

Les services de transport aérien au Canada peuvent se répartir en deux grandes catégories: les services à horaire fixe et les services sans horaire fixe. Les services de la première catégorie sont exploités par des transporteurs aériens qui assurent le transport public, par aéronef, des personnes, du courrier et (ou) des marchandises, desservant, en conformité d'un horaire et moyennant une taxe unitaire, des points désignés. La deuxième catégorie comprend les services suivants:

- 1° Services aériens réguliers entre points déterminés. Ces services sont exploités par des transporteurs aériens qui assurent le transport public, par aéronef, des personnes, du courrier et (ou) des marchandises, desservant, sur un itinéraire type et avec une certaine régularité, et moyennant une taxe unitaire, des points désignés.
- 2° Services aériens irréguliers entre points déterminés. Ces services sont exploités par des transporteurs aériens qui assurent, d'une base désignée, le transport public, par aéronef, des personnes, du courrier, et (ou) des marchandises, desservant, moyennant une taxe unitaire, une région définie, ou un ou plusieurs points déterminés.
- 3° Services aériens de frètement. Ces services sont exploités par des transporteurs aériens qui assurent, d'une base désignée, le transport public, par aéronef, des personnes et (ou) des marchandises, moyennant une taxe au mille ou à l'heure applicable au frètement d'un aéronef entier, ou moyennant toute autre taxe que le Comité des transports aériens peut permettre.
- 4° Services aériens contractuels. Ces services sont exploités par des transporteurs aériens qui n'assurent pas de transport public mais qui transportent des personnes et (ou) des marchandises uniquement en conformité d'un ou de plusieurs contrats particuliers.
- 5° Aéroclubs. Les aéroclubs sont exploités par des transporteurs aériens légalement constitués en tant qu'organismes sans but lucratif ayant pour fin d'assurer à leurs membres des possibilités d'entraînement au vol et de vol récréatif.
- 6° Services spéciaux. Ces services sont exploités par des transporteurs aériens à des fins que ne prévoit aucune autre classe. Ils comprennent les services d'entraînement au vol, de vol récréatif, de photographie et de relevés aériens, de lutte contre les insectes et plantes nuisibles, de publicité aérienne, de surveillance et d'inspection aériennes, etc.

**Air Canada.**—Caractérisée par une expansion soutenue de tous les secteurs de l'exploitation, l'année 1966 a été exceptionnelle pour Air Canada quant au trafic et aux recettes. Ses services à horaire fixe et ses nolisements ont transporté 5,293,561 passagers, soit une augmentation de 11 p. 100 par rapport à 1965. Le chiffre d'affaires a dépassé les prévisions et toute l'industrie a enregistré le même phénomène, la presque totalité des lignes importantes accusant une expansion appréciable du trafic. Le total des milles-siège disponibles sur les lignes à horaire fixe a été de 6,387 millions, soit une augmentation de 17 p. 100, et celui des milles-passager payants, qui s'est établi à 4,193 millions, représentait une augmentation de 18 p. 100. Le coefficient d'utilisation en passagers payants est passé de 65 p. 100 en 1965 à 66 p. 100 en 1966.

Les milles-passager parcourus en Amérique du Nord, qui constituent près des trois quarts du trafic-passagers à horaire fixe d'Air Canada, ont augmenté de 15 p. 100, à la suite de l'établissement de nouveaux services sur la plupart des lignes intérieures importantes. La société a parcouru 2,984 millions de milles-passager intérieurs en 1966 (2,591 millions en 1965). L'augmentation du trafic-passagers transatlantique à horaire fixe a été de 26 p. 100. Sur les lignes en direction de la Floride, des Bermudes, des Bahamas et des Antilles, le nombre de milles-passager parcourus a atteint plus de 394 millions, soit 28 p. 100 de plus qu'en 1965.

Pour la cinquième année consécutive, le transport des denrées a accusé une expansion sensible en 1966, le fret aérien ayant augmenté de 33 p. 100 pour atteindre 74,500,000 milles-tonne. Les messageries ont augmenté de 13 p. 100 pour atteindre 6 millions de milles-tonne. Cette expansion extraordinaire est attribuable à la capacité accrue des avions-cargos à réaction et à la reconnaissance de la part du monde des affaires des avantages que présente le fret aérien dans l'organisation des marchés augmente rapidement.

À la fin de 1966, le réseau d'Air Canada s'étendait sur 63,692 milles de routes ne faisant pas double emploi et reliait le Canada aux États-Unis, aux îles Britanniques, à l'Europe