

Ils sont maintenant libres de se concurrencer ouvertement sur les divers itinéraires. Les seules restrictions qui demeurent concernent la réglementation de la sécurité et les exigences relatives au pourcentage des sociétés qui doivent appartenir à des Canadiens. Les "zones désignées" constituent toutefois une exception à cet égard. Ces zones comprennent essentiellement le Nord canadien et certaines régions éloignées. Ce secteur protégé est constitué de la partie du Canada qui est située au nord d'une ligne commençant au 50^e parallèle sur la côte atlantique et se rapprochant graduellement du Nord de façon à rejoindre le 55^e parallèle en Alberta et en Colombie-Britannique. La *Loi de 1987 sur les transports nationaux* maintient une réglementation pour ces régions afin de veiller à ce que des services essentiels continuent à être fournis sur ces marchés étroits et très éparpillés.

Bon nombre des partisans de cette nouvelle politique sur les transports ont signalé ses nombreuses réussites comme par exemple, la facilité avec laquelle on peut maintenant créer de nouveaux services et l'augmentation de la fréquence des vols vers les petits centres, mais d'autres intervenants ont indiqué que cette politique n'était pas un succès total. Cette opinion a d'ailleurs été exprimée de nouveau lors des audiences tenues à Stephenville. Les griefs concernant cette politique portaient principalement sur les points suivants: la création d'un "réseau en étoile" où de petits avions (qui ne sont pas des avions à réaction la plupart du temps) transportent des passagers des petits centres vers des villes importantes (bases principales) d'où les passagers peuvent prendre des avions plus gros (habituellement des avions à réaction) pour se rendre à une destination finale, ce qui augmente la durée des vols pour les passagers venant des petites villes; la création au sein de l'industrie des transports aériens d'un duopole qui permet à deux sociétés aériennes d'importance, par le truchement des alliances qu'elles ont conclues avec des partenaires, de se rendre en fait maîtres de l'industrie (elles gèrent ainsi plus de 95 p. 100 des vols intérieurs réguliers) et de limiter la concurrence; et le fait que la nouvelle politique ne tient pas compte des besoins spéciaux des régions.

B. Tarifs pluritransporteurs

Les tarifs pluritransporteurs constituent une source de préoccupation maintes fois mentionnée par les résidents de Stephenville. En effet, la plupart d'entre eux croient qu'Air Canada a posé un geste contraire aux règles sur la concurrence lorsqu'elle a refusé de conclure une entente sur des tarifs pluritransporteurs avec First Air, puisqu'il semble qu'Air Canada traite exclusivement avec Air Nova, son transporteur affilié, dans la région de l'Atlantique. Il faut reconnaître qu'un grand nombre de tarifs pluritransporteurs ont toujours été appliqués et le sont encore aujourd'hui. Ainsi, Air Canada a déclaré devant le Comité qu'elle appliquait à elle seule environ 35 000 tarifs pluritransporteurs à l'échelle nationale et internationale. Dans le cas de Stephenville, la Chambre de commerce locale a

demandé au directeur des enquêtes et de la recherche du Tribunal de la concurrence de déterminer si la collectivité avait le droit ou non de porter plainte contre Air Canada en vertu des articles 45 et 79 de la *Loi sur la concurrence*, lesquels portent respectivement sur le complot et l'abus de la position dominante. Le directeur informera plus tard la Chambre de commerce des sections qui s'appliquent si l'on devait établir qu'il existe suffisamment de preuves pour tenter des poursuites.

La décision de la société First Air d'inclure l'étape de Stephenville dans sa liaison Goose Bay-Ottawa était conditionnelle à un certain nombre de facteurs, dont les suivants: qu'il n'y ait aucune augmentation importante de la concurrence livrée par d'autres sociétés aériennes, qu'une quantité satisfaisante de passagers et de marchandises transitent par cet aéroport, que des ententes sur des services de manutention au sol efficaces et économiques soient conclues avec des tierces parties à Stephenville et qu'Air Canada conclut une entente sur des tarifs pluritransporteurs pour les passagers de First Air désirant se rendre à d'autres destinations à partir d'Ottawa.

Air Canada, que First Air avait déjà tenté de convaincre de conclure une entente sur des tarifs pluritransporteurs lorsque cette société a inauguré ses vols vers Goose Bay, n'a pas, selon la correspondance reçue de First Air, accepté de conclure une entente sur des tarifs pluritransporteurs à partir de Stephenville puisque ces services auraient entré en concurrence avec ceux qui sont offerts par son transporteur correspondant, Air Nova, qui offre des vols à la fois de Goose Bay et de Deer Lake, cette dernière ville n'étant située qu'à 127 kilomètres de Stephenville. Contrairement à la Chambre de commerce locale, First Air a déclaré qu'elle n'était pas surprise de la décision et qu'en fait, elle serait opposée à l'imposition de tarifs pluritransporteurs par voie de règlement. La collectivité de Stephenville croit que First Air aurait inauguré un service par avions à réaction à partir de cette ville si Air Canada avait accepté de conclure une entente sur des tarifs pluritransporteurs.

Il convient de signaler ici que les Lignes aériennes Canadien International avaient, elles, accepté de discuter de l'établissement de tarifs pluritransporteurs avec First Air en septembre 1989. First Air a déclaré que la conclusion d'une entente sur des tarifs pluritransporteurs avec Canadien International n'avait pas été considérée comme une option souhaitable étant donné que cette société aérienne n'offrait pas autant de vols à partir d'Ottawa, que la fréquence des vols n'était pas la même qu'avec Air Canada et que Canadien International a toujours été considérée comme un compétiteur, tandis que First Air collabore beaucoup avec Air Canada.

Il ne s'agit pas de déterminer ici si des tarifs pluritransporteurs sont nécessaires. D'après les témoignages, il semble qu'ils soient essentiels à la