

prédédouanement, les États-Unis ont même jugé nécessaire de consigner par écrit que toute abrogation de l'Accord de prédédouanement constituerait une «cause raisonnable» de résiliation de l'Accord sur le transport aérien.

En 1984, le Canada et les États-Unis ont signé deux autres ententes. L'une prévoyait l'établissement d'un nouveau régime plus concurrentiel et plus souple visant à encourager l'accroissement des services transfrontaliers régionaux et locaux (l'Accord RLCS). Un Accord relatif à un programme-pilote de services aériens transfrontaliers (ARPPSAT) a également été négocié. Cet accord visait à favoriser l'accroissement du trafic transfrontalier dans un aéroport sous-utilisé au Canada et aux États-Unis, et à mettre à l'essai le concept de service «axé sur le marché», sans restriction. Au Canada, le choix s'est porté sur l'aéroport de Mirabel, et aux États-Unis sur l'aéroport de San Jose. Le programme de l'aéroport de Mirabel n'a pas donné les résultats escomptés et a été abandonné, mais on a maintenu le service entre l'aéroport de San Jose et Vancouver.

Les accords aériens conclus entre le Canada et les États-Unis portent sur les services aériens bilatéraux les plus lucratifs, les plus complexes et les plus complets au monde. Au début des années 80 cependant, en partie à cause de la déréglementation de l'industrie américaine des services aériens, on a jugé nécessaire de modifier les règles des services aériens de manière à les adapter à un environnement plus concurrentiel et plus flexible. De fait, tout au long de la dernière décennie, le Canada et les États-Unis ont tenté plusieurs fois mais sans succès de négocier un nouvel accord. Par suite de la déréglementation de l'industrie aérienne au Canada et de la conclusion de l'Accord de libre-échange, les deux pays se sont montrés intéressés à reprendre les négociations. Les deux gouvernements nationaux ont annoncé au début d'octobre 1990 qu'ils entameraient dès le début de 1991 des négociations devant mener à la conclusion d'un nouvel accord bilatéral sur les transports aériens.

Le Comité spécial, créé en novembre 1990, a reçu pour mandat de tenir des audiences publiques un peu partout au Canada et de se rendre à Washington (D.C.) afin de recueillir le point de vue des diverses collectivités, des provinces, de l'industrie de l'aviation, des organisations ouvrières, du monde des affaires, de l'industrie du tourisme, des utilisateurs des services d'expédition et des voyageurs au sujet du projet de négociations concernant les services aériens entre le Canada et les États-Unis. Auparavant, les principaux intervenants dans les négociations bilatérales sur les services aériens étaient des fonctionnaires et des représentants des lignes aériennes. Pour la première fois, le gouvernement a instauré un processus de consultation publique qui permet à d'autres parties intéressées d'exprimer leur point de vue sur la position du Canada aux négociations.

Le Comité se devait d'aider le gouvernement à définir sa stratégie de négociation en lui proposant des objectifs généraux et des principes directeurs qui permettent de protéger au mieux les intérêts du Canada. À cette fin, le Comité s'est rendu à Vancouver, Calgary, Edmonton, Regina, Winnipeg, Moncton, Halifax, Montréal, Toronto ainsi qu'à Ottawa, et a entendu plus de 70 témoins. Parmi ceux-ci se trouvaient des représentants des villes de Churchill, Yarmouth et Québec. Le Comité s'est également rendu à Washington pour connaître le point de vue des autorités américaines sur la question.