

- permettre la modification des appareils et prévoir leur remise « en l'état » à la fin des opérations;
- préciser le statut des vols commerciaux pendant les opérations dans le cadre des conventions de Chicago, de Tokyo, de la Haye et de Montréal.

La capacité du pays de réagir à une crise et à des menaces de guerre dépendra non seulement de la loi mais aussi des mécanismes de prise de décisions et de planification du gouvernement fédéral ainsi que des services chargés de coordonner les efforts du gouvernement, de l'industrie, des associations d'employés et autres, dans le cadre d'un effort national de défense. Au cours de son examen des questions ayant particulièrement trait au transport aérien, le Comité a tenu une réunion à huis clos avec M. W.J. Yost, planificateur de la mobilisation civile de Planification d'urgence Canada, afin de se renseigner sur les systèmes centraux de gestion de crise dont disposent les autorités fédérales. Il a aussi entendu le colonel Popowych témoigner sur le processus national de prise de décision en période de crise internationale. Il a pu ainsi étudier le rôle de l'état-major de la Défense nationale en période de paix et en situation d'urgence, et la question des opérations aériennes en temps de guerre. Le Comité a également recueilli le témoignage de M. Cowie sur les travaux du Comité de coordination du transport civil aérien (voir plus haut).

L'utilisation des aéronefs commerciaux de transport voyageurs et marchandises: une question délicate

Les sociétés aériennes commerciales collaborent avec le GTA en lui fournissant des services de transport voyageurs en temps de paix. L'accident tragique récemment survenu à Gander (Terre-Neuve) rappelle que les Forces armées américaines recourent aux sociétés aériennes privées encore plus souvent que nous.

Une telle politique comporte des avantages économiques non négligeables pour l'État et encourage les transporteurs privés à conserver une flotte plus imposante, mobilisable en cas d'urgence. Les autorités canadiennes devraient par conséquent envisager de recourir davantage à cette formule. Les transporteurs canadiens se soumettant à des règlements de sécurité extrêmement rigoureux, cet aspect de la question n'a rien de préoccupant. Par ailleurs, une telle initiative serait sans doute accueillie avec satisfaction par les transporteurs.

Une politique analogue pourrait être appliquée au transport des marchandises. L'expansion économique et militaire de l'Arctique, par exemple, en particulier celle liée à la construction du nouveau Système d'alerte du Nord, créera une forte demande de services de transport aérien. Cette tâche devrait être confiée aux transporteurs canadiens, car il ne serait certainement pas souhaitable que les groupes ou organismes civils, militaires ou gouvernementaux aient à recourir à des étrangers pour obtenir les services requis.

Sur la base des témoignages reçus, le Comité a acquis la conviction que l'Hercules est l'appareil qui convient le mieux à ces tâches sur notre