

En 1958, lors d'une conférence des représentants du Commonwealth à Londres, on a élaboré les plans d'un nouveau réseau mondial de câbles d'après une formule provisoire s'étalant sur 10 ans et supposant le partage des dépenses. Lors de la Conférence économique et commerciale tenue par le Commonwealth à Montréal en septembre 1958, le Canada a annoncé qu'il participerait à cette entreprise.

Le câble transatlantique (TAT-I) a été mis en service en 1956; quant au nouveau câble canado-britannique actuellement en voie de pose (le CANTAT), il deviendra le premier chaînon du futur réseau. Ces câbles appartiennent conjointement au Canada et au Royaume-Uni. En 1960, quatre des pays du Commonwealth intéressés: Australie, Canada, Nouvelle-Zélande et Royaume-Uni, ont approuvé les plans de la deuxième étape, c'est-à-dire la pose d'un câble reliant, par le Pacifique, Vancouver à la Nouvelle-Zélande et à l'Australie. Le Canada sera le seul propriétaire de la section allant de Vancouver à un certain point situé au delà des îles Hawaii. La pose du câble du Pacifique devrait se terminer en 1964. Il faudra d'autres conférences pour étudier les questions d'emplacement, de fabrication et du partage du coût des autres sections du réseau mondial.

En février, le Canada et l'Italie ont signé à Rome un accord aérien prévoyant des liaisons directes entre les deux pays, qui desserviront en outre certains points intermédiaires et certains points situés au delà de Montréal et de Rome. Les deux entreprises désignées, la Canadian Pacific Airlines et Alitalia, ont inauguré en mars les services directs entre Rome et Montréal.

En février, une délégation canadienne s'est rendue en Turquie et, plus tard, au Pakistan, pour négocier des accords aériens bilatéraux. Ces négociations ont été fructueuses; des accords ont été signés à Ankara, en mai, avec la Turquie, et à Karachi, en décembre, avec le Pakistan. Ils prévoient des services aériens entre le Canada et la Turquie ainsi qu'entre le Canada et le Pakistan par des entreprises aériennes des trois pays. Les deux accords représentent une planification à long terme; plus tard le Canada et les deux autres pays conviendront des routes que devront desservir les entreprises désignées.

Par un échange de notes intervenu en septembre dernier à Ottawa, le Canada et le Royaume-Uni ont modifié leur accord du 19 août 1949. Les entreprises aériennes désignées des deux pays desserviront de nouveaux points.

Au cours de l'automne, le ministre britannique de l'Aviation, M. Peter Thorneycroft, est venu à Ottawa s'entretenir avec des membres du Cabinet, à qui il a exposé les points de vue du Royaume-Uni sur la possibilité pour les pays d'Europe et du Commonwealth de participer à un programme dans la réalisation duquel serait utilisée la fusée britannique «Blue Streak» pour le lancement de satellites à des fins scientifiques et à d'autres fins, notamment celles des communications.

Les ministres canadiens ont exprimé le vœu d'être renseignés davantage sur le projet à mesure que celui-ci évoluerait. Après sa visite à Ottawa, M. Thorneycroft a conféré avec un certain nombre de gouvernements européens, mais à la fin de l'année aucune décision sur la participation des pays européens essentielle à la réalisation du programme britannique, n'avait été prise. Le Gouvernement du Royaume-Uni n'était donc pas en mesure de présenter des propositions définies au Gouvernement canadien et aux autres Gouvernements du Commonwealth.