

B. SERVICES NON RÉGULIERS (VOLS NOLISÉS)

Comme nous l'avons déjà mentionné, une entente distincte sur les services aériens non réguliers fut conclue en 1974. En 1989, les vols nolisés représentaient 18 p. 100 de l'ensemble des services transfrontaliers, et les transporteurs canadiens en accaparaient 96 p. 100. Lors de nos audiences, seules les trois compagnies d'affrètement aérien qui ont témoigné ont élaboré sur le sujet, et dans l'ensemble, elles étaient favorables à l'ouverture graduelle des espaces aériens, sous réserve de certaines garanties.

Il ne fait aucun doute que les négociations porteront surtout sur les services aériens réguliers, mais les affréteurs canadiens qui offrent des vols nolisés fréquents vers les destinations-soleil américaines les plus populaires seront inévitablement inclus dans ce groupe. Ce que nous avons dit au sujet des options de négociation et des garanties à l'égard des services réguliers vaut donc aussi pour les vols nolisés.

C. SERVICES DE MESSAGERIES ET DE TRANSPORT EXCLUSIF DE MARCHANDISES

Les services de messageries (lettres et petits colis) et de transport exclusif de marchandises sont régis par l'échange de notes de 1966 qui accompagnait l'entente sur les services aériens réguliers. Il faut signaler que trois types de services de messageries et de transport exclusif de marchandises sont offerts par les lignes aériennes. Sur les vols réguliers, les marchandises peuvent être transportées dans la soute d'appareils assurant le transport des passagers ou dans des avions mixtes (transportant des marchandises dans la soute à bagages et dans des compartiments aménagés dans la cabine des passagers). Enfin, ces services peuvent aussi être offerts à l'aide d'un avion-cargo servant exclusivement à cette fin.

Tous les témoins qui ont traité de ce type de services jugeaient que le statu quo constituait une solution démodée et restrictive. Certains préconisaient une libéralisation en fonction de routes précises tandis que d'autres étaient en faveur d'un régime complet d'ouverture des espaces aériens pour le transport exclusif des marchandises. En ce qui concerne le cabotage, la plupart étaient inquiets de son incidence sur le marché canadien et ne lui étaient donc pas favorables. De plus, plusieurs témoins ont souligné que les négociations relatives à une entente sur les services de messageries et de transport exclusif de marchandises devaient être séparées des négociations principales visant à conclure une entente sur les services aériens réguliers, et être menées de façon accélérée.

Tous ces arguments ont été défendus d'une manière enthousiaste et énergique par l'ensemble des témoins que le Comité a entendus à Moncton. Ces témoins étaient d'ailleurs d'avis que cette ville est promise à un grand avenir à titre de plaque tournante importante pour le transport des marchandises et les liaisons transfrontalières. Ce point de vue a été exprimé d'une façon on ne peut plus stimulante et intéressante par l'honorable Sheldon