

I. INTRODUCTION

La plupart des États, y compris le Canada et les États-Unis, sont signataires de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (signée à Chicago en 1944, et communément appelée la Convention de Chicago) et de ses divers documents supplémentaires et multilatéraux. De cet accord sont issus de nombreux autres accords bilatéraux relatifs à l'aviation, à commencer par le *U.S.-U.K. Air Services Agreement* signé en 1946. Il s'agit d'accords commerciaux qui reconnaissent clairement la primauté des intérêts propres de chaque État en ce qui concerne toute décision touchant le trafic aérien entre le territoire de l'un et celui de l'autre. La participation d'un tiers pays n'est pas nécessairement exclue, mais elle est clairement subordonnée au rôle prioritaire et au droit décisionnel des deux premiers signataires. Ces accords commerciaux régissent tous les aspects des services aériens entre deux pays, notamment les routes, les tarifs, la fréquence des vols, la capacité et les services au sol.

Le premier accord sur le transport aérien commercial entre le Canada et les États-Unis, signé en 1949, prévoyait un échange de routes entre des villes situées près de la frontière et assurait aux transporteurs aériens des deux pays un accès équitable au trafic transfrontalier. Un nouvel accord signé en 1966 a accru les services aériens réguliers entre les deux pays, et un Échange de Notes annexé à l'accord englobait tous les services aériens de fret des deux pays. Le Canada et les États-Unis ont convenu, en vertu d'un autre Échange de Notes, d'accueillir favorablement «dans les cas indiqués» les demandes faites aux autorités réglementantes respectives en vue d'exploiter de nouveaux services «régionaux et locaux». Ces services pouvaient être approuvés sans négociations préalables. À l'époque, la stratégie de négociation des deux parties se fondait sur deux principes fondamentaux: l'égalité des chances et l'égalité des avantages économiques pour les transporteurs des deux pays.

En 1974, l'accord de 1966 a été modifié par un Échange de Notes qui accroissait de nouveau les services aériens réguliers entre les deux pays. On y indiquait les lignes aériennes accessibles aux transporteurs canadiens et américains, sous réserve de l'approbation des deux gouvernements qui désignent les transporteurs. La même année, les deux pays ont négocié une entente sur les services aériens non réguliers englobant les vols nolisés, ainsi qu'un troisième accord prévoyant l'établissement d'installations de prédédouanement dans certains aéroports sur leurs territoires nationaux respectifs. En vertu de cette entente, les passagers de vols transfrontaliers au Canada peuvent obtenir leur congé des autorités américaines de l'immigration et des douanes avant de quitter le territoire canadien. À ce jour, des installations de prédédouanement à l'intention des passagers à destination des États-Unis ont été aménagées à Montréal, Toronto, Winnipeg, Edmonton, Calgary et Vancouver, mais aucun aéroport américain n'en est encore doté.

Il convient de souligner que ces trois accords ont été négociés ensemble, chacun étant considéré comme indissociable des deux autres. Dans le cas de l'Accord de