

Le comité sénatorial permanent des Transports et des Communications

Témoignages

Ottawa, le mercredi 11 décembre 1974

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications, auquel a été déposé le bill S-18 concernant l'Association de Transport Aérien International, se réunit aujourd'hui à 9 h 30, pour étudier le bill.

Le sénateur J. Campbell Haig (Président) occupe le fauteuil.

Le président: Honorables sénateurs, j'ai reçu une lettre du secrétaire légiste et conseiller parlementaire disant que le bill est recevable dans sa forme actuelle. Qui prendra la parole au nom de l'Association de Transport Aérien International?

M. D. Gordon Blair, conseiller, association de transport Aérien International: Monsieur le président, je suis le conseiller de l'Association. A ma gauche se trouve M. Knut Hammaraskjold, le directeur général, et à ma droite M. Julian Thomka-Gazdik, conseiller.

Le président: Si vous souhaitez faire une brève déclaration, je vous invite à le faire. Nous vous écoutons.

M. Knut Hammaraskjold, directeur général, Association de Transport Aérien International: Monsieur le président, je dirais peut-être quelques mots sur la création de cette association. Elle a été fondée immédiatement après la guerre au moment où les gouvernements et les compagnies aériennes tentaient de mettre sur pied un système de transport aérien universel pour répondre aux besoins futurs des pays et des nations. Les gouvernements créèrent l'O.A.C.I., dont le siège social est à Montréal, et invitèrent les compagnies aériennes à les aider à prendre en charge un des principaux aspects qui n'était pas du ressort des gouvernements, tel qu'il est apparu dans la convention de Chicago, c'est-à-dire l'aspect économique.

De plus, le système de transport aérien ayant un caractère universel, et nécessitant de ce fait un très haut degré de standardization, tant du point de vue technique que économique, les gouvernements par le biais de l'O.A.C.I., jugèrent nécessaire l'apport de certains experts, et, pour ce faire, créèrent l'I.A.T.A.

De toute évidence, les exigences après la guerre étaient passablement différentes de ce qu'elles sont aujourd'hui. Après la guerre, le système était principalement composé de vols réguliers. Aujourd'hui, d'autres lignes sont en service, dont les vols affrétés représentent environ 20 p. 100.

L'amendement proposé consiste, de fait, à adopter le système de vols affrétés à nos besoins actuels.

Il y a un an, les compagnies aériennes au sein de l'I.A.T.A., reconnaissant l'importance du secteur des vols affrétés, ont suggéré d'établir une conférence sur ces vols au sein de leur organisation, avec, bien entendu, l'approbation des gouvernements. On a prétendu qu'on empêcherait ainsi les transporteurs exploitant des vols affrétés de

participer à des discussions revêtant pour eux une grande importance.

En fait, le présent amendement est un complément destiné à permettre aux transporteurs exploitant des vols affrétés de prendre part aux discussions, si tel est leur désir. Je dois spécifier que les ententes négociées sont d'un caractère consultatif et exigent toutes l'approbation du gouvernement, qui sont responsables des services publics. C'est, je crois, tout ce que j'avais à dire à ce sujet.

Le sénateur Bourget: Combien de compagnies organisant des vols affrétés ont voulu se joindre à l'IATA?

M. Hammaraskjold: Jusqu'ici, aucune. Nous n'avons pas voulu, pour des raisons d'intégrité, solliciter la candidature de nouveaux membres, avant de savoir si nous pouvions satisfaire à leurs besoins. Nous ne le ferons pas, parce que nous ne comptons pas sur la quantité. C'est l'aspect qualitatif qui devrait les inciter à demander leur adhésion.

Le sénateur Graham: Monsieur le président, pourrions-nous avoir quelques précisions sur le mot «supplémentaire»?

M. Hammaraskjold: Le mot «supplémentaire» est utilisé particulièrement dans le vocabulaire de l'aviation nord-américaine pour caractériser un type de transporteur qui est censé suppléer aux services assurés par des vols réguliers. On les appelle ailleurs, soit «indépendants», «non-soumis à un horaire régulier», ou «vols affrétés». Aujourd'hui, le mot «non-soumis à un horaire régulier» n'est plus employé, parce que environ 87 p. 100 des vols supplémentaires ou indépendants sont en fait des services programmés.

Le sénateur Graham: Avons-nous un exemple de cela au Canada?

M. Hammaraskjold: Vous avez probablement un bon nombre de transporteurs indépendants qui offrent des services affrétés. Un de ceux-là est, je crois, la compagnie Wardair.

Le sénateur Graham: D'accord, mais en terme de services supplémentaires offerts aux transporteurs réguliers.

M. Hammaraskjold: Je pense que c'est une expression utilisée seulement par le CAB. Nous ne l'utilisons pas; elle n'apparaît nulle part dans nos documents officiels.

Le sénateur Flynn: Est-ce que cette loi par laquelle l'association est incorporée est le seul statut de l'association internationale? Est-elle élaborée au Canada pour le monde entier, ou pour une partie du moins?

M. Hammaraskjold: Ce statut est à la base de nos opérations mondiales et c'est pourquoi d'autres pays dépendent de votre Parlement pour adapter leur activité.