

internationaux à partir de son centre d'opération à Vancouver.

Les services offerts par les deux lignes aériennes nationales du Canada étaient complétés par ceux des transporteurs régionaux. Parmi ceux-ci, il y avait Québecair, créée en 1945; Pacific Western Airlines, qui est entrée en service en 1946; Eastern Provincial Airways, fondée en 1949; et Nordair, qui a fait ses débuts en 1957.

Wardair a commencé à opérer en 1953, à partir de Yellowknife, dans les Territoires du Nord-Ouest. En 1962, la société a déménagé ses installations à Edmonton et, en 1966, elle a été la première compagnie aérienne du Canada à mettre en service des Boeing 727 pour transporter des voyageurs sur une liaison transatlantique. Au fil des ans, Wardair est devenue l'une des plus grandes compagnies aériennes du monde spécialisées dans les vols nolisés. En 1985, elle a commencé à offrir des liaisons internationales régulières et, en 1986, des vols intérieurs réguliers.

### 13.2.2 Réglementation : une ère de réforme

Depuis le début de la réforme de la réglementation en 1984 et la publication, l'année suivante, du livre blanc du ministre des Transports intitulé *Aller sans entraves*, la structure de l'industrie du transport aérien a connu beaucoup de changements.

CP Air avait déjà acheté Eastern Provincial Airways, Nordair et, indirectement, Québecair, en avril 1987, lorsque Pacific Western Airlines a pris le contrôle de CP Air. Une nouvelle société en est issue, les Lignes aériennes Canadien International, dont la taille est suffisamment grande pour faire concurrence à Air Canada sur les routes intérieures et aux plus grandes sociétés aériennes étrangères sur le marché international.

Wardair, le troisième plus grand transporteur aérien au Canada, a été acquis par Canadien International en janvier 1989. Pendant plusieurs années, Wardair avait été engagée exclusivement dans les vols nolisés surtout vers l'Europe, les États-Unis et les Antilles. En 1985, elle a commencé à offrir des vols réguliers sur certaines de ses routes internationales les mieux établies. En 1986, elle a inauguré des vols réguliers sur le marché intérieur; cependant, comme elle n'avait pas d'ententes avec des transporteurs régionaux, les services offerts se limitaient aux liaisons entre les plus grandes villes.

En octobre 1988, la société Air Canada, jusquelà propriété exclusive de la Couronne, a mis en vente des actions représentant 45 % de la valeur du capital de l'entreprise et les a offertes à ses employés et au grand public.

Afin d'être en mesure d'affronter efficacement la concurrence sur le marché intérieur, Air Canada

et Canadien International ont toutes deux laissé tomber un certain nombre de courtes liaisons difficiles à desservir de manière rentable avec leurs gros appareils à réaction. Les deux principales lignes aériennes ont donc conclu des ententes commerciales avec des transporteurs régionaux offrant un service régulier entre les petits aéroports et les grands centres avec des avions de plus petite taille. Ces ententes portent principalement sur la coordination des horaires et l'opération commune des systèmes de réservation et de manutention des bagages.

Dans la plupart des cas, une partie de la propriété de ces transporteurs secondaires a été acquise par les grandes sociétés aériennes impliquées. Ainsi, Air Canada possède des ententes avec Air Nova (pour desservir les provinces de l'Atlantique), Air Ontario, Northwest Territorial et Air BC. Au Québec, Air Canada a participé activement à la formation de son propre transporteur secondaire, Air Alliance. De la même façon, Canadien International a conclu des ententes avec Air Atlantique dans l'est du pays, Inter Canadien au Québec et Time Air dans l'Ouest. En Ontario, elle a constitué son propre transporteur régional : Canadian Partner.

Ces réseaux permettent à Air Canada et à Canadien International d'affronter plus efficacement la concurrence sur les longs trajets intérieurs et internationaux. En outre, la présence des transporteurs régionaux assure une meilleure fréquence de desserte des petits centres urbains avec des avions à turbopropulseur modernes de plus petite taille. L'augmentation de la part du trafic aérien qu'occupent les appareils turbopropulsés dans les aéroports dotés d'une tour de contrôle de la circulation aérienne témoigne d'ailleurs de ce développement. Ces avions ont en effet vu leur part du total des atterrissages et des décollages passer de 10 % en 1980 à 20 % en 1987.

Les compagnies aériennes spécialisées dans les vols affrétés occupent une place importante dans l'industrie du transport aérien au Canada. Dans ce groupe, les sociétés National de Montréal et Worldways de Toronto sont dignes de mention. Ces deux transporteurs exploitent de gros avions à réaction, et leurs services sont axés principalement sur les destinations internationales (en Europe, dans les Antilles et au Mexique). Avec la réforme de la réglementation du transport aérien maintenant en vigueur dans le ciel canadien, plusieurs nouveaux transporteurs tentent de se tailler une place sur ce marché.

Les sociétés aériennes de taille plus modeste ont vu s'ouvrir des possibilités d'expansion avec le retrait des grands transporteurs du marché des courtes liaisons. Bien qu'un nombre limité de petits