

comme un autre marché régional : quelques rayons de plus à l'étoile. D'autres témoins craignaient des conséquences encore plus apocalyptiques, par exemple la disparition des deux transporteurs nationaux, la destruction du système de transport national intérieur, notamment les services régionaux et locaux ainsi que les services aux régions du nord et aux régions reculées et, finalement, la fin de notre culture et de notre tradition dans le domaine de l'aviation. Toutefois, quelle que soit l'option de négociation privilégiée par les témoins, tous ont déclaré qu'un nouveau régime devrait nécessairement comporter un véritable filet de sûreté pour l'industrie aérienne canadienne.

Le Comité s'est trouvé aux prises avec ce qui devait nécessairement devenir la question fondamentale des audiences, à savoir s'il fallait choisir une option de négociation. Il va sans dire qu'il a été très difficile de prendre position, non seulement à cause de la confusion qui entourait les options de négociation, mais aussi à cause de leur complexité. En définitive, il nous apparaît que nous ne sommes pas en mesure de recommander une option de négociation précise au gouvernement, et cela pour trois raisons. La première est que toute nouvelle entente comportera l'échange de droits de desserte précieux et des retombées commerciales complexes. Nous n'avons pas l'information voulue pour pouvoir analyser ou évaluer les éléments commerciaux d'une nouvelle entente et personne ne nous a parlé de ses répercussions sur l'industrie aérienne au Canada. Deuxièmement, le gouvernement doit jouir de la plus grande flexibilité possible dans l'élaboration de sa stratégie de négociation. Si nous recommandions une option, nous risquerions de réduire la marge de manoeuvre du gouvernement et peut-être même de dévoiler à l'avance une stratégie nécessaire et valable. Finalement, il ne nous appartient pas de dévoiler un élément fondamental quelconque qui pourrait ou non être un élément essentiel de la position de négociation du gouvernement. De toute évidence, la stratégie de négociation finale aura un caractère très confidentiel et nous ne voulons faire pour l'instant aucune recommandation qui pourrait avoir pour effet d'en dévoiler la teneur.

Ceci dit, de nombreux témoins ont insisté pour que le cabotage ne fasse pas partie de la stratégie de négociation. Ils étaient convaincus que si les transporteurs géants américains obtenaient des droits dans ce domaine, ce serait la catastrophe pour notre industrie. Nous voulons certes que le gouvernement ait les coudées franches lors des négociations mais, à notre avis, une nouvelle entente ne doit pas concéder de droits de cabotage aux transporteurs américains. Nous espérons que notre équipe de négociation étudiera la possibilité d'obtenir des droits de cabotage exclusifs pour nos transporteurs canadiens.

Quelle que soit la stratégie de négociation finalement retenue, nous sommes convaincus, comme la plupart des témoins, qu'elle devra comporter un important filet de sécurité offrant de nombreuses garanties essentielles.