

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^o 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^o 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^o Un plus grand contrôle s'exercera sur la structure financière des transporteurs régionaux en raison des nouvelles modalités de délivrance des permis. 6^o 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 il 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 appelée 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, ou transporteurs locaux, 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 attribuait 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.

Vu sa position dans le domaine de l'aviation de même que sa situation géographique, le Canada doit collaborer avec les autres pays engagés dans l'aviation civile internationale. Aussi a-t-il pris une part importante aux discussions préliminaires qui ont conduit à la création de l'Organisation de l'aviation civile internationale, dont le siège est à Montréal. A la fin de 1973, le Canada avait des accords bilatéraux avec 26 autres pays. Dans le courant de l'année, de nouveaux accords aériens ont été signés avec la République fédérale d'Allemagne et la République populaire de Chine.

Contrôle de la circulation aérienne. L'objet principal du contrôle de la circulation aérienne au ministère des Transports est de prévenir les collisions d'aéronefs se déplaçant dans un espace aérien contrôlé de même que les collisions d'aéronefs avec des obstacles dans l'aire de manœuvre des aéroports contrôlés, et d'assurer une circulation sûre et ordonnée. Ces fonctions sont exécutées par les contrôleurs de la circulation aérienne travaillant 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 aéronefs qui circulent dans l'aire de manœuvre des aéroports civils ou dans leur voisinage (rayon de cinq à 10 milles marins), là où le volume et la complexité du trafic aérien rendent ce genre d'intervention indispensable pour