

davantage encore les imprudents et les innocents.

Ce changement de politique ouvrira une nouvelle étape de la lutte que se livrent les transporteurs réguliers et les transporteurs forfaitaires, mais on espère que les nouvelles règles élimineront du marché les affréteurs cupides et que l'exploitation des vols nolisés sera dorénavant confiée à des gens responsables.

Le nouveau règlement intitulé «Vols nolisés réservés à l'avance» (VNRA), ou aux États-Unis «Vols nolisés de groupes», entrera en vigueur cette année sur la route très affairée de l'Atlantique Nord. Ce règlement a également reçu l'appui des gouvernements de l'Europe de l'Ouest qui ont participé aux discussions par l'intermédiaire de la Conférence de l'aviation civile européenne, organisme représentant les agences de transport aérien de ces pays.

Réservation à l'avance

De façon générale, la nouvelle formule des VNRA permet à toute personne de profiter des vols nolisés à tarif réduit en réservant sa place 90 jours à l'avance et en versant un acompte non remboursable correspondant à 25 pour cent du prix du billet. Bien que le règlement ouvre aux transporteurs forfaitaires un marché beaucoup plus vaste, l'exigence de la réservation préalable sert à protéger les transporteurs réguliers. Cette réservation préalable a pour objet de réduire le moins possible la clientèle des transporteurs réguliers. En effet, l'homme d'affaires ou celui qui voyage pour des raisons personnelles ont besoin de dispositions plus souples que ne saurait en offrir un régime comportant l'engagement préalable de trois mois.

Le nouveau règlement reconnaît officiellement le caractère spécial des voyages d'affaires et d'agrément ou de vacances, plutôt que d'insister comme auparavant sur la distinction entre les services réguliers et les vols sans horaire fixe. Le facteur de la réservation préalable perpétue cette différence. Celui qui voyage par affaires bénéficie habituellement d'un compte de dépenses, et son billet lui est payé ou constitue tout au moins une déduction d'impôt. Par contre, celui qui part en vacances, seul ou avec sa famille, défraie habituellement le coût de son voyage de sorte que, en contrepartie d'une réduction substantielle, on peut exiger qu'il réserve son billet plusieurs mois avant la date du départ.

L'intervention du Gouvernement a été le résultat non de pressions exercées par les consommateurs afin d'obtenir des tarifs plus avantageux, mais plutôt de la multiplication d'incidents où des voyageurs sont

restés en plan à l'étranger et de l'annulation arbitraire des vols de groupe pour toute dérogation à la règle «d'affinité». A cela s'ajoutait le comportement scandaleux de certains affréteurs qui exploitaient sans scrupule le public voyageur.

La règle «d'affinité» était devenue une blague. Il était tellement facile de contourner le règlement que la loi en était rendue dérisoire. Le changement s'imposait donc depuis longtemps.

Montée en flèche

Bien que les gouvernements eussent l'autorité nécessaire pour faire respecter la règle «d'affinité», il eût fallu une armée de fonctionnaires pour l'appliquer. D'autre part, on ne prévoit pas que l'accroissement des vols nolisés va se stabiliser. Il y a tout lieu de croire au contraire que les voyages internationaux ainsi que les vols réguliers et nolisés vont plus que doubler entre 1970 et 1975. En raison de la situation économique toujours plus favorable des travailleurs nord-américains et européens, la tendance aux doubles vacances familiales s'accroît, ce qui amène à son tour l'expansion des voyages hors-saison.

Chaque gouvernement incline maintenant à affirmer qu'il a préconisé ce changement mais il est certain que le Gouvernement canadien, par l'intermédiaire de la Commission canadienne des transports et de la section internationale du Comité des transports aériens, a grandement contribué à la création de la nouvelle politique. Nous en voulons pour preuve le fait que deux des rencontres internationales convoquées pour modifier cette politique se sont tenues à Ottawa l'an dernier.

Du point de vue des services aériens, il y a une distinction nette entre les compagnies aériennes qui exploitent des services de vols nolisés ou supplémentaires, c'est-à-dire sans horaire fixe, et les transporteurs réguliers exploitant un service dont les points de départ et de destination sont prévus et les billets vendus à des particuliers, selon des routes et des horaires arrêtés.

Les transporteurs internationaux réguliers ayant depuis longtemps jugé que les transporteurs libres menaçaient leur exploitation, ils établirent en 1953, par l'intermédiaire de l'Association internationale du transport aérien, (AITA) la règle dite «d'affinité», connue sous le nom de Résolution 045, afin de réglementer les vols nolisés et de protéger leur commerce en assortissant de certaines conditions l'exploitation de ces derniers. Les gouvernements adoptèrent cette résolution et l'incorporèrent à leur droit aérien.

En somme, la résolution décrétait que