

1952, on n'offrait que le service de classe touriste sur cette ligne. Le double service de première classe et de classe touriste, qu'on trouve dans des compartiments séparés du même appareil, s'est révélé extrêmement populaire: le pourcentage des fauteuils occupés au cours du dernier semestre de l'année a été le plus fort jusqu'alors enregistré sur l'Atlantique-Nord.

Le trafic-voyageurs sur les lignes du Sud a été encore très intense bien que nettement saisonnier.

On a amélioré les services des ventes et des réservations, ainsi que les facilités offertes aux voyageurs, pour satisfaire aux exigences d'un trafic sans cesse plus dense. Une équipe d'observateurs entraînés a contrôlé au moyen de postes d'écoute l'observation des normes de service aux bureaux de réservations et aux comptoirs de la Compagnie. Plus de 5,000 conversations téléphoniques portant sur des retenues de billets furent ainsi échantillonnées chaque mois pour évaluer la qualité du service.

### *Courrier aérien*

De concert avec le ministère des Postes, Air Canada a continué le transport aérien du courrier de première classe, assurant ainsi au Canada un des services aéropostaux les plus rapides du monde entier. Le courrier ne prend l'avion que lorsque celui-ci permet une livraison sensiblement plus rapide que les autres moyens de transport. Le 1<sup>er</sup> avril, les cadres de ce service furent élargis de façon à inclure le transport des lettres affranchies au tarif de première classes et pesant jusqu'à 8 onces.

Le transport aérien du courrier sur le réseau domestique d'Air Canada a atteint 5,920,816 tonnes-milles en 1954, ce qui fait une augmentation de 28%. D'autre part, la rémunération que touche la Compagnie pour ce service n'a augmenté que de 4% aux termes d'une convention contractuelle avec le ministère des Postes, laquelle prévoit une diminution progressive du paiement par unité au fur et à mesure que le volume du courrier augmente. Le revenu du courrier par tonne-mille s'établit à \$1.03, au regard de \$1.27 en 1953. Depuis 1946, alors qu'Air Canada recevait \$3.12 par tonne-mille de courrier, on constate une tendance régulière à la baisse du revenu à l'unité.

Sur l'Atlantique-Nord, le volume du courrier, qui s'est élevé à 1,006,279 tonnes-milles, a augmenté de 39%; le gros de ce trafic s'est déplacé vers l'est.

### *Trafic-marchandises*

Les 10,192,705 tonnes-milles de cargaisons parcourus par Air Canada en 1954 témoignent de l'importance grandissante de ce service pour l'économie canadienne. C'est une progression de 28% sur l'année précédente. Le volume des livraisons express a augmenté de 8% et le fret aérien, de 34%. Air Canada a transporté des marchandises à chaque envolée domestique et transocéanique, et la fréquence des opérations a assuré l'excellence de ce service. Air Canada a réussi, sur plusieurs de ses lignes nord-américaines, à offrir aux expéditeurs de livrer leur marchandises le jour suivant dans un rayon de 1,500 milles, et dès le deuxième jour au delà de ce rayon.

En plus des vols réguliers à charge mixte, on a complété plusieurs opérations de transport de marchandises seulement, sur les lignes interurbaines les plus affairées. Ces opérations furent intensifiées par suite de l'acquisition de trois cargos aériens Bristol et, en mai, on inaugurerait un service régulier de transport par cargo aérien, à la cadence de cinq envolées par semaine, entre Montréal, Toronto et Winnipeg.