

**Accords aériens internationaux.**—Le rôle du Canada dans le domaine de l'aviation de même que sa situation géographique exigent qu'il collabore avec les autres nations qui s'occupent d'aviation civile internationale. Le Canada a joué un rôle important dans les discussions qui ont donné naissance à l'Organisation de l'aviation civile internationale, généralement appelée OACI, dont le siège est à Montréal. Un article spécial *Le Canada et l'OACI* a été publié dans l'*Annuaire* de 1952-1953, pp. 852-859.

Ces dernières années, le Canada a signé des accords sur l'aviation civile avec l'Afrique du Sud, l'Allemagne, l'Australie et la Nouvelle-Zélande, la Belgique, le Danemark, les États-Unis, la France, l'Irlande, l'Islande, la Norvège, les Pays-Bas, le Portugal, le Royaume-Uni et la Suède.

## Section 2.—Services aériens

**Services de transport aérien.**—Ces services sont répartis en deux grandes classes: services réguliers et services non réguliers.

Les services réguliers assurent la liaison entre les localités déterminées sur des routes régulières publiées. Les services non réguliers comprennent:

- 1<sup>o</sup> Liaisons entre une base désignée et des endroits déterminés, moyennant des taux unitaires, selon les besoins et non d'après un horaire;
- 2<sup>o</sup> Service d'affrètement: louage particulier de tout un avion en vue d'une envolée déterminée;
- 3<sup>o</sup> Services aériens à forfait exploités en vertu d'un ou de plusieurs contrats déterminés. Ces avions ne suivent pas d'horaire et le contractant n'utilise pas nécessairement tout l'espace dans l'avion;
- 4<sup>o</sup> Services spécialisés en vue de levés de grande envergure pour l'entreprise forestière et les services d'utilité publique, en vertu d'une entente particulière.

**Lignes aériennes Trans-Canada.**—Exploitées depuis 1938 alors qu'elles avaient un parcours de 122 milles entre Vancouver (C.-B.) et Seattle (Wash.), les Lignes aériennes Trans-Canada avaient étendu leur parcours en décembre 1953 à 9,916 milles en Amérique du Nord et à 9,078 outre-mer.

Bien que son réseau aérien n'ait subi aucun changement important en 1953, la fréquence des envolées de la compagnie entre plusieurs des villes qu'elle dessert a augmenté, accroissant de 11 p. 100 au regard de 1952 le nombre de milles aériens parcourus par ses appareils. Le trafic-voyageurs a augmenté de 16 p. 100 en volume sur l'année précédente, le transport des marchandises (messagerie et fret) de 12 p. 100, et le service postal, de 11 p. 100. La route aérienne transcontinentale compte une sixième envolée quotidienne, qui a étendu le service des *North Star* à Regina (Sask.) et à Lethbridge (Alb.), route jusque là parcourue par des DC-3. Plus tard, le service de Lethbridge a été suspendu indéfiniment à cause de la détérioration de la piste d'atterrissage à cet endroit. Le 14 juin 1953, un service d'été a été inauguré entre Toronto et Muskoka, devenant une partie de la route aérienne de la compagnie dans le nord de l'Ontario. Il a été établi pour répondre aux besoins touristiques de cette région de villégiature et il s'est acquis, sur une base saisonnière, une grande popularité. Vers la fin de l'année, le service des *North Star* s'est étendu à Cleveland (Ohio).

Durant les mois d'été, le service transatlantique a été porté à huit envolées hebdomadaires ayant Montréal comme point de départ: quatre envolées étaient en destination de Prestwick (Écosse), deux envolées allaient à Paris (France), une à Shannon (Irlande) et une à Dusseldorf (Allemagne). Des envolées supplémen-