

atlantique et fut autorisée à étendre son service de Prestwick à Londres. Dès lors elle se chargeait pleinement de l'ancien service aérien transatlantique du gouvernement canadien, et le service était reconnu officiellement comme exploitation commerciale.

En général, les deux grandes sociétés ont suivi à peu près la même règle quant aux types d'aéronefs qu'elles ont mis en service. Vers 1945, elles adoptaient les *DC-3* ou des types semblables ayant une capacité d'environ 25 places et une vitesse de croisière de 180 m/h et, en 1948 les *North Star* à 40 places, d'une vitesse et d'une portée utiles d'environ 270 m/h et 3,500 milles, respectivement. Les *Constellation*, *Super-Constellation* ou *Douglas DC-6B* furent adoptés vers 1954 mais ils furent vite surclassés par des aéronefs à groupe motopropulseur tout à fait nouveau, le turboréacteur. Les *Vickers Viscount* ou *Bristol Britannia*, (avions turbopropulsés à hélice) furent mis en service au cours des années 1956 à 1958. Le matériel volant devait subir le changement le plus radical en 1960 avec l'avènement des turboréacteurs *DC-8*, à 120 places, d'une vitesse et d'une portée utiles de 560 m/h et 4,000 milles, respectivement. L'un des modèles de cet aéronef, selon la configuration qu'on lui a donnée, peut transporter 50,000 livres de marchandises et 69 passagers. En vertu d'un accord, les deux compagnies utilisent le même type d'aéronef.

Air Canada (nouveau nom adopté pour les Lignes aériennes Trans-Canada en 1964 fut la première ligne aérienne internationale à exploiter un matériel volant entièrement composé d'avions à réaction. Les exploitants canadiens ont ouvert la voie dans ce domaine et les deux sociétés ont marché de pair avec les plus grands exploitants internationaux en matière de sécurité, d'efficacité, de rapidité et de confort pour leurs services. Ce sont là les seuls secteurs où la concurrence est permise en vertu de l'accord international conclu grâce à l'intermédiaire de l'Association des transports aériens internationaux. Dans le cas des services internationaux, le tarif-passagers est établi par un accord international tandis que dans le cas des services intérieurs, il est du ressort de la Commission des transports aériens.

Dans le domaine des transports aériens, le Canada occupe la place qui revient à l'un des pays les plus riches du monde et dont le territoire est un des plus vastes. Les avions de ses deux grands réseaux de lignes aériennes font la navette d'un bout à l'autre de la zone méridionale habitée, soit, quotidiennement au cours de la période de pointe, plus de 50 voyages aller et retour entre Vancouver et Montréal, distance qu'ils mettent de cinq à sept heures à franchir. Six importantes lignes aériennes régionales desservent toutes les parties du Canada entièrement ou partiellement peuplées en dehors du territoire desservi par Air Canada ou par les *CPA*: ces services, en plus des nombreux vols de frètement, d'affaires et privés, placent le Canada au second rang parmi les pays du monde, pour ce qui est de l'utilisation des aéronefs.

Air Canada, qui occupe la neuvième place à titre de transporteur aérien international, dessert la plus grande partie des États-Unis, des Antilles et de l'Europe septentrionale, y compris les îles Britanniques, au moyen d'avions subsoniques, et la fréquence des voyages effectués varie de 25 vols aller-retour par semaine en Grande-Bretagne à trois par semaine à Zurich et à Vienne. Les *Canadian Pacific Airlines* assurent le service dans le nord du Pacifique à partir de Vancouver jusqu'à Tokyo et Hongkong, et à travers la partie centrale du Pacifique vers l'Australie et la Nouvelle-Zélande en passant par Honolulu. Elles effectuent aussi des vols hebdomadaires à Mexico, Lima (Pérou), Santiago (Chili) et Buenos Aires (Argentine). En fait, le Canada, à titre de l'un des grands pays commerçants du monde, a établi les liens de transport les plus rapides qui existent entre l'hémisphère occidental, l'Europe occidentale et l'Extrême-Orient.

Pour ce qui est des seuls vols internationaux, le Canada occupe le cinquième rang. Quant à tous les genres de services aériens, intérieurs et internationaux, le Canada occupe la troisième place et, comme on l'a déjà mentionné, pour les services intérieurs seuls, il occupe la seconde place.