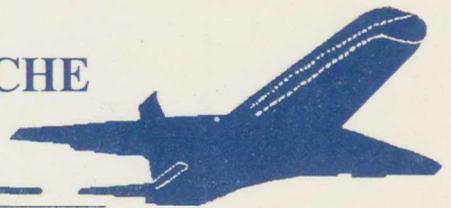




CHAMBRE DES COMMUNES
CANADA

**CIELS OUVERTS : À LA RECHERCHE
D'UNE SOLUTION**



**Rapport du comité spécial
sur les services de transport aérien
entre le Canada et les États-Unis**

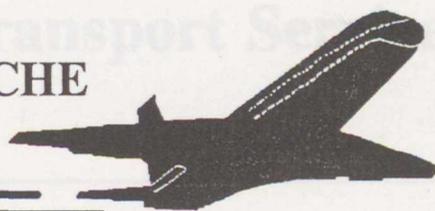
**Robert Corbett, député
Président**

Janvier 1991



CHAMBRE DES COMMUNES
CANADA

CIELS OUVERTS : À LA RECHERCHE D'UNE SOLUTION



**Rapport du comité spécial
sur les services de transport aérien
entre le Canada et les États-Unis**

**Robert Corbett, député
Président**

Janvier 1991

COMMISSION DE LA VERITE

COMMISSION DE LA VERITE

1994

1994

Le 15 novembre 1994
Monsieur le Président
Commission de la vérité
Ottawa

Le 15 novembre 1994
Monsieur le Président
Commission de la vérité
Ottawa

CHAMBRE DE COMMERCE

Le 15 novembre 1994
Monsieur le Président
Commission de la vérité
Ottawa

services de transport Canada-United States
aéroport entre le Canada Air Transport Services

CISS OUVRE LA RECHERCHE
D'UNE SOLUTION

1994

1994

Le 15 novembre 1994
Monsieur le Président
Commission de la vérité
Ottawa

Rapport de conseil spécial
sur les services de transport aérien
entre le Canada et les États-Unis

Robert Corbin, député

Président

Le 15 novembre 1994
Monsieur le Président
Commission de la vérité
Ottawa

1994

CHAMBRE DES COMMUNES

Fascicule n° 15

Le mardi 18 décembre 1990

Le mercredi 19 décembre 1990

Le jeudi 20 décembre 1990

Président: Robert Corbett

HOUSE OF COMMONS

Issue No. 15

Tuesday, December 18, 1990

Wednesday, December 19, 1990

Thursday, December 20, 1990

Chairman: Robert Corbett

Procès-verbaux et témoignages du Comité spécial sur les

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

Services de transport aérien entre le Canada et les États-Unis

Canada-United States Air Transport Services

CONCERNANT:

Ordre de renvoi relativement aux services de transport
aérien entre le Canada et les États-Unis

Y COMPRIS:

Rapport à la Chambre

RESPECTING:

Order of Reference relating to Canada-United States Air
Transport Services

INCLUDING:

Report to the House

Deuxième session de la trente-quatrième législature,
1989-1990-1991

Second Session of the Thirty-fourth Parliament,
1989-90-91

COMITÉ SPÉCIAL SUR LES SERVICES DE
TRANSPORT AÉRIEN ENTRE LE CANADA ET
LES ÉTATS-UNIS

Président: Robert Corbett

Vice-président: Ken Atkinson

Membres

Iain Angus
Ross Belsher
Joe Comuzzi
Sergio Marchi
Denis Pronovost
Larry Schneider—(8)

(Quorum 5)

Le greffier du Comité

Tranquillo Marrocco

SPECIAL COMMITTEE ON CANADA-UNITED
STATES AIR TRANSPORT SERVICES

Chairman: Robert Corbett

Vice-Chairman: Ken Atkinson

Members

Iain Angus
Ross Belsher
Joe Comuzzi
Sergio Marchi
Denis Pronovost
Larry Schneider—(8)

(Quorum 5)

Tranquillo Marrocco

Clerk of the Committee

Conformément à l'article 114(3) du Règlement :

Le jeudi 20 décembre 1990 :

Ken Monteith remplace Denis Pronovost;
Beth Phinney remplace Joe Comuzzi;
Denis Pronovost remplace Ken Monteith;
Joe Comuzzi remplace Beth Phinney.

Pursuant to Standing Order 114(3):

Thursday, December 20, 1990:

Ken Monteith replaced Denis Pronovost;
Beth Phinney replaced Joe Comuzzi;
Denis Pronovost replaced Ken Monteith;
Joe Comuzzi replaced Beth Phinney.

Autres députés qui ont participé aux réunions :

Les Benjamin
Coline Campbell
Harry Chadwick
Howard Crosby
Robert Kaplan
Stan Keyes
Ken Monteith
Rey Pagtakhan
Beth Phinney
George Proud
Joe Volpe
David Walker
Geoff Wilson

Other Members who participated at meetings:

Les Benjamin
Coline Campbell
Harry Chadwick
Howard Crosby
Robert Kaplan
Stan Keyes
Ken Monteith
Rey Pagtakhan
Beth Phinney
George Proud
Joe Volpe
David Walker
Geoff Wilson

Publié en conformité de l'autorité du Président de la Chambre
des communes par l'Imprimeur de la Reine pour le Canada.

Published under authority of the Speaker of the
House of Commons by the Queen's Printer for Canada.

En vente: Centre d'édition du gouvernement du Canada,
Approvisionnement et Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

Available from the Canadian Government Publishing Center,
Supply and Services Canada, Ottawa, Canada K1A 0S9

ORDRES DE RENVOI

Extrait des Procès-verbaux de la Chambre des communes du lundi 29 octobre 1990 :

IL EST ORDONNÉ, — Que la question des négociations projetées concernant l'entente Canada-États-Unis sur le transport aérien soit déferée à un comité spécial de la Chambre en vue de consulter le public;

Que le comité spécial tienne des audiences publiques dans diverses villes du Canada et à Washington, D.C., afin de sonder l'opinion des collectivités, des provinces, de l'industrie aéronautique, des groupes de travailleurs, du monde des affaires, de l'industrie touristique, des expéditeurs et des voyageurs du grand public;

Que le comité spécial ait les pouvoirs d'un comité permanent de la Chambre; et

Que le comité spécial fasse rapport à la Chambre au plus tard le 15 janvier 1991; si la Chambre ne siège pas à cette date, le rapport sera réputé avoir été présenté le jour où il sera déposé auprès du Greffier de la Chambre.

Extrait des Procès-verbaux de la Chambre des communes du vendredi 2 novembre 1990 :

IL EST ORDONNÉ, — Que, comme suite à l'ordre adopté le lundi 29 octobre 1990, un Comité spécial de la Chambre des communes sur les services de transport aérien entre le Canada et les États-Unis soit institué;

Que le comité ait les mêmes pouvoirs qu'un comité permanent;

Que le comité ait le pouvoir de se déplacer ou de siéger au Canada et de se déplacer à Washington et que le personnel nécessaire l'accompagne; et

Que le comité présente son rapport au plus tard le 15 janvier 1991, pourvu que, si la Chambre ne siège pas, le rapport sera réputé avoir été présenté le jour où il sera déposé auprès du Greffier de la Chambre des communes.

ATTESTÉ

Le Greffier de la Chambre des communes

ROBERT MARLEAU

ORDERS OF REFERENCE

Extract from the Votes & Proceedings of the House of Commons of Monday, October 29, 1990:

IT WAS ORDERED, — That the subject-matter of the proposed Canada-United States Air Transport Agreement negotiations be referred to a Special Committee of this House of Commons for the purpose of public consultation;

That the Special Committee be asked to conduct a series of public hearings in cities across Canada and in Washington, D.C., in order to canvass the views of communities, provinces, the aviation industry, labour groups, the business community, the tourist industry and the shipping and travelling public;

That the Special Committee be granted the powers of a Standing Committee of this House; and

That the Special Committee report back to the House no later than January 15, 1991; provided that, if the House is not then sitting, the report shall be deemed submitted on the day it is deposited with the Clerk of the House.

Extract from the Votes & Proceedings of the House of Commons of Friday, November 2, 1990:

IT WAS ORDERED, — That, further to the Order adopted on Monday, October 29, 1990, a Special Committee of the House of Commons on Canada-United States Air Transport Services be appointed;

That the Committee have all the powers of a Standing Committee;

That the Committee have the power to travel and adjourn from place to place within Canada and to travel to Washington and that the necessary staff do accompany the Committee; and

That the Committee submit its report no later than January 15, 1991, provided that, if the House is not sitting, the report will be deemed submitted on the day it is deposited with the Clerk of the House of Commons.

ATTEST

ROBERT MARLEAU

Clerk of the House

REMERCIEMENTS

Il eut été difficile au Comité de mener à bien sa tâche sans les efforts soutenus et compétents d'un grand nombre de personnes. Le président et les membres du Comité tiennent d'abord à remercier toutes les personnes qui sont venues témoigner ainsi que les organismes et les particuliers qui ont soumis des mémoires.

Le Comité désire ensuite souligner le dévouement indéfectible de ses proches collaborateurs, ceux et celles qui ont veillé à l'organisation matérielle de la tâche et à la rédaction du rapport:

Le greffier du Comité : Tranquillo Marrocco

L'attaché de recherche : John Christopher

Le consultant : David Cuthbertson

Les autres greffiers : Carmen DePape
Monique Hamilton
Eugene Morawski

Le personnel de soutien : Diane Harper
Sophie Montsion
Louise Rousseau
Lise Tierney

Nos sincères remerciements aussi à Laurette Glasgow, première secrétaire (Économie) de l'Ambassade du Canada à Washington; aux responsables du ministère des Transports (bureau central et régions), notamment à Bayla Kolk, conseiller politique (Aviation) et à Margaret Penniston, agente de liaison, pour leur précieux concours pendant les audiences; à la firme d'experts-conseils *Humphreys Public Affairs Group Inc.*; à Georges Royer, réviseur; aux traducteurs et interprètes du Secrétariat d'État; à Carol MacDonald du Groupe Voyage Rider; et aux divers services de la Chambre des Communes qui ont assuré l'appui logistique et le soutien administratif.

Enfin, le président remercie les membres du Comité spécial pour les nombreuses heures qu'ils ont consacrées à cette étude et à la préparation de ce rapport.

ANNEXE 1 - Liste des témoins

ANNEXE 2 - Liste des mémoires

ANNEXE 3 - Directives à l'attention des témoins

PROCES-VERBAUX

RÉSUMÉ DES OBSERVATIONS ET LISTE DES RECOMMANDATIONS

TABLE DES MATIÈRES

LISTE DES RECOMMANDATIONS

RÉSUMÉ DES OBSERVATIONS ET LISTE DES RECOMMANDATIONS	1
I. INTRODUCTION	5
II. LA SITUATION ACTUELLE	7
III. NOUVELLES RELATIONS ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS EN MATIÈRE DE SERVICES AÉRIENS	9
A. SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS	9
1. Les objectifs de la négociation	9
2. Les options de la négociation	10
3. Garanties	13
a) Application graduelle de l'entente	13
b) Garanties à l'égard des opérations	14
c) Garanties sur le plan commercial	15
i. Le prédédouanement	15
ii. Le cabotage	16
iii. Les droits de la cinquième liberté	17
iv. Les systèmes de réservation informatisée (SRI)	17
v. La pratique de prix abusivement bas	18
d) Les coûts d'exploitation	18
e) Propriété étrangère	19
B. SERVICES NON RÉGULIERS (VOLS NOLISÉS)	20
C. SERVICES DE MESSAGERIES ET DE TRANSPORT EXCLUSIF DE MARCHANDISES	20
D. SERVICES RÉGIONAUX, LOCAUX ET DE TROISIÈME NIVEAU ..	21
E. LES SERVICES SPÉCIALISÉS	22
F. LES AVIONS D'AFFAIRES	23
IV. AUTRES QUESTIONS	25
A. STATUT D'OBSERVATEUR ET CONSULTATION	25
B. LA QUESTION DE L'EUROPE	26
C. LA SÉCURITÉ	26
D. COOPÉRATION DES TRANSPORTEURS	27
V. CONCLUSION	29
ANNEXE 1 — Liste des témoins	31
ANNEXE 2 — Liste des mémoires	35
ANNEXE 3 — Entretiens à Washington (D.C.)	37
PROCÈS-VERBAUX	43

RÉSUMÉ DES OBSERVATIONS ET LISTE DES RECOMMANDATIONS

En préparation des négociations prochaines entre le Canada et les États-Unis en vue de conclure une entente bilatérale sur le transport aérien, le Comité a été chargé de formuler une stratégie de négociation et de proposer des objectifs globaux et des principes directeurs afin de veiller à la protection des intérêts du Canada. Après étude de la question, le Comité présente les observations et les recommandations suivantes:

OBSERVATIONS :

1. Nous sommes forcés de conclure non seulement que l'entente actuelle avantage les Américains, mais aussi qu'elle impose à nos deux transporteurs nationaux une concurrence très dure et qu'un nouvel accord axé encore davantage sur la concurrence leur posera un formidable défi. *(page 8)*
2. Pour toutes les raisons avancées par les témoins, nous reconnaissons que le statu quo n'est pas acceptable et nous souscrivons à la décision du gouvernement d'entamer des négociations devant mener à la conclusion d'une entente bilatérale plus ouverte concernant le transport aérien. *(page 9)*
3. Il nous apparaît que nous ne sommes pas en mesure de recommander une option de négociation précise au gouvernement. *(page 12)*
4. Nous espérons que notre équipe de négociation étudiera la possibilité d'obtenir des droits de cabotage exclusifs pour nos transporteurs canadiens. *(page 12)*
5. Nous souscrivons inconditionnellement à une application graduelle de l'entente qui, à notre avis, garantit à notre industrie des transports aériens une protection sans laquelle elle ne saurait subsister. *(page 13)*

LISTE DES RECOMMANDATIONS :

1. Que l'un des principaux objectifs des négociations soit d'améliorer et d'accroître les services aériens transfrontaliers; *(page 10)*
2. Que toute nouvelle entente corrige le déséquilibre actuel des recettes et assure un échange équitable et équilibré des avantages et des possibilités économiques entre les transporteurs des deux pays; *(page 10)*
3. Que les négociations aient comme troisième objectif majeur d'assurer la viabilité de nos deux transporteurs nationaux, du système et du secteur des lignes aériennes canadiennes; *(page 10)*

4. Que l'on étudie, au cours des négociations, la possibilité de prévoir dans l'entente son examen annuel afin d'en déterminer l'effet sur les transporteurs et leurs services; (page 13)
5. Que l'on songe à prévoir dans l'entente une date d'expiration; (page 14)
6. Que l'on étudie la possibilité d'établir un mécanisme permettant d'exploiter promptement les occasions de plus en plus nombreuses d'innover dans les services transfrontaliers; (page 14)
7. Que l'on envisage d'instaurer un mécanisme d'application graduelle fondé sur une formule de partage des marchés ou basé sur le nombre de places sur les avions; (page 14)
8. Que la nouvelle entente sur les services aériens garantisse aux transporteurs canadiens un accès égal et concurrentiel aux installations essentielles dans les aéroports américains; (page 14)
9. Que le gouvernement prenne les mesures nécessaires pour moderniser l'infrastructure aéroportuaire canadienne afin de pouvoir absorber la hausse du trafic qui découlerait de l'adoption d'un nouveau régime de services transfrontaliers; (page 15)
10. Que le Canada étudie s'il y a lieu de maintenir le prédédouanement et, si oui, que les avantages qu'en retirent les transporteurs américains soient repayés d'une façon ou d'une autre; (page 15)
11. Que le gouvernement songe à établir des services de prédédouanement canadiens dans certains grands aéroports américains, notamment ceux de New York, de Chicago et de Los Angeles, et à étudier, de concert avec le gouvernement américain, l'opportunité d'appliquer le principe dit des «portes rouges/portes vertes»; (page 16)
12. Que l'on examine attentivement la possibilité de négocier les droits de la cinquième liberté pour nos transporteurs comme une mesure de protection commerciale afin de retirer d'une nouvelle entente notre juste part de recettes; (page 17)
13. Que la nouvelle entente bilatérale sur les services aériens comporte une disposition prévoyant le maintien des règles qui interdisent actuellement le favoritisme et la discrimination dans l'utilisation des systèmes de réservation informatisée; (page 18)
14. Que le gouvernement négocie l'établissement, dans la nouvelle entente bilatérale, d'un mécanisme permettant de protéger les transporteurs canadiens contre la pratique de prix abusivement bas; (page 18)
15. Que le gouvernement accorde la priorité à l'établissement de règles de jeu équitables afin que les transporteurs aériens canadiens puissent lutter sur un pied d'égalité; (page 19)

16. Que le gouvernement envisage de séparer les négociations relatives aux services de messageries et de transport exclusif de marchandises des négociations principales, et de les mener de façon accélérée; (page 21)
17. Que le gouvernement envisage, dans le cadre de la négociation d'une nouvelle entente bilatérale, de permettre le libre déplacement des avions d'affaires canadiens et américains dans les deux pays; (page 23)
18. Que le gouvernement accorde le statut d'observateur à un représentant de l'*Association of Canadian Airport Communities* pour les négociations canado-américaines qui se tiendront bientôt sur les services aériens; (page 25)
19. Que le gouvernement permette à un représentant du mouvement syndical, choisi par les organisations syndicales concernées, d'assister à titre d'observateur aux prochaines négociations sur le transport aérien entre le Canada et les États-Unis; (page 26)
20. Que le gouvernement continue à consulter les provinces lors des négociations canado-américaines; (page 26)
21. Que les normes rigoureuses en matière de sécurité en vigueur dans notre pays ne soient pas abaissées; (page 27)
22. Que le gouvernement s'assure que les installations de navigation aérienne requises soient en place pour prendre en charge le trafic aérien accru qui résultera de la signature d'une nouvelle entente canado-américaine sur le transport aérien; (page 27)
23. Que la société Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International déploient tous les efforts possibles afin d'adopter une même position sur les principales questions à négocier afin de permettre au gouvernement de mettre au point une stratégie de négociation cohérente. (page 27)

I. INTRODUCTION

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

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

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

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

prédédouanement, les États-Unis ont même jugé nécessaire de consigner par écrit que toute abrogation de l'Accord de prédédouanement constituerait une «cause raisonnable» de résiliation de l'Accord sur le transport aérien.

En 1984, le Canada et les États-Unis ont signé deux autres ententes. L'une prévoyait l'établissement d'un nouveau régime plus concurrentiel et plus souple visant à encourager l'accroissement des services transfrontaliers régionaux et locaux (l'Accord RLCS). Un Accord relatif à un programme-pilote de services aériens transfrontaliers (ARPPSAT) a également été négocié. Cet accord visait à favoriser l'accroissement du trafic transfrontalier dans un aéroport sous-utilisé au Canada et aux États-Unis, et à mettre à l'essai le concept de service «axé sur le marché», sans restriction. Au Canada, le choix s'est porté sur l'aéroport de Mirabel, et aux États-Unis sur l'aéroport de San Jose. Le programme de l'aéroport de Mirabel n'a pas donné les résultats escomptés et a été abandonné, mais on a maintenu le service entre l'aéroport de San Jose et Vancouver.

Les accords aériens conclus entre le Canada et les États-Unis portent sur les services aériens bilatéraux les plus lucratifs, les plus complexes et les plus complets au monde. Au début des années 80 cependant, en partie à cause de la déréglementation de l'industrie américaine des services aériens, on a jugé nécessaire de modifier les règles des services aériens de manière à les adapter à un environnement plus concurrentiel et plus flexible. De fait, tout au long de la dernière décennie, le Canada et les États-Unis ont tenté plusieurs fois mais sans succès de négocier un nouvel accord. Par suite de la déréglementation de l'industrie aérienne au Canada et de la conclusion de l'Accord de libre-échange, les deux pays se sont montrés intéressés à reprendre les négociations. Les deux gouvernements nationaux ont annoncé au début d'octobre 1990 qu'ils entameraient dès le début de 1991 des négociations devant mener à la conclusion d'un nouvel accord bilatéral sur les transports aériens.

Le Comité spécial, créé en novembre 1990, a reçu pour mandat de tenir des audiences publiques un peu partout au Canada et de se rendre à Washington (D.C.) afin de recueillir le point de vue des diverses collectivités, des provinces, de l'industrie de l'aviation, des organisations ouvrières, du monde des affaires, de l'industrie du tourisme, des utilisateurs des services d'expédition et des voyageurs au sujet du projet de négociations concernant les services aériens entre le Canada et les États-Unis. Auparavant, les principaux intervenants dans les négociations bilatérales sur les services aériens étaient des fonctionnaires et des représentants des lignes aériennes. Pour la première fois, le gouvernement a instauré un processus de consultation publique qui permet à d'autres parties intéressées d'exprimer leur point de vue sur la position du Canada aux négociations.

Le Comité se devait d'aider le gouvernement à définir sa stratégie de négociation en lui proposant des objectifs généraux et des principes directeurs qui permettent de protéger au mieux les intérêts du Canada. À cette fin, le Comité s'est rendu à Vancouver, Calgary, Edmonton, Regina, Winnipeg, Moncton, Halifax, Montréal, Toronto ainsi qu'à Ottawa, et a entendu plus de 70 témoins. Parmi ceux-ci se trouvaient des représentants des villes de Churchill, Yarmouth et Québec. Le Comité s'est également rendu à Washington pour connaître le point de vue des autorités américaines sur la question.

II. LA SITUATION ACTUELLE

En vertu de l'accord actuel sur les services aériens réguliers et de l'accord sur les services transfrontières régionaux, locaux et de troisième niveau (l'accord RLCS), des services aériens transfrontaliers existent entre 83 couples de villes. Les transporteurs canadiens exploitent exclusivement 26 routes, et les transporteurs américains ont l'exclusivité sur 39 routes. Les transporteurs des deux pays peuvent desservir 18 couples de villes. À l'heure actuelle, plus de 13 millions de passagers effectuent chaque année des vols entre le Canada et les États-Unis, assurant ainsi aux transporteurs aériens des recettes d'environ 2,3 milliards de dollars. Les transporteurs américains assurent plus de 60 p. 100 des vols transfrontaliers et encaissent chaque année environ 500 millions de dollars de plus que les transporteurs canadiens. En outre, les transporteurs américains ont directement accès à 90 p. 100 de la population canadienne, tandis que les transporteurs canadiens ne rejoignent que 30 p. 100 du marché américain.

Bien entendu, le déséquilibre actuel est dû en partie au nombre de routes bilatérales accordées aux transporteurs aériens des deux pays. En outre, certains avantages liés à la structure concurrentielle ont permis aux transporteurs américains de maintenir leur prédominance et même d'accroître leur part du marché. Cette situation est une conséquence de l'apparition, depuis la déréglementation, des réseaux «en étoile» aux États-Unis et du système qui permet aux passagers des vols transfrontaliers au Canada d'obtenir leur congé des autorités douanières avant de quitter le Canada.

À cause de l'importance de la population américaine et de sa répartition relativement homogène, les grands transporteurs américains ont pu établir d'importantes plaques tournantes. Ils dirigent leur trafic vers ces plaques tournantes, le regroupent puis le distribuent vers les nombreux points de leurs réseaux. Le regroupement et la concurrence ont permis à plusieurs «méga» transporteurs américains de s'imposer. Grâce à leur importance, à leur système de réservations informatisé, au contrôle des lignes aériennes d'apport, au contrôle des portes et des créneaux et aux programmes pour grands voyageurs, ces transporteurs ont réussi à créer des «plaques tournantes forteresses» fermées à d'éventuels concurrents.

Certaines grandes plaques tournantes comme l'aéroport de Chicago sont des points d'entrée désignés pour le trafic transfrontalier en provenance du Canada. Une fois arrivé à Chicago, le trafic est regroupé avec le trafic américain intérieur, puis distribué par le transporteur aérien vers ses points de destination nationaux et internationaux «à l'intérieur et à l'extérieur» de la plaque tournante qui sert de point d'entrée. Ce système permet par exemple à un transporteur qui exploite le marché Toronto-Chicago d'effectuer des vols quotidiens plus fréquents parce qu'une partie importante du trafic n'est pas destinée à Chicago mais au-delà, vers les nombreux points de son vaste réseau. Ce système est également à l'origine de la création de plaques tournantes «fictives». Ainsi, sur la route

Toronto-Rochester, le transporteur américain effectue plusieurs vols quotidiens même si une très petite partie des passagers se rendent effectivement à Rochester. La majorité des voyageurs ont en fait d'autres destinations. À l'opposé, un transporteur canadien ne peut transporter de voyageurs au-delà de Chicago ou Rochester. Pour aller plus loin, les voyageurs doivent prendre un vol de correspondance d'un transporteur américain. Par conséquent, les voyageurs sont fortement tentés d'utiliser les services d'un transporteur américain afin d'éviter les vols de correspondance et les retards et risques accrus de pertes de bagages qu'ils occasionnent et ainsi de suite.

Lorsqu'un tel avantage structurel s'ajoute au dédouanement au Canada (ce qui permet aux transporteurs aériens américains de traiter leurs passagers comme des voyageurs américains se déplaçant aux États-Unis), la tentation de choisir un transporteur américain devient très grande. Ce dernier peut offrir aux passagers d'effectuer tout le trajet sur le même avion ou de prendre une correspondance sans perte de temps entre des villes inaccessibles aux transporteurs canadiens. Ces avantages concurrentiels inhérents permettent aux transporteurs américains de s'assurer une part substantielle du trafic sur de nombreuses routes bilatérales. Ce trafic plus important permet d'assurer un service plus fréquent (ce qui, avec les tarifs, est un élément clé de la concurrence). Ceci rend encore plus attrayants les services de transport aérien américains. Toutefois, lorsque ces avantages concurrentiels structurels font défaut, c'est-à-dire lorsque la majeure partie du trafic a sa véritable origine ou destination à la porte d'entrée américaine (par ex., Toronto - Los Angeles) ou qu'une part importante du trafic a son origine derrière la porte canadienne (par ex., Toronto), les transporteurs canadiens réussissent à faire concurrence aux transporteurs américains beaucoup plus importants.

Le Canada, avec sa faible population répartie d'est en ouest sur une étroite bande de 200 kilomètres au nord de la frontière, a un marché intérieur beaucoup plus restreint et ne dispose que de quelques plaques tournantes ou de points d'entrée et de sortie. En outre, nos deux transporteurs aériens nationaux réunis sont encore moins importants que le septième transporteur américain en importance sur le marché des vols transfrontaliers.

Le Comité estime que le déséquilibre dans l'échange des routes bilatérales, les différences importantes de densité démographique, le système des réseaux en étoile et des portes d'entrée et de sortie aux États-Unis, combinés au prédédouanement, donnent aux transporteurs américains un avantage concurrentiel important sur la plupart des marchés transfrontaliers ainsi qu'à destination d'autres pays.

Dans ces circonstances, nous sommes forcés de conclure non seulement que l'entente actuelle avantage les Américains, mais aussi qu'elle impose à nos deux transporteurs nationaux une concurrence très dure, et qu'un nouvel accord axé encore davantage sur la concurrence leur posera un formidable défi.

III. NOUVELLES RELATIONS ENTRE LE CANADA ET LES ÉTATS-UNIS EN MATIÈRE DE SERVICES AÉRIENS

A. SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS

L'entente sur les services aériens réguliers entre le Canada et les États-Unis est au coeur même de leurs relations dans le domaine des services aériens bilatéraux. En 1989, les services aériens réguliers constituaient 82 p. 100 de l'ensemble du trafic transfrontalier. Les services aériens réguliers occupent de loin la part la plus importante des services aériens entre le Canada et les États-Unis et ils représenteront sans aucun doute le principal enjeu des négociations. Notre attention se portera principalement sur ces services, et nous aborderons séparément le transport du fret et les vols nolisés.

Un nombre important de témoins ont déclaré que l'actuel système des services aériens entre le Canada et les États-Unis était trop restrictif et qu'il était dépassé. Ils ont demandé la conclusion d'une nouvelle entente qui permettrait d'accroître et d'améliorer les liaisons aériennes avec les États-Unis, qui serait bénéfique pour le public voyageur, améliorerait le développement économique et les possibilités d'investissement tout en attirant les touristes et les participants à des congrès. Les témoins ont également fait valoir que le statu quo était tout simplement inacceptable, surtout depuis l'entrée en vigueur de l'Accord de libre-échange. D'autres témoins ont fait valoir qu'il n'y avait guère d'autre choix que d'essayer de conclure une entente plus libérale, de manière à pouvoir relever le défi de la mondialisation de l'industrie aérienne et faire face à l'Europe de 1992.

Pour toutes les raisons avancées par les témoins, nous reconnaissons que le statu quo n'est pas acceptable et nous souscrivons à la décision du gouvernement d'entamer des négociations devant mener à la conclusion d'une nouvelle entente bilatérale plus ouverte concernant le transport aérien.

1. Les objectifs de la négociation

Plusieurs témoins ont fait valoir que l'un des principaux objectifs du transport est de répondre aux besoins du public voyageur et d'améliorer le niveau et la qualité des services. Selon certains, la politique aérienne transfrontière du Canada a toujours servi davantage les intérêts de nos grands transporteurs aériens que ceux du public voyageur et des collectivités, et qu'au moment crucial des négociations, l'intérêt public est habituellement subordonné à l'intérêt des transporteurs aériens. Quoi qu'il en soit, les témoignages

recueillis sur la nécessité d'améliorer les services transfrontaliers nous ont convaincus que l'un des principaux objectifs des négociations devait être de répondre aux attentes et aux besoins du public voyageur et des collectivités. Par conséquent, nous recommandons :

1. Que l'un des principaux objectifs des négociations soit d'améliorer et d'accroître les services aériens transfrontaliers.

Les prochaines négociations seront des négociations commerciales majeures: les droits de desserte sont précieux et le droit de chaque transporteur aérien de desservir le marché de l'autre a un prix. Le préambule de l'entente de 1966 sur les services aériens souligne la nécessité d'une égalité des avantages et des possibilités économiques pour les transporteurs. Plusieurs témoins ont reconnu que l'égalité est essentielle, non seulement pour corriger le déséquilibre actuel des recettes des lignes aériennes, mais aussi pour obtenir une nouvelle entente mieux équilibrée. L'égalité nous apparaissant comme un autre objectif essentiel, nous recommandons par conséquent:

2. Que toute nouvelle entente corrige le déséquilibre actuel des recettes et assure un échange équitable et équilibré des avantages et des possibilités économiques entre les transporteurs des deux pays.

De nombreux témoins ont exprimé, à divers degrés, la crainte que nos transporteurs aériens ne puissent concurrencer et survivre sur un marché transfrontalier davantage axé sur la concurrence. Ils ont indiqué que les deux transporteurs nationaux offrent un service de qualité, sûr et efficace d'un bout à l'autre du pays, et ils veulent que cela continue. Les témoins ont également dit que si l'existence du système national est menacée, les services régionaux et locaux, ainsi que les services dans le Nord et dans les régions éloignées risquent d'en souffrir. Le Comité a entendu suffisamment de témoignages pour être convaincu de l'absolue nécessité de s'assurer que toute nouvelle entente garantisse la protection et la préservation des lignes aériennes au Canada.

Par conséquent, nous recommandons :

3. Que les négociations aient comme troisième objectif majeur d'assurer la viabilité de nos deux transporteurs nationaux, du système et du secteur des lignes aériennes canadiennes.

Le Comité croit que ce sont là les trois grands objectifs que doit se fixer le gouvernement. Il tient toutefois à souligner qu'aucun de ces objectifs ne doit avoir préséance sur un autre, ni être poursuivi isolément. La réalisation des trois objectifs est nécessaire au succès des négociations. Nous reconnaissons, bien entendu, qu'il y a des intérêts concurrents en jeu et qu'il ne sera pas facile de trouver une solution équilibrée.

2. Les options de la négociation

Selon le Comité, il n'y a vraiment que trois options de négociation réalistes qui permettront la réalisation des objectifs visés. Ces trois options sont la libéralisation, les

ciels ouverts et les ciels ouverts plus le cabotage. Tout au long des audiences, il y a eu beaucoup de confusion au sujet de ces expressions. Les membres du Comité ayant eu de la difficulté à maîtriser ces concepts, il leur est apparu important de les définir.

Selon le Comité, la libéralisation signifie la négociation d'une entente révisée et modernisée, qui sera davantage axée sur la concurrence, la flexibilité et l'expansion. La libéralisation doit viser d'abord l'échange de diverses lignes entre des couples de villes, et elle pourrait comporter le maintien d'une certaine réglementation ainsi qu'un processus officiel par lequel les deux pays désigneraient les transporteurs chargés d'exploiter des lignes précises. En termes simples, la libéralisation signifie la négociation d'un régime d'exploitation de lignes désignées.

L'option «ciels ouverts», selon le Comité, est la possibilité pour n'importe quel transporteur aérien canadien ou américain jugé apte par les autorités aéronautiques de son pays à assurer le transport aérien, d'offrir en tout temps ses services sur n'importe quelle ligne transfrontière. Autrement dit, cela correspond en pratique à la déréglementation du marché transfrontalier et, partant, à la création d'un régime axé sur le marché.

Les ciels ouverts plus le cabotage constituent la troisième possibilité. Le cabotage, qu'on appelle aussi parfois la septième liberté, est la possibilité pour un transporteur aérien de transporter librement des passagers en provenance de son pays d'un point à l'autre à l'intérieur d'un autre pays. Par exemple, un avion de la société Air Canada effectue un vol jusqu'à Chicago, et de là à Los Angeles. Si Air Canada pouvait prendre des passagers à Chicago et les transporter à Los Angeles, elle exercerait un «droit de cabotage». Les transporteurs des deux pays seraient dès lors en mesure de se livrer une concurrence sans limite, sur les deux territoires nationaux.

Sur la base de ces définitions, certains témoins se sont montrés favorables à des négociations portant sur des lignes précises et sur la libéralisation, mais ont assorti leur soutien de nuances et d'approches diverses et intéressantes. Certains ont prudemment appuyé l'option ciels ouverts, alors que d'autres l'ont appuyée avec enthousiasme. Bien que certains témoins se soient dit disposés à accepter le régime de ciels ouverts plus le cabotage, un nombre important parmi ceux qui ont abordé la question du cabotage ont affirmé que cette option pourrait constituer une menace majeure à la viabilité de notre industrie et, pour cette raison, s'y sont opposés. D'autres témoins y ont vu une idée intéressante, mais ont déclaré que dans le contexte actuel cette option ne convenait pas, surtout si elle devait compromettre la conclusion d'une entente. Certains témoins ont également vu dans l'option cabotage une «diversion» dans les négociations.

Au sujet des deux dernières options, de nombreux témoins ont dit craindre que les deux transporteurs nationaux canadiens ne soient pas en mesure de concurrencer les méga-transporteurs américains ou même de survivre sur un marché caractérisé par une concurrence effrénée. Certains témoins étaient d'avis que les deux transporteurs nationaux seraient forcés de fusionner ou de devenir des compagnies d'apport «régionales» pour les grands transporteurs américains. Le cas échéant, le Canada serait simplement considéré

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

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

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

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

3. Garanties

a) Application graduelle de l'entente

Dans sa déclaration annonçant des négociations imminentes, le ministre des Transports précisait qu'elles consisteraient notamment à concevoir une formule d'application graduelle du nouveau régime. La plupart des témoins jugeaient cette garantie essentielle, mais peu d'entre eux ont fait des suggestions au Comité sur la façon d'y arriver ou sur la durée de la période de transition nécessaire. Ils reconnaissent simplement que nos transporteurs allaient avoir besoin de temps pour s'adapter au nouveau régime et que pour en atténuer les conséquences néfastes sur nos transporteurs nationaux, il fallait faire en sorte que l'ensemble du processus se fasse graduellement plutôt que subitement.

Nous ne sommes donc absolument pas en mesure d'éclairer le gouvernement sur le genre de mécanisme ou de formule de transition qu'il devrait négocier. On nous a notamment proposé de lier ce mécanisme au contingentement décrété de la part du marché, ou à une répartition du nombre total de places d'avion que les transporteurs peuvent offrir à la fois dans le marché transfrontalier. Quoi qu'il en soit, nous souscrivons inconditionnellement à une application graduelle de l'entente qui, à notre avis, garantit à notre industrie des transports aériens une protection sans laquelle elle ne saurait subsister.

Certains témoins ont proposé, à l'appui de cette formule, que l'entente prévoie un examen périodique de ses dispositions afin de permettre d'évaluer ses effets sur les transporteurs et leurs services. D'autres ont suggéré qu'on fixe une date d'expiration à laquelle l'entente serait entièrement réexaminée après cinq ans, par exemple. Les témoins ont par ailleurs souligné que l'un des principaux inconvénients de l'entente actuelle réside dans son manque total de souplesse et dans le fait qu'elle ne permet pas de réagir à l'évolution des marchés transfrontaliers et de la demande. Certains ont proposé de prévoir dans la nouvelle entente un mécanisme qui donne à l'industrie la souplesse voulue pour lui permettre de s'adapter promptement aux changements rapides qui bouleversent le marché des services de transport aérien et de fournir les nouveaux services en demande. Quelques-uns ont en outre suggéré de s'inspirer du régime en vigueur pour les services locaux, régionaux et de troisième niveau, puisqu'il comporte un processus d'approbation automatique.

Nous croyons que toutes ces suggestions méritent d'être examinées en vue de leur application dans une nouvelle entente. En outre, il est déjà prévu dans la *Loi nationale sur les transports de 1987* que l'Office national des transports en revoie l'application chaque année. L'Office publie également un rapport annuel et nous croyons que le même mécanisme devrait être repris ici. Le Comité recommande donc :

4. Que l'on étudie, au cours des négociations, la possibilité de prévoir dans l'entente son examen annuel afin d'en déterminer l'effet sur les transporteurs et leurs services;

5. **Que l'on songe à prévoir dans l'entente une date d'expiration;**
6. **Que l'on étudie la possibilité d'établir un mécanisme permettant d'exploiter promptement les occasions de plus en plus nombreuses d'innover dans les services transfrontaliers; et**
7. **Que l'on envisage d'instaurer un mécanisme d'application graduelle fondé sur une formule de partage des marchés ou basé sur le nombre de places sur les avions.**

b) Garanties à l'égard des opérations

Plusieurs témoins, dont l'ensemble des compagnies aériennes, se sont dits vivement préoccupés par la question de l'accès aux grands aéroports américains. Les transporteurs canadiens ne pourront offrir des services compétitifs dans de nouveaux marchés que s'ils ont accès aux installations aéroportuaires essentielles, comme les créneaux d'atterrissage et de décollage, les portes d'embarquement des passagers, les guichets de vente des billets et les services de manutention des bagages. Dans la plupart des grands aéroports américains, les installations appartiennent aux principaux transporteurs ou sont sous leur contrôle. Un témoin a fait remarquer que d'après un rapport récent du *General Accounting Office (GAO)* des États-Unis, 88 p. 100 des portes d'embarquement dans les 66 aéroports principaux du pays sont louées aux compagnies aériennes, dont la plupart s'en réservent l'usage exclusif. En outre, 87 p. 100 des portes d'embarquement louées dans les moyens et grands aéroports américains le sont à long terme.

Quant aux créneaux, ils sont, eux aussi, contrôlés par les grands transporteurs aux heures de grande affluence. En général, les créneaux supplémentaires sont attribués par tirage au sort, auquel cas l'inscription au tirage coûte, au bas mot, plus d'un million de dollars US, ou leurs détenteurs se les revendent, ce qui exclut les nouveaux venus. De plus, la règle visant les aéroports à circulation intense limite le nombre de créneaux dans quatre aéroports des États-Unis—LaGuardia, Kennedy, Chicago (O'Hare) et Washington National.

Les témoins ont insisté sur le fait que ces restrictions réduiraient considérablement l'aptitude de nos transporteurs à pénétrer le marché ou à étendre leurs services. Ils ont soutenu que l'accès égal et équitable aux grands aéroports américains doit être l'une des principales conditions préalables à la conclusion de toute nouvelle entente. Le Comité partage cet avis, car il voit dans l'égalité d'accès une autre mesure de protection essentielle à inclure dans toute nouvelle entente. Il recommande donc :

8. **Que la nouvelle entente sur les services aériens garantisse aux transporteurs canadiens un accès égal et concurrentiel aux installations essentielles dans les aéroports américains.**

Le Comité estime que la réciprocité dans l'utilisation des installations aéroportuaires essentielles est nécessaire, et il sait bien que l'Aéroport international Pearson et, dans une moindre mesure, ceux de Vancouver et de Dorval éprouvent un grave problème de

congestion. Plusieurs témoins l'ont mentionné et ont souligné qu'il fallait mettre sur pied l'infrastructure aéroportuaire nécessaire pour absorber l'augmentation du trafic transfrontalier qu'une nouvelle entente entraînerait inévitablement. Le Comité sait que le gouvernement prend des mesures pour remédier à la situation à ces deux aéroports, mais la question lui semble être d'une telle importance qu'il souhaite recommander :

9. **Que le gouvernement prenne les mesures nécessaires pour moderniser l'infrastructure aéroportuaire canadienne afin de pouvoir absorber la hausse du trafic qui découlerait de l'adoption d'un nouveau régime de services transfrontaliers.**

c) **Garanties sur le plan commercial**

i. Le prédédouanement

De nombreux témoins ont reconnu que le prédédouanement conférait aux transporteurs américains un avantage considérable mais les compagnies aériennes elles-mêmes ont hésité à en recommander l'abolition. Tous les témoins ont reconnu le côté pratique de ce service (en effet, le postdédouanement congestionne les aéroports américains) et sa popularité chez les Canadiens.

C'est là une question très délicate. Nous savons que le public apprécie le côté pratique du prédédouanement. Mais il a procuré des avantages commerciaux importants aux transporteurs américains et a contribué sans aucun doute au déséquilibre actuel des revenus. En conséquence, nous croyons que lors de la mise au point de sa stratégie, le gouvernement doit revoir la question et décider s'il y a lieu de continuer ou d'éliminer le prédédouanement. Nous recommandons donc :

10. **Que le Canada étudie s'il y a lieu de maintenir le prédédouanement et, si oui, que les avantages qu'en retirent les transporteurs américains soient repayés d'une façon ou d'une autre.**

Plusieurs témoins ont proposé, en guise de solution de rechange à l'élimination du prédédouanement, que le Canada établisse des services similaires dans les grands aéroports américains. D'autres proposaient d'améliorer et de rationaliser les services de postdédouanement dans les deux pays et, notamment, d'étudier la méthode de dédouanement dite des «portes rouges/portes vertes» utilisée en Europe. Selon ce système, le voyageur a le choix : il n'a rien à déclarer, il franchit la porte verte; il a quelque chose à déclarer, il se dirige alors vers la porte rouge où se tiennent les préposés. Quelques-uns sont même allés jusqu'à recommander de songer à instaurer un système continental de dédouanement, c'est-à-dire d'unir les services des douanes des deux pays.

Cette idée est lourde de conséquences. Il n'est pas exclu qu'on l'examine un jour, mais nous n'estimons pas indiqué d'en traiter dans le présent rapport. Les témoins n'ont pas insisté outre mesure pour que le Canada prédédouane les marchandises et les passagers

s'envolant des États-Unis vers notre pays, en raison du nombre élevé de grands aéroports américains d'où le Canada reçoit fret et passagers, et du fait que la plupart des transporteurs américains ne vont pas au-delà des portes d'accès au territoire canadien. Il semble donc que le fait d'instaurer le prédédouanement des passagers et des marchandises à destination du Canada dans quelques grands aéroports américains ne serait pas tellement avantageux pour nos transporteurs. Le Comité estime toutefois que la question du prédédouanement et l'idée d'améliorer les services de postdédouanement, notamment au moyen de la formule des «portes rouges/portes vertes», méritent qu'on s'y attarde. Il recommande donc :

11. **Que le gouvernement songe à établir des services de prédédouanement canadiens dans certains grands aéroports américains, notamment ceux de New York, de Chicago et de Los Angeles, et à étudier, de concert avec le gouvernement américain, l'opportunité d'appliquer le principe dit des «portes rouges/portes vertes».**

ii. Le cabotage

Comme nous l'avons déjà mentionné, la question du cabotage a été fort controversée lors de nos séances. Le Comité a décidé de ne se prononcer ni pour ni contre son inscription sur la liste des points à négocier. Cela dit, il a écouté avec un intérêt particulier les témoins qui ont laissé entendre que le fait d'accorder aux transporteurs canadiens des droits de cabotage limités serait un moyen de compenser l'avantage dont jouissent les transporteurs américains sur le plan de la concurrence dans le marché des services transfrontaliers. Par cabotage limité, on entend la possibilité pour les transporteurs canadiens de prendre, à des points intermédiaires sur des routes transfrontalières, des passagers américains se dirigeant vers une destination aux États-Unis. Par exemple, la société Lignes aériennes Canadien International aurait le droit de prendre des passagers ou des marchandises sur sa route Vancouver—San Francisco—San Diego. Avec des droits de cabotage «intégraux», nos deux transporteurs nationaux pourraient transporter, à l'intérieur du territoire américain, des marchandises et des passagers en provenance et à destination de n'importe quel endroit des États-Unis.

Le Comité tient à souligner que sur ce point important, nos deux transporteurs nationaux étaient en désaccord. Les Lignes aériennes Canadien International ont vigoureusement soutenu qu'à leur avis, le cabotage dans le marché des services transfrontaliers ne comportait aucun avantage pour eux, quel que soit l'angle sous lequel on l'envisage, pour la simple raison que le marché intérieur américain était trop étroitement contrôlé et dominé par les grands transporteurs américains. Pour sa part, Air Canada demandait que l'on examine, à tout le moins, la possibilité de prévoir dans toute nouvelle entente sur les services aériens un échange limité de droits de cabotage.

Quoique les Lignes aériennes Canadien soient tout à fait opposées au cabotage, même limité, l'idée de l'autoriser jusqu'à un certain point à titre de mesure de protection commerciale présente, aux yeux du Comité, un certain intérêt. Ce pourrait être un moyen

de réduire l'écart qui sépare actuellement les transporteurs des deux pays au chapitre des recettes. Quoiqu'il en soit, comme nous l'avons dit plus haut, nous espérons que notre équipe de négociation étudiera la possibilité d'obtenir des droits de cabotage exclusifs pour nos transporteurs canadiens.

iii. Les droits de la cinquième liberté

Les droits de la cinquième liberté confèrent le privilège de transporter des passagers, du courrier et des marchandises d'un pays étranger à un autre. Par exemple, le vol Vancouver—Los Angeles—Mexico de la société Lignes aériennes Canadien aurait le droit de prendre, à Los Angeles, des passagers, du courrier ou des marchandises à destination d'une autre ville américaine. Selon certains témoins, le fait de conférer ces droits aux transporteurs canadiens pourrait contribuer à rétablir l'équilibre sur le plan de la concurrence en rendant possible toute une gamme de nouvelles liaisons aériennes internationales, ce qui profiterait surtout aux compagnies canadiennes, car l'exercice des droits de la cinquième liberté ailleurs qu'au Canada ne présente pas, semble-t-il, beaucoup d'intérêt pour les transporteurs américains.

Nous pensons donc que les droits de la cinquième liberté pourraient profiter aux transporteurs canadiens. Nous recommandons en conséquence :

- 12. Que l'on examine attentivement la possibilité de négocier les droits de la cinquième liberté pour nos transporteurs comme une mesure de protection commerciale afin de retirer d'une nouvelle entente notre juste part de recettes.**

iv. Les systèmes de réservation informatisée (SRI)

Quelques témoins ont affirmé que les SRI constituent probablement l'outil de commercialisation le plus puissant. Ces systèmes sont très perfectionnés, puisqu'ils permettent à plusieurs compagnies aériennes d'afficher en même temps l'horaire de leurs vols, leurs prix et d'autres détails sur leurs services sur des écrans installés chez les agents de voyage. Il n'y a qu'un seul SRI au Canada; il est contrôlé par Air Canada et les Lignes aériennes Canadien. Il en existe quelques-uns aux É.-U. sous le contrôle de transporteurs géants. Comme il est très coûteux d'installer un SRI et de le vendre aux agents de voyage, il est pratiquement impossible à un nouveau venu de créer son propre système. Il lui faut donc payer des frais pour avoir accès à un SRI et payer pour chacun des vols réservés à l'aide du système. En outre, les agents de voyage ont tendance à prendre des billets avec le transporteur à qui appartient le SRI. Dans le métier, on appelle ça l'effet de halo.

Au départ, on craignait que les transporteurs dotés de SRI ne fassent du tort aux compagnies aériennes qui payaient pour avoir accès au système. Le gouvernement américain a donc établi des règles afin d'empêcher le favoritisme ou la discrimination. Ces

règles devaient expirer à la fin de 1990, et le département des Transports des États-Unis songe à les réviser. Nos témoins ont insisté sur la nécessité de les maintenir afin de prévenir toute discrimination contre les transporteurs canadiens dans le marché des services transfrontaliers. Le Comité est du même avis et recommande :

- 13. Que la nouvelle entente bilatérale sur les services aériens comporte une disposition prévoyant le maintien des règles qui interdisent actuellement le favoritisme et la discrimination dans l'utilisation des systèmes de réservation informatisée.**

v. *La pratique de prix abusivement bas*

Tout en réclamant un assouplissement des règles relatives à l'établissement des prix, certains témoins ont avoué craindre que les concurrents américains dans le marché des services transfrontaliers, forts de leur taille et de leurs recettes gigantesques, ne se permettent de pratiquer des prix abusivement bas pour acculer des concurrents canadiens à la faillite. Pour la plupart d'entre eux, ce risque était bien réel et devait être abordé aux négociations. D'autres estimaient que le meilleur moyen de régler ce problème était d'instituer un régime dit du «double rejet» en vertu duquel seuls les tarifs rejetés par les deux pays seraient interdits. Le régime actuel prévoit le simple rejet, c'est-à-dire qu'il suffit qu'un des deux pays rejette un tarif pour qu'il soit interdit.

Le Comité convient que dans le marché des services transfrontaliers, les transporteurs devraient jouir d'une absolue liberté dans l'établissement de leurs prix. Cependant, s'il craint autant que les témoins d'éventuelles pratiques abusives à ce chapitre, il n'est pas pour autant persuadé qu'un régime de double rejet suffirait à mettre nos transporteurs à l'abri. Le Comité croit nécessaire de trouver une autre solution et il a trouvé ingénieuse la suggestion proposant la création d'une «zone libre» à l'intérieur de laquelle tous les tarifs seraient automatiquement approuvés. Autrement dit, des tarifs mini-max seraient déterminés par l'organisme national compétent et les transporteurs seraient autorisés à répartir leurs tarifs à l'intérieur de la marge ainsi déterminée. Le Comité recommande donc :

- 14. Que le gouvernement négocie l'établissement, dans la nouvelle entente bilatérale, d'un mécanisme permettant de protéger les transporteurs canadiens contre la pratique de prix abusivement bas.**

d) **Les coûts d'exploitation**

Le Comité a fréquemment entendu les témoins affirmer que les coûts d'exploitation des transporteurs canadiens sont plus élevés que ceux des grandes compagnies aériennes américaines, c'est-à-dire qu'abstraction faite des avantages que leur taille leur confère sur

le plan de la concurrence, les transporteurs américains doivent aussi assumer des frais beaucoup moins élevés, ce qui leur donne une bonne longueur d'avance sur leurs concurrents canadiens du marché des services transfrontaliers.

Les témoins ont cité, entre autres exemples de frais d'exploitation supérieurs, les taxes sur le carburant, les frais de location, les frais aux utilisateurs, le coût supérieur des télécommunications, un fardeau fiscal plus lourd en raison des taux de dépréciation plus faibles, le coût élevé de la main-d'oeuvre et les taux d'intérêt et de change désavantageux à l'achat de matériel fabriqué aux États-Unis. Certains de ces facteurs, notamment les taux d'intérêt et de change, débordent nettement la portée de notre étude. Beaucoup de témoins l'ont reconnu et ont plutôt insisté sur le loyer de l'argent, les taxes sur le carburant et les frais aux usagers, sans oublier la hausse de leur fardeau fiscal attribuable au taux plus faible de dépréciation du matériel. Ces témoins étaient tous convaincus que si l'on ne trouve pas un moyen de compenser ces divers facteurs, la libéralisation du marché mettra les transporteurs aériens canadiens dans une situation extrêmement précaire.

Le Comité convient qu'un examen approfondi de ces questions s'impose. Il sait aussi que le problème ayant ses racines au Canada même, il ne saurait être réglé au cours des négociations. D'ailleurs, la plupart de ces questions sont de la compétence du ministre des Finances plutôt que de celle du ministre des Transports. Le Comité reconnaît de plus que les difficultés de l'industrie des transports nécessiteront peut-être des mesures exceptionnelles dont la mise au point sera longue. Il convient donc avec les témoins que l'étude de ces désavantages ne devrait pas retarder le début des négociations, mais que les deux devraient plutôt être menées de front. Pour cette raison, le Comité recommande :

- 15. Que le gouvernement accorde la priorité à l'établissement de règles de jeu équitables afin que les transporteurs aériens canadiens puissent lutter sur un pied d'égalité.**

e) Propriété étrangère

Selon plusieurs témoins, nos transporteurs nationaux pourraient avoir du mal à être concurrentiels et prospères sous un nouveau régime sans une infusion importante de capitaux et la formation d'alliances avec des transporteurs américains. Ces témoins doutaient que la limite de 25 p. 100 imposée à l'égard de la propriété étrangère soit assez élevée pour rendre possible l'apport des capitaux nécessaires, et ils sont allés jusqu'à proposer de la porter à 49 p. 100, en soutenant que cela pourrait constituer une garantie de protection, puisque ces transfusions de capitaux et ces alliances contribueraient à assurer la survie de nos deux transporteurs nationaux dans les marchés continental et international.

Comme l'examen du plafond imposé à la propriété étrangère déborde le cadre de notre mandat, nous n'entendons pas nous étendre sur le sujet. Nous tenons cependant à signaler que la même limite est en vigueur aux États-Unis et qu'il faudra probablement se pencher un jour sur cette question—comme le font déjà les Américains.

B. SERVICES NON RÉGULIERS (VOLS NOLISÉS)

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

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

C. SERVICES DE MESSAGERIES ET DE TRANSPORT EXCLUSIF DE MARCHANDISES

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

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

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

Lee, ministre des Transports du Nouveau-Brunswick et l'honorable James Lockyer, ministre de la Justice, lors de leur témoignage devant le Comité.

Étant donné que beaucoup de marchandises sont transportées à bord des avions de passagers réguliers, le Comité ne croit pas qu'il soit possible d'isoler les services de transport de marchandises et de messageries de l'ensemble des possibilités et avantages économiques qui seront finalement négociés. Toutefois, nous sommes d'avis qu'il devrait être possible de séparer les négociations relatives aux services de messageries et de transport exclusif de marchandises des négociations principales, et de leur accorder la priorité (surtout si les autres achoppent). Par conséquent, le Comité recommande :

- 16. Que le gouvernement envisage de séparer les négociations relatives aux services de messageries et de transport exclusif de marchandises des négociations principales, et de les mener de façon accélérée.**

D. SERVICES RÉGIONAUX, LOCAUX ET DE TROISIÈME NIVEAU

Le Canada et les États-Unis ont conclu en 1984 un quatrième accord de services aériens ayant essentiellement pour objet un nouveau régime de réglementation propre à favoriser l'accroissement des services transfrontières régionaux, locaux et de troisième niveau (l'accord RLCS).

En vertu de cet accord, les services proposés par des transporteurs canadiens et américains ont automatiquement droit aux itinéraires transfrontaliers s'ils satisfont aux critères suivants :

- ils desservent des villes qui ne se trouvent pas sur les itinéraires déjà négociés;
- la population d'au moins une des agglomérations métropolitaines doit être inférieure à 500 000 habitants au Canada, ou à un million d'habitants aux États-Unis;
- la distances entre les villes ne dépasse pas 400 milles terrestres dans le Canada central et les États-Unis, et 600 milles dans les autres parties des deux pays (le Canada central est défini comme étant la partie située à l'est de Thunder Bay et à l'ouest de la ville de Québec); et
- les aéronefs ont 60 sièges ou moins.

Les deux gouvernements ont convenu d'examiner chaque année les services qui ne satisfont pas aux critères, et un certain pouvoir discrétionnaire est laissé au ministre pour l'approbation des services en question. Par ailleurs, les compagnies aériennes peuvent desservir les villes englobées dans les accords antérieurs dans la mesure où leurs services respectent les critères susmentionnés et sont fournis à partir d'un aéroport secondaire du

Canada ou des États-Unis. (Par exemple, un transporteur pourrait se rendre de Toronto à une ville américaine de moins d'un million d'habitants à condition d'utiliser le *Toronto Island Airport*.)

Il semble que l'entente sur les services régionaux, locaux et de troisième niveau fonctionne bien. En effet, quelques témoins ont laissé entendre que cette entente pourrait être intégrée à un éventuel nouveau régime sous forme de mécanisme-modèle permettant de garantir que les transporteurs s'adapteront et réagiront aux changements rapides que connaît le marché transfrontalier. Toutefois, certains témoins qui ont abordé cette question ont bien proposé que quelques-uns des critères soient assouplis ou éliminés afin de permettre aux transporteurs d'étendre leurs services et d'en offrir de nouveaux en vertu du processus d'autorisation automatique.

Ici encore, il nous semble que cette entente sera incluse dans les négociations concernant une nouvelle entente sur les services aériens réguliers. Il est certain que les possibilités et avantages attribuables à ces services feront partie de l'entente globale. Par conséquent, les conclusions du Comité concernant les services aériens réguliers s'appliquent aussi dans l'ensemble à ces services.

E. LES SERVICES SPÉCIALISÉS

Les services aériens spécialisés n'ont pas fait l'objet d'une entente transfrontalière officielle. Dans l'ensemble, les transporteurs canadiens ou américains ne peuvent offrir des services sur le marché voisin que si aucun transporteur national ne peut les offrir — c'est ce que certains appellent la politique du droit de préférence. Ces services spécialisés incluent l'entraînement aérien, l'inspection aérienne, la construction à l'aide d'avions, la lutte aérienne contre les feux de forêt, les épandages aériens, la publicité aérienne, la lutte aérienne contre les incendies, les excursions aériennes, l'aérophotogrammétrie, les modifications des conditions météorologiques, le remorquage de planeurs, l'héliportage, le saut en parachute et le transport aérien d'organes humains.

Le Comité a entendu des représentants des services d'aérophotogrammétrie. Ils étaient tous enthousiasmés par l'idée d'un régime d'ouverture des espaces aériens. Ils ont toutefois lancé un avertissement important. En effet, selon eux, il en coûte plus cher aux entreprises canadiennes de se conformer au régime réglementaire du Canada qu'il n'en coûte à leurs concurrents américains aux États-Unis. La plupart ont souligné qu'ils n'accepteraient le régime d'ouverture des espaces aériens que si l'on procédait à une certaine harmonisation des exigences réglementaires canadiennes et américaines. Ils ont demandé que les négociations sur les services spécialisés soient séparées des négociations principales et certains ont proposé que des négociations distinctes soient menées pour chaque spécialité.

Le Comité reçut aussi un représentant des services de lutte aérienne contre les incendies. Ce témoin favorisait le statu quo pour deux raisons principales. Premièrement,

parce qu'il en coûte plus cher de se conformer aux règlements canadiens et deuxièmement, parce que les entreprises américaines ont accès à des avions militaires excédentaires peu coûteux.

Nous aurions aimé entendre davantage de représentants de l'industrie des services spécialisés. On a porté à l'attention du Comité que Transports Canada était en train de terminer une analyse et un rapport qui permettront de savoir ce que ce secteur pense de l'adoption d'un régime d'ouverture des espaces aériens pour l'ensemble des services aériens spécialisés. Dans ces circonstances, nous croyons que nous ne pouvons pas à ce moment-ci conclure quoi que ce soit concernant les négociations relatives aux services aériens. Toutefois, nous nous rendons compte que s'il y a des négociations à ce sujet, elles devraient être séparées des négociations principales. Tout nouveau régime devrait certainement faire partie de l'entente globale sur les avantages économiques.

F. LES AVIONS D'AFFAIRES

Comme dans le cas des services spécialisés, les déplacements transfrontaliers d'avions d'affaires privés ne sont régis par aucune entente bilatérale officielle. Un représentant de ce secteur a déclaré au Comité que les avions d'affaires canadiens disposaient de droits de cabotage complets aux États-Unis tandis que les avions américains ne bénéficiaient pas de ce privilège au Canada en raison des règlements douaniers de notre pays. On a donc exhorté le Comité à s'assurer que les négociations fassent disparaître cette anomalie et que toute nouvelle entente permette la libre circulation des avions d'affaires privés dans chacun des deux pays.

Le Comité a pris note de cette absence de réciprocité et recommande donc :

- 17. Que le gouvernement envisage, dans le cadre de la négociation d'une nouvelle entente bilatérale, de permettre le libre déplacement des avions d'affaires canadiens et américains dans les deux pays.**

IV. AUTRES QUESTIONS

A. STATUT D'OBSERVATEUR ET CONSULTATION

Jusqu'à maintenant, les fonctionnaires et les sociétés aériennes ont toujours constitué les principaux intervenants dans les négociations bilatérales relatives aux services aériens. Ces négociations ont pratiquement toujours été tenues à huis clos et sans consultation officielle ou participation réelle du public. De plus, certains ont commencé à croire que ce sont en fin de compte les intérêts des transporteurs qui l'emportent sur ceux des voyageurs et du public.

Un bon nombre des témoins qui ont félicité le gouvernement d'avoir organisé des audiences publiques ont aussi déclaré que cette mesure constituait un bon début, mais qu'il fallait continuer à faire participer les gens au processus. Pour ce faire, ils ont proposé de permettre à certaines personnes nommées ou désignées à cette fin d'assister aux négociations à titre d'observateurs. Certains sont même allés jusqu'à exiger que cette ou ces personnes fassent partie de l'équipe de négociation.

Nous sommes d'avis que l'équipe de négociation ne peut être très nombreuse et qu'un trop grand nombre d'observateurs rendrait le processus compliqué et difficile. Nous savons que dans le passé nos deux transporteurs nationaux ont assisté aux négociations bilatérales à titre d'observateurs. Nous souhaitons que cette habitude soit maintenue lors des prochaines négociations et pensons que d'autres parties intéressées pourraient aussi y assister à titre d'observateurs. Il faut signaler qu'aux États-Unis, on accorde depuis longtemps le statut d'observateur aux compagnies aériennes ainsi qu'aux groupes communautaires et aux syndicats.

On a porté à l'attention du Comité que les principales collectivités qui possédaient un aéroport ont formé une organisation baptisée *The Association of Canadian Airport Communities* (Association des collectivités aéroportuaires canadiennes). Nous croyons qu'un représentant de cette association devrait pouvoir assister aux négociations à titre d'observateur. Par conséquent, nous recommandons :

- 18. Que le gouvernement accorde le statut d'observateur à un représentant de l'Association of Canadian Airport Communities pour les négociations canado-américaines qui se tiendront bientôt sur les services aériens.**

Les représentants des organisations syndicales du secteur aérien ont insisté auprès du Comité pour qu'il recommande la présence d'un de leurs représentants à titre d'observateur. Tout en reconnaissant qu'il doit y avoir des limites à la taille de l'équipe de négociation, le Comité admet que l'importance de ces négociations et de leurs répercussions sur l'industrie des transports aériens canadiens justifie la présence des syndicats. Il recommande donc :

19. **Que le gouvernement permette à un représentant du mouvement syndical, choisi par les organisations syndicales concernées, d'assister à titre d'observateur aux prochaines négociations sur le transport aérien entre le Canada et les États-Unis.**

Les cinq provinces qui ont présenté des mémoires au Comité ont souligné l'importance de poursuivre les consultations relatives aux prochaines négociations. Elles estiment qu'il est essentiel de procéder ainsi afin de s'assurer que l'on tient compte des intérêts des régions. Nous sommes d'accord avec ce point de vue et nous recommandons :

20. **Que le gouvernement continue à consulter les provinces lors des négociations canado-américaines.**

B. LA QUESTION DE L'EUROPE

En 1992, les pays membres de la Communauté économique européenne formeront une union douanière. Il est donc probable que ce soit alors la Communauté plutôt que ses divers États-membres qui se chargent de négocier des ententes bilatérales sur les services aériens avec d'autres pays. La Communauté disposera de pouvoirs importants et on ne sait trop si elle considérera les déplacements aériens à l'intérieur de l'Europe comme une forme de cabotage.

Il ne fait pas de doute que les Européens suivront attentivement le déroulement des négociations canado-américaines et voudront en connaître les résultats. D'un autre côté, nos négociateurs doivent être conscients que l'Europe constitue aussi un facteur dans ces négociations. Le Comité ne peut qu'exprimer son regret de ne pas avoir pu explorer davantage cette question. Toutefois, nous exhortons le gouvernement à tenir compte de cette dimension puisqu'il est possible qu'une nouvelle entente canado-américaine sur les services aériens serve ensuite de modèle pour les ententes que nous conclurons dans l'avenir avec d'autres pays.

C. LA SÉCURITÉ

La sécurité est sacrée. Le Comité se rend compte que les négociations canado-américaines portent sur une entente commerciale et que la sécurité ne fait pas partie de son mandat. Cependant, nous voulons signaler que plusieurs témoins ont mentionné les coûts qu'ils devaient assumer afin de respecter les normes rigoureuses de sécurité en vigueur dans notre pays. Ils ont aussi laissé entendre que les exigences réglementaires américaines n'étaient pas aussi strictes dans certains secteurs et qu'une forme d'harmonisation devrait être envisagée. Nous comprenons cet argument, mais nous sommes d'avis qu'il ne faudrait pas que cette harmonisation entraîne un abaissement de nos normes. Par conséquent, nous voulons recommander :

21. Que les normes rigoureuses en matière de sécurité en vigueur dans notre pays ne soient pas abaissées.

Plusieurs témoins ont soulevé une autre question liée à la sécurité qui mérite selon nous d'être commentée. Il s'agit de la nécessité de s'assurer que les systèmes de navigation aérienne utilisés autour des aéroports canadiens achalandés soient en mesure de s'occuper de l'inévitable accroissement du trafic qu'entraînera l'adoption d'un nouveau régime sur les services aériens transfrontaliers. Par conséquent, nous recommandons :

22. Que le gouvernement s'assure que les installations de navigation aérienne requises soient en place pour prendre en charge le trafic aérien accru qui résultera de la signature d'une nouvelle entente canado-américaine sur le transport aérien.

D. COOPÉRATION DES TRANSPORTEURS

Des représentants des deux transporteurs nationaux ont présenté des mémoires importants et utiles au Comité. Nous reconnaissons que ces deux sociétés doivent se concurrencer sur les marchés national et transnational, mais nous avons été consternés de constater le fossé qui existe entre leurs opinions respectives. Nous ne croyons pas que ces divergences d'opinions, si elles persistent, auront un effet très positif sur les négociations. Nous croyons que les deux principaux transporteurs canadiens devraient mettre de côté leurs instincts compétitifs et essayer de s'entendre sur une position unique. Par conséquent, nous recommandons :

23. Que la société Air Canada et les Lignes aériennes Canadien International déploient tous les efforts possibles afin d'adopter une même position sur les principales questions à négocier afin de permettre au gouvernement de mettre au point une stratégie de négociation cohérente.

V. CONCLUSION

Pratiquement tous les témoins ont déclaré que le statu quo n'était plus acceptable. Ils ont reconnu qu'il fallait des changements afin d'améliorer les liaisons aériennes transfrontalières et d'en établir de nouvelles, de stimuler les investissements et le tourisme, et de profiter des possibilités que présente l'Accord de libre-échange. De plus, certains ont noté qu'il se dessinait une mondialisation des sociétés aériennes et qu'il fallait donc que nos transporteurs nationaux soient en mesure d'y faire face. La plupart ont reconnu que la négociation d'une entente plus ouverte s'imposait.

Toutefois, bon nombre de ces mêmes témoins ont indiqué qu'ils n'étaient pas certains que nos deux transporteurs nationaux fussent en mesure de rivaliser avec leurs concurrents et de vraiment réussir à survivre à cette transition vers une plus grande ouverture des espaces aériens et une mondialisation des marchés du transport aérien. Pour parler franchement, nous n'en sommes pas certains nous non plus. Toutefois, avec les objectifs et garanties que nous proposons, nous croyons être parvenus à établir un équilibre juste et raisonnable entre les intérêts du public et les besoins des transporteurs.

Le cabotage a été une question particulièrement épineuse. Nous convenons avec bon nombre des témoins que si l'on accorde des droits de cabotage aux transporteurs américains, on risque de porter un coup fatal à nos lignes aériennes. Nous ne pensons donc pas que le cabotage soit dans l'intérêt du Canada. Nous avons cependant dit que le gouvernement doit jouir de la plus grande marge de manoeuvre et que des droits limités de cabotage pour nos transporteurs peuvent être à notre avantage dans ces négociations.

Dans les circonstances, nous croyons que nous n'avons réellement pas le choix et que nous devons aller de l'avant avec ces négociations. Le gouvernement aura la tâche difficile de négocier une entente qui créera un équilibre entre ces intérêts divergents. Nous nous rendons compte que les négociations devront aboutir à un partage équitable des possibilités et des avantages entre nos deux pays. Nous reconnaissons aussi qu'il ne s'agit pas là d'une mince tâche, mais le résultat de cette entreprise pourrait fort bien déterminer la force et la stabilité futures de l'industrie canadienne du transport aérien.

ANNEXE 1

LISTE DES TÉMOINS

NOM	DATE	FASCICULE
Administration de l'aéroport international de Vancouver	26 novembre 1990	4
Administration des aéroports régionaux d'Edmonton	28 novembre 1990	6
Administration des services aériens d'Edmonton	28 novembre 1990	6
Administration des transports de Calgary	27 novembre 1990	5
Administration du Centre des congrès d'Edmonton	28 novembre 1990	6
Air Canada	6 décembre 1990	11
<i>Air Charter Systems</i>	6 décembre 1990	11
Air Manitoba	30 novembre 1990	8
Air Nova	5 décembre 1990	10
Air Transat	6 décembre 1990	11
Air Transport Association of Canada	11 décembre 1990	13
Alliance canadienne des association touristiques	11 décembre 1990	13
Association canadienne des entreprises de géomatique	20 novembre 1990	1
Association canadienne des pilotes de ligne	7 décembre 1990	12
Association canadienne des voyageurs	7 décembre 1990	12
Association canadienne du contrôle du trafic aérien	22 novembre 1990	3
Association de tourisme de la Nouvelle-Écosse	5 décembre 1990	10
Association des municipalités urbaines de la Saskatchewan	29 novembre 1990	7
Association des transitaires internationaux canadiens	7 décembre 1990	12
Association des voyageurs de commerce du Canada	5 décembre 1990	10
Association hôtelière d'Halifax	5 décembre 1990	10
Association internationale des machinistes et des travailleurs de l'aérospatial	20 novembre 1990	1

NOM	DATE	FASCICULE
Association touristique du comté de Yarmouth	5 décembre 1990	10
Bureau de commerce de Vancouver (<i>World Trade Centre</i>)	26 novembre 1990	4
<i>Calgary Convention and Visitors Bureau</i>	27 novembre 1990	5
<i>Calm Air</i>	30 novembre 1990	8
<i>Canada 3000 Airlines</i>	7 décembre 1990	12
<i>Canadian Business Aircraft Association</i>	21 novembre 1990	2
<i>Canadian Hotel Marketing and Sales Executives</i>	7 décembre 1990	12
<i>CanAir Cargo</i>	7 décembre 1990	12
Chambre de commerce d'Edmonton	28 novembre 1990	6
Chambre de commerce de Winnipeg	30 novembre 1990	8
Chambre de commerce du Grand Moncton	4 décembre 1990	9
Chambre de commerce et d'industrie du Québec métropolitain et le Conseil régional des transports de l'est du Québec	6 décembre 1990	11
Commission des transports des provinces atlantiques	4 décembre 1990	9
<i>Conair Aviation</i>	26 novembre 1990	4
Conseil de développement économique de l'aéroport de Moncton	4 décembre 1990	9
Conseil de l'aviation de l'Alberta	28 novembre 1990	6
Conseil de l'aviation de la Colombie-Britannique	26 novembre 1990	4
Conseil de l'aviation de la Saskatchewan	29 novembre 1990	7
Conseil économique du Nouveau-Brunswick	4 décembre 1990	9
Conseil régional des transports de l'est du Québec	6 décembre 1990	11
Driedger, l'honorable Albert, ministre de la Voirie et des Transports du Manitoba	30 novembre 1990	8

NOM	DATE	FASCICULE
Fédération des travailleurs du Manitoba	30 novembre 1990	8
Fraternité canadienne des cheminots, employés des transports et autres ouvriers	30 novembre 1990	8
Gouvernement local du district de Churchill	30 novembre 1990	8
Holm, John, député à l'Assemblée législative de la Nouvelle-Écosse	5 décembre 1990	10
<i>Intera Information Technologies</i>	27 novembre 1990	5
<i>Jettall Holdings</i>	7 décembre 1990	12
Lang, Michael, pilote de ligne	7 décembre 1990	12
Lee, l'honorable Sheldon, ministre des Transports du Nouveau-Brunswick	4 décembre 1990	9
Lewis, l'honorable Doug, ministre des Transports	20 novembre 1990	1
Lignes aériennes Canadien International	26 novembre 1990	4
Lockyer, l'honorable James, ministre de la Justice du Nouveau-Brunswick	4 décembre 1990	9
<i>McGuire Communications</i>	5 décembre 1990	10
McInnes, l'honorable Donald P., ministre des Transports et des Communications de la Nouvelle-Écosse	5 décembre 1990	10
Ministère de la Voirie et des Transports de la Saskatchewan	29 novembre 1990	7
Ministère des Transports (Canada)	20 novembre 1990	1
Ministère des Transports et des Communications de la Nouvelle-Écosse	5 décembre 1990	10
Nationair	6 décembre 1990	11
<i>North West Geomatics</i>	27 novembre 1990	5
Office de développement économique du Grand Moncton	4 décembre 1990	9

NOM	DATE	FASCICULE
Office de développement économique d'Edmonton	28 novembre 1990	6
Reid, Daryl, député à l'Assemblée législative du Manitoba	30 novembre 1990	8
Société de développement économique d'Ottawa-Carleton	21 novembre 1990	2
Société de promotion des Aéroports de Montréal (SOPRAM)	12 décembre 1990	14
Syndicat canadien de la fonction publique, division du transport aérien	11 décembre 1990	13
Syndicat national des travailleurs et travailleuses de l'automobile, de l'aérospatiale et de l'outillage agricole du Canada (TCA Canada)	7 décembre 1990	12
Tourisme Edmonton	28 novembre 1990	6
Tourisme Régina	29 novembre 1990	7
<i>Trade Centre Ltd.</i>	5 décembre 1990	10
<i>Transport 2000 Canada</i>	7 décembre 1990	12
Ville d'Halifax	5 décembre 1990	10
Ville de Moncton	4 décembre 1990	9

ANNEXE 2

ENTRE LISTE DES MÉMOIRES (D.C.)

Liste des personnes et des organismes qui n'ayant pu témoigner, ont tenu à envoyer un exposé écrit au Comité.

- Air BC
- Intair
- Ministère des Transports et des Services publics de l'Alberta
- *Norman Regional Development Corporation*
- *North West Saskatchewan Tourism Development Group*
- *Perimeter Airlines*
- *Transport 2000 Atlantic*
- *National Air Carrier Association*
- *Membres du personnel du sous-comité de l'aviation du Comité du Sénat chargé du commerce, de la science et du transport*
- *U.S. Airports for Entry International Air Service (USA-BLAS)*

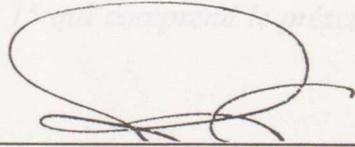
Les membres ANNEXE 3 spécial qui ont
souscrit à l'unanimité à ce rapport sont :

ENTRETIENS À WASHINGTON (D.C.)

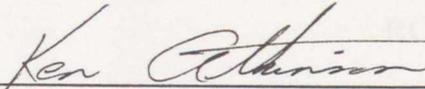
Le Comité s'est rendu à Washington du 12 au 14 décembre pour s'entretenir avec les personnes et groupes suivants:

- Son Excellence Derek H. Burney, ambassadeur du Canada aux États-Unis
- *Air Line Pilots Association International*
- *Air Transport Association*
- *Airport Operators Council International*
- Département d'État des États-Unis
- Département des transports des États-Unis
- *General Accounting Office*
- *National Air Carrier Association*
- Membres du personnel du Sous-comité de l'aviation du Comité du Sénat chargé du commerce, de la science et du transport
- *U.S. Airports for Better International Air Service (USA-BIAS)*

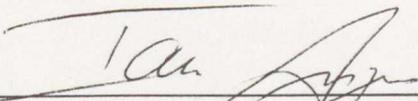
Les membres du Comité spécial qui ont
souscrit à l'unanimité à ce rapport sont :



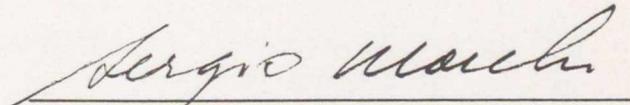
Robert Corbett, député
(Fundy—Royal, Nouveau-Brunswick)
Président



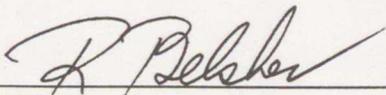
Ken Atkinson, député
(St. Catharines, Ontario)
Vice-président



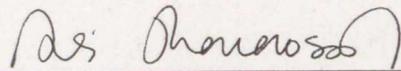
Iain Angus, député
(Thunder Bay—Atikokan, Ontario)



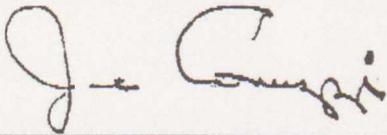
Sergio Marchi, député
(York-Ouest, Ontario)



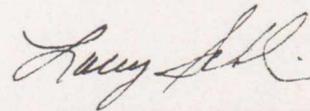
Ross Belsher, député
(Fraser Valley-Est, Colombie-Britannique)



Denis Pronovost, député
(Saint-Maurice, Québec)



Joe Comuzzi, député
(Thunder Bay—Nipigon, Ontario)



Larry Schneider, député
(Regina—Wascana, Saskatchewan)

PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 18 DÉCEMBRE 1990

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages s'y rapportant (*fascicules 1 à 14 inclusivement, et fascicule 15 qui comprend le présent rapport*) est déposé.

[Traduction]

Respectueusement soumis,

Le Comité spécial sur les services de transport aérien entre le Canada et les États-Unis se réunit à huis clos aujourd'hui à 15 h 40, salle 253-D de l'édifice du Centre, sous la présidence de Robert Corbett (président).

Membres du Comité présents : John Angus, Ken Bell, John Belsher, Joe Comuzzi, Robert Corbett, Sergio Marchi, Denis Provencher. *Le président*
ROBERT CORBETT

Aussi présents : Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement : John Christopher, attaché de recherche, David Cuthbertson, consultant, Du bureau de Robert Corbett : Jean-Paul Bércaud, Du bureau de Sergio Marchi : Litvas Munkus, Du ministère des Transports : Margaret Peniston, agente de liaison avec le Parlement.

Conformément aux ordres de renvoi du 29 octobre et du 2 novembre 1990, le Comité étudie les services de transport aérien entre le Canada et les États-Unis (voir les Procès-verbaux et témoignages du mercredi 7 novembre 1990, fascicule n° 1).

Il est convenu, - Que des collaborateurs de membres du Comité assistent Margaret Peniston assistant aux séances à huis clos.

Le Comité examine maintenant le rapport.

À 16 h 57, le Comité adopte ses travaux pour le mercredi 19 décembre, à 15 h 15.

LE MERCREDI 19 DÉCEMBRE 1990

(7)

Le Comité spécial sur les services de transport aérien entre le Canada et les États-Unis se réunit à huis clos aujourd'hui à 15 h 29, salle 253-D de l'édifice du Centre, sous la présidence de Robert Corbett (président).

PROCÈS-VERBAUX

LE MARDI 18 DÉCEMBRE 1990

(26)

[Traduction]

Le Comité spécial sur les services de transport aérien entre le Canada et les États-Unis se réunit à huis clos aujourd'hui à 15 h 40, salle 253-D de l'édifice du Centre, sous la présidence de Robert Corbett (*président*).

Membres du Comité présents : Iain Angus, Ken Atkinson, Ross Belsher, Joe Comuzzi, Robert Corbett, Sergio Marchi, Denis Pronovost et Larry Schneider.

Aussi présents : Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement : John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant. Du bureau de Robert Corbett: Jean-Paul Bureaud. Du bureau de Sergio Marchi : Bruce Murdock. Du ministère des Transports : Margaret Penniston, agente de liaison avec le Parlement.

Conformément aux ordres de renvoi du 29 octobre et du 2 novembre 1990, le Comité étudie les services de transport aérien entre le Canada et les États-Unis (*voir les Procès-verbaux et témoignages du mercredi 7 novembre 1990, fascicule n° 1*).

Il est convenu, — Que des collaborateurs de membres du Comité ainsi que Margaret Penniston assistent aux séances à huis clos.

Le Comité examine une ébauche de rapport.

À 16 h 57, le Comité suspend ses travaux jusqu'au mercredi 19 décembre, à 15 h 15.

LE MERCREDI 19 DÉCEMBRE 1990

(27)

Le Comité spécial sur les services de transport aérien entre le Canada et les États-Unis se réunit à huis clos aujourd'hui à 15 h 20, salle 253-D de l'édifice du Centre, sous la présidence de Robert Corbett (*président*).

Membres du Comité présents : Iain Angus, Ken Atkinson, Ross Belsher, Joe Comuzzi, Robert Corbett, Sergio Marchi, Denis Pronovost et Larry Schneider.

Aussi présents : *Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement* : John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant. *Du bureau de Robert Corbett* : Jean-Paul Bureaud. *Du bureau de Sergio Marchi* : Bruce Murdock. *Du ministère des Transports* : Margaret Penniston, agente de liaison avec le Parlement.

Conformément aux ordres de renvoi du 29 octobre et du 2 novembre 1990, le Comité étudie les services de transport aérien entre le Canada et les États-Unis (*voir les Procès-verbaux et témoignages du mercredi 7 novembre 1990, fascicule n° 1*).

Il est convenu, — Que le président soit autorisé, une fois le rapport adopté, à y apporter les changements de forme (typographie, grammaire, orthographe) jugés nécessaires, sans en altérer le fond.

Le Comité examine une ébauche de rapport.

À 17 h 36, le Comité suspend ses travaux jusqu'au jeudi 20 décembre, à 10 heures.

LE JEUDI 20 DÉCEMBRE 1990

(28)

Le Comité spécial sur les services de transport aérien entre le Canada et les États-Unis se réunit à huis clos aujourd'hui à 10 h 17, salle 253-D de l'édifice du Centre, sous la présidence de Robert Corbett (*président*).

Membres du Comité présents : Iain Angus, Ken Atkinson, Ross Belsher, Robert Corbett, Sergio Marchi, Ken Monteith, Beth Phinney et Larry Schneider.

Aussi présents : *Du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement* : John Christopher, attaché de recherche. David Cuthbertson, consultant. *Du bureau de Robert Corbett* : Jean-Paul Bureaud. *Du bureau de Sergio Marchi* : Bruce Murdock. *Du bureau de Joe Comuzzi* : Umberto De Pretto. *Du ministère des Transports* : Margaret Penniston, agente de liaison avec le Parlement.

Conformément aux ordres de renvoi du 29 octobre et du 2 novembre 1990, le Comité étudie les services de transport aérien entre le Canada et les États-Unis (*voir les Procès-verbaux et témoignages du mercredi 7 novembre 1990, fascicule n° 1*).

Il est convenu, — Que le greffier, en consultation avec le président, soit autorisé à retenir les services d'un réviseur pour la version française, du 19 décembre au 15 janvier, l'allocation maximale tant de 3 000 \$.

Le Comité examine une ébauche de rapport.

Par consentement unanime, il est convenu,—Que le projet de rapport modifié soit adopté et devienne ainsi le rapport final du Comité et que le président le présente à la Chambre jeudi le 10 janvier 1991.

Il est convenu,—Que le rapport du Comité soit tiré à 2000 exemplaires.

À 15 h 40, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le greffier du Comité
Tranquillo Marrocco

