



**Mémoire présenté par Transat A.T. inc. à Transports Canada
au sujet de la consultation
sur une nouvelle politique aérienne internationale**

Montréal, le 8 novembre 2006

Le présent mémoire est la réponse officielle de Transat A.T. inc. (ci-après « Transat ») à l'invitation faite aux intervenants par Transports Canada le 25 octobre 2006 de commenter une nouvelle politique aérienne internationale proposée, qui définirait l'approche à mettre en œuvre en matière de négociations bilatérales, de transbordement de fret et d'accès des transporteurs aériens étrangers (ci-après le « document de consultation »). Transat soumet en outre dans le présent mémoire son point de vue et ses recommandations sur les questions soulevées dans le document de consultation dans la section *L'avenir : au-delà de la politique*, notamment quant à un accord de transport aérien complet entre le Canada et l'Union européenne (UE), aux régimes de propriété et de contrôle des transporteurs aériens étrangers, à un marché de l'aviation nord-américain libre et l'adoption de mesures de libéralisation multilatérale.

Transat est la plus importante société de voyages du Canada après Gestion ACE Aviation et est l'un des plus importants fournisseurs de services de tourisme et de voyages vacances intégrés au monde. Avec un chiffre d'affaires annuel de plus de 2,5 milliards de dollars canadiens, Transat emploie près de 6 000 personnes dans toutes les grandes régions du Canada ainsi que dans plusieurs autres pays, dont la France, le Royaume-Uni, les Pays-Bas, la Grèce, le Mexique, Cuba et la République dominicaine. Transat possède plusieurs voyagistes et entreprises de distribution au détail comme Vacances Transat, Nolitours et les réseaux d'agences de voyages Marlin Travel, TravelPlus et Club Voyages. On notera, compte tenu du contexte de la présente consultation, que Transat possède Air Transat, qui offre des vols réguliers et nolisés internationaux au départ de neuf aéroports canadiens, dont ses bases de Toronto, Montréal et Vancouver, sur 92 destinations dans 31 pays, faisant de cette compagnie le deuxième transporteur international canadien par la portée. Air Transat, on l'aura compris, joue un rôle crucial dans la stratégie d'intégration verticale de Transat. Sa capacité d'étendre ses services et de livrer une concurrence viable sur le marché du transport aérien international est essentielle à la réussite future de Transat en tant que multinationale, de sorte que nous sommes directement intéressés par le présent exercice de consultation.

Au cours des vingt dernières années, Transat s'est développée et a prospéré dans le contexte de la libéralisation graduelle du transport aérien, pour devenir une des entreprises de voyages les plus rentables et les plus stables au Canada. Comme en témoignent notre solide part de marché dans le secteur des voyages vacances au Canada et nos investissements à l'étranger, nous sommes rompus à une vive concurrence intérieure et internationale. Étant devenus un chef de file au Canada, nous concentrons maintenant nos efforts au renforcement de notre présence internationale afin de devenir un acteur de premier plan de l'industrie à l'échelle mondiale. En conséquence, Transat appuie les efforts du gouvernement en vue d'accroître la libéralisation des politiques aériennes internationales du Canada et de permettre le développement de nouveaux marchés et de nouvelles occasions d'augmentation du trafic pour l'industrie, en plus d'offrir aux consommateurs canadiens de nouveaux services dans un marché plus concurrentiel. Toutefois, bien que nous appuyions la présente initiative, nous estimons qu'il est impératif que certains principes fondamentaux, outre ceux précisés dans le document de consultation, soient reconnus et fermement intégrés à l'orientation générale du gouvernement. Ces principes fondamentaux sont expliqués ci-après.

1. Une industrie canadienne du transport aérien viable financièrement et concurrentielle à l'échelle mondiale est essentielle au bien-être économique et social du Canada, ainsi qu'au maintien des infrastructures critiques et d'un solide réseau de transport aérien.

Au cours des dernières années, on a beaucoup critiqué le système des accords bilatéraux régissant les services de transport aérien internationaux en vertu des dispositions de l'article 6 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*. Beaucoup jugent ce système désuet,

mercantiliste et très protectionniste eu égard à la réglementation d'une industrie mondiale qui devrait normalement être assujettie aux cadres multilatéraux établis, comme l'OMC ou l'AGSC, qui fixent les règles du commerce des biens et des services dans le monde entier. De plus, certains considèrent que les politiques du Canada dans le contexte de ces accords bilatéraux servent indûment les intérêts des compagnies aériennes canadiennes, au détriment des consommateurs et du développement régional.

Même s'il ne fait aucun doute que certains pays ont utilisé le système des accords bilatéraux pour neutraliser la concurrence et protéger de grosses compagnies aériennes monolithiques et non concurrentielles, Transat estime néanmoins que ce système a généralement bien servi les intérêts du Canada, compte tenu de sa situation particulière. En effet, on ne doit jamais oublier que le Canada est un marché relativement petit, dépendant de la plus grande économie au monde. Qui plus est, en termes de liaisons aériennes, le Canada est situé entre son puissant voisin du sud et les géants économiques que sont l'Europe et l'Asie. Dans un contexte de mondialisation et de ciels entièrement ouverts, le Canada aurait pu facilement se retrouver à jouer un rôle secondaire dans le monde des liaisons internationales directes, devenant accessoire dans un réseau international de plaques tournantes situées à Paris, Chicago, Singapour, Dubaï, etc.

Le système actuel a plutôt permis aux transporteurs canadiens de développer avec dynamisme de nouveaux marchés et des services directs qui ont clairement profité au Canada, à ses consommateurs et à son économie. À titre d'exemple, Air Canada offre plus de services transfrontaliers directs que toute autre ligne aérienne nord-américaine et est un membre fondateur de Star Alliance. Pour sa part, Air Transat offre des services directs au moyen de ses propres appareils sur plus de 57 liaisons transatlantiques, plus que toute autre compagnie aérienne dans le monde. Ce n'est pas une coïncidence. Ainsi, les Canadiens qui voyagent d'un point A au Canada à un point B ailleurs dans le monde ne sont pas condamnés à perdre des heures pour attraper un vol de correspondance dans un point C congestionné, comme c'est le cas pour les voyageurs de pays ayant des lignes aériennes faibles, inefficaces ou inexistantes. Nous recommandons que la nouvelle politique vise à maintenir et à renforcer cet état de fait avantageux, qui profite aux clients, et à éviter que le prix à payer pour des ciels ouverts ou une libéralisation ne soit l'imposition aux Canadiens de longues heures dans les salles d'attente des aéroports.

Par ailleurs, les lignes aériennes canadiennes emploient directement plus de 60 000 personnes partout au pays et sont des moteurs et des catalyseurs clés de l'économie en général et du secteur touristique en particulier, lequel génère, directement et indirectement, plus de 62 milliards de dollars annuellement pour l'économie canadienne. Les transporteurs aériens canadiens et leurs clients sont également, et de loin, les plus importants soutiens financiers des infrastructures aéronautiques de ce pays, c'est-à-dire les aéroports et les services de contrôle aérien. En effet, bien que nous comprenions et respectons le souhait des aéroports de faire reconnaître leurs intérêts dans la nouvelle politique, nous aimerions rappeler au gouvernement que, en tant qu'organismes sans but lucratif qui utilisent, dans bien des cas, une comptabilité résiduelle – c'est le cas à Toronto –, ces intervenants n'assument aucun risque commercial ou financier proprement dit. Ces risques sont assumés par les détenteurs de titres d'emprunt qui, eux, dépendent surtout des recettes aéroportuaires proprement dites pour garantir et récupérer leur investissement. La très grande majorité des recettes aéroportuaires des aéroports canadiens est générée par les transporteurs aériens canadiens. Par conséquent, il est évident que ce qui est bon pour les compagnies aériennes du Canada l'est aussi pour ces importants biens publics.

2. Le développement de l'industrie aérienne canadienne et sa capacité concurrentielle à l'échelle mondiale exigent que toute libéralisation importante de la politique aérienne internationale s'accompagne d'un cadre économique, fiscal et tarifaire adéquat.

Pour réussir malgré la concurrence acharnée sur le marché mondial, toute entreprise doit s'assurer d'avoir les coûts d'exploitation les plus bas et les plus concurrentiels possible. Les lignes aériennes canadiennes sont des chefs de file mondiaux au chapitre des coûts contrôlables par siège-mille, lesquels comptent parmi les plus bas et les plus concurrentiels de l'industrie. Ce succès découle de réorganisations douloureuses mais réussies, et d'une gestion des coûts rigoureuse et novatrice. Malheureusement, des coûts non contrôlables imposés par des tiers, et qui dans certains cas ont grimpé de manière vertigineuse au cours de la dernière décennie, représentent la plus grande menace à la viabilité, à la compétitivité et au succès des transporteurs aériens canadiens dans un contexte de ciels ouverts.

Contrairement à nombre de pays, notamment les principaux pays industrialisés comme les États-Unis et plusieurs États de l'Union européenne, qui soutiennent financièrement leur secteur du transport aérien au moyen de subventions directes et indirectes, le Canada fait systématiquement l'inverse. Depuis le début des années 1990, motivé uniquement par des objectifs de réduction du déficit fédéral, le gouvernement a commencé à retirer des infrastructures aéronautiques essentielles de son bilan et les a établies comme des entreprises semi-commerciales. Le résultat a été catastrophique en termes de coûts pour les lignes aériennes canadiennes. Alors que les services de contrôle du trafic aérien étaient auparavant financés au moyen d'une taxe fédérale sur le transport aérien, le secteur a dû absorber, sur une période de deux ans débutant en 1996, plusieurs centaines de millions de dollars en nouveaux frais directs liés aux services de contrôle aérien. Pendant ce temps, les États-Unis et la plupart des pays membres de l'Union européenne continuent de financer leurs services de contrôle aérien.

Il y a de nombreuses preuves des répercussions de l'escalade des coûts aéroportuaires au pays au cours des dix dernières années, aggravée par les 300 millions de dollars que prélève chaque année le gouvernement fédéral (près de 2 milliards de dollars jusqu'ici depuis la dévolution des aéroports) sous forme de loyers aéroportuaires pour des infrastructures entièrement payées. Résultat : il en coûte environ 3 500 CAD à un grand rival européen comme Air France pour faire atterrir un Airbus A330 à sa plaque tournante de Paris-Charles-de-Gaulle et utiliser les installations du terminal, alors qu'Air Transat doit déboursier près de 11 000 CAD pour faire la même chose avec ses propres A330 à sa base de Toronto-Pearson. Ces deux aéroports représentant la plus grande partie des coûts de réseau aéroportuaire de ces deux transporteurs, il devient clair qu'Air France profite alors d'un avantage substantiel qui lui permet de « subventionner » inégalement ses opérations entre la France et le Canada. Alors que le gouvernement propose un marché plus ouvert, le cadre économique et fiscal actuel, y compris les loyers d'aéroport et d'autres politiques fiscales et tarifaires, entraîne une distorsion qui défavorise les transporteurs canadiens. La France n'est qu'un exemple parmi tant d'autres de règles du jeu inéquitables. Maintenant plus que jamais, de telles situations doivent prendre fin.

On pourrait également rappeler les arguments contre la taxe d'accise sur le carburant (qui impose les intrants économiques et non les extrants) et les effets régressifs sur la demande des frais de sûreté aérienne les plus élevés du monde (et qui dépassent de loin les besoins financiers du système), qui eux aussi amènent une distorsion de la dynamique concurrentielle. Par exemple, on ne peut qu'imaginer les montants dérisoires, subventionnés, qu'un transporteur aérien comme Emirates débourse pour le carburant à sa plaque tournante de Dubaï (la compagnie aérienne est détenue par la famille qui contrôle l'émirat, ses revenus pétroliers, l'aéroport et l'organisme de surveillance de l'aviation civile). Les Émirats arabes unis font partie des pays qui sont impatients de conclure un accord de ciels ouverts avec le Canada. Peut-on imaginer un seul instant, dans un tel contexte, un quelconque scénario de concurrence juste et équitable? La réponse sera manifestement négative tant que le contribuable canadien continuera d'encaisser plus de

500 millions de dollars canadiens annuellement en impôts, frais et charges de notre industrie. Nous n'avons jamais demandé de subventions. Nous voulons simplement que le gouvernement cesse de voir notre industrie comme une inépuisable vache à lait.

La récente annonce par le ministère des Finances de son intention d'éliminer le Programme de remboursement de la TPS/TVH aux visiteurs constitue un autre exemple de politique fiscale régressive à courte vue. Lancé au début des années 1990 par le gouvernement Mulroney, ce programme reconnaissait avec raison le caractère d'exportation des produits et services touristiques du Canada, de même que les revenus en découlant, et appliquait donc en conséquence une exonération de taxes à la consommation. Cette approche convergeait avec les politiques de la plupart des pays de l'OCDE, y compris le Mexique, l'Australie et l'Union européenne, autant de pays auxquels le Canada livre une concurrence énergique pour les revenus des touristes étrangers. La mesure annoncée par le gouvernement aura pour effet d'imposer une nouvelle taxe de 6 % à ce secteur, diminuant du coup sa capacité de concurrencer à l'échelle mondiale, déjà grugée par l'appréciation du dollar canadien. Cette mesure aura sans doute un autre effet négatif non seulement sur les sociétés comme Transat, en ce qui concerne ses activités de voyageur réceptif et de transporteur aérien, mais aussi sur toute l'économie canadienne, car elle représente une menace directe à notre part du marché du tourisme international, qui est un secteur d'exportation clé. En 2004, le Canada a été évincé de la liste des dix principales destinations touristiques mondiales. Notre part de marché du tourisme international, qui s'est déjà élevée à 3,5 %, est actuellement évaluée à environ 2,9 %, et pourrait baisser à 2,5 % selon le *Conseil mondial du tourisme et des voyages*. Par ailleurs, l'*Organisation mondiale du tourisme*, associée aux Nations Unies, a récemment annoncé une baisse de 4,1 % du nombre de touristes étrangers au Canada, et ce, malgré une augmentation de 4,5 % du nombre de touristes voyageant à travers le monde. Cette nouvelle est désastreuse et reflète une menace de décroissance de cette importante source de revenus d'exportation pour notre pays et son économie. Notre industrie est vulnérable, et ce n'est certes pas le moment pour l'État d'élever de nouveaux obstacles fiscaux.

Tous ces exemples démontrent l'échec retentissant des gouvernements, tant passés que présent, à appliquer une stratégie intégrée et harmonisée d'élaboration de politiques économiques et fiscales adéquates relativement aux importantes industries canadiennes du tourisme et du transport aérien, constituant un cadre qui nous permettrait de livrer une concurrence viable à l'échelle mondiale. Transat croit comprendre que des études économiques complètes sont actuellement menées par deux groupes de réflexion canadiens respectés et indépendants. Les conclusions de ces études, attendues pour bientôt, confirmeront le fardeau que cette approche incohérente a imposé à l'industrie au fil des ans et les répercussions négatives qu'elle continue d'avoir sur la demande et la compétitivité. Transat estime que l'administration actuelle se montre totalement déloyale en faisant fi de cette réalité et en se préparant à instaurer un régime de ciels ouverts mis au monde dans une sorte d'isolation divine, sans corriger d'abord le cadre fiscal défavorable avec lequel notre industrie est forcée de composer.

Dans l'édition du 17 octobre 2006 du *National Post*, on pouvait lire l'extrait suivant d'une allocution prononcée par le ministre des Finances devant l'*Institut Canadien des Comptables Agréés* :

« [traduction] *Je n'apprendrai rien à personne en affirmant que les impôts demeurent beaucoup trop élevés dans ce pays. Nous avons accompli des progrès à cet égard, mais il faut redoubler d'ardeur si nous voulons renforcer notre économie et demeurer à l'avant-scène d'une économie mondiale hautement concurrentielle... Le Canada doit continuer de travailler à créer un régime fiscal plus concurrentiel.* »

Transat approuve sans réserve. Peu d'industries au Canada sont aussi exposées à la concurrence mondiale que le tourisme et le transport aérien. À la veille de la mise en œuvre d'une nouvelle politique de libéralisation de l'espace aérien par le gouvernement, Transat affirme de façon catégorique que, plus que jamais, notre industrie doit faire partie intégrante de la vision et du programme de compétitivité du ministre Flaherty.

Cela dit, Transat ne s'attend pas à ce que le gouvernement retarde l'annonce de sa nouvelle politique aérienne jusqu'à ce que soient entrepris un examen, une harmonisation et une refonte pourtant indispensables de ses politiques économiques et fiscales applicables aux industries du tourisme et du transport aérien, conformément aux objectifs énoncés par le ministre des Finances. Néanmoins, nous demandons au gouvernement de s'engager publiquement, lors de l'annonce de sa nouvelle politique aérienne, à entreprendre un examen pluriministériel officiel et coordonné de cette question (peut-être sous la forme d'un groupe de travail conjoint réunissant des représentants du gouvernement et de l'industrie), avec un mandat, des objectifs et des délais clairs. Il s'agit pour nous d'un engagement minimal et raisonnable à court terme, que nous considérerons comme un signe que le gouvernement est prêt à traiter notre industrie et ses dizaines de milliers de travailleurs et d'intervenants de manière juste et équitable.

3. Dans le cadre de la nouvelle politique, le Canada doit axer les efforts et les initiatives de libéralisation sur les priorités et les objectifs que les compagnies aériennes canadiennes ont définis et qui revêtent une valeur réelle pour l'industrie, l'économie et les consommateurs canadiens.

Comme l'indique le document de consultation, le Canada a conclu à ce jour deux accords de type « Ciels ouverts » avec ses plus importants marchés du transport aérien international, les États-Unis et le Royaume-Uni. Il s'agissait là d'un bon point de départ puisque ces deux pays constituent des marchés d'origine et de destination bien établis et entièrement développés. Cette logique devrait continuer de s'appliquer dans le cadre de la nouvelle politique. Or, Transports Canada a relégué les régimes de ciels ouverts nord-américains et transatlantiques au rang d'enjeux à plus long terme, alors qu'ils représentent plutôt des priorités urgentes.

- **Accords de ciels ouverts nord-américains**

Le Mexique, qui est une partie à l'*Accord de libre-échange nord-américain*, constitue le troisième plus important marché de transport aérien international du Canada. Pourtant, l'accord bilatéral régissant les services de transport aérien entre le Canada et le Mexique est un vestige du protectionnisme pratiqué dans les années 1960. Il nuit actuellement aux efforts déployés par les transporteurs aériens du Canada en vue d'offrir davantage de services au profit des voyageurs, des expéditeurs, des aéroports et des collectivités des deux pays. Transat possède au Mexique d'importants intérêts et activités qu'elle est impatiente de développer dans le cadre de l'accord de type « Ciels ouverts » intervenu entre le Canada et les États-Unis. La conclusion d'un accord moderne et entièrement libéralisé sur les services aériens avec le Mexique n'est ni un luxe ni un enjeu à long terme... c'est une nécessité urgente et une première étape essentielle de l'instauration d'une véritable zone nord-américaine de ciels ouverts.

Transat est bien consciente de la réticence qu'ont manifestée jusqu'à maintenant les autorités mexicaines à s'engager dans des pourparlers bilatéraux visant l'objectif susmentionné. Puisque les efforts à l'échelon administratif sont demeurés infructueux, le moment est venu pour le Canada d'utiliser auprès des instances de haut niveau tous les moyens politiques et diplomatiques dont il dispose pour inciter le Mexique à s'asseoir à la table de négociation et à adopter un régime de réglementation du transport aérien qui soit conforme aux principes de marché libre qui

s'appliquent à nos échanges bilatéraux de tous les autres produits et services. À cette fin, Transat est disposée à appuyer la conclusion d'un accord complet qui comprendrait des droits de troisième, quatrième, cinquième, sixième et septième libertés, et peut-être l'échange exclusif et entièrement réciproque de droits d'établissement.

- **Accords de ciels ouverts transatlantiques**

À l'heure actuelle, le Canada possède des régimes relativement libéraux de droits de troisième et quatrième libertés avec la plupart de ses partenaires ouest-européens. L'exception la plus frappante demeure la France, qui refuse obstinément de signer un accord de libéralisation équilibré, malgré plusieurs tentatives faites en ce sens au cours de la dernière décennie. Au surplus, nos ententes de transport aérien avec la plupart des pays est-européens qui se sont joints à l'Union européenne il y a quelques années sont passablement restrictives, voire inexistantes.

Bien que la France représente le quatrième marché international en importance du Canada, Transat croit, après avoir mûrement examiné la question, que ce pays n'acceptera jamais un régime de ciels ouverts bilatéral réellement libre, équilibré et réciproque. Cela ne nous réjouit guère puisque nous possédons en France deux importants voyagistes qui desservent ensemble une vaste gamme de destinations internationales et que nous exploitons, par l'intermédiaire d'Air Transat, des vols réguliers et nolisés entre plusieurs aéroports canadiens et sept points d'entrée en France. L'accord restrictif actuel constitue un obstacle flagrant à nos tentatives d'améliorer les services aériens déjà considérables que nous offrons entre les deux pays et d'optimiser les synergies et la coopération entre nos filiales canadiennes et françaises. Notre seul espoir de briser cette impasse réside dans l'adoption d'une approche plurilatérale par l'entremise de la Commission européenne.

Les États-Unis et l'Union européenne tentent depuis plusieurs années de négocier un accord de ciels ouverts complet, dit « vertical ». Les pourparlers achoppent actuellement sur des questions politiques entourant les règles américaines de propriété et de contrôle. À l'inverse, l'UE a proposé au Canada un accord « horizontal » beaucoup moins ambitieux, suivant lequel le Canada se trouverait en définitive à accepter d'inclure une clause de désignation « communautaire » dans ses accords bilatéraux actuels avec les États de l'UE, en échange de droits de troisième et quatrième libertés réciproques. Bien que notre accès à l'Europe orientale serait ainsi amélioré, cela ne résoudrait en rien notre problème avec la France et équivaldrait en réalité à un octroi non réciproque de droits de septième liberté aux transporteurs de l'UE exploitant des vols à partir de n'importe quel pays de l'UE vers le Canada. Selon Transat, de tels pourparlers seraient une perte de temps.

Nous croyons plutôt que le Canada devrait amorcer sans plus tarder des consultations avec la Commission européenne afin de négocier un accord de ciels ouverts transatlantique « vertical » et complet s'inspirant de l'accord UE-É.-U, mais qui irait en fait plus loin puisque nous recommandons que cet accord permette l'échange de droits de troisième, quatrième, cinquième, sixième et septième libertés avec l'UE, ainsi que des droits d'établissement réciproques, semblables au modèle que nous proposons pour le Mexique. Un tel accord réglerait à la fois les questions d'accès avec la France et l'Europe orientale, fournirait aux consommateurs tout un éventail de nouveaux choix de services et permettrait à Transat d'optimiser sa stratégie de croissance à l'échelle de l'Europe et d'exporter et d'appliquer son modèle éprouvé d'intégration verticale dans des marchés clés comme la France, le Royaume-Uni et l'Espagne.

- **Accords de ciels ouverts entre le Canada et les Caraïbes**

Pour des raisons évidentes, les Caraïbes représentent depuis toujours une destination prisée par les Canadiens. L'industrie canadienne a répondu à la demande en offrant à longueur d'année un vaste choix de vols et de forfaits voyages à destination de la plupart des principaux pays des Caraïbes. Même les pays ravagés par des conflits civils comme Haïti profitent de services aériens réguliers avec le Canada. Bref, il s'agit d'une région où les compagnies canadiennes ont bien réussi et où elles pourraient faire encore mieux si les services aériens étaient régis par un cadre de libre-échange adéquat.

Par conséquent, Transat recommande que le Canada prenne les devants et réunisse des partenaires antillais animés du même esprit pour entamer des pourparlers simultanés visant à conclure des accords bilatéraux, voire multilatéraux, de ciels ouverts dans le but de créer un véritable espace aérien commun entre le Canada et les Caraïbes. Selon nous, les Bahamas, la Barbade, Antigua, Sainte-Lucie, La-Trinité-et-Tobago, Anguilla, Aruba, la Jamaïque, les îles Caïmans et la République dominicaine sont tous des candidats potentiels à un tel processus de négociation. Les protectorats européens comme Saint-Martin/Curaçao et les Antilles françaises seraient quant à eux couverts par l'accord entre le Canada et l'Union européenne. En outre, suivant l'issue des questions de succession à la tête de ce pays, Cuba pourrait un jour être prêt à embrasser des principes de libre marché dans ses relations de transport aérien avec le Canada et ses voisins des Caraïbes.

- **Marchés bilatéraux de services aériens comptant au moins 300 000 allers simples d'origine et de destination**

Une fois que les trois priorités et les objectifs correspondants susmentionnés seront atteints, Transat croit que le gouvernement devrait négocier graduellement des régimes libres de style américain, c'est-à-dire des régimes assortis de droits de troisième, quatrième, cinquième et sixième libertés, dans les marchés bilatéraux où un seuil minimal de 300 000 allers simples est atteint, ce qui inclut notamment des pays comme le Japon, la RAS de Hong Kong, la Chine et le Brésil.

Les pays qui n'atteignent pas le minimum susmentionné devraient pour leur part être placés au bas de la liste des priorités du Canada au chapitre de la mise en œuvre d'initiatives de libéralisation, dont l'opportunité devrait être évaluée au cas par cas. Le Canada doit en outre envisager sérieusement les répercussions possibles d'une éventuelle dépendance excessive des transporteurs étrangers vis-à-vis du trafic de sixième liberté en raison de la rareté de passagers de troisième et quatrième libertés dans un marché bilatéral donné. Une telle dépendance pourrait avoir des conséquences désastreuses sur les services canadiens de troisième et quatrième libertés dans les régions concernées. Comme nous l'avons déjà expliqué dans le présent mémoire, il s'agit d'une question de vision : le gouvernement doit se demander s'il est prêt à sacrifier des services directs canadiens en échange d'une myriade de vols de correspondance, simplement dans le but de conclure des accords de ciels ouverts dans des marchés marginaux et éloignés comme l'Islande, les ÉAU ou Singapour.

4. Autres questions

- **Obstacles à l'accès aux marchés liés à des considérations de facilitation, de sécurité et d'accès aux aéroports**

Notre compagnie aérienne, Air Transat, a toujours fait valoir que les droits acquis en vertu de régimes de services aériens nouvellement libéralisés devaient avoir une valeur concrète et commerciale pour les transporteurs aériens du Canada. Un droit de trafic ne vaut pas le papier sur lequel il est écrit si des exigences de sécurité et de facilitation, ou des problèmes d'encombrement des aéroports ou d'indisponibilité de créneaux, empêchent l'atterrissage d'un appareil à un aéroport particulier ou rendent impossible sur le plan commercial ou financier le maintien d'un service particulier. Les exemples sont nombreux : malgré la signature d'un accord de ciels ouverts avec le Royaume-Uni, les nouveaux services réguliers canadiens à l'aéroport de Londres-Heathrow seront au mieux restreints étant donné le peu de créneaux disponibles; il existe une liste d'attente d'au moins dix ans pour les créneaux d'atterrissage à Tokyo-Narita; l'exploitation de vols de cinquième liberté à destination des États-Unis présente peu d'intérêt commercial à la lumière des coûts considérablement plus élevés découlant du double traitement des bagages et des passagers (y compris les passagers en transit vers le Canada) et du temps supplémentaire que les appareils passent au sol en raison des règles américaines de sécurité ou de facilitation. Le Canada doit s'assurer de régler convenablement ce genre de questions, telles qu'elles sont cernées par l'industrie, avec tout partenaire de négociation *avant* la conclusion d'un accord libéralisé ou complet de ciels ouverts.

- **Régimes de propriété et de contrôle des transporteurs aériens étrangers**

Bien que tous les accords bilatéraux actuels du Canada prévoient que la propriété et le contrôle d'une compagnie aérienne étrangère doivent rester entre les mains de ressortissants du pays contractant étranger visé, les autorités canadiennes font présentement d'importantes exceptions *de facto* à cette règle, et ce, unilatéralement, sans consulter officiellement les intéressés et évidemment sans verser d'indemnités compensatoires aux transporteurs canadiens. Au nombre des exemples illustres de ce phénomène figurent KLM Royal Dutch Airlines, qu'on ne peut manifestement plus qualifier de transporteur détenu en majorité par des intérêts néerlandais, et Corsair, un transporteur exploitant des vols sur le Canada à partir de la France tout en étant détenu en propriété exclusive par le conglomérat allemand TUI. Comme il s'agit de deux compagnies aériennes européennes, le problème serait certes résolu grâce au régime de ciels ouverts Canada-UE recommandé ci-dessus.

Toutefois, si un tel accord n'est pas conclu ou si un transporteur étranger exploite des vols à destination ou en provenance du Canada d'une manière qui déroge aux dispositions sur la propriété et le contrôle de l'accord bilatéral pertinent, il est nécessaire qu'un processus consultatif transparent permette de résoudre ce problème et de parvenir à une solution satisfaisante pour *tous* les intervenants canadiens, y compris les compagnies aériennes. En effet, malgré que le Canada laisse les coudées franches à une entreprise française importante, les autorités aéronautiques françaises n'ont pas hésité à condamner Transat il y a plusieurs années pour un investissement que nous avons fait par l'entremise de notre filiale voyageuse locale dans une compagnie aérienne française, investissement considéré comme incompatible avec les lois françaises sur la propriété et le contrôle. Contrairement au Canada, tous les pays ne croient pas à l'unilatéralisme sur cette question et beaucoup défendent leurs intérêts avec ferveur. Le Canada devrait faire de même, à tout le moins en entamant des pourparlers avec le pays concerné et en négociant une solution satisfaisante et mutuellement avantageuse en fonction des intérêts et des besoins des intéressés canadiens, à défaut de quoi l'exemption unilatérale devrait être retirée.

Enfin, bien que le document de consultation ait limité la question de la propriété et du contrôle aux considérations appliquées aux transporteurs étrangers par le Canada sous ce rapport, il est malgré tout essentiel, dans le contexte d'une discussion sur une politique de ciels ouverts, de se pencher sur l'état actuel de notre législation nationale à ce sujet. Or, le Canada est demeuré ferme jusqu'à maintenant sur le plafond de participation étrangère de 25 % dans les transporteurs aériens canadiens, malgré les initiatives de libéralisation menées à cet égard par d'importants ressorts comme l'UE, qui est passée à une limite de 49 %. Transat appuierait une modification similaire de la loi par le Canada, puisque nous considérons qu'une telle libéralisation fait partie intégrante de nos efforts d'expansion internationale au moyen de coentreprises et d'alliances stratégiques avec participation croisée. Cependant, cet assouplissement de la réglementation nationale sur la propriété et le contrôle étrangers doit être fait en harmonie avec les États-Unis (qui maintiennent un plafond de 25 % et ne montrent, hélas, aucun signe de souplesse sur cette question) et doit assurer une complète réciprocité des occasions à l'étranger pour les intérêts canadiens.

- **Pourparlers multilatéraux**

Nous avons abordé brièvement ce sujet dans nos commentaires précédents concernant d'éventuelles zones de ciel ouvert entre le Canada et l'UE et entre le Canada et les Caraïbes. Outre ces deux régions particulières, qui exigeraient en fait des accords plurilatéraux plutôt que des accords multilatéraux classiques, Transat ne voit pas l'avantage, à brève échéance, de participer à des discussions sur une libéralisation multipartite ou un régime de ciels ouverts. Bien que nous connaissions l'existence des mini-blocs de ciel ouvert entre les pays andins ainsi qu'au sein d'un petit groupe de pays de l'Asie du Sud-Est, dont Singapour, Brunei et l'Indonésie, nous ne voyons pas l'intérêt pour le Canada de participer à ces accords compte tenu des considérations soulevées ci-dessus, notamment le volume négligeable de trafic de troisième et quatrième libertés et le danger de détournement de ce trafic au profit de services aériens de sixième liberté.

- **Accès des transporteurs étrangers au marché canadien**

Bien que Transat ne s'oppose pas aux objectifs des dispositions de la politique aérienne internationale du Canada de 1994 concernant l'accès des transporteurs étrangers (ATE), qui visaient essentiellement à promouvoir les services de transport aérien offerts par des compagnies aériennes étrangères dans des collectivités où les transporteurs canadiens n'étaient pas intéressés à desservir le marché bilatéral visé, nous n'avons jamais vraiment compris pourquoi ces services ne pouvaient pas simplement être offerts et exploités en vertu d'un accord de transport aérien dûment négocié et signé entre le Canada et le pays concerné. Ainsi, si des lignes aériennes étrangères étaient intéressées à desservir le Canada sans qu'il existe d'accord relatif au transport aérien avec le gouvernement étranger pertinent, il incomberait à celui-ci de demander l'ouverture de consultations officielles en vue de conclure un tel accord.

Bien sûr, les priorités mentionnées plus tôt dans le présent mémoire devraient dicter l'opportunité de telles négociations. De plus, tout accord éventuel doit tenir compte des caractéristiques particulières du marché visé, notamment les tendances du trafic de troisième et quatrième libertés et le risque de détournement excessif de ce trafic au profit du transport de sixième liberté par le transporteur étranger. Le cas échéant, nous recommanderions l'application de restrictions de capacité et de fréquence. Bref, le manque d'intérêt manifesté par les transporteurs canadiens ne devrait pas empêcher la négociation de tels accords, et, à ce titre, les dispositions concernant l'accès des transporteurs étrangers devraient être abolies.

- **Transbordement de fret**

Transat est d'accord avec les recommandations formulées dans le document de consultation à ce sujet.

En conclusion, Transat est disposée à appuyer et à promouvoir une libéralisation substantielle du transport aérien ainsi qu'à aller plus loin qu'aucune politique canadienne n'est jamais allée à ce chapitre. Il nous apparaît cependant évident que le Canada ne doit pas adopter une nouvelle politique aérienne internationale dans le vide ou en ayant une vision étroite. Cette politique doit reconnaître les particularités et les défis spécifiques du Canada et de son industrie aérienne dans le marché mondial du transport aérien. Elle doit définir et mettre en œuvre des priorités réelles et des objectifs qui servent véritablement les intérêts de l'industrie, de l'économie et des consommateurs canadiens, plutôt que d'éviter ces questions parce qu'il n'existe pas de solution rapide. Enfin, toute démarche de libéralisation doit être entreprise en même temps qu'un examen sérieux et une refonte des politiques économiques et fiscales et des coûts d'infrastructure exorbitants avec lesquels doivent composer les industries canadiennes du transport aérien et du tourisme. Si cet exercice est fait correctement, il pourrait accroître la compétitivité de ces industries et leur permettre de se hisser au rang d'acteurs de classe mondiale; s'il est bâclé, il pourrait au contraire les paralyser dans un marché mondialisé hyperconcurrentiel et sonner le glas de grandes réussites canadiennes.