

Edmonton et Ottawa à Vancouver, Winnipeg, Toronto et Montréal qu'elle desservait déjà.

Le troisième principe concernait le rôle des transporteurs aériens régionaux assurant un service régulier et leurs rapports avec les exploitants de grandes lignes. Les deux grandes sociétés aériennes et les principaux transporteurs aériens régionaux ont formulé des recommandations qui ont donné lieu à un «Énoncé de principes concernant les transporteurs aériens régionaux» déposé à la Chambre des communes par le ministre des Transports le 20 octobre 1966. En voici le résumé: 1° Les transporteurs aériens régionaux exploiteront des services réguliers de transport vers le nord et des services locaux ou régionaux comme complément aux services assurés par les grandes lignes intérieures d'Air Canada et de CP Air; leur rôle se situera uniquement au niveau régional. 2° Les transporteurs régionaux auront une plus grande latitude dans l'établissement des routes et des services grâce aux moyens suivants: les transporteurs régionaux pourront être autorisés au besoin à exercer une concurrence restreinte sur certains tronçons des grandes lignes d'Air Canada ou de CP Air, à condition que cette concurrence ne soit pas incompatible avec le développement de leurs services locaux; dans quelques cas, des routes secondaires exploitées à l'heure actuelle par Air Canada ou CP Air pourront être transférées aux transporteurs régionaux; et les transporteurs régionaux joueront un rôle plus important dans l'exploitation de services d'affrètement intérieurs et internationaux, de voyages organisés et de nouveaux types de services. 3° Une plus grande coopération entre les exploitants de grandes lignes et les transporteurs régionaux pourra s'exercer dans divers domaines, depuis les services techniques et d'entretien jusqu'aux régimes de tarifs communs. 4° Une politique limitée de subventions temporaires pour l'exploitation de services régionaux sera mise en vigueur, suivant une formule voulant que les montants prévus soient utilisés ou perdus. 5° Un plus grand contrôle s'exercera sur la structure financière des transporteurs régionaux en raison des nouvelles modalités de délivrance des permis. 6° Des mesures seront prises en vue d'aider les transporteurs régionaux dans leurs transactions relatives à l'acquisition d'aéronefs, notamment en prévoyant des consultations entre le gouvernement et les transporteurs au sujet des projets d'acquisition de nouveaux aéronefs, et en effectuant une étude spéciale afin de déterminer s'il est possible d'envisager une action commune à cet égard de la part des transporteurs.

Lors d'une déclaration faite le 15 août 1969, le ministre des Transports a défini de façon plus précise les régions où chacun des cinq transporteurs régionaux serait autorisé à assurer à titre de complément ou en totalité des services sur les lignes principales, selon les besoins, et il a autorisé la Commission canadienne des transports à consulter les exploitants de grandes lignes et les transporteurs régionaux intéressés et à s'occuper le plus rapidement possible de l'application de la politique régionale. En 1969, le Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports a pris un certain nombre de décisions autorisant la mise en vigueur de nouveaux services par les transporteurs aériens régionaux conformément à la politique aérienne régionale, et le Comité continue à appliquer cette politique.

Contrôle de la circulation aérienne. La Division du contrôle de la circulation aérienne du ministère des Transports a pour fonctions principales de prévenir les collisions d'avions se déplaçant dans un espace aérien contrôlé de même que les collisions d'avions avec des obstacles dans l'aire de manœuvre des aéroports contrôlés, et d'assurer une circulation rapide et ordonnée. Ces fonctions sont exécutées par les contrôleurs de la circulation aérienne qui travaillent dans les tours de contrôle des aéroports, les sections de contrôle terminal et les centres de contrôle des vols.

Le service de contrôle aux aéroports porte sur les avions qui circulent dans l'aire de manœuvre des aéroports civils ou dans leur voisinage (rayon de cinq à dix milles marins), là où le volume et la complexité du trafic aérien rendent ce genre d'intervention indispensable pour assurer la sécurité. Le service peut porter également sur les véhicules et appareils d'entretien qui se déplacent dans l'aire de manœuvre d'un aéroport. La radio est le principal moyen de communication, mais on a recours aux signaux lumineux lorsqu'on ne dispose pas de radio. Des tours de contrôle fonctionnent actuellement à l'aéroport international de Gander, à Saint-Jean, et à Wabush (Labrador), T.-N.; à l'aéroport international d'Halifax et à Sydney, N.-É.; à Fredericton, Moncton et Saint-Jean, N.-B.; à Baie-Comeau, Cartierville, à l'aéroport international de Montréal, à Québec, Saint-Honoré, Saint-Hubert, Saint-Jean et Sept-Îles, Qué.; à Buttonville, Hamilton, London, North Bay, Oshawa, à l'aéroport international d'Ottawa, à Sault-Sainte-Marie, St. Catharines, Sudbury, Thunder Bay, à l'aéroport