

Politique fédérale relative à l'aviation civile. En 1973, le gouvernement fédéral a annoncé certaines révisions à sa politique aérienne. Le 23 novembre, le ministre des Transports a déposé à la Chambre des communes un «Exposé sur la politique aérienne» dans lequel étaient énoncés les objectifs suivants: fournir aux voyageurs canadiens un service sûr, efficace et adéquat qui réponde à leurs besoins, contribuer au bien-être économique et social du pays, et assurer un équilibre raisonnable des services de transport aérien afin de créer une ambiance propice au développement efficace et rentable de l'aviation commerciale sans imposer de charge excessive au contribuable.

En ce qui concerne les services intérieurs, le rôle des transporteurs régionaux, et leurs rapports avec les exploitants de grandes lignes (Air Canada et CP Air), est demeuré essentiellement inchangé et s'inspire toujours des points contenus dans l'«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 intérieurs assurés par les grandes lignes d'Air Canada et de CP Air. 2° Les transporteurs régionaux auront une plus grande latitude dans l'établissement des routes et des services grâce aux moyens suivants: dans les cas pertinents, ils pourront être autorisés à exercer une concurrence restreinte sur certains tronçons des grandes lignes d'Air Canada ou de CP Air; dans quelques cas, des routes secondaires exploitées à l'heure actuelle par Air Canada ou CP Air pourront leur être transférées; et ils 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 et entre les transporteurs eux-mêmes.

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 compléter ou à prendre en charge la totalité des services de grandes lignes, selon ce qu'exigent les circonstances. 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.

Les rôles respectifs d'Air Canada et de CP Air concernant les services intérieurs ont été définis dans la politique transcontinentale de 1967. Ils reposent sur une formule suivant laquelle Air Canada conserverait la primauté pour l'exploitation des services transcontinentaux, mais pourrait parfois être appelé à assurer des services spéciaux qui ne seraient pas nécessairement des plus rentables.

L'élaboration d'une politique aérienne se poursuit et l'on met tout particulièrement l'accent sur les transporteurs de troisième niveau, dont le champ d'activité s'étend rapidement.

En ce qui concerne les opérations internationales des deux principales sociétés aériennes, l'énoncé de novembre 1973 établissait un certain nombre de principes suivant lesquels la rentabilité des trajets proposés devait entrer en ligne de compte pour éviter que des services internationaux soient établis uniquement pour des considérations de prestige national. Le gouvernement a réaffirmé qu'il s'abstiendrait d'accorder ou de demander des autorisations temporaires pour l'établissement de services internationaux à horaire fixe, et il a consenti à ce que soit entamée une série de négociations bilatérales avec un certain nombre de pays étrangers. On a également encouragé la collaboration entre les deux principaux transporteurs. L'énoncé attribue à Air Canada et à CP Air des zones et des pays spécifiques qu'ils seraient chargés de desservir après la conclusion d'accords bilatéraux. Cette répartition avait pour but d'aider les sociétés aériennes dans la planification à long terme de leurs services voyageurs comme de leurs services marchandises.