont accès aux installations aéroportuaires essentielles, comme les créneaux d'atterrissage et de décollage, les portes d'embarquement des passagers, les guichets de vente des billets et les services de manutention des bagages. Dans la plupart des grands aéroports américains, les installations appartiennent aux principaux transporteurs ou sont sous leur contrôle. Un témoin a fait remarquer que d'après un rapport récent du *General Accounting Office (GAO)* des États-Unis, 88 p. 100 des portes d'embarquement dans les 66 aéroports principaux du pays sont louées aux compagnies aériennes, dont la plupart s'en réservent l'usage exclusif. En outre, 87 p. 100 des portes d'embarquement louées dans les moyens et grands aéroports américains le sont à long terme.

Quant aux créneaux, ils sont, eux aussi, contrôlés par les grands transporteurs aux heures de grande affluence. En général, les créneaux supplémentaires sont attribués par tirage au sort, auquel cas l'inscription au tirage coûte, au bas mot, plus d'un million de dollars US, ou leurs détenteurs se les revendent, ce qui exclut les nouveaux venus. De plus, la règle visant les aéroports à circulation intense limite le nombre de créneaux dans quatre aéroports des États-Unis—LaGuardia, Kennedy, Chicago (O'Hare) et Washington National.

Les témoins ont insisté sur le fait que ces restrictions réduiraient considérablement l'aptitude de nos transporteurs à pénétrer le marché ou à étendre leurs services. Ils ont soutenu que l'accès égal et équitable aux grands aéroports américains doit être l'une des principales conditions préalables à la conclusion de toute nouvelle entente. Le Comité partage cet avis, car il voit dans l'égalité d'accès une autre mesure de protection essentielle à inclure dans toute nouvelle entente. Il recommande donc :

8. **Que la nouvelle entente sur les services aériens garantisse aux transporteurs canadiens un accès égal et concurrentiel aux installations essentielles dans les aéroports américains.**

Le Comité estime que la réciprocité dans l'utilisation des installations aéroportuaires essentielles est nécessaire, et il sait bien que l'Aéroport international Pearson et, dans une moindre mesure, ceux de Vancouver et de Dorval éprouvent un grave problème de