

Mais ce n'est là rien d'extraordinaire ni même de nouveau. Les faits sautent aux yeux. Il faut néanmoins convenir que la gravité des dangers qu'entraîne cette expansion sans précédent de l'industrie a été fort sous-estimée.

La Convention de Chicago en 1944 a marqué une étape importante dans l'établissement de normes juridiques internationales. On la surnomme souvent "la Constitution du droit aérien" ou encore "La Charte de l'air". Lors des assises de Chicago, l'importante délégation canadienne, dirigée par M. C.D. Howe, alors ministre de la Reconstruction, a joué un rôle positif en faveur d'une autorité aérienne internationale. Nous nous sommes faits les ardents protagonistes des "libertés de l'air", expression que l'honorable Adolf A. Berle, chef de la délégation américaine, a attribuée au Canada. En effet, la "Liberté de l'air", thème de la réunion que vous tenez présentement, était, dans l'esprit de feu le maire LaGuardia, le "coeur" de la Convention de Chicago, parce que cette idée se situe au centre même du problème que pose le nombre des services qu'il y a lieu d'autoriser pour une route donnée, ainsi que la part de ces services qui revient à chaque pays.

La Convention de Chicago n'a été que le premier chapitre, — très réussi d'ailleurs —, dans cette oeuvre de coopération internationale qui, de l'avis de Franklin Roosevelt, faisait partie d'un "grand effort de création d'institutions durables pour la paix. Le Gouvernement canadien n'a pas cessé de souscrire pleinement à cet idéal, parce que, pour emprunter les paroles mêmes de M.C.D. Howe: "Si nous ne pouvons arrêter un mode pratique de coopération et de collaboration entre les nations du monde dans le domaine du transport aérien, les chances que nous avons de jouir de la paix pour le restant de nos jours, en seront moindres."

L'époque où nous vivons, selon les observations judicieuses du professeur Myres S. McDougal, commande que les décisions importantes se prennent dans le cadre d'un dialogue direct entre les hauts fonctionnaires de l'État et les représentants de la population. Ces hauts fonctionnaires, souvent affectés à titre particulier aux services juridiques gouvernementaux, estiment beaucoup les opinions constructives de ceux que le Directeur, Edward McWhinney, appelle "les grands maîtres" des facultés de droit de nos universités et des instituts scientifiques de droit.

Quels sont les problèmes dont nous devons nous préoccuper au sujet de l'avenir de l'aviation? On a tendance aujourd'hui à fabriquer des appareils plus spacieux et à tracer des itinéraires plus nombreux et plus longs pour les passagers. Cela veut dire que des avions plus gros, plus rapides, plus complexes et plus coûteux voleront plus souvent et parcourront de plus grandes distances. Les progrès techniques font prévoir des avions à réaction géants, des transports supersoniques, des aéroglisseurs, des appareils à décollage vertical et court et, éventuellement, des aéronefs hypersoniques propulsés en partie par des fusées et pouvant atteindre une vitesse et un rendement comparables à ceux du vaisseau spatial.

Les gouvernements et les compagnies aériennes devront investir des sommes considérables non seulement dans la fabrication de véhicules de plus en plus perfectionnés mais aussi dans les services connexes, afin de pouvoir répondre aux besoins croissants du trafic aérien. Au Canada, nous sommes au