



# POLITIQUE DE TRANSPORT AÉRIEN INTÉRIEUR



**CHAMBRE DES COMMUNES**

**NEUVIÈME RAPPORT  
COMITÉ PERMANENT  
DES TRANSPORTS**

Maurice A. Dionne, député  
président



CHAMBRE DES COMMUNES

HOUSE OF COMMONS

Fascicule n° 55

Issue No. 55

Le mardi 23 mars 1982

Tuesday, March 23, 1982

Le jeudi 25 mars 1982

Thursday, March 25, 1982

Le mardi 30 mars 1982

Tuesday, March 30, 1982

Président: Maurice A. Dionne

Chairman: Maurice A. Dionne

*Procès-verbaux et témoignages  
du Comité permanent des*

*Minutes of Proceedings and Evidence  
of the Standing Committee on*

## Transports

## Transport

CONCERNANT:

RESPECTING:

Le document intitulé «Politique concernant le transport aérien intérieur (Services à taux unitaires), août 1981»

The document entitled, "Proposed Domestic Air Carrier Policy (Unit Toll Services), August 1981"

Y COMPRIS:

INCLUDING:

Le neuvième rapport à la Chambre

The Ninth Report to the House

Première session de la  
trente-deuxième législature, 1980-1981-1982

First Session of the  
Thirty-second Parliament, 1980-81-82

COMITÉ PERMANENT DES TRANSPORTS

*Président:* Maurice A. Dionne

*Vice-président:* Pierre Deniger

Messrs.

Benjamin  
Bockstael  
Corbin  
Côté (Mrs.)  
Ellis

Flis  
Forrestall  
Gourd  
Harquail  
MacBain

STANDING COMMITTEE ON TRANSPORT

*Chairman:* Maurice A. Dionne

*Vice-Chairman:* Pierre Deniger

Messieurs

Mayer  
McDermid  
McRae  
Nowlan  
Reid (*St. Catharines*)

Scott (*Hamilton-  
Wentworth*)  
Skelly  
Turner—20

(Quorum 11)

*Le greffier du Comité*

Santosh Sirpaul

*Clerk of the Committee*

Conformément à l'article 65 (4)b) du Règlement:

Le mardi 23 mars 1982:

M. Flis remplace M. Penner;

M. McRae remplace M. Dionne (*Chicoutimi*).

Le mardi 30 mars 1982:

M. Forrestall remplace M. MacKay;

M. Reid (*St. Catharines*) remplace M. Siddon;

M. Gourd remplace M. Campbell (*LaSalle*).

Pursuant to Standing Order 65(4)(b):

On Tuesday, March 23, 1982:

Mr. Flis replaced Mr. Penner;

Mr. McRae replaced Mr. Dionne (*Chicoutimi*).

On Tuesday, March 30, 1982:

Mr. Forrestall replaced Mr. MacKay;

Mr. Reid (*St. Catharines*) replaced Mr. Siddon;

Mr. Gourd replaced Mr. Campbell (*LaSalle*).

Le Comité permanent des transports a l'honneur de présenter son

## NEUVIÈME RAPPORT

Conformément à son ordre de renvoi du mardi 15 décembre 1981, le Comité a étudié le document de Transports Canada intitulé «Politique concernant le transport aérien intérieur (services à taux unitaires), août 1981» et a fait ses recommandations sur le sujet.

Le Comité a tenu à Ottawa 24 audiences publiques sur la question, du 28 janvier au 2 mars 1982, et a entendu au total 48 témoins. À la demande du Comité, l'honorable Jean-Luc Pepin a par ailleurs participé à une séance à huis clos le 25 février. Le Comité a en outre reçu treize mémoires écrits. La liste des témoins qui ont comparu devant le Comité se trouve à l'Annexe A, et la liste des mémoires à l'Annexe B. La contribution de tous ceux qui ont participé aux audiences a été inestimable pour le Comité.

Le Comité tient également à exprimer sa gratitude à son greffier, Mlle Santosh Sirpaul, qui a organisé les séances, coordonné le travail et donné des conseils sur la procédure à suivre, ainsi qu'à Mme Marie-Josée Brière, du Bureau des traductions, qui a traduit le rapport. Il remercie en outre son personnel consultatif, réuni pour l'occasion par le Centre parlementaire et composé de MM. Peter Dobell, Timothy Denton, Gregory Kane, Robert Obadia et Cary Swoveland.



# TABLE DES MATIÈRES

	Page	
<b>Chapitre 1</b>	<b>Introduction</b>	7
<b>Chapitre 2</b>	<b>L'industrie du transport aérien intérieur</b>	9
<b>Chapitre 3</b>	<b>Le processus de réglementation</b>	13
<b>Chapitre 4</b>	<b>L'exposé de principes de Transports Canada</b>	15
<b>Chapitre 5</b>	<b>La question de la déréglementation</b>	17
<b>Chapitre 6</b>	<b>Les objectifs de la politique</b>	23
<b>Chapitre 7</b>	<b>Le rôle des transporteurs aériens</b>	25
<b>Chapitre 8</b>	<b>Les directives</b>	39
<b>Chapitre 9</b>	<b>Sommaire des recommandations</b>	45
<b>Glossaire</b>		49
<b>Annexe A:</b>	<b>Liste des témoins</b>	51
<b>Annexe B:</b>	<b>Liste des mémoires reçus</b>	57



# Chapitre 1

## L'INDUSTRIE DU TRANSPORT AÉRIEN INTÉRIEUR INTRODUCTION

Pour étayer son analyse du document de travail de Transports Canada, le Comité a entrepris d'étudier l'évolution de la politique canadienne de transport aérien intérieur, en s'attachant particulièrement aux changements survenus au cours des quinze dernières années. Le Comité a été favorablement impressionné par ces changements, qui ont mené à l'établissement d'une industrie aérienne forte et souple, desservant bien le pays.

Cette évolution s'est produite dans un cadre réglementaire établi par la loi, par le biais d'une combinaison d'énoncés de politique gouvernementale, de jugements de la Commission canadienne des transports (CCT), et de décisions du ministre des Transports et du gouverneur en conseil à la suite d'appels de ces jugements. Le Comité est convaincu que cette évolution ne doit pas être restreinte, mais qu'il faut continuer de faire preuve de souplesse afin de permettre à l'industrie d'innover sans cesse et de s'adapter à l'évolution de la demande et aux progrès techniques.

Le document de travail de Transports Canada a pour objectif, selon un fonctionnaire du Ministère, de raffiner le statu quo (41.5)<sup>1</sup>. Bien que plusieurs témoins, dont les transporteurs, aient limité leurs observations aux recommandations précises contenues dans le projet de politique, un certain nombre d'autres ont dit craindre que la solution proposée par Transports Canada restreigne toute amélioration future. Certains autres témoins sont même allés plus loin, en suggérant d'abandonner toute réglementation économique pour laisser le champ libre aux forces du marché.

---

<sup>1</sup> Cette référence renvoie à la page 5 du fascicule n° 41 des «Procès-verbaux et témoignages du Comité permanent des transports»; les autres références aux fascicules sont présentées de la même façon.

Après mûre réflexion, le Comité a décidé de ne pas se limiter, dans ses recommandations, à des commentaires détaillés sur le projet de politique, mais plutôt d'élargir le champ de son étude et de présenter ses propres recommandations sur l'orientation générale de la politique de transport aérien intérieur au Canada.

## Grandes questions

Le Comité estime qu'il devra trouver une réponse à trois grandes questions avant de formuler une nouvelle politique de transport aérien intérieur.

- 1) **Réglementation ou déréglementation:** Dans l'intérêt du public, est-il préférable d'adopter une politique maintenant un contexte de concurrence réglementée, ou de se diriger vers une disparition totale de la réglementation économique, comme cela s'est fait aux États-Unis?
- 2) **Structure de l'industrie:** La politique future devrait-elle favoriser la concurrence au sein de l'industrie? Si tel est le cas, dans quelle mesure le rôle des divers groupes de transporteurs devrait-il être strictement défini?
- 3) **Directives à la CCT:** Si l'industrie doit demeurer réglementée, quelles directives faudrait-il donner à la CCT pour lui permettre d'assumer ses responsabilités?

Plusieurs témoins ont indiqué que d'autres questions pourraient également influencer sur la politique de transport aérien intérieur à taux unitaires: les services d'affrètement intérieurs, les services internationaux, le rôle d'Air Canada, les subventions à l'exploitation et le rôle des gouvernements provinciaux dans ce secteur. Le Comité a tenu compte de ces questions au cours de son analyse et de l'élaboration de ses recommandations.

Le Comité a été très heureux de cette occasion d'examiner et de commenter le projet de politique de transport aérien intérieur avant que le gouvernement l'étudie, et a relevé ce défi de façon constructive. La tenue d'audiences, avec séances publiques et discussions générales, constitue un excellent mécanisme pour l'examen de la politique proposée. Par la publication du présent rapport, le Comité espère contribuer à l'évolution de la politique, et voit dans cet exercice un bon exemple de travail coopératif et productif en comité.

## Chapitre 2

### L'INDUSTRIE DU TRANSPORT AÉRIEN INTÉRIEUR

---

Ce chapitre comprend une brève description de l'industrie canadienne du transport aérien et met l'accent tout particulièrement sur les changements récents qui peuvent avoir des répercussions importantes sur les principaux points de la politique.

Les transporteurs aériens sont traditionnellement divisés en trois groupes: les transporteurs nationaux, régionaux et locaux.

#### **Transporteurs nationaux**

Après qu'Air Canada eut assuré pendant un certain temps des liaisons transcontinentales sans concurrence, de 1943 à 1958, l'existence de deux transporteurs nationaux a été reconnue pour la première fois en 1958. CP Air a alors été autorisée à faire concurrence à Air Canada sur la route Vancouver-Winnipeg-Toronto-Montréal. Le niveau de concurrence autorisée entre CP Air et Air Canada s'est ensuite accru en 1967 et 1977, puis en 1979, année où ont été levées les dernières restrictions relatives au rapport de concurrence entre Air Canada et CP Air.

Bien qu'aucune politique gouvernementale ne définisse explicitement leur rôle, il est évident que les transporteurs nationaux assument maintenant un rôle général, en assurant des liaisons sur des routes très variées dans le sud du Canada, au moyen d'avions à réaction de types divers.

## **Transporteurs régionaux**

Les énoncés de politique de 1966 et 1969 définissaient le rôle de cinq transporteurs régionaux: Eastern Provincial Air (EPA), Nordair, Quebecair, Transair et Pacific Western Air (PWA).

Ces transporteurs régionaux étaient chargés d'exploiter des routes locales ou régionales pour appuyer les opérations intérieures d'Air Canada et de CP Air sur leur ligne principale, et d'assurer un service régulier à horaire fixe dans le Nord. Ils devaient assurer des services sur des routes qui n'étaient pas adaptées aux opérations de ligne principale des transporteurs nationaux, et sur certaines routes que ces derniers pouvaient leur céder.

Les transporteurs régionaux devaient limiter leurs opérations à une région définie: EPA dans les provinces de l'Atlantique avec accès à Montréal, Quebecair dans l'est du Québec à partir de Montréal, Nordair dans l'est de l'Ontario et le nord-ouest du Québec, Transair dans les provinces des Prairies et le nord-ouest de l'Ontario avec accès à Toronto, et PWA en Colombie-Britannique et dans l'ouest de l'Alberta. Dans certaines circonstances, les transporteurs régionaux pouvaient étendre leurs opérations au secteur d'un transporteur régional adjacent. Une concurrence limitée était autorisée entre les transporteurs régionaux et nationaux là où le permettaient la demande du marché et l'exploitation rentable d'une route donnée, ainsi que l'utilisation efficace du type d'avions que possédait le transporteur régional.

Les transporteurs régionaux pouvaient effectuer des vols d'affrètement intérieurs et internationaux, mais ces activités ne devaient pas prendre le pas sur leurs vols intérieurs à horaire fixe. Ils pouvaient également assurer de nouveaux types de services dans leur région ou sur les routes desservies par les transporteurs nationaux.

En vertu de la politique de transport aérien régional, les transporteurs régionaux ont connu une croissance rapide, les conditions du marché étant en outre particulièrement favorables à peu près jusqu'au milieu des années 70. Le nombre de transporteurs régionaux est passé de cinq à quatre à la suite de l'acquisition de Transair par PWA; les transporteurs de ce groupe exploitent maintenant 46 avions à réaction B-737 et quelques avions à double turbopropulseur. Ils assurent surtout le transport de passagers sur des vols de courte distance dans le sud du Canada, mais Nordair et PWA s'occupent également du transport de passagers et de marchandises dans le Nord. Tous les transporteurs régionaux, à des degrés divers, offrent aussi des vols d'affrètement intérieurs et internationaux.

## **Transporteurs locaux**

Aucune politique gouvernementale ne définit explicitement le rôle des transporteurs locaux. Ce groupe se compose à l'heure actuelle d'environ 75 transporteurs, dont l'envergure varie considérablement et qui assurent dans toutes les régions du Canada une vaste gamme

de services, depuis le transport de passagers et de marchandises à taux unitaires jusqu'aux vols d'affrètement et aux services spécialisés. Les transporteurs locaux exploitent des routes de courte distance à faible densité et quelques routes à plus haute densité. Ils sont plus nombreux et plus importantes en Ontario, dans l'Ouest et dans le Nord. L'équipement utilisé va des petits monomoteurs aux avions à turbopropulseur de 50 places, en plus de quelques gros avions comme l'Electra de Lockheed et le DC-8 Cargo.

## **Wardair**

Wardair Canada constitue un cas particulier puisqu'elle ne peut être rattachée à aucun de ces groupes de transporteurs; elle offre des services d'affrètement, presque uniquement internationaux, et sa part totale de ce marché représente environ 50% de tous les vols de ce genre en provenance et à destination du Canada.

En 1980, Wardair a commencé à offrir des vols d'affrètement intérieurs avec réservation anticipée (ABC), surtout sur les lignes transcontinentales entre Toronto et l'ouest du Canada. Ce secteur est toutefois assez restreint; il ne représentait que 5% de l'activité globale de Wardair en 1980.

## **Changements récents**

La structure de l'industrie du transport aérien intérieur a beaucoup changé au cours des cinq dernières années, à la suite de décisions du Comité des transports aériens, de jugements relatifs aux décisions portées en appel et d'énoncés de politique gouvernementale. Par conséquent, le niveau de concurrence parmi les transporteurs sur le marché intérieur a augmenté considérablement pendant cette période. CP Air a gagné un meilleur accès aux routes transcontinentales et principales, les vols d'affrètement intérieurs avec réservation anticipée ont été mis sur le marché, la concurrence s'est accrue entre transporteurs nationaux et régionaux, et plusieurs transporteurs locaux ont pris rapidement de l'expansion. En trois ans, de 1977 à 1980, le pourcentage des marchés à haute densité (plus de 70 000 vols annuels) desservis par plus d'un transporteur est passé de 70 à 83%; dans le cas des marchés à densité moyenne (de 10 000 à 70 000 vols), cette proportion est passée de 35 à 46%.

La situation actuelle des transporteurs régionaux est très différente de ce qu'elle était lorsque la politique à ce sujet a été promulguée à la fin des années 60. Il s'est produit depuis deux événements majeurs:

- 1) **Participation des gouvernements:** PWA a été achetée en 1976 par le gouvernement de l'Alberta, Nordair a été acquise par Air Canada en 1978, et le gouvernement québécois participe financièrement aux opérations de Quebecair depuis 1981.

- 2) **Frontières régionales:** La politique relative aux transporteurs régionaux est tombée en désuétude à la suite de décisions récentes de la CCT et de la cassation de certaines décisions portées en appel devant le ministre des Transports. La société EPA est maintenant autorisée à assurer des vols sans escale de Halifax à Toronto, Quebecair assure la liaison Montréal-Toronto, et PWA dessert Toronto par Calgary et Brandon.

Les transporteurs locaux ont étendu la gamme des services qu'ils offrent, et certains ont atteint un niveau de développement semblable à celui des transporteurs régionaux à la fin des années 60.

## Chapitre 3

### LE PROCESSUS DE RÉGLEMENTATION

---

La *Loi nationale sur les transports* et la *Loi sur l'aéronautique* régissent la réglementation de l'industrie du transport aérien.

La politique prévue dans la *Loi nationale sur les transports* établit les considérations sur lesquelles la Commission canadienne des transports doit se fonder pour ses délibérations. Elle préconise «un système économique, efficace et adéquat de transport utilisant au mieux tous les moyens de transport disponibles au prix de revient global le plus bas». Elle prévoit en outre que tous les moyens de transport doivent pouvoir se faire librement concurrence, supporter une juste part du prix de revient réel qu'ils imposent aux contribuables, et être indemnisés pour les services qu'ils fournissent à titre de service public.

Les dispositions détaillées qui décrivent le contrôle de l'aéronautique au Canada sont énoncées principalement dans la *Loi sur l'aéronautique* et son règlement d'application. La *Loi sur l'aéronautique* expose, dans des parties distinctes, les fonctions, responsabilités et pouvoirs respectifs du ministre des Transports et de la Commission canadienne des transports.

Le ministre des Transports est chargé, entre autres, de surveiller le secteur de l'aviation et d'exécuter certaines fonctions précises liées à la construction et à l'entretien des terminus des lignes aériennes, ainsi qu'à l'application de normes de sécurité dans le domaine du transport aérien.

On a confié à la Commission canadienne des transports des pouvoirs explicites de réglementation du secteur de l'aéronautique, pour des questions telles que l'entrée sur le marché et l'abandon de services, les taux et les tarifs, de même que les modalités du service.

Ces pouvoirs, énoncés en termes généraux dans la partie II de la *Loi sur l'aéronautique*, ont été complétés par les dispositions détaillées qui figurent dans le Règlement sur les transporteurs aériens, promulgué aux termes de cette loi. Ce règlement renferme des dispositions détaillées sur des questions telles que le classement et la répartition par groupes des services aériens commerciaux et des transporteurs aériens, les permis, les changements de contrôle financier, les fusions, les règles relatives aux affrètements, les tarifs et les taux, et diverses conditions relatives à la consignation et au dépôt de données auprès de la Commission.

Le pouvoir le plus important confié à la Commission consiste à délivrer les permis d'exploitation d'un service aérien commercial. La Commission ne peut délivrer un permis «à moins qu'elle ne soit convaincue que le service aérien commercial projeté est ou sera requis pour la commodité et les besoins présents et futurs du public».

Lorsque la Commission délivre un permis, elle a le pouvoir additionnel de prescrire les itinéraires qui peuvent être suivis ou les régions à desservir, et elle peut joindre au permis les conditions qu'elle juge nécessaires ou désirables dans l'intérêt public. La Commission a également le pouvoir de suspendre, d'annuler ou de modifier tout permis, si la commodité et les besoins du public l'exigent.

Les dispositions concernant les tarifs, de même que les modalités du service (techniquement, les tarifs et les taux) figurent dans le règlement. Les critères qui régissent l'étude des tarifs et des modalités du service par la Commission font appel à des notions selon lesquelles les tarifs doivent être «justes et raisonnables».

La *Loi nationale sur les transports* prévoit que les décisions de la CCT peuvent être portées en appel, devant le ministre des Transports dans le cas de décisions portant sur l'octroi de *permis*, ou devant le gouverneur en conseil s'il s'agit de modifier ou de rescinder une ordonnance de la CCT. La Commission est liée par les jugements rendus à la suite de ces appels; il est également possible d'interjeter appel de ses décisions devant les tribunaux pour des raisons de droit ou de juridiction.

La hiérarchie juridique comprend trois niveaux: la loi habilitante, le règlement établi selon les pouvoirs stipulés dans la loi habilitante et enfin, les déclarations de principes, destinées à guider l'organisme de réglementation dans l'exercice de ses pouvoirs discrétionnaires. Il incombe en dernière analyse au gouvernement canadien de donner des directives de politique, habituellement par l'intermédiaire de déclarations périodiques transmises par le ministre des Transports. Bien que ni la *Loi nationale sur les transports* ni la *Loi sur l'aéronautique* ne confère à la Commission canadienne des transports le pouvoir juridique explicite de formuler des énoncés de politique, la Commission a elle-même reconnu qu'il était souhaitable que le gouvernement diffuse des déclarations de principes. Comme l'a indiqué le président de la CCT, l'honorable Edgar Benson, «le Comité des transports aériens, agissant au nom de la Commission, s'est montré sensible aux énoncés de politique du gouvernement en la matière.» (49:7)

## Chapitre 4

### L'EXPOSÉ DE PRINCIPES DE TRANSPORTS CANADA

---

En février 1981, Transports Canada a rendu publics les résultats d'études approfondies sur le transport aérien intérieur, dans un rapport intitulé *Réglementation économique et concurrence de l'industrie du transport aérien intérieur*. Six mois plus tard, en août 1981, Transports Canada publiait sa *Politique concernant le transport aérien intérieur (services à taux unitaires)*, qui a été distribuée à tous les intéressés, aux fins de commentaires et de discussions, et qui constituait le document central des délibérations du Comité.

Transports Canada a indiqué pour quelles raisons il proposait maintenant une nouvelle politique de transport aérien intérieur:

«Depuis le milieu des années 1970, l'évolution du secteur du transport aérien intérieur a accentué la nécessité de revoir les politiques du gouvernement fédéral définissant implicitement ou explicitement les types de routes intérieures que devraient desservir les transporteurs nationaux, régionaux ou locaux. L'absence de «rôles» bien définis pour les trois principaux groupes de transporteurs a compliqué la tâche de la Commission canadienne des transports (CCT) relativement à la délivrance des permis et a gêné les transporteurs dans leur planification, car ceux-ci, pas plus que d'autres parties, ne savaient au juste quels types de routes la CCT pourrait les autoriser à desservir.» (Pages 1 et 2 du document de travail.)

Les objectifs définis dans l'exposé de principes sont décrits en détail au chapitre 6. Selon ce projet, les responsabilités de réglementation de la CCT demeurerait inchangées, et tous les transporteurs seraient tenus d'obtenir l'approbation de la CCT pour:

- abandonner des routes ou en desservir de nouvelles;
- apporter des changements aux restrictions en matière d'exploitation (par exemple, la fréquence des vols, la grosseur des avions, etc.);

—modifier les tarifs;

—faire des acquisitions et des fusions.

L'exposé de principes propose pour tous les transporteurs aériens intérieurs offrant des services à taux unitaires des rôles précis, qui correspondent à peu près à leurs rôles actuels. Afin d'assurer que ces rôles distincts sont respectés, diverses restrictions seraient imposées quant aux genres de services que les transporteurs aériens pourraient exploiter. Ces restrictions (avec quelques exceptions autorisées dans des circonstances particulières) sont les suivantes:

—Air Canada et CP Air continueraient d'être les deux seuls transporteurs nationaux;

—les deux transporteurs nationaux ne devraient employer que des avions du groupe F ou plus gros, et ne pourraient pas établir de nouveaux services dans le nord du Canada (au nord du 60<sup>e</sup> degré de latitude Nord);

—EPA, Quebecair, Nordair et PWA continueraient d'être les seuls transporteurs régionaux;

—PWA ne pourrait desservir que des routes se trouvant à l'ouest d'une ligne qui s'étendrait entre Winnipeg et Resolute Bay, tandis que les trois transporteurs régionaux de l'Est ne pourraient desservir que des routes situées à l'est de cette ligne;

—dans le sud du Canada, les transporteurs régionaux pourraient effectuer des vols sans escale sur une distance d'au plus 800 milles;

—les transporteurs aériens locaux ne pourraient pas employer d'avions à réaction pour effectuer des vols de transport de passagers dans le sud du Canada.

## Chapitre 5

### LA QUESTION DE LA DÉRÈGLEMENTATION

---

Le Comité a remarqué que dans son exposé de principes, Transports Canada se fonde sur l'hypothèse que le secteur de l'aviation continuera d'être réglementé. À la lumière des recommandations de plusieurs témoins et de l'intérêt général qu'a suscité au Canada la dérèglementation du transport aérien aux États-Unis, en 1978, le Comité estime que cette hypothèse ne peut être tenue pour acquise.

#### Arguments pour la dérèglementation au Canada

Le Comité a entendu un certain nombre de témoins préconiser une diminution, à divers degrés, de l'intervention du gouvernement dans ce domaine. Les principaux étaient le Conseil économique du Canada, le Bureau de la politique de la concurrence, du ministère de la Consommation et des Corporations, l'Association des consommateurs du Canada et plusieurs universitaires.

Dans sa critique du document de Transports Canada, le Conseil économique du Canada affirmait:

«Les compagnies offrant des liaisons intérieures bénéficieraient alors, si on compare ce régime pleinement concurrentiel à celui que propose le ministère des Transports, d'une flexibilité beaucoup plus grande pour desservir ou abandonner les liaisons déterminées, modifier le genre ou le niveau des services et adapter leur matériel selon les besoins. Or, cette articulation du système sur les besoins réels est essentielle pour que les Canadiens puissent bénéficier pleinement des avantages d'une industrie aérienne dynamique et efficace.» (40:66)

Reprenant les recommandations faites dans son rapport aux premiers ministres dans le cadre de son mandat d'étude sur la réglementation, le Conseil économique a préconisé une transition étalée sur cinq ans et visant à favoriser l'entrée libre sur toutes les routes. Au cours de l'étape de transition, les petits transporteurs pourraient concurrencer les transporteurs régionaux, ces derniers pourraient faire de la concurrence entre eux et avec les deux transporteurs nationaux, et ceux-ci pourraient eux aussi se faire concurrence entre eux. Après cinq ans, les plus gros transporteurs pourraient concurrencer de plus petits transporteurs sur des routes qui leur étaient réservées auparavant. En outre, la CCT ne ferait plus de réglementation.

M. Lawson Hunter, directeur des Enquêtes et recherches et sous-ministre adjoint au Bureau de la politique de la concurrence, a préconisé une solution analogue. Il a critiqué le projet de politique, déclarant que celui-ci négligeait de tenir compte explicitement des intérêts des voyageurs, qui ont réagi favorablement à des tarifs meilleur marché, à des services de niveau moins élevé, à la fixation de prix spéciaux en basse saison, et à d'autres choix de prix et de services offerts au Canada et aux États-Unis ces dernières années. Selon M. Hunter, l'entrée libre—la fin de la concurrence réglementée—stimulerait «le nombre de passagers, l'utilisation accrue des avions et le nombre accru de sièges, ce qui améliorerait l'efficacité et réduirait les coûts». (40:40) Il a invité le Comité à «centrer ses délibérations sur la performance des transporteurs et non pas sur la stabilité du système.» (40:37)

Dans un contexte plus général, les témoins en faveur de la déréglementation ont affirmé que la réglementation représentait un réel fardeau pour les consommateurs et que la politique actuelle constituait un obstacle majeur au rendement optimal du secteur de l'aviation. Plusieurs arguments ont été avancés devant le Comité:

- 1) Le secteur de l'aviation n'est plus une industrie nouveau-née; la réglementation économique n'a donc plus sa raison d'être. L'industrie ne constitue pas un monopole naturel et n'est pas sujette à d'importantes économies d'échelle. Grâce à la grande diversité de leurs avions, les petits transporteurs peuvent exploiter efficacement des routes que les gros transporteurs ne pourraient pas desservir. Le public considère l'avion comme le moyen de transport normal pour les longues distances, et le gouvernement n'a pas besoin d'en faire la promotion. Enfin, bien que le transport aérien dans son ensemble soit important pour le pays, il n'existe aucune raison d'ordre économique pour le traiter comme un service public.
- 2) Les nouveaux transporteurs ont une structure de coûts plus basse que les transporteurs établis; ils sont plus spécialisés, leur échelle de salaires est moins élevée, et leurs personnel est plus productif. Si l'on assouplissait les règles d'entrée, les nouveaux concurrents pourraient trouver «des réseaux simples, très spécialisés, desservant des groupes de deux villes, relativement denses et assez peu éloignées», et «offrir un service sûr, à des prix bien plus bas que ceux qui existent actuellement.» (Baldwin, 51:24.)
- 3) Dans un contexte déréglementé, la menace de concurrence que pose la libre entrée des transporteurs constitue un stimulant continu et puissant, qui favorise l'efficacité des transporteurs, l'innovation et la qualité du service.

En critiquant la concentration actuelle du marché canadien, dont Air Canada et CP Air occupent environ 80%, les partisans de la déréglementation ont soutenu que cette situation était indéfendable du point de vue de l'efficacité. En même temps, certains observateurs ont exprimé des préoccupations sur la prépondérance d'Air Canada et sur la difficulté de maintenir un marché concurrentiel lorsqu'un transporteur en occupe une part si importante.

Par ailleurs, la participation des gouvernements fédéral et provinciaux aux opérations de nombreuses lignes aériennes était un autre sujet de préoccupation pour les partisans de la déréglementation, qui ont affirmé que ces transporteurs peuvent se financer à moins de frais que ceux du secteur public. Certains experts ont indiqué qu'il fallait étudier avec attention la compatibilité d'une participation de l'État avec l'existence d'un milieu déréglementé.

C'est pour cette raison que l'Association des consommateurs du Canada demandait qu'Air Canada soit vendue à des intérêts privés, et que le Conseil économique, dans le rapport découlant de son étude sur la réglementation, recommandait que les gouvernements cessent d'appuyer les lignes aériennes appartenant à la Couronne.

Certains ont souligné en outre que les appréhensions relatives à la baisse des services aux petites collectivités ne s'étaient pas matérialisées aux États-Unis et que les subventions prévues dans l'*Airline Deregulation Act of 1978* pour assurer le maintien des services essentiels ont été très peu utilisées.

## **Arguments contre la déréglementation au Canada**

Le Comité a également entendu les opinions de ceux qui préconisent le maintien de la réglementation du transport aérien. Leur point de vue général est bien représenté par les déclarations suivantes. Le Conseil des syndicats de l'industrie de l'aviation, du Congrès du travail du Canada, indiquait dans son mémoire: «Le transport aérien est [un] important service d'utilité publique qui joue un rôle social et économique essentiel, surtout dans un pays vaste et faiblement peuplé comme le Canada. Le jeu impévisible des forces du marché n'est tout simplement pas adapté à ces besoins sociaux et économiques.»

Un des experts américains, M. Melvin Brenner, affirmait pour sa part:

«Je pense que notamment le comité doit étudier la création d'un système de transport aérien global et équilibré car il y va de l'intérêt national. C'est ce que nous avons retiré de l'expérience américaine de déréglementation. La réglementation avait pour seul objectif d'essayer de protéger le réseau aérien dans son intégralité, mais avec la déréglementation cette protection a diminué.» (48:56)

Les arguments des opposants à la déréglementation s'articulaient en général autour des points suivants:

- 1) Le système canadien de réglementation du transport aérien n'a pas nui au rendement de l'industrie. Il a permis aux lignes aériennes d'offrir des services efficaces et bon marché dans un contexte de concurrence croissante. Au cours des dernières années, diverses décisions de la CCT et du ministre des Transports ont étendu le secteur d'exploitation de nombreux transporteurs et ont permis l'introduction de bas tarifs, tant pour les services à taux unitaires que pour les services d'affrètement. Rien n'indique que, dans un régime de réglementation, le rendement du capital des lignes aériennes canadiennes ait été excessivement élevé.
- 2) La structure des routes et la densité de la population sont fondamentalement différentes au Canada et aux États-Unis. Les trois routes canadiennes les plus importantes en termes de volume du trafic seraient respectivement cinquième, dix-septième et soixante-deuxième si elles se trouvaient aux États-Unis.

Par ailleurs, l'orientation généralement linéaire du trafic canadien ne permettrait pas, sous peine de redoublement inutile des services, la multiplication des services et des transporteurs que les réseaux d'éclatement plus denses du trafic aérien permettent aux États-Unis.

Enfin, l'avion est le seul moyen de transport pour bon nombre de régions isolées du Canada, contrairement aux États-Unis où il existe des moyens de transport de surface. Une concurrence excessive pourrait mettre en danger l'existence de ces services, ce qui créerait des problèmes plus graves au Canada qu'aux États-Unis.

- 3) Le réseau de transport aérien doit être considéré comme un service public, dont la stabilité doit être la principale caractéristique, ce qui ne peut se faire dans un contexte déréglementé laissant libre cours aux forces du marché.

### **L'opinion du Comité**

Le Comité partage les préoccupations de tous ceux qui cherchent des moyens d'améliorer l'efficacité globale de l'industrie aérienne et est persuadé que l'accroissement de la concurrence constitue la meilleure façon d'y arriver. Le Comité ne pense cependant pas qu'il faille absolument accepter ou rejeter en bloc la déréglementation.

Le Comité a noté que le rendement de l'industrie au Canada est relativement satisfaisant du point de vue de la commodité du public, des prix, de la stabilité du service et de la viabilité des lignes aériennes. L'insuffisance du rendement du capital, qui existe bel et bien aux yeux du Comité, n'a pas été liée de façon convaincante à l'existence de règlements.

Le Comité a été impressionné par certains avantages découlant de la concurrence très serrée au sein de l'industrie américaine du transport aérien, par exemple l'existence de services spécialisés peu coûteux.

Le Comité émet cependant des réserves sur une adoption totale de la solution américaine. En raison des différences entre le Canada et les États-Unis, le Comité ne croit pas qu'il soit utile pour le pays de transplanter ici l'expérience américaine. Il est encore difficile de déterminer avec certitude les avantages de cette expérience, et les difficultés que connaît l'industrie aérienne aux États-Unis devraient inciter le Canada à être très prudent avant d'imiter cet exemple. Les taux d'intérêt records, l'augmentation rapide des prix du carburant et le déclin de l'économie sont en grande partie responsables de la situation difficile dans laquelle se trouve actuellement le secteur de l'aviation et ont compliqué l'analyse des effets de la déréglementation.

Il est cependant évident que cette dernière a contribué dans une certaine mesure à aggraver la situation économique déjà difficile du secteur de l'aviation, situation décrite par M. Roy Pulsifer comme «le pire déclin de son histoire» (48:7). Aux États-Unis, le secteur de l'aviation fait face à de graves problèmes de surcapacité et de fixation de tarifs insuffisants sur certains trajets, et plusieurs grandes entreprises sont acculées à la faillite parce qu'elles n'ont pas su s'adapter à la déréglementation.

Rien ne semble indiquer par ailleurs que la déréglementation ait entraîné une baisse globale des tarifs aériens aux États-Unis. Les tarifs ont baissé sur certaines routes à haute densité, mais ont augmenté considérablement sur les routes moins concurrentielles. Quoiqu'il en soit, ils ont connu une hausse globale de 17 % par année depuis la déréglementation (48:14).

Enfin, le Comité est d'avis que la stabilité du réseau de transport aérien au Canada est un objectif important, qui ne peut pas être atteint dans un contexte de déréglementation totale.

À la lumière de cette analyse, **le Comité a conclu qu'une certaine réglementation du transport aérien intérieur devrait être maintenue et que la Commission canadienne des transports devrait continuer d'être chargée de son application.** En même temps, le Comité est persuadé que la perspective de la concurrence est le meilleur moyen de stimuler l'efficacité de l'industrie du transport aérien. Par conséquent, dans les prochains chapitres de son rapport, il préconise un régime qui devrait accroître la concurrence dans un contexte réglementé.



## Chapitre 6

### LES OBJECTIFS DE LA POLITIQUE

---

Les objectifs du projet de politique de Transports Canada sont les suivants (paragraphe 38):

«Une nouvelle politique définissant les rôles des transporteurs aériens offrant des services intérieurs à taux unitaires devrait:

- 1) créer un milieu propice:
  - a) à des services aériens stables et satisfaisants partout au pays où la demande justifie l'établissement de services à taux unitaires, avec un faible besoin de subventions d'exploitation directes;
  - b) à l'innovation et à l'efficacité chez les transporteurs aériens;
  - c) à la stabilité financière du secteur; et
  - d) à l'accès raisonnable à des points supplémentaires pour tous les transporteurs;
- 2) respecter le plus possible les droits acquis et les permis en vigueur des transporteurs;
- 3) fournir un cadre d'orientation à la Commission canadienne des transports sans entourer de règles rigides son examen d'un service projeté pour savoir s'il «est et sera requis pour la commodité et les besoins présents et futurs du public».

Le Comité a décelé certaines faiblesses dans ces objectifs:

- ils insistent trop sur l'attribution de rôles aux transporteurs aériens en tant qu'instrument de la politique;
- ils protègent outre mesure les transporteurs aériens individuels;
- même s'il est justifié de s'assurer que les services aériens sont suffisants et stables dans les régions isolées et moins peuplées, les objectifs attachent trop d'importance à cet aspect particulier des services dans les régions plus peuplées du pays;
- ils n'insistent pas suffisamment sur l'accroissement de l'efficacité de l'ensemble du système de transport aérien; •
- ils négligent les points importants pour les consommateurs, soit la qualité, le coût et la variété des services aériens fournis.

Le Comité est donc d'avis qu'à cause de leurs lacunes, ces objectifs ne permettraient pas d'obtenir le genre de système de transport aérien dont le Canada a besoin. Il préférerait que les objectifs soient axés davantage sur l'efficacité globale du système, c'est-à-dire à la fois des transporteurs et de l'infrastructure, et reconnaissent clairement que les voyageurs doivent être les premiers bénéficiaires de la politique.

Le Comité recommande, par conséquent, d'inclure les objectifs suivants dans la future politique. **Une nouvelle politique de transport aérien intérieur à services à taux unitaires devrait favoriser:**

- l'efficacité accrue du système de transport aérien;**
- un service plus commode pour les voyageurs;**
- un choix suffisant de services et de tarifs aériens;**
- la viabilité financière à long terme de l'industrie;**
- des services suffisants et stables dans les régions isolées et moins peuplées du pays.**

## Chapitre 7

### LE RÔLE DES TRANSPORTEURS AÉRIENS

---

Le contrôle de l'entrée sur le marché se fait en deux étapes: premièrement, par la voie d'une politique gouvernementale, qui décrit en termes généraux les services que les divers groupes de transporteurs peuvent assurer, et deuxièmement, au moyen du test sur la commodité et les besoins du public que la CCT impose aux transporteurs qui lui présentent des demandes.

Le mécanisme le plus courant à la première étape consiste à définir le rôle de chaque groupe de transporteurs et à fixer des limites matérielles aux opérations de chacun. C'est cette solution qu'a adoptée Transports Canada dans son projet de politique; elle est résumée au chapitre 4 du présent rapport. Le bien-fondé de l'attribution de rôles clairement définis aux transporteurs aériens est énoncé au paragraphe 39 du projet de politique:

«On a supposé qu'il est souhaitable que le secteur se développe de façon progressive et qu'un énoncé des rôles des transporteurs à l'heure actuelle y contribuerait, en permettant aux transporteurs de mieux planifier leur activité puisqu'ils connaîtraient les paramètres de leurs services éventuels au sein d'un milieu réglementé. À l'inverse, on a supposé que l'abolition de la notion de rôle dans le cas de différents groupes de transporteurs bouleverserait indûment le secteur en ce moment.»

### Témoignages devant le Comité

#### Transporteurs aériens

Les lignes aériennes du Canada qui assurent actuellement des services à taux unitaires appuient en général l'idée d'attribuer des rôles aux transporteurs aériens offrant des services

intérieurs, mais elles ne s'entendent pas sur ce que ces rôles devraient être. Il ne faut pas s'étonner que leurs objections reflètent en grande partie leurs propres intérêts.

Air Canada et CP Air sont généralement favorables aux rôles proposés, mais désirent que des restrictions plus sévères soient imposées sur l'activité des transporteurs régionaux; de plus, elles ne veulent pas être privées du droit d'assurer des services dans le nord du Canada ou d'exploiter des avions plus petits que ceux du groupe F (avions de la grosseur d'un Boeing 737).

Tous les transporteurs régionaux voudraient que les opérations des transporteurs nationaux se limitent aux longs parcours et que les transporteurs nationaux, en particulier Air Canada, abandonnent certains trajets courts qu'ils desservent actuellement.

Seule EPA est satisfaite de la ligne de démarcation que Transports Canada propose de tracer à Winnipeg. PWA voudrait que la ligne soit déplacée à Toronto, Quebecair souhaiterait qu'elle se situe à Calgary, et Nordair désire conserver les quatre régions mentionnées dans les énoncés de politique de 1966 et 1969 concernant le transport aérien régional. Nordair est le seul transporteur régional qui ne s'oppose pas à la limite de 800 milles proposée pour les vols sans escale dans le sud du Canada.

Parmi les transporteurs nationaux et régionaux, seule CP Air s'est prononcée contre la proposition visant à interdire aux transporteurs locaux d'employer des avions à réaction. Air Canada, Nordair et Quebecair ont demandé que des restrictions plus sévères que celles qui sont énoncées dans le projet de politique soient imposées sur l'activité des transporteurs aériens locaux.

Les transporteurs locaux semblent très favorables au maintien d'une concurrence limitée grâce à la conservation de la réglementation, mais s'opposent à la restriction qui les empêcherait d'employer des avions à réaction dans le sud du Canada. Ils cherchent depuis longtemps à obtenir une politique qui reconnaîtrait leur existence et définirait leur rôle.

Wardair affirme pour sa part qu'elle devrait devenir troisième transporteur national.

## **Gouvernements provinciaux et territoriaux**

Sept gouvernements provinciaux et les deux territoires ont exprimé diverses vues sur les rôles proposés aux transporteurs aériens<sup>2</sup>. La Saskatchewan a été la plus favorable aux

---

<sup>2</sup> Toutes les provinces et les deux territoires ont été invités à comparaître devant le Comité. Le Manitoba, la Saskatchewan et l'Ontario s'y sont présentés; le Nouveau-Brunswick, la Nouvelle-Écosse, l'Île-du-Prince-Édouard, Terre-Neuve et les deux territoires ont pour leur part soumis des mémoires.

propositions, ne s'opposant qu'aux dispositions qui interdiraient aux transporteurs locaux d'employer des avions à réaction dans le sud du Canada et empêcheraient les transporteurs nationaux de faire une demande en vue d'assurer des services dans le nord du pays. Les Territoires du Nord-Ouest et le Yukon partagent ces deux objections, mais désirent également qu'on étudie la possibilité de désigner un autre transporteur à titre de transporteur régional pour le nord du Canada. En outre, le Yukon est d'avis qu'il y a peut-être de la place pour un autre transporteur régional dans l'ouest du Canada. L'Île-du-Prince-Édouard s'oppose principalement à la limite de 800 milles imposée sur les vols sans escale des transporteurs régionaux. Le Nouveau-Brunswick voudrait qu'une distance maximum soit aussi fixée pour les vols des transporteurs locaux et que les transporteurs nationaux soient autorisés à utiliser de petits avions à réaction.

Le Manitoba voudrait que la ligne de démarcation est-ouest soit déplacée à Toronto, car la ligne proposée, qui passerait par Winnipeg, empêcherait PWA d'assurer la liaison entre des points situés à l'ouest de Winnipeg et des agglomérations du nord-est du Manitoba. Cette province a également proposé que transporteurs locaux soient divisés en deux groupes, dont les plus importants seraient désignés comme transporteurs de district, et que le Bouclier précambrien, au lieu du 60° parallèle, devienne la limite nord des transporteurs nationaux.

L'Ontario et Terre-Neuve ont trouvé beaucoup à redire au projet de politique. Terre-Neuve a exprimé ses réserves ainsi dans son mémoire:

«Cependant, nous ne croyons pas qu'il soit nécessaire d'assigner des rôles précis aux transporteurs, de fixer une distance d'étape maximale pour les routes régionales, ni d'obliger les transporteurs locaux à utiliser des avions autres qu'à réaction. Si l'industrie doit prendre l'expansion que l'on souhaite, elle doit pouvoir le faire suivant les besoins du marché.» (Page 2.)

Bien que l'Ontario favorise le maintien d'une réglementation, elle propose dans son mémoire (page 6) «une politique beaucoup moins restrictive et définit les principales fonctions de chacun des trois types de transporteurs, sans nécessairement les empêcher d'offrir d'autres services.» L'Ontario s'oppose plus précisément à ce que le nombre de transporteurs nationaux et régionaux soit limité à deux et à quatre respectivement, à ce que des limites soient établies pour les transporteurs régionaux, à ce que les vols sans escale de ces derniers soient limités à 800 milles, à ce que les transporteurs locaux ne puissent pas employer des avions à réaction et les transporteurs nationaux, des turbopropulseurs, et enfin, à ce que Wardair et d'autres transporteurs d'affrètement n'aient pas le droit d'assurer des services à taux unitaires. Bien que l'Ontario soit d'avis que les transporteurs aériens régionaux «doivent être autorisés à se développer au sein de chacune des régions économiques du Canada» (page 18 de son mémoire), elle veut que tout transporteur, nouveau ou établi, puisse demander à la CCT l'autorisation d'assurer des services à taux unitaires au Canada.

## **Autres témoins**

La plupart des autres témoins qui ont comparu devant le Comité se sont opposés à l'attribution de rôles aux transporteurs offrant des services intérieurs à taux unitaires. Certains étaient de cet avis parce qu'ils favorisaient une élimination éventuelle de toute réglementation économique du secteur de l'aviation, et d'autres parce qu'ils pensaient que les déclarations de principes du gouvernement ne devraient pas empêcher la Commission canadienne des transports d'étudier toutes les demandes individuellement.

L'Alliance canadienne des associations touristiques et le Conseil des syndicats de l'industrie aéronautique du Congrès du travail du Canada n'ont pas commenté directement la question des rôles des transporteurs, mais étaient généralement d'avis que la politique proposée est trop inflexible. Le Conseil s'est exprimé de la façon suivante (page 5 de son mémoire):

«Nous serions mieux servis par une politique du transport aérien fondée sur des principes plus clairs et douée d'une plus grande flexibilité de structure. D'ailleurs, la flexibilité est particulièrement vitale dans une telle industrie, où même l'avenir à court et à moyen terme est difficile à prévoir.»

## **L'opinion du Comité sur le document de Transports Canada**

### **Souplesse**

Le Comité est en général satisfait de la façon dont le transport aérien intérieur a évolué au cours des dernières années et voudrait que cette tendance se poursuive. A cette fin cependant, la politique doit être au moins aussi souple que le cadre de principes qui existe actuellement dans les faits. Toute politique future devrait favoriser, si les besoins du marché le justifient, un degré plus élevé de concurrence et offrir aux transporteurs aériens une plus grande souplesse pour leur permettre de s'adapter aux changements.

Le Comité est d'avis que les rôles des transporteurs aériens proposés par Transports Canada sont trop restrictifs pour favoriser l'expansion de l'industrie du transport aérien dans les années à venir. Les rôles proposés sont même plus rigides que les rôles existants, en ce sens que la politique actuelle n'empêche pas les transporteurs aériens régionaux de présenter une demande d'exploitation d'une route traversant la ligne de démarcation qu'il est proposé de tracer à Winnipeg ou de vols sans escale de plus de 800 milles, et que les transporteurs aériens locaux peuvent présenter une demande d'acquisition d'avions à réaction pour effectuer des trajets de n'importe quelle distance.

Le Comité est convaincu que toute barrière rigide qui définirait les rôles des transporteurs aériens nuirait sérieusement à l'expansion de l'industrie, et priverait les voyageurs du meilleur choix de services et de tarifs. Le système de transport aérien est si complexe et

l'avenir si incertain qu'il est tout simplement impossible d'imposer une série complexe de contraintes en espérant qu'elles guideront l'industrie dans la bonne direction au cours des prochaines années. Les transporteurs aériens ont besoin d'avoir leurs coudées franches pour gérer leurs entreprises de la façon la plus efficace possible, et pour être en mesure de s'ouvrir à de nouvelles possibilités et de s'adapter aux changements.

## **Concurrence**

Le Comité est préoccupé par le fait que l'exposé de principes ne favorise pas la venue de nouveaux transporteurs sur le plan national et régional. Bien qu'il puisse y avoir une raison pour limiter à deux le nombre de transporteurs nationaux, le Comité juge la concurrence et la menace qu'elle pose comme étant une condition indispensable à la réalisation des objectifs de politique énoncés au chapitre 6 du présent rapport. Le Comité est donc d'avis, en principe, que l'entrée sur le marché ne devrait pas être limitée par des critères d'ordre matériel énoncés dans une politique gouvernementale.

La politique ne devrait pas non plus empêcher les transporteurs locaux et les transporteurs nouvellement établis de concurrencer de front les transporteurs nationaux et régionaux. Au Canada, il y a sans doute des routes où l'efficacité ou le service pourraient être améliorés si un transporteur local ou un transporteur nouvellement établi pouvait faire directement concurrence à un transporteur régional ou national. De même, les transporteurs régionaux ne devraient pas être privés d'offrir des services valables qu'ils sont les mieux à même d'assurer et qui leur permettraient d'améliorer l'utilisation de leur matériel actuel. Le Comité pense que la CCT devrait plutôt étudier ces demandes individuellement au lieu de les écarter à cause de rôles rigides. Non seulement cette solution moins restrictive favoriserait-elle l'introduction de nouveaux services éventuellement valables, mais la menace de l'entrée de nouveaux transporteurs sur le marché serait une autre bonne raison pour que les transporteurs nationaux et régionaux assurent des services efficaces et demandent des tarifs concurrentiels.

## **Planification par les transporteurs aériens**

Certains affirment que l'attribution de rôles aux transporteurs présente un avantage important: elle leur permet de mieux se préparer pour l'avenir. Ils soutiennent que si l'on définit les genres de services que les transporteurs aériens sont autorisés à assurer, ceux-ci seront tous mieux en mesure d'évaluer le genre et la quantité de concurrence auxquels ils devront faire face dans l'avenir, et ainsi, de réduire leurs risques lorsqu'ils investissent. Le Comité estime cependant qu'il y a un prix à payer pour cette diminution des risques. Étant donné qu'une définition stricte de leur rôle réduirait leur marge de manœuvre, les transporteurs pourraient avoir de la difficulté à utiliser leurs ressources de façon aussi rentable que possible, et par conséquent à retirer le meilleur profit de leurs investissements. Globalement, il se pourrait donc que le prix de cette souplesse réduite soit beaucoup plus élevé que les avantages que présentent des risques moins grands.

## **Conséquences des appels**

Il y a également une objection d'ordre pratique à l'attribution de rôles rigides pour les transporteurs. La politique risquerait de devenir désuète peu après son adoption si un appel où le demandeur a eu gain de cause entraîne directement en conflit avec les rôles énoncés. Le Comité est d'avis que ce ne serait qu'une question de temps avant que le bon sens ou des raisons politiques ne forcent le ministre des Transports ou le gouverneur en conseil à confirmer un appel qui entre directement en conflit avec les rôles des transporteurs énoncés dans le projet de politique.

## **Rôles et directives**

Le Comité reconnaît que la définition des rôles des transporteurs par des critères d'ordre matériel est probablement le meilleur moyen, pour le gouvernement, de fournir des directives à la CCT. Le Comité craint cependant que le prix à payer pour cette clarté soit une politique rigide qui nuise au changement. Une définition trop restrictive des rôles pourrait décourager les transporteurs de prouver que le service qu'ils proposent est justifié par la commodité et les besoins du public.

## **Recommandations du Comité**

La réglementation en deux étapes appliquée actuellement au Canada ne peut être efficace que si la première étape, celle de la politique gouvernementale, est moins restrictive que la seconde, celle de l'étude de la demande par la CCT. Le Comité estime que la solution préconisée par Transports Canada ne répond pas à ce critère. Il craint que cette proposition n'entraîne le rejet de certains services utiles et l'approbation de certains autres «par exception». Avec le temps, ces deux cas finiraient par miner la politique.

Bien qu'il ait conclu qu'en principe, les rôles des transporteurs aériens ne devraient pas être définis a priori par une politique, le Comité a décidé de recommander que, pour le moment, seules Air Canada et CP Air soient autorisées à assurer des services à taux unitaires de longue distance dans le sud du Canada, c'est-à-dire au sud du 60<sup>e</sup> degré de latitude Nord. A cette exception près, le Comité s'oppose à l'établissement de restrictions destinées à décourager les transporteurs, y compris les nouveaux, de demander l'autorisation d'assurer des services à taux unitaires n'importe où au Canada, avec n'importe quel type d'équipement. Tous les transporteurs devraient pouvoir défendre leur cause devant la CCT pour tout service projeté qui n'entre pas en conflit avec le rôle dévolu aux transporteurs nationaux.

Il existe deux raisons principales pour considérer les routes de longue distance différemment des autres. Premièrement, même avec un nombre limité de transporteurs nationaux, Air Canada et CP Air auraient sans aucun doute à faire face à un accroissement substantiel de la concurrence. Elles seraient exposées à une concurrence plus serrée de la part des transporteurs régionaux et locaux sur les routes de courte et de moyenne distance, et dans

une certaine mesure, sur les routes de longue distance où ils offriraient des services à escales multiples. Elles se feraient également davantage concurrence entre elles, et continueraient à subir une forte concurrence sur les routes transfrontalières et internationales. Par ailleurs, alors que les transporteurs locaux et régionaux, ainsi que les nouveaux transporteurs, auraient des possibilités de développement beaucoup meilleures qu'actuellement, les deux transporteurs nationaux disposeraient de nouveaux marchés relativement peu nombreux pour prendre de l'expansion. En exposant les transporteurs nationaux à une concurrence encore plus forte en permettant aux autres d'offrir des vols de longue distance, on risquerait de mettre en danger les nombreux services offerts actuellement par Air Canada et CP Air, tant sur les marchés internationaux qu'à l'intérieur du pays.

Deuxièmement, le Comité craint que si aucune limite n'est fixée quant au nombre de transporteurs nationaux autorisés, les transporteurs locaux et régionaux pourraient oublier leur principale responsabilité, qui consiste à offrir de bons services aériens aux niveaux local et régional.

Le Comité estime que sa décision de limiter à deux le nombre de transporteurs nationaux est également justifiée par le fait qu'Air Canada et CP Air assurent des services de longue distance fréquents et pratiques, complétés en période de pointe par les vols d'affrètement avec réservation anticipée (ABC) offerts par d'autres transporteurs. Cette concurrence a permis l'établissement d'une vaste gamme de tarifs qui répondent bien aux besoins du public, particulièrement au bas de l'échelle.

En outre, le nombre de routes de longue distance où il est possible d'offrir des vols sans escale est relativement peu élevé. Ces routes ne représentent qu'environ 10% du total du trafic intérieur à taux unitaires.

Ayant décidé que les services à taux unitaires sur des routes de longue distance dans le sud du Canada devraient pour le moment être réservés à Air Canada et à CP Air, le Comité a ensuite dû déterminer selon quels critères il fallait définir ces routes de longue distance. Le Comité pense que les restrictions ne devraient pas être fondées sur la taille ou le type d'avions utilisés, car cette solution pourrait empêcher les transporteurs d'utiliser les avions les plus efficaces. Le Comité ne croit pas non plus que le fait de confiner les transporteurs dans un secteur défini aiderait à réaliser les objectifs de la politique. Le seul critère acceptable serait de fixer une longueur d'étape maximum pour tous les transporteurs, sauf les nationaux. Cette distance devrait par ailleurs correspondre à l'utilisation efficace du principal avion utilisé par les transporteurs régionaux, le Boeing 737. Le Comité recommande donc une distance (orthodromique) de 1 500 milles terrestres, ce qui représente à peu près le rayon d'action de cet avion. En guise d'exemple, seules les sociétés Air Canada et CP Air seraient en mesure d'effectuer des vols sans escale entre Toronto et Calgary, Toronto et Edmonton, ou Toronto et Vancouver. D'autre part, tout transporteur pourrait faire une demande en vue d'assurer des liaisons comme Saint-Jean (T.-N.)—Toronto, Vancouver—Regina—Toronto ou Toronto—Winnipeg—Calgary.

En résumé, le Comité fait les recommandations suivantes au sujet des rôles des transporteurs aériens.

**Dans le sud du Canada (au sud du 60<sup>e</sup> degré de latitude Nord), seules Air Canada et CP Air devraient être autorisées à exploiter des services à taux unitaires entre paires de points situés à plus de 1 500 milles terrestres l'un de l'autre (en distance orthodromique).**

**Tout transporteur aérien canadien, nouveau ou établi, devrait pouvoir demander à la CCT l'autorisation d'exploiter un service à taux unitaires dans le sud du Canada entre paires de points séparés par une distance maximum de 1 500 milles.**

**Tout transporteur aérien canadien, nouveau ou établi, devrait pouvoir demander à la CCT l'autorisation d'exploiter un service intérieur à taux unitaires vers le nord du Canada (au nord du 60<sup>e</sup> degré de latitude Nord) ou à l'intérieur de cette région.**

**La politique ne devrait imposer aucune restriction sur la taille et le type d'avions que pourraient exploiter les transporteurs assurant des services intérieurs à taux unitaires.**

### **Conséquences des rôles proposés**

Sur les routes de courte et de moyenne distance, la menace accrue de concurrence favoriserait l'efficacité des transporteurs et la qualité de leurs services. Sur les routes de longue distance, la possibilité de concurrence d'autres transporteurs offrant des vols avec escales multiples aurait le même effet et devrait en outre encourager les transporteurs nationaux à offrir plus de services sans escale de longue distance que si cette menace ne se posait pas.

L'actuelle faiblesse de l'économie et la croissance limitée du trafic prévue à court et à moyen termes devraient inciter la CCT à prendre garde de ne pas augmenter trop rapidement la concurrence entre les transporteurs. À long terme, cependant, la souplesse des rôles que le Comité propose permettrait d'atteindre les objectifs énoncés dans le présent document. Le marché pourrait être redistribué, la planification des flottes aériennes pourrait connaître une nouvelle orientation, les transporteurs les plus faibles pourraient fusionner avec des concurrents plus efficaces, et de nouveaux transporteurs dont les coûts seraient peu élevés pourraient entrer sur le marché. Les rôles proposés assurent la souplesse nécessaire pour que l'industrie poursuive son évolution, afin de devenir plus forte et de pouvoir offrir de bons services à des prix raisonnables.

## **Le rôle d'Air Canada**

Le Comité a entendu un large éventail d'opinions au sujet d'Air Canada, certains témoins allant jusqu'à dire qu'il fallait renforcer la société afin d'en faire un outil de politique gouvernementale, tandis que d'autres ont manifesté le désir qu'on en réduise l'importance et qu'on la vende à des intérêts privés. Les tenants de la deuxième proposition estiment qu'il est impossible que la concurrence soit équitable tant qu'Air Canada continuera à dominer le marché et à pouvoir se procurer des capitaux à des prix plus bas que ceux auxquels ont accès les transporteurs du secteur privé.

Le Comité reconnaît que la prépondérance d'Air Canada et son statut de société d'État peuvent légitimement constituer un sujet de préoccupation. Toutefois, il est certain qu'Air Canada n'a pas utilisé sa force indûment ou de façon déloyale lorsqu'il s'agissait de concurrencer les autres transporteurs. Le Comité a également remarqué qu'entre 1977 et 1981, le pourcentage des passagers ayant pris Air Canada, par rapport au nombre total de passagers transportés pendant cette période, est passé de 56 à 48%.

Le Comité propose qu'aucun changement ne soit apporté pour l'instant au statut ou au rôle d'Air Canada.

## **Vols d'affrètement intérieurs**

La question des vols d'affrètement intérieurs avec réservation anticipée (ABC) a été soulevée au cours des audiences et est également mentionnée dans le projet de politique de Transports Canada. La question la plus importante à ce sujet concerne le maintien ou l'élimination de la distinction existante entre services d'affrètement avec réservation anticipée et services à taux unitaires.

Cette distinction se situe actuellement sur deux niveaux:

- ces deux types de services sont exploités en vertu de permis de classes différentes: les services à taux unitaires sont surtout visés par des permis de «classe 1», et les services d'affrètement, par des permis de «classe 4»;
- les règles relatives à l'exploitation des vols d'affrètement avec réservation anticipée sont axées sur le marché touristique, où les passagers sont prêts à sacrifier la flexibilité aux bas prix.

Les déclarations d'Air Canada et de Wardair représentent bien la diversité des points de vue exprimés à ce sujet. Air Canada indiquait dans son mémoire:

«Il convient de maintenir une distinction nette entre les services à taux unitaires et les services d'affrètement destinés spécialement aux voyages d'agrément. La politique devrait exiger que les conditions d'achat anticipé et de séjour minimal ne soient pas moins rigoureuses qu'aujourd'hui.» (Page 4.)

M. Max Ward faisait pour sa part l'observation suivante:

«Je ne pense pas vraiment que les promoteurs de cette politique puissent refuser de reconnaître que la distinction entre services réguliers et services nolisés a disparu.»(46:9)

D'autre part, le Président de la CCT a indiqué au Comité que son organisme a besoin de directives pour clarifier les liens entre services à taux unitaires et services d'affrètement.

Le Comité a noté les points suivants:

- si les barrières relatives aux services d'affrètement sont trop réduites, les transporteurs assurant des services de ce genre pourraient se faufiler dans le secteur des services à taux unitaires sans avoir à respecter les obligations liées aux permis visant ce secteur;
- les barrières actuelles relatives à la réservation anticipée et au séjour minimum, pour les vols d'affrètement avec réservation anticipée, se rapprochant de celles que la CCT, dans son étude intitulée *Évaluation de l'efficacité des restrictions sur les tarifs aériens réduits*, considère idéales pour les vols intérieurs, c'est-à-dire «une exigence de séjour minimum de 3 jours avec une réservation anticipée de 14 jours»;
- les vols d'affrètement intérieurs avec réservation anticipée ne représentent qu'une petite portion de l'activité totale des transporteurs offrant ce service, c'est-à-dire environ 5% pour Wardair et encore moins pour les transporteurs régionaux.

Ces observations ont mené le Comité à conclure qu'il faudrait maintenir la distinction entre services à taux unitaires et services d'affrètement, et qu'étant donné le peu d'importance relative et la nature spécialisée du marché des vols d'affrètement intérieurs, cela ne devrait pas créer de difficultés particulières pour les transporteurs offrant ce genre de services.

Le Comité ne peut cependant pas nier que l'existence même des vols d'affrètement avec réservation anticipée a été un facteur primordial dans l'apparition des tarifs réduits qu'offrent maintenant les transporteurs assurant des services à taux unitaires. Pour cette raison, le Comité estime très important que des services d'affrètement avec réservation anticipée continuent à être offerts. En ce sens, il faut prendre au sérieux l'affirmation suivante de M. Max Ward: «Les transporteurs réguliers sont en mesure d'offrir des tarifs tellement bas que nous ne pouvons [ . . . ] pas les concurrencer.» (46:8)

Le Comité reconnaît que les transporteurs réguliers pourraient toujours réduire abusivement leurs prix, grâce à des subventions croisées entre leurs tarifs réduits et leurs tarifs plus élevés. Par comparaison, les possibilités de subventions croisées sont très faibles en vertu des règles actuelles pour les transporteurs offrant des services d'affrètement.

Le Comité estime que, même s'ils doivent orienter leurs services d'abord et avant tout vers le marché touristique, où les clients se soucient davantage des prix, les transporteurs offrant des services d'affrètement devraient avoir accès à des marchés plus rentables afin d'augmenter leur coefficient de remplissage et leur rendement. Cela semble d'ailleurs être l'intention de la disposition que comprend actuellement le Règlement sur les transporteurs aériens au sujet du remplissage de dernière minute, disposition qui permet de vendre jusqu'au tiers des places de l'avion sans réservation anticipée. Le Comité croit cependant que les autres restrictions relatives au remplissage de dernière minute (c'est-à-dire le voyage aller-retour et le séjour minimum) empêchent les transporteurs offrant des services d'affrètement d'améliorer leur rendement et leur coefficient de remplissage.

Le Comité recommande par conséquent que ces restrictions soient assouplies, afin que les transporteurs offrant des services d'affrètement puissent faire une concurrence plus équitable aux transporteurs réguliers sur le marché des places à tarifs réduits, tout en ayant accès à certains marchés plus rentables.

**A la lumière de ces considérations, le Comité recommande que les restrictions relatives aux services d'affrètement intérieurs soient réduites davantage, mais que soit cependant maintenue une distinction entre services d'affrètement et services à taux unitaires. Il y aurait lieu d'étudier en particulier la possibilité d'éliminer l'exigence relative au séjour minimum et de permettre la vente d'allers simples pour le remplissage de dernière minute actuellement autorisé pour le tiers des places à bord des vols d'affrètement intérieurs avec réservation anticipée.**

## **Subventions**

Le projet de politique de Transports Canada passe à peu près sous silence la question du versement de subventions d'exploitation directes aux transporteurs aériens. On y lit seulement que la politique devrait promouvoir des services aériens à taux unitaires «où la demande [en] justifie l'établissement [ . . . ], avec un faible besoin de subventions d'exploita-

tion directes» (paragraphe 38). Malgré le peu d'importance attaché aux subventions dans ce document, divers témoins ont indiqué au Comité que ces subventions étaient nécessaires dans certains cas et que la position du gouvernement à ce sujet devait être énoncée clairement dans la politique de transport aérien intérieur.

**Les services aériens devraient être déterminés avant tout par la demande, mais des subventions d'exploitation pourraient être nécessaires pour la création ou le maintien de services essentiels dans l'intérêt public. Ces subventions, qui seraient administrées par la CCT, devraient être consenties pour des périodes limitées, aux transporteurs qui sont les plus qualifiés et qui exploitent l'équipement le mieux adapté.** Dans certains cas, des améliorations aux aéroports ou aux services de navigation aérienne pourraient remplacer les subventions d'exploitation.

Le Comité tient également à souligner que l'octroi de subventions aux transporteurs aériens n'est pas exclusivement de compétence fédérale. L'Ontario, par exemple, a amélioré avec grand succès les services aériens dans le nord-ouest de la province grâce à l'exploitation de Norontair, qu'elle subventionne. Voilà un domaine où les provinces pourraient assumer des responsabilités accrues.

Transports Canada devraient faire une analyse détaillée de la question des subventions au transport aérien, et le rapport résultant de cette analyse devrait être soumis au Comité.

### **Collaboration entre transporteurs**

Les recommandations du Comité auraient pour effet de stimuler la concurrence entre les transporteurs canadiens sur le marché intérieur, concurrence qui devrait se livrer au niveau des prix, et de la qualité et de la commodité des services. Dans certains autres domaines, les transporteurs devraient cependant collaborer pour le bien du public, notamment pour les réservations et la vente des billets, les tarifs et les taux communs, et le partage des installations et des services.

La CCT n'a aucun pouvoir dans ces secteurs. Toutefois, un précédent législatif bien établi, en vertu de la *Loi sur les chemins de fer*, oblige les sociétés ferroviaires et les compagnies de téléphone à assurer l'interconnexion de leurs services et à s'acheminer mutuellement leur clientèle, à des conditions raisonnables. Les consommateurs et les concurrents peuvent demander justice à l'organisme de réglementation compétent si ces obligations ne sont pas respectées.

La nécessité des tarifs communs et l'importance des systèmes de réservations électroniques suggèrent qu'il serait possible d'appliquer une obligation législative semblable aux lignes aériennes, en ce qui a trait à l'accès aux systèmes de réservations, et à la collaboration dans les domaines de la vente des billets et de l'établissement de tarifs communs.

Tous les transporteurs devraient collaborer, au moyen d'accords interlignes et inter-compagnies en ce qui concerne les réservations, et les tarifs et taux communs. La CCT devrait étudier ces questions pour signaler les problèmes existants et y recommander des solutions.

## Révision quinquennale

Le Comité reconnaît que la politique devra être révisée périodiquement. Les progrès techniques, l'évolution du marché et les changements dans la structure de l'industrie pourront nécessiter des modifications à l'occasion. En particulier, lorsque les transporteurs se seront adaptés à un contexte de concurrence accrue, il pourrait y avoir place pour plus de deux transporteurs nationaux. **Transports Canada devrait publier d'ici cinq ans un rapport pour confirmer le maintien de la politique actuelle ou y proposer des modifications. Ce rapport devrait être soumis à l'examen du Comité.**



## Chapitre 8

### LES DIRECTIVES

---

Dans l'exercice de ses responsabilités, la CCT se fonde sur la *Loi sur l'aéronautique*, la *Loi nationale sur les transports* et la politique gouvernementale. De ces trois sources d'orientation, les deux premières sont évidemment primordiales, parce que la CCT n'est pas tenue par la loi de s'inspirer de la politique gouvernementale pour prendre ses décisions. Les dispositions de ces lois sont cependant assez générales et peuvent faire l'objet de diverses interprétations. Par ailleurs, la CCT a tenu compte dans le passé des directives du gouvernement. Par conséquent, d'un point de vue pratique, la politique gouvernementale, composée à la fois d'énoncés de politique et de jugements relatifs aux appels, continuera probablement à avoir beaucoup d'influence sur les décisions de la CCT. Le Comité attache donc une grande importance aux directives générales à donner à la CCT par le biais de la politique gouvernementale. Ces directives sont particulièrement importantes puisque le Comité recommande d'imposer très peu de critères pour limiter les possibilités des transporteurs qui demandent à la CCT l'autorisation d'exploiter de nouvelles routes.

#### Contrôle de l'entrée

Dans ses recommandations de politique au sujet du contrôle de l'entrée, le Comité appuie le maintien de la tendance récente vers l'accroissement de la concurrence. En prenant ses décisions, la CCT devrait considérer la concurrence comme le meilleur moyen de promouvoir les objectifs de la politique. Une concurrence accrue devrait permettre d'augmenter l'efficacité de l'industrie, et d'améliorer les services et leur commodité pour les passagers.

Bien que le Comité encourage fortement une vive concurrence parmi les transporteurs, il désire cependant faire deux mises en garde:

- la concurrence peut être dangereuse si l'entrée d'un nouveau concurrent fragmente un marché à un point tel que les coefficients de remplissage en sont considérablement réduits ou que les transporteurs sont forcés d'utiliser des avions plus petits et moins efficaces;
- dans les régions isolées et peu peuplées, la stabilité et la qualité du service ne devraient pas être menacées par une concurrence que le marché ne peut absorber pendant toute l'année.

Le Comité, en proposant une politique qui permettrait une concurrence accrue, reconnaît que certains transporteurs pourraient tenter de prendre de l'expansion trop rapidement sur de nouveaux marchés, aux dépens des services qu'ils offrent déjà. Il ne faut évidemment pas dissuader les transporteurs aériens d'expérimenter et d'innover, mais la CCT devrait veiller à ce que la mise en œuvre de la politique proposée dans le présent rapport ne crée pas d'interruptions indues des services existants.

À la lumière de ces considérations, le Comité propose que la politique gouvernementale fournisse à la CCT les principes directeurs suivants en ce qui a trait aux demandes de nouveaux services intérieurs à taux unitaires.

Tout transporteur aérien, bien établi ou nouveau, pourrait demander à la Commission canadienne des transports l'autorisation d'assurer des services aériens à taux unitaires pour le transport de passagers ou de marchandises sur toutes les routes du Canada, sous réserve de la limite de 1 500 milles imposée dans le sud du pays à toutes les lignes aériennes autres qu'Air Canada et CP Air.

**La CCT devrait autoriser tous les services intérieurs à taux unitaires qui, tout bien considéré, permettraient d'atteindre les objectifs de politique énoncés au chapitre 6 du présent rapport. À cette fin, la Commission devrait:**

- 1) **considérer la concurrence comme le principal moyen de promouvoir les objectifs de la politique, particulièrement en ce qui a trait aux marchés de haute densité et de courte distance, où les services aériens doivent subir une forte concurrence des moyens de transport de surface;**
- 2) **veiller à ce que, lorsqu'un transporteur aérien en place demande l'autorisation d'assurer un nouveau service, celui-ci n'ait pas d'effet négatif notable sur les autres services offerts par le transporteur en question;**
- 3) **tenir compte des effets des services projetés sur les coûts et les services de tous les transporteurs touchés, ainsi que sur les coûts des améliorations susceptibles d'être nécessaires pour les aéroports et les services de navigation aérienne, afin de déterminer si ces services entraîneraient une augmentation globale d'efficacité du réseau de transport aérien.**

Le Comité reconnaît que la solution qu'il préconise serait plus exigeante pour la CCT que celle que propose Transports Canada. La CCT devrait probablement s'occuper d'un plus grand nombre de demandes de nouveaux services, et ses décisions seraient en général plus difficiles. Il pourrait y avoir au début un afflux de demandes, mais cette situation ne devrait pas durer. Les transporteurs reconnaîtraient qu'ils sont toujours réglementés et qu'il n'est pas dans leur intérêt, à long terme, de prendre de l'expansion trop rapidement. Par ailleurs, le rejet par la CCT des demandes injustifiées pousserait probablement les transporteurs à devenir plus sélectifs lorsqu'ils proposeraient de nouveaux services.

## **Tarifs et taux**

Les transporteurs aériens se sont souvent plaints du fardeau inutile que leur imposent les exigences relatives à la consignation de leurs taux et de leurs tarifs auprès de la CCT, critiquant tout particulièrement la nécessité de justifier tous les changements qu'ils font, quelle que soit leur importance. Le Comité estime que la CCT devrait continuer à réglementer les tarifs et les taux, mais selon un processus plus souple.

**La CCT devrait continuer à réglementer les tarifs et les taux. Afin de simplifier la fixation des tarifs et de favoriser la concurrence, elle devrait définir, et modifier de temps à autre, une «zone de fluctuation» à l'intérieur de laquelle les transporteurs seraient autorisés à ajuster leurs tarifs à la hausse ou à la baisse, à la seule condition d'en donner un bref préavis à la CCT.**

Le Comité a exprimé au chapitre 7 son souci de voir un certain équilibre maintenu dans la concurrence entre les vols d'affrètement avec réservation anticipée et les services à taux unitaires à prix réduits. Le Comité croit que pour ce faire, la CCT devrait surveiller de près les tarifs réduits demandés par les transporteurs réguliers, ainsi que les barrières qui s'y rapportent. Par l'expression «tarifs réduits», on désigne les tarifs sur lesquels a été consenti, par rapport aux tarifs réguliers, un rabais plus important que la limite prescrite en vertu de la «zone de fluctuation» définie dans la recommandation ci-dessus. **La CCT devrait veiller au maintien d'une juste concurrence entre les vols d'affrètement avec réservation anticipée et les tarifs réduits offerts à bord des vols réguliers.**

Par ailleurs, les transporteurs réguliers ne devraient pas être autorisés à offrir un nombre de places trompeusement restreint aux tarifs très réduits pour lesquels ils font beaucoup de publicité. **Le Règlement sur les transporteurs aériens devrait être modifié de façon à ce que les transporteurs réguliers soient obligés d'indiquer clairement, lorsqu'ils font de la publicité sur leurs tarifs réduits, le nombre de places offertes à ces tarifs sur chaque route.**

## **Fusions et acquisitions**

Le Comité reconnaît que des fusions et des acquisitions peuvent parfois être nécessaires pour effectuer dans l'industrie des changements de structure qui améliorent son efficacité. La CCT doit étudier ces cas individuellement, en tentant d'évaluer les avantages de l'augmentation d'efficacité par rapport aux risques que représente une diminution de la concurrence.

**La CCT devrait traiter les fusions et les acquisitions individuellement dans le cadre de la politique, et autoriser celles qui permettraient d'augmenter l'efficacité, sans pour autant limiter excessivement la concurrence.**

## **Fardeau de la réglementation**

La question du fardeau du processus réglementaire a été soulevée par plusieurs témoins, y compris des transporteurs régionaux et locaux, et certaines provinces. Par ailleurs, une enquête effectuée par Transports Canada sur l'attitude des lignes aériennes au sujet de la réglementation a révélé que les transporteurs s'accordent à dire que le coût direct et indirect de la réglementation est trop élevé.

Le Comité a été heureux d'apprendre, de la part de l'honorable Edgar Benson, président de la CCT, et de M. Malcolm Armstrong, président du Comité des transports aériens, que ce dernier étudie actuellement diverses façons de simplifier certaines exigences imposées aux transporteurs aériens, y compris pour les demandes d'exploitation de routes et de fixation des tarifs.

À ce chapitre, le Comité fait les recommandations suivantes:

**La CCT devrait, en priorité, simplifier et accélérer sa procédure afin d'alléger le fardeau imposé par la réglementation aux transporteurs aériens; elle devrait en particulier:**

- fixer des délais pour son étude des divers types de demande;**
- traiter plus rapidement les demandes qui ne font l'objet d'aucune opposition;**
- simplifier le traitement des demandes des transporteurs qui détiennent un permis pour l'exploitation de petits avions et qui désirent se servir d'avions plus gros (des groupes A à C);**

—simplifier le processus de présentation des demandes relatives aux services d'affrètement intérieurs, afin que les exigences ne soient pas plus lourdes que pour les services concurrents à prix réduits.

## Appels

C'est au gouvernement qu'il incombe en définitive de formuler des directives, et le processus d'appel constitue un moyen privilégié pour étudier la façon dont la CCT applique la politique dans les cas particuliers.

Le Comité a pris note des préoccupations exprimées par Transports Canada, selon lequel la tendance croissante à interjeter appel des décisions de la CCT impose une charge de travail de plus en plus lourde au gouvernement.

La formulation d'une politique gouvernementale claire au sujet de l'activité des transporteurs aériens permettra déjà de réduire le nombre d'appels. Par ailleurs, le Comité considère que le Ministre et le Cabinet, en fixant les critères d'interjection des appels, pourraient eux aussi contribuer à ce résultat.

Le Ministre et le Cabinet ont une grande latitude en ce qui concerne ces appels. Il serait bon d'expliquer comment ils exercent cette latitude, en publiant des directives au sujet des appels des décisions de la CCT, ou en fait, une politique en matière d'appels, qui constituerait une addition des plus utiles au processus de réglementation.

**Le Comité considère que le droit d'appel des décisions de la CCT devrait être maintenu. Afin de limiter le nombre des appels, le Ministre et le gouverneur en conseil devraient fixer et rendre publics les critères d'interjection de ces appels.**



## Chapitre 9

### SOMMAIRE DES RECOMMANDATIONS

---

Voici les recommandations du Comité permanent des transports:

#### Réglementation

1. Une certaine réglementation du transport aérien intérieur devrait être maintenue, et la Commission canadienne des transports devrait continuer d'être chargée de son application. (21)<sup>3</sup>

#### Objectifs de la politique

2. Une nouvelle politique de transport aérien intérieur à taux unitaires devrait favoriser:

- l'efficacité accrue du système de transport aérien;
- un service plus commode pour les voyageurs;
- un choix suffisant de services et de tarifs aériens;
- la viabilité financière à long terme du secteur du transport aérien;
- des services suffisants et stables dans les régions isolées et moins peuplées du pays. (24)

---

<sup>3</sup> Les recommandations se trouvent, dans le corps du texte, aux pages indiquées entre parenthèses.

Rôles des  
transporteurs  
aériens

3. Dans le sud du Canada (au sud du 60<sup>e</sup> degré de latitude Nord), seules Air Canada et CP Air devraient être autorisées à exploiter des services à taux unitaires entre paires de points situés à plus de 1 500 milles terrestres l'un de l'autre (en distance orthodromique). (32)

4. Tout transporteur aérien canadien, nouveau ou établi, devrait pouvoir demander à la CCT l'autorisation d'exploiter un service à taux unitaires dans le sud du Canada entre paires de points séparés par une distance maximum de 1 500 milles. (32)

5. Tout transporteur aérien canadien, nouveau ou établi, devrait pouvoir demander à la CCT l'autorisation d'exploiter un service intérieur à taux unitaires vers le nord du Canada (au nord du 60<sup>e</sup> degré de latitude Nord) ou à l'intérieur de cette région. (32)

6. La politique ne devrait imposer aucune restriction sur la taille et le type d'avions que pourraient exploiter les transporteurs assurant des services intérieurs à taux unitaires. (32)

Vols d'affrètement  
intérieurs

7. Les restrictions relatives aux services d'affrètement intérieurs devraient être réduites davantage; il faudrait cependant maintenir une distinction entre services d'affrètement et services à taux unitaires. Il y aurait lieu d'étudier en particulier la possibilité d'éliminer l'exigence relative au séjour minimum et de permettre la vente d'allers simples pour le remplissage de dernière minute actuellement autorisé pour le tiers des places à bord des vols d'affrètement intérieurs avec réservation anticipée. (35)

Entrée sur  
le marché

8. La CCT devrait autoriser tous les services intérieurs à taux unitaires qui, tout bien considéré, permettrait d'atteindre les objectifs de politique énoncés à la recommandation 2; elle devrait en particulier:

a) considérer la concurrence comme le principal moyen de promouvoir les objectifs de la politique, particulièrement en ce qui a trait aux marchés à haute densité et de courte distance, où les services aériens doivent subir une forte concurrence des moyens de transports de surface;

b) veiller à ce que, lorsqu'un transporteur aérien en place demande l'autorisation d'assurer un nouveau service,

celui-ci n'ait pas d'effet négatif notable sur les autres services offerts par le transporteur en question;

- c) tenir compte des effets des services projetés sur les coûts et les services de tous les transporteurs touchés, ainsi que sur les coûts des améliorations susceptibles d'être nécessaires pour les aéroports et les services de navigation aérienne, afin de déterminer si ces services entraîneraient une augmentation globale de l'efficacité du réseau de transport aérien. (40)

Tarifs  
et taux

9. La CCT devrait continuer à réglementer les tarifs et les taux. Afin de simplifier la fixation des tarifs et de favoriser la concurrence, elle devrait définir, et modifier de temps à autre, une «zone de fluctuation» à l'intérieur de laquelle les transporteurs seraient autorisés à ajuster leurs tarifs à la hausse ou à la baisse, à la seule condition d'en donner un bref préavis à la CCT. (41)

Tarifs  
réduits

10. La CCT devrait veiller au maintien d'une juste concurrence entre les vols d'affrètement avec réservation anticipée et les tarifs réduits offerts à bord des vols réguliers. (41)

Publicité  
sur les  
tarifs  
réduits

11. Le Règlement sur les transporteurs aériens devrait être modifié de façon à ce que les transporteurs réguliers soient obligés d'indiquer clairement, lorsqu'ils font de la publicité sur leurs tarifs réduits, le nombre de places offertes à ces tarifs sur chaque route. (41)

Fusions et  
acquisitions

12. La CCT devrait traiter les fusions et les acquisitions individuellement dans le cadre de la politique et autoriser celles qui permettraient d'augmenter l'efficacité, sans pour autant limiter excessivement la concurrence. (42)

Fardeau  
de la  
réglementation

13. La CCT devrait, en priorité, simplifier et accélérer sa procédure afin d'alléger le fardeau imposé par la réglementation aux transporteurs aériens; elle devrait en particulier:

- fixer des délais pour son étude des divers types de demandes;
- traiter plus rapidement les demandes qui ne font l'objet d'aucune opposition;
- simplifier le traitement des demandes des transporteurs qui détiennent un permis pour l'exploitation de petits avions et qui désirent se servir d'avions plus gros (des groupes A à C);

—simplifier le processus de présentation des demandes relatives aux services d'affrètement intérieurs, afin que les exigences ne soient pas plus lourdes que pour les services concurrents à tarifs réduits. (42)

Subventions aux transporteurs aériens

14. Les services aériens devraient être déterminés avant tout par la demande, mais des subventions d'exploitation pourraient être nécessaires pour la création ou le maintien de services essentiels dans l'intérêt public. Ces subventions, qui seraient administrées par la CCT, devraient être consenties pour des périodes limitées, aux transporteurs qui sont les plus qualifiés et qui exploitent l'équipement le mieux adapté. (36)

15. Tous les transporteurs devraient collaborer, au moyen d'accords interlignes et intercompagnies en ce qui concerne les réservations, et les tarifs et taux communs. La CCT devrait étudier ces questions pour signaler les problèmes existants et y recommander des solutions. (37)

Appels

16. Le droit d'appel des décisions de la CCT devrait être maintenu. Afin de limiter le nombre des appels, le Ministre et le gouverneur en conseil devraient fixer et rendre publics les critères d'interjection de ces appels. (43)

Révision quinquennale

17. Transports Canada devrait publier d'ici cinq ans un rapport pour confirmer le maintien de la politique actuelle ou y proposer des modifications. Ce rapport devrait être soumis à l'examen du Comité. (37)

# GLOSSAIRE

**Barrières:** Restrictions relatives à la vente des places; elles visent le plus souvent le délai minimum de réservation anticipée, l'achat anticipé des billets, les sanctions en cas d'annulation et la longueur minimum du séjour.

**CCT:** Commission canadienne des transports.

**Classe de services aériens:** Pour les fins d'octroi de permis, les services aériens intérieurs sont divisés en classes. Les classes 1, 2 et 3 englobent les services à taux unitaires (voir la rubrique **Services à taux unitaires** ci-dessous); elles se différencient par le degré de régularité du service. La plupart des services à taux unitaires des transporteurs nationaux et régionaux sont exploités en vertu de permis de classe 1.

**Conditions du service:** Restrictions liées aux permis en ce qui a trait aux routes que les transporteurs aériens sont autorisés à desservir; elles visent le plus souvent les escales obligatoires, la fréquence maximum des vols et le nombre d'avions.

**CTA:** Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports.

**Entrée sur le marché et abandon de services:** Processus selon lequel un transporteur aérien offre de nouveaux services (**entrée**) ou met fin à ceux qu'il assurait (**abandon**) sur une route donnée (**marché**).

**Groupes d'avions:** Pour les fins d'octroi de permis, les avions sont divisés en huit groupes selon leur poids maximal au décollage.

<i>Groupe</i>	<i>Poids (en livres)</i>	<i>Types d'avions</i>
A	jusqu'à 4 300	Cessna 180, 182, 185, 206
B	4 300— 7 000	Cessna 310, 402, DH Beaver
C	7 000— 18 000	DHC-6, Beech 99
D	18 000— 35 000	DC-3
E	35 000— 75 000	DHC-7, F-27, HS-748
F	75 000—150 000	B-737, DC-9, BAC-111, Electra
G	150 000—300 000	B-727, B-707, B-767, DC-8
H	300 000 et plus	B-747, DC-10, L-1011

**Rendement:** Mesure du revenu moyen produit par unité de marchandises ou de passagers transportés, exprimée habituellement en dollars par passager ou par passager-mille (kilomètre), et en dollars par livre (kilogramme) ou par tonne-mille (kilomètre), pour les marchandises.

**Services à taux unitaires:** Services de transport de voyageurs pour lesquels les places sont vendues individuellement au public, ou services de transport de marchandises pour lesquels ces dernières sont expédiées à un prix fixé selon leur nature et leur poids.

**Services d'affrètement:** Services aériens selon lesquels un avion entier est affrété à un prix global.

**Vols d'affrètement avec réservation anticipée (ABC):** Vols d'affrètement pour lesquels les places sont vendues par un organisateur de voyages, et pour lesquels les voyageurs doivent se plier à certaines exigences relatives à la réservation anticipée et au séjour minimum.

Type d'avion	Poids (en livres)	Groupe
Cessna 180, 181, 182, 208	1 200	A
Cessna 210, 401, 441, 441Q	1 500	B
DHC-6, Dash 9	7 000 - 18 000	C
DC-3	18 000 - 22 000	D
DHC-7, F-27, HS-300	22 000 - 25 000	E
B-37, DC-9, BAC-111, Blériot	25 000 - 150 000	F
B-721, B-707, B-707, DC-8	150 000 - 200 000	G
B-747, DC-10, J-1111	200 000 et plus	H

## Annexe A

### TÉMOINS QUI ONT COMPARU DEVANT LE COMITÉ

---

#### Le mardi 2 février 1982

Du ministère des Transports,  
Administration canadienne des transports aériens:

M. Richard P. St-John  
administrateur adjoint

M. J.A.A. Lovink  
directeur  
Politique nationale (air)

Du ministère de la Consommation et des Corporations,  
Bureau de la politique de la concurrence:

M. Lawson Hunter  
directeur des Enquêtes et recherches

M. D.A. Dawson  
directeur  
Direction des industries réglementées

M. D.F. McKinley  
directeur  
Direction de la recherche et des  
relations internationales

Du Conseil économique du Canada:

M. David W. Slater  
président

M. Bob Jenness  
conseiller général

#### Le mercredi 3 février 1982

Du ministère des Transports,  
Administration canadienne des transports aériens:

M. J.A.A. Lovink  
directeur  
Politique nationale (air)

Fascicule

40

40

40

41

## **Le jeudi 4 février 1982**

De Pacific Western Airlines Limited: 42  
M. Rhys R. Eyton  
président et chef de la direction

D'Eastern Provincial Airways Limited: 42  
M. William Verrier  
vice-président, Marketing  
M. Roy Rideout  
vice-président  
Administration et planification

De Nordair: 42  
M. Roland Lefrançois, c.r.  
président du Conseil d'administration

De Quebecair: 43  
M. Alfred Hamel  
président et chef de la direction

## **Le mardi 9 février 1982**

De Time Air Limited: 44  
M. Richard Barton  
président

De Bradley Air Services/First Air: 44  
M. John W. Crichton  
vice-président exécutif

De Northwest Territorial Airways Limited: 44  
M. Robert Engle  
président

De Canadian Pacific Airlines, Limited (CP Air): 45  
M. Ian A. Gray  
président-directeur général

## **Le jeudi 11 février 1982**

De Wardair Canada (1975) Ltd: 46  
M. Maxwell Ward  
président du Conseil et directeur général

D'Air Canada: 46  
M. Claude I. Taylor  
président-directeur général

De l'Association des consommateurs du Canada: 47

M. Hudson Janisch  
président  
Programme des industries réglementées et  
professeur de droit à l'université de Toronto

M. John Blakney  
avocat-conseil adjoint

D'Air Chicago, Chicago (Illinois): 47

M. Brian Campbell  
président

### Le mardi 16 février 1982

Discussion de groupe sur la déréglementation  
du transport aérien aux États-Unis: 48

M. Roy Pulsifer  
directeur adjoint  
Licensing Programs and Policy Development  
Bureau of Domestic Aviation  
Civil Aeronautics Board  
Washington (D.C.)

M. Melvin A. Brenner  
Melvin A. Brenner Associates, Inc.  
Rowayton (Connecticut)

M. Dennis F.X. Mathaisel  
adjoint de recherche postdoctorale  
et chargé de cours  
Flight Transportation Laboratory  
Department of Aeronautics and Astronautics  
Massachusetts Institute of Technology  
Cambridge (Massachusetts)

M. Robert J. Joedicke  
Lehman Brothers Kuhn Loeb Research  
New York (N.Y.)

De l'Alliance canadienne des associations touristiques: 48

M. Doug Crozier  
conseiller juridique

M. Gareth Davies  
directeur exécutif

M. Alex Bertren-Matthews  
vice-président

### Le jeudi 18 février 1982

De la Commission canadienne des transports:

L'honorable E.J. Benson  
président

M. M.D. Armstrong  
président  
Comité des transports aériens

M. Richard Fosbrooke  
directeur suppléant  
Économique du transport de passagers  
et de l'aviation

De la province de Saskatchewan:

M. John S. Burton  
directeur administratif  
Transportation Agency of Saskatchewan

De la province du Manitoba:

L'honorable Samuel Uskiw  
ministre des Autoroutes et du Transport

M. John C. Rea  
directeur du Transport  
ministère des Autoroutes et du Transport

### Le mardi 23 février 1982

Discussion de groupe sur la politique de transport aérien intérieur:

M. W.T. Stanbury  
professeur d'analyse politique  
Faculté de commerce  
Université de la Colombie-Britannique  
et directeur, Regulation and Government  
Intervention Program, Institut de  
recherches politiques

M. F.J.H. Johnston  
directeur du transport aérien  
Département du transport aérien  
Association du transport aérien international  
Montréal (Québec)

M. William A. Jordan  
professeur de sciences économiques  
Faculty of Administrative Studies  
York University  
Downsview (Ontario)

M. J.R. Baldwin  
professeur agrégé de sciences économiques  
Faculté des sciences économiques  
Université Queen's  
Kingston (Ontario)

**Du gouvernement de l'Ontario:**

M. W.D. Burtnick, c.r.  
conseiller principal, Affaires extérieures  
Bureau des services juridiques  
Ministère des Transports et des Communications

M. David Garner  
Bureau des services aériens

**Le jeudi 25 février 1982**

M. Richard Schultz  
professeur associé  
Département de sciences politiques et  
Centre for the study of Regulated Industries  
Université McGill  
Montréal (Québec)

M. J.M. Fugère  
président  
Pilgrim Airlines  
New London (Connecticut)

**De l'Institute for Transportation Studies,  
Université de Calgary:**

M. Everett Johnston  
président

M. J.R. Brent Ritchie  
directeur  
Division of Travel and Tourism

51

52

52

53

**Le mardi 2 mars 1982**

**Du Conseil des syndicats de l'industrie aéronautique,  
Congrès du travail du Canada:**

**M. Donald Montgomery**  
président du Conseil et  
secrétaire trésorier du Congrès

**M. Murray Randall**  
représentant national  
Congrès du travail du Canada

**M. Mike Rygus**  
vice-président général  
Association internationale des machinistes

**M. Ron Schneiderman**  
secrétaire trésorier  
Association canadienne des régulateurs de vols

## Annexe B

### MÉMOIRES REÇUS

---

Air Ontario Limited  
Air Transport Association of Canada  
Association des manufacturiers canadiens  
Board of Trade du grand Toronto  
Gouvernement de l'Île-du-Prince-Édouard  
Ministère des Autoroutes et des Travaux publics  
Gouvernement du Nouveau-Brunswick  
Ministère des Transports  
Gouvernement de la Nouvelle-Écosse  
Ministère des Transports  
Gouvernement de Terre-Neuve et du Labrador  
Ministère des Transports et des Communications  
Gouvernement du Yukon  
Ministère du Tourisme et du Développement économique  
Planification et Recherche économique  
Territoires du Nord-Ouest  
Ministère des Services gouvernementaux  
Travel Industry Association of the Northwest Territories  
Ville de Brandon (Manitoba)  
M. J.D. Watson, Manotick (Ontario)

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages s'y rapportant (fascicules nos 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54 et 55, qui comprend le présent rapport) est déposé.

Respectueusement soumis,

Le président,

MAURICE A. DIONNE.



## PROCÈS-VERBAL

LE MARDI 23 MARS 1982

(91)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 42 à huis clos, sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) (*président*).

Membres du Comité présents: MM. Benjamin, Bockstael, Corbin, M<sup>me</sup> Côté, MM. Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Flis, Harquail, Mayer, McDermid, Nowlan et Turner.

*Autre député présent:* M. Daudlin.

*Aussi présents:* Du Centre parlementaire pour les affaires étrangères et le commerce extérieur: M. Peter Dobell, directeur; M. Cary Swoveland, économiste spécialiste du transport; M. Robert Obadia, expert-conseil sur le transport aérien; M. Timothy Denton, avocat et expert-conseil sur les questions de réglementation, et M. Gregory Kane, avocat-conseil.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi relatif au document intitulé «Politique concernant le transport aérien intérieur (services à taux unitaires), août 1981». (*Voir le procès-verbal du jeudi 28 janvier 1982, fascicule n° 40.*)

Le Comité étudie son rapport provisoire à la Chambre au sujet du document intitulé «Politique concernant le transport aérien intérieur (services à taux unitaires), août 1981».

Sur motion de M. Bockstael, appuyé par M. Nowlan, M. Deniger est élu vice-président du Comité.

Sur motion de M. Corbin, appuyé par M. Turner, il est convenu,—Que le Comité imprime 2 000 exemplaires supplémentaires du fascicule n° 55 des procès-verbaux et témoignages du Comité, avec couverture spéciale.

Sur motion de M. Deniger, appuyé par M. Nowlan, il est convenu,—Que le Comité embauche un graphiste ou une agence de publicité chargé de préparer un cliché typographique pour la présentation graphique de la couverture de son rapport relatif au document intitulé «Politique concernant le transport aérien intérieur (services à taux unitaires), août 1981».

À midi, le Comité suspend ses travaux jusqu'à 15 h 30 aujourd'hui.

## SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(92)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 15 h 38 à huis clos, sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) (président).

*Membres du Comité présents:* MM. Benjamin, Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Flis, McDermid et Nowlan.

*Aussi présents:* Du Centre parlementaire pour les affaires étrangères et le commerce extérieur: M. Peter Dobell, directeur; M. Cary Swoveland, économiste spécialiste du transport; M. Robert Obadia, expert-conseil sur le transport aérien; M. Timothy Denton, avocat et expert-conseil sur les questions de réglementation, et M. Gregory Kane, avocat-conseil.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi relatif au document intitulé «Politique concernant le transport aérien intérieur (services à taux unitaires), août 1981». (*Voir le procès-verbal du jeudi 28 janvier 1982, fascicule n° 40.*)

Le Comité reprend l'étude de son rapport provisoire à la Chambre au sujet du document intitulé «Politique concernant le transport aérien intérieur (services à taux unitaires), août 1981».

A 17 h 20, le Comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 25 mars 1982, à 9 h 30.

*Le greffier du Comité*  
Santosh Sirpaul

LE JEUDI 25 MARS 1982  
(93)

Le Comité permanent des transports se réunit aujourd'hui à 9 h 45 à huis clos, sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) (président).

*Membres du Comité présents:* MM. Benjamin, Bockstael, Campbell (*LaSalle*), Corbin, Deniger, Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Flis, McDermid, Nowlan et Siddon.

*Aussi présents:* Du Centre parlementaire pour les affaires étrangères et le commerce extérieur: M. Peter Dobell, directeur; M. Cary Swoveland, économiste spécialiste du transport; M. Robert Obadia, expert-conseil sur le transport aérien; M. Timothy Denton,

avocat et expert-conseil sur les questions de réglementation, et M. Gregory Kane, avocat-conseil.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi relatif au document intitulé «Politique concernant le transport aérien intérieur (services à taux unitaires), août 1981». (*Voir le procès-verbal du jeudi 28 janvier 1982, fascicule n° 40.*)

Le Comité reprend l'étude de son rapport provisoire à la Chambre au sujet du document intitulé «Politique concernant le transport aérien intérieur (services à taux unitaires), août 1981».

A midi, le Comité suspend ses travaux jusqu'au mardi 30 mars 1982, à 9 h 30.

*Le greffier du Comité*  
Santosh Sirpaul

LE MARDI 30 MARS 1982  
(94)

Le Comité permanent des Transports se réunit aujourd'hui à *huis clos* à 9 h 42 sous la présidence de M. Dionne (*Northumberland-Miramichi*) (président).

*Membres du Comité présents:* MM. Benjamin, Bockstael, Corbin, Mme Côté, MM. Dionne (*Northumberland-Miramichi*), Ellis, Flis, Forrestall, Gourd, Harquail, MacBain, Mayer, McDermid, Nowlan, Reid (*St. Catharines*), Scott (*Hamilton-Wentworth*) et Turner.

*Aussi présent:* Du Centre parlementaire des affaires étrangères et du commerce extérieur: M. Peter Dobell, directeur; M. Robert Obadia, expert-conseil sur le transport aérien, et M. Timothy Denton, avocat et expert-conseil sur les questions de réglementation.

Le Comité reprend l'étude de son ordre de renvoi concernant le document intitulé «Politique concernant le transport aérien intérieur (services à taux unitaires), août 1981». (*Voir Procès-verbal du jeudi 28 janvier 1982, fascicule n° 40.*)

Le Comité reprend l'étude de son rapport provisoire à la Chambre au sujet du document intitulé «Politique concernant le transport aérien intérieur (services à taux unitaires), août 1981».

Le rapport modifié est adopté sur division.

Sur motion de M. Nowlan, appuyé par M. Gourd, il est convenu,—Que le président soit autorisé à faire les changements nécessaires dans la typographie et la rédaction, sans toutefois modifier l'essence du rapport provisoire à la Chambre.

Il est ordonné,—Que le président fasse rapport à la Chambre.

Sur motion de M. Bockstael, appuyé par M. McDermid, il est convenu,—Que le Comité autorise l'impression du fascicule n° 55, qui contient son neuvième rapport à la Chambre, présenté sous forme tête-bêche.

Il est convenu,—Qu'immédiatement après le dépôt du rapport à la Chambre, une conférence de presse soit convoquée pour souligner les éléments importants du rapport.

Il est convenu,—Qu'une séance du Sous-comité du programme et de la procédure soit convoquée le jeudi 1er avril 1982, à 9 h 30.

A 11 h 06, le Comité suspend ses travaux jusqu'à nouvelle convocation du président.

*Le greffier du Comité*  
Santosh Sirpaul