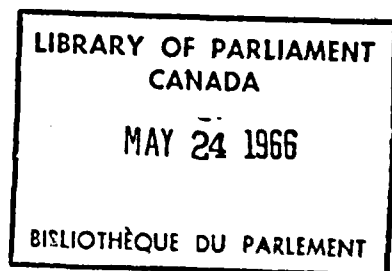


J
103
P2
1964
W5
A12

RAPPORT DE
LA COMMISSION D'ENQUETE
SUR L'AVENIR DE LA BASE DE REVISION D'AIR CANADA A L'AEROPORT
INTERNATIONAL DE WINNIPEG ET SUR LES QUESTIONS CONNEEXES,
INSTITUEE PAR LE DECRET DU
CONSEIL C.P. 1964-857,
EN DATE DU 11 JUIN 1964.



3 mars 1966

A SON EXCELLENCE

LE GOUVERNEUR GENERAL EN CONSEIL

QU'IL PLAISE A VOTRE EXCELLENCE

Le Commissaire, nommé en conformité du décret du conseil C.P. 1964-857 du 11 juin 1964 pour enquêter et faire rapport sur l'avenir de la base de revision d'Air Canada à l'aéroport international de Winnipeg et sur les questions connexes,

A L'HONNEUR DE PRESENTER

A VOTRE EXCELLENCE LE RAPPORT QUE VOICI

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M. Thompson', written in a cursive style.

Le Commissaire

3 mars 1966.

TABLE DES MATIERES

RAPPORT

Première partie - Introduction

Deuxième partie - Aperçu historique et descriptif

Sections A Historique et caractéristiques d'Air
Canada

B Historique et caractéristiques des bases
d'entretien et de revision d'Air Canada

C Exposé des problèmes que pose la base de
revision d'Air Canada à Winnipeg

D Marche à suivre dans l'acquisition des droits
internationaux d'atterrissage

Troisième partie - Rapports ayant trait aux questions connexes

Sections A Le rapport Wallace Clark

B Le rapport Dixon Speas

C Les projets d'Air Canada relativement à
ses bases de revision de Winnipeg
et de Dorval

D L'utilisation de la base d'Air Canada à
Winnipeg pour la revision des appareils
DC-9 et des autres avions d'Air Canada

E Avenir des ateliers de revision d'air Canada
et d'autres sociétés à Winnipeg en
corrélation avec les mesures annoncées
par le gouvernement

F L'avenir de Winnipeg en tant que centre
aéronautique et autres questions
pertinentes

APPENDICES

Ref. pages

A - Décret du conseil C.P. 1964-857 instituant la Commission
d'enquête et nommant le commissaire

1 et 110

B - Lettre d'envoi de l'hon. J.W. Pickersgill, ministre des
Transports, au commissaire, en date du 15 juin 1964

1, 101, 110
et 114

C - Mémoire sur les nominations

1

D - Mémoire sur le mode de procédure de la Commission et les audiences publiques qui ont eu lieu	1, 9, 69, 91 et 123
E - Liste des mémoires présentés à la Commission	1
F - Déclaration de l'hon. J.W. Pickersgill en date du 24 avril 1964	8, 111 et 112
G - Déclaration de l'hon. J.W. Pickersgill en date du 1er juin 1965	8, 9, 102, 104, 111, 112, et 128
H - Caractéristiques propres aux appareils utilisés par Air Canada dans le passé et actuellement	10 et 106
I - Plan du réseau desservi par Air Canada	10
J - Horaire des services réguliers entre le Canada et les Etats-Unis	10
K - Liste des lignes aériennes desservies par les compagnies canadiennes et américaines et établie le 31 décembre 1965 à la suite de négociations	10 et 28
L - Instructions données à Dixon Speas	38 et 39
M - Observations relatives au rapport concis de Dixon Speas	38
N - Départs et périodes d'attente des aéronefs	85
O - Répartition des employés selon la spécialisation	86
P - Tableau des vérifications d'entretien des gros réactés	86
Q - Plan du secteur des bâtiments à Dorval	87
R - Avis au sujet de la fermeture de la base de l' <u>United Air Lines</u> à Washington	96
S - Mémoires présentés au ministère des Transports au sujet de la ligne de conduite adoptée au Canada en matière d'aviation	114
T - Mémoire explicatif - Installations de manutention des marchandises transportées par avion	133

RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUETE SUR L'AVENIR DE LA
BASE DE REVISION D'AIR CANADA A L'AEROPORT INTERNATIONAL
DE WINNIPEG ET SUR LES QUESTIONS CONNEXES, INSTITUEE PAR
LE DECRET DU CONSEIL C.P. 1964-857, EN DATE DU 11 JUIN
1964.

PREMIERE PARTIE

INTRODUCTION

La documentation jointe au présent rapport à titre de renseignements préliminaires est la suivante:

Appendice A - Décret du conseil C.P. 1964-857 instituant la Commission d'enquête et nommant le commissaire;

Appendice B - Lettre d'envoi de l'hon. J.W. Pickersgill, ministre des Transports, au commissaire, en date du 15 juin 1964;

Appendice C - Mémoire sur les nominations;

Appendice D - Mémoire sur le mode de procédure de la Commission et les audiences publiques qui ont eu lieu;

Appendice E - Liste des personnes qui ont présenté des mémoires à la Commission.

La deuxième partie du rapport donne un court exposé des caractéristiques et de l'historique d'Air Canada (désignée par les lettres AC dans le présent rapport) et de ses diverses bases d'entretien et de revision, ainsi qu'un court aperçu du problème que pose la base d'entretien et de revision d'AC à Winnipeg et ses perspectives d'avenir, problème qui a abouti à l'institution de la Commission par le décret du conseil C.P. 1964-857, en date du 11 juin 1964 (qu'on désigne simplement sous le nom de "décret" dans le présent rapport). Les modalités suivant lesquelles on accorde les droits d'atterrissage internationaux sont exposée brièvement.

La troisième partie renferme le rapport du commissaire en ce qui a trait à son enquête sur plusieurs questions soumises à la Commission sous forme de paragraphes marqués a) à f) et faisant partie intégrante du décret.

Air Canada et la province du Manitoba ont présenté des exposés extrêmement détaillés et précis de leurs vues respectives et leurs experts-conseils étaient très bien documentés et préparés.

Un bon nombre des éléments qui ont été présentés seront d'une grande utilité pour le public en général et pour la Commission.

Air Canada a fourni à la Commission tous les renseignements qu'elle requérait sans lésiner sur le temps et les efforts consacrés à ces recherches. La Commission a été particulièrement impressionnée par la compétence et les connaissances des techniciens comparaisant à titre de témoins.

La plupart des présentations qui ont été faites et des mémoires qui ont été déposés étaient d'une grande qualité.

La Commission remercie chaleureusement tous ceux qui ont participé aux délibérations, notamment l'avocat-conseil de la Commission, M. Sweatman, le secrétaire et expert-conseil en économique de la Commission, M. Moffat, l'avocat-conseil d'AC, M. Monk, et celui de la province du Manitoba, M. Mauro, et qui, par leur compétence et leur coopération, ont contribué à rendre la tâche de la Commission plus facile.

DEUXIEME PARTIE

APERCU HISTORIQUE ET DESCRIPTIF

A. Historique et caractéristique d'Air Canada.

La loi qui a constitué en société les Lignes aériennes Trans-Canada figure au chapitre 43 des Statuts du Canada de 1937. Cette loi, modifiée en 1938, 1940, 1941 et 1945, constitue le chapitre 268 des Statuts révisés du Canada, 1952. Puis, elle a été modifiée de nouveau (chapitre 50 des Statuts du Canada, 1953).

En conformité du chapitre 2 des Statuts du Canada de 1964, la désignation Lignes Trans-Canada est devenue "Air Canada". Dans le présent rapport, on désigne la société au moyen des lettres "AC" et on nomme la loi modifiée "loi".

L'article 14 de la loi prescrit, entre autres choses:

"14. (1) La Corporation est autorisée à

- a) établir, exploiter et entretenir des lignes aériennes ou des services réguliers d'aéronefs de toutes sortes en vue de poursuivre le commerce de transport par air du courrier, des passagers et marchandises, et à conclure des contrats pour le transport du courrier, des passagers et marchandises de toutes manières, soit par des aéronefs ou d'autres moyens de transport appartenant à la Corporation, soit par des aéronefs ou d'autres moyens de transport appartenant à d'autres, et à conclure des contrats avec toute personne ou compagnie pour l'échange du trafic et, relativement à l'un quelconque des objets susdits, à faire le commerce d'emmagasinage des articles, denrées et marchandises de toutes sortes et descriptions quelconques;
- b) acheter, vendre, louer, ériger, construire et acquérir des hangars, aérodromes, bases d'hydravions, terrains d'atterrissage et phares, et les entretenir et exploiter;
- d) exploiter son commerce dans tout le Canada et hors du Canada";

Aux fins de la loi telle qu'elle est en vigueur actuellement, le ministre des Transports est désigné sous le nom de "Ministre".

Le capital-actions autorisé d'Air Canada est de vingt-cinq millions de dollars répartis en actions de cent dollars chacune. La Compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada (le National-Canadien), société de la Couronne, en a émis et en détient pour une valeur de cinq millions de dollars.

AC est géré par un conseil d'administration de neuf personnes, dont cinq sont élues par les actionnaires et quatre sont nommées

par le gouverneur en conseil.

M. Gordon R. McGregor est un des administrateurs et aussi le président d'AC, d'ailleurs, depuis 1947.

Aux termes de la loi, le siège d'AC avait été établi dans la ville d'Ottawa ou dans toute autre ville que les administrateurs auraient pu choisir. En juin 1947, ils ont préféré Montréal et il en est toujours ainsi.

La loi prescrit que bien que le National-Canadien soit autorisé à souscrire les actions d'AC, il ne peut les aliéner qu'avec l'approbation du Parlement. Le Ministre est autorisé en tout temps à acquérir ces actions sur paiement de la valeur comptable desdites actions.

La compagnie des Chemins de fer Nationaux du Canada peut émettre des valeurs pour acquérir des actions d'AC et lui faire des prêts pour son exploitation. Depuis la constitution de la société, le National-Canadien a pourvu à ses besoins essentiels en capital.

En vertu de l'article 15, le Ministre est autorisé à conclure un contrat avec la société AC, connue sous le nom de Trans-Canada et désormais désignée sous le nom d'Air Canada, pour l'organisation, l'exploitation et l'entretien par la société de lignes d'aéronefs pour le "transport rapide et efficace des passagers et des marchandises à travers le Canada et entre et dans les diverses provinces canadiennes et entre des endroits à l'intérieur et des endroits à l'extérieur du Canada....".

Ce contrat doit renfermer les conditions que le gouverneur en conseil peut prescrire et, en l'absence d'une telle prescription, il doit stipuler, entre autres choses:

- a) l'exploitation des susdites lignes d'aéronefs entre des endroits et sur des tracés que désignera, à l'occasion..., le gouverneur en conseil;
- b) le transport des passagers et marchandises par la Corporation à des tarifs sur une base de concurrence avec les autres services similaires de transport de l'Amérique du Nord;
- e) la fourniture par la Corporation de tout le matériel d'aviation suffisant et moderne..., de hangars et autres bâtiments et, sauf dispositions contraires qui suivent, de tout autre outillage, services et matériaux nécessaires à l'exploitation d'un service efficace par le moyen des susdites lignes Trans-Canada, et suffisant pour transporter tout le courrier, les passagers, messageries et autre trafic présentés à la Corporation pour être transportés.

Un contrat rédigé de la sorte a été passé à la date du 1^{er} juin 1937. Ayant fait l'objet d'une nouvelle négociation le 4 mai 1946, il a subi parfois des modifications et, dans ses dispositions actuelles,

soumet AC aux obligations suivantes:

- a) assurer l'organisation, le maintien et le fonctionnement de certains services aériens, sauf décisions de la Commission des transports aériens de modifier lesdits services avec l'approbation du Ministre, et d'abandonner l'un desdits services avec l'approbation du gouverneur en conseil.
- b) assurer à ses frais la fourniture et l'entretien de tout le matériel suffisant à l'aviation moderne, des hangars, des bâtiments, de l'équipement, des services et des matières premières nécessaires au fonctionnement d'un service efficace" grâce à chaque ligne de transport aérien capable de prendre soin de tous les envois postaux, des passagers, des marchandises et des autres transports confiés à AC.

L'article 16 de la loi autorise le ministre des Postes à passer avec AC un contrat relatif au transport du courrier et à la modification occasionnelle d'un contrat de ce genre.

Un contrat relatif au transport du courrier a été signé et modifié de temps à autre.

Le conseil d'administration d'AC est requis d'adresser chaque année un rapport au Parlement. Ces rapports sont soumis au Parlement par l'entremise du ministre.

D'après les termes de la loi, il apparaît clairement qu'AC est une société mandataire se consacrant au commerce du transport aérien au profit de la Couronne. En vertu de la loi, des contrats relatifs à AC et au transport du courrier, AC est "un instrument de premier choix" dans la mise en oeuvre de la politique canadienne relative aux transports aériens et de ce fait, non seulement le Parlement, mais encore le gouvernement du Canada peut exercer son autorité sur AC dans une importante mesure.

Le gouvernement du Canada peut également exercer son autorité sur Air Canada d'une manière indirecte, en faisant élire la majorité de ses directeurs par CNR et nommer les autres par le gouverneur en conseil.

AC a exprimé dans les termes suivants sa politique fondamentale; celles-ci consiste à
"...Fournir un service de transport aérien des passagers, du courrier et des marchandises aussi sûr et aussi bien organisé que possible, à l'intérieur du Canada et entre le Canada et les autres pays à des prix et tarifs aussi réduits que peut le permettre le maintien d'une situation financière équilibrée".

Il est nécessaire de donner à l'égard d'AC un aperçu historique de son origine, de sa croissance et des changements subis par ses services, pour faire comprendre le régime d'exploitation actuel de cette société.

AC a débuté en affaires par l'achat, en septembre 1937, de Canadian Airways du droit de service d'une route aérienne entre Vancouver et Seattle qu'elle a exploité. Des vols d'entraînement ont été inaugurés par la suite entre Winnipeg et Vancouver. Son siège administratif se trouvait à Winnipeg. Jusqu'au mois d'août 1938, le trafic aérien se bornait au transport du courrier et aux vols d'entraînement dans les limites de l'ouest du Canada. Cependant, plus tard, à la suite d'envolées d'essai à l'est de Winnipeg les vols d'entraînement régulier, le trafic par messagerie rapide et le transport du courrier entre Winnipeg et Montréal furent établis.

Le service national comprenait alors des vols de Montréal à Vancouver (qui ne comprenaient pas le transport des voyageurs) avec des escales à Ottawa, Toronto, North Bay, Kapuskasing, Wagaming, Winnipeg, Regina et Lethbridge. Dans presque chacune de ces localités, des hangars et des entrepôts ont été construits. La nécessité de ces installations résultait du court rayon d'action et des exigences mécaniques des appareils de faibles dimensions utilisés.

Le transport des voyageurs avait été restreint au trajet Vancouver-Seattle, mais en 1939, il commençait à l'égard d'autres trajets et s'étendait à d'autres localités, y compris Calgary et Edmonton. Par suite des urgentes nécessités de la guerre, les ateliers et les installations d'AC ont fini par être utilisés pour les avions militaires comme pour les siens.

L'année 1940 a vu naître la mise en service des routes aériennes de Moncton, London (Ontario), Cleveland et Boston. En 1941, le transport de voyageurs atteignait Halifax et commençait entre Toronto et New York; à la même époque, la ligne Vancouver-Seattle était abandonnée.

AC possédait alors dix-huit appareils de faibles dimensions; les recettes provenant du transport des passagers atteignaient \$2,300,000 tandis que le courrier rapportait \$3,000,000. Le solde était donc bénéficiaire. Le gouvernement avait assumé la perte de \$1,300,000 subie durant les trois premières années d'exploitation.

En 1942, les services d'AC atteignaient Victoria et commençaient entre Moncton et Saint-Jean (Terre-Neuve), via Sydney. A cette époque, AC bornait son activité d'outre-mer à coopérer avec le service transatlantique de British Overseas Airways Corporation dont elle entretenait et réparait les appareils stationnés au Canada. Elle lui fournissait en outre des équipages et elle assurait le service de surveillance.

En 1943, AC exploitait, au profit du Gouvernement du Canada, un service transatlantique fondamentalement dirigé vers l'effort de guerre. Ce service a continué jusqu'à la fin des hostilités. Il a ensuite été utilisé pour le transport des voyageurs et des envois par exprès, au moyen de six appareils Lancaster.

Puis a commencé l'exploitation de lignes aériennes supplémentaires: en 1946, Toronto-Chicago, Toronto-Cleveland, Victoria-Seattle, Lakehead-Duluth, et en 1947, Halifax-Boston. Le service

Toronto-Winnipeg s'est mis à utiliser la route de Sault-Sainte-Marie en évitant les escales de North Bay et de Kapuskasing.

C'est également en 1947 qu'une filiale, propriété exclusive d'AC, a pris la suite du service reliant le Canada et l'Angleterre que la société-mère assurait auparavant au profit du gouvernement et a remplacé les Lancasters par des avions North Star.

La mise en service des appareils North Star a permis d'étendre les trajets et en 1948, Toronto, Winnipeg et Calgary sont devenues des escales régulières entre Montréal et Vancouver. Des vols supplémentaires ont débuté sur des parcours locaux pour desservir les endroits exclus des trajets transcontinentaux et l'on a commencé d'utiliser les DC-3.

C'est également en 1948 qu'ont débuté les services reliant Montréal et Toronto aux Bermudes et aux Caraïbes.

A cette époque, l'axe de l'activité d'AC s'était déplacé de Winnipeg vers l'est du Canada: en 1949, AC entreprenait de transférer son siège administratif de Winnipeg à Montréal.

En 1951, avait lieu le premier vol pour Paris via Londres et en 1952 pour Dusseldorf. En 1953 AC desservait en outre Montégo Bay.

En 1955, divers changements ont été apportés aux lignes aériennes, par suite de la possibilité, pour AC, de relier Montréal à Vancouver, en ne faisant escale qu'à Toronto et à Winnipeg, grâce à l'emploi des Super Constellations. Les Viscounts ont été mis en service en 1955.

En 1956, les DC-8, et en 1957, les Vanguard étaient mis en chantier, et en 1958 AC approuvait la construction à Dorval d'une base de revision et d'entretien pour sa nouvelle flotte aérienne.

L'année 1957 voyait l'inauguration de vols sans escale entre Toronto et Vancouver et entre Toronto et l'Angleterre. Les vols directs Montréal-Paris et Vancouver-Winnipeg-Londres ont débuté en 1958 et diverses lignes ont été prolongées. Le service Halifax-Londres a débuté en 1960, et la ligne Halifax-Boston-New York en 1961.

En 1955, la société Canadian Pacific Airlines avait obtenu l'autorisation d'établir un service reliant Vancouver et Edmonton à Amsterdam et, en 1957, elle pouvait entreprendre le premier vol pour Lisbonne et Madrid et plus tard pour Rome. En 1958, après le rapport et les propositions adressés au gouvernement du Canada par M. Stephen F. Wheatcroft, la C.P.A. obtenait le droit de faire une concurrence restreinte à AC à l'égard du trajet transcontinental Vancouver-Toronto-Montréal. Cette initiative a débuté en 1962.

Voici un extrait du rapport Wheatcroft de 1958:

"6. Obligations sociales et régime des subventions.

Le gouvernement a demandé à la société TCA

d'assumer certaines obligations d'intérêt social non rentables. A cet égard, il compte aussi sur les nouveaux transporteurs aériens. Il serait bon de reconsidérer cette politique, car il existe des raisons probantes de penser que les subsides directs sont préférables aux échanges internes de subventions.

Nous ne voulons pas insinuer qu'on a tort de subventionner les lignes peu fréquentées. Au contraire, il semble que le gouvernement ait d'excellentes raisons de venir en aide aux services aériens locaux et régionaux à l'intérieur du Canada.

Un régime de subventions directes rendrait possibles de nouvelles méthodes d'exploitation des services locaux et régionaux. Il est presque certain que des transporteurs de moindre envergure peuvent effectuer ces services à moins de frais qu'une grande ligne aérienne. La société TCA serait ainsi soulagée de ses services sociaux improductifs si le gouvernement acceptait de subventionner les transporteurs locaux sur les trajets en question. On peut ajouter que les difficultés financières que subissent actuellement presque toutes les petites compagnies aériennes font apparaître l'obtention d'une assistance comme une condition essentielle de leur survie. La révision de la politique générale relative aux services aériens locaux et régionaux est une nécessité urgente".

Les déclarations concernant la politique du gouvernement, (Appendices F. et G) semblent indiquer qu'on n'a pas donné suite aux propositions formulées par M. Wheatcroft au sujet des subsides directs aux transporteurs locaux et régionaux.

La situation actuelle du transport aérien au Canada fait voir l'importance de l'exploitation au pays par AC et C.P.A., et par les grands transporteurs régionaux tels que les sociétés Eastern Provincial Airways (1963) Limited, TransAir Limited, Pacific Western Airlines, Nordair Limited et Quebecair Inc. Il faut encore ajouter de nombreuses autres compagnies aériennes qui se consacrent à l'aviation civile, mais la plupart d'entre elles n'ont pas d'horaires fixes.

Outre la traversée quotidienne du Canada dans les deux sens, la société C.P.A. organise actuellement des vols pour le Mexique, l'Amérique du Sud, la Nouvelle-Zélande, l'Australie, l'Orient, les Pays-Bas, le Portugal, l'Espagne et l'Italie.

Les vols intérieurs mis à part, l'AC dessert en Europe la Grande-Bretagne, l'Irlande, la France, l'Allemagne, la Suisse et l'Autriche; aux Etats-Unis: Chicago, Détroit, Cleveland, Boston, New York et Tampa; les autres points desservis sont: la Jamaïque, les Bermudes, les Bahamas et les Antilles.

L'actuel ministre des Transports, l'honorable J.W. Pickersgill, déclarait à la Chambre des Communes, le 1er juin 1965,

(Appendice G) que le gouvernement avait décidé de considérer les sociétés AC et C.P.A. comme ses instruments choisis pour effectuer les opérations internationales attribuées à chacune.

Au sujet des principaux services intérieurs, il mentionnait dans la même déclaration la décision du gouvernement de recourir à un expert en matière d'aviation, lequel ferait savoir si l'extension des principaux services intérieurs permettrait aujourd'hui d'accroître la concurrence.

A l'égard des transporteurs régionaux, l'honorable M. Pickersgill a clairement fait entendre que le gouvernement s'attend que les deux principales compagnies aériennes, AC et C.P.A. prendront sur elles de contribuer à mettre au point un régime en vertu duquel il serait nécessaire d'établir un horaire des services au cas où les relations des transporteurs régionaux avec les grandes compagnies seraient telles que les premiers obtiendraient une chance sérieuse d'exploiter leur domaine sans recourir aux subventions du gouvernement.

Dans un communiqué fait à la presse le 27 juillet 1965, l'honorable M. Pickersgill annonçait que M. Wheatcroft, dont on a mentionné le rapport de 1958, avait été désigné pour préparer un rapport spécial sur la question de savoir si une extension de la concurrence dans le domaine des vols intérieurs se ferait au détriment de l'activité d'AC dans ce même domaine.

On suppose que la concurrence à laquelle il est fait allusion pourrait être organisée par la C.P.A. ou par l'une des compagnies aériennes régionales et que par conséquent la situation des transporteurs régionaux fait actuellement l'objet d'une étude.

Pour faire face à l'accroissement du trafic aérien, on est en train d'augmenter considérablement le nombre d'avions à réaction d'AC. Celle-ci déclarait dans une nouvelle de presse parue le 4 novembre 1965 qu'elle avait commandé dix avions à réaction supplémentaires, dont la livraison était attendue en 1966 et 1967. L'article faisait également état de négociations d'un contrat de livraison de quatorze autres avions à réaction attendus au début de 1967. Quelques-uns des nouveaux DC-8 et DC-9 sous commande sont d'un type allongé. Chacun de ces appareils est plus vaste et peut transporter plus de voyageurs et de marchandises que les avions actuellement en service ou commandés auparavant.

AC a fait remarquer que ces nouveaux réactés augmenteraient d'un tiers le nombre de ses avions à réaction lors de la livraison, en 1966, des six DC-9 et des deux DC-8 commandés en 1963 et 1964. Le premier des DC-9 mentionnés a été livré en janvier 1966.

La Commission a reçu confidentiellement un état des pronostics relatifs à la dimension et à la composition de la flotte d'AC jusqu'en 1973 (voir appendice D).

En vertu de l'accord bilatéral modifié intervenu entre le

Canada et les Etats-Unis et qui a été annoncé le 31 décembre 1965 (voir la section D de la troisième partie et l'appendice K), le Canada a reçu des Etats-Unis et leur a cédé diverses routes aériennes en plus de celles qui faisaient l'objet de l'accord antérieur. La Commission prévoit que les nouvelles routes acquises par le Canada seront réparties entre AC et C.P.A. conformément à la déclaration du gouvernement relative à sa politique dans ce domaine. En conséquence, le champ d'exploitation d'AC s'augmentera des routes reliant directement Montréal et Toronto à Tampa et Miami, Montréal à Chicago et Toronto à Los Angeles; tandis que C.P.A. étendra son réseau par une route directe allant de Vancouver à San Francisco. Avec ces trajets supplémentaires, les services d'AC et, dans une moindre mesure, ceux de C.P.A. prendront une extension considérable.

L'appendice H mentionne les caractéristiques des flottes ancienne et actuelle d'AC.

L'appendice I indique les divers trajets desservis par AC à l'heure actuelle; les trajets supplémentaires reliant le Canada et les Etats-Unis en vertu du nouvel accord bilatéral n'y figurent pas.

L'annexe J est un indicateur des vols quotidiens traversant la frontière entre le Canada et les Etats-Unis. Sur cet indicateur, les traits figurant entre les points correspondent au nombre de vols quotidiens pour chaque service.

L'essor de l'AC au cours de la décennie 1954-1964 est démontré par le fait que les recettes provenant du transport des voyageurs ont subi un accroissement de plus de 110 millions, soit 180 p. 100. L'ensemble des autres recettes provenant du courrier, du fret, des bagages et des services occasionnels s'est accru de 22 millions pour la même période, soit environ 135 p. 100.

D'une manière générale, l'activité d'AC a été couronnée de succès sur le plan financier (douze des quinze dernières années ont accusé un bénéfice). Cependant, sur vingt-huit années d'exploitation, une dizaine se sont soldées par un déficit. Etant donné que les années excédentaires n'ont pas compensé pour les années déficitaires (environ 10 millions au total), le gouvernement du Canada remédiait à la situation. Un bénéfice de \$1,504,975 a été réalisé en 1964, de sorte qu'un dividende de \$1,255,575 a été versé cette année-là au chemin de fer National.

Dans une déclaration aux journaux, à la clôture de l'année 1965, l'AC annonçait que le bénéfice de 1965 atteignait un chiffre sans précédent: le transport des voyageurs accusait une hausse de 14%, le fret de 37% et les recettes de 17%.

B. Histoire et caractéristiques des bases d'entretien et de revision d'Air Canada.

Les bases d'entretien et de revision ont été établies et se sont développées à mesure que les lignes aériennes prenaient de l'expansion et progressaient.

On doit savoir que l'entretien et la revision sont deux fonctions différentes. Air Canada a ainsi défini la fonction de l'entretien: l'entretien des avions en service de passage aux aéroports et les vérifications usuelles de moindre importance. Elle pourrait se comparer en gros à une station de service où l'on fournit de l'essence et de l'huile et où à l'occasion on vérifie et répare les automobiles.

La revision peut se définir: la remise en état des avions, des moteurs et des pièces composantes après que l'avion a été retiré du service.

Air Canada définit la base de revision: celle qui exécute la fonction susmentionnée. La base de revision fournit aussi les services techniques de soutien requis par la régularité du service.

Après sa constitution en société en 1937, Air Canada a établi son siège social à Montréal et son centre d'exploitation à Winnipeg. Les équipages d'avions se sont entraînés dans des appareils de type Lockheed, dont la route se trouve à l'ouest de Winnipeg. À l'est de cette ville il n'existait alors qu'un court trajet. Le hangar no. 1 actuel de la base de Winnipeg était en construction en 1937. Il a été terminé en 1938 et est devenu le premier centre important d'entretien et de révision.

Au milieu de l'année 1939, Air Canada a étendu son service à Toronto, Ottawa, Montréal et en 1940 à Moncton. Il y eut des ateliers d'entretien à Vancouver, Lethbridge, Winnipeg, Toronto, Montréal et Moncton. La base de Winnipeg devint le centre principal de revision, bien que l'on ait fait de la vérification importante à Vancouver, Toronto et Moncton.

Le plan d'entraînement aérien du Commonwealth pendant la seconde guerre mondiale a poussé Air Canada à se charger d'un travail supplémentaire d'entretien et de revision pour le Corps d'aviation royal canadien à Winnipeg. Comme le besoin d'autres installations se faisait sentir, on a construit alors le hangar no. 2, l'atelier actuel de revision des moteurs et le bâtiment de service.

Les installations d'entretien de Montréal se sont développées de sorte qu'on y faisait l'entretien de l'appareil qui ramenait les équipages qui allaient livrer les avions militaires à l'Angleterre.

À la fin de la guerre, en 1945, Air Canada lança sa flotte de DC-3 qui parvint au chiffre maximum de 30. L'appareil North Star fut mis en action en 1946 et a atteint le maximum de 26 avions.

Le DC-3 demandait moins d'entretien que le Lockheed, son prédécesseur, ce qui a permis à Air Canada d'établir à Moncton en 1947 une base importante d'entretien. Winnipeg restait la base principale de revision pour le DC-3.

Les exigences du parcours dans les zones de haute densité à Montréal et à Toronto, de même que l'inauguration du service transatlantique du North Star d'Air Canada en 1947, ont contribué à faire de Montréal la base principale de l'appareil North Star. Cependant, les travaux de revision du moteur Merlin (qu'employait le North Star) étaient exécutés à Winnipeg, alors que Winnipeg fournissait à Dorval les moteurs et les pièces de rechange.

L'accroissement du transport qui se manifestait sans cesse dans l'est du Canada contribua à la construction d'autres installations nouvelles et améliorées à Toronto en 1954. Toronto est devenu alors le centre principal du service au pays d'Air Canada.

En 1954, le Super Constellation fut mis en service pour remplacer peu à peu le North Star pour des circuits principaux et dans le service international. Le parc de Super Constellations a atteint le nombre de 13. On assigna à Dorval l'entretien et la revision de cet appareil.

En 1955 on a introduit le Viscount dans la flotte d'Air Canada, et le service principal de revision était exécuté à la base de Winnipeg. Le nombre maximum des appareils Viscount en service a atteint 50. Le nombre actuel est de 39.

En 1956, Air Canada commanda la construction du réacté DC-8 et chargea la société Wallace Clark Limited de faire des recommandations au sujet des ateliers d'entretien et de revision d'Air Canada pour son parc actuel et futur.

Après réception du rapport Wallace Clark en 1957, le conseil d'administration d'Air Canada a décidé de construire une nouvelle base principale d'entretien et de revision à Dorval. Les travaux commencèrent en 1958 et furent terminés en 1959.

De 1961 à 1963, Air Canada a construit de nouvelles bases d'entretien ou a modernisé ses ateliers d'entretien à Vancouver (1961), à Halifax (1962) et à Toronto (1963).

Tout en ayant ses propres ateliers d'entretien au Canada et à Londres, Air Canada s'est associé à d'autres exploitants internationaux pour mettre en commun les accessoires et les pièces importantes d'avions. Les signataires de ce contrat se répartissent en compagnies "d'entretien" et en compagnies "usagères". D'après ce contrat, Air Canada est une compagnie "usagère".

La dimension de chacun des ateliers actuels d'entretien et de revision d'Air Canada et le placement brut que cette compagnie y a fait à l'égard de chacun, s'établissent comme il suit:

Vancouver:	espace bâti	104,125 pi. car.
	plan parcellaire	25 acres
	placement brut	\$3,872,000.
Winnipeg:	espace bâti	258,037 pi. car.
	plan parcellaire	23 acres
	placement brut	\$4,117,000.
Toronto:	espace bâti	202,254 pi. car.
	plan parcellaire	23 acres
	placement brut	\$5,463,000.
Dorval:	espace bâti	791,395 pi. car.
	plan parcellaire	23 acres
	placement brut	\$31,573,000.
Halifax:	espace bâti	42,545 pi. car.
	plan parcellaire	5 acres
	placement brut	\$1,907,000.

L'installation de Vancouver est composée d'un hangar à deux travées pouvant loger le DC-8, à l'extrémité duquel il y a une aire de trafic où l'on trouve l'outillage nécessaire à l'entretien terrestre, comme par exemple un atelier de tôlerie et de plomberie, un atelier d'usinage et de soudure, un atelier de montage d'hélices, une zone du service de vérification et autres services connexes. Des magasins sont logés dans un bâtiment qu'un corridor réunit au hangar. Dans un autre bâtiment se trouvent les installations de chaudière et de force motrice. Le mur extérieur d'une des travées du hangar est amovible, de sorte qu'on puisse le cas échéant ajouter une nouvelle travée. Tout à côté du hangar, il y a une aire de stationnement pour DC-8 et une autre pour point fixe.

A Winnipeg la base d'entretien et de revision est logée dans sept bâtiments distincts. Les deux hangars susmentionnés occupent une aire de 59, 171 pi. car., le reste de l'espace bâti inclut les magasins, un atelier pour moteurs et d'autres installations.

Les deux hangars de Winnipeg ne sont pas contigus comme à Dorval. Les hangars nos. 1 et 2 de Winnipeg ont des portes de 190 pi. et 193 pi. de largeur chacun et leurs plafonds ont respectivement 26 pi. et 29 pi. de hauteur. (La hauteur du plan de dérive de l'appareil DC-9 passe pour être de 27 pi. 5 po. Cet avion peut entrer dans le hangar no. 2 sans difficulté, mais ne pourrait pénétrer dans le hangar no. 1 qu'en élevant la roue avant, ce qui ferait baisser l'empennage. C'est un inconvénient qui pourrait risquer d'endommager l'avion). Les hangars ne peuvent pas loger le DC-8 et le service d'entretien de ce type d'avion devant être tenu à l'intérieur est exécuté à Winnipeg sous une tente de toile portative que les employés appellent "Rainbow Stage".

A Winnipeg, entre les deux hangars il y a un atelier de revision pour moteurs et hélices et un bâtiment abritant une cafétéria, une cuisine, un atelier de soudure et tôlerie et d'autres

installations séparées. Le bâtiment des magasins construit en 1955, est éloigné des autres services. Ce bâtiment d'exploitation s'abrite dans un hangar construit en temps de guerre et sert à soutenir les opérations de rampe au terminus de l'air.

L'atelier de vérification des moteurs, construit également en 1955 est situé hors du plan parcellaire, sur l'avenue Sargent. Un service de camions fait la navette entre l'atelier de revision et celui de vérification des moteurs.

Des sept bâtiments distincts abritant les installations de revision de Winnipeg, seuls les magasins et l'atelier de vérification sont assez récents (10 ans). Le reste et l'outillage ont été bien entretenus, et, bien que peu modernes à en juger par nos normes actuelles, les installations de Winnipeg suffisent encore à nos besoins.

A Toronto on a construit cinq travées de hangar. Trois travées recevront des appareils de la dimension du Vanguard, et les deux autres le DC-8. Air Canada a déclaré qu'elle agrandira les trois travées du Vanguard suivant que les exigences de l'entretien à Toronto le demandent. Sur le terrain situé immédiatement derrière le hangar, on a prévu une zone pour la construction d'ateliers et de magasins. De plus, on a construit un atelier de mécanicien d'outillage juste derrière une travée du hangar. Dans la zone du nouveau terminus de Toronto, Air Canada a construit récemment un garage de service pour l'aire de trafic.

La base d'entretien et de revision de Dorval possède deux hangars, les deux pouvant loger le DC-8, dont l'un est affecté à l'entretien courant et l'autre à la revision. Le hangar de l'entretien a 484 pi. de longueur et est muni de deux portes cantilever, une de chaque côté s'ouvrant sur toute la longueur du bâtiment. Cela permet d'y introduire un avion de l'un ou l'autre côté pour le service sans avoir à déplacer celui qui y est déjà.

Tout à côté, le hangar de revision a 833 pi. de long et ne possède qu'une porte cantilever. Le service de l'entretien ainsi que d'autres installations connexes ont été intégrés en un tout, de sorte qu'au centre l'on trouve des magasins importants et des ateliers de revision s'occupant d'instruments, de radios et d'accessoires. L'atelier des moteurs est situé en arrière du hangar de revision et le bâtiment de vérification est contigu à l'atelier des moteurs. Il y a deux bâtiments d'administration contigus aux services d'entretien et de revision et un bâtiment des chaudières est situé non loin de l'atelier des moteurs et du bâtiment de vérification.

L'atelier des moteurs de Dorval de même que ses services connexes sont destinés à la revision, la réparation et la vérification des turboréacteurs, des turboventilateurs, des turbopropulseurs et des hélices. L'installation de vérification peut s'occuper des moteurs de 30,000 liv. de poussée (les moteurs du DC-8 sont de la catégorie de 18,000 liv. et ceux du DC-9 de 10,000 liv.)

La base de Dorval possède une installation d'entretien et de revision bien intégrée et du dernier cri, où Air Canada n'a pas épargné la dépense pour la rendre la plus commode et la plus utile possible.

A Halifax il n'y a qu'une seule travée de hangar pouvant loger un DC-8 érigée suivant les plans des installations de Vancouver et avec un mur amovible semblable permettant un agrandissement éventuel. En des aires reliées au hangar, Air Canada a établi un service d'entretien terrestre ainsi qu'une zone de magasins et d'autres aires pour des services connexes à l'entretien.

Les anciens types d'avions requéraient beaucoup plus d'entretien, en cours de service, que les appareils en activité de nos jours. L'avion d'aujourd'hui peut circuler beaucoup plus longtemps entre les revisions qu'il y a seulement quelques années. Les appareils sont de plus grande dimension et plus rapides. On a révélé à la Commission qu'un DC-8 a une puissance de transport (question de grandeur et de vitesse) dépassant plus de cinq fois celle du North Star, et l'on s'attend que le DC-9 ait trois fois et plus la puissance de transport du Viscount.

Les facteurs précédents visent à diminuer le nombre de bases d'entretien "enroute", sauf pour des fins d'entretien de la ligne, et incitent davantage Air Canada à n'établir qu'une seule base importante avec un équipement moderne.

C. Exposé des problèmes que pose la base de revision d'AC à Winnipeg.

Un facteur intangible et assez important a joué dans le cas de la base d'entretien et de revision de Winnipeg et en ce qui concerne les événements qui ont abouti à l'institution de la présente Commission: il s'agit de l'incertitude éprouvée par les intéressés quant à l'avenir de la base et de l'attitude défiante manifestée par les personnalités dirigeantes de Winnipeg et, les journaux, ainsi que par les employés de la base, à l'égard des diverses déclarations publiques et exposés faits par AC de temps à autre.

A la suite du premier "transfert" de Winnipeg à Montréal de membres du personnel du service de l'exploitation, en 1948, et après l'annonce d'autres transferts imminents, une délégation de Winnipeg se présenta devant un comité parlementaire, en avril 1949, de même que le président, M. G.R.McGregor.

M. McGregor fut longuement interrogé par les députés de Winnipeg et voici, en partie, le compte rendu du comité parlementaire: (T 1197-1199 V10)

(Note - les phrases suivantes qui sont soulignées l'ont été par la Commission).

"Je voudrais aborder la question du déplacement tel qu'il a été établi et décrit dans mon mémoire, ainsi

que les perspectives d'avenir. D'après ce que je constate, les intéressés craignent surtout que cette première mesure ne soit le prélude d'autres changements sur une plus vaste échelle. Je voudrais réitérer ma déclaration antérieure ainsi que celle des administrateurs d'Air Canada, c'est-à-dire du conseil d'administration, selon lesquelles aucun d'entre nous ne conçoit qu'un tel déplacement puisse se révéler profitable sur le plan économique. Je suis presque certain, bien que je n'aie pas débattu la question avec lui, que le ministre est exactement du même avis. Je désire exprimer ma reconnaissance envers Son Honneur le maire Coulter, pour avoir agréé la présente déclaration. Je voudrais m'attarder un moment sur ce qui a motivé la présente déclaration qui, d'ailleurs, est empreinte de confiance. Il est probable que peu d'entre vous connaissent les installations de la société à Winnipeg. Nous avons là trois ateliers permanents équipés de grosse machinerie, dont la majeure partie est encastrée dans la structure de la construction. Cet outillage sert à la revision à la fois des moteurs en étoile de DC-3 et des moteurs Rolls-Royce et toutes les opérations de remise en état sont effectuées à cet endroit. Par conséquent, le renversement de cette situation est inconcevable. L'outillage ne pourrait pas être déplacé, les frais de transport seraient énormes, et la société quitterait une région où elle peut engager de bons techniciens en mécanique, apparemment en assez grand nombre, pour aller s'installer dans une région qui ne soutiendrait pas la comparaison tant au point de vue qualitatif qu'au point de vue quantitatif. Je souscris entièrement aux arguments avancés à ce sujet dans le mémoire présenté par le Manitoba.

M. MUTCH: S'il est permis de faire une brève interruption, puis-je demander dans quelle mesure ce raisonnement s'appliquerait au cas où la société adopterait le moteur à réaction?

M. MCGREGOR: Je crois que ce serait exactement la même situation, monsieur Mutch. La société a équipé ses appareils de moteurs Rolls-Royce à refroidissement par fluide après avoir exclusivement employé des moteurs à étoile à refroidissement par air, et elle ne s'est jamais départie de ce principe. Donc, je ne vois pas pourquoi l'introduction de moteurs à réaction ou de moteurs turbopropulseurs n'irait pas de concert avec l'adaptation des ateliers à la revision et l'entretien d'autres types de moteurs.

M. MUTCH: La raison évoquée n'était-elle pas que vous auriez préféré être près de Pratt and Whitney à Montréal. Ne serait-ce pas parce que la mise en service des appareils équipés de ces moteurs aura plutôt lieu dans l'est du Canada?

M. MCGREGOR: Non, notre souhait d'être tout proches de ces sociétés avec lesquelles nous sommes en relations d'affaires

ne vaut que pour des questions d'ordre administratif. Cela ressemble quelque peu à la situation dans laquelle se trouverait une compagnie électrique, dont le siège social se trouverait dans un centre d'affaires et où s'effectueraient ses opérations commerciales plutôt que dans une centrale située près des chutes d'une rivière".

Au cours de l'interrogatoire en second de M. McGregor par l'avocat-conseil du Manitoba lors des audiences, ce qui précède ainsi que d'autres demandes et réponses formulées devant le comité parlementaire ont été rappelés à M. McGregor, de même que des déclarations faites à la Chambre des Communes telles que relatées dans le hansard et dans les coupures de presse prises dans des journaux de Winnipeg qui faisaient aussi le compte rendu des déclarations des agents d'AC (T 12-6 - 1209 V 10).

M. MAURO: "...ce que j'essaie de faire va de pair avec ce que M. McGregor a, je crois, nettement induit hier, c'est-à-dire qu'il est nécessaire de se replacer dans le contexte pour remonter au moins à 1949. Sachant combien de fois M. McGregor a été soumis à un interrogatoire, j'essaie d'obtenir désormais le compte rendu complet. Si à quelque moment que ce soit, la lecture que je fais n'est pas exacte, je vous demanderais, monsieur McGregor, de m'interrompre. De fait, la question qui sera posée après la lecture de chaque déclaration est la suivante: est-ce une relation exacte des textes originaux?

M. MCGREGOR: Monsieur le Commissaire, j'ai bien suivi la lecture qu'a faite M. Mauro dans le hansard et je trouve qu'il a donné une réitération parfaite du texte original. Comme de raison, je ne puis en dire autant des commentaires parus dans les journaux, car je n'ai pas eu l'occasion de les vérifier et j'ignore s'ils relatent exactement ce qui a été dit.

M. MAURO: Monsieur McGregor, je ne mentionnerai que les commentaires des journaux relatifs à une déclaration d'AC dans ce sens que, si dans vos dossiers il n'y a pas trace de cette déclaration à la date que j'indique, veuillez en informer la Commission, car ce sont les données les plus exactes que nous possédons.

M. MAURO: Merci, monsieur McGregor. Donc, nous avons là les promesses qui ont été faites en 1949 devant le comité parlementaire et, comme je l'ai mentionné, l'étape suivante dans cette affaire a été franchie le 4 mai 1950; il s'agit d'une déclaration d'AC qui a été relatée par l'hon. C.D. Howe à la Chambre et selon laquelle:

"La société a toujours maintenu qu'à part le déplacement du siège social en octobre 1949, elle n'envisageait aucunement un transfert des services d'exploitation".

Est-ce là une assertion exacte en 1950?

M. McGREGOR: Oui, je pense que ça l'est.

M. MAURO: De nouveau, voici un article de journal en date du 29 octobre 1951, extrait de la presse de Winnipeg, soit environ un an après la déclaration susmentionnée, et intitulé "Projet de construction d'ateliers à Air Canada":

"Des études ont été effectuées par AC en vue de l'érection, en 1952, d'un laboratoire d'essai des moteurs à l'aéroport Stevenson, ont déclaré aujourd'hui des agents de la société à la Tribune.

"Cela, ont-ils dit, va de pair avec l'expansion naturelle des services aériens d'AC et d'autant plus que Winnipeg est considéré comme le centre de ses services d'entretien et de révision. Cependant, ce projet n'a aucun rapport direct avec ceux qui sont établis pour l'utilisation de moteurs à réaction.

"La base, indique-t-on, sera agrandie afin de répondre aux besoins de services actuels et en perspective, mais on n'en est qu'au stade "expérimental". Il en est de même au sujet du personnel, on ignore quel effectif supplémentaire il faudra engager.

"L'AC envisage la mise en service de cinq Super-Constellations supplémentaires destinés aux vols transatlantiques: c'est pourquoi, les services d'entretien et de révision seront effectués à Montréal. Mais, on fait remarquer que la mise en service de ces appareils entraînera automatiquement une augmentation de travail pour la base de Winnipeg, car il lui faudra s'occuper des appareils supplémentaires mis en service dans le pays.

"Les agents d'AC admettent que bien que l'achat d'appareils du type avion à réaction ne soit pas à l'étude pour l'instant, ils ne doivent pas perdre de vue l'éventualité d'une telle transaction. C'est pourquoi, la construction d'installations supplémentaires à l'aéroport Stevenson visera à permettre un changement rapide des méthodes de travail et un élargissement des services lorsque le cas se présentera".

Vous procéderez à une vérification, monsieur McGregor, afin de constater si cet article est le fruit de l'imagination journalistique. Il a paru le 29 octobre 1951."

S'il y avait des erreurs dans la substance des renseignements donnés par les coupures de presse, AC n'en a pas fait part à la Commission.

Comme il en est question dans la troisième partie du présent rapport, AC a, en août 1956, retenu les services de la Wallace Clark Company (Canada) Ltd. pour étudier ses projets d'agrandissement de ses bases de revision. Le principal rapport Wallace Clark a été soumis à la Société le 31 mai 1957. Le 10 septembre 1957, un journal de Winnipeg publiait le compte rendu suivant: (T 1212 V10)

"Aujourd'hui, les agents d'AC ont catégoriquement démenti les rumeurs selon lesquelles la base d'entretien et de revision de Stevenson allait être déplacée.

Selon ces dires, des ingénieurs-conseils américains auraient effectué une étude sur l'exploitation de la Société, semblable à celles qui sont faites pour le compte d'un grand nombre de lignes américaines.

On croit savoir que les experts ont recommandé le déplacement des installations de la base de Winnipeg à Windsor ou dans un centre de l'est du Canada.

Mardi, les agents d'AC ont informé la Tribune que les habitants de Winnipeg n'avaient aucune raison de perdre le sommeil à cause des rumeurs qui circulaient. Il n'est pas question de déménager les ateliers de l'aéroport de Stevenson.

Un porte-parole de la Société a déclaré que les rumeurs étaient peut-être nées du fait que la Société effectuait continuellement une étude de son exploitation. Il a nié qu'une étude particulière soit en cours afin de transférer les installations de la Société.

Le 28 octobre 1957, M. McGregor prit la parole à une réunion des employés des hangars d'AC à Winnipeg. Interrogé au sujet des explications fournies à ceux-ci, M. McGregor a déclaré devant la présente Commission: (T 1229 - 1230 V 10)

M. McGregor: "...Je me suis rendu à Winnipeg en automne 1957 précisément en vue de transmettre au personnel de la base, naturellement inquiet, nos sentiments relativement aux répercussions qu'aurait la création de la base de Dorval sur la situation de celle de Winnipeg. C'est ce que les journaux ont rapporté à l'époque et, à mon avis, cela était bien évident, puisque j'ai simplement informé les employés de la base de Winnipeg que leur emploi serait maintenu tant que nous aurions à faire la revision des

appareils Viscount et des moteurs Dart.

M. MAURO: Est-ce là ce que vous avez dit aux employés?

M. McGREGOR: Oui.

M. MAURO: Vous m'accorderez que ce n'est pas ce que relatent les comptes rendus de presse que je lis.

M. McGREGOR: Non, il semble bien que ce ne soit pas le cas, je l'admets. Toutefois, je parle de l'allocution que j'ai adressée au personnel de la base sur un plateau de revision d'un hangar. Il se peut que vous ayez presque raison en disant que la lettre de novembre (c'est-à-dire du 14 novembre 1962) constituait le premier document officiel, mais ce n'était pas la première déclaration de principe.

M. MAURO: Ainsi, ce que vous affirmez à la Commission, c'est qu'en 1957, vous avez dit aux employés de Winnipeg que lorsque le Viscount ne serait plus utilisé, les ateliers de Winnipeg disparaîtraient?

M. McGREGOR: Non, je n'ai pas dit cela et certainement pas alors. J'ai dit qu'ils n'avaient rien à craindre pour leur emploi tant que les services de revision des moteurs Viscount et Dart s'effectueraient à Winnipeg ou plutôt continueraient d'être utilisés par la Société, devrais-je dire".

Plus tôt dans sa déposition (T 1176 - 1177 V 9), M. McGregor avait expliqué en ces termes, l'attitude d'Air Canada envers le rapport Wallace Clark et la façon dont lui-même avait annoncé sa décision: (T 1176 - 1177 V 9).

M. McGREGOR: "Le 29 octobre 1957, j'ai annoncé à Winnipeg l'intention de la compagnie de bâtir une base de revision à Montréal. Nous nous sommes en même temps engagés à continuer de reviser les appareils Viscount et leurs moteurs à Winnipeg. Je voudrais préciser que le rapport Wallace Clark établissait, sans l'ombre d'un doute, que l'on réaliserait d'importantes économies si toute la revision des appareils à turbine était faite à Montréal, immédiatement après la construction des nouveaux locaux. La décision de la compagnie de continuer la revision des Viscounts à Winnipeg était motivée par le désir de réduire le plus possible les répercussions sur l'économie de Winnipeg et son propre personnel. Il était évident qu'un transfert soudain de l'entretien et de la revision des Viscounts à Dorval aurait créé des difficultés inutiles.

J'ai également déclaré en 1957 que lorsque les locaux de Montréal seraient construits, on y muterait environ 100 employés. Il s'agissait de techniciens préposés aux DC-8 et aux Vikings. Cette mutation négligeable serait compensée par des achats de Viscounts et de ce qui est

nécessaire à leur revision. Les transferts subséquents d'employés de Winnipeg ont été d'une nature et de proportions presque conformes aux prévisions et aux communiqués.

Il était naturellement évident qu'à la longue, le nombre de Viscounts en circulation diminuerait graduellement, ce qui s'est effectivement produit, puisqu'il y a présentement 39 Viscounts en circulation comparativement à l'achat total de 51. De plus, le nombre d'heures de travail de revision par heure de vol de Viscount a considérablement diminué, si bien que la quantité de revision nécessaire, à l'usine de Winnipeg, a diminué plus vite que la flotte de Viscounts".

S'il était "évident" en 1957 que le nombre de Viscounts en circulation diminuerait avec les années, il était moins évident que cela entraînerait la disparition de la base de Winnipeg, bien que l'engagement de M. McGregor ait pu sous-entendre que le personnel de la base de Winnipeg serait employé aussi longtemps qu'Air Canada continuerait à reviser des Viscounts.

Il faut reconnaître que le rapport Wallace Clark était de nature confidentielle, et qu'il l'est demeuré jusqu'aux audiences de la Commission; seules les déclarations d'Air Canada ont pu lever le voile sur son contenu.

Air Canada n'a rien dit en 1957 à propos de la recommandation de Wallace Clark voulant que la base simple centralisée soit construite à Montréal ou, que, "au retrait éventuel du Viscount, voire même avant, tout l'entretien et la revision doivent être centralisés".

Il est clair que la déclaration de 1957 que M. McGregor a faite aux employés n'a pas été jugée suffisamment rassurante par ceux-ci, puisque le 14 novembre 1957, M. N.A. Bradford, alors président général du syndicat 714 des employés de lignes aériennes, a écrit une lettre à Air Canada, contenant des questions précises sur les plans d'Air Canada relatifs aux bases de Montréal et de Winnipeg. M. J.T. Bain, alors directeur de la Mécanique et de l'Entretien, a répondu à cette lettre le 11 mars 1958. Voici des extraits de cette réponse: (T 869 V 7)

D.3. Les nouveaux locaux construits à Montréal pourront-ils s'occuper uniquement des appareils DC-8 et des Vikings, ou est-ce que les anciens locaux pourront s'occuper des Viscounts aussi?

R. Les nouveaux locaux seront conçus et bâtis pour abriter uniquement les DC-8 et les Vikings. On ne prévoit pas d'espace de revision pour les Viscounts.

D.4. Quels sont les projets d'Air Canada pour Winnipeg après 1961?

R. En annonçant la décision du conseil d'administration, le

président envisageait la période pour laquelle la compagnie avait fait des plans précis. Ils ont été fondés sur la connaissance actuelle des achats d'avions, des parcours et de l'expansion rendue nécessaire par les nouvelles exigences des voyages aériens. Après 1961, nous sommes très confiants que la ligne aérienne continuera à s'étendre. Cependant, la forme exacte de cette expansion dépendra de nombreux facteurs indépendants de la volonté de T.C.A. Nous pouvons être raisonnablement sûrs jusqu'à 1961, mais après, il serait imprudent de se prononcer.

Je crois personnellement que la décision du conseil d'administration revient à dire que la revision des Viscounts et des Darts restera en permanence à Winnipeg.

D.5. Quelle sera la situation de Winnipeg après le retrait des appareils Viscount? Les nouveaux appareils seront-ils révisés à Winnipeg ou à Montréal?

R. Nous ne savons pas encore quand les Viscounts seront retirés de la circulation, ni quels appareils les remplaceront, ni l'endroit de leur revision.

D.6. Le fonctionnement des Viscounts, comme celui qui existe actuellement à Winnipeg, continuera-t-il après 1961, lorsque la base de Montréal commencera à s'occuper du fonctionnement des Vanguard et des DC-8?

R. Je crois avoir répondu à cette question dans mes réponses 4 et 5.

Les réponses données plus haut ne satisfont pas complètement aux questions posées, car il semble qu'elles aient été dictées par le seul souci d'apaiser les inquiétudes quant à l'avenir de la base de Winnipeg plutôt que par un souci de renseigner franchement sur les plans d'Air Canada qui limitent cet avenir.

Si la Société Air Canada a fait d'autres déclarations publiques relatives aux recommandations de Wallace Clark et à sa décision de fermer la base de Winnipeg en fin de compte, elle n'en a pas fait mention à la Commission, bien qu'elle en ait eu toutes les occasions voulues et que la province du Manitoba ait longuement déploré au cours des audiences la divulgation insuffisante des renseignements.

Ce n'est que le 14 novembre 1962 que les employés de Winnipeg ont été informés en termes précis qu'Air Canada avait l'intention de fermer la base de Winnipeg avec le retrait de la circulation des Viscounts, et que l'on donna une date probable de ce retrait. Ce jour-là, M. McGregor envoya la lettre suivante au personnel de la base de revision de Winnipeg: (T 1179 V 9)

"Beaucoup d'employés résidant à Winnipeg qui se trouvaient à la fête du 25^e anniversaire à Winnipeg, vendredi le 2 novembre se souviendront que je me suis alors abstenu de faire quelque commentaire que ce soit sur les projets de la compagnie: je croyais qu'une soirée du genre n'était pas l'endroit approprié pour "parler métier". J'avais aussi promis que la compagnie ferait bientôt, autant qu'il serait en son pouvoir, des déclarations propres à faciliter le plus possible l'édification de projets aux employés de la base.

Par la présente, nous remplissons cette promesse. Comme nous l'avions dit à ce moment-là, la base de Dorval a été conçue spécialement pour l'entretien et la revision des cellules, des moteurs et d'autres éléments de ce qui devait être la dernière flotte d'avions à turboréacteur d'Air Canada. La recommandation qu'il ne devrait y avoir qu'une seule base du genre, et qu'elle soit à Dorval, a été faite par une compagnie de conseillers en aviation très compétents et acceptée par le conseil d'administration à ce moment-là. Cette décision impliquait évidemment que, étant donné que Air Canada cherchait à avoir une flotte entièrement composée d'avions à réaction, la base de Winnipeg viendrait à disparaître, en tant que centre de revision.

A ce moment-là, j'ai dit qu'afin de créer le moins de problème possible au personnel de Winnipeg, Air Canada continuerait à faire reviser les cellules de Viscount et les moteurs Dart à Winnipeg aussi longtemps que la compagnie conserverait en service un nombre suffisant d'appareils Viscount. Cet engagement a été respecté et continuera de l'être. La question qui vient à l'esprit de beaucoup d'entre vous est: "Oui, mais pour combien de temps encore?"

Voici la réponse que je peux vous donner, dans mon optique actuelle:

Les besoins d'Air Canada en appareils Viscount dépendent de:

- a) tout changement fondamental dans les trajets qui lui sont concédés et
- b) l'achat de nouveaux appareils (à réaction) qui accompliraient une partie ou tout le travail accompli actuellement par les Viscounts et les Vanguard.

Je ne peux prévoir exactement les changements dans les trajets de AC, mais sauf peut-être pour la tournée du lait dans les Prairies, je ne crois pas personnellement qu'il se produise de grandes transformations dans les petits trajets d'Air Canada.

Pour ce qui est du deuxième facteur, on peut maintenant affirmer que Air Canada n'a pas l'intention de chercher à obtenir l'autorisation d'acheter des avions à réaction à courte ou moyenne portée avant l'hiver 1965-66.

Par conséquent, je ne crois pas me tromper beaucoup en prévoyant qu'à l'exclusion de conditions indépendantes de la volonté d'Air Canada, la compagnie aura en service

une flotte de Viscount de 40 avions en 1965. Naturellement, je ne peux pas être aussi certain de ce qui pourrait se produire par la suite, mais il est très possible que le nombre des Viscounts pourra commencer à diminuer peut-être même très rapidement, au début de 1966.

Tout cela montre bien que le nouveau type d'appareil que Air Canada achètera sera fort probablement un avion à réaction de portée moyenne et que les soins importants d'entretien et de revision de cet appareil, ses installations électrogènes et ses éléments seront faits à Dorval et non à Winnipeg, conformément aux projets originaux et aux impératifs du simple bon sens économique.

Il existe une tendance bien humaine à croire que "1966" est très éloigné, mais en fait, c'est dans quatre ans à peine et cette année arrivera vite. Pour ce qui est des projets à l'égard des membres du personnel, il y aura autant de particularités que de cas, et il serait stupide de ma part de vouloir dicter des règles, mais je crois que vous pouvez faire confiance à la compagnie pour traiter ses employés avec justice et jugement; ce sont là du moins ses objectifs.

Il me semble que la déclaration qui précède vous donne toutes les informations actuellement disponibles à ce bureau central sur le sujet. J'espère que cela fera disparaître les doutes sur l'avenir et les difficultés qui ont gêné vos décisions personnelles au cours des dernières années. J'espère aussi, pour ceux d'entre vous que cela concerne, que vous n'accueillerez pas avec trop de réserve l'idée de déménager à Montréal. Je crois que tous ceux qui ont déjà déménagé à Montréal s'y plaisent vraiment.

Le président,

G.R. McGregor"

Cette lettre de 1962 aurait pu être favorablement accueillie par les employés de la base de revision de Winnipeg, et au Manitoba en général, ne serait-ce que parce qu'elle constituait pour la première fois une déclaration précise et complète des intentions d'Air Canada relatives à l'avenir de la base. Cette déclaration claire est bien différente des déclarations vagues, plutôt prudentes et très incomplètes faites en 1957 au nom d'Air Canada et citées plus haut, en réponse à une demande bien compréhensible des membres du syndicat 714 des employés de lignes aériennes s'inquiétant de leur avenir.

Bref, il appert que si l'on avait rendu publics en 1957 les éléments du rapport Wallace Clark ayant trait à l'avenir de la base de revision de Winnipeg, exposé franchement les intentions à long terme d'Air Canada à ce sujet, malgré les réactions violentes immédiates, on aurait pu malgré tout apporter une solution beaucoup plus rapide au problème de la base que ce n'est le cas maintenant.

La lettre de 1962 fait allusion à des déclarations qui auraient été faites en 1957 au nom d'Air Canada relativement aux recommandations des conseillers d'Air Canada recommandant une base unique à Dorval où toutes les opérations de revision seront centralisées. L'engagement que M. McGregor a pris en 1957 était de continuer à faire fonctionner la base de Winnipeg "aussi longtemps que la tâche de reviser les moteurs de Viscount et de Dart incomberait à la compagnie". La lettre de 1962 cherchait à introduire la restriction que la base de Winnipeg continuerait à opérer aussi longtemps qu'"Air Canada maintiendrait en service un nombre important d'appareils Viscount."

Les déclarations qui ont effectivement été faites en 1957 étaient bien moins claires que les allusions que l'on a faites dans la lettre de 1962 le laissent entendre.

M. McGregor a dit à la Commission que les décisions de la direction d'Air Canada relativement à la base de revision de Winnipeg avait parmi ses premiers buts l'information du personnel de la base des plans de la compagnie (T 1191 V 9).

"aussitôt que possible afin de réduire le bouleversement des plans personnels et familiaux des individus".

Si, comme le dit la lettre de M. McGregor de 1962, l'acceptation par les administrateurs d'Air Canada de la recommandation de Wallace Clark d'une base de revision impliquait la "disparition" de la base de Winnipeg au fur et à mesure qu'Air Canada envisageait d'adopter une flotte d'avions à réaction, la Commission ne peut que conclure que la publication de cette conclusion, lorsqu'elle a été faite en 1957, aurait été plus conforme aux buts avoués d'Air Canada et exprimés plus haut, et aurait pu supprimer la méfiance qui finit par entourer les déclarations d'Air Canada.

Le fait de ne pas avoir donné en 1957 d'informations précises à propos de la fermeture possible de la base a pu être motivé par le souci des intérêts des employés de la base de revision d'Air Canada. Mais, en fait le retard dans la publication a pu avoir sur les employés et le public intéressés, un effet contraire, diamétralement opposé à ce souci. Cela est confirmé par le témoignage de M. Don Mills (T 101 V 1) parlant au nom du syndicat 714 de Winnipeg des employés de lignes aériennes, Association internationale des Machinistes, qui représente un grand nombre des employés de la base de revision de Winnipeg, et celui de Mme Grace H. Allen, épouse d'un des employés de la base de revision de Winnipeg d'Air Canada qui relate (T 1967-1968 V 14) les répercussions malheureuses de l'attente sur les employés, leurs épouses et leurs familles.

D. Marche à suivre dans l'acquisition des droits internationaux d'atterrissage.

Avant de considérer l'avenir de Winnipeg comme centre aérien international (3ème partie), nous exposerons brièvement les démarches que doivent s'imposer les voituriers par air étrangers pour obtenir les droits d'atterrissage et autres au Canada, de même que les voituriers par air canadiens pour l'obtention des droits d'atterrissage et autres dans les pays étrangers.

La Convention relative à l'aviation civile internationale (la Convention) a été élaborée à la conférence de l'aviation civile internationale tenue à Chicago le 7 décembre 1944. Succédant à d'autres conventions signées en 1919 et en 1928, elle a été ratifiée par la plus grande partie des pays intéressés au transport aérien civil international, et a été amendée de temps à autre.

La Convention crée l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), dont le siège social est Montréal, et énonce des principes, prend des dispositions spécifiées dans ses statuts pour assurer le développement certain et méthodique de l'aviation civile internationale, et la formation de services internationaux de transport aérien qui soient également utiles à tous et qui fonctionnent d'une façon sûre et économique.

La Convention reconnaît la souveraineté de tout Etat sur son propre espace aérien et établit des règles générales pour le survol d'un avion d'un pays au-dessus du territoire d'un autre.

Bien que la Convention ne s'applique qu'à l'aviation civile en général, elle stipule cependant, en accord avec l'aviation officielle d'un pays, c'est-à-dire militaire, douanière et policière, qu'un tel avion ne survolera un territoire étranger ou n'y atterrira qu'en vertu d'une entente ou d'une autorisation spéciale.

La Convention permet à l'aviation civile d'un Etat contractant non engagé en des services aériens internationaux à horaire fixe, d'atterrir sans permission préalable, dans un autre Etat contractant ou de le survoler sans arrêt, d'y faire escale dans un but non commercial, et d'y prendre ou d'y laisser des passagers, du fret ou du courrier, en se soumettant aux règlements, conditions ou restrictions que l'Etat en question voudra imposer.

Cependant la Convention précise qu'aucun service aérien international à horaire fixe ne pourra opérer au-dessus ou dans le territoire d'un Etat contractant sans avoir au préalable obtenu une permission ou une autorisation de cet Etat.

Pendant la conférence de Chicago, on a élaboré un accord multilatéral pour les services aériens internationaux de transit.

Par la suite, plusieurs pays, dont le Canada l'ont accepté. Les Etats qui ont ratifié cet accord se concèdent mutuellement (à certaines conditions), quant aux services aériens à horaire fixe, ce qu'on est convenu d'appeler la première et la deuxième Libertés de l'air, à savoir: le privilège de survoler le territoire sans escale et le privilège d'atterrir dans un but non commercial.

Par suite des accords multilatéraux, les lignes aériennes de la plupart des pays étrangers peuvent exercer au Canada les deux Libertés susmentionnées, et le Canada jouit de droits semblables dans ces autres pays.

La Convention prévoit de temps en temps des négociations entre deux signataires pour s'entendre sur des particularités concernant les services aériens internationaux à horaire fixe. L'entente qui en résulte a été appelée: accord aérien bilatéral.

Le pays étranger qui a conclu un accord bilatéral peut se prévaloir, en ce qui concerne le Canada, non seulement de la première et de la deuxième Libertés, mais encore d'une troisième qui est le droit de déposer du trafic au Canada en provenance de ce pays, d'une quatrième Liberté comprenant le droit d'embarquer au Canada du trafic en direction de ce pays, et d'une cinquième qui est de débarquer et d'embarquer au Canada du trafic en provenance ou à destination d'un troisième pays. En retour, le Canada pourra jouir de droits similaires.

Les droits échangés sont contenus dans l'accord bilatéral afférent et les services sur lesquels on s'est entendu sont énumérés dans une annexe ou horaire de parcours faisant partie de l'accord.

Des pourparlers entre les Etats contractants permettront de temps à autre de reviser ces accords bilatéraux. Pendant ces négociations chaque pays définit sa position propre par rapport à ses moyens.

Il est évident que lorsqu'un Etat négocie, il tient compte de son intérêt national, ce qui inclut l'intérêt de ses voyageurs, et celui de tel de ses voituriers par air que cette concession de droits pourrait atteindre, soit en lui faisant acquérir un nouveau marché, soit encore en lui faisant perdre en tout ou en partie celui qu'il avait déjà, et le plus souvent l'un et l'autre.

On emploie le procédé "quid pro quo" de négociations, qui consiste en ce que pour chaque droit qu'un Etat concède à un autre, il s'attend d'en retirer un semblable.

Lorsque les Etats contractants sont parvenus à un accord, ils désignent la ligne aérienne de leur pays qui pourra exploiter le service concédé sur les parcours déterminés dans cet accord.

A la suite de diverses négociations, le Canada a conclu des accords aériens bilatéraux avec quelque dix-huit pays.

L'accord bilatéral entre le Canada et les Etats-Unis possède naturellement l'horaire de parcours le plus étendu; il a été conclu le 4 juin 1949 et amendé le 20 décembre 1955 et le 9 avril 1959. D'après cet accord, le Canada est relié aux Etats-Unis par seize routes aériennes, dont sept ne sont pas en service, et les Etats-Unis sont reliés au Canada par 22 routes aériennes, dont six ne sont pas en exploitation.

On a négocié pendant un certain temps une modification à l'accord bilatéral Canada-Etats-Unis et le 31 décembre 1965, juste avant de terminer ce rapport, un communiqué de presse émanant du bureau du premier ministre annonçait qu'un accord avait été conclu en principe entre le gouvernement du Canada et celui des Etats-Unis et qu'un nouvel accord relatif au transport aérien devait remplacer celui qu'on avait amendé.

Le communiqué indiquait que toutes les routes aériennes utilisées sous l'ancien accord seraient conservées et que d'autres trajets seraient mis à la disposition des deux pays.

Les journaux du 17 janvier 1966 annonçait la signature de cet accord.

Un exemplaire de l'horaire modifié du parcours en question se trouve à l'appendice K.

Les Etats-Unis sont le seul pays étranger à qui l'on a concédé des droits de trafic aérien à Winnipeg à la différence de ceux de plusieurs autres pays, y compris les Etats-Unis, auxquels on a accordé des droits de première et deuxième Libertés à Winnipeg, n'incluant pas le droit de laisser ou de prendre des passagers ou des marchandises.

La troisième partie du présent rapport traitera plus en détail des résultats de ces divers accords relativement à Winnipeg en tant que centre d'aviation.

TROISIEME PARTIE

A. Le rapport Wallace Clark

En 1956, le parc d'AC se composait d'appareils Douglas DC-3, North Star, Lockheed Constellation et Vickers Viscount. A l'exception du Viscount, qui est doté d'un moteur turbopropulseur, tous ces appareils étaient actionnés par des moteurs à pistons. Le nombre maximum d'appareils en service dans chacune de ces catégories était alors le suivant:

DC-3	30
North Star	26
Constellation	13
Viscount	50

Le Viscount, dont le premier avait été mis en service en 1955, remplaçait peu à peu le DC-3.

Dorval était la base principale où s'effectuait la revision des appareils North Star et Constellation. Winnipeg était le siège des ateliers de revision pour les DC-8, les Viscounts et les moteurs Merlin dont étaient dotés les North Stars, aussi que pour la réparation des pièces annexes.

Par suite d'une tendance générale à adopter les avions à réaction, AC passa ses premières commandes pour ces appareils entièrement équipés du type Douglas DC-3 en 1956. AC fixa aussi son choix sur le turbohélice Vanguard pour desservir le réseau national à titre de moyen courrier et suppléer ainsi aux services du Viscount à plus court rayon d'action.

En 1956, une extrapolation de la flotte d'AC a été faite pour les années allant de 1958 à 1965. Les chiffres prévus pour l'année 1965 se comparent aux chiffres réels ainsi qu'il suit:

	<u>Nombre d'appareils prévu en 1956</u>	<u>Flotte en service en 1965</u>
Viscount	46	39
Vanguard	24	23
DC-8	17	16

En se basant sur les chiffres ainsi énoncés, AC s'assura les services de la Wallace Clark & Company (Canada) Ltd. (Wallace Clark) en août 1956 pour faire une étude de la situation et déterminer dans quelle mesure AC aurait besoin d'installations pour l'entretien et la revision de ses appareils. Wallace Clark était la filiale canadienne de la Wallace Clark and Company Incorporated, de New York, société de conseillers en gestion ayant une grande expérience en matière d'organisation dans l'industrie aéronautique, y

compris les études relatives à l'établissement d'ateliers d'entretien et de revision dans divers centres.

En vertu de ses attributions, la Wallace Clark devait faire une étude des installations d'AC, examiner l'étendue des services d'entretien et de revision qu'exigerait la future flotte, peser le pour et le contre des facteurs déterminant le choix de l'emplacement des ateliers, enfin, soumettre un projet pour l'établissement d'installations appropriées, y compris des recommandations quant à la situation géographique de ces installations. Après qu'AC eut convenu de l'emplacement des installations principales, Wallace Clark devait élaborer les plans d'aménagement des ateliers d'entretien et de revision dans leurs moindres détails.

Cette étude fut entreprise en septembre 1956 et le premier état périodique fut soumis à AC le 2 novembre 1956. D'autres rapports furent présentés au cours de l'hiver 1956-1957. Le troisième état périodique, en date du 5 avril 1957, soumis au vice-président d'AC à l'exploitation, commençait par ces mots:

"Toutes les données fondamentales servant à établir les normes des installations d'entretien et de revision sont désormais réunies. La visite rendue par nos techniciens à la société Vickers a fourni une documentation de base sur le Vanguard semblable à celle qui avait été recueillie auparavant sur le Viscount et le DC-8. Nous avons recueilli tous les procédés de revision des moteurs et nous avons fait des études sur le rendement des ateliers afin de déterminer les besoins d'aire minimums des ateliers et l'utilisation maximum de la main-d'oeuvre. Nous avons procédé à l'évaluation de l'espace qui serait nécessaire à la fois pour les aéronefs et les moteurs en cours de revision. Un résumé de nos conclusions à ce sujet est présenté plus loin dans le présent rapport. Les données recueillies pour être incluses dans la présente étude constituent une ébauche des techniques d'entretien et de revision à appliquer au nouveau matériel et fournissent ainsi une foule de renseignements d'intérêt général".

Le rapport principal fut établi le 31 mai 1957, puis vinrent d'autres rapports complémentaires au cours de l'été de la même année. En résumé, Wallace Clark examina 13 "projets" ou solutions éventuelles. Douze de ces treize projets impliquaient une fusion des installations d'entretien et de revision situées à une ou plus des quatre bases où la société Air Canada avait des ateliers, soit: Winnipeg, Vancouver, Toronto et Montréal. Ces fusions allaient des services de revision de tous les types d'aéronefs et de moteurs dans l'une de ces quatre villes aux services de revision des cellules d'avions à Montréal ou Toronto et des moteurs à Winnipeg; de la revision des DC-8 à Montréal ou à Toronto, des Viscounts, des Vanguards et de tous les moteurs à Winnipeg; de la revision des DC-8 et des Vanguards à Montréal ou à Toronto, des Viscounts et des moteurs de

Viscount, à Winnipeg. Tous ces projets supposaient l'utilisation des bâtiments déjà en place partout où ce serait possible. Un troisième projet constituait un expédient par rapport aux autres et impliquait la construction à Montréal d'une seule installation de revision.

La conclusion et la principale recommandation exprimées par Wallace Clark dans son rapport du 31 mai 1957 se lisaient ainsi qu'il suit:

"Il se dégage de ces faits une seule orientation à prendre. Une base pour l'entretien et la revision située dans l'une des deux agglomérations urbaines et commerciales de l'est du pays constituerait la meilleure solution pour les lignes aériennes Trans-Canada. Toutefois, les installations et les services d'exploitation de la société à Winnipeg ne peuvent être fermés, pour des raisons pratiques et économiques, avant le deuxième semestre de 1961 (soit la fin de la mise en service des North Stars).

La ligne de conduite que doivent suivre les lignes aériennes Trans-Canada est d'envisager l'aménagement d'une base dans l'est du pays capable d'assurer la totalité des services en 1965, y compris la revision des appareils et des moteurs ainsi que le contrôle des services d'entretien de la ligne.

Il ne faudrait pas prendre de décision au sujet du transfert des services de revision des moteurs Viscount et Dart avant la fin de 1959. La question de savoir s'il faut transférer les services d'entretien et de réparation des Viscounts de Winnipeg à l'est du pays dépend en partie de la date à laquelle aura lieu le retrait des Viscounts du service régulier. S'ils demeurent en service plus de deux ans après 1961, la base devra être fusionnée avec d'autres services; dans le cas contraire, il n'en sera pas question. De toute façon, nous ne voyons aucune nécessité réelle ni aucun intérêt à prendre une décision cette année au sujet du Viscount. Dans l'éventualité du retrait du Viscount du service régulier, si cela ne se fait pas avant, tous les services d'entretien et de revision devraient être fusionnés".

Wallace Clark poursuit:

"Le passage du Constellation et du North Star au DC-8 et au Vanguard nécessitera la disponibilité de bâtiments et de main-d'oeuvre, mais en plus grand nombre qu'en 1965. La construction d'installations entièrement équipées fournira cette disponibilité qui ultérieurement sera moindre du fait de l'évacuation des bâtiments existants.

Cette transition s'opérera peut-être sur une période de plusieurs années, selon les exigences du réseau et le rendement du nouveau matériel. Il est beaucoup plus facile et moins coûteux de résoudre les problèmes posés par le contrôle du mouvement des travaux à un seul endroit plutôt qu'à deux.

Après examen complet de tous les facteurs en cause, Montréal apparaît être le meilleur endroit pour la construction de la base".

Avant d'en arriver à ces conclusions et à ces recommandations, Wallace Clark étudia et rejeta neuf des treize projets, car ils présentaient de sérieux désavantages économiques. Les quatre autres projets demeurant "sur les rangs" étaient les suivants:

Projet no. 3 - Revision de tous les appareils et de tous les moteurs à Toronto;

Projet no. 4 - Revision de tous les appareils et de tous les moteurs à Montréal (en utilisant les installations déjà en place mais modifiées);

Projet no.4A- Revision de tous les appareils et de tous les moteurs à Montréal dans une base unique où les services seraient fusionnés (construction à envisager);

Projet No. 11 - Revision des appareils DC-8 et Vanguard, ainsi que de leurs moteurs, à Montréal puis revision des appareils Viscount et des moteurs à Winnipeg.

Selon Wallace Clark, l'utilisation des installation de Montréal auxquelles on apporterait quelques modifications (projet no. 4) constituait la solution la plus avantageuse et le concept des deux bases à Montréal et à Winnipeg (projet no. 11) était le plus coûteux des quatre projets favoris. On a calculé que la première mise de fonds en ce qui concerne le projet no. 11 dépasserait celle que nécessiterait le projet no. 4 de \$896,000 et que les frais d'exploitation relatifs au projet no. 11 seraient chaque année de \$909,000 supérieurs à ceux entraînés par le projet no. 4.

En plus de cette comparaison, quelques facteurs d'une autre nature avaient influé sur les recommandations de Wallace Clark:

"Il a été démontré combien il était important d'avoir une base d'entretien dans un centre où il y avait trafic aérien et de fusionner les services d'entretien et de revision. Il ne fait aucun doute qu'il est plus facile de diriger le personnel travaillant à un endroit seulement et que, par conséquent, le coût d'exploitation est moindre. Donc, à la longue, on optera pour la base unique à un point où le mouvement aérien est intense".

Bien qu'il soit mentionné dans le rapport Wallace Clark que "tous les facteurs avaient été examinés soigneusement", il est évident que Wallace Clark n'a pas tenu compte des répercussions que pourrait avoir la situation géographique de la base sur l'économie du pays, à l'échelle régionale ou provinciale, ce qui a été étudié hors du cadre de la présente étude. M. Wilson résuma l'étude préliminaire de Wallace Clark comme il suit:

"Nous sommes préoccupés d'obtenir des renseignements au sujet de la gestion d'une société, de ses frais d'exploitation et de sa mise de fonds. Nous n'avons pas examiné, par exemple, l'orientation que prenait l'emploi dans l'industrie en divers endroits du pays ou des provinces. Nous nous rendions compte que des objectifs d'expansion économique existaient à l'échelon national et provincial et que, en dehors de la question de la gestion d'une entreprise commerciale, il pouvait y avoir d'autres facteurs qui influeraient sur le choix de l'emplacement. Nous ne les avons pas approfondis. Nous voulions simplement procurer à la société des installations à un coût des plus raisonnables".

En date du 25 juillet 1957, la Wallace Clark soumit un rapport qui complétait celui du 31 mai 1957. Dans ce rapport, la Wallace Clark traitait plus particulièrement de l'évaluation du coût d'installations nouvelles à Dorval et apportait des modifications à la conclusion exprimée dans le rapport du mois de mai, selon laquelle il était moins coûteux d'agrandir les installations de Montréal, tout en faisant usage des bâtiments existants pour la revision de tous les appareils en transit et de leurs moteurs (projet no. 4), que de construire de nouvelles installations à Dorval (projet no. 4A). Wallace Clark constatait "qu'au fur et à mesure qu'on mettait au point les projets", il était de moins en moins possible d'essayer d'utiliser les bâtiments déjà en place à Dorval. Wallace Clark en était arrivé à cette conclusion du fait qu'il fallait prévoir le versement d'indemnités en cas d'interruption du travail, la médiocrité de certains travaux attribuable aux conditions de travail dans les vieux bâtiments durant leur réfection, le maintien des services pendant deux années supplémentaires à la fois à Winnipeg et à Montréal, si l'on envisageait d'utiliser les installations de Montréal, et les frais supplémentaires qu'entraînerait la construction de tout bâtiment non prévue dans l'étude préliminaire.

C'est en fonction des facteurs précités que la Wallace Clark estima que le coût du projet no. 4 excéderait la mise de fonds globale du projet no. 4A et que le fonctionnement des installations ainsi établies reviendrait à \$409,000 de plus par an. Par conséquent, le projet no. 4A, c'est-à-dire la construction d'installations à Dorval, apparaissait, selon l'opinion de la Wallace Clark, comme la solution la moins coûteuse parmi toutes celles qui avaient été envisagées.

Le 15 août 1957, la Wallace Clark présenta à AC son quatrième rapport intérimaire qui indiquait la disposition des services et les dimensions provisoires de la nouvelle base de Dorval.

En date du 20 septembre 1957, la Wallace Clark remit un rapport sur le détail de l'aménagement accompagné d'un programme d'exécution des travaux et d'une évaluation des besoins en capital. En présentant ce rapport, Wallace Clark déclarait:

"La période de temps qui s'écoulera à partir d'aujourd'hui jusqu'à la réception du DC-8 permettra tout juste la mise en oeuvre et l'exécution du projet choisi si l'on se décide à dresser les plans sans tarder. Pour parer à toute éventualité d'interruption des services et de dépenses inutiles, il faudrait presque que les ateliers soient prêts à fonctionner dès la mise en service du DC-8".

Le 27 novembre 1957, Wallace Clark soumit un autre rapport relativement à l'agencement des installations (présenté comme le "Deuxième rapport relatif à l'agencement des installations") adressé à M. G.R. McGregor, président des lignes aériennes Trans-Canada, et qui se lisait en partie ainsi qu'il suit:

"Le présent rapport complète le rapport préliminaire du 20 septembre 1957 sur l'aménagement des installations et reconnaît la décision du conseil de maintenir la revision des Viscounts à Winnipeg et de construire des installations à Montréal pour la revision des Vanguard et des DC-8".

M. R.B. Wilson, qui était un des vice-présidents de la Wallace Clark à la tête du groupe d'étude de sa société (T 652-653 V 6) a fait la déposition suivante:

- "D. ...Vous avez recommandé dans votre rapport qu'une nouvelle base à services fusionnés soit érigée à Montréal?
- "R. C'est exact.
- "D. A présent, qu'y a-t-il eu de fait?
- "R. La solution que nous avons recommandée dans notre rapport, c'est-à-dire l'établissement d'une base combinée à Montréal, fut agréée par la direction d'Air Canada. On nous a demandé de perfectionner encore les projets d'agencement d'une base à services combinés.
- "D. Lorsque vous déclarez que vous établissiez les plans d'une telle base, quels services de revision avait-on finalement envisagé d'établir dans cette base?
- "R. La revision de tous les types d'appareils et de moteurs, ainsi que celle des DC-8, des Vanguard et des Viscounts.
- "D. Et à l'origine, aviez-vous l'intention de construire une telle base?
- "R. Nous avons fait les études préliminaires et une toute première évaluation du coût d'un tel projet.

- "D: Cette évaluation est-elle incluse dans votre rapport?
- "R. Elle l'est effectivement dans le rapport présenté comme le premier rapport relatif à l'agencement de la base, en date du 20 septembre 1957.
- "D. Puis il est intervenu quelques modifications n'est-ce pas?
- "R. En effet, nous avons été informés par la direction d'Air Canada qu'elle avait pris la décision de ne pas envisager pour l'instant le transport des services de revision des Viscounts. Ils nous incombait de remanier l'agencement de la base afin d'assurer la revision des DC-8 et des Vikings et de prendre les dispositions nécessaires dans ce sens pour agrandir les installations en vue de recevoir 51 Viscounts au cas où il serait décidé plus tard de transférer les Viscounts.
- "D. Pouviez-vous prévoir à ce moment-là le laps de temps qui s'écoulerait avant que la flotte des Viscounts soit réunie au complet à Dorval?
- "R. Non, pas du tout. Nos instructions consistaient simplement à remanier la base comme je l'ai indiqué. Notre rapport préconisait l'horaire dont il a été question hier, mais nous n'avions pas été informés de la date de mise en oeuvre du projet".

Après avoir été interrogé par l'avocat de la Commission, M. Wilson déclara que les instructions selon lesquelles il ne devait pas établir les plans de la base de Dorval en vue du fonctionnement immédiat des services de revision des Viscounts émanaient de M. McGregor à la fin du mois de septembre 1957. En conséquence, l'ampleur des installations projetées à Dorval avait été réduite, sous réserve qu'on puisse disposer de l'espace nécessaire, si un jour on utilisait définitivement la base pour les services de revision d'une flotte de 51 Viscounts.

Et plus loin: (T 654 V 6)

- "D. Aviez-vous fait des recommandations quant à la période de temps dont vous disposiez pour mettre au point le projet en supposant que la flotte des Viscounts soit encore en service après 1959?
- "R. Oui, nous avons proposé qu'après un nouvel examen de la question du transfert des Viscounts en 1959, la direction détermine la période de service des Viscounts. Nous avons préconisé que s'ils devaient l'être pour une période de deux ans au-delà de 1961, les Viscounts devraient être immédiatement déplacés. Si, au contraire, le retrait des Viscounts avait lieu avant cette date, nous avons suggéré qu'ils ne soient pas transférés à Montréal mais qu'on en diminue l'usage à Winnipeg, étant donné les problèmes d'ordre pratique que posait le déménagement d'une base

dont le matériel ne servirait que pendant une année ou moins.

"D. Mais quelle qu'ait été la décision adoptée, si l'on s'était conformé à votre recommandation, la flotte des Viscounts ne se serait pas trouvée à Winnipeg en 1961?

"R. Je dirais que c'est exact, monsieur".

M. McGregor déclara (T 1177 V9) que la décision prise par AC de ne pas se conformer à cette recommandation était motivée par sa volonté de limiter les graves répercussions que cela aurait eu sur l'économie de Winnipeg et sur l'emploi à la base.

Par suite de la présentation par la Wallace Clark du deuxième rapport relatif à l'agencement des installations, en novembre 1957, l'établissement des plans de la nouvelle base de Dorval et leur mise au point furent pris en main par le personnel d'AC. La Wallace Clark prêta son concours à AC pour l'élaboration de techniques et d'autres méthodes d'organisation jusqu'au mois d'avril 1958, date à laquelle leurs services n'étaient plus requis.

Les différences de coût envisagées par la Wallace Clark avaient été établies d'après la première évaluation, et les évaluations suivantes, qui ne devaient servir qu'à comparer le coût des divers projets, ne constituaient en aucune façon une évaluation des montants requis pour la mise en oeuvre de chacun de ces projets. C'est à ce titre que la Wallace Clark évaluait les déboursements en immobilisations à environ \$23,400,000 pour l'exécution du projet no. 4A. En plus d'installations nouvelles à Dorval, ce montant englobait la construction à Vancouver d'un hangar pouvant abriter les DC-8 et les modifications à apporter à d'autres hangars de cet endroit et de Toronto.

La mise de fonds réelle d'AC en bâtiments et en matériel à la nouvelle base de Dorval est de l'ordre de \$31,500,000. Ce montant n'inclut pas le coût des installations requises à Toronto et à Vancouver.

Etant donné que le projet no. 11 aurait requis la construction d'installations à Dorval et à Winnipeg (dont les frais de premier établissement pour l'équipement et l'entretien auraient été d'environ \$20,850,000), on peut supposer que le montant des frais réels de premier établissement entraînés par le projet no. 11, s'il avait été mis en oeuvre, aurait été beaucoup plus élevé que le chiffre prévu par la Wallace Clark. Mais puisque la base de Dorval était déjà construite et que le concept des deux bases exprimé dans le projet no. 11 n'a pas eu de suite, on ne peut que se demander si le coût supplémentaire du projet no. 11 par rapport au projet no. 4A aurait bien été de l'ordre de \$1,037,000 par année (chiffre qu'a d'ailleurs avancé la Wallace Clark dans son deuxième rapport relatif à l'agencement des installations), ou bien supérieur à ce montant ou encore inférieur à celui-ci.

En faisant la comparaison entre ce montant et les montants établis par des études en 1963 et à des dates ultérieures, il ne faudrait pas oublier que la valeur de ces montants correspond à celle du dollar en 1957.

M. Wilson attesta qu'un autre examen récent du rapport Wallace Clark n'avait pas modifié les conclusions exprimées dans ce rapport et préconisant le principe d'une base unique à Montréal. Il résuma ces opinions à ce sujet ainsi qu'il suit: (T 648 V 5)

"Ce qui m'incite le plus à être en faveur d'une base unique vient du fait que lorsque deux bases fonctionnent alors qu'une suffirait, la multiplication du personnel est inévitable, il faut beaucoup plus de matériel et cela entraîne le dédoublement des stocks de pièces de rechange, le rendement des ateliers est moindre, le contrôle des travaux effectués est rendu très difficile et la qualité en souffre".

Le ton objectif du rapport Wallace Clark ou des recommandations qu'il renfermait n'a pas été mis en doute au cours des audiences. Le commissaire est convaincu que l'étude a été établie avec compétence et objectivité et que les recommandations formulées par la Wallace Clark étaient conformes aux normes d'AC et aux instructions qu'elle avait données à la Wallace Clark en vue d'élaborer un projet qui serait d'un coût minime.

En raison des renseignements particuliers que renfermait le rapport Wallace Clark, il n'a pas été considéré comme un document public et le texte de ses recommandations n'a pas été publié au moment de sa présentation; ce point est d'ailleurs mentionné dans la deuxième partie de la présente étude. Etant donné le laps de temps qui s'était écoulé depuis sa présentation, le rapport a perdu son caractère confidentiel en ce qui concerne la Commission. Désormais, c'est donc un document public.

B. LE RAPPORT DIXON SPEAS

En 1959, la nouvelle base de revision de Dorval, celle que recommandait le rapport Wallace Clark en 1957, avait été achevée et mise en service. En 1957, AC avait informé ses employés de Winnipeg, en termes prudents, de l'avenir qui attendait la base de revision de Winnipeg (voir C, Partie 2). En novembre 1962, M. McGregor avait annoncé sans détours que AC se proposait de fermer sa base de revision à Winnipeg lorsque la société discontinuerait le service "d'un grand nombre d'appareils Viscount", ajoutant que la chose pourrait se produire au début de 1966. Cette déclaration avait suscité d'énergiques protestations dans la région de Winnipeg. A la suite des doléances présentées au gouvernement du Canada, la firme d'experts-conseils R. Dixon Speas Associates (Speas), de New York, jouissant d'une expérience étendue dans le domaine de "l'organisation de l'aviation civile relative à des projets d'ordre technique, fonctionnel et économique", fut retenue en mars 1963 par AC pour "examiner le bien-fondé des plans de la société, au point de vue économique, en ce qui concerne les bases de Dorval et de Winnipeg" (T 418 V 4). Voir un double des instructions données à Speas, Appendice L.

Speas devait essentiellement examiner les plans et installations de revision de AC pour recommander à cette dernière une ligne d'action qui la doterait, de la façon la plus efficace et la plus économique qui soit, jusqu'en 1973, d'une capacité de revision appropriée à ses besoins durant cette période.

Speas a remis son rapport à AC au mois d'août 1963. Ledit rapport comprend un rapport récapitulatif et quatre volumes à l'appui, soit en tout quelque 388 pages de documentation, qui englobent un grand nombre de données statistiques justificatives et des tableaux de comptabilité.

Les auteurs de ce rapport ont tiré parti de toutes les informations disponibles, y compris bon nombre de chiffres intéressants personnellement AC, que les fournisseurs et les concurrents de la société auraient utilisés avec grand profit. C'est pourquoi si AC a bien reçu le rapport au complet, seul le rapport récapitulatif a été rendu public. Vu l'intérêt considérable manifesté par le public pour la documentation sur laquelle se fondait le rapport récapitulatif, le ministre des Transports de l'époque, l'honorable George J. McIlraith, chargea la maison Speas, en novembre 1963, d'établir une version abrégée dudit rapport. La chose faite, ce rapport fut remis au ministre des Transports en février 1964, puis rendu public. Les commentaires spéciaux afférents à ce second document se lisent à l'Appendice M.

Le rapport initial et la version abrégée furent tous deux déposés devant la Commission. Nonobstant le caractère privé ou confidentiel d'une bonne partie des faits abordés dans le rapport fondamental, Air Canada, par l'intermédiaire de la Commission, en fit tenir des exemplaires pour étude, à la province du Manitoba, à son avocat-conseil et à ses experts-conseils, étant entendu que la nature confidentielle de toutes les informations privées données dans ce rapport devait être respectée. Tous les intéressés ont respecté scrupuleusement cette condition.

M. R.D. Speas, convoqué par AC à titre de témoin, a donné un aperçu de la composition et des titres de compétence de sa firme, mettant en relief les nombreux travaux d'expertise que sa société avait accomplis quant à l'organisation de la gestion des entreprises pour un grand nombre de lignes d'aviation bien connues sur ce continent et ailleurs dans le monde.

M. Speas a relaté les circonstances dans lesquelles AC avait retenu les services de sa maison pour effectuer l'étude en question. Il a insisté sur le fait que l'étude devait se faire strictement sur le plan de l'économique et, d'autre part, qu'elle devait revêtir un caractère "entièrement indépendant", les méthodes à suivre, les possibilités à explorer et les données à utiliser étant laissées uniquement au choix de sa société. (Voir Appendice L.)

M. Speas a brossé un tableau des méthodes et données qui avaient été utilisées au cours de l'étude Speas, ainsi que du rapport en découlant, y compris ses conclusions et recommandations. Il se prête à un interrogatoire contradictoire serré de la part d'un avocat-conseil de la province du Manitoba et de la Commission, et, au cours de son témoignage il déclara qu'il restait toujours d'avis que la base de Winnipeg devrait être fermée à la première occasion, dans l'intérêt d'Air Canada, pour assurer au maximum une gestion aussi efficace qu'économique.

L'étude Speas se fondait sur de nombreuses données statistiques et comptables fournies par AC, dont certaines données historiques, des données actuelles en 1963, auxquelles s'ajoutaient les projections et prévisions des flottes d'appareils, des heures de vol et des horaires des dix années se terminant en 1973.

Traçant le plan de son étude, Speas a choisi ce qui devait constituer, selon cette maison, les quatre éventualités les plus logiques relativement au plan d'exploitation des installations de révision de AC, et a préparé un état estimatif détaillé du coût de chacun de ces quatre plans pour chacune des dix années. Ces calculs prenaient pour point de départ le nombre d'heures individuelles de travail consacrées à l'entretien et à la révision de chaque type d'appareil mis en service par AC. On a établi ces prévisions pour chaque année à venir en adaptant les données actuelles de façon à faire ressortir les modifications apportées au nombre et à la nature des divers types d'appareil à piler et la fréquence des révisions par rapport au parcours de vol (en milles) prévu. Les prévisions de ces heures individuelles de travail furent ensuite converties en prix de revient en appliquant les taux de salaires horaires moyens avec des rajustements année par année, pour englober les augmentations de salaires envisagées et les conséquences de l'ancienneté acquise par les équipes de personnel en service.

Il a fallu tenir compte d'un facteur important, soit que AC allait vraisemblablement faire l'acquisition d'un nouvel appareil à réaction à court rayon d'action qui serait mis en service au cours de la période à l'étude. AC arrêta son choix, un peu plus tard, sur le DC-9 qui répondait à ce type d'appareil, mais la marque et le modèle n'avaient pas encore été déterminés au moment où Speas se livrait à ses études. Le nouvel avion envisagé est désigné par

l'expression "nouveau réacté" tout le long du rapport Speas. La date d'entrée en service du nouveau réacté, la fréquence des travaux d'entretien et de révision qu'il exigerait, la main-d'oeuvre requise pour la révision de ses cellules d'avion et de son moteur, le montant du capital d'exploitation et la superficie de hangar requis pour cet appareil constituaient autant de variables majeures dans les prévisions établies par le personnel de la société Speas.

A l'époque de l'étude Speas, la division des tâches s'établissait comme il suit dans les diverses bases de révision de AC:

- a) l'entretien en service de tous les types d'appareils se faisait dans diverses bases, selon les besoins et les disponibilités du moment.
- b) la révision de l'appareil Viscount se faisait à Winnipeg.
- c) la révision des appareils DC-8 et Vanguard se faisait à Dorval

(L'appareil DC-8 employé par AC utilise un moteur à réaction complet tandis que le Viscount et le Vanguard sont actionnés par un moteur à turbopropulseurs. Au moment de l'étude, Winnipeg procédait à la révision de moteurs et d'appareils à turbopropulseurs Viscount seulement, tandis que Dorval revisait et des Vanguards à turbopropulseurs et des réactés DC-8).

Le nouveau réacté à mettre en service au sein du réseau aurait naturellement un moteur à réaction, et l'on prévoyait qu'il serait doté d'une carlingue plus petite que celle du DC-8 et de moins de moteurs que ce type d'appareil. L'étude partait de l'hypothèse que le nouveau réacté serait mis en service graduellement à partir de 1966 et qu'il appartiendrait en général au même type que le BAC-11 ou le DC-9, muni de deux moteurs. L'étude de 1964 ne prévoyait aucune affectation pour les frais de révision concernant les nouveaux réactés, mais celle de l'année 1965 comprenait le coût de l'organisation préliminaire et, par la suite, les allocations afférentes au coût de révision des nouveaux réactés augmentèrent progressivement d'année en année à mesure que de nouveaux réactés venaient s'ajouter à la flotte. Ainsi, l'étude englobait les prévisions relatives au coût d'entretien et de révision des Viscounts, Vanguards et DC-8 pour la totalité des dix années visées par les plans, le nouveau réacté n'entrant que partiellement dans cette période.

Les quatre plans Coût estimatif

Il fallut peu de temps au personnel de la société Speas pour conclure que quatre plans d'exploitation précis constituaient "les quatre plans subsidiaires les plus logiques qui soient pour les besoins d'Air Canada". Ces plans sont les suivants:

- Plan 1 - Winnipeg reste ouvert pour la révision du Viscount; Dorval sert de base aux nouveaux réactés et à tous les autres appareils.

- Plan 2 - Winnipeg reste ouvert pour la revision du Viscount et du nouveau réacté.
- Plan 3 - Winnipeg ferme en 1963 et toutes les revisions sont concentrées à Dorval.
- Plan 4 - Winnipeg ferme en 1966 et toutes les revisions sont concentrées à Dorval.

Le plan 4 est identique au plan 3 pour les sept dernières années et tous deux partent de l'hypothèse que le nouveau réacté est révisé à Dorval. La seule différence de prix de revient existant entre les plans 3 et 4 découle des trois années durant lesquelles on suppose que le Viscount serait révisé à Winnipeg au lieu de Dorval.

On procéda à des calculs très détaillés qui mettaient en évidence le nombre de travailleurs requis pour chacun de ces quatre plans. On convertit ensuite ces effectifs en prix de revient en appliquant les taux de salaire envisagés. Le coût de premier établissement touchant les installations supplémentaires requises à Dorval ou à Winnipeg pour le nouveau réacté fut évalué et inclus, sous forme d'amortissement, dans les plans relatifs.

Speas subdivisa ensuite en 19 catégories différentes (dont certaines seront mentionnées en détail dans le présent rapport) les éléments du prix de revient entrant dans l'évaluation des frais de ces divers plans.

Après avoir comparé le prix de revient global estimatif établi pour chacun des quatre plans sur dix années, Speas tira les conclusions suivantes:

- a) Le plan 3 (selon lequel la base de Winnipeg serait fermée immédiatement) était le moins coûteux des quatre, car on estimait qu'il reviendrait en dix ans à \$248,506,600, ce qui le fit qualifier de "meilleur" par Speas.
- b) Le plan 4 (selon lequel la base de Winnipeg serait fermée en 1966) était, par ordre dégressif de prix de revient, au second rang, mais, sur une période de dix ans, il reviendrait à \$10,135,200 de plus que le plan 3 (cette marge excédentaire se produisant au cours des années 1963 à 1966).
- c) Le plan 1 (selon lequel la base de Winnipeg demeurerait ouverte uniquement pour les Viscounts) était plus coûteux que le plan 4 et, au cours de ces dix années, il reviendrait à \$29,943,200 de plus que le plan 3.
- d) Le plan 2 (selon lequel la base de Winnipeg demeurerait ouverte pour les Viscounts et, d'autre part, pour la revision des nouveaux réactés) se révélait le plus coûteux des quatre plans et, sur dix années, il reviendrait à \$40,149,400 de plus que le plan 3.

Le rapport Speas abrégé se lit comme il suit à la page 36:

"La base de Winnipeg devrait être fermée à la première occasion, dans l'intérêt d'Air Canada, pour assurer au maximum une gestion aussi efficace qu'économique".

Dans ses calculs touchant le prix de revient de chacun des trois plans les plus coûteux, Speas inclut, pour les frais d'exécution de chacun d'eux, une somme d'argent représentant l'intérêt. M. Speas explique son point de vue de la façon suivante: (T 1012-1013 V 8).

"Nous sommes partis du principe que l'usage de l'argent vaut quelque chose. Nous acceptons aussi le fait que le taux d'intérêt moyen d'Air Canada est d'environ 5 p. 100, et, s'il y avait des fonds excédentaires à Air Canada, nous estimons qu'ils rapporteraient plus de 5 p. 100. Donc, nous sommes convaincus qu'il est rationnel de prendre 5 p. 100 comme base de calcul.

Or, il est deux méthodes principales pour démontrer le coût de l'argent: on les connaît sous l'appellation de 1) la méthode de la valeur actuelle; et 2) la méthode de la valeur finale. Nous avons choisi la méthode de la valeur finale, car elle indique le plein effet final de la différence du coût des plans à l'étude...

Tout accroissement des frais d'exploitation qui se traduit par une capacité d'économie réduite aboutit, en fait à des emprunts et au paiement d'intérêts. Bref, nous sommes donc convaincus que la méthode choisie repose non sur la théorie mais sur un fait d'observation courante".

L'effet de cet intérêt est un élément important de tous les trois plans "secondaires". Ainsi, dans le cas du plan 1, on estime à \$23,807,900 la différence excédentaire de frais par rapport au plan 3; l'intérêt ajouté à ces frais s'élèverait à \$6,135,296 à la fin de la période.

D'autre part, lors de l'évaluation des frais, Speas supposait que si la revision des nouveaux réactés se faisait à Winnipeg, il faudrait au moins 3 millions de dépenses d'établissement pour équiper Winnipeg à cette fin avec des "moyens de fortune". Selon cette firme, des installations modernes, appropriées aux besoins d'AC reviendraient en réalité au moins à 16 millions de dollars. Toutefois, ce point-là n'a pas été pris en considération dans les prévisions établies. On lit, dans le rapport récapitulatif Speas (page 7):

"Les conclusions précédentes reposent sur l'importance des flottes qu'Air Canada se propose de mettre en service au cours de la période 1964-1973. A l'issue de nos calculs, nous sommes convaincus que les conclusions et recommandations fondamentales de l'étude ne seraient en rien modifiées par l'importance variable des flottes aériennes".

Analyse et critiques de Banks

La province du Manitoba a engagé M. Robert L. Banks, de Washington, D.C., économiste et analyste des transports de profession, possédant une expérience étendue en ce domaine, pour analyser le rapport Speas. On mit les deux versions du rapport à sa disposition, ainsi qu'un volume imposant de renseignements supplémentaires fournis à la Commission sur sa demande par AC.

M. Banks fut convoqué comme témoin par la province du Manitoba, et au cours d'un interrogatoire long et fouillé et en interrogatoire contradictoire par l'avocat pour la province du Manitoba, l'AC et la Commission, M. Banks critiqua nombre des hypothèses établies par Speas et l'usage qu'il avait fait de renseignements particuliers entrant dans ses prévisions des coûts par catégories et sur lesquels se fondaient les différences de coût entre les quatre plans.

Banks a résumé lui-même ainsi sa façon de procéder: (T 1828-1829 V 13)

"...L'analyse du rapport par le Manitoba entraîna une révision dans son ensemble. Les volumes du rapport furent analysés tous les cinq, et l'on demanda d'autres renseignements à Air Canada, qui en fournit certains. Quelques autres informations furent obtenues par ailleurs. Il fut alors possible, dans le cadre des coûts utilisés par R. Dixon Speas Associates, de réanalyser les calculs, en général selon la méthode mise au point par Speas et les renseignements dont il disposait, mais avec quelques variations de méthode ou des substitutions d'éléments, lorsqu'on ne pouvait appliquer correctement ceux dont s'était servi Speas. Cependant on n'effectua aucune substitution dans les paramètres de base provenant d'Air Canada, tels que la composition prévue pour une flotte ou les heures de vol selon le type.

De cette façon de procéder, qui impliqua 14 rectifications indépendantes, il est sorti un tableau tout à fait différent de celui qu'avait montré Speas".

M. Banks a soumis d'autres estimations des coûts prévus pour les divers plans, mettant en valeur dans chaque cas une différence substantielle avec les prévisions de Speas.

M. Banks a approuvé le rapport Speas sur un point majeur, déclarant son accord avec les conclusions de Speas que le Plan 3 était le "meilleur" plan dans ce sens (T 2247 V 15) "qu'il offrirait à Air Canada les frais les plus bas". Cependant M. Banks fit remarquer que ses constructions ne comprenaient pas une évaluation des frais sociaux vis-à-vis de la province du Manitoba ou du Canada, lors du démembrement d'un groupe d'ouvriers hautement spécialisés. Il ne convint pas non plus que les "économies" du plan 3 sur le plan 1, ou du plan 3 sur le plan 2, étaient ce que Speas les estimait.

Banks accepta la façon de procéder fondamentale et le schéma d'ensemble du rapport Speas, il en adopta les conclusions, sauf dans les

quatorze cas séparés où il critiqua les hypothèses, l'utilisation des renseignements, et proposa des rectifications.

Certaines des critiques et des rectifications de Banks au rapport Speas avaient relativement peu d'effet sur les conclusions de Speas en ce qui concerne les coûts, mais bon nombre avaient une influence et des conséquences très importantes, et l'influence accumulée du tout, si elle était reconnue, serait substantielle sur les résultats.

La Commission propose d'examiner les rectifications de plus grande portée d'abord, puis plus tard celles de moindre importance.

RECTIFICATIONS D'ORDRE MAJEUR PROPOSEES PAR BANKS:

1. Le fardeau de l'emploi

Fardeau de l'emploi ("fardeau" dans ce rapport) est le terme employé à la fois par Speas et Banks pour désigner les frais subis pour les heures rémunérées mais improductives. Cela comprend les vacances, les jours fériés, les congés de maladie, le temps consacré au travail syndical, la perte de temps occasionnée par les changements d'équipe, l'orientation professionnelle, la période d'entraînement des nouveaux employés ou de ceux affectés à un autre poste, ainsi que le temps passé par les mécaniciens à un travail de contrôle ou d'écriture.

L'étude Speas a employé un certain pourcentage de travail direct pour mesurer le fardeau à Dorval et un pourcentage différent à Winnipeg, mais refit le calcul des chiffres pour le travail direct à Dorval avec un pourcentage plus élevé que celui pris par Speas. Les pourcentages précis utilisés par Speas appartiennent au domaine confidentiel.

Le pourcentage accepté à la fois par Speas et Banks comme point de départ pour Winnipeg était rectifié d'une année à l'autre pour refléter les effets de l'addition de personnel nouveau, exigeant une période d'entraînement improductive. Le pourcentage de base pour Dorval utilisé par Speas était le pourcentage du budget d'AC en 1963, que Speas rectifiait d'année en année pour les programmes d'entraînement des nouveaux employés. Dans son étude Banks a employé le résultat acquis en 1963 comme pourcentage de base pour Dorval, et fit les mêmes rectifications annuelles qu'avait faites Speas.

Banks présenta les éléments fournis par AC montrant les heures de travail productives et les heures-fardeau réelles pour 1961, 1962 et 1963.

Il existait des différences d'année en année et selon les bases. L'expérience réelle d'AC à Dorval en 1964 fournissait un pourcentage situé presque au centre exact de la gamme comprise entre le pourcentage utilisé par Speas et celui utilisé par Banks.

Le nouveau calcul fait par Banks eut pour effet d'accroître notablement les coûts estimés par Speas pour le travail à effectuer à Dorval sans changement dans l'estimation des coûts pour le travail fait à Winnipeg d'après les plans 1 et 2. Etant donné qu'il y a sensi-

blement plus de travail à Dorval d'après le plan 3 que d'après les plans 1 et 2, l'effet de ce nouveau calcul fut l'accroissement du coût du plan 3 par rapport aux autres plans.

On peut voir sous son vrai jour l'importance du facteur fardeau lorsqu'on sait qu'il y a chaque année environ un million d'heures de travail dans le fardeau de l'emploi selon les divers plans, et qu'au cours de la période de dix ans le coût moyen de l'emploi excédera \$2.00 de l'heure.

Le taux du fardeau est manifestement influencé par le nombre de nouveaux employés qui doivent recevoir une formation, par le nombre des employés actuels que l'on prépare à tenir un nouveau poste, par l'ancienneté du personnel en ce qui concerne les vacances, et par l'attitude du personnel et des surveillants à l'égard des congés de maladie, du temps consacré au changement d'équipe, etc., et il pourrait être influencé par les changements d'attitudes qui pourraient survenir si les bases sont conjuguées ou bien si elles restent toutes deux ouvertes. Pas plus Speas que Banks n'ont examiné ces facteurs avec le moindrement de rigueur.

D'après l'analyse déductive et logique, il semble improbable qu'il y ait quelque différence permanente entre le taux du fardeau à Winnipeg et à Dorval par suite des facteurs de situation seuls. Il apparaîtrait qu'à la longue les éléments dominants seront le nombre des personnes employées et le type de la base, ainsi que le nombre de nouveaux employés et des employés instruits pour un nouveau poste. Les jours de congés sont régis par les accords syndicaux qui sont fondamentalement les mêmes aux deux endroits. Ni la province du Manitoba, ni l'AC n'offrirent la preuve que le taux serait supérieur pour une base conjuguée que pour deux bases, ou bien que le fait de combiner les bases réduirait le taux.

Le point de vue de la Commission quant aux calculs de l'élément fardeau du coût est que le taux de base du fardeau à long terme serait approximativement le même dans les trois possibilités, c'est-à-dire une base à Winnipeg et une à Dorval, ou une base unifiée, et que les variations de ce taux de base proviendraient principalement du temps consacré à la formation des employés nouveaux ou mutés, ou de l'introduction d'un nouveau type d'avion. Ces variations ont été prises en considération à la fois par Speas et Banks dans leurs rectifications annuelles pour tous les plans.

L'adoption d'un taux de base commun pour le fardeau à la fois à Dorval et à Winnipeg, situé au milieu de la gamme concernant ces bases dans la période pour laquelle les chiffres réels sont disponibles, semblerait raisonnable. Cela élèverait notablement le coût du plan 3 calculé selon Speas et réduirait celui calculé par Banks de la même façon. En faisant ces commentaires, la Commission n'a pas l'intention d'effectuer un nouveau calcul précis de l'élément de coût du fardeau sous son jour financier.

2. Travail d'inspecteur

Un élément du coût significatif est le travail d'inspecteur.

Dans les études à ce sujet Speas a calculé le nombre des inspecteurs et le coût de leurs salaires en utilisant un graphique montrant le nombre d'ouvriers de métier dans chaque base par rapport au nombre d'inspecteurs pour cent ouvriers de métier. En d'autres termes la base était le nombre d'inspecteurs pris comme pourcentage du nombre d'ouvriers de métier. Speas se sert des chiffres de 1963, c'est-à-dire:

	<u>Winnipeg</u>	<u>Dorval</u>
- Nombre réel d'ouvriers de métier	537	1,426
- Nombre réel d'inspecteurs	40	96
- Proportion d'inspecteurs par rapport au nombre d'ouvriers de métier	7.45%	6.73%

Ces chiffres furent reportés sur un graphique, montrant que pour une augmentation de la base de 537 à 1,426, la proportion d'inspecteurs descendait de 7.45% à 6.73%. On se sert de la relation tirée en ligne directe de ces points pour estimer le pourcentage destiné aux bases d'autre envergure.

En commentant cette méthode Banks a fait remarquer:

(T 1884 V 13)

"La relation mise en évidence dans le graphique indique que la proportion d'inspecteurs par rapport au personnel productif varie en fonction inverse du nombre de personnel productif. Ce concept paraît valable".

Cependant, Banks a émis l'avis que l'utilisation des seuls renseignements de 1963 n'était pas satisfaisante et a refait des calculs plus approfondis avec les chiffres de 1961, 1962 et 1963. En outre, Banks a employé un mode de graphique différent montrant la relation entre le nombre d'ouvriers de métier et le nombre des inspecteurs. Il établit mathématiquement une formule de ligne directe qui lui fit estimer que le nombre d'inspecteurs dans toute base prévue par les plans serait 8,448 plus 4.76 inspecteurs par centaine d'employés productifs. Avec cette formule le nombre d'inspecteurs à Dorval ou à Winnipeg augmenterait de un pour 21 employés productifs ajoutés au personnel.

L'emploi de la formule de Banks réduirait le nombre d'inspecteurs estimé par Speas dans tous les types de bases allant de 500 à 2,400 employés, et de façon très notable dans les installations de de dimension moyenne.

Appliquées aux plans en question, ces deux façons de procéder différentes du travail d'inspecteur donnent le résultat suivant:

a) Si l'on fermait la base de Winnipeg et que l'on mute à Dorval environ 500 employés pour la révision de tous les appareils (plan 3), le nombre d'inspecteurs supplémentaires nécessaires à Dorval serait de 24 ou 25 selon l'une ou l'autre formule. A cet égard Banks confirme les prévisions de Speas.

b) En supposant qu'il faille environ 300 hommes pour réviser les DC-9, ce nombre d'hommes, selon la formule de Speas, exigerait

environ 20 inspecteurs si l'on ajoutait les DC-9 à la base de Winnipeg (plan 2) et seulement 16, si on les ajoutait à Dorval (plan 3). D'après la formule de Banks, ce travail serait l'affaire d'environ 14 inspecteurs à l'une ou l'autre des bases.

L'application des diverses formules donne comme principale différence que Speas évalue le coût annuel d'inspection des DC-9 à \$100,000, s'ils le sont à Winnipeg, alors que Banks les estime à \$90,000 quelle que soit la base. Ainsi Speas parle effectivement d'une économie annuelle sur les coûts de \$30,000 sur ce point si les DC-9 vont à Dorval, alors que Banks dénie une telle économie.

Une réfutation émanant d'AC prouva que le nombre d'inspecteurs ne se fixe pas en proportion de la force de production, mais varie selon l'ampleur de la force de travail, le type de travail et la dimension de l'atelier. L'AC ne mentionna pas si la Commission devait en déduire que la proportion de Speas était correcte ou non.

De toute façon, la Commission est d'avis qu'il y aurait une économie annuelle sur les coûts d'inspection avec le plan 3 comparative-ment au plan 2, mais que l'économie est quelque peu inférieure à l'estimation de Speas. La Commission remarque que Speas et Banks ne diffèrent pas essentiellement de position quant aux coûts d'inspection entraînés par l'affectation des Viscounts à Dorval.

3. FRAIS DES SALAIRES DE LA DIRECTION

Le "coût des salaires de la direction" est une catégorie de frais très importante contribuant au coût de tous les plans, incluant, en l'occurrence, les salaires des cadres, mais, plus précisément le salaire des contre-maîtres, des contre-maîtres adjoints, des surveillants et des inspecteurs en chef, des spécialistes du contrôle de la qualité, ainsi que les salaires du personnel de bureau destiné à l'analyse de la production et de l'organisation, aux publications, aux tâches sténographiques et administratives du personnel et du secrétariat.

Le rapport abrégé de Speas commençait à décrire la façon de traiter cette catégorie de coût en énonçant que: (P. 122)

"Dans l'exploitation d'une petite base, les frais "fixes" entraînés par les frais généraux relevant de la direction montrent toujours un pourcentage beaucoup plus important de l'ensemble des forces de travail que dans le cas d'une grande base".

Le rapport Speas donne alors le détail suivant des informations de la direction:

	<u>Winnipeg</u>	<u>Dorval</u>
Ouvriers de métier	537	1,426
Personnel de la direction	181	321
Proportion de la direction	33.71%	22.51%

Speas a établi un graphique du même genre que celui du travail d'inspecteur et a calculé la relation entre le nombre des ouvriers de métier dans chaque base et le nombre du personnel de la direction par centaine d'ouvriers de métier. Le graphique ne fait usage que des éléments de 1963 précités et met en évidence une proportion décroissant de façon plutôt rapide avec l'augmentation de l'importance de la base. Avec cette formule, l'addition de 300 ou 400 nouveaux employés à la base de Winnipeg entraînerait une augmentation du personnel de direction estimée plus importante que celle qui résulterait de l'addition du même nombre de nouveaux employés à la base de Dorval. Cependant, lors de l'audience, Speas déclara que sa prévision pour les bases de taille supérieure tend à "s'aplanir", c'est-à-dire que la proportion devrait décroître plus doucement.

Banks critiqua la formule de Speas et de nouveau soutint que les données pour 1963 seulement étaient insuffisantes. Il employa les éléments de 1958-1963 fournis par AC montrant la situation à deux jours choisis chaque année. Il reporta cela sur un graphique présentant douze groupes de chiffres pour la base de Winnipeg, quatre pour l'ancienne base de Montréal, et huit pour la nouvelle base de Dorval. Ces vingt-quatre groupes de chiffres mettent en relation le nombre de personnel de la direction avec celui du personnel de production, et un rapport en ligne directe fut établi par corrélation mathématique. La formule de la courbe ainsi calculée estime le nombre de personnel de direction à 106 par base, plus 13.66 par centaine d'employés de production.

Les quatre observations ayant trait à l'ancienne base de Montréal forment un groupe distinct de l'expérience acquise à Winnipeg et à Montréal. La Commission doute fort que l'expérience des deux dernières années à l'ancienne base de Montréal soit applicable à la question actuelle. Si l'on ne tient pas compte de ces observations, on peut étudier le tableau en ne tenant compte que des données pour Winnipeg et pour Dorval. Un tableau du genre ne semble pas fournir de relations directes. Il laisse plutôt voir que, dans chacune des bases, on peut réaliser une augmentation de 200 ou 300 employés en n'augmentant que relativement peu les cadres, mais qu'une augmentation relativement plus grande est nécessaire lorsqu'on saute d'une base qui a de 600 à 900 employés à une base qui en compte le double. En d'autres termes, un tableau qui ne tient compte que de Winnipeg montre une augmentation relativement peu importante dans les cadres lorsqu'on ajoute de nouveaux employés de production, et un tableau qui ne tient compte que de Dorval accuse la même situation.

Les tableaux utilisés à la fois par Speas et Banks font ressortir surtout la grande différence entre le personnel de direction d'une base comptant de 600 à 900 employés et celui d'une base comptant de 1,400 à 1,700 employés. En termes mathématiques, le tableau de Banks fait voir un changement relativement peu important dans l'effectif du personnel de direction pour un léger accroissement dans le personnel de production aux deux bases.

Banks compare son tableau avec une classification du complément de personnel de direction employé en fait à Winnipeg au cours

de 1963 et conclut (T 1896 V 13):

"...que les besoins de personnel de direction avec les plans alternatifs sont sans doute beaucoup moins importants que ceux venant non seulement de Speas, mais aussi de la méthode statistique utilisée par le Manitoba dans sa dixième rectification".

Même s'il semble que Banks conclut que sa formule donne un chiffre trop élevé, il n'en base pas moins ses estimations sur elle. Le résultat doit élever sensiblement à partir de ces estimés de Speas le coût des salaires de la direction dans une base plus grande et réduire ce coût dans une certaine mesure dans une petite base et une base moyenne.

Dans cet ordre d'idées, le surintendant de la gestion pour Air Canada a déclaré (T 2693 V 18) que les tests mathématiques ont établi qu'une bonne méthode statistique exigerait deux formules, une pour Winnipeg et une pour Dorval, et qu'on pourrait les mettre sur le même pied.

On peut conclure de tout cela que le personnel de direction supplémentaire par cent nouveaux employés de production serait sensiblement le même, que l'on augmente les effectifs à Winnipeg ou à Dorval.

Le témoin a présenté un tableau (pièce) 93) montrant les résultats de ses calculs, ainsi que ceux des formules Speas et Banks. On ne peut comprendre le sens de ce tableau que si l'on regarde les bases de différentes envergures. Pour une base d'environ 750 à 1000 employés des métiers de l'aviation, la formule du témoin montre un personnel de gestion moins important que celui de Speas et plus important que celui de Banks. Voilà les proportions dans lesquelles la base de Winnipeg opérerait si elle revisait à la fois les Viscounts et les DC-9 en vertu du plan 2.

Pour une base comptant de 1,500 à 1,750 employés, il n'y a pas de grandes différences dans les trois formules. Voilà les proportions dans lesquelles Dorval opérerait s'il revisait les DC-9, en vertu du plan 1. Pour les bases de plus de 1,900 employés, la formule du témoin montre que le personnel de gestion est bien au-dessus du chiffre soumis par Speas, mais qu'il tombe en dessous du chiffre de Banks, avec l'agrandissement de la base. Voilà les proportions dans lesquelles Dorval opérerait s'il revisait les quatre types d'appareils en vertu du plan 3.

Air Canada a aussi présenté, dans le but de refuter tout cela, une estimation détaillée du personnel de gestion requis pour Winnipeg s'il revisait les Viscounts et les DC-9 en vertu du plan 2. Celle-ci a montré que pour les Viscounts seuls, on aurait besoin de 176 employés des cadres mais que si l'on ajoutait les DC-9, un nouveau personnel devrait être employé immédiatement pour commencer les préparatifs, et en 1968, le personnel de gestion aurait atteint 260, soit une augmentation de 84 pour s'occuper des DC-9.

On a présenté une analyse identique pour Dorval, si cette base devait s'occuper à la fois des Viscounts et des DC-9, et elle a montré que Dorval pourrait s'occuper des deux avec une augmentation de personnel de 331 à 376 employés, soit une augmentation nette de seulement 45 employés.

Résumant ses rectifications relatives aux salaires des cadres, Banks a déclaré que ses estimations pour le plan 1 n'étaient pas tellement différentes de celles présentées par Speas. Pour ce qui est des petites additions à la grande base, Banks et Speas ont tous deux utilisé sensiblement les mêmes chiffres. La preuve en réfutation a aussi semblé confirmer cela.

Il semble que les estimations de Speas relatives aux exigences d'un personnel de gestion en vue d'une expansion modérée de la base de Winnipeg sont trop élevées, mais on doit bien se rappeler que l'on a besoin d'un personnel de gestion plus important pour introduire un nouveau genre d'appareil à réaction dans une base qui n'a révisé que des moteurs à turboréacteurs. La preuve en réfutation d'Air Canada veut que les exigences de personnel de gestion pour les débuts du DC-9 à Winnipeg soient plus grandes que ne le prévoit Speas, mais que par la suite, elles soient inférieures à son estimation.

Banks corrobore l'estimation principale de Speas des salaires de la direction à Dorval, en vertu du plan 1, qui veut que les Viscounts continuent d'être révisés à Winnipeg. Speas a estimé que si les Viscounts étaient transférés à Dorval et si l'on y révisait aussi les DC-9 (Plan 3), on ne noterait dans cette catégorie à Dorval qu'une augmentation de \$40,000 par an. Cependant, Banks estime que cette augmentation à Dorval serait de l'ordre de \$500,000 par an.

La preuve en réfutation d'Air Canada semble soutenir la conclusion de la Commission que le coût réel accru serait d'environ \$300,000 par an. Même avec cette augmentation dans les salaires de la direction à Dorval, on ne doit pas oublier que le transfert des Viscounts de Winnipeg aurait pour effet d'éliminer une dépense de plusieurs fois ce montant pour les services de gestion à Winnipeg, dépense dont le montant serait d'ailleurs confidentiel.

Relativement au Plan 2 (en vertu duquel les DC-9 et les Viscounts seraient révisés à Winnipeg), Banks a estimé que les services de gestion pour le DC-9 à Winnipeg seraient moins importants qu'à Dorval. La Commission n'est pas d'accord avec Banks sur ce point.

Même si la Commission estime que l'évaluation de Speas du coût des services de gestion pour le DC-9 à Dorval est en deçà de la réalité, elle considère que son estimation pour Winnipeg est judicieuse.

4. Frais d'achats et d'approvisionnements

Cette catégorie comprend les frais occasionnés par la main-d'oeuvre; les diverses installations, les matériels et les articles divers pour l'achat et le fonctionnement des magasins ayant trait à l'entretien et à la revision.

Speas a estimé que la concentration de cette fonction à Dorval d'après le Plan 3 amènerait une économie annuelle de \$120,000 comparativement au Plan 1 (les Viscounts à Winnipeg et tous les autres à Dorval) et une économie annuelle de \$200,000 comparativement au Plan 2 (les Viscounts et les nouveaux réactés à Winnipeg et les DC-9 et les Vanguard à Dorval).

Les méthodes utilisées par Speas pour évaluer le nombre d'hommes-heures ouvrées pour remplir cette fonction d'après chacun des plans sont très complexes, mais Banks les accepte sans revision. Cependant, Speas a utilisé des taux de salaire horaire de \$2.55 pour Winnipeg, plus une augmentation prévue dans les échelles de salaires. Pour Dorval, Speas a utilisé \$2.21 de l'heure, plus le même pourcentage annuel.

Banks a présenté des informations données par les membres de l'Association internationale des machinistes, de Winnipeg, à l'effet que le taux de \$2.55 utilisé par Speas serait le taux d'un premier magasinier 2, soit la plus haute des sept catégories d'employés des magasins, et que la moyenne pondérée des employés des magasins de l'AIM qui sont payés à l'heure n'était que de \$2.32. Banks a utilisé dans ses calculs ce chiffre et le pourcentage révisé.

En rejetant le taux de \$2.21 utilisé par Speas pour Dorval, Banks a déclaré que cela était sujet à un contrat de travail stipulant une augmentation horaire de 12 ou 13 cents avec accumulation d'une année de plus d'ancienneté, et que si à Winnipeg la plupart des employés étaient relativement anciens et atteignaient par conséquent le taux maximum, à Dorval, on atteindrait le même niveau au bout d'un an. D'après cette base, Banks a évalué le taux de Dorval à \$2.21 la première année des Plans avec une augmentation à \$2.37 la seconde année en raison de l'ancienneté accumulée, plus l'augmentation présumée de pourcentage dans l'échelle de salaire. Ainsi, pour la deuxième année des Plans, Banks a recalculé les frais d'entrepôt et de magasins, en partant du principe que Winnipeg et Dorval avaient le même taux moyen pour les employés de magasins, et pour le reste de la période, les augmentations annuelles de pourcentage sont contrebalancées par les pertes d'ancienneté lorsque de nouveaux employés remplacent des personnes à la retraite ou mutées.

Air Canada n'a pas produit de preuve mettant en doute ces nouveaux calculs de Banks.

Ceux-ci ont pour effet d'augmenter le coût des opérations de Dorval estimées par Speas, et de réduire légèrement leur propre estimation du coût des opérations de Winnipeg. Bien que

l'effet général soit d'augmenter les coûts estimés de tous les plans, l'augmentation la plus forte apparaît au Plan 3, qui compte pour toutes les flottes de Dorval. Banks considère que le coût de ce fonctionnement serait sensiblement le même avec n'importe lequel des trois plans et que les économies dans ce domaine estimées par Speas à \$120,000 par an entre les plans 1 et 3, et de \$200,000 par an entre les plans 2 et 3, manquent de réalisme.

La Commission est d'avis que les taux de main-d'oeuvre seront sensiblement les mêmes, dans l'ensemble, à Winnipeg et à Dorval, et que l'économie annuelle résultant de l'intégration de ces fonctions à Dorval serait nettement moindre que celle évaluée par Speas.

5. Le facteur d'intégration

Le rapport Speas abrégé fait allusion au "facteur d'intégration" et définit sa portée dans les termes suivants (p. 83):

"La compilation précédente d'heures individuelles par plan ne tient pas compte du fait que certains rendements sont possibles, par inhérence, chaque fois que deux opérations d'entretien restreintes se combinent dans une seule base. Les économies réalisées proviennent de la mise en commun des méthodes, fonctions, outillages, installations de la souplesse de fonctionnement du système et de l'ordonnancement plus efficace de l'horaire des équipes dans la MOC, les services de revision et les ateliers.

Vouloir calculer avec une grande précision l'interaction de tous ces facteurs, qui varient constamment avec le temps, s'avère impraticable. Certains effets intangibles et indirects influencent aussi les valeurs générales de rendement. Il est nécessaire toutefois de tenir compte du rendement atteint et il n'est que juste d'appliquer de façon uniforme la valeur en pourcentage à l'égard des plans. Six pour cent constitue une évaluation raisonnable de cet effet - réalisé entièrement plusieurs années après la date d'intégration de la flotte pour permettre d'absorber les problèmes du début et la capitalisation des améliorations par inhérence possibles".

Pour ses calculs, Speas a appliqué le facteur d'intégration en trois étapes, à partir de l'année où les trois bases fusionnent. Speas a ajouté les hommes-heures de main-d'oeuvre, calculées pour les nouveaux réactés d'après le total de Dorval du plan 1 et d'après le total de Winnipeg du plan 2. Compte tenu de l'adjonction de cette nouvelle flotte en 1966, on a fait apparaître l'élément d'intégration en appliquant un facteur de .98 en 1967, de .96 en 1968 et de .94 au cours des années postérieures, au nombre global d'hommes-heures calculées pour la base à laquelle s'ajoutait le nouveau réacté. Dans le cas du plan 3 (Winnipeg

ferme immédiatement et tout le travail est transféré à Dorval), on procéda au calcul du nombre global des hommes-heures que l'on multiplia par un facteur de .98 pour 1965, de 96 pour 1966 et de .94 par la suite. Le facteur d'intégration ayant été appliqué aux termes du plan 3, à partir de 1965, en raison de la centralisation, à Dorval, des travaux concernant le Viscount, on appliqua finalement le plein 6 p. 100 à toute la main-d'oeuvre, pour le nouveau réacté, dès sa mise en service.

Speas appliqua la formule à titre de calcul mathématique direct, que le nouveau réacté soit affecté à Winnipeg, base dotée de personnel et de matériel employés actuellement à la revision des Viscounts, ou que le nouveau réacté soit affecté à Dorval, base dotée de matériel et de personnel déjà employés à la revision de la flotte "jumelle" des DC-8.

Banks critiqua la grandeur du facteur d'intégration et appliqua 1 p. 100 au lieu de 6 p. 100. Il critiqua également l'application de ce facteur au nombre total d'hommes-heures de la base, après l'adjonction de la nouvelle flotte, en partant du principe qu'on réalisait des économies substantielles si une petite flotte venait s'ajouter à une base importante. Il fit remarquer que l'application aveugle des mathématiques à une grande base, lors de l'adjonction d'une petite flotte, pouvait aboutir au résultat suivant: l'effectif total de main-d'oeuvre requis pour la base fusionnée serait inférieur à l'effectif antérieurement requis pour la grande base primitive. Cependant, Banks a appliqué également son facteur de 1 p. 100 sous l'aspect d'une formule mathématique rigide sans rapport avec la nature ou l'importance de la base existante ou avec la nature ou l'importance de la flotte supplémentaire.

Selon les éléments de preuve déposés devant la Commission, le DC-9 et le DC-8 présentent bien des points semblables et de nombreux éléments en commun, malgré des différences assez marquées. En conséquence, il semble raisonnable de supposer qu'un facteur d'intégration plus favorable justifierait l'adjonction du DC-9 à une base où l'on revise déjà des DC-8, de préférence à l'adjonction du DC-9 à la base où se revise le Viscount. Il n'existe toutefois aucune donnée quantitative relativement au montant de dollars en jeu.

Banks explique dans les termes suivants comment il évalue les économies résultant du fusionnement des flottes en une seule base (T 1868-1869 V 13):

"Pour réaliser une telle évaluation, il est indispensable d'étudier les sources d'économies d'hommes-heures qui proviennent, dit-on, de l'intégration de la flotte. Pour plus de commodité, on peut les classer en deux catégories; en premier, le travail direct effectué par d'autres effectifs que ceux du personnel de direction pour entretenir et reviser les appareils, et entretenir et faire fonctionner les dispositifs inhérents aux opérations de revision; et, deuxièmement, le fardeau relatif à ce genre de travail, soit le nombre d'heures rémunérées sans travail effectif en retour...

"Pour ce qui est du travail direct, source d'économies résultant de l'intégration de la flotte, le Manitoba juge inconcevable que l'adjonction d'une autre flotte à une base puisse faciliter une réduction de 6 p. 100 à propos des hommes-heures de travail requises pour accomplir une tâche donnée. Pour accomplir une certaine tâche, un mécanicien exigera, en général, un certain délai. Ce délai est depuis bien longtemps défini par des études d'organisation scientifique du travail portant sur tous les principaux types d'appareils commerciaux. On lit, à la page 93 du rapport de M. Speas, qu'une partie des économies de l'intégration de la flotte résulte des facteurs qu'il désigne par les expressions "mise en commun des méthodes, fonctions, outillage, installations, souplesse de fonctionnement du système". Tous ces facteurs, à mon sens, ne modifieront pas d'un iota le temps requis par un mécanicien pour exécuter une certaine tâche. Ainsi, si l'on veut réaliser des économies, ces dernières doivent provenir de l'attribut restant de l'intégration de la flotte cité par le rapport, à savoir, "l'ordonnancement plus efficace de l'horaire des équipes dans la MOC, les services de revision et les ateliers".

Cela signifie, par présomption, une réduction du temps mort, le travail d'écritures effectué par les mécaniciens, et le temps consacré au service syndical; Banks fait remarquer que "l'autre fardeau" constitue un pourcentage relativement faible d'heures de travail et il évalue le temps mort à 1 p. 100. Au cours de l'interrogatoire contradictoire auquel Banks a été soumis, certaines personnes ont laissé entendre que certaines périodes de temps mort non mentionnées à ce titre pour les relevés statistiques se produisent lorsque les mécaniciens et le personnel chargé de la revision sont de service sans être pour cela occupés en tout temps. On ne possède, bien sûr, aucune donnée précise relativement au montant de ce temps, s'il en existe, ni de la mesure dans laquelle il serait réduit si la base devait se charger de travaux plus nombreux et d'une plus grande variété d'unités.

Banks soutint que le facteur d'intégration devait bien être 1 p. 100 et se servit du correctif .997 pour la première année postérieure à l'intégration, du correctif .992 pour la deuxième année et du correctif .99 pour les années suivantes. Dans le cas du plan 3 (Winnipeg fermé en 1963) il a remis à 1967 le moment d'appliquer le facteur d'intégration à Dorval.

La différence établie entre un facteur d'intégration de 6 p. 100 et un de 1 p. 100 à propos du coût du plan 3 apparaît au grand jour lorsqu'on se rend compte que chaque tranche de 1 p. 100 représente environ \$86,000 par année applicable à tous les travaux de revision, que la différence annuelle existant entre le facteur Speas de 6 p. 100 et le facteur Banks de 1 p. 100 s'élève approximativement à \$430,000 et que le fait de différer l'application du facteur Banks de 1 p. 100 se traduit par un supplément de \$86,000 pour chacune des deux années.

Lors de la réfutation des témoignages, AC a suivi de très près la question. On présenta des pièces à conviction pour mettre en évidence les économies réalisées par la compagnie British European Airways lorsqu'on fusionna deux des bases qu'elle dirige, mais il ne fut pas démontré que ce chiffre se rapportait en quoi que ce soit à la situation régnante au Canada.

AC présenta également des études effectuées par elle au sujet des économies qui découleraient, pensait-on, de l'intégration en ce qui concerne les mécaniciens diplômés attachés aux effectifs actuels des bases de AC et de son usine de force motrice à Dorval. Les pièces donnant les résultats de ces études indiquaient que dans ces secteurs seuls on pouvait réaliser de grandes économies grâce à l'intégration. L'interrogatoire contradictoire du témoin de AC, M. J.W. Norberg, donna à la Commission l'impression que si l'on devait se servir des mêmes critères que ceux qui avaient été utilisés lors des études relatives aux mécaniciens, pour les bases respectives de Winnipeg et de Dorval, il se pourrait qu'on réalise les économies prétendues même si les bases conservaient leur caractère distinctif.

La position définitive adoptée par AC est exposée à la page 53 de son plaidoyer dans les termes suivants:

"Il se peut qu'une différence existe au sujet du montant des économies résultant de l'intégration, qu'elle soit de 6 p. 100 ou plus ou moins, mais il s'agit là d'une question de jugement. Il peut exister également des différences au sujet de la date à laquelle on commence à réaliser des économies, mais de l'aveu d'Air Canada, ces économies existent et atteignent au moins 6 p. 100. D'autre part, Air Canada a déclaré que l'économie virtuelle se situe dans bon nombre de secteurs du personnel productif et qu'elle dépasse largement le temps mort mentionné".

La Commission est d'avis qu'il faut tenir compte d'un facteur d'intégration, mais elle n'a pas l'intention d'offrir de conclusions précises sur la nature de ce facteur. La Commission estime que les 6 p. 100 appliqués par Speas à toute la main-d'oeuvre de l'ensemble de la base fusionnée constitue un facteur trop élevé. D'autre part, la Commission estime que le facteur de 1 p. 100 appliqué par Banks est beaucoup trop bas, surtout dans le cas de la mise en service du DC-9 à une base où l'on procède déjà à la révision des DC-8.

Cependant, comme AC le déclare, le facteur à appliquer repose sur une question de jugement. Il n'existe aucun moyen de l'évaluer en termes précis et il est évident que l'idée que s'en font les experts varie considérablement d'un individu à l'autre. Peut-être qu'une méthode d'approche sur les effets de l'intégration, plus réaliste que celles auxquelles ont eu recours Speas et Banks consisterait, en la matière, à appliquer en premier un facteur au total des heures individuelles de révision touchant les

flottes fusionnées, pour ensuite ajouter un autre facteur au sujet des heures individuelles concernant la nouvelle flotte affectée à la base, et à ajouter un facteur supplémentaire au sujet de la main-d'oeuvre du DC-9 uniquement si le DC-9 vient s'ajouter à une base où l'on revise déjà la flotte "jumelle" des DC-8.

6. L'intérêt

Au début de cette partie, on trouve, sous forme de tableaux les montants venant en excédent de ceux du plan 3, selon les prévisions de frais établies par Speas au sujet des plans 1, 2 et 4.

Pour arriver à ces chiffres, Speas a évalué les dépenses réelles dans le cas de chaque plan. Puis, au coût de chacun des plans jugé plus coûteux que le meilleur marché de ces plans, il a ajouté l'intérêt à verser pour financer le supplément de frais en cause. D'après cette firme, si cette tâche pouvait être effectuée au cours d'une année donnée pour un montant précis, mais compte tenu de la nécessité de dépenser une somme supplémentaire pour un plan non économique dans le cadre d'une politique publique, alors les frais réels supplémentaires ne sont pas simplement ce montant supplémentaire, mais ledit montant plus l'intérêt afférent jusqu'à la fin de la durée du plan. Compte tenu de ce qui précède les \$29,943,200 représentant le coût supplémentaire des prévisions établies pour la durée du plan, c'est-à-dire du plan 1 par rapport au plan 3, comprenait \$23,807,900 de frais réels et \$6,135,296 d'intérêts.

Banks a mis en doute la justesse de cette méthode et s'est dit d'avis que le calcul de rigueur consisterait plutôt à s'en tenir à la somme qui, compte tenu des intérêts gagnés, suffirait à couvrir chaque année les frais supplémentaires prévus, à mesure qu'ils se présenteraient.

Speas a choisi la méthode de la valeur définitive, qui faisait ressortir les différences de frais entre le plan le moins coûteux et les autres, et Banks la méthode de la valeur actuelle, qui minimise ces différences de frais.

Or, la province du Manitoba est d'avis que la Commission ne devrait suivre ni la méthode Banks ni la méthode Speas car, selon le dernier argument avancé par cette province (voir à la page 46): (c'est la Commission qui souligne)

"Si la direction a exigé qu'un expert des prix de revient conseille l'établissement au sujet du coût des divers plans afin que la direction puisse prendre une décision en conséquence, le coût le plus significatif serait la valeur actuelle et non le coût définitif arrêté pour une année à venir. A notre avis, le prix de revient qui doit retenir l'attention de cette Commission est bien le montant actuel des frais antérieurs aux calculs de la valeur présente ou du coût définitif".

Ainsi, le facteur "intérêt" fait l'objet des trois méthodes de calcul différentes. Lorsqu'il faut comparer plusieurs plans, il est plus important, avant d'arrêter son choix sur une méthode en particulier, de s'assurer que le facteur "intérêt" est traité de la même façon dans chacun des plans comparés, ou sinon, que l'on procède aux rectifications appropriées afin que ces comparaisons restent valables.

Il est évident, toutefois, que si l'on adopte un plan en particulier, qui se révèle plus coûteux qu'un autre au cours d'une année donnée, il faudra trouver des fonds pour couvrir des frais supplémentaires; l'intérêt relatif à ces fonds est donc un facteur à considérer pour établir la différence globale des prix de revient. On pourrait utiliser soit la méthode Speas, soit la méthode Banks, l'une ou l'autre pouvant se justifier sur certains points, mais sans correctif, les chiffres de Banks ne peuvent se comparer à ceux de Speas, et vice versa.

Dans le présent rapport, la Commission mentionnera les différences de prix de revient des différents plans sur une base annuelle, sans tenir compte de l'intérêt, afin d'en simplifier la comparaison. Cependant il convient de se rappeler que, chaque fois qu'un plan se révèle plus coûteux qu'un autre au cours d'une année quelconque, un facteur d'intérêt s'applique pertinemment à la différence, et que les frais se maintiennent d'une année à l'autre indéfiniment; à cet égard, on n'a réellement aucun intérêt à s'arrêter arbitrairement à l'expiration d'une période de 7 ou 10 années, ou à quelque date que ce soit.

Autres rectifications proposées par Banks:

Aucune des rectifications ci-après, proposées par Banks, n'apporteraient de modifications vraiment significatives en soi (même si on les acceptait intégralement) aux prévisions de Speas touchant les différences de prix de revient de ces plans, bien qu'elles puissent avoir, naturellement, un effet cumulatif.

7. La main-d'oeuvre du Viscount:

Les dépenses de main-d'oeuvre prévues par Banks au sujet du Viscount sont nettement inférieures aux prévisions de Speas. Ce sujet a fait l'objet de longues discussions. Les réfutations apportées par les témoins de AC corroboraient dans l'ensemble les arguments de Speas. L'effet de toute réduction aux prévisions de Speas relatives à cet élément du prix de revient diminuerait le chiffre de main-d'oeuvre requis pour la revision du Viscount, que ce soit à Winnipeg ou à Dorval, mais il n'apporterait en soi aucune modification capitale à la position relative des quatre plans.

8. La main-d'oeuvre du nouveau réacté (DC-9):

Selon les prévisions de Speas, le personnel de revision représenterait, par heure de vol, pour les nouveaux réactés, 70% du montant requis pour le DC-8. Banks était d'avis que l'on

pourrait entretenir et reviser le DC-9 avec une main-d'oeuvre bien moins nombreuse que celle prévue par Speas; selon ses prévisions, elle s'élèverait à 55 p. 100 du montant requis pour le DC-8. Les prévisions de Banks, si on les accepte, se traduiraient par une réduction très importante des frais de revision prévus pour le DC-9, soit à Dorval, soit à Winnipeg. Toutefois, un correctif serait appliqué à tous les quatre plans, sans tellement modifier en soi la position relative de ces plans en matière de coût.

9. Main-d'oeuvre commune:

Il s'agit de la main-d'oeuvre des ateliers de peinture, des ateliers de soudure, etc., qui s'occupe indistinctement de tous les types d'appareils relevant de la base. Selon Banks, si les DC-9 et les Viscounts, comme il le soutient, ne nécessitent pas autant de main-d'oeuvre directe que l'estimait Speas, ils auront également moins recours aux services communs et, partant, on devrait arriver à une réduction des besoins évalués en matière de main-d'oeuvre dans les ateliers communs desservant les DC-9 et les Viscounts. S'il fallait apporter un correctif, sous ce rapport, ce dernier réduirait les frais prévus pour tous les quatre plans, sans modifier toutefois sensiblement leurs positions relatives.

10. Exigences globales relatives aux heures individuelles de travail:

La méthode suivie et par Speas et par Banks consistait à réunir les diverses prévisions relatives à la main-d'oeuvre et à produire un relevé estimatif du total des heures individuelles de travail requises pour les opérations de revision. On convertissait ensuite ce total en frais monétaires en appliquant un taux horaire approprié. Banks, apportant un correctif sous ce chapitre, fit ressortir les modifications qu'il avait proposées, dans les divers postes de main-d'oeuvre. Dans les frais estimatifs du plan 3, il inclut également le coût du travail exécuté ou à exécuter sur le DC-8 à titre d'entretien, à Winnipeg. On n'avait pas tenu compte de cet article dans l'étude Speas. La modification ainsi proposée (à laquelle AC ne s'est pas opposé lors des audiences) augmentait d'un peu plus de 2 p. 100 le nombre d'heures individuelles du plan 3 relatives aux DC-8, mais elle n'influa pas sur le coût du plan 1 et du plan 2.

11. Avantages sociaux:

Selon les prévisions de Speas, cet élément du coût se chiffrait par 6.99% des salaires versés, compte tenu des résultats effectifs de 1962. Selon Banks, 6.88% des salaires versés constituait un pourcentage plus approprié, compte tenu de la moyenne des cinq années de la période 1958 à 1962. Au cours de cette période de 10 ans, ce changement d'apparence minime influencerait sur le coût à raison de \$18,000 à \$19,000 par an entre les différents plans.

Speas soutint avec conviction que les frais relatifs aux avantages sociaux augmenteraient certainement au cours des ans et que le taux qu'il choisissait actuellement pour 1963 était certainement plus logique qu'une moyenne de cinq années. Toutefois si l'on acceptait un correctif, il faudrait que ce soit pour tous les

quatre plans et, une fois de plus, n'importe quelle réduction s'appliquerait à tous les plans et ne se traduirait par aucun changement significatif quant à leur position relative par rapport aux frais.

12. Les chefs d'équipe:

Si Speas et Banks utilisaient tous deux, pour les chefs d'équipe, un coefficient de 1.05 par 100 hommes de rendement, Banks a fait valoir dans son témoignage que le coefficient de 1.05 adopté par Speas pour les chefs d'équipe exagérait, au détriment de Winnipeg, le coût de l'effectif des chefs d'équipe. La somme en jeu n'est pas importante.

Comme Banks ramenait à un chiffre inférieur les estimations de Speas touchant le nombre d'hommes requis pour certaines tâches, par exemple, la main-d'oeuvre du Viscount et du DC-9, il apporta des modifications correspondantes au nombre estimatif de chefs d'équipe. Le correctif proposé n'apporterait pas, par lui-même, de changements significatifs aux comparaisons établies entre les plans.

13. Le taux horaire des salaires:

La critique de Banks, sous ce chapitre, portait essentiellement sur le fait qu'il était peu réaliste d'appliquer rigide-ment la formule proposée par Speas pour combiner une augmentation annuelle estimative des échelles de salaires avec le total cumulatif d'ancienneté des nouveaux employés. Selon Banks, les augmentations à l'ancienneté devraient se limiter aux quatre premières années, en partant de l'hypothèse que, après ce temps-là, les départs à la retraite et les décès chez les vieux employés compenseraient les relèvements d'ancienneté pour les nouveaux employés. Banks différait également d'avis avec Speas en introduisant un état estimatif légèrement supérieur de l'effectif des employés expérimentés de Winnipeg qui accepteraient une mutation à Montréal si l'on y transférait les travaux relatifs au Viscount. Finalement, Banks accepta les chiffres de Speas pour les plans 1 et 2 dans lesquels n'entrait pas en ligne de compte la mutation des employés à Dorval, mais dans le cas du plan 3, où il était question de mutation, Banks choisit des taux de salaires légèrement supérieurs au cours des premières années, et des taux de salaires légèrement inférieurs au cours des dernières années, le total des dix années se situant à un niveau légèrement inférieur.

Banks déclara que ce correctif se traduirait par une situation un peu plus favorable pour le plan 3 que dans le cas de la formule Speas.

14. Les installations:

Les critiques de Banks et les correctifs qu'il a proposés à cet égard concernaient le coût de construction et de propriété fixé par Speas au sujet des installations nécessaires à la revision des DC-9 à l'une ou l'autre base.

Speas était d'avis que les frais de premier établissement afférents à l'adjonction de nouvelles installations à Winnipeg en vue de la révision des DC-9 (plan 2) s'élèveraient à \$2,021,000, mais que, puisque Dorval était conçu et construit pour la nouvelle flotte, ainsi que pour les DC-8 et les Vikings, les frais de premier établissement relatifs aux modifications à y apporter pour la révision de la flotte des Viscounts et des DC-9 aux termes du plan 3 ne seraient que de \$459,000. Le plan 2 n'exigerait aucune modification quant aux installations de Dorval, puisque, aux termes de ce plan, les Viscounts et les DC-9 seraient tous deux révisés à Winnipeg.

Banks n'était pas d'accord avec ces estimations de dépenses, car il a prétendu que, bien que la comparaison des frais ne soit pas favorable à Winnipeg, elle n'est pas aussi défavorable que les chiffres de M. Speas ne le font ressortir. Plus particulièrement, il affirme qu'un hangar destiné aux avions DC-9 et la piste nécessaire qui le prolonge à l'extérieur pourraient être installés pour une dépense moins élevée de \$478,500 que les estimations de M. Speas ne l'indiquent, ce qui comprendrait un hangar et une piste destinés à la révision des avions DC-8 ainsi que des avions DC-9. En outre, Banks a estimé que la salle d'essai pourrait être modifiée à un coût de \$335,000 pour pouvoir procéder aussi à l'épreuve des moteurs des DC-9, alors que M. Speas a estimé qu'il faudrait dépenser \$625,000 pour installer une salle complètement neuve. (Tel qu'il est indiqué dans la partie 2B les questions posées à l'audience tenue par la Commission, ont fait ressortir qu'Air Canada a fourni la salle d'essai sur bail avec option à la Standard Aero Engine Limited en lui permettant d'utiliser une des salles d'essai en la louant avec la possibilité d'acheter toute l'installation d'essai en 1971).

Les plans 1 ou 3 n'envisagent pas de hangar ni d'installations d'essai pour le DC-9 à Winnipeg et les critiques de Banks ne s'appliquent pas aux estimations concernant ces plans.

En dehors des dépenses d'immobilisations dans le cas de nouvelles installations construites à l'un ou l'autre de ces endroits, il semblerait logique que les frais d'exploitation concernant le nettoyage et l'entretien dans une installation unique soient moins élevés que pour deux installations séparées, et M. Banks a confirmé ce point de vue.

Speas estime que les frais annuels concernant la propriété des installations à Dorval n'augmenteraient que de \$50,000 par année si l'on prenait en charge à Dorval les Viscounts et les DC-9, en vertu du plan 3; cependant, à l'opposé, Speas estime que la fermeture de la base de Winnipeg supprimerait tous les frais de ce genre là-bas et permettrait d'économiser plusieurs fois le montant de frais annuels envisagés si l'on utilisait Dorval.

Banks dit notamment (T 1902 V 14):

"Le rapport Speas a démontré, d'une façon logique, que les dépenses résultant de la propriété et de l'exploitation de bâtiments destinés à l'entretien et à la révision

concentrant toutes les opérations à Dorval... seraient moins élevées qu'en utilisant deux bases..."

Cependant, Banks fait remarquer (T 1904 V 14):

"...que la comparaison des dépenses qui favorise actuellement Dorval par rapport à Winnipeg résulte dans une large mesure de décisions relatives à des placements qui ont été décidés dans le passé lorsque la base de Dorval fut créée. Ces décisions obligent à comparer les frais de capitaux engagés mais amortis pour Dorval et des frais d'un niveau plus élevé dans le cas de Winnipeg. Des normes de dépenses différentes, quoique justifiées dans les circonstances, avantagent Dorval."

Banks fait remarquer que des décisions, prises il y a plusieurs années, et les placements qui ont été effectués dans le passé et qui ont résulté de ces décisions ont joué un rôle important lorsqu'on a décidé qu'il serait moins onéreux, du point de vue des capitaux, d'ajouter de nouvelles flottes à Dorval plutôt qu'à Winnipeg.

La Commission est d'accord avec M. Banks quant aux dépenses relatives au hangar et aux pistes, prévues pour Winnipeg en vertu du plan 2, et telles qu'elles ont été estimées par Speas concernaient le logement du DC-8 ainsi que celui du DC-9, et que par conséquent, elles ne devraient pas être totalement mises au compte du DC-9. Pour compenser le fait qu'Air Canada a permis à la Standard Aero d'acheter l'installation d'essai de Winnipeg, il faut envisager des dépenses de capitaux supplémentaires causées par l'application des plans 1 et 2, à moins qu'Air Canada ne soit en mesure de négocier à nouveau le bail avec option passé avec la Standard Aero afin de conserver le droit d'utiliser l'installation d'essai, et ceci est loin d'être sur. Cette décision de permettre cette option a, de toute évidence, affaibli la position de la base de Winnipeg par rapport à celle de Dorval.

En tenant compte de tous ces facteurs, on voit difficilement comment l'un de ces plans pourrait s'appliquer en permettant de réduire le coût des frais de construction et de propriété des installations par rapport à celui qu'a été évalué par Speas. Banks et Speas s'accordent fondamentalement sur le montant des frais de ce genre qui résulteraient de l'application des plans 1 et 3 et s'ils s'accordent pour dire que les dépenses afférentes aux installations seraient, sous le régime du plan 2, considérablement plus élevées que ce ne serait le cas avec l'application de l'un des deux autres plans, mais M. Banks n'est pas d'accord sur le montant supplémentaire qu'il faudrait déboursier.

La Commission accepte la preuve apportée par les représentants d'Air Canada en ce sens qu'il ne serait pas pratique de loger les DC-9 à la base actuelle de Winnipeg en ne l'agrandissant que par des travaux de "raccouragement" plutôt qu'en la rebâtissant complètement. Cette dernière opération coûterait sensiblement plus que les \$2,021,900, chiffre indiqué par Speas dans son calcul des

frais concernant l'application du plan 2. L'estimation des frais établie par Speas pour une reconstruction complète (chiffres non utilisés dans son évaluation) serait de \$16,734,000, y compris le matériel.

Conclusions

La Commission compte parmi ses tâches celle d'étudier le rapport Speas et de faire rapport à ce sujet.

Il faut insister sur le fait que tous les résultats des études de Speas et de calculs refaits par Banks sont des prévisions de frais établies à partir d'hypothèses compliquées quant aux besoins en main-d'oeuvre, aux niveaux des salaires à payer et quant aux autres frais qui résultent de l'application des divers plans. Il est certain que quels que soient les résultats réels dont bénéficiera Air Canada par l'application de n'importe lequel des plans ne correspondra pas aux estimations. En fait, les changements récents apportés par Air Canada aux prévisions faites, quant à l'importance et quant à la composition de sa flotte, suffiront par eux-mêmes à changer considérablement le volume de travail à accomplir par rapport à celui qu' avait envisagé Speas et Banks. Cependant, le fait que les chiffres concernant les frais réels soient différents de ceux qui avaient été établis n'empêchent en rien une comparaison entre les plans respectifs. Ce qui importe, dans ces calculs comptables compliqués, c'est d'essayer d'évaluer la différence des dépenses qui résultent de l'application d'un plan par rapport à l'autre.

En se reportant d'une façon générale, au rapport de Speas et aux critiques et aux calculs refaits par Banks, il est remarquable, et peut-être devions-nous nous en douter, que les hypothèses et les méthodes particulières, dont on s'est servi pour établir le rapport Speas et qui furent critiquées par M. Banks, étaient celles qui favorisaient le plan 3 (la réunion de toutes les opérations de revision à Dorval) et défavorisaient la continuation de ces opérations à la base de Winnipeg (plans 1 et 2) et aussi que, en général les hypothèses différentes et les méthodes de rechange, à ce même sujet, présentées ou préconisées par M. Banks aboutissaient à favoriser les plans 1 et 2 dans le domaine des dépenses. Ces plans auraient prolongé, et même dans le cas du plan 2, augmenté l'importance des opérations de revision à Winnipeg.

M. Speas a recommandé que l'on ferme le plus tôt possible la base de Winnipeg et que l'on revise les Viscounts et les nouveaux avions à réaction à Dorval et ceci permettrait que les autres nouveaux genres d'avions soient revisés à la base unique qui se trouve à cet endroit (3e plan).

Tel qu'il a été précédemment indiqué, M. Banks s'accorde avec M. Speas sur le fait que l'on réaliserait une économie en réunissant toutes les opérations de revision à Dorval, mais il n'est pas d'accord sur le montant de l'économie réalisée.

Les conclusions de la Commission, pour cette partie, établissent des différences annuelles entre les frais prévus dans le

cas de l'application des différents plans sans tenir compte directement des estimations de dépenses complètes pour la période de dix ans d'application de ces plans et sans tenir compte des intérêts qui résultent de ces différences de frais.

En ne tenant pas compte des corrections pour intérêts et en considérant l'économie réalisée par les plans sur une base annuelle, les différences de dépenses évaluées par M. Speas et M. Banks respectivement entre les plans (dans chacun la différence est établie par rapport au 3^e plan) s'établissent comme il suit:

- a) Les frais supplémentaires occasionnés par le plan 1 en gardant les Viscounts à Winnipeg seraient les suivants:

<u>Speas</u>	<u>Banks</u>
\$2,380,790	\$1,070,000

- b) Les frais supplémentaires occasionnés par le plan 2 en gardant les Viscounts et les DC-9 à Winnipeg seraient les suivants:

<u>Speas</u>	<u>Banks</u>
\$3,192,290	\$970,000

En fait, M. Banks prétend que les dépenses supplémentaires qu'il a prévues dans le cas de la revision des Viscounts à Winnipeg seraient réduites de \$100,000 par année si l'on revise les DC-9 et le Viscount ensemble à la base de Winnipeg.

En règle générale, la Commission est de l'avis que l'analyse faite, et la preuve apportée par M. Banks aboutissent à des critiques valables, intelligentes et importantes du rapport Speas mais que, même après avoir procédé aux rectifications appropriées, le plan 3 reste de beaucoup moins coûteux d'un point de vue strictement économique que tout autre plan.

La Commission n'a pas l'intention d'essayer d'établir un calcul précis en dollars des rectifications exactes qu'il faudrait, à son avis, apporter aux calculs effectués par M. Speas, afin de tenir compte des critiques faites par M. Banks et des autres preuves apportées.

Les dépenses annuelles estimées pour la revision chez Air Canada sont de l'ordre de 25 millions de dollars.

Le montant des dépenses afférentes aux divers plans a été étudié par trois groupes différents de techniciens experts; celui établi par Wallace Clark en partie et celui établi par M. Speas et M. Banks en totalité et chaque groupe en est arrivé à des estimations précises mais différentes. Il ne serait pas utile que la Commission (qui n'est pas experte en la matière) y ajoute une quatrième estimation précise.

La Commission est d'avis que son rôle consiste à évaluer les conclusions de M. Speas en tenant compte des critiques de M. Banks, du rapport de Wallace Clark et des autres preuves qu'elle a sous la main, et à présenter ses conclusions en termes généraux.

La Commission est d'avis que les frais supplémentaires occasionnés par l'approbation du plan 1 (les Viscounts à Winnipeg) par rapport au plan 3 (toutes les flottes à Dorval) sont de l'ordre général de \$1,600,000 plutôt que de \$2,380,790, comme l'avait estimé M. Speas, ou de \$1,070,000 comme l'avait estimé M. Banks.

Le chiffre annuel correspondant, établi par M. Wallace Clark en 1957, mais dans des conditions quelque peu différentes était de \$1, 037, 000.

La province du Manitoba estime que tout calcul de ce genre reste théorique, puisque la direction d'Air Canada a annoncé que la base de Winnipeg continuerait à fonctionner et à recevoir les Viscounts aussi longtemps que ceux-ci seraient utilisés en grand nombre. Cependant, sans tenir compte de quelque engagement financier, et de la raison pour laquelle ou de la durée pendant laquelle la base de Winnipeg continuera à fonctionner, la Commission est d'avis que le fait de conserver la base de Winnipeg en état de recevoir uniquement des Viscounts plutôt que d'utiliser la base de Dorval pour toutes les opérations réunies coûte à Air Canada un montant d'environ \$1,600,000 par année.

Le fait aussi que le 3e plan n'ait pas été appliqué en 1963, tel que recommandé par M. Speas, ne veut pas dire que l'on aurait réalisé des économies de l'ordre du montant indiqué. Des économies annuelles de cet ordre donnent une indication approximative du montant de frais qui ont été subis auparavant et qui continueront de l'être aussi longtemps que l'on se servira de la base de Winnipeg pour la revision des Viscounts.

La Commission est aussi d'avis que les frais supplémentaires annuels occasionnés par l'application du 2e plan (les Viscounts et les DC-9 à Winnipeg) par rapport au 3e plan (toutes les flottes à Dorval) atteindraient un montant global de l'ordre de \$2,300,000 par année plutôt que de \$3,192,290 par année selon l'estimation de M. Speas ou de \$970,000 par année d'après l'estimation de M. Banks.

Il faut bien comprendre et, on doit souligner le fait, que les différences de frais estimés entre les différents plans, que celles-ci aient été calculées par M. Speas ou par M. Banks, ou par la Commission, se fondent sur une estimation de frais de revision à la flotte d'Air Canada pour une période de dix ans. Ces estimations ont été établies à partir des données fournies par Air Canada ou qu'ils ont rassemblées au moment où ils entreprirent leurs études et, dans le cas de M. Banks, à partir des données qui lui furent fournies par la Commission ou qu'il a lui-même réunies.

L'objet initial de ces calculs fastidieux de comptabilité a été d'essayer de déterminer quel serait le plan le moins coûteux pour la période considérée. Sur ce point, tout le monde est d'accord sur le fait que le 3e plan serait le moins coûteux. En deuxième lieu,

on se proposait d'évaluer le montant des économies réalisées en utilisant un plan plutôt qu'un autre. Nous avons vu plus haut à quelles conclusions on en était arrivé sur ce point.

En définitive, le coût réel en argent, quel que soit le plan adopté, pourra être bien différent de celui qui a été obtenu dans le cas des diverses estimations et, de fait, rien qu'à cause des changements et des augmentations prévues aux flottes d'avions, il est inévitable qu'il en soit ainsi.

En outre, les différences de frais subis pour les divers plans tiennent seulement compte des montants en argent. Ils ne tiennent nullement compte de la façon dont Air Canada a l'intention d'exploiter ses services ou de ses vues quant à la commodité, le rendement, la sécurité ou de la façon particulière d'effectuer la révision ou de l'absence de plans dans ces domaines. A ce sujet, ils ne tiennent aucunement compte des désirs et des aspirations d'une agglomération particulière ou d'une partie de cette agglomération, quant à l'emplacement des installations de révision ou de toute autre ligne de conduite qui existerait, sur le plan régional ou national, en vue d'une expansion.

Nous traiterons certains de ces aspects dans les sections en conclusions de cette partie.

C. Projets d'Air Canada relativement à ses bases de revision de Winnipeg et de Dorval

M. McGregor a exposé ces projets avec clarté et de façon non équivoque (sauf en ce qui a trait au moment), dans les termes que voici (T 1187-8-9 V 9):

"La ligne de conduite de la compagnie relative à l'entretien et à la revision de ses avions est claire et conforme à ses déclarations passées. En un mot, la compagnie estime que c'est son droit fondamental de s'occuper de ses appareils en utilisant les meilleures normes techniques, et de la façon la plus économique et efficace possible. Pour ce faire, les experts en aviation les plus compétents ont ouvert deux séries d'études techniques très complètes, et la compagnie a suivi leurs recommandations, appuyées naturellement par l'expérience et les connaissances de sa propre équipe de techniciens hautement compétents.

A Dorval, on a construit des hangars de revision très modernes d'un coût total de 31 millions, pour les appareils DC-8 et Vanguard de la compagnie et les nouveaux appareils à réaction qui devaient arriver plus tard. Ils ont été construits et conçus expressément pour répondre à ces exigences techniques très importantes. Si le besoin s'en fait sentir, ils pourront s'agrandir immédiatement et de façon peu coûteuse.

A Winnipeg, les appareils Viscount de la compagnie continueront d'être revisés aussi longtemps qu'un nombre important restera en service. La compagnie entend par nombre important un parc de 30 appareils ou plus. Cet engagement a été pris en 1957 envers la ville de Winnipeg et envers le personnel de la compagnie établi à Winnipeg. Il a été respecté et continuera de l'être.

Mais lorsque la compagnie n'aura plus un nombre important de Viscounts en circulation, elle sera alors dégagée de ses responsabilités et la base de Winnipeg devra nécessairement être fermée".

La décision de centraliser tous les travaux de revision dans une base unique à Dorval a été prise par le conseil d'administration d'Air Canada sur avis de ses conseillers, la compagnie Wallace Clark, avis auquel a plus tard souscrit la maison Speas. Cependant, la compagnie a décidé de ne pas suivre pour le moment l'avis de ses conseillers, c'est-à-dire que la base de revision des Viscounts devrait être déménagée à Dorval et à ce propos, M. McGregor a déclaré (T 1177 V 9):

"La décision de la compagnie de continuer la revision des Viscounts à Winnipeg a été motivée par le désir de réduire le plus possible les répercussions sur l'économie de Winnipeg et son propre personnel de

l'endroit. Il était évident qu'un transfert soudain de l'entretien et de la revision des Viscounts à Dorval aurait créé des difficultés inutiles".

L'allusion du premier passage cité de M. McGregor à l'engagement de 1957 aux employés d'Air Canada à propos du maintien de la revision à Winnipeg aussi longtemps qu'il y aurait un nombre important de Viscounts en service, était en fait une allusion à son engagement de 1962 envers les employés d'Air Canada. L'engagement de 1957 était: "aussi longtemps que la fonction de revision des Viscounts et des Darts demeurera, ...dans la compagnie". (C. Partie 2).

En février 1965, lorsque M. McGregor a fait sa déposition, on estimait qu'Air Canada aurait en service en 1973, 33 ou 34 Viscounts. M. McGregor a dit à ce moment là (T 1245 V 10):

"Les meilleures informations que j'ai sont les prévisions de notre personnel compétent qui dit que si l'état de l'appareil et les trajets restent les mêmes, nous aurons besoin de plus de 30 Viscounts en 1973".

En ce qui a trait au moment de la fermeture prévue de la base de Winnipeg, les extraits que voici du témoignage de M. McGregor portent sur le sujet (T 1189 V 9):

"Je voudrais que l'on comprenne bien qu'il est pratiquement impossible de donner des dates fixes de la discontinuation des Viscounts. La prolongation des fonctions de revision de la base de Winnipeg après 1966 dépend d'un certain nombre de facteurs qui influencent les besoins futurs en Viscounts de la compagnie. Il y a le degré de précision du rythme prévu d'augmentation du trafic. De plus, on suppose qu'il n'y aura pas de changements majeurs dans les trajets courts d'Air Canada. Si, pour une raison ou pour une autre, la compagnie devait perdre ces trajets, il y aurait une forte diminution dans ses besoins de Viscounts et dans le besoin de hangars de revision. Il est certain qu'Air Canada aura au moins 30 Viscounts en service après 1965 et les prévisions ont laissé entrevoir que cette situation pourrait continuer peut-être pendant plusieurs années. Mais il ne faut pas laisser de côté l'éventualité de changements importants dans les exigences de circulation des Viscounts".

Voici quelques déclarations en interrogatoire contradictoire par M. Mauro (T 1239-41 V 10):

"D. Monsieur McGregor, vous nous avez bien dit que votre engagement qui subsiste était que la base continuerait à opérer aussi longtemps qu'il y aurait un nombre important de Viscounts?

R. Oui.

D. Et vous citez dans un rapport le chiffre 20, mais je crois qu'en fait vous pensez plutôt à un nombre entre 20 et 30?

R. Oui.

D. Et vous avez estimé en décembre 1963 devant le Comité parlementaire, à ce moment-là, que le nombre serait de 34 en 1973?

R. Oui.

D. Est-ce là un nombre considérable?

R. Oui.

D. Et vous n'avez eu aucune raison de changer d'avis depuis décembre 1963?

R. Je n'ai eu aucune raison de changer d'idée depuis 1963, mais je crois que, pour être honnête envers la Commission, il me faut signaler que nous sommes en présence d'une science inexacte.

D. En effet.

R. Et nous parlons d'une estimation des exigences pour des appareils ayant exclusivement un court rayon d'action. Si une modification aux trajets à court rayon éliminait entièrement nos exigences de Viscounts ou les réduisait considérablement, ces estimations seraient inutiles.

Autre facteur, que je crois avoir à signaler: au cours des dernières années il s'est produit dans l'industrie ce que l'on appelle "une fatigue du métal". En 1973, le Viscount aura à peu près 20 ans, situation unique pour les appareils modernes, même si elle s'est déjà produite pour des modèles anciens et lents comme le DC-3. Et loin de moi l'idée de jurer ici que le Viscount sera légalement en circulation en 1970.

D. Nous concluons que dans toutes ces prévisions, même les prévisions des frais des analystes, que l'on doit utiliser les meilleures informations à la date à laquelle la décision doit être prise?

R. Exactement.

D. Et vos informations les plus précises aujourd'hui sont qu'Air Canada aura 33 ou 34 appareils Viscount en circulation en 1973?

R. C'est notre prévision technique.

D. Par conséquent, en se basant sur cette supposition, la base de Winnipeg sera ouverte au moins jusqu'en 1973?

R. Oui, cette supposition demeure.

L'honorable G.J. McIlraith, alors ministre des Transports, (T 1321 V 10) aurait dit, le 4 décembre 1963 à la Chambre des Communes, qu'il était bien exact que 34 Viscounts d'Air Canada seraient en service au cours des 10 prochaines années, et qu'ils seraient révisés à la base de Winnipeg.

Ces estimations de l'utilisation des Viscounts ont été confirmées au cours des audiences de mai 1965. Cependant, une estimation révisée, qui a été présentée devant la Commission en octobre 1965 et dont le contenu est confidentiel, montre qu'Air Canada compte avoir en service beaucoup moins de Viscounts en 1973 que prévu. Par conséquent, si les plans actuels d'Air Canada sont suivis, la fermeture prévue de la base de Winnipeg pourra avoir lieu beaucoup plus tôt qu'Air Canada ne le prévoyait en mai 1965. (cf: Partie 2 C et l'appendice D).

M. McGregor n'entrevoit aucune possibilité de maintenir et d'augmenter l'emploi à la base de Winnipeg pour ce qui est de la révision des Viscounts et prévoyait plutôt une diminution du travail de révision et de l'emploi à cet endroit, parallèlement à une diminution du travail occasionné par une flotte de Viscounts diminuant sans cesse.

M. McGregor avait fait la déclaration suivante (T 1190-1 V 9):

"La compagnie continuera à employer un personnel à Winnipeg en fonction de la quantité du travail nécessaire de révision des Viscounts. Air Canada n'a pas l'intention d'employer à quelque moment que ce soit plus d'employés qu'il n'en faut pour accomplir le travail à Winnipeg ou ailleurs dans son réseau.

Depuis qu'elle est constituée, la compagnie s'est toujours efforcée de faire des plans intelligents, de fonctionner avec efficacité et de traiter équitablement avec les villes qu'elle dessert et avec son personnel. Elle comprend très bien que dans ce cas, elle a été obligée de suivre une ligne d'action qui est l'objet de critique de certains groupes de cette ville. Cependant, elle considère que sa responsabilité première est le service des intérêts du Canada tout entier en fournissant un bon transport aérien, avec le maximum de rendement au prix le plus bas possible pour le public qui voyage ou qui expédie des marchandises. La compagnie déplore le fait que la fermeture de la base de révision de Winnipeg soit une nécessité économique. Elle a longtemps cherché une autre solution qui aurait conservé la base, mais en vain. Elle a fait ce qu'elle pouvait pour amortir les répercussions en accordant un délai pour l'adaptation en continuant à ce moment-là la révision des Viscounts, même après qu'il eût été économiquement avantageux de n'en rien faire. Elle est aussi disposée à collaborer étroitement avec les autorités municipales et provinciales afin d'essayer de trouver d'autres utilisations rentables des hangars de Winnipeg à la cessation du travail de révision des Viscounts".

Une autre ligne de conduite citée par M. McGregor, et qu'Air Canada n'a pas prise sérieusement en considération, a été une proposition faite par un organisme bien "coté", portant qu'elle reprendrait la base de Winnipeg ainsi que son personnel et continuerait la revision des Viscounts avec un contrat. Il a déclaré que l'idée avait été abandonnée, parce que le personnel adopterait sans doute une attitude négative et parce qu'on ne voulait pas que le travail de revision soit fait par un personnel qui ne soit pas sous sa surveillance et son inspection.

M. McGregor voyait la possibilité d'utiliser les locaux de la base de Winnipeg par une autre industrie (T 1282 V 10) ou "même pour l'opération indépendante de bâtiments de revision et entretien".

Il a cependant déclaré qu'on pouvait difficilement s'imaginer que la salle des moteurs et les installations directement reliées à la machinerie soient utilisées dans un autre but que le but actuel. Il a proposé que la province ou la municipalité pourrait nommer un petit comité qui conjointement avec un autre comité nommé par Air Canada verrait ce qu'il y a lieu de faire pour doter la base d'une autre activité dans l'espoir de créer une industrie nouvelle ou agrandie, grâce des dégrèvements d'impôts et autres encouragements. Il a cependant fait remarquer que son engagement envers les employés ne permettait pas à Air Canada de dire quand les locaux seraient libres et que cela créait de nouvelles difficultés pour trouver une entreprise substitut.

Il a aussi dit que si le personnel de la base de Winnipeg, par un vote ou par un autre moyen, le déliait de son engagement relatif à la continuation de la revision des Viscounts à Winnipeg, il serait possible de parler plus "intelligemment" de la nouvelle utilisation des lieux.

M. McGregor a pris cet engagement (T 1289 V 10)

"...nous ferons tout ce qui est raisonnablement possible pour trouver une nouvelle utilisation de ces locaux".

M. S.W. Sadler, vice-président pour les services administratifs d'Air Canada, a fait savoir qu'Air Canada était prêt à accorder sa pleine collaboration pour mettre au point un plan réaliste d'achat ou de location des bâtiments et locaux de revision à Winnipeg, même s'il devait en résulter une diminution de l'espace actuellement réservé à l'entretien et à la revision. Il a cependant fait remarquer que dans les années à venir, à l'exception du bâtiment des opérations, la majorité des propriétés et du matériel de la base étaient complètement réservés au programme d'entretien et de revision des appareils Viscount. Il a dit qu'Air Canada était disposé à vendre ces locaux à la "valeur comptable actuelle", qu'il a définie comme "la valeur comptable brute", à savoir le coût original d'environ 2 millions et demi de dollars. Il a déclaré que cet actif était déprécié dans les livres d'Air Canada d'environ 70% mais que le coût actuel de construction serait d'au moins 6 millions de dollars. (Le hangar d'essai des moteurs

comme on l'a signalé dans la partie 2 B, a été accordé à la Standard Aero, et l'emplacement de tous les bâtiments a été loué par le ministère des Transports)

En avril 1965, Air Canada a rédigé une brochure d'environ 30 pages décrivant en détail les hangars de revision de Winnipeg, dont il a envoyé un exemplaire à l'honorable G.W. Pickersgill et un à la Commission. Elle pourra aider les personnes intéressées à faire l'achat de ces hangars.

Pour résumer, Air Canada compte fermer la base de revision de Winnipeg aussitôt qu'on n'en aura plus besoin pour les Viscounts, mais il collaborera à la vente ou la location des bâtiments et des installations après cette fermeture, ou si les bâtiments ou les installations dépassent les besoins.

Air Canada a l'intention de faire tout le travail de revision de sa flotte (appareils autres que Viscounts) à Dorval et à la fermeture de la base de Winnipeg, de faire à Dorval tout le travail de revision sur le reste de ses Viscounts.

En réponse à une demande de la Commission, Air Canada a déclaré, le 20 décembre 1965 que: (les passages soulignés l'ont été par la Commission)

- a) La revision de toute la flotte d'Air Canada à la base de Dorval ne demandera pas pendant quelques années d'additions ou de modifications autres que celles prévues dans les documents déjà soumis à la Commission.

On fait allusion à la nature et au coût approximatif de ces additions et modifications, recueillis après un nouvel examen des mémoires d'Air Canada, à la section E de la présente parti 3.

Air Canada a informé la Commission que même si le hangar de revision de Dorval n'est pas assez grand pour accommoder les nouveaux DC-8 qui ont été commandés, leur livraison ne se fera pas avant quelque temps et lorsque celle-ci aura été faite, il y aurait encore un certain laps de temps avant qu'ils aient besoin de revision. Entre-temps, on pourrait se servir du hangar d'entretien de Dorval. Mais éventuellement, il faudrait apporter des modifications et des agrandissements (dont la nature n'a pas encore été précisée) aux installations de Dorval pour répondre aux besoins d'avions plus longs et plus nombreux en commande actuellement ou qui pourraient être commandés à l'avenir.

Le rapport Speas a compris dans le coût des installations additionnelles nécessaires à Winnipeg, au cas où l'on y ferait la revision des DC-9, un hangar suffisamment spacieux pour recevoir un DC-8.

En réponse à une question de la Commission, Air Canada a déclaré qu'il n'a pas l'intention, dans l'avenir immédiat, d'apporter des modifications ou des additions à la base de Winnipeg pour l'entretien des appareils en service y compris les DC-8 et les DC-9.

Si l'on ne revise que les Viscounts à Winnipeg, Air Canada n'a pas l'intention de fournir le hangar pour l'entretien des DC-8 en service, dont la construction avait été proposée par Speas si les DC-9 allaient être revisés à Winnipeg. La Commission ne peut que supposer que si cette fonction est remplie, Air Canada compte utiliser le "Rainbow Stage" portatif et couvert de toile actuellement utilisé pour les Vanguard et mentionné dans la partie 2 B. Si tel est le cas, la Commission se demande si de tels hangars sont bien conformes aux installations utilisées ailleurs par Air Canada (Vancouver, Toronto et Halifax), à des fins semblables en dépit du climat beaucoup plus rude de Winnipeg. La politique d'Air Canada de dépenses minimum parsemées, qui est applicable à la base de revision de Winnipeg dont l'importance diminue, ne pourrait, semble-t-il, s'appliquer aux hangars nécessaires à l'entretien à Winnipeg des avions en service, de toute la flotte d'avions à réaction qui seront encore en service bien après la disparition des Vanguard et des Viscounts. Le fait que le rapport Speas ait fait mention de ces hangars pour les DC-8 implique qu'on les considérait comme nécessaires.

La Commission estime que, sauf pour ce qui est des magasins et de l'entrepôt de test des moteurs construit en 1955, les bâtiments et les installations de la base de revision de Winnipeg, bien qu'utiles pour leur utilisation présente et une utilisation connexe, sont réellement démodés et ne peuvent servir qu'à une chose, et il faudrait leur apporter beaucoup de modifications pour les mettre de façon rentable au service d'une autre industrie.

En se rappelant cela et aussi l'effondrement qu'Air Canada provoquerait à Winnipeg en fermant définitivement sa base, la Commission estime que, en dépit du fait que les magasins puissent avoir une valeur commerciale réelle en tant que bâtiments utilisés à d'autres fins que la revision, le complexe intégral des bâtiments, au moment de la vente, si vente il y a, devraient être mis en vente en un seul morceau et aussi qu'Air Canada ne devrait pas rechercher à retirer des bénéfices de cette vente, que les locaux aient été vendus pour continuer la revision ou pour une industrie totalement différente. On ne pourrait vendre, pour des fins de revision ou pour une toute autre industrie qu'à un prix vraiment alléchant. Si l'on accepte cette opinion, le prix des installations ne devrait pas dépasser la valeur comptable nette, soit environ \$200,000 en 1965.

M. Sadler a décrit en détail la planification administrative d'Air Canada relative au transfert de la base de revision de Winnipeg à Dorval. Elle comprenait les ententes et accords entre Air Canada et l'Association internationale des machinistes et ses deux syndicats séparés, le syndicat 714 des employés des lignes aériennes pour les membres du syndicat à l'ouest de Montréal, et le syndicat 1751 de lignes transocéaniques pour les employés syndiqués à Montréal et à l'est. Ils ont trait à la sécurité dans l'emploi et à l'ancienneté dans l'arrêt dans une division d'un type d'appareil et le début dans l'autre division d'un autre appareil. Plus précisément, M. Sadler a expliqué les "procès-verbaux de négociations" confirmant les ententes entre la compagnie et le syndicat en 1964 relativement au transfert à Dorval et à l'ancienneté du personnel syndiqué de la base de Winnipeg touché par l'arrêt du Viscount à Winnipeg et le

début du DC-9 à Dorval.

Les arrangements et les pratiques d'Air Canada comprennent, pour le personnel syndiqué et non syndiqué, un transport aérien gratuit, ou le coût réel d'un autre moyen de transport, le déménagement d'effets personnels, le paiement du logement temporaire, l'aide aux employés qui ne peuvent quitter leur domicile immédiatement, et une aide financière limitée dans l'achat d'un nouveau domicile et la fourniture de services, d'utilités publiques et de mobilier.

M. Sadler a souligné les arrangements pour les employés résidant à Winnipeg et ne désirant pas être mutés à Dorval. Ceux-ci prévoient la mise à la retraite ou la mise à la retraite prématurée en bénéficiant du plan de retraite d'Air Canada, la fin de service ou le choix d'une pension différée ou le remboursement des contributions au plan de retraite, et paye de départ à certains employés entre 60 et 65 ans qui ne veulent pas déménager.

On a déposé d'autres tableaux indiquant les plans de transfert d'employés d'autres compagnies canadiennes.

Même s'il y a toujours eu des objections dans la région de Winnipeg au transfert des employés de Winnipeg en vertu des arrangements susmentionnés, en attendant la décision finale relative à l'avenir de la base, personne n'a soulevé d'objections, au cours des audiences, aux termes particuliers des arrangements.

Tout en admettant le bien fondé des objections de quelques employés prétendant qu'ils devraient être appelés à prendre la décision de déménager ou non, la Commission n'hésite pas à qualifier les arrangements de transfert négociés par Air Canada avec le syndicat, et également appliqués au personnel non-syndiqué, de très équitables et conformes aux bonnes relations modernes entre employeurs et ouvriers.

On a plus tôt fait allusion à la déclaration de M. McGregor portant qu'il fallait s'attendre à une diminution de l'emploi à la base de Winnipeg, et cela sera inévitablement causé par les plans actuels d'Air Canada. Cependant, il y a intérêt à noter qu'actuellement, l'emploi à la base, en nombre, n'est pas beaucoup inférieur à l'année dernière, et cela est dû à un programme de modifications et de rénovations dans l'intérieur des cabines de Viscounts.

L'emploi comparé est le suivant:

Employés	1er janvier 1966	1er janvier 1965
Base de revision:		
Gestion	166	176
Employés sous contrat:		
Réguliers	508	610
Temporaires à longue échéance	144	49
Temporaires à courte échéance	38	44

Magasins de revision:

Gestion	41	41
---------	----	----

Employés sous contrat:

Réguliers	49	56
-----------	----	----

Temporaires à longue échéance	<u>14</u>	<u>9</u>
----------------------------------	-----------	----------

	960	985
--	-----	-----

	==	==
--	----	----

Air Canada prévoit que le nombre des employés de sa base de Winnipeg augmentera au cours de l'année en cours pour atteindre environ 90 employés de plus embauchés sur une base temporaire à courte échéance.

On notera le remplacement d'environ 100 employés permanents (dont un bon nombre a été transféré à Dorval conformément aux accords de fermeture avec le syndicat des employés) par un nombre équivalent d'employés temporaires à long terme.

La Commission exposera dans la section E de cette 3e Partie ses vues sur les plans d'Air Canada relatifs à l'utilisation future ou à la vente future des installations de la base de Winnipeg.

D. Emploi de la base de revision d'Air Canada, à Winnipeg, pour les appareils DC-9 ou les aéronefs d'Air Canada.

La Commission en est venue à la conclusion qu'on ne devrait mettre aucun obstacle au projet d'Air Canada d'établir une base commune de revision à Dorval et d'effectuer à cet endroit les travaux de revision des DC-9. La décision de la Commission n'a trait en partie qu'à ce qu'il en coûte financièrement à Air Canada pour maintenir deux bases de revision distinctes pour les avions à réaction, mais cette question ne peut être écartée.

La possibilité d'effectuer la revision des DC-9 à Winnipeg et la revision des DC-8 à Dorval fait l'objet d'un examen minutieux comme le demandait le mandat, tant au cours des audiences qu'au cours des enquêtes subséquentes, mais cette solution, bien que conforme au voeu de Winnipeg, ne semble pas être judicieuse dans les circonstances. Elle aurait des répercussions néfastes sur Air Canada et, partant, sur l'ensemble du Canada.

Les frais directs seraient importants. Air Canada paie actuellement, et depuis 1961 (lorsqu'on commença à s'occuper des Vanguard à Dorval, à la suite des DC-8) ou peu après, a payé les frais annuels supplémentaires qui ont découlé de la décision de continuer à effectuer, à Winnipeg, la revision des Viscounts après la mise en service de la nouvelle base de Dorval. M. Wallace Clark estime que ces frais supplémentaires à l'égard de la période commençant en 1961 se sont élevés à \$1,037,000; à l'égard de la période commençant en 1963, la maison Speas estime qu'ils sont élevés à \$2,380,790, la maison Banks, à \$1,070,000, et la Commission, à \$1,600,000 annuellement. La Société n'aurait pas eu à dépenser ces sommes additionnelles chaque année si l'entretien et la revision des Viscounts s'effectuait à Dorval, comme le recommande M. Wallace Clark, et plus tard la Speas.

Si la revision des DC-9 et des Viscounts se faisait à Winnipeg, alors (abstraction faite des frais de premier établissement de 16 millions de dollars ou plus qui découlent de la construction de la nouvelle installation à cet endroit et abstraction faite des frais qu'engendre l'utilisation restreinte de la base de Dorval), les frais supplémentaires seraient de l'ordre de \$3,200,000, \$970,000 ou \$2,300,000 annuellement, selon l'estimation que l'on considère valable: celle de la Speas, de Banks ou de la Commission.

Ces frais supplémentaires à l'égard de la base de revision des Viscounts et des DC-9 à Winnipeg, évalués à des chiffres différents, sont importants mais ne représentent que les frais qui ont été évalués en dollars. Ils ne comprennent pas les frais supplémentaires intangibles mais réels qu'occasionnerait à Air Canada l'exploitation des deux bases.

Les autorités d'Air Canada ont fait savoir à la Commission, par l'intermédiaire de son président, M. McGregor, en termes clairs et précis, ce qu'elles estimaient être le but et les obligations fondamentales de la société en matière de service aérien, son devoir d'assurer une revision satisfaisante et sûre de ses aéronefs et brossé un tableau des réalisations et des projets de la société à cet égard.

Cette déclaration revêt une grande importance, aussi la Commission se propose-t-elle de la citer pour ainsi dire au complet, n'omettant que les passages qui suscitent un intérêt moindre et qui, de l'avis de la Commission, n'enlèvent rien à la valeur du sommaire.

Voici ce que M. McGregor a dit: (T 1170 - 1191 V 9)

"...La société avait et a toujours pour but essentiel d'assurer le meilleur et le plus sûr service de transport aérien de passagers, de courrier et de marchandises, à l'intérieur du Canada et entre le Canada et les autres pays, aux tarifs les plus bas qui lui permettent de maintenir une situation financière solide...

On ne peut jamais trop insister sur le fait que dans l'industrie du transport aérien où s'exerce une vive concurrence, la médiocrité n'a pas sa place.

...La société (Air Canada) doit gérer ses affaires comme le ferait tout autre société privée ne comptant que sur elle-même pour assurer et élargir les services aériens qui aideront la population à répondre à leurs besoins de transport et l'attireront en tant que clients.

...L'obligation la plus importante de la société consiste à s'occuper de l'entretien et de la revision convenable de sa flotte d'aéronefs. Tous les autres aspects de son exploitation sont secondaires. Air Canada a, au cours des années, maintenu les plus hautes normes techniques, fait que toute l'industrie des transports aériens reconnaît. Une telle réalisation suppose une planification minutieuse et une affectation judicieuse des sommes considérables d'argent nécessaires à l'entretien des aéronefs modernes. Au cours du dernier quart de siècle, Air Canada a assuré le bon entretien de son matériel volant, parce que la société a su adapter ses méthodes à la technologie toujours en évolution et qu'elle a fait preuve d'intuition pendant une période de changements révolutionnaires dans la construction des avions commerciaux ainsi que dans les moyens de propulsion.

La société Air Canada, comme le grand nombre des lignes aériennes, affecte plus d'argent à l'entretien et à la revision de ses aéronefs qu'à n'importe quel autre service de son exploitation. Des erreurs de planification dans ce domaine auraient des répercussions d'ordre pécuniaire sérieuses. Toutes les mesures qu'Air Canada a prises au sujet de l'aménagement des nouvelles installations d'entretien et de revision ont suivi une étude vraiment soignée que ses propres techniciens et des techniciens consultants, de réputation établie et ayant une vaste expérience de l'industrie, ont effectuée.

Afin de comprendre la suite des événements pertinents qui se sont produits à Air Canada, il importe de remonter au moins jusqu'en 1949. Le bureau du président se trouvait alors à Montréal; on l'y avait établi en 1937. Winnipeg servait, comme depuis l'institution de la société, de siège d'exploitation, ce qui était tout à fait logique, étant donné

qu'originellement la société n'assurait qu'un service national de transport et que Winnipeg, situé au centre du parcours, se trouvait l'endroit tout désigné pour effectuer l'entretien des aéronefs du temps. Les aéronefs à court rayon d'action alors en service devaient faire escale à Winnipeg, ce qui se révéla très commode aux fins d'entretien et de révision des aéronefs. Le rayon d'action beaucoup plus long des aéronefs modernes, et l'essor qu'a pris les services de la société dans l'Est du Canada, aux Etats-Unis et outre-mer, ont complètement transformé cette situation. Le centre de gravité des services de la société s'est constamment rapproché de l'Est.

En 1948, le service du trafic général, comprenant 30 personnes, déménagea de Winnipeg à Montréal.

En 1949, la ligne aérienne, pour des raisons d'efficacité de la gestion, fusionna comme prévu, ses bureaux d'administration à Montréal... Cette mesure toucha 150 fonctionnaires de Winnipeg, mais ne visait pas la base de révision. La direction déclara dans le temps, soit en 1949, qu'aucune raison ne laissait croire que le déplacement du siège social était un signe avant-coureur d'un déplacement massif de l'exploitation de la société de Winnipeg à Montréal. Dans le temps, la déclaration était exacte et représentait l'opinion de la direction. Il faut se rappeler que dans le temps, la flotte comprenait des North Stars et des DC-3, le dernier genre d'appareils faisant depuis peu partie du matériel volant de la société. On n'envisageait pas encore l'achat des Super-Constallations. On n'avait pas encore fait l'étude des turbopropulseurs commerciaux et la mise en service des réactés commerciaux ne devait s'effectuer que dans quelques années. La société ne songeait à acquérir aucun nouveau genre d'appareils et la base de révision de Winnipeg répondait aux besoins prévisibles. Néanmoins, devant le comité parlementaire des chemins de fer, des lignes aériennes et de la marine marchande, j'ai signalé qu'il était naturellement impossible de faire des prévisions plusieurs années à l'avance au sujet d'une question aussi technique que les installations d'entretien et de révision des appareils commerciaux.

Les quelques années qui suivirent ont confirmé les prévisions que la société avait faites en 1949. Le nombre des employés au service de la société à la base de révision de Winnipeg est passé de 1,039 en 1949 à 1,170 en 1956. Les mutations furent peu nombreuses et de peu d'importance.

On a commencé à transformer la flotte en une flotte de turbomoteurs avec l'achat des Vickers Viscounts en 1952.

Les progrès rapides qui ont été accomplis dans la technologie de l'aviation ont poussé la société à prendre des décisions importantes quant à son matériel, en 1956. Cette année-là, la société a commandé des longs-courriers Douglas DC-8 nouvellement conçus et de gros turbopropulseurs Vickers Vanguard. La direction se trouva donc en face de la nécessité de s'assurer des services de révision modernes pour les aéronefs d'un genre

et d'une taille que la société n'avaient jamais encore employés et pour l'entretien desquels il n'existait aucune installation. Afin d'obtenir des conseils quant à ce qu'il s'agissait de faire en l'occurrence, la société retint les services de la Wallace Clark and Company (Canada) Ltd., la succursale canadienne d'une des plus importantes sociétés d'ingénieurs-conseils dans le domaine de l'aviation. La société leur a demandé d'examiner les services de revision existants, d'étudier les projets de la société quant à son matériel volant pendant une période de 15 à 20 ans et de lui formuler des recommandations bien étayées quant aux mesures à prendre.

Ces ingénieurs-conseils ont, pendant neuf mois, examiné toute une gamme de plans. Le rapport que la Wallace Clark a présenté à la société le 31 mai 1957 recommandait la construction d'une nouvelle installation d'entretien et de revision à Montréal, conçue spécialement pour s'occuper de l'entretien des turbomoteurs; que la construction initiale devrait être suffisamment grande pour pouvoir répondre aux besoins de la société pendant plusieurs années à venir et être agrandie à un coût minimum et sans désorganiser les services. Cette recommandation fut présentée lors d'une réunion de conseil d'administration de la société et approuvée au mois de septembre 1957. Les dépenses se rapportant à ladite construction figurent dans les budgets d'immobilisations de la société pour les années 1958, 1959 et 1960, qui furent approuvés en temps opportun par le gouvernement en vertu d'arrêtés ministériels.

...Le 29 octobre 1957, j'ai annoncé à Winnipeg que la société projetait de construire une base de revision à Montréal. En même temps, j'affirmais que la société continuerait d'effectuer les travaux de revision des aéronefs Viscount et de leurs moteurs à Winnipeg. Permettez-moi de préciser que selon le rapport de la Wallace Clark il n'y avait aucun doute que si la revision des turbopropulseurs s'effectuait à Montréal immédiatement après la construction des nouvelles installations, la société pourrait réaliser des économies considérables. La décision que la société a prise de continuer la revision des Viscounts à Winnipeg se fondait sur son désir de nuire le moins possible à l'économie de Winnipeg et à son propre personnel affecté à cet endroit. Evidemment, l'affectation soudaine des travaux d'entretien et de revision des Viscounts à Dorval aurait provoquer un bouleversement inutile.

...La base de Montréal fut construite et mise partiellement en service au mois de décembre 1959. Il s'agit des installations les plus avancées et les plus souples de revision des aéronefs modernes de toute l'industrie des transports aériens. Elle sert bien la fin pour laquelle elle a été conçue. Elle offre la possibilité d'être agrandie à un coût relativement modique pour répondre aux besoins de revision à venir.

Au début de 1960, les projets visant l'acquisition d'aéronefs supplémentaires et l'abandon progressif des Viscounts avait atteint le stade qui permettait de prévoir pendant combien de temps on pourrait poursuivre la révision des Viscounts à la base de Winnipeg. Il apparaissait qu'il incombait dès lors à la direction de faire à ses employés à Winnipeg un exposé précis de la situation de la société afin qu'ils soient en mesure d'établir leurs projets personnels. Par conséquent, le 14 novembre 1962, j'ai adressé une lettre... aux employés à la base de Winnipeg leur annonçant que, bien qu'au cours de 1965 une flotte d'au moins 40 Viscounts serait en service, il était fort possible que son nombre commencerait à diminuer, peut-être très rapidement, dès le début de 1966.

...Au mois de février 1963, à la suite des instances que la province du Manitoba et la ville de Winnipeg lui avaient formulées, le gouvernement fédéral a demandé qu'un ingénieur-conseil entreprenne une seconde analyse des besoins de la ligne aérienne relativement à l'entretien et à la révision des aéronefs. Le mois suivant, Air Canada chargea la R. Dixon Speas Associates de lui recommander une ligne de conduite relativement aux travaux de révision qu'elle pourra effectuer et au matériel qui sera en sa possession de 1963 à 1974...cn lui a demandé de recommander à Air Canada une ligne de conduite qui permettrait à la société d'assurer les travaux de révision des aéronefs répondant à ses besoins et cela de la façon la plus avantageuse et économique, jusqu'en 1973.

...La Dixon Speas a transmis son rapport à la société le 13 août 1963; elle recommanda que la base de Winnipeg soit fermée le plus tôt possible, ce qui permettrait une exploitation plus utile et économique d'Air Canada. En continuant d'utiliser ladite installation, la ligne aérienne se verrait aux prises avec des dépenses d'exploitation inutiles et si la base de Winnipeg était munie du matériel nécessaire à la révision des nouveaux turbomoteurs, il s'ensuivrait de fortes dépenses d'immobilisations.

La ligne de conduite de la société au sujet de l'entretien et de la révision de son matériel volant est claire et compatible avec les déclarations faites à plusieurs reprises dans le passé. Tout simplement, la société considère qu'il est essentiel qu'elle soit libre d'entretenir ses aéronefs selon les plus hautes normes techniques et de la façon la plus efficace et la plus économique possible. A cette fin, d'éminents experts en aviation ont effectué deux études techniques des plus approfondies et la société a agit conformément aux recommandations qui lui ont formulées, et que l'expérience et les connaissances de son propre personnel de techniciens hautement compétents ont évidemment corroborées.

A Dorval, on a construit, au coût de 31 millions, une installation de révision d'un genre très poussé pour l'entretien des DC-8 et des Vikings de la société ainsi que des réactés qui lui seront livrés plus tard. Conçue et construite précisément pour répondre à ces besoins techniques hautement complexes, on pourra agrandir au besoin l'installation à un

coût peu élevé. La société continuera d'effectuer à Winnipeg les travaux de revision des Viscounts tant qu'un nombre considérable de ces appareils demeureront en service.

...Il n'existait aucune raison valable pour que la société songeât à effectuer la revision des nouveaux réactés DC-9 à rayon d'action moyen à Winnipeg. Une telle décision serait ridicule et trahirait le devoir qu'il incombe à la direction d'exploiter la ligne aérienne efficacement. Les installations qui se trouvent actuellement à Winnipeg conviennent plus ou moins à l'entretien des nouveaux réactés et il faudrait y construire une base nouvelle qui ferait double emploi avec les installations situées à Dorval, qui se trouveraient en grande partie inutilisées... La société ne pouvait envisager d'adopter une ligne de conduite aussi injustifiable...elle considère qu'en mettant de bons moyens de transport aérien à la disposition des voyageurs et des expéditeurs à un tarif le plus bas possible, elle accomplit un devoir primordial et sert les intérêts de l'ensemble au Canada. La société regrette que la fermeture de la base de revision de Winnipeg découle d'un impératif économique.

...Elle a fait tout en son pouvoir pour atténuer les répercussions; elle a continué d'effectuer les travaux de revision des Viscounts à Winnipeg même après qu'il eut été avantageux, du point de vue économique, de les effectuer à Dorval, afin de permettre aux employés de s'adapter aux conditions nouvelles. En outre, elle est prête à collaborer étroitement avec les autorités municipales et provinciales afin de trouver d'autres façons rentables d'utiliser les installations de Winnipeg après qu'elles ne serviront plus aux travaux de revision des Viscounts.

Evidemment, Air Canada continuera d'assurer sur ses parcours à destination et en provenance de Winnipeg, un service d'appareils et une fréquence de vols qui répondent aux besoins du volume du trafic".

La Commission se propose de formuler des remarques au sujet de cette déclaration et d'invoquer certains autres éléments de preuve pertinents.

Ces remarques s'opposeront peut-être à la déclaration de M. McGregor en ce qui concerne le but fondamental d'Air Canada. Air Canada n'est pas une société privée, mais une société de la Couronne, qui assure un service de transport national pour le compte du gouvernement du Canada. La société est assujettie au gouvernement et au parlement canadiens. Il lui faut être efficace, mais sa première obligation est d'assurer un transport aérien suffisant. Ceci n'est peut-être pas aussi soumis aux éléments de coût ou aux résultats financiers que M. McGregor le pense (voir partie 2 A).

Cependant, il n'y a guère à discuter son avis que l'une des plus importantes responsabilités d'AC est de veiller à la sécurité et au bon entretien de ses avions. D'une façon générale, les Canadiens seraient prompts à critiquer le conseil d'administration et la gestion de M. McGregor si cette responsabilité n'était pas remplie. Toutefois,

lors des audiences, on ne mit pas en question la sécurité ou l'efficacité des services de revision, sauf au sujet du coût. Les bases actuellement séparées de Winnipeg et de Dorval sont exploitées par AC de sa propre volonté et les témoins ne discutèrent pas l'utilité de l'une ou l'autre des bases. En fait, ils insistèrent sur l'efficacité du personnel de Winnipeg.

La Commission a déjà fait ses commentaires sur le rapport Wallace Clark (partie 3 A), et émis l'opinion que l'étude était compétente et objective, et ce qu'elle recommande est convenable, selon les exigences de revision à AC et les instructions données à Wallace Clark d'élaborer un plan qui offrirait les services les plus économiques pour la ligne aérienne.

M. McGregor dit que le rapport Wallace Clark n'a laissé aucun doute sur les économies substantielles à réaliser si la revision de tous les avions turbo-réacteurs (et ce terme englobe les Viscounts) était groupée à Montréal immédiatement après la réalisation des nouveaux aménagements.

Que le rapport ne laissât aucun doute là-dessus, AC et ses administrateurs le savaient en 1957 (ils décidèrent de ne pas se conformer à cette recommandation pour l'instant en ce qui concernait les Viscounts), mais le grand public l'ignorait. Le rapport n'était pas alors un document public. Tout ce qu'en savait le grand public provenait des déclarations publiques faites par les responsables d'AC à l'époque. Celles-ci sont énoncées intégralement à la partie 2 C. Ils étaient réticents dans leur allusion au but final d'AC de regrouper et quant à sa décision de fermer éventuellement la base de Winnipeg; quoiqu'un examen attentif de ce qui se disait, ou mieux, de ce qui ne se disait pas, aurait pu mettre Winnipeg et le personnel de la base de Winnipeg en éveil.

Le rapport ne laissait peut-être rien dans le doute, mais AC y a laissé le public.

Il paraît vraisemblable que si en 1957 AC avait franchement divulgué toutes les conclusions du rapport et son intention d'adoucir le choc pour Winnipeg en remettant la fermeture de la base de Winnipeg jusqu'au retrait des Viscounts, il n'y aurait pas eu à nommer de Commission en 1964.

Il est toutefois possible que des protestations se seraient élevées contre une telle fermeture, et que celles-ci auraient entraîné une enquête, semblable à celle de cette Commission, décidée en 1957 ou 1958, mais cette enquête ne se serait pas trouvée en face, comme le fut cette Commission, d'un "fait accompli".

Alors les recommandations de Wallace Clark n'auraient pas été suivies, et l'on n'aurait donc pas construit et fait fonctionner la base de Dorval sept ans avant le début de l'enquête.

Ce commentaire ne veut pas dire qu'en définitive la base de Dorval n'aurait en aucun cas été réalisée comme le recommandait

Wallace Clark. La Commission a émis l'opinion que les conclusions correspondaient bien aux instructions données à Wallace Clark c'est-à-dire indiquer les aménagements les plus économiques pour AC. Cependant, alors qu'importaient les coûts comparés des divers plans, d'autres éléments et considérations entraient également en ligne de compte.

Wallace Clark estimait que l'exploitation d'une base regroupée pour la revision des DC-8, des Vanguards et des Viscounts coûterait approximativement un million de dollars de moins par an que l'exploitation de deux bases avec la revision des Viscounts à Winnipeg. Wallace Clark rejeta l'idée d'une base regroupée à Winnipeg comme présentant des inconvénients économiques majeurs. On écarta d'autres alternatives, comme celle d'une base regroupée à Toronto.

Toutefois, même sur le facteur de coût, la décision de Wallace Clark n'était pas absolument sans appel. M. Wilson, un des auteurs du rapport, parlait de décision "serrée" et explicitait ensuite: (T 637 V 5)

"En considérant l'ampleur des opérations impliquées, on dirait que c'était assez serré, si l'expression veut dire quelque chose".

D'autres considérations entraient en jeu dans la décision pour ou contre un emplacement particulier pour la base, que M. Wilson expose: (T 638 V 5)

"Lorsque le travail eut progressé jusqu'au point où certains choix s'imposaient entre les diverses solutions possibles, on envisagea la question d'un point de vue commandé par la logique apparemment dominante de l'exploitation de la ligne aérienne. Cette façon de voir était que si l'on choisissait pour les services d'entretien et de revision un lieu autre que celui dicté par la logique de l'exploitation de la ligne aérienne, il fallait en donner une raison définie. Par exemple, si l'on envisageait de mettre une base pour DC-8 à Winnipeg — et je le souligne, nous parlons ici comme si nous faisons des prévisions en 1957 — où l'on ne prévoyait pas de dispositif pour l'entretien des DC-8, il fallait quelque raison primordiale pour contrebalancer les inconvénients de l'acheminement d'un DC-8 vers Winnipeg, avec les charges financières, l'inconfort, des passagers et les retards que cela entraîne. Autre exemple, si l'on envisageait de maintenir deux bases plutôt qu'une, des raisons tout à fait évidentes et substantielles — se traduisant par des raisons économiques pour la société — devraient être péremptoires pour contrebalancer les charges économiques et les difficultés de communication, de gestion d'effectif et de rigidité imputables au fonctionnement avec deux bases".

M. Wilson a mis en évidence que l'enquête de Wallace Clark n'a pas pris en considération:

1. L'influence possible de l'emplacement d'une base sur les horaires et les recettes d'une ligne aérienne, faisant remarquer que toute ligne aérienne dirige en fait ses

avons vers et depuis sa base et qu'il est impossible de déterminer les charges qu'elle supporte.

2. L'efficacité relative d'une entreprise dans une ville par rapport à une autre.
3. La tâche de tenir compte des difficultés d'horaire qui, selon lui, "ont tendance à s'accroître avec les entreprises modestes".

Cependant M. Wilson déclara: (T 632 V 5)

"...Les membres des services aériens aiment, en ce qui concerne le fonctionnement, énoncer ou citer les avantages de l'exploitation dans les endroits à grande circulation, les problèmes évidents de mauvais temps, ceux d'avoir à changer d'avions et d'incommoder les passagers, etc... Bien sûr, il faut bien admettre que tout cela en soi semble logique. Pourtant, dans cette étude, tout simplement nous ne les incluons pas, parce qu'il est impossible de les apprécier de façon défendable. On peut faire des suppositions qui semblent logiques, et en tirer quelque comparaison économique. Mais nous n'avons englobé dans cette analyse rien que nous ne puissions fonder sur une base susceptible d'être démontrée. De cette façon, je pense que l'on peut dire, en toute probabilité, que les résultats comparés (des différents plans) étaient conservateurs".

En conclusion, ni le rapport Wallace Clark (ni plus tard le rapport Speas) n'ont pris en considération la répercussion financière des changements d'horaire et d'acheminement.

Aussi, l'étude de Wallace Clark ne prit pas en considération des éléments tels que les objectifs du développement national ou régional. En réponse à une question de l'avocat de la Commission, M. Wilson a dit: (T 692 V 6)

"Nous nous sommes occupés des renseignements portant sur la gestion de la société, ainsi que des dépenses et des capitaux engagés. Nous n'avons pas étudié, par exemple, les tendances de l'emploi dans l'industrie, dans les diverses régions du pays ou des provinces. Nous nous rendons compte qu'il existe des objectifs de développement national ainsi que de développement provincial, et que dans un contexte autre que la direction d'une entreprise industrielle, il aurait pu y avoir d'autres facteurs capables d'influencer le choix d'un emplacement. Nous ne les avons pas abordés. Notre objectif était de trouver les services les plus économiques pour la ligne aérienne".

Le conseil d'administration d'AC avait le droit et le devoir de prendre tous ces facteurs (coût et autres) en considération lors de son exposé au gouvernement, et l'a peut-être fait. Cependant, AC est un corps public, une société de la couronne, un instrument gouvernemental et les décisions de cette nature exigent l'approbation du

gouvernement, quand elles entraînent, comme c'était le cas, un montant très substantiel de dépenses en immobilisations imputables sur le crédit public. Cette décision ne relevait pas de la gestion ordinaire, mais mettait en cause question de politique publique. Plusieurs communautés canadiennes auraient pu y être intéressées. Dorval et Winnipeg seraient intéressées, mais Toronto, par exemple, aurait pu avoir un égal intérêt avec ces deux villes.

La décision définitive devrait être celle du gouvernement (comme cela l'était effectivement, des arrêtés en conseil approuvant les dépenses en immobilisations pour la base de Dorval avaient été adoptés), mais avant cette prise de décision l'opinion publique aurait dû avoir connaissance des conclusions, de façon à permettre la présentation de tout commentaire jugé désirable.

Les informations tendancieuses données par AC au public sur les conclusions de Wallace Clark et sur sa décision concernant la base de Winnipeg eurent l'effet de dissiper les soupçons à Winnipeg et de permettre à AC de s'engager dans la conception d'une base regroupée pour tous ses avions, en la situant à Montréal, la fermeture de la base de Winnipeg n'étant plus qu'une question de temps, tout cela sans que le public puisse en apprécier la portée.

La Commission, pourtant, souligne que la décision de construire une base regroupée à Dorval aurait pu être la décision judiciaire en toutes circonstances.

Comme l'a déclaré M. McGregor, la base de Dorval a été construite en prévision des flottes de DC-8 et de Vanguards avec possibilité d'extension.

La première annonce claire au public de l'intention d'AC de fermer la base de Winnipeg fut faite par M. McGregor le 14 novembre 1962 lorsqu'il fit part du projet d'AC d'acquérir un nouvel avion à réacteurs pour remplacer en tout ou en partie les Viscounts et les Vanguards.

À Winnipeg, le fait d'apprendre qu'à l'ère des réacteurs on faisait fi de la base de Winnipeg déclencha un ouragan qui provoqua la nomination de Speas comme consultant pour examiner l'organisation des dispositifs de révision d'AC et donner ses conclusions. On parle de façon exhaustive de ce rapport et de ses conclusions à la partie 3 B.

La Commission a émis l'opinion que Speas surestime le coût supplémentaire pour AC dans le cas où elle revise ses Viscounts et ses DC-9 à Winnipeg, mais même le montant le plus bas que la Commission croit engagé est extrêmement important: \$2,300,000 par an. Cette estimation du coût ne prend pas en considération un certain nombre de facteurs intangibles du coût, dont n'a pas tenu compte Speas, mais qui sont invoqués par AC en raison de leur influence.

L'existence d'une telle différence provient du fait qu'une grande base moderne a été édifée à Dorval. Qu'en des

circonstances différentes on ait pu construire la nouvelle base à Winnipeg est hors du sujet maintenant. La base de Dorval existe de fait.

M. James McLean, directeur de l'entretien et de la revision à AC disait: (T 414 V 4)

"En 1957, la décision de construire une base principale moderne intégrée à Dorval pour pourvoir aux besoins de l'entretien et de la revision des DC-8 et des Vikings (sans oublier l'exigence supplémentaire de concevoir cette base en sorte qu'en la remaniant au minimum, elle soit à même de prendre en charge les Viscounts à l'avenir) était la pierre angulaire de l'organisation d'Air Canada pour mettre à jour ses services d'entretien de façon à répondre aux exigences du jour".

Et (T 449 V 4):

"Le besoin d'entretenir des points en cours de route qui existait avec les avions d'hier, dans la structure des routes d'hier, a fait place à la nécessité d'une seule base principale bien équipée (située à un point d'intense activité aérienne où se produit un temps mort convenable), soutenus par des services d'inspection d'entretien établis aux points où la conjugaison des départs et des périodes d'attente des avions en temps normal donne l'occasion de les entretenir".

L'appendice N donne un tableau des départs et périodes d'attente des avions mettant en évidence une activité relative en divers points.

M. Wilson déclarait: (T 444 V 4)

"...nous voyons le réseau tel qu'il existe aujourd'hui avec un parcours de 39,612 milles, avec les réalisations qui se sont effectuées dans la circulation au-dessus de l'Atlantique, l'introduction des vols polaires, la mise sur pied des services des Caraïbes et le changement énorme de l'organisation de l'exploitation dans le voisinage de Toronto et de Montréal. Ce déplacement d'importance, le changement de caractère des lignes aériennes depuis une période datant du début de 1940, pour en arriver par les années 1950 à la situation de 1964, ont eu leurs répercussions dans le domaine de l'entretien. Les dispositifs d'entretien exigés à l'époque de 1940 ne sont pas ceux qui peuvent faire face au fonctionnement d'un système complexe de cette sorte, impliquant des réacteurs modernes se déplaçant à une très grande vitesse. Ce genre de lignes aériennes, telles qu'on les voit dans le monde, exige des services intégrés à un point de la ligne aérienne qui assure aux équipes d'entretien un accès facile aux appareils en service et procure, avec ces services intégrés, des dispositifs prévus au terminus de la route pour

remplir les fonctions d'entretien lorsque vient le temps mort normal au terme de la ligne quand l'avion est en période d'attente".

M. McLean termina ses remarques par cette déclaration:
(T 486-487 V 4)

"...sur la base des conclusions de Wallace Clark, Air Canada a prévu et construit un réseau de services d'entretien fondé sur le concept "d'une seule base principale. Ce réseau se compose de services d'inspection d'entretien à Toronto, Vancouver et Halifax, avec la base principale à Dorval.

On ne peut passer sous silence l'existence du réseau (Dorval, Toronto, Vancouver et Halifax) construit et équipé au prix de \$42,815,000, et, dans un but d'économie, Air Canada doit continuer avec son programme à tirer le meilleur parti de ce réseau.

La seule mesure d'envergure du plan d'ensemble d'Air Canada qu'il reste à prendre pour atteindre le but final est la fusion des bases de Dorval et de Winnipeg".

La preuve apportée par M. Speas et les fonctionnaires d'AC confirme et appuie la déclaration de M. McGregor disant que l'installation de Dorval est tout à fait d'avant-garde, conçue et construite pour répondre aux exigences techniques hautement spécialisées des DC-8 et des Vikings d'AC.

La preuve établit que la base de Dorval est à même, au prix d'immobilisations assez minimes, de s'étendre aux secteurs devant lui permettre de réviser convenablement les DC-9 actuellement en service ou en commande, et, en ce cas, les Vikings également.

La conception de deux bases, l'une à Winnipeg pour la révision des DC-9 (et des Vikings jusqu'à leur élimination), et l'autre à Dorval pour la révision des DC-8 (et des Vikings jusqu'à leur élimination), d'après la Commission, ne se justifierait pas, en raison de la complexité de la révision d'un avion à réaction d'avant-garde avec matériel et outillage, et du personnel technique hautement expérimenté et possédant les compétences variées exigées dans ce poste.

L'appendice O donne une indication des compétences variées et précises qu'impliquent les méthodes de révision, et l'appendice P expose le détail d'un horaire-type pour l'entretien et la révision d'un grand avion à réaction. Cela prouve qu'environ 50 p. 100 du travail d'entretien et de révision se trouve programmé et non le reste.

Que la base de Winnipeg dans son état actuel (voir description à la partie 2 B), ou après la dépense de quelque 3 millions selon les estimations de Speas pour un minimum de modifications et d'additions d'équipement, soit ou serait impropre à la révision des

DC-9, est clairement démontré par les fonctionnaires d'AC qui seraient responsables des services de revision et les experts consultés. Il faudrait une base entièrement nouvelle et moderne, presque une reproduction de la base de Dorval pour l'outillage, l'équipement et les effectifs (mis à part peut-être les dimensions). Les frais d'établissement d'un tel atelier ont été estimés par Speas à 16 millions, et par Banks à un peu moins, mais l'expérience d'AC et d'autres personnes appelées à estimer le montant des immobilisations porterait à croire que la somme la plus élevée est un minimum.

Que la base de Dorval dans son état actuel, (voir description à la partie 2 B) avec des changements et des additions relativement minces à l'envergure de l'atelier des machines et au groupe d'essai des moteurs, évalués à environ \$240,000 par les fonctionnaires d'AC, puisse assurer les services de revision de toute la flotte actuelle d'AC, y compris les DC-9 prévus à l'origine, est également clairement démontré par ces mêmes fonctionnaires d'AC et experts consultés.

L'appendice Q donne le plan des constructions de Dorval. Pour donner une idée de dimensions, un témoin décrit le seul hangar de revision comme ayant deux fois et demie la longueur d'un terrain de football.

Bien que le DC-8 et le DC-9 soient des appareils différents, ils proviennent du même fabricant et ont beaucoup en commun. Quoique possédant relativement peu de pièces ou éléments interchangeables, les appareils procèdent d'un même "degré dans l'art", étant construits de matériaux semblables, selon les mêmes méthodes, procédés et conception. Leurs cellules, systèmes et commandes sont l'application des mêmes principes. En un sens ils sont grand frère et petite soeur. L'équipement et les façons de procéder à la revision de l'un sont en général identiques pour l'autre.

Reproduire en double à Winnipeg les aménagements matériels et les effectifs de Dorval (ce qui serait grandement nécessaire pour reviser les DC-9 à Winnipeg), du point de vue de M. McGregor adopté par la Commission, serait absolument injustifiable.

Outre le fait de la simple reproduction, M. Wilson a fait remarquer que, dans la nouvelle conception de la base de Dorval rendue nécessaire pour laisser de côté immédiatement les Viscounts, la superficie en pieds carrés a diminué, et les frais de premier établissement de quelque \$2,600,000. Alors que la construction de la base de Dorval offrait des dimensions prévues seulement pour les exigences des DC-8 et des Vikings sans réserve d'espace, l'utilisation de l'atelier a diminué avec les années en raison des améliorations de fabrication et de l'augmentation des phases de contrôle (prolongations) au départ pour la revision et l'entretien, au point que maintenant la base de Dorval n'est pas utilisée à plein rendement. Avec l'élimination des Vikings, ces dispositifs ne donneront plus que 50 p. 100 de leur rendement à moins que l'on ne substitue les DC-9 aux Vikings. Cette situation, naturellement, entraînerait une réduction des effectifs, tout comme à Winnipeg l'élimination des Viscounts et la fermeture de la base amèneraient des réductions de personnel là-bas.

M. A.D. Bone, surintendant de la base de Dorval, en réponse aux questions de l'avocat de la Commission a déclaré à ce propos: (T 760 V 6)

"...nous n'avons pas conçu la base avec une envergure excessive. La base a reçu ses dimensions en fonction des exigences les plus connues des lignes aériennes jusqu'en 1965. L'ensemble de ce travail fut prévu sans aucune connaissance du comportement de l'avion et de ses pièces.

D. Arrêtons-nous ici un instant, monsieur Bone, si je puis vous interrompre; je n'en vois pas clairement la raison. Il est probable qu'Air Canada avait évalué le DC-8 et le Vanguard et connaissait les caractéristiques de chacun de ces appareils, n'est-il pas vrai?

R. En fait, ces appareils se trouvaient toujours sur la planche à dessin. Ils n'avaient pas volé. Nous ne possédions aucune expérience véritable de fonctionnement sur laquelle tabler. Ce travail est tout à fait facile ou beaucoup plus facile, par exemple, si vous acquérez un appareil d'un type déjà en service, mais sur ce point, à l'époque où l'on prévoyait et organisait ces installations, le DC-8 n'avait pas volé, non plus que le Vanguard, et l'on n'avait aucune expérience autre que militaire d'autre type d'avion à réaction et de réacteurs à turbo propulsion que nous puissions adopter et utiliser pour établir les dimensions, mais pas d'élément vécu, fixe, inébranlable, en usage sur lequel nous reposer".

Egalement: (T 758 V 6)

"...A ce moment de notre histoire, oui, notre puissance de production est excessive, et à la réflexion elle aurait pu être supprimée, mais nous avons connu des époques où nous avons eu besoin de cette puissance. Je veux vous dire que lorsque j'emploie l'expression "puissance de production, je lui donne la définition suivante. Il ne s'agit pas seulement de briques et de mortier, cela signifie qu'un atelier peut fonctionner avec une équipe ou avec deux équipes. Ceci accroît la puissance de production qui se poursuit dans tout autre secteur. Cela se réfère également à l'envergure de l'équipement des essais et pas seulement en fonction des dimensions matérielles".

En réponse aux questions de l'avocat de la province du Manitoba, M. Bone a déclaré: (T 788 V 7)

"...Lorsque nous parlons de la puissance de production, nous ne parlons pas seulement de la superficie en pieds carrés dans un atelier; nous parlons également du genre d'organisation par équipes, de l'utilisation de l'outillage et de nombreux facteurs qui peuvent donner en pourcentage un facteur de l'utilisation des installations".

et: (T 790 V 7)

"...D. Si bien qu'en effet ce qui s'est passé est qu'en 1959 vous aviez besoin d'une puissance environ le double de celle dont vous avez besoin en 1965 à Dorval? Vous possédez une puissance excédentaire de 50 p. 100, si bien qu'en 1959 lorsque vous faisiez les plans de cette base, vous avez prévu une base entraînant une puissance du double de celle que vous voyez nécessaire en 1965?

R. Ce n'est pas exact. Si vous construisez un atelier d'une certaine superficie, vous avez besoin de cette étendue d'atelier pour faire face à une tâche, cet atelier pourrait servir huit heures par jour, mais vous avez quand même besoin de telle superficie. Maintenant si vous mettez deux ou trois équipes en chantier, vous augmenterez l'utilisation de ces installations, mais on ne peut qualifier cela de "prévoir une puissance excédentaire de 45 p. 100".

D. Que vient faire le nombre d'équipes dans la puissance?

R. Il signifie qu'avec un atelier de telle dimension, avec tant de postes de production, si vous lui allouez un effectif de trois équipes vous pouvez augmenter la puissance du rendement dans cet atelier".

et en réponse aux questions de l'avocat de la Commission:
(T 801 V 7)

"...D. Mon éminent ami, M. Mauro, vous parlait d'un chantier de réparation pour avion, et vous disiez que vous aviez le chantier en question, qu'il vous fallait un chantier de cette taille pour procéder à toute révision d'avion. Passons maintenant aux aménagements pour la révision des moteurs: seraient-ils plus réduits si vous diminuez le nombre des révisions de moteurs de 50 p. 100, mettons?

R. Si vous ne tenez compte d'aucun espace de réserve, il vous faudra fondamentalement la même superficie pour l'équipement de révision, que ces aménagements servent à la révision de dix moteurs ou de cinquante. L'équipement nécessaire à révision doit être là, et il occupe telle surface au sol. C'est une condition de son utilisation".

M. Bone ajouta: (T 710 V 6)

"L'aménagement de Dorval, tel qu'il a été prévu et réalisé de 1957 à 1959, avait pour fin d'offrir une puissance suffisante aux exigences d'entretien et de révision des DC-8 et des Vikings jusqu'en 1965 au moins. En réalité, la base d'aujourd'hui a une puissance qui dépasse cette demande et pourrait prendre en charge les Viscounts et les DC-9".

puis: (T 717 V 6)

"On prévoit d'utiliser une partie de cette puissance pour les DC-9 que l'on introduit en 1966. A de nombreux égards, cet appareil est une version réduite du DC-8, étant donné que nombre des installations des divers modèles d'avion sont identiques ou analogues à ceux du DC-8. Cela signifie que l'on peut faire l'essai de plusieurs avec les installations existantes, les reviser et les réparer avec l'outillage existant, et dans certains cas trouver les pièces nécessaires à ces opérations dans le matériel déjà en stock.

De plus, à Dorval, le personnel dispose des connaissances et des compétences nécessaires pour se charger de ces tâches difficiles, ce qui minimise les effets de la "courbe d'apprentissage" et réduit les frais de formation".

Pourvoir à la revision des DC-9 à Winnipeg constituerait un pas en arrière d'AC sur sa décision d'évoluer vers une conception à base unique. Les témoins ont traité cette conception dans les moindres détails.

M. Wilson disait en parlant du rapport de Wallace Clark: (T 648 V 5)

"R. En réfléchissant au rapport Wallace Clark, je ne changerais pas la conclusion, à savoir construire une seule base intégrée à Montréal.

Les raisons majeures en sont que lorsque deux bases fonctionnent au lieu d'une, certain doublement du personnel est inévitable, l'inventaire de l'équipement et des pièces de rechange se produira en double, des installations spéciales seront moins bien utilisées et enfin contrôler le travail à deux bases est rendu tellement plus difficile en raison de l'inefficacité inévitable due au simple fait qu'il existe deux bases au lieu d'une".

On a interrogé M. Speas sur la recommandation de sa maison en août 1963 de fermer bientôt la base de Winnipeg et de tout regrouper à Dorval: (T 1009 V 8)

"D. Est-ce toujours votre avis?

R. Oui, monsieur, toujours. J'ajouterai seulement que maintenant un an et demi s'est écoulé depuis que nous en sommes arrivés à cette conclusion, et je sens très vivement et très sincèrement que ces raisons sont plus fortes maintenant qu'elles ne l'étaient alors. Nous n'avons parlé que des aspects économiques de l'affaire. Quelque chose vient avant: la façon d'exploiter une bonne ligne aérienne.

Avec la technologie moderne des services aériens, aux avions de grande puissance, très chers et extrêmement

compliqués, il est de la plus haute importance de centraliser et regrouper ses moyens pour obtenir le maximum du personnel et des aménagements que vous possédez car les aménagements vont soutenir l'avion. Ce n'est pas à l'avion de soutenir les aménagements. Si vous projetez d'accomplir un bon travail pour le fonctionnement des avions en agissant ainsi, vous édifiez une base forte pour une exploitation en expansion.

Ce sentiment s'éprouve plus vivement maintenant qu'il y a un an et demi, en raison de la transition accélérée vers les réacteurs. Ils ont un rendement plus élevé, sont plus complexes, bien plus chers, et pour les acheter une ligne aérienne ne néglige aucune économie".

Il a fallu que la Commission tienne compte des conséquences de l'accroissement du nombre de DC-8 et de DC-9 prévus par AC en octobre 1965, sur ceux prévus en mai 1965 (App.D), et dont il est question dans le rapport Speas.

A ce sujet, les remarques de l'expert consulté en 1963, M. Speas, sont intéressantes: (T 935 V 8)

"R. Lors de l'établissement des prévisions, leur futur inventaire comprenait ce que nous considérons comme un très lourd stock d'appareils à propulsion (Vanguards et Viscounts). Nous avons discuté cela carrément. Nous avons l'impression que dans la réalité, les conditions de compétition du continent nord-américain, comme cela s'était produit depuis longtemps dans l'Atlantique nord et très fortement en Europe, forceraient la grande majorité des exploitants à entrer dans le cadre des réacteurs. Nous avons reconnu que Air Canada avait été un pionnier de l'introduction des appareils à turbo-moteurs sur ce continent. En fait, vous ne l'ignorez pas, elle fut la première compagnie aérienne d'Amérique du Nord à adopter l'avion à turbo-moteurs. Elle a tenu sa position de chef en ce domaine de façon remarquable et a fait son chemin de façon très spectaculaire dans le monde du transport et ses routes ouvertes à la concurrence. Voici une preuve, Air Canada avec ses avions à turbines avait raison. En examinant les projets, il nous a semblé qu'il pourrait y avoir plus d'avions à réaction que projeté et prévu, et nous en avons parlé à Air Canada. Nous avons décidé de le laisser dans cet état exact, car il est plus qu'évident qu'un passage aux réacteurs exigera très certainement une prudente gestion de la compagnie aérienne pour affermir et centraliser au plus tôt, si on veut la mener de façon concurrentielle dans ce monde de concurrence".

Il ressort des prévisions d'AC révisées en octobre 1965 que les vues de M. Speas étaient bonnes en ce qui a trait à l'accélération du passage aux réacteurs intégraux.

La Commission en est arrivée à la conclusion que ces appareils supplémentaires ne modifient pas la conclusion émise précédemment par la Commission.

M. Speas a indiqué pour quelles raisons, en cours de transition vers les trajets par réacteurs, les économies dues au fonctionnement d'une seule base de revision étaient nécessaires à une compagnie aérienne pour survivre à la concurrence. Questionné au sujet des conséquences d'une différence annuelle évaluée à un million de dollars entre le fonctionnement d'une seule base ou de plusieurs, M. Speas a déclaré: (T 1016 V 8)

"...le texte en ce cas parlait plutôt d'un million sur un poste d'environ 25 millions, puis s'efforçait de faire le rapport avec le total, (de tous les frais d'exploitation d'AC), mais en fait, si vous abordez toutes les rubriques des frais d'exploitation d'une compagnie aérienne dans la même optique, vous pouvez trouver des éléments dans chacun des sujets de frais d'Air Canada. Si vous dites "Il ne s'agit que d'un million par an pour la revision", alors vous devez dire la même chose du service des passagers, car je suis persuadé que vous pouvez trouver des secteurs où vous pouvez dépenser plus d'argent pour votre service de passagers et reporter l'argent dans un secteur plutôt que dans un autre, eu bien vous le pouvez pour vos ventes et la publicité, où Air Canada a dépensé 29 millions. Disons que les attributions pour les contrats, les ventes et la publicité ne doivent pas se faire au détriment de la valeur, mais on va introduire une autre mesure, et alors vous dites "Qu'est-ce qu'un million de dollars?", en parlant des services en vol et du prix du carburant.

...Lorsque Air Canada s'est lancé dans les années 30 et jusque dans les années 40, c'était une compagnie aérienne interne et elle réussissait bien comme telle. La nation canadienne a envoyé maintenant Air Canada se battre dans le monde extérieur, pour ainsi dire, et il se débrouille bien dans ce combat. Mais en ce qui concerne l'Atlantique nord...les prix de transport sont déterminés par un groupe de compagnies aériennes, et c'est une bande de loups affamés qui se battent pour les coûts les moins élevés possible, c'est pourtant une opération rentable. Donc Air Canada ne peut pas de lui-même augmenter automatiquement ses prix de transport pour trouver de l'argent ici; non plus que ceux des transports par delà les frontières. Il ne peut augmenter ses prix là où ils sont compétitifs. Ses concurrents travaillent dans des conditions rentables et continueront. Par conséquence, il n'y a pas de place là.

Ensuite, lorsque vous regardez à l'intérieur des frontières canadiennes, vous y trouvez aussi des cas de concurrence. Ainsi vous finissez avec les très rares éléments des portions de parcours d'Air Canada qui ne

sont pas sur un pied de concurrence..."

En résumé, tous les fonctionnaires d'AC qui témoignèrent à ce propos ainsi que ses deux experts consultants, étaient d'avis que dans la situation actuelle des transports aériens, il était nécessaire et souhaitable pour les intérêts d'AC d'avoir une seule base regroupée pour le mettre à même de conserver sa position. La Commission est d'accord, sauf sur le fait qu'il fallait nécessairement l'établir à Dorval.

Il est intéressant de remarquer ce qu'avait à dire l'expert en transport pour la province du Manitoba, Mr. Banks, aux questions concernant le plan Speas de regroupement à Dorval (T 2247 V 15):

"R. En 1963, oui, excellent, monsieur Monk, dans ce sens que cela offrirait à Air Canada les frais les plus bas. Nos instructions, bien sûr, ne comprenaient pas l'imposition des frais sociaux à la province ou au Canada lors du démembrement du groupe d'ouvriers hautement spécialisés que le Manitoba cherche à maintenir au travail dans cette ville".

puis (T 2252 V 15):

"R. Bref, dans la mesure où, du point de vue d'Air Canada, le plan le plus économique serait de fermer la base de Winnipeg à un moment donné, je serais d'accord avec Speas, mais en aucun temps je ne serai d'accord pour dire "le meilleur", parce qu'ici ce mot est employé uniquement pour qualifier ce qui est le meilleur pour Air Canada, et pas nécessairement ce qui est le meilleur pour la nation canadienne.

D. Eh bien, je voulais dire le meilleur pour Air Canada.

R. Alors oui, monsieur.

D. Le meilleur économiquement.

R. En terme de dollars, oui, monsieur".

La Commission partage l'inquiétude de M. Banks quant aux frais sociaux pour la province dus au regroupement à Dorval. Ce facteur et d'autres auraient dû en 1957 faire l'objet de grandes considérations avant la construction de la base regroupée à Dorval. Il faut aussi le prendre en grande considération en discutant, à la partie E de cette étude, l'avenir des installations de révision de Winnipeg.

Le passage de l'exploitation de plusieurs bases de révision à une seule se produit dans les compagnies aériennes mondiales depuis quelques années. Speas a présenté des études détaillées et exhaustives sur les 24 compagnies aériennes mondiales d'Amérique du Nord et d'Europe ayant un milliard de

passagers kilomètres ou plus en 1963, (catégorie où AC se plaçait au neuvième rang par la taille) et sur l'histoire de leurs bases de revision (à ne pas confondre avec les bases d'entretien). La Commission critiqua la pertinence de certains aspects de ces études, mais le thème central d'une tendance au regroupement des bases depuis 1947 ne manque pas d'intérêt ni d'à-propos.

Dans la période 1946-1963, ces 24 compagnies aériennes ont fermé 25 bases importantes. Seulement 6 compagnies aériennes maintenant possèdent plus d'une base chacune.

Nous savons bien à présent que AC en a deux. Air France qui en possédait quatre, en a deux une pour les avions avec moteur à explosion et une pour les moteurs seulement. Le Pan American en possédait quatre, et maintenant effectue le travail sur les moteurs dans une base et la revision des appareils dans une autre (dans ses calculs Speas les considère comme une base unique, mais la Commission les traite comme deux). SAS est le consortium des compagnies aériennes des trois pays scandinaves, dont chacun avait, et a toujours maintenant, une base de revision. La Continental possède une nouvelle base pour la revision des réacteurs et n'a pas encore fait part de ses plans au sujet de son ancienne base pour les équipements sans réacteur.

La position de l'United Airlines est particulièrement intéressante. Elle possède deux bases et en a fermé une, conservant celle de San Francisco. Ensuite, en fusionnant avec les Capital Airlines, United en a acquis une autre à Washington destinée à la revision des Viscounts.

M. Speas a déclaré dans son témoignage que l'United avait annoncé publiquement son intention de fermer la base de Washington. Au nom de la province du Manitoba, M. Banks a mis au dossier un télégramme que lui avait adressé l'United affirmant qu'une telle annonce n'avait pas été faite au public.

Alors AC a mis au dossier comme pièce à l'appui pour identification une partie de la retranscription des délibérations devant le Civil Aeronautics Board. L'extrait suivant de ces délibérations rend un son familier:

"R. Je pense que lorsque la base (en parlant de la base de Washington)...si les Viscounts étaient complètement éliminés, nous avons 30 millions d'investis à San Francisco, en comptant tout l'équipement et les machines, et je pense qu'il serait très peu judicieux de reproduire ici le double de l'équipement déjà fourni pour la revision à San Francisco.

D. Si bien que votre idée serait de laisser la base ici?

R. Non. Etant donné que les Viscounts ont disparu, s'il n'y avait pas de Viscounts, je pense que la base disparaîtrait avec eux".

Que cela ait été ou non une proclamation publique de fermeture, comme l'affirmait M. Speas et le niait M. Banks, ainsi que les United Airlines dans leur télégramme aux mots soigneusement pesés, la Commission ne se prononcera pas là-dessus.

Ce qui ne manque pas d'intérêt, toutefois, est la copie de l'annonce suivante à la presse, en date du 18 août 1965, faite par les United Airlines et que la Commission s'est procurée; en voici une partie:

"L'United Airlines a annoncé qu'à partir de 1967, ils commenceront à réduire progressivement le travail de revision des appareils effectué à leur base d'entretien de Washington, car la compagnie commence à éliminer les Viscounts et appareils à moteur à explosion de sa flotte. La compagnie a dit qu'en 1969 cette base ne servira plus à la revision.

M. P.A. Fruehauf, sous-directeur adjoint de la technique et de l'entretien à Washington, a dit que le programme à longue échéance de fermeture de la base de revision, qui touchera environ 840 personnes à l'aéroport national, était conforme au projet qu'entretenait l'United d'avoir en 1970 une flotte composée uniquement de réacteurs. M. Fruehauf a dit que tout le travail de revision des avions à réaction s'effectue à la base de revision de l'United à San Francisco. La base de Washington n'est utilisée que pour le service de revision des Viscounts et de certains appareils à moteur à explosion.

En avril de cette année, l'United a fait part de ses plans pour la location, l'achat ou l'option de 144 nouveaux appareils à réaction évalués à plus de 750 millions a dit M. Fruehauf. Ces avions qui doivent être livrés au cours des cinq prochaines années nous donneront une flotte entièrement à réaction en 1970. Au fur et à mesure que nous commencerons à intégrer ces nouveaux avions dans notre flotte, nous éliminerons les appareils à moteur à explosion et les Viscounts, et le travail de cette base va diminuer".

L'ensemble de l'annonce a tant de ressemblance avec celle d'AC qui lui correspond, daté du 14 novembre 1962, qu'une copie en est jointe comme appendice R.

Ce qui se passe ailleurs n'est pas nécessairement le critère de ce qui devrait arriver à Dorval et à Winnipeg, mais ne peut manquer d'être de quelque intérêt.

Plusieurs mémoires ont présenté la thèse selon laquelle AC devrait avoir au moins deux bases de revision au cas où l'une serait mise hors de service par suite de guerre, d'insurrection, de cataclysme, d'explosion ou autre désastre. L'un de ces aléas pourrait frapper Winnipeg ou Dorval, mais évidemment les conséquences seraient plus graves s'il frappe une base et qu'il n'en n'existe aucune autre disponible.

Le coût d'installation en double exemplaire serait une prime d'assurance annuelle d'importance, ce que les autres compagnies aériennes ne semblent pas prêtes à assumer.

AC a déclaré qu'en cas de catastrophes à Dorval, on pourrait avoir recours, pour les pièces et les cellules aériennes, à la base C.P.A. à Vancouver (AC revise maintenant les moteurs des réacteurs DC-8 de C.P.A.) AC a mis également au dossier une correspondance et des mémoires indiquant l'existence d'un groupement nord-américain des services et des installations techniques assurant le dépannage en cas de paralysie des installations de revision d'une compagnie aérienne. Il existe aux Etats-Unis au moins sept postes aménagés pour la revision des DC-8, et probablement celle des DC-9 en temps utile.

AC est membre officieux ou associé de ce groupement. Il semble à la Commission que des rapports étroits et une participation au développement du groupement seraient profitables à AC. La Commission n'a aucune conclusion à ajouter à ce commentaire.

On trouvera à la section D de cette partie les remarques faites sur la possibilité de revision des Vanguards à Winnipeg.

- E. L'avenir des ateliers de revision d'Air Canada et d'autres sociétés à Winnipeg en corrélation des mesures annoncées par le gouvernement.

Les installations de revision d'Air Canada à Winnipeg ont été décrites d'une façon détaillée dans la partie 2 B. La Commission a déclaré qu'elle ne peut recommander l'abandon par Air Canada de la conception qu'elle a d'une base unique et ceci en raison du fait qu'une base commune a déjà été construite à Dorval; on ne devrait donc pas s'opposer à cette décision de reviser les DC-9 en cet endroit (Partie 3 D).

Les installations de revision des avions et des moteurs à Winnipeg ne se limitent pas à celles d'Air Canada. Diverses compagnies privées effectuent aussi leurs travaux de revision à Winnipeg ou dans les environs.

La Bristol Aero Industries Limited (Bristol) qui a succédé, en 1954, à la compagnie MacDonald Brothers Aircraft Limited (fondée il y a 30 ans) dispose d'installations importantes de fabrication de pièces de rechange d'avions pour le marché canadien et l'exportation y compris l'équipement de flotteurs et de skis ainsi que les roquettes et les ensembles d'instruments électroniques et de télémétrie qui se trouvent dans les roquettes.

La Bristol dispose aussi de vastes installations pour la réparation et la revision des avions mais non pas des moteurs d'avions. Ces dernières installations emploient environ la moitié des 900 employés et occupent une superficie de 85,000 pieds carrés. La Bristol répare et revise, pour le compte du gouvernement du Canada le CF 101 (le chasseur à réaction supersonique Voodoo). La Bristol revise aussi les hélicoptères et leurs pièces de rechange ainsi que les bimoteurs et les quadrimoteurs (mais pas leurs moteurs) pour le compte de nombreux clients, y compris les compagnies de transport aérien, le gouvernement, les sociétés commerciales et industrielles et les transporteurs aériens privés. En outre, la Bristol assure les services d'entretien, de réapprovisionnement en carburant et les opérations assurant le fonctionnement des rampes d'aviation ainsi que la manutention des cargaisons aériennes pour le compte de plusieurs lignes aériennes qui utilisent l'aéroport international de Winnipeg telles que le C.P.A. et la Northwest Airlines et aussi la SAS, la Pan American et la Trans World Airlines qui se servent parfois de l'aéroport comme relai pour refaire le plein en carburant.

Pour assurer tous ces services, la Bristol dispose d'installations techniques et de laboratoire ainsi que d'un effectif de main-d'oeuvre spécialisé dans le domaine de l'industrie aéronautique. La Bristol fait partie du groupe nombreux des entreprises de Winnipeg qui aimerait voir s'améliorer les relations canado-américaines dans le domaine de l'aviation vu l'importance des affaires qu'elle transige aux Etats-Unis.

La Standard Aero Engine Limited (Standard Aero) établie

en 1937, possède de vastes installations de revision de moteurs d'avions qui occupent les anciens hangars de l'A.R.C., ainsi que de deux installations d'essais pour moteurs (pouvant effectuer des essais jusqu'à la puissance de 5,000 ch); ses installations occupent une superficie totale de 86,000 pieds carrés. Elle a à son service un ensemble de 450 personnes. La Standard Aero revise les moteurs d'avions des modèles à piston ou à turbine et des pièces connexes très diverses, des roues et des freins d'avions, et aussi des moteurs d'hélicoptères. Ses clients se recrutent parmi les compagnies de transport aérien, le gouvernement et de nombreux transporteurs aériens commerciaux et privés. La Standard Aero prétend qu'elle a immobilisé plus d'un million de dollars dans ses installations.

Elle joue aussi le rôle de concessionnaire pour divers produits d'aviation et possède des succursales à Vancouver, Edmonton, Calgary, Toronto et Montréal.

La Western Aero Engines Ltd. effectue sur une échelle tant soit peu moindre que la Standard Aero des travaux de réparation et de revision de moteurs d'avions, mais elle n'en tient pas moins une place importante dans l'industrie de la revision. D'autres compagnies s'occupent aussi d'exploiter divers services dans le domaine de l'industrie de la revision.

Les salaires versés, dans leur ensemble, par les industries privées qui se consacrent à l'entretien et à la revision des avions et de leurs moteurs semblent égaler ou presque égaler ceux versés à la base de revision d'Air Canada à Winnipeg.

L'utilisation, pour l'avenir, de la base de Winnipeg d'Air Canada dépendra de bien des facteurs dont les plus importants sont les suivants:

1. La décision, prise en 1957, par Air Canada de réunir à Dorval tous ses travaux de revision de DC-8 et de Vanguard; la construction par cette société, à Dorval, d'une vaste et moderne base de revision au coût de quelque 31 millions, la décision qu'elle a prise, en 1962, d'y reviser les DC-9 qu'elle acquerrait.

2. La décision qu'a prise Air Canada, en 1957, de continuer à reviser, à sa base de Winnipeg, ses cellules de Viscounts et ses moteurs Dart, pour une durée de temps définie ainsi: soit "tant que cette opération de revision des Viscounts et des moteurs Dart relèverait de la société" soit "tant que la société aurait en service un nombre substantiel d'appareils Viscounts" ainsi que des engagements qu'Air Canada a pris vis-à-vis de son personnel dans ces domaines (voir la Partie 2 C).

3. La location faite par Air Canada, en 1961, à la Standard Aero, pour une période se terminant le 31 décembre 1970, de l'une de ses deux installations d'essai (laissant l'autre disponible pro tem pour l'épreuve des moteurs Dart d'Air Canada), et l'option laissée par Air Canada à la Standard Aero d'acheter

toute l'installation à la fin du bail à un prix d'achat de \$80,000. (Remarque: si cette compagnie exerçait son droit d'option, la base de revision d'Air Canada à Winnipeg se trouverait dépourvue d'installation d'essai pour les moteurs Dart à moins d'accord passé avec la Standard Aero. L'établissement de nouvelles installations à cette fin pourrait coûter, d'après les estimations, environ \$600,000. ou peut-être moins).

4. Les frais supplémentaires annuels qui sont continuellement occasionnés du fait que l'on assure la revision des Viscounts à la base de Winnipeg au lieu d'accomplir ce travail aux installations fusionnées à Dorval se montent à \$1,070,000. d'après les experts-conseils de la province du Manitoba, à \$1,600,000. d'après la Commission, et à \$2,380,790. d'après les experts-conseils d'Air Canada.

5. Selon toute vraisemblance d'après les plus récentes estimations d'Air Canada, la flotte de Viscount ira diminuant, peut-être brusquement même après 1967, et, avant 1973, il pourrait bien ne rester en service qu'un nombre "moins que substantiel" (30) de Viscounts, ce qui s'accompagnerait d'une diminution annuelle correspondante de l'utilisation de la base de Winnipeg et du nombre des employés d'Air Canada qui y travaillent et qu'à moins de quelque changement de programme cette base serait complètement fermée et abandonnée vraisemblablement en ou avant 1973.

6. A l'heure actuelle et dans l'état actuel, les bâtiments, l'équipement et les installations de la base de Winnipeg ne sont utilisables que pour la revision des cellules des Viscounts et des moteurs Dart ou pour des avions et des moteurs de même grandeur, de même genre; depuis la réception du rapport Wallace Clark, en 1957, seules des dépenses minimales de capital ont été faites par Air Canada dans le cas de ses bâtiments, matériel et installations, et les seules dépenses importantes effectuées juste avant concernaient en 1955, la construction d'un magasin et d'un bâtiment pour l'essai des moteurs.

7. Les bâtiments de cette base ne sont pas contruits sur du terrain appartenant à Air Canada mais sur un terrain appartenant au gouvernement fédéral et qui a été loué selon des baux divers expirant en 1966, 1972 et 1978.

8. L'accord résultant des ententes collectives, actuellement en vigueur entre Air Canada et l'Association internationale des machinistes, prévoit des salaires et des conditions d'emploi en faveur des employés de la base de revision d'Air Canada qui sont, dans l'ensemble, plus élevés et plus favorables aux employés d'Air Canada que les salaires et les conditions d'emploi qui existent généralement au Manitoba dans le cas des employés des autres installations de revision d'avions et de moteurs.

9. Des accords ont été passés entre Air Canada et l'Association internationale des machinistes prévoyant l'abandon

des Viscounts et la mise en service à Dorval des DC-9 ainsi que le transfert des employés à Dorval; ces engagements doivent être tenus.

10. La Standard Aero, la Bristol et la Western Aero ainsi que d'autres compagnies disposent à Winnipeg de vastes installations effectuant la revision respectivement des moteurs et des cellules d'avions; leur retirer ces fonctions pour les donner à Air Canada se traduirait simplement par un transfert des opérations d'une installation à une autre, sans bénéfice d'ensemble pour la collectivité.

11. La conclusion à laquelle a abouti la Commission est qu'il ne faut rien changer aux plans élaborés par Air Canada visant à l'établissement d'une base unique.

L'honorable M. Pickersgill a fait savoir à la Commission (lettre d'envoi - Annexe B) que le gouvernement avait l'intention de prendre toutes les mesures dans la limite du raisonnable, pour assurer que le retrait des Viscounts soit contrebalancé par de nouvelles opérations et il a demandé à la Commission d'enquêter sur les possibilités de maintenir et d'augmenter l'emploi à la base de Winnipeg.

Le premier ministre a déclaré à la Chambre des Communes (le 22 novembre 1963);

"Dans la mesure où nos projets sont élaborés, soit au moins pour une période de dix ans, les installations de Winnipeg continueront à être utilisées.

Cette décision a une répercussion considérable sur l'économie de l'agglomération de Winnipeg. Selon le gouvernement, il est de l'intérêt national de répartir les possibilités d'emplois techniques comme ceux qu'offre la base d'Air Canada dans divers centres, dans la mesure où cela est compatible avec l'efficacité industrielle. Voilà pourquoi, il faut accueillir chaleureusement la décision de maintenir les installations de revision et d'entretien à Winnipeg".

Dans un télégramme adressé à l'honorable M. Duff Roblin (le 19 mars 1964), et qui se trouve aux dossiers de la Commission, le premier ministre déclarait:

"Le gouvernement a pour politique de faire l'impossible pour maintenir la situation de l'emploi à la base d'Air Canada de Winnipeg et, si possible, l'améliorer.

Pour AC, cela signifie que la base continuera à servir de base de revision pour les Viscounts tant que ces appareils resteront en service. Quant au gouvernement, cela implique en plus qu'il fera tout son possible pour assurer que d'autres travaux d'aviation seront disponibles à Winnipeg afin que

le retrait éventuel des Viscounts soit au moins compensé par de nouvelles activités.

Cette politique ne signifie pas que chaque emploi particulier occupé à Winnipeg continuera indéfiniment à exister. Les changements normaux qui résultent de la technologie, et des méthodes de travail et les dispositions concernant l'ancienneté adoptées entre les employeurs et les employés pourront conduire à la disparition ou au transfert de certains emplois. Une industrie dynamique ne peut s'immobiliser dans un cadre particulier dans le domaine de l'emploi.

Les promesses que j'ai faites signifient qu'il n'y aura pas de transfert d'emploi de Winnipeg qui résultera d'une politique délibérée. Au contraire, nous voulons faire l'impossible pour assurer suffisamment de tâches aéronautiques pour maintenir ou augmenter le niveau présent de l'emploi...

Ce qui intéresse Air Canada, dans cette ligne de conduite, c'est le domaine de la revision des Viscounts à Winnipeg. L'AC a confirmé que, pour autant que ses plans le prévoient, la plupart des Viscounts de sa flotte resteront en service pour au moins encore dix ans et qu'elle avait clairement réaffirmé qu'elle s'engageait à poursuivre ses opérations de revision à Winnipeg.

L'énoncé de la politique du gouvernement concernant sa ligne de conduite vis-à-vis les compagnies régionales de transport aérien fait par l'honorable M. Pickersgill, le 1er juin 1965, (Annexe G) a été citée. Nous rappellerons que le gouvernement s'attend qu'Air Canada et la C.P.A. collaborent afin d'établir une politique qui permette d'apporter aux compagnies régionales de transport aérien une aide sous différentes formes y compris ce qui a trait aux relations contractuelles et à l'aide technique.

Le mémoire que la TransAir a fait parvenir à la Commission et le mémoire qu'elle a envoyé au ministre des Transports, en décembre 1965, indiquent que cette compagnie manque d'appareils modernes répondant aux besoins de son exploitation mais qu'elle a le droit, en certaines circonstances, d'utiliser les Viscounts.

La Commission a aussi compris que d'autres compagnies de transport aérien ont les mêmes besoins et le même droit de se servir de ce modèle d'avion. Dans l'ensemble, un grand nombre de ces appareils pourraient servir à améliorer et à étendre les services régionaux de lignes aériennes par tout le Canada.

En même temps, l'état financier de ces compagnies régionales de transport aérien est tel qu'elles ne seraient pas en mesure de financer l'achat de ce genre d'appareils sur un

marché où la compétition serait ouverte.

Comme Air Canada s'est engagé, par sa propre politique, à continuer ses activités à la base de Winnipeg (du moins il semble jusqu'en 1973) quant à la revision d'une flotte de Viscounts qui ira constamment en diminuant, il semblerait opportun d'élaborer un plan qui conserve, dans l'intérêt général du Canada et de celui des compagnies régionales de transport aérien l'usage des Viscounts abandonnés par Air Canada ce qui, par là même, continuerait à assurer à la base de Winnipeg tout le travail de revision des Viscounts, et à assurer au mieux le niveau d'emploi durant la période où les Viscounts resteront en service.

Un tel plan semblerait s'accorder avec les déclarations du gouvernement en matière de ligne de conduite et avec la nécessité d'améliorer le service régional de transports aériens au Canada, avec les besoins d'Air Canada et ceux des transporteurs aériens. En même temps, ce plan assurerait la continuation de l'exploitation de la base de Winnipeg avec un volume maximum de travail pour ce qui est du Viscount.

D'une façon très générale, le plan préconisé signifierait:

1. Que, pour remplir ses engagements vis-à-vis de ses employés et du public, Air Canada continuerait à exploiter sa base de Winnipeg pour la revision des appareils Viscount et de leurs moteurs Dart ainsi que cela s'effectue actuellement jusqu'en 1973, ou jusqu'à une date plus rapprochée s'il y a accord à ce sujet entre Air Canada et ses employés.

2. Que les opérations de revision, dont on a fait mention dans le paragraphe 1, seraient assurées par une compagnie auxiliaire qui serait établie légalement par Air Canada à cette fin. Que les bâtiments, le matériel et les installations affectés à la revision des avions ainsi que les baux de la base de Winnipeg seraient transférés à une telle compagnie à un coût qui n'excéderait pas celui de leur présente valeur comptable amortie. Il importerait que la valeur comptable des propriétés soit peu élevée afin de permettre à la compagnie qui se chargerait des opérations de revision de minimiser ses frais généraux. Le gouvernement assurerait le renouvellement approprié des locations actuelles des terrains.

3. Que pour la période qui a été mentionnée dans le paragraphe 1, Air Canada dirigerait la compagnie de revision par la propriété des actions et par le conseil d'administration et effectuerait la revision à cette même base par l'entremise de cette compagnie, non seulement de sa flotte de Viscounts mais aussi, sur une base contractuelle, des autres Viscounts et autres moteurs Dart qui seraient disponibles à cette fin, ceci devant comprendre les appareils Viscounts et leurs moteurs dont disposent le ministère des Transports, la TransAir, et tout autre appareil Viscount tels que ceux d'Air France ou de Icelandair qui le demandèrent en 1964 et essayèrent le refus d'Air Canada.

4. Que tout appareil Viscount qui actuellement ou par la suite se trouverait en surplus pour Air Canada serait mis en vente ou loué à des compagnies régionales canadiennes de transport aérien à des prix d'achat ou à des conditions de location qui ne fourniraient aucun profit à Air Canada, ceci, en raison de l'impossibilité financière où sont les transporteurs aériens régionaux d'assumer de grandes dépenses de capital ou de frais d'exploitation et aussi, en partie, afin de donner suite aux engagements pris par Air Canada vis-à-vis des transporteurs régionaux aériens tel qu'exposé dans la déclaration du gouvernement sur sa politique le 1er juin 1965 (Appendice G).

5. Que les appareils Viscount en surnombre ne soient pas vendus ou loués hors du Canada à moins qu'ils n'aient d'abord été offerts aux compagnies régionales de transport aérien ou à d'autres utilisateurs éventuels canadiens, selon des conditions appropriées, ou à moins qu'il soit devenu évident qu'aucun acheteur ou locataire canadien ne se soit montré ou que cela ne semble pas probable. La C.P.A. doit être considérée comme un acheteur ou locataire éventuel vu l'importance de ses services sur le plan régional.

6. Que les conditions de toute vente ou location de Viscounts oblige l'acheteur ou le locataire à faire effectuer tout le travail de révision et d'entretien (autre que l'entretien courant ordinaire) des Viscounts en question, sur une base contractuelle et à un coût forfaitaire par la compagnie effectuant la révision à la base de Winnipeg et d'acquiescer une part d'actions de cette compagnie proportionnelle à sa participation au travail de révision. Peut-être serait-il possible et souhaitable de mettre en commun des appareils et moteurs qui seraient interchangeables, ce qui éliminerait des immobilisations inutiles en pièces de rechange.

7. Qu'en raison du bail et de l'option de vente qu'a accordés Air Canada à la Standard Aero en ce qui a trait à l'installation d'essai de moteurs, il importe de négocier des accords appropriés avec la Standard Aero pour l'utilisation des installations d'essai ou la compagnie effectuant les révisions devra se charger de construire une nouvelle installation d'essai.

8. Que l'accord qui existe actuellement entre Air Canada et l'Association internationale des machinistes concernant le transfert à Dorval des employés de la base de Winnipeg d'Air Canada continuera à s'appliquer à tous les employés contractuels permanents d'Air Canada qui sont prêts à occuper un emploi vacant à Dorval dès que celui-ci se présentera. Les dispositions prises actuellement vis-à-vis des employés non contractuels et qui désirent un transfert continueront à s'appliquer. L'effectif de la base de révision de Winnipeg pourra continuer à croître mais les nouveaux venus n'auront aucun droit aux transferts.

9. Que, dès qu'Air Canada aura rempli ses obligations vis-à-vis de ses employés en ce qui a trait à la continuation de l'exploitation de la base de Winnipeg et plus rapidement si les employés jugent que c'est dans leur intérêt et dans celui de la base de

relever Air Canada de ses engagements avant 1973, Air Canada vendrait ses actions à la compagnie qui effectuera les revisions à leur valeur comptable nette du moment et à des conditions appropriées de paiement.

10. Qu'il serait souhaitable que les acheteurs d'actions de la compagnie qui effectuera la revision comprennent la C.P.A., si celle-ci acquiert des Viscounts et qu'elle comprenne aussi les compagnies régionales de transport aérien qui utilisent ou qui sont susceptibles d'utiliser des appareils Viscounts.

11. Qu'après la vente par Air Canada de ses actions, la compagnie effectuant la revision continuera à rendre ses services sur une base contractuelle pour tous les appareils Viscounts et les moteurs Dart et pour tous les autres appareils qui étaient jusque là l'objet d'un entretien à la base y compris les Viscounts d'Air Canada toujours utilisés jusqu'à leur abandon définitif.

12. Qu'une condition importante du succès pour la compagnie qui effectuera la revision serait que la valeur en capital des bâtiments, du matériel et des installations ainsi que les salaires et les conditions de travail de ses employés puissent être tels que la base de revision soit en mesure de concurrencer les autres bases semblables assurant des travaux de revision des Viscounts et d'autres tâches.

13. Que, s'il fallait envisager des allègements d'impôts afin de rendre le projet économiquement viable, la ville de Saint-James et la municipalité métropolitaine de l'agglomération de Winnipeg (les deux ayant soumis des mémoires en faveur de la conservation de la base) pourraient être sollicitées en ce sens.

Le plan qui précède appellerait sans aucun doute des modifications et des transformations nombreuses pour répondre à toutes les situations et à tous les besoins. Il nécessiterait aussi, pour être mené à bien, la bonne volonté de toutes les personnes en cause et plus particulièrement d'Air Canada et de ses employés. A cette fin, au besoin, les employés d'Air Canada qui choisiraient de rester à la base de Winnipeg pourraient accélérer l'établissement de la gestion en coopération de la base en relevant Air Canada avant 1973 de ses obligations au sujet de la prolongation de ses opérations.

La solution qui pourrait remplacer ce plan serait qu'Air Canada continue l'exploitation de la base de Winnipeg pour la revision de sa flotte de Viscounts en diminution constante jusqu'à ce que ses engagements cessent (1973 ou à peu près) avec des diminutions annuelles de travail et du nombre des employés (un dessèchement de la vigne) qui serait suivi par la clôture inévitable et ses conséquences de démoralisation du personnel. On ne pourrait qu'alors seulement étudier l'utilisation à faire de la base.

L'avantage que procurerait à Winnipeg des travaux supplémentaires à ceux ayant trait aux Viscounts a été l'objet d'une étude approfondie de la part de la Commission.

On songe immédiatement aux Vanguard (pour les caractéristiques se référer à l'appendice H). La grandeur, la complexité et la puissance du Vanguard par rapport au Viscount et sa hauteur (36' 1.41) obligerait à construire un vaste hangar et à s'adjoindre du matériel fixe coûteux ainsi que des installations d'essai et d'utilisation des instruments dont la plupart feraient double emploi avec celles déjà existantes à Dorval et qui sont utilisées pour des DC-8. Du fait que l'on envisage que les Vanguard ne feront partie de la flotte d'Air Canada que pour une période relativement courte après que cette flotte se sera augmentée des DC-8 et des DC-9 rendrait leur transfert à Winnipeg une opération de courte durée et fort peu économique, vu le coût supplémentaire en capital impliqué et les besoins créés en personnel spécialisé. On s'accorde à penser que les compagnies régionales de transport aérien ne feront jamais grand emploi d'un appareil du genre et de la dimension du Vanguard.

On songe aussi à la revision des appareils et moteurs d'avions militaires pour s'ajouter aux tâches effectuées sur les Viscounts. Ce domaine a été sérieusement étudié.

La plupart des travaux de revision des appareils militaires sont effectués par contrat, par des entreprises privées au Canada qui comptent, dans une grande mesure, sur ce genre de travail pour assurer leur existence. A Winnipeg, par exemple, le travail sur les appareils militaires fournit une grande partie du travail qu'accomplit la Standard Aero et la Bristol. La même situation se retrouve dans les autres bases privées de revision au Canada.

Le volume total de travail effectué sur les avions militaires (y compris le travail sur les hélicoptères) qui est disponible au Canada a été estimé par M. Elbert Cheyno, de Los Angeles, qui représentait la province du Manitoba, comme impliquant quelque quatre millions d'heures de travail par année. L'enquête menée par la Commission semble indiquer que le chiffre réel serait quelque peu moins élevé que celui fourni par M. Cheyno.

La Commission a appris aussi que le volume du travail de revision militaire était en forte diminution, allant d'un tiers à une demie, car les appareils plus coûteux acquis qui sont en service actuellement sont plus sûrs et demandent moins d'entretien mais aussi du fait des nouvelles méthodes inaugurées par les forces armées sous le nom de "Inspection et réparations effectuées au niveau du dépôt", un procédé par lequel la revision est effectuée non pas comme précédemment suivant des temps fixés, mais à la suite de l'inspection effective de l'appareil au dépôt en cause et même alors, seulement dans la mesure où celle-ci se révèle nécessaire à la suite de l'inspection.

Un volume de travail de quelque 800,000 heures serait nécessaire pour justifier la conservation d'un personnel d'approximativement un millier de personnes à la base de revision d'Air Canada à Winnipeg. Pour remplacer le volume de travail manquant sur les Viscounts, il faudrait que le volume de travail militaire augmente chaque année pour atteindre un sommet de quelque 800,000 heures lorsque les Viscounts seront entièrement retirés du service.

Une grande partie du travail militaire est hautement spécialisé, impliquant du matériel, des outils et des techniques qui sont déjà disponibles dans les installations actuelles de revision et qui ne sont pas disponibles à la base de Winnipeg. A cause de leur dimension, certains appareils militaires ne pourraient être revisés à Winnipeg. Le travail actuel est effectué dans des installations qui ne sont déjà pas utilisées à leur pleine capacité et qui manquent déjà terriblement d'ouvrage. Le transfert des tâches actuelles à Winnipeg serait injuste vis-à-vis des compagnies et des régions dans lesquelles le travail s'accomplit actuellement. Le transfert du travail en provenance de la Standard Aero et à la Bristol n'améliorerait pas la situation d'ensemble de l'agglomération de Winnipeg et serait injuste vis-à-vis de ces compagnies. Pour conserver le volume actuel de travail à la Standard Aero et à la Bristol et à la base d'Air Canada, cela signifierait qu'approximativement un tiers de tout le travail militaire aéronautique disponible au Canada serait accompli à Winnipeg. Un tel transfert de travail signifierait que l'on fait fi de la région opérationnelle de l'appareil et de son rayon d'action, de la proximité des bases, établies dans ces régions et du double emploi des spécialistes et du matériel.

Le seul fait que les salaires sont généralement plus élevés à la base d'Air Canada que ceux d'au moins plusieurs entreprises privées d'installations de revision en lui-même rendrait difficile sinon impossible les appels d'offres par la base de Winnipeg sur le marché.

Il y aurait aussi possibilité d'effectuer du travail concernant les hélicoptères, mais le petit volume de travail disponible et l'existence d'installations établies de revision à Winnipeg et ailleurs ne rendent pas ce champ d'action fort prometteur. M. Cheyno en est arrivé à conclure que "ce travail (entretien d'avions militaires) pourrait se faire mais que les problèmes qu'il soulève sont nombreux et divers".

La Commission en est arrivée à la même conclusion, mais seulement en ce qui a trait au présent. L'industrie aéronautique et son activité connexe est une industrie dynamique et en voie de rapide transformation. Des possibilités pourraient surgir qui permettraient de combler les vides créés par la disparition des appareils Viscounts. La possibilité d'effectuer du travail à caractère militaire d'entretien, particulièrement dans les nouvelles catégories de travail, qui se présenteraient, devrait être soigneusement étudiée de temps en temps.

La Commission ne considère pas le plan recommandé dans le cas des Viscounts comme une solution exhaustive et satisfaisante au problème que pose la base d'Air Canada à Winnipeg, mais elle représente une amélioration sur la situation qui résulterait de la disparition progressive des Viscounts d'Air Canada et des engagements qu'a pris Air Canada de conserver temporairement la base ouverte. Cet engagement empêche totalement que l'on convertisse entre-temps la base à d'autres fins. L'application du plan viendrait en aide aux compagnies régionales de transport aérien, assurerait une plus longue survie à la base, ralentirait la diminution de l'emploi, et

sauvegarderait l'intérêt que portent les transporteurs aériens régionaux à cette base qui pourrait finalement devenir pour eux une entreprise où ils collaboreraient.

Du fait que les avions à réaction nécessitent une base fusionnée et puisque cette base a été placée à Dorval, Winnipeg et le Manitoba sont victimes de la technologie et des événements. En fait, la région de Winnipeg perdra une industrie qui y avait été établie en 1937 au moment où Air Canada commençait son exploitation, industrie qui, en considérant qu'elle se développe d'une façon accélérée en ce siècle du réacteur, aurait joué un rôle de plus en plus important dans la croissance de Winnipeg. Ceci se produit aussi à une époque où l'on s'inquiète du fait que la croissance de Winnipeg semble beaucoup moindre que celle d'autres grandes villes. Les statistiques récentes publiées par le Bureau fédéral de la Statistique indiquent, pour les trois années se terminant au 1er juin 1964, un taux de croissance de 2.3 p. 100 dans le cas de Winnipeg, alors qu'il est de 9 p. 100 dans le cas de Toronto et de 7.1 p. 100 dans le cas de Montréal. Que ces chiffres indiquent réellement le taux de croissance de Winnipeg ou une déficience de croissance peut être discuté par certaines personnes.

Le fait que la perte de la base de Winnipeg ne soit pas pour l'immédiat ne change rien au fait que Winnipeg se voit frustré de possibilités qu'auraient apportées une base moderne d'avions à réaction.

Il faut reconnaître qu'une industrie de la grandeur et avec des ramifications telles que celles de la base actuelle de Winnipeg avec les salaires qu'elle distribue à un millier de personnes et, en tenant compte des répercussions indirectes, joue un rôle beaucoup plus important dans l'économie de Winnipeg qu'elle n'en jouerait dans celle de l'une des plus importantes agglomérations au Canada.

Air Canada a maintenu depuis ses débuts à Winnipeg et a affirmé (que la base de Winnipeg ferme ou non) son intention de continuer à maintenir à Winnipeg son bureau central de comptabilité, en plus, bien entendu, des bureaux d'administration et autres installations d'exploitation de la région de Winnipeg. Ceci représente un volume substantiel de salaires et Air Canada a démontré qu'il s'agit là d'une politique économique et pratique, bien que ses bureaux principaux se trouvent à Montréal.

Plusieurs déclarations gouvernementales ont été faites au sujet du développement régional. La plus récente dont la Commission ait eu connaissance est celle que le premier ministre a faite lorsque, parlant à la Conférence fédérale-provinciale, tenue en 1965, il a déclaré:

"J'aimerais tout d'abord vous parler des questions d'économie qui figurent à l'ordre du jour. La première a trait aux problèmes régionaux. Le gouvernement fédéral est tout à fait au courant de ce que le développement économique des diverses régions du Canada a suivi des

chemins très divers. Ce qui a eu pour conséquence que les possibilités n'ont pas été les mêmes pour tous dans les différentes parties du pays. Les inégalités régionales montrent clairement qu'il ne suffit pas d'établir des lignes de conduite permettant un taux élevé de croissance pour le Canada dans son ensemble. Nous devons aussi établir des lignes de conduite destinées à mettre en valeur d'une façon complète les ressources qui existent dans toutes les parties du Canada. D'un point de vue historique, les inégalités régionales ont toujours constitué les principales causes de division dans notre pays et de nombreuses politiques gouvernementales ont eu pour objectif d'aplanir ces divergences.

Les circonstances changeantes nécessitent de telles politiques pour y faire face, mais celles-ci ne doivent pas faire paraître moins important l'objectif...Elles doivent tenir compte des besoins particuliers qui existent dans les régions particulières. Pour que tous les Canadiens bénéficient, comme ils le devraient, de la croissance économique, nous ne pouvons nous en remettre uniquement à des instruments à portée aussi générale que les mesures fiscales, les politiques monétaires et les politiques commerciales. Il faut leur ajouter des mesures mieux choisies pour s'adapter à la poursuite d'objectifs particuliers".

Il semblerait qu'aux yeux de la Commission la frustration que subit le Manitoba en étant mis à l'écart des réalisations d'Air Canada dans le domaine des réacteurs mérite une considération toute spéciale de la part du gouvernement canadien.

Une politique de décentralisation de certaines des opérations gouvernementales dans le domaine administratif ou de l'exploitation permettrait peut-être le transfert à Winnipeg d'un certain nombre d'activités ayant un effet heureux et important sur son économie et permettrait de combler le vide laissé sans peser trop lourdement sur l'économie canadienne en général. Quelque mesure de ce genre serait souhaitable et apporterait une réponse convenable et bien conforme aux déclarations précédemment citées du premier ministre.

F. L'avenir de Winnipeg en tant que centre aéronautique et autres questions pertinentes.

1. Préface

Le décret (Appendice A) enjoint à la Commission d'enquêter et de faire rapport, inter alia, sur:

- "e) l'avenir des installations de revision et d'entretien à Winnipeg et en particulier de ces installations de Winnipeg vues à la lumière du projet annoncé par le gouvernement du Canada d'encourager le développement des transports aériens régionaux et de rechercher une participation canadienne au trafic aérien international;
- f) les questions connexes qui pourraient surgir dans le cours de l'enquête, et que le Commissaire juge pertinentes à la portée de l'enquête et du rapport".

L'honorable M. Pickersgill, dans sa lettre (Appendice B), ajoute aux lignes susmentionnées les commentaires suivants: (les mots soulignés sont ceux de la Commission)

"le gouvernement canadien désire que votre enquête recherche une solution d'ordre pratique aux installations actuelles de l'industrie aéronautique à Winnipeg et, en particulier, à la base d'entretien et de revision d'Air Canada de cette même ville dans le cadre d'un développement régional, national et international de Winnipeg, centre d'aviation aérienne. Nous serions heureux de recevoir tout commentaire ou proposition d'ordre pratique ayant trait au rôle que doit jouer le gouvernement dans le développement de l'aviation à Winnipeg et au Manitoba".

L'avocat d'Air Canada a déclaré (P. 5 de sa plaidoirie) qu'à son avis la Commission a été établie en vertu de la première partie de la Loi sur les enquêtes et qu'en vertu de cette Partie, les seuls documents ayant force de loi sont les décrets du conseil, et que les termes du décret définissent toutes les attributions de la Commission et que ces termes ne peuvent être ni changés ni étendus ni restreints par une lettre ou, par tout autre document semblable.

Si la Commission devait faire sienne ce point de vue, alors logiquement elle devrait non seulement ne pas tenir compte des extraits susmentionnés de la lettre de l'honorable M. Pickersgill, mais aussi ignorer tout le reste de la lettre où il demande à la Commission, dans l'intérêt d'Air Canada, que l'on conserve un caractère confidentiel aux documents qui se trouvent inclus dans tout le rapport Dixon Speas. Pendant la durée de l'enquête, Air Canada a particulièrement insisté sur cette dernière requête et la province du Manitoba aussi bien que la Commission ont partagé le point de vue d'Air Canada à ce sujet.

La Commission est d'avis qu'il faut tenir compte du contenu de la lettre d'envoi et que, même si la lettre n'oblige pas juridiquement parlant la Commission en ce sens, elle indique certainement que le gouvernement est prêt à envisager les recommandations à caractère constructif qui lui seront soumises dans l'esprit de cette lettre.

De toute façon, la Commission considère que le sujet de la lettre relève de l'alinéa f) du décret et qu'elle peut, à sa discrétion, l'inclure dans le cadre de son enquête.

L'avocat d'Air Canada a aussi déclaré (T1521 VII et P. 5 de la plaidoirie d'Air Canada) que l'étude de la politique canadienne en matière d'aéronautique (sauf dans les cas de questions que le décret a spécifiquement soumises à l'étude de la Commission) dépassait le cadre de l'enquête. La Commission partage aussi l'avis qu'en vertu du décret il n'entre pas dans ses attributions, et qu'elle ne se considère pas habilitée à dicter au gouvernement une politique aéronautique. La Commission est cependant d'avis qu'elle devrait essayer de s'assurer quelle est, en fait, la politique du Canada en matière aéronautique et ensuite de s'efforcer d'établir, dans le contexte de cette politique, comment envisager l'avenir de la base de revision d'Air Canada à Winnipeg ainsi que l'avenir de toutes les autres installations d'aviation se trouvant à Winnipeg.

A cet égard, la Commission considère que les "installations d'aviation" ne comprennent pas seulement les installations de revision d'Air Canada et des compagnies d'aviation Bristol, Standard Aero et Midwest mais qu'elle incluent aussi l'aéroport international de Winnipeg et ses installations destinées aux passagers, au fret aérien et à l'entretien des avions.

2. La politique du Canada en matière d'aéronautique.

Les deux plus récents exposés officiels sur la politique actuelle du Canada en matière d'aviation se trouvent dans deux déclarations faites par l'honorable J.W. Pickersgill, ministre des Transports, respectivement les 24 avril 1964 et le 1er juin 1965 (appendice F. et G).

On remarquera d'après ces déclarations sur la politique suivie, que:

- a) dans le domaine international, le gouvernement considère qu'Air Canada et la Canadian Pacific Airlines constituent ses deux atouts principaux quant à l'exploitation de ses services internationaux; qu'il espérait bientôt aboutir dans ses négociation entreprises avec les Etats-Unis en vue de conclure un nouvel accord bilatéral; et qu'il comptait bénéficier des conseils d'Air Canada et de la C.P.A. au sujet de ces négociations bilatérales; et,
- b) que sur les principales lignes aériennes à l'intérieur du pays il n'y avait pas nécessairement prédominance

d'Air Canada et de la C.P.A. mais que la concurrence de la C.P.A. et des autres compagnies ne devait pas être telle qu'elle nuise à l'organisation essentielle du réseau intérieur d'Air Canada; et,

- c) que le gouvernement considère qu'il faut que les rapports entretenus entre les transporteurs aériens régionaux et les transporteurs aériens sur les lignes principales permettent, d'une façon raisonnable, aux transporteurs régionaux d'opérer sans l'aide des subsides gouvernementaux; que le gouvernement considère qu'il faut viser à l'amélioration de la situation économique des principaux transporteurs aériens régionaux (avec pour conséquence probable l'amélioration des services rendus aux Canadiens par ces compagnies de transport aérien); et qu'il comptait qu'Air Canada et la C.P.A. assumerait certaines responsabilités quant à l'élaboration d'une telle politique.

Le rapport de M. Stephen F. Wheatcroft, mentionné dans la partie 2 A, a été établi en 1958. La déclaration sur la politique suivie qui a été faite le 24 avril 1964 (Appendice F) se conforme, d'une façon générale, aux recommandations présentées par M. Wheatcroft, sauf pour la question d'accorder, comme le veut M. Wheatcroft, des subsides directs aux compagnies régionales de transport aérien.

La déclaration de programme, faite le 1er juin 1965 (Appendice G) par le gouvernement, a probablement suivi les discussions qui ont eu lieu entre le gouvernement, la C.P.A. et Air Canada ainsi que les instructions qui ont été données à M. Wheatcroft en vue de procéder à une étude plus approfondie de la concurrence entre les transporteurs aériens exploitant les lignes principales, ce qui laisse présager qu'à la suite du rapport que celui-ci présentera, le gouvernement fera une déclaration pour faire connaître ses intentions à ce sujet.

Peut-être le rapport de M. Wheatcroft, ou quelque rapport ultérieur, traiteront-ils du rôle que doivent jouer les compagnies régionales de transport aérien dans le domaine des transports aériens au Canada et quelle aide pourra leur être accordée en vue de remplir les fonctions qui leur ont été spécifiquement attribuées.

Pour l'instant, la Commission ne trouve aucune définition ou déclaration du gouvernement sur l'objet et les fonctions des compagnies régionales de transport aérien sauf dans les déclarations de l'honorable M. Pickersgill qui laissent entendre qu'il faudrait aider financièrement les transporteurs régionaux aériens et que cela devrait être accompli de quelque manière (autre que par des subsides directs).

La déclaration gouvernementale à ce sujet (Appendice G) revêt une telle importance en regard des recommandations de la Commission que nous la citons intégralement.

Le troisième principe énoncé le 24 avril 1964 établissait

qu'il fallait définir le rôle des transports aériens régionaux assurant un service régulier et déterminer leurs rapports avec les grandes lignes aériennes, pour assurer aux transporteurs régionaux une chance raisonnable de s'administrer sans subvention de l'Etat.

Dans nos pourparlers avec les présidents des deux principales lignes aériennes, il a été clairement établi que le gouvernement s'attend qu'ils contribuent à l'élaboration de cette politique. Cette assistance peut revêtir toutes sortes de formes, depuis les transferts de routes, l'exploitation de routes, les ententes contractuelles et diverses formes d'aide technique et administrative. Cette collaboration ne donnera pas de résultats éclatants du jour au lendemain, mais avec le temps, elle devrait avoir des conséquences importantes.

Les présidents des deux grandes lignes aériennes et les principaux transporteurs régionaux sont invités à nous faire des recommandations spéciales au sujet de mesures qui, selon eux, permettraient de donner suite à ce troisième principe. Ils pourront aussi nous présenter des propositions concernant les mesures particulières que le gouvernement ou les grands transporteurs pourraient prendre pour améliorer le sort des principaux transporteurs aériens régionaux. A cet égard, on compte mettre sur pied un dispositif permanent de consultation et de liaison entre Air Canada, les lignes aériennes du Pacifique-Canadien, les grands transporteurs régionaux et le gouvernement afin d'assurer l'expansion d'entreprises convenables de transport aérien

L'essor de l'aviation civile canadienne, conformément à ces principes, assurera au public canadien un service amélioré et plus stable ainsi qu'une meilleure conjoncture économique pour les transporteurs eux-mêmes. Dans le domaine intérieur, un certain degré de concurrence subsistera pour assurer au public les avantages qui peuvent résulter d'une atmosphère concurrentielle, cependant que ce programme évitera les excès de concurrence qui, dans le passé, ont été ruineux pour tous les chemins de fer du Canada sauf un, ne peuvent qu'ajouter beaucoup au fardeau du contribuable et, en raison de l'incapacité des transporteurs à soutenir longtemps de lourds déficits, rendre moins satisfaisant le service assuré au public.

Sauf en ce qui a trait aux déclarations officielles de politique de la part du gouvernement, il faut reconnaître que la loi concernant Air Canada et la loi sur l'aéronautique ainsi que celle sur le transport aérien définissent elles-mêmes les lignes de conduite fondamentale en matière aéronautique.

Cependant, à l'heure actuelle, il semble que les programmes annoncés par le gouvernement, dans le domaine aéronautique, s'efforcent bien plus de préciser la situation respective des transporteurs aériens entre eux que les objectifs généraux des transports aériens dans le cadre de la croissance, de l'économie, de l'unité et du bien-être de la nation. Pour toutes ces questions, il semble que la politique gouvernementale soit encore appelée à évoluer.

On a soumis à la Commission plusieurs mémoires soigneusement préparés et qui insistaient sur le fait qu'il serait nécessaire et utile que le gouvernement présente une déclaration complète et détaillée de sa politique en matière aéronautique afin de compléter les déclarations précédemment citées. On a fait valoir que ces déclarations n'avaient qu'une portée limitée et qu'elles ne faisaient pas beaucoup plus qu'établir les rapports entre le gouvernement d'une part, et Air Canada et la C.P.A., d'autre part, et jusqu'à un certain point, celle des transporteurs aériens entre eux et avec les transporteurs aériens régionaux, sans pour cela définir les objectifs qu'a en vue le gouvernement dans le domaine général des transports aériens. Certains mémoires sont allés plus loin encore et ont indiqué qu'aux yeux des témoins la politique gouvernementale devrait être établie dans le contexte international, national et régional des transports aériens.

Bien que, comme il est indiqué précédemment, certains des sujets traités par ces mémoires dépassent le cadre des attributions de la Commission et que cette dernière ne peut y donner suite, mais ils n'en présentent pas moins un tel intérêt qu'ils pourraient intéresser les conseillers et les responsables de la politique et leur être utiles. C'est pour cette dernière raison que la Commission les a soumis au ministère des Transports.

Les titres, les auteurs et la nature générale de ces mémoires sont donnés à l'appendice S.

Dans la mesure où le contenu de ces mémoires a été examiné dans le contexte général des attributions de la Commission, celle-ci les a pris en considération lorsqu'elle a préparé son rapport.

3. Winnipeg comme centre aéronautique

Faire de Winnipeg et du Manitoba un centre aéronautique à caractère international, national et régional a fait l'objet de plusieurs mémoires et a été aussi le sujet d'un intérêt fort marqué.

De toute évidence, la croissance de Winnipeg comme centre aéronautique de la fabrication des avions, des pièces et des accessoires d'avions, des services de réparation, de révision et d'entretien dépend de la densité de la circulation aérienne tant en nombre de passagers qu'en volume de marchandises. Nous allons maintenant présenter nos observations à ce sujet.

a) Winnipeg comme centre aéronautique international

Bien que la teneur de certains de ces mémoires relèvent à peine des attributions de la Commission, cette dernière les a examinés et les a interprétés dans l'esprit de la lettre d'envoi de l'honorable M. Pickersgill (appendice B) qui indiquait que le gouvernement souhaiterait qu'on lui présente des observations et des propositions de nature réaliste quant au rôle qu'il était censé assumer dans ces domaines.

La situation géographique de Winnipeg par rapport aux routes aériennes du monde septentrional a été soulignée par de

nombreux témoins qui ont fait remarquer que la distance entre Winnipeg et Londres via la route du pôle était plus courte d'environ 580 milles que celle ordinairement empruntée qui passe par Toronto et (ou) Montréal et que d'autres points de l'Europe sont aussi plus rapprochés lorsque l'on emprunte la route du pôle, mais que cet avantage géographique ne bénéficiait à Winnipeg que dans la mesure où, en été, il bénéficiait d'un service direct Winnipeg-Prestwick-Londres assuré par Air Canada trois fois par semaine mais ne comportant qu'un seul vol hebdomadaire durant les mois d'hiver; que ce service lorsqu'il était disponible, permettait en passant par Winnipeg d'économiser de deux à deux heures et demie sur le trajet, par rapport aux voyages en direction de l'est en traversant le Canada avec des escales soit à Toronto soit à Montréal, mais que ce gain de parcours de 580 milles de distance n'est aucunement compensé par une réduction de tarif, vue que les tarifs via la route du pôle sont établis à partir du tarif normal pour le trajet Winnipeg-Montréal en y rajoutant le tarif normal de Montréal à Londres.

On a aussi fait remarquer que la SAS survole Winnipeg lorsqu'elle se rend des pays scandinaves au nord-ouest des Etats-Unis sur le Pacifique, que la Pan American Airways se sert de Winnipeg comme escale pour refaire le plein de carburant sur sa route aérienne de Los Angeles vers l'Europe; que la Northwest Orient Airlines survole Winnipeg sur sa route aérienne Chicago-Anchorage-Tokyo et que d'autres lignes aériennes étrangères ont aussi le droit de survoler Winnipeg ou de s'y arrêter pour raisons techniques, mais non pas d'y débarquer ou de reprendre à bord des passagers.

Il semble que ce qui donne à Winnipeg son caractère international, c'est la présence de représentants de l'immigration et des douanes (des Etats-Unis et du Canada) et aussi que Winnipeg constitue la porte d'entrée des pays situés sur le Pacifique par le vol unique et quotidien qu'assure la C.P.A. en traversant le Canada, en direction de l'ouest; celle des pays de l'Europe par le vol unique et quotidien qu'assure la C.P.A. en direction de l'est; que cet aéroport de Winnipeg assure aussi le service de la route du pôle en empruntant Air Canada qui assure aussi divers vols en direction de l'est; le service en direction des Etats-Unis et des Antilles par des correspondances établies à partir de ces dernières lignes; et que la Northwest Airlines y assure aussi un service en direction de Minneapolis trois fois par jour, service que l'on pourrait qualifier de "tourné du laitier" car elle s'effectue en deux étapes avec arrêts à Grand Forks et à Fargo ou en une seule étape avec arrêt à Fargo seulement.

D'énergiques mémoires ont fait valoir la nécessité de disposer d'un meilleur et plus fréquent service entre Winnipeg et l'Europe (avec des tarifs moins élevés vu la distance moindre à effectuer) ainsi que des vols directs entre Winnipeg et Minneapolis et en direction de Chicago et de Los Angeles, aussi la nécessité d'apporter des modifications aux divers accords bilatéraux qui existent en matière d'aviation, afin de permettre aux compagnies de transport aérien qui survolent actuellement Winnipeg de débarquer et de reprendre des passagers, ce qui faciliterait les voyages des personnes habitant Winnipeg et les

provinces des Prairies et susciterait à destination de l'Europe une importante circulation en provenance du centre du continent nord-américain et avec naturellement, comme contrepartie, une circulation aérienne accrue dans l'autre sens, ce qui serait au plus grand avantage de Winnipeg et améliorerait sa situation comme centre aéronautique.

Il semblerait, d'après ces mémoires que bien des habitants de Winnipeg vivent sous l'impression assez floue d'ailleurs (mal définie mais fermement soutenue) que Winnipeg leur doit naturellement en héritage outre des froids de sous zéro quelque avantage naturel en matière de voyage aérien, puisqu'en fait Winnipeg se trouve au centre du continent et que, par conséquent, quelle que soit la direction dans laquelle on se dirige, c'est toujours par Winnipeg que l'on devrait passer; on ne peut donc nullement douter qu'une ville aussi bien située doive bénéficier d'avantages tout à fait spéciaux. Telle est du moins l'impression qu'ont les habitants de Winnipeg.

Mais si l'avenir de Winnipeg dépend tout naturellement de sa situation géographique privilégiée, dont tant de personnes ont fait état à l'audience de la Commission, et si Winnipeg a pendant de longues années présenté un intérêt tout particulier pour les compagnies d'aviation nationales et étrangères, qui étaient forcées d'y atterrir, indépendamment d'ailleurs de la densité de la circulation aérienne, cette importance de Winnipeg a aujourd'hui considérablement diminué avec l'apparition des DC-3, des North Stars et des Super-Constallations. La mise en service presque généralisée des gros appareils à réaction supprime presque entièrement le besoin d'escales en cours de route. Ce qui est encore pire pour Winnipeg, c'est que les appareils supersoniques voleront à des altitudes plus élevées encore que les avions à réaction d'aujourd'hui et de même que ceux-ci, n'atterriront que pour débarquer ou prendre à bord un grand nombre de passagers. Des passagers en grand nombre, et cela seul va les inciter à atterrir.

La situation de Winnipeg par rapport aux services aéronautiques semble être un peu similaire à celle de la ville natale de John Kenneth Galbraith, l'auteur du rapport fait au président des Etats-Unis sur les relations canado-américaines dans le domaine de l'aviation civile et dont il est fait mention dans la section A de la partie 2. M. Galbraith, dans son livre "The Scotch" décrit sa ville natale Iona Station, en Ontario, dans les lignes qui suivent:

"...théoriquement, du moins, les chemins de fer lui assuraient un système de communications aussi bon que n'importe où ailleurs dans le monde. Si un voyageur montait à bord du train, il pouvait se diriger vers l'ouest sans changer de wagon à Windsor, à Détroit et à Chicago. Un seul changement lui aurait permis de se rendre à San Francisco, la porte de l'Orient. Vers l'est, il pouvait se rendre aussi facilement aux chutes du Niagara que Buffalo, Syracuse, Albany et New York. Une seule correspondance avec un navire et il pouvait prendre la route de Southampton ou de Glasgow.

Malheureusement les trains ne s'y arrêtaient pas".

Winnipeg offre les mêmes possibilités en ce qui a trait aux communications par voie aérienne que Iona Station mais comme dans le cas de cette dernière il ne s'agit là (en partie) que d'une possibilité. Les trains ne s'arrêtaient pas à Iona et les avions (nombre d'entre eux) ne s'arrêtent pas à Winnipeg!

La principale raison pour laquelle les avions s'arrêteront à Winnipeg sera celle du nombre des personnes à prendre et ce ne sera pas la situation géographique uniquement.

Ce sont les gens qui assurent le trafic. S'il y avait suffisamment de personnes au Manitoba, en Saskatchewan et en Alberta, la circulation aérienne serait suffisante et l'avenir de Winnipeg serait assuré comme centre aéronautique, sans qu'il y ait besoin d'établir beaucoup de plans et de faire preuve de beaucoup de persuasion. Winnipeg pourrait être un morceau de choix fort apprécié des compagnies de transport aérien canadiennes et étrangères, autant que Montréal et Toronto qui sont considérés comme des aubaines pour les transporteurs aériens ayant eu le bonheur de s'assurer des droits de circulation en ces endroits.

Les compagnies canadiennes de transport aérien se feraient concurrence l'une l'autre (dans les limites restreintes permises) pour assurer à Winnipeg des services toujours plus nombreux et meilleurs, tant dans le cas des passagers que de celui du fret aérien. Les lignes aériennes mondiales ne survoleraient plus Winnipeg. Les pays étrangers négocieraient entre eux à la table des conférences pour obtenir des droits de circulation aérienne en faveur de leurs compagnies nationales de transport aérien et seraient plus que disposés à en payer le prix en cédant, dans leurs propres pays, des concessions importantes aux compagnies canadiennes de transport aérien. Ce ne serait plus seulement de nom mais aussi de fait que l'aéroport de Winnipeg serait international.

Cette situation bien agréable à envisager pour les habitants de Winnipeg n'existe nullement en fait à l'heure actuelle. La dure vérité difficile à accepter, pour ceux qui ont leur chez-soi à Winnipeg et qui est pénible pour beaucoup (y compris pour la Commission) est qu'il n'y a pas à l'heure actuelle assez de monde dans la région de Winnipeg ou dans les régions avoisinantes pour justifier une augmentation substantielle dans les services aériens que fournissent les compagnies canadiennes de transport aérien ni même pour inciter des compagnies étrangères à survoler Winnipeg pour y obtenir des droits de circulation si le prix qu'elles doivent y mettre, dans le cadre des accords bilatéraux quid pro quo est trop élevé soit par la perte subie en rendant le voyage moins attrayant par un arrêt supplémentaire à Winnipeg, soit par la perte subie en débarquant un nombre supérieur de voyageurs à celui qu'elles reprendraient, soit par la perte résultant purement en temps d'exploitation.

La Commission est d'avis que le problème fondamental qui se pose dans le cas de l'avenir de la base de Winnipeg est celui de la densité de la circulation aérienne à Winnipeg, à l'arrivée et au départ, aller et retour et que ce problème est fonction de celui de la population.

Fournir un service aérien, que ce soit l'affaire d'une compagnie de transport aérien régionale, nationale ou étrangère est fondamentalement une question d'économie, sauf lorsqu'entre en jeu un facteur d'intérêt public, qui revêtirait une importance plus grande. Winnipeg ne peut pas s'attendre à bénéficier de services aériens internationaux ou nationaux qui ne seraient pas justifiés par une circulation réelle ou possible et cette ville ne peut pas non plus s'attendre que des compagnies étrangères de transport aérien n'augmentent leurs services comme conséquence du principe de négociation couramment admis du quid pro quo qui les obligerait à effectuer des services faisant double emploi et elle ne peut pas non plus s'attendre que les compagnies canadiennes de transport aérien n'acceptent de voir diminuer leurs revenus. Winnipeg peut cependant raisonnablement espérer que des accords bilatéraux lui apporteront des services réguliers qui soient négociés et institués en tenant compte des désirs du public et des nécessités de l'économie.

Outre les services régionaux, la circulation aérienne venant de Winnipeg et de l'ouest du Canada repose entre les mains d'Air Canada de la C.P.A. et de la Northwest Orient Airlines. La concurrence restreinte de la C.P.A. à Air Canada par ses vols quotidiens aller-retour est probablement stimulante pour Air Canada, mais il ne faudrait pas en exagérer l'importance. Le rapport Stephen Wheatcroft à cet égard indique que ceci (Partie A) peut ou peut ne pas aboutir à une augmentation de la concurrence sur les lignes aériennes principales et aboutir à un meilleur service.

b) Service d'aviation entre Winnipeg et les Etats-Unis

L'accord bilatéral entre le Canada et les Etats-Unis, tel qu'il existait avant l'accord récemment signé avait été conclu au temps des avions à court rayon d'action et était destiné simplement à assurer des services directs régionaux traversant la frontière entre Winnipeg et Fargo et non pas à assurer un service direct Minneapolis et retour. Cet accord donnait le monopole à la Northwest Airlines qui assurait un service trois fois par jour dans le genre de celui de la "tourné du laitier" entre Winnipeg et Minneapolis, ce qui était fort peu apprécié des habitants de Winnipeg.

Il faut dire, en faveur de la Northwest Airlines, qu'au moins un arrêt entre Winnipeg et Minneapolis avait été établi par l'accord bilatéral et que l'autre arrêt qui avait lieu pendant deux des vols quotidiens était motivé par la nécessité d'assurer un volume de transport suffisant. Que la Northwest Airlines se soit évertuée ou non à faire modifier l'accord bilatéral afin d'obtenir un service direct entre Winnipeg et Minneapolis, ceci peut être vérifié dans les dossiers dont disposent les autorités appropriées aux Etats-Unis, mais le service a, en fait, dépassé les besoins en circulation aérienne. L'important programme de publicité entrepris par la Northwest Airlines pour mettre en valeur son service n'a que partiellement comblé ce déficit en circulation aérienne.

Les registres les plus récents dont nous disposons indiquent que, pour l'année qui s'est terminée le 30 septembre 1965,

la circulation sur le parcours Winnipeg et Minneapolis se chiffrait à environ 81 passagers par jour dans chaque direction. Or le nombre de sièges disponibles dans les avions utilisés (un avion entièrement à réaction et deux avions à hélice) était de 252, le facteur de charge étant d'environ 31 p. 100, ce qui est fort bas.

Le service était utilisé parce qu'il était le seul service aérien disponible au sud de Winnipeg, mais vu les escales et les attentes aux correspondances de Minneapolis, beaucoup de personnes qui se rendaient à Chicago et dans l'est des Etats-Unis l'évitaient et préféraient le service assuré par Air Canada vers Toronto, quitte quelquefois même à revenir à Chicago.

Ces situations de non-concurrence ne pouvaient que bénéficier à Air Canada et à un moindre degré à la Northwest Airlines, mais elles exaspéraient au plus haut point les habitants de Winnipeg qui, depuis des années réclamaient un meilleur service en direction de Minneapolis et de Chicago et qui, lors de l'audience de la Commission, exprimèrent leur opinion de la façon la plus énergique.

La tempête de commentaires aigris qui a suivi le récent accord bilatéral passé entre le Canada et les Etats-Unis a montré combien les citoyens de Winnipeg et des provinces des Prairies avaient été désappointés à l'annonce qu'ils n'obtiendraient pas dans un avenir rapproché le service direct vers Chicago, attendu déjà depuis si longtemps. La responsabilité de cette situation a été rejetée, selon les cas, soit sur le gouvernement, soit sur Air Canada, soit sur la Northwest Airlines. Air Canada a été soupçonnée de s'opposer tout naturellement à ce que la circulation ne soit détournée de sa ligne de Toronto-Chicago en faveur du trajet Winnipeg-Minneapolis-Chicago assuré par la Northwest Airlines, tandis que cette dernière était soupçonnée d'essayer d'empêcher Air Canada d'assurer une liaison directe Winnipeg-Chicago et d'ainsi d'empêcher que ne diminue son trafic, déjà fort bas, sur sa ligne de Winnipeg à Minneapolis et qui est destinée par la suite à se prolonger jusqu'à Chicago.

M. McGregor a déclaré, lors de l'audience de la Commission, qu'Air Canada visait à obtenir le droit d'établir une liaison directe entre Winnipeg et Chicago. Un tel trajet, qui serait relié à la route d'Air Canada déjà établie entre Toronto et Chicago, semblerait assurer un trajet triangulaire fort satisfaisant, permettant l'utilisation rationnelle du matériel et rendrait aussi des services aussi fort satisfaisants aux personnes habitant l'ouest du Canada.

Il n'appartient pas à la Commission de faire des hypothèses sur les raisons qui ont motivé le rejet par le gouvernement des Etats-Unis de la demande présentée par le gouvernement du Canada.

Les études qui ont été présentées à la Commission indiquent qu'en 1962 environ 94,000 passagers en provenance de Winnipeg et des Prairies (dans les deux sens) auraient pu emprunter le trajet Winnipeg-Minneapolis selon toute vraisemblance, s'il avait existé un trajet sans escale entre ces deux endroits. Parmi ceux-ci, il est évident

qu'un grand nombre se seraient servis du vol sans escale vers Chicago si celui-ci avait existé. Pour l'année se terminant le 30 septembre 1965, le nombre de passagers ayant traversé la frontière entre Winnipeg et Minneapolis s'élève à 60,000 personnes (dans les deux sens). Nous disposerons plus tard de statistiques montrant quelle proportion de ces passagers se dirigeaient vers Chicago. Bien que ces chiffres ne paraissent pas être suffisants pour justifier l'exploitation économique de la ligne vers Chicago, de toute évidence, Air Canada prévoyait que la densité de la circulation aérienne allait s'accroître dans l'avenir.

On conçoit sans peine que si Air Canada assurait la liaison Winnipeg-Chicago, cela entraînerait une réduction considérable du trafic de la Northwest Airlines sur la ligne Winnipeg-Minneapolis.

En 1969, lorsque le nouvel accord bilatéral sera négocié de nouveau, on devrait avoir une meilleure idée de l'importance du trafic et il se pourrait alors qu'il soit possible, économiquement et politiquement, d'établir une liaison directe entre Winnipeg, Minneapolis et Chicago, assurée, d'une part, par un transporteur américain et, d'autre, par un transporteur canadien, tel que le désire Winnipeg et l'ouest du Canada depuis longtemps.

Si le nouvel accord bilatéral permet désormais une liaison directe entre Winnipeg et Minneapolis (un des parcours que convoitait Winnipeg), il semble bien que ce soit passé presque inaperçu. Un service approprié qu'assurerait la Northwest Airlines sur ce nouveau parcours, doublé de correspondances régulières à Minneapolis en direction de Chicago et de l'ouest, devrait fournir un service bien supérieur à celui qui était assuré autrefois et, en plus de présenter des avantages pour les voyageurs qui empruntent cette ligne, cela devrait indiquer le potentiel de trafic aérien beaucoup mieux que le service local qui est offert actuellement. Il faudrait établir la viabilité économique d'une liaison directe Winnipeg-Chicago avant que la révision de l'accord bilatéral prévu pour 1969 soit effectué et il ne fait aucun doute que Winnipeg fera connaître son opinion avant cette date.

c) Service aérien entre Winnipeg et l'Europe

Ce service est assuré par Air Canada et les lignes aériennes du Pacifique-Canadien via Toronto ou Montréal et, d'une façon restreinte, par quelques vols polaires d'Air Canada institués en 1958. Le vol polaire se révèle être pratique pour les usagers de l'ouest du pays du point de vue durée du vol et constitue un atout économique pour Winnipeg. Du point de vue économique, l'existence de la ligne est bien justifiée. La statistique présentée à la Commission indique qu'en 1962 les coefficients d'utilisation des vols polaires en provenance et à destination de Winnipeg se comparaient avantageusement avec ceux des vols vers Londres partant de Toronto et de Montréal. Toutefois, le nombre limité de ces vols oblige un bon nombre d'usagers à emprunter le parcours traditionnel via Toronto ou Montréal, qui est plus long.

Etant donné que les vols en partance de Toronto et de

Montréal à destination de l'Europe n'enregistrent pas suffisamment de passagers, Air Canada a peu de motifs, pour ainsi dire aucun, de multiplier les vols de son service polaire, dont le point de départ est Winnipeg, au-delà de son service hebdomadaire actuel dans les deux directions en hiver et de son service tri-hebdomadaire en été. Si la ligne polaire n'avait pas été créée, la majeure partie du trafic en provenance de Winnipeg et des localités de l'ouest à destination de l'Europe passerait par les deux grandes métropoles et dans une certaine mesure, le service polaire est un doublement du premier service que justifient le volume et les nécessités du trafic.

Si le vol polaire a été créé par Air Canada de sa propre initiative par suite d'un mécontentement continu à Winnipeg et dans l'ouest du pays, cela reste à établir. Cependant, il n'est pas moins vrai qu'il existe et qu'il est très commode pour les usagers de l'ouest; on devrait favoriser son utilisation en adoptant des horaires de vol souples et des tarifs raisonnables pour les passagers et le fret.

Il ne semble pas qu'Air Canada ait aucune raison véritable de s'intéresser indûment à des négociations avec les autorités compétentes en vue d'établir un tarif réduit pour le voyage de Winnipeg à Londres par exemple, compte tenu du fait que par la route polaire le parcours Winnipeg-Londres est raccourci de 580 milles. Actuellement, cette situation ne profite qu'à Air Canada.

Le trafic actuel rapporte nécessairement le tarif inférieur normal plus le tarif établi par un accord international, qu'on emprunte la route polaire ou non. La majeure partie de ces recettes serait acquise à Air Canada en temps que principal transporteur transcontinental. Bien qu'une réduction de tarif représente une perte d'argent pour Air Canada, il est difficile d'expliquer aux usagers de l'ouest que ce nouveau parcours ne se révélerait pas aussi avantageux qu'ils pourraient s'y attendre en raison de la situation géographique de leur région.

Selon Air Canada, le trafic à destination et en provenance de Winnipeg augmenterait sans aucun doute par suite des réductions de tarif et cela s'appliquerait naturellement aussi bien au trafic-fret qu'au trafic-passagers.

A Winnipeg, il semble qu'on tienne pour certain que les lignes aériennes dont les avions survolent Winnipeg et en particulier, la Pan American qui fait des escales dans cette ville pour fins techniques, serait désireuse d'acquiescer les droits de circulation à Winnipeg. Il se peut qu'il n'en soit rien, car il faut tenir compte du fait que l'aéronef à plus long rayon d'action est d'utilisation courante et que la ligne étrangère qui ferait escale dans cette ville (or, elle peut l'éviter dans la plupart des cas) devrait accorder au Canada des privilèges du même ordre ailleurs. Tout en lésant les lignes aériennes nationales, sans pour cela leur assurer des avantages dans d'autres régions, l'octroi de privilèges aux transporteurs étrangers offrirait peut-être des avantages

aux voyageurs, mais il faut tenir compte du fait que, tout au moins dans le cas d'Air Canada, le gouvernement serait appelé à combler le déficit au besoin. En même temps, si Air Canada et les lignes aériennes du Pacifique-Canadien ne sont pas prêtes ou ne sont pas en mesure de fournir des services appropriés reliant l'ouest à l'Europe et au Pacifique, il faudrait alors démontrer qu'il y aurait lieu que les transporteurs étrangers desservent Winnipeg.

Quant à savoir dans quelle mesure les services de ces lignes étrangères s'imposent, cela reste à démontrer. Dans son exposé à la Commission, la province du Manitoba a déclaré que la BOAC avait manifesté de l'intérêt à ce propos et elle a produit une copie d'une lettre à ce sujet remontant à 1963 et adressée à l'époque par l'agent de la province à Londres au ministère de l'Industrie et du Commerce du Manitoba. Toutefois, la situation a manifestement changé depuis lors, puisque le vice-président de la BOAC a informé la Commission dans une lettre de date récente (10 février 1966) que la BOAC n'envisageait pas d'établir des vols à destination de Winnipeg ou faisant escale à Winnipeg, et qu'il n'était pas question non plus d'autres parcours à destination de Winnipeg dans l'avenir immédiat.

La Commission a ordonné que d'autres enquêtes soient menées.

D'après les registres de la Commission des transports aériens, la SAS s'intéressait en 1954 à l'acquisition du droit d'effectuer des escales à Winnipeg, pour des fins techniques, mais n'a fait aucune demande au sujet des droits de circulation.

Les mêmes registres mentionnent qu'en 1958 l'Allemagne s'intéressait, pour le compte de la Lufthansa, à l'acquisition de droits de circulation entre Winnipeg et le nord-ouest de la côte pacifique des Etats-Unis, mais a obtenu par la suite de circuler entre Montréal et San Francisco.

En 1958, la Swissair a aussi manifesté le désir d'établir un service aérien passant par le Canada pour atteindre des localités situées aux Etats-Unis, mais Winnipeg n'était pas mentionné sur ce parcours.

Il est permis de se demander si les escales d'ordre technique effectuées à Winnipeg par la SAS ne seraient pas à l'origine de l'effervescence qui a entraîné l'inauguration du vol polaire d'Air Canada et si la demande de la Lufthansa n'aurait pas aussi stimulé cette initiative.

On a soupçonné Air Canada de chercher à protéger son trafic polaire en direction et en provenance de l'ouest du Canada et de l'Europe contre les compagnies étrangères dont les avions survolent Winnipeg. Toutefois, la Commission estime qu'AC ferait bien d'adopter cette attitude si les vols polaires et traditionnels organisés par AC et la C.P.A. à destination de l'Europe satisfont les usagers de l'ouest du Canada et si l'association d'AC, de la C.P.A. et des compagnies américaines permettent aux

Canadiens de l'ouest d'atteindre sans difficultés la côte pacifique et le nord-ouest de la côte pacifique des Etats-Unis.

Il ressort des audiences de la Commission que les escales effectuées à Winnipeg pour l'approvisionnement en carburant rapporteraient peu à cette ville et n'augmenteraient pas les travaux d'entretien et de revision si ce n'est quelques soins à l'atterrissage.

On s'attache beaucoup à donner satisfaction aux voyageurs, mais il faudrait aussi tenir compte des répercussions préjudiciables qu'aurait le trafic des transporteurs étrangers sur le trafic des lignes aériennes canadiennes. Il faut tenir compte du principe de la "réciprocité" des services qui est à la mode, si l'on veut que nos lignes aériennes demeurent rentables.

d) Services aériens intérieurs à Winnipeg

A Winnipeg, les services aériens nationaux sont assurés par les transporteurs de prédilection du Canada, Air Canada et les lignes aériennes du Pacifique-Canadien, et par la TransAir Limited, un important transporteur local dont le siège social est à Winnipeg. Il y a un certain nombre de plus petites compagnies qui assurent des services aériens sans horaire fixe et un grand nombre d'appareils privés utilisés soit pour les voyages d'affaires, soit pour les voyages d'agrément, ou pour les deux.

Dans le cas de la TransAir Limited, des plus petites compagnies aériennes et des appareils privés stationnés à Winnipeg, cette dernière ville représente le terminus. Toutefois, les terminus d'Air Canada et de la C.P.A., se trouvent désormais à Vancouver, Toronto et Montréal. La ville de Winnipeg est devenue une escale d'étape se trouvant sur leurs parcours principaux qui englobent aussi des services outre-mer. Bien que cela représente une "dégradation" pour Winnipeg, qui était le centre de l'activité aérienne d'AC, cela résulte très naturellement de sa situation géographique (qui se révèle être un désavantage), de l'utilisation des long-courriers modernes et leurs horaires adaptés au trafic.

Les doléances formulées au sujet des services intérieurs semblent surtout avoir trait aux horaires (ce dont se plaignent les usagers du monde entier); cet état de choses résulte de la situation de Winnipeg comme escale d'étape et où, dans l'ensemble, les vols partent d'autres points, et du manque de sièges aux périodes d'affluence.

Il semblerait que dans ses pronostics, AC ait sous-estimé (tout comme probablement les autres compagnies internationales) l'essor qu'a pris récemment le trafic aérien et que sa flotte actuelle ne suffit pas à répondre aux exigences de ce trafic. Les modifications apportées aux extrapolations relatives à la flotte d'AC entre mai et octobre 1965, dont il est question à l'appendice D, et qui impliquent une augmentation très importante du nombre d'appareils DC-8 et DC-9 par rapport à ce qui avait été prévu, témoignent de l'augmentation du trafic. L'augmentation très considérable du revenu net, du trafic-passagers et du trafic-fret, soit respective-

ment 17, 14 et 37 p. 100, notée en 1965 par rapport à 1964 et dont il est fait mention dans la 2ème Partie A, indique aussi d'une manière significative l'utilisation accrue du matériel en service. Le coefficient d'utilisation auquel est parvenu la société en 1965 a dû augmenter encore (augmentation de 2 p. 100 pour les passagers, soit un coefficient de 65 p. 100).

A la lumière de ces données, la déclaration de M. McGregor dans le rapport annuel d'AC pour 1964 est significative.

"Le trafic-voyageurs nord-américain a monté de 6 p. 100, au lieu de 2 p. 100 en 1963. Cette expansion se compare avantageusement aux prévisions sur la hausse de la production nationale brute et confirme la société dans sa conviction que les hausses spectaculaires du trafic-passagers sont chose du passé et que les futures augmentations des services intérieurs seront étroitement reliées à la situation générale de l'économie canadienne".

Il est très difficile de bien exploiter une grande compagnie aérienne dans ce monde toujours en voie d'évolution et d'expansion: les résultats obtenus par AC sont un objet d'envie pour un bon nombre d'autres compagnies. Cependant, il est de la plus grande importance que dans l'exploitation de la société, les intérêts des voyageurs passent avant la réalisation de bénéfices importants. Bien que les déficits ne soient pas de règle, on se demande si AC n'a pas tendance à accorder trop d'importance à la réalisation de bénéfices. La compagnie est une société de la Couronne qui assure un service de transport public et la réalisation de bénéfices ne devrait pas être son objectif premier, et il ne faudrait pas accepter non plus qu'elle soit perpétuellement en déficit.

S'il y avait un plus grand nombre de sièges à la disposition des voyageurs et des horaires appropriés à leurs besoins, cela réduirait les bénéfices d'AC mais cela entrerait dans le cadre de sa mission.

En fait d'horaires, l'avocat-conseil de la Commission, M. Sweatman (qui comme les membres de la Commission doit faire des voyages fréquents dans l'exercice de ses fonctions dans l'est du Canada et aux Etats-Unis) a exprimé son point de vue et celui de beaucoup d'autres personnes sur la question des horaires de vol, ainsi qu'il suit:

"Il est entendu que tous les avions ne font pas escale à Winnipeg, mais dans le cas de ceux qui y font escale, quel genre de services offrent-ils aux citoyens de Winnipeg?"

Prenons le cas d'un homme d'affaires de Winnipeg qui veut rencontrer un fonctionnaire de l'Etat à Ottawa. Celui-ci se montre obligeant et recevra l'homme d'affaires pour ainsi dire à tout moment de la journée. Quels sont les horaires de vol d'Air Canada?

Il y a une liaison directe Winnipeg-Ottawa (vol 508) toutefois, bien que le vol parte de Winnipeg, il quitte cette localité à 11 h 30 du matin et parvient à Ottawa à 3 h. 35 de l'après-midi. Ce sont là des heures peu commodes, étant donné que l'homme d'affaires ne peut pas faire grand-chose à son bureau avant son départ et, à Ottawa, il ne peut arriver en ville avant 4 h. 30 de l'après-midi; ce n'est pas une heure appropriée pour entamer un entretien d'affaires.

La liaison directe est manifestement peu pratique et pour ainsi dire inutile.

Quels sont les vols en transit à Toronto? S'il est disposé à se lever à 3 h. 30 du matin, il y a un réacté à 4 h. 35 (vol 804) qui assure la correspondance avec un Vanguard (vol 652), ce qui le fait arriver à Ottawa à 10 h. 20 du matin. Cela représente cinq heures de vol et un départ très matinal, mais avec suffisamment d'énergie, l'homme d'affaires de Winnipeg serait en mesure d'inviter le fonctionnaire de l'Etat à déjeuner.

Que dire d'un vol de nuit la veille d'un rendez-vous?

Le vol 812 quitte Winnipeg à 6 heures dans la soirée, arrive à Toronto à 9 heures (heure de Toronto) et une heure et cinquante-cinq minutes plus tard, le vol 606 part à destination d'Ottawa et arrive là à minuit moins le quart. A environ 1 heure du matin, notre homme d'affaires sera dans sa chambre d'hôtel six heures après avoir quitté Winnipeg.

Le retour à Winnipeg s'effectue plus rapidement et les horaires ne sont pas aussi incommodes, bien qu'on se demande pourquoi la liaison directe (vol 509) quitte Ottawa à 3 h 20 de l'après-midi (ce qui rend impossible les rendez-vous après déjeuner) alors qu'un autre vol via Toronto décolle moins de deux heures plus tard (vol 505) à 5 h 10 de l'après-midi pour arriver à Winnipeg à 8 h 35 dans la soirée (le premier vol poursuit sa route jusqu'à Vancouver via Regina et atteint la côte ouest à 9 h 30 dans la soirée).

Supposons que notre homme d'affaires de Winnipeg veuille aller à Chicago? (Même là on hésite à aborder cette question délicate, étant donné la réaction de Winnipeg à l'égard des nouveaux accords qui ont été projetés entre le Canada et les Etats-Unis).

Selon les horaires actuels de la Northwest Orient Airlines, un citoyen de Winnipeg peut s'envoler à destination de Minneapolis à 6 h 45 du matin. (Bien qu'il ne faille que cinq minutes pour passer la douane et l'immigration aux Etats-Unis, il lui faut se rendre à l'aéroport de Winnipeg une heure avant le départ). Ce vol arrive à Minneapolis à 9 h 45 après avoir fait escale à Grand Fork et à

Fargo et il y a une correspondance à destination de Chicago qui arrive en cette ville à midi, soit cinq heures au plus après avoir quitté Winnipeg.

S'il est trop difficile de se lever à 4 h 30 du matin, un autre vol de la Northwest quitte Winnipeg à 12 h 40 de l'après-midi et arrive à Chicago à 4 heures de l'après-midi. Ce vol est plus pratique du point de vue du confort et de la durée (quatre heures au plus), mais il soulève autant d'objections que la liaison directe Winnipeg-Ottawa, étant donné que l'on perd pratiquement une journée à effectuer le voyage.

Le nouvel accord bilatéral conclu entre le Canada et les Etats-Unis assurera aux citoyens de Winnipeg une liaison directe à destination de Minneapolis. Il se peut que la Northwest règle l'horaire de ce vol afin d'assurer des correspondances plus pratiques à destination de Chicago et d'autres localités des Etats-Unis

Ce n'est probablement qu'une vérité bien simple si pénible soit-elle (qui n'a pas été révélée aux citoyens de Winnipeg ou bien que ceux-ci n'ont pas voulu admettre), mais c'est un fait que c'est le nombre de personnes qui désirent se rendre ou s'envoler de Winnipeg (ou de toute autre ville) qui détermine la fréquence des vols à destination et en provenance de cette ville et non pas sa situation géographique. Lorsque les trains à destination de Galbraith ne se sont plus arrêtés à Iona Station, on a invoqué l'insuffisance du trafic et il en est de même pour la circulation aérienne à Winnipeg.

Mais toi O Air Canada ne pourrais-tu pas faire en sorte qu'il soit un peu plus facile de recourir à tes services!"

Un bon nombre d'usagers de l'ouest peuvent pousser ce cri non seulement en raison des deux parcours mentionnés par M. Sweatman, mais aussi en raison de plusieurs autres services d'Air Canada, y compris ses vols Montréal-Winnipeg.

On peut raisonnablement s'attendre que la mise en service en avril prochain des DC-9 et la livraison des DC-8 commandés apporteront des améliorations, tant au point de vue du nombre des sièges qu'au point de vue des horaires.

La régularité des services d'Air Canada et des lignes aériennes du Pacifique-Canadien est importante non seulement pour la question des parcours intérieurs, mais aussi pour assurer dans la mesure du possible des correspondances opportunes avec les vols des transporteurs américains desservant Winnipeg et Vancouver afin que le transfert d'un avion à l'autre ne soit pas accompagné de retards excessifs. A Winnipeg, l'horaire des services intérieurs d'AC en provenance ou à destination de l'ouest devrait quelque peu concorder avec celui des vols de la Northwest à destination de Minneapolis et avec ses correspondances pour Chicago; ce qui

offrirait ainsi à l'usager quelques-uns des avantages qui auraient peut-être été obtenus si les négociations bilatérales avaient abouti à la création d'une ligne canadienne Winnipeg-Chicago. De même, les horaires des services à Vancouver devraient être conçus de façon à assurer des correspondances commodes avec les vols de la C.P.A., d'Air Canada et des transporteurs américains, offrant ainsi à l'ouest un parcours raisonnablement pratique jusqu'à San Francisco et Los Angeles jusqu'à ce qu'il soit possible d'établir des liaisons directes entre Winnipeg et, par exemple, Los Angeles. Ce genre de coopération étouffera peut-être les instincts de concurrence des compagnies aériennes en cause, mais les voyageurs ont le droit de s'attendre qu'elle ait lieu.

e) Service aériens locaux à Winnipeg

Au fur et à mesure qu'ils ont pris de l'importance comme transporteurs continentaux et intercontinentaux, les lignes aériennes du Pacifique-Canadien et Air Canada ont renoncé dans une large mesure à leur activité première de transporteurs locaux dans l'ouest du pays. La TransAir a succédé à la C.P.A. dans les régions septentrionales du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Ontario et, en 1963, elle a pris la relève d'AC dans l'ouest des Prairies assurant les services de caractère local entre Winnipeg et Calgary en passant par les villes intermédiaires de Brandon, Dauphin, Yorkton, Regina, Saskatoon, Prince Albert, Swift Current et Medicine Hat. A la même époque, la Pacific Western Airlines Limited a repris les parcours locaux et ceux passant par les contreforts montagneux dont AC ne voulait plus se charger.

Les lignes aériennes du Pacifique-Canadien ont conservé leur caractère de transporteur local en Colombie-Britannique et AC demeure un exploitant local important, en particulier, dans l'est du pays. On présume que la Société Air Canada aurait été extrêmement ravie de se défaire de son service dans l'ouest des Prairies, qui est peu intéressant (à la fois sur le plan opérationnel et économique). En 1962, le Viscount était devenu le plus petit aéronef de la flotte d'Air Canada et la société s'orientait vers un plus grand appareil qui du point de vue économique ne pouvait pas desservir ces localités, pas plus que les terrains d'atterrissage à ces endroits ne convenaient aux manoeuvres du Viscount.

Air Canada est devenu un important transporteur continental et intercontinental et possède des avions pouvant assurer ces parcours, ainsi que ses principaux services intérieurs. Son organisation et son rayonnement sont désormais trop importants pour qu'elle puisse continuer à se charger des services locaux mineurs qu'elle a établis et la société a voulu abandonner cette exploitation. La preuve soumise à la Commission a établi qu'un transporteur comme la TransAir était plus apte à assurer ces services et pouvait remplir ces fonctions avec plus de compétence et à un coût moindre qu'une grande entreprise comme Air Canada.

Sans mettre en cause la raison invoquée par Air Canada relativement à l'abandon de ses services, on peut faire valoir que

le rôle d'AC est encore d'assurer le transport aérien national et que directement ou indirectement, les services que la société a créés devraient toujours être assurés dans la mesure où la situation économique, les obligations sociales, la nécessité ou l'avantage de développer une région ou de mettre en valeur des ressources l'exigent.

En 1964, la TransAir a cessé d'assurer le service Regina, Swift Current, Medicine Hat, Calgary, à la suite d'une prétendue perte d'exploitation de \$114,000. Feu M. R.D. Turner, alors président de la TransAir, a déclaré lors des audiences de la Commission qu'à moins d'obtenir de l'aide la TransAir serait vraisemblablement obligée d'abandonner à partir d'avril 1966 les autres services dans l'ouest des Prairies (Winnipeg, Brandon, Yorkton, Regina, Saskatoon et Prince Albert).

Plusieurs mémoires déposés devant la Commission, dont un émanant de la ville de Brandon, insistaient sur la nécessité non pas d'interrompre les services créés par Air Canada aux premiers jours de son exploitation, mais au contraire de les améliorer.

La TransAir joue un rôle important dans l'économie de Winnipeg et de la province. En plus de desservir l'ouest des Prairies, elle assure un nombre considérable de services à horaire fixe ou non entre Churchill, sur la baie d'Hudson, et Montréal via Ottawa, ainsi que les services à horaire régulier qu'elle est la seule à assurer à destination de localités importantes du nord du Manitoba, comme Dauphin, Thompson, Du Pas, Flin Flon, Lynn Lake, Churchill. De plus, la TransAir dessert plusieurs autres endroits isolés. L'interruption des services dans l'ouest des Prairies serait très préjudiciable pour les villes desservies et naturellement réduirait le rayonnement du réseau de la TransAir.

La Commission constate d'après la déclaration de principe de l'honorable M. Pickersgill en date du 1er juin 1965 (appendice G) que le gouvernement a retenu les services d'un expert-conseil en aéronautique, Mr. Stephen Wheatcroft, pour recommander s'il y aurait lieu que les services des principaux parcours intérieurs ait un caractère plus concurrentiel. Il est concevable que son rapport indique certains secteurs où la TransAir pourrait trouver suffisamment de trafic ou d'aide, ce qui lui permettrait de continuer le service dans l'ouest des Prairies.

De toute façon, la déclaration de principe indique que le gouvernement s'est rendu compte de la situation des transporteurs aériens locaux comme la TransAir et de la nécessité d'établir des relations entre eux et les grandes compagnies, ce qui donnerait aux transporteurs locaux l'occasion de poursuivre leur exploitation sans recourir aux subventions du gouvernement. La Commission note que le gouvernement a demandé aux présidents des lignes intérieures et locales du Canada de lui soumettre des recommandations relativement aux moyens qu'il faudrait employer pour atteindre cet objectif et elle sait que ceux-ci s'attachent à le faire.

Etant donné la déclaration de principe du gouvernement et les mesures qui sont prises à cette fin, ce serait faire double

emploi pour la Commission que de commenter par le menu les diverses recommandations présentées pour le compte de la TransAir et les localités qu'elle dessert. La Commission insiste sur le fait qu'il est important pour Winnipeg et pour les autres localités que les services dans l'ouest des Prairies continuent d'être assurés et que la TransAir devrait être en mesure de le faire et de multiplier les services précieux qu'elle assure actuellement.

Depuis la présentation de son rapport officiel à la Commission, la TransAir a fourni à celle-ci une copie de son récent mémoire adressé à l'honorable M. Pickersgill, à sa demande. Dans ce document, la TransAir décrit ses services actuels et les résultats financiers qui en découlent, elle y indique de façon générale ses ambitions en ce qui concerne son rôle futur comme transporteur régional, et détermine l'aide qu'elle pourrait solliciter afin de pouvoir poursuivre et multiplier ses services. Il n'est fait aucune mention de la menace qu'avait laissé planer les propos tenus par feu M. R.D. Turner dans son mémoire présenté à la Commission au nom de la TransAir, laissant entendre qu'il serait peut-être nécessaire d'abandonner l'autre partie des services dans l'ouest des Prairies. Au lieu de cela, le mémoire témoigne d'un esprit tourné vers l'avenir et par lequel la TransAir cherche les moyens de développer ses services plutôt que de les abandonner.

Ce mémoire de cinquante-cinq pages, très documenté, vise à l'expansion des services de la TransAir dans les Prairies qui partent de Regina à destination de Calgary via Swift Current et Medicine Hat; de ceux reliant directement Regina à Edmonton, puis Saskatoon à Calgary; de ceux partant de Saskatoon à destination d'Edmonton via North Battleford et Llyodminster, et de ceux reliant directement Winnipeg à Regina afin de compléter sa liaison actuelle Winnipeg-Brandon-Regina. Il laisse aussi envisager l'établissement de nouveaux parcours vers l'Est, par exemple, un service reliant Winnipeg à Toronto en passant par la Tête des Lacs, Sault-Sainte-Marie, Sudbury et North Bay et correspondant à Ottawa avec le vol Churchill-Montréal. La compagnie cherche aussi à obtenir les services outre-frontière reliant Regina à Minot, dans le nord du Dakota, et Winnipeg à Chicago via Minneapolis.

Le mémoire de la TransAir stipulait que les services des Prairies et des contreforts montagneux auxquels AC avait renoncé seraient repris et prolongés vers l'est et vers le sud. La TransAir demanderait non seulement la permission d'emprunter les nouveaux parcours, mais aussi de l'aide, tout au moins au début de la reprise des services dans l'ouest des Prairies. Dans ce document, la TransAir propose que le gouvernement lui verse directement des subventions (comme cela est la pratique à l'égard des transporteurs locaux aux Etats-Unis); que de l'aide lui soit accordée afin de pouvoir acquérir, soit en le louant soit en l'achetant, le matériel supplémentaire dont elle a besoin; qu'elle puisse louer ou acheter à des conditions avantageuses des hangars et autres bâtiments, ou bien des installations à multiple usage.

Dans ce projet, une des conditions préalables imposerait à la société AC de partager avec la TransAir les services qu'elle assure sur les lignes Winnipeg-Regina, Regina-Calgary, Regina-Edmonton,

et Winnipeg-Tête des Lacs-Toronto et Ottawa. Bien qu'on puisse s'attendre à des objections de la part de la société, il semble bien que cette répartition des services dans l'ouest servirait les intérêts du public (car il ne faut pas oublier que le Pacifique-Canadien a cessé d'assurer certains services ferroviaires) et que si AC ne se charge plus de ces services, il serait normal qu'un transporteur local comme la TransAir en soit chargé. Il semble aussi évident qu'il faudrait qu'il y ait quelques liaisons directes entre les grands centres dont les recettes couvriraient les frais subis afin d'aider les transporteurs locaux à assurer les services actuels sur les lignes secondaires et pour lesquels on enregistre de maigres recettes. A ce point de vue et selon les affirmations de M. Harris (T 1555 V II), il faudrait que le gouvernement prenne position si l'on peut compter sur l'appui total d'AC, qui est le principal transporteur à supporter le poids des pertes enregistrées sur les lignes rentables attribuées aux transporteurs locaux, à l'égard de cette ligne de conduite.

La Commission ne possède aucun renseignement quant à la nécessité ou au besoin de répartir les services dans l'est, mais elle croit savoir que c'est actuellement à l'étude.

Le service Winnipeg-Minneapolis-Chicago qui a été proposé serait, en fait, une multiplication du service que doit assurer, entre autres, la Northwest Airlines en vertu du nouvel accord bilatéral. Il faudrait que l'accord bilatéral auquel on songe à apporter des modifications en 1969 soit ratifié. Il n'assurerait pas la liaison directe Winnipeg-Chicago qu'AC et un bon nombre d'usagers de Winnipeg et d'autres parties de l'ouest voudraient voir établie. Il ne reste plus qu'à attendre dans quelle mesure la Northwest Airlines et AC s'opposent à la modification de l'accord bilatéral, sans laquelle la TransAir ne peut acquérir les droits de transporteur pour les services outre-frontière.

La TransAir a fait savoir que pour assurer ces parcours, il lui faudrait au moins trois Viscounts supplémentaires, six Electras et deux DC-6, ainsi que d'autres hangars et installations. Etant donné que l'utilisation de moins en moins courante des Viscounts par AC est connue, la situation de la TransAir présente un grand intérêt pour la région de Winnipeg, où ces appareils sont revisés et réparés. Cela a fait l'objet d'une étude dans la section E de cette partie.

La Commission estime qu'il serait très souhaitable que la situation de la TransAir en tant que transporteur local soit clarifiée et mise en valeur et qu'il lui soit donné de multiplier ses services, tout au moins en assurant les services et les embranchements dont AC ne veut plus se charger dans les Prairies. Il faudrait qu'une étude minutieuse et officieuse soit faite relativement aux services que propose la TransAir vers l'est et vers le sud.

Il va de soi que toute amélioration ou augmentation des services de la TransAir contribuerait à relever la situation de Winnipeg comme centre aéronautique.

Le 2 mars 1966, alors que le présent rapport allait être conclu, un journal de Winnipeg relata que le ministère des Transports

avait annoncé que la TransAir envisageait de cesser dès le 16 avril 1966 tous les vols à destination des Prairies, mais qu'il y aurait des audiences publiques avant que cette interruption ait lieu.

La cessation de ces services porterait naturellement préjudice aux localités desservies, porterait atteinte à la TransAir dans son rôle de transporteur local et à Winnipeg dans celui de centre aéronautique.

On part du principe que l'on trouvera des moyens d'assurer les services aériens régionaux répondant aux besoins des Prairies.

Le syndicat 714 des employés des lignes aériennes de l'Association internationale des machinistes, qui représente les employés sous contrat de la base d'Air Canada de Winnipeg, a donné une mise en garde contre l'octroi trop rapide de droits aux transporteurs régionaux, droits qui pourraient porter atteinte aux transporteurs de grande ligne et a proposé qu'en attendant, les grands parcours d'un océan à l'autre devraient être effectués par un seul transporteur en l'occurrence Air Canada.

f) Services et installations de transport aérien de marchandises.

Quelques témoins ont traité de la place toujours plus grande du transport aérien commercial, de la situation géographique particulière de Winnipeg comme point stratégique, et de l'insuffisance des installations actuelles sous le transport commercial à Winnipeg.

L'honorable Duff Roblin, premier ministre du Manitoba, a fourni des statistiques indiquant une fantastique croissance du transport commercial aérien au Canada, passant de 64 millions de livres en 1958 à 99 millions de livres en 1964.

M. Richard B. Blackwell, économiste et analyste en transport associé à R.L. Banks & Associates, a estimé que l'augmentation du volume de transport aérien en Amérique du Nord sera de l'ordre de 240% entre 1965 et 1970, et d'un autre 135% entre 1970 et 1975. Il a aussi prévu une augmentation d'une estimation d'un peu moins de 5 millions de livres de cargaison venant de Winnipeg en 1965 à 17 millions de livres en 1970 avec d'importantes augmentations après cette année.

Il a estimé qu'au cours de 1963 TransAir a transporté 225 tonnes de messageries et de marchandises dans ses services réguliers au nord et à l'ouest de Winnipeg (sauf son transport de marchandises affrété très important). Au moment où il a soumis son rapport, il estimait que la capacité de transport de marchandises hebdomadaire partant de Winnipeg était de 27 tonnes pour TransAir; 55.6 tonnes pour Northwest Airlines, et 647 tonnes répartie entre Air Canada et C.P.A. Bien entendu, toute cette capacité ne pourrait pas être disponible pour un trafic ayant pour point de départ Winnipeg, puisqu'on s'occupe aussi du trafic venant d'ailleurs,

mais il semble bien, s'il faut se fier à son témoignage, que les capacités de transport de marchandises à Winnipeg suffisaient aux besoins, du moins pour le moment, et qu'évidemment on l'augmenterait au besoin.

La position stratégique de Winnipeg a été mise en relief par un graphique comparant la ville aux marchés européens, de l'est du Canada, des Etats-Unis, de l'ouest du Canada, de l'Extrême-Orient en passant par la côte pacifique et du nord canadien.

On voit bien qu'Air Canada a décidé de développer le plus possible le transport commercial aérien. Au cours de 1964, elle a augmenté la manutention de marchandises par avion de 26% par rapport à 1963. Elle a converti un de ses DC-8Fs au service exclusif des marchandises de l'emploi mixte où il était, lui donnant ainsi une capacité de cargaison de 41.5 tonnes.

M. R.D. Speas, consultant pour Air Canada a déclaré:
(T 1020 V 8)

"Alors que le facteur dominant de croissance du trafic était le transport des passagers des lignes aériennes, le transport aérien commercial prend de l'essor comme secteur de potentiel de croissance et il deviendra sans doute très important, pour les compagnies aériennes et pour les nations et les localités desservies par les lignes. Dans ce domaine, Air Canada se sert de matériel ultra-moderne pour desservir le marché. Par exemple, trois fois par semaine, l'appareil transportant à la fois des passagers et des marchandises le plus perfectionné au monde décolle de Winnipeg à 4 h 40 de l'après-midi et arrive dans les capitales européennes le lendemain matin. Ce n'est que par une opération qui assure la plus grande économie possible que ce genre de service peut être étendu pour le très grand bénéfice des localités ainsi desservies".

Un communiqué d'Air Canada à la fin de 1965 confirme ces diverses opinions en montrant une augmentation de transport de passagers par Air Canada de 14 p. 100 par rapport à 1964, mais une augmentation de transport de marchandises de 37 p. 100.

Même si les témoins n'avaient pas prévu de tels taux de croissance pour les augmentations de transport commercial et de courrier, il est intéressant de noter qu'Air Canada a signalé des augmentations de 22% dans les messageries aériennes et de 8% dans le transport de courrier en 1965 par rapport à 1964.

Air Canada a désigné à Winnipeg un gérant des ventes commerciales, un représentant des ventes commerciales et un gérant des services commerciaux; en janvier, elle a annoncé s'être occupée au cours de novembre 1965 de 5,800 cargaisons à Winnipeg, soit une augmentation de 43% par rapport à novembre 1964, pour un grand total de 1,100,000 livres.

L'honorable Gurney Evans, ministre de l'Industrie et du Commerce au Manitoba, a souligné la grande quantité d'envois individuels composant le tonnage de marchandises devant être maniées à Winnipeg, estimée passer de près de 100,000 expéditions individuelles en 1965 à 200,000 en 1970 et 385,000 en 1975 et il a fait remarquer la nécessité d'avoir des installations modernes spécialisées et du matériel pour pouvoir s'occuper de façon économique de cette importante quantité toujours grandissante.

Des témoins ont dit qu'il faudrait faire beaucoup de planification et déployer beaucoup d'efforts dans les ventes pour permettre à Winnipeg d'atteindre toutes ses possibilités de transport commercial aérien et ont qualifié d'insuffisantes les installations actuelles de transport aérien qui sont passablement limitées.

M. Ralph F. Harris, directeur de l'Ecole de Commerce à l'Université du Manitoba et que la province avait appelé à témoigner, a déclaré: (T 1555 V 11)

"Pour ce qui est des installations fixes, les nouveaux bâtiments du terminus aérien et le champ d'aviation de Winnipeg sont modernes. Le transport aérien de marchandises et de cargaisons a occupé une place importante depuis longtemps dans l'histoire de l'aviation canadienne et avec l'arrivée de nouveau matériel et de nouvelles demandes pour desservir le marché, il acquiert de plus en plus de prestige dans les grandes lignes d'aviation. Les installations actuelles restreintes pour le transport des marchandises à Winnipeg ne font pas ressortir complètement ces réalités et ces possibilités".

La politique fédérale à propos des locaux de terminus des marchandises est décrite dans un mémoire du 4 mai 1965 dont un exemplaire est joint sous le titre d'Appendice T.

En résumé, le gouvernement laisse aux lignes aériennes le soin des installations de marchandises, mais il est tout disposé à collaborer avec toute compagnie de ligne aérienne ou un groupement de lignes aériennes pour louer un emplacement approprié.

Aux audiences de la Commission, M. S.W. Sadler, vice-président des services administratifs d'Air Canada, a annoncé (T 863 V 7) que la compagnie avait l'intention de construire à Winnipeg, au coût d'environ \$600,000 un service de complexes rentrant en fonctionnement en 1966 pour abriter un terminus de marchandises d'environ 20,000 pieds carrés, un commissariat et des magasins coopératifs, des rampes et leur service d'entretien et un atelier de petit outillage. On peut supposer que les bâtiments nécessaires en sont encore à l'état de projet.

L'honorable Duff Roblin a déclaré (T 1455V 11) que l'on ne pouvait tout de même pas s'attendre qu'Air Canada ou toute autre compagnie de transport fournisse toutes les installations à l'aéroport international de Winnipeg nécessaires pour permettre et encourager la croissance du trafic aérien. Il a proposé que l'on

délègue des responsabilités directes pour le développement et la gestion des installations à des compagnies locales, municipales et provinciales.

Voici un extrait du Discours du Trône lu à l'ouverture de l'Assemblée législative du Manitoba le 3 février 1966:

"Mes ministres sont aussi prêts à entreprendre la construction d'une installation de transport commercial aérien à l'aéroport international de Winnipeg, de concert avec l'industrie et les autorités fédérales".

La Commission estime que les transporteurs aériens n'ignorent pas le potentiel du transport aérien des marchandises à Winnipeg et ailleurs et feront tout pour le développer. Ils auront besoin d'aide pour fournir des locaux convenables pour le transport des marchandises à Winnipeg.

Il serait sans doute préférable de faire construire un local commun et de l'équiper à l'intention de tous les transporteurs (affrétés et réguliers) plutôt que de faire bâtir à chaque transporteur son propre local). On devrait aussi penser à des embranchements ferrés reliés aux installations pour établir des communications entre les transports aériens et le transport ferroviaire. On devrait convaincre Air Canada de retarder la construction de locaux de marchandises jusqu'à la fin des négociations sur le développement d'un local commun.

On devrait profiter de l'aide du gouvernement fédéral et du gouvernement du Manitoba et toutes les compagnies de transport (Air Canada, C.P.A., TransAir et toutes les autres) devraient être invitées à participer. Le gouvernement du Manitoba a offert de faire les premiers pas. Il serait bon de commencer les négociations le plus tôt possible pour pouvoir profiter au maximum de ces grandes possibilités.

g) L'aviation en général au Manitoba

M. C.A. Antenbring, membre fondateur du Winnipeg Flying Club, a beaucoup étonné la Commission lorsqu'il a déclaré: (T 362 V 3)

"Les envolées ne sont pas confirmées à AC, C.P.A. et TransAir...Les pilotes amateurs parcourent plus de milles dans les petits appareils mentionnés dans ce mémoire (des avions privés) que toutes les lignes aériennes d'Amérique du Nord réunies en n'importe quelle année".

La Commission a été surprise parce qu'elle ignorait la place qu'occupait l'aviation d'amateur par rapport à l'aviation en général.

M. J.S. Herrett, agissant au nom de la province du Manitoba, a donné beaucoup de renseignements statistiques sur

l'expansion et l'importance de l'aviation en général au Canada et au Manitoba. Même si ses chiffres n'étaient pas destinés à appuyer la déclaration de M. Antenbring, ils en ont confirmé le but général en établissant que l'aviation au sens large (dont l'aviation privée) est une activité très importante et en plein essor, d'une valeur économique sûre, et qui, avec l'appui nécessaire, peut jouer un rôle important dans le développement de Winnipeg comme centre d'aviation.

L'aviation se divise en quatre parties: avions qui sont la propriété du gouvernement (avions civils), services non réguliers de transporteurs volant d'après un horaire, autres avions de commerce (sans horaire), et enfin avions privés, comprenant un groupe toujours plus grand de propriétaires d'appareils utilisés pour affaires ou par plaisir ou les deux.

L'aviation privée a représenté au cours de 1963 65 p. 100 du total d'immatriculation de 6,500 appareils, et elle a été la cause presque exclusive de l'augmentation à l'immatriculation de 300 avions.

Au point de vue des appareils en général, la distribution des appareils parmi les provinces des Prairies (soit 29% du total) est au-dessus de la moyenne canadienne, par rapport à la région ou à la population. L'enregistrement du Manitoba (8%) dépasse aussi la moyenne totale du Canada, égale celle de la Saskatchewan, mais est moins important que celle de l'Alberta (peut-être de façon assez considérable).

Au Manitoba et aussi en Saskatchewan, les appareils immatriculés, par rapport à la population, dépassent le chiffre des Etats-Unis.

Le Manitoba vient loin derrière la Saskatchewan pour ce qui est du nombre d'aéroports et d'aérodromes, n'en ayant que 111 par rapport à la Saskatchewan qui en a 213, et possède moins d'installations de navigation. Le rang supérieur de cette dernière province est en partie attribuable à son service d'ambulance aérien subventionné par le gouvernement provincial.

En 1961, l'aviation générale au Canada a totalisé un million d'heures de vol, dont la moitié sur des appareils privés. Au mois de novembre 1962, le ministère des Transports a estimé qu'en 1973 l'aviation générale atteindrait 2,200,000 heures de vol, dont environ la moitié sur des appareils particuliers.

Les propriétaires d'appareils privés au Canada ont volé au cours de 1961, au total, 140,000 heures pour fins non professionnelles et 325, 000 heures pour affaires très variées.

En 1964, l'aviation générale a entraîné des dépenses d'essence, d'huile et de révision de 12½ millions de dollars dont un demi-million a été dépensé au Manitoba. Ces chiffres ne représentent que l'entretien et l'exploitation et ne tiennent pas compte du coût d'achat de l'appareil, qui est lui-même important.

Des quelque 20,000 permis de pilote valides au Canada au cours de 1964, plus de 15,000 étaient détenus par des pilotes

d'avions particuliers, 3,000 par des pilotes commerciaux et seulement 1,400 par des pilotes de grandes lignes aériennes.

Néanmoins, seulement 16 pilotes privés avaient une excellente connaissance de leurs instruments par rapport à 243 pilotes de commerce et presque tous les pilotes de ligne, ce qui n'a rien de surprenant.

Ces statistiques ont été tirées au hasard du mémoire de M. Merrett et elles ont été citées parfois de façon inexacte dans le but de comparer l'aviation générale et ses composantes au transport aérien, et pour indiquer de façon générale l'étendue et la croissance possible de l'aviation générale.

Il y avait beaucoup de points communs dans les mémoires présentés par le Winnipeg Flying Club (un des premiers clubs de pilotage privé au Manitoba qui donne des cours complets de pilotage et compte 800 membres dont 500 détiennent des permis de vol), la Manitoba Flying Farmers Association (qui compte 230 membres dont la moitié sont propriétaires de leurs appareils) et le Manitoba Aviation Council (tout récent mais dont le but est de rassembler tous les Manitobains intéressés à l'avancement du vol amateur). Ces trois organismes avaient des propositions relatives aux façons dont on pourrait promouvoir le vol amateur au Manitoba, avec répercussions bénéfiques sur l'économie. La plupart de ces propositions étaient toutefois adressées au gouvernement de la province, sans rapport au gouvernement fédéral qui a ordonné la présente enquête.

Le gouvernement de la province a montré un intérêt marqué pour notre enquête, non seulement par le rôle qu'il a joué en favorisant son institution mais aussi par sa participation très importante et utile au cours des débats. Pour cela et aussi parce que la province a exprimé son grand intérêt pour l'aviation générale au Manitoba, la Commission enregistre les propositions principales et communes faites par les trois organismes, sans tenir compte que, si l'on doit leur donner suite, elles seront mises à exécution principalement par le gouvernement du Manitoba. Elles seront étrangères ou n'ont qu'un rapport lointain avec le mandat de la Commission.

Les recommandations de ces organismes sont les suivantes:

1. Un agent du ministère de l'Industrie et du Commerce du Manitoba devrait être désigné pour s'occuper (en plus d'autres fonctions) de problèmes intéressant l'aviation privée au Manitoba et avec qui des propriétaires d'avions privés et leurs organismes pourraient s'entretenir des questions qui les concernent et qui ne feraient pas l'objet d'une étude ministérielle.
2. Le gouvernement de la province du Manitoba devrait étudier sérieusement la formation d'une Commission ou d'un Conseil provincial d'aviation pour favoriser l'avancement du vol d'amateur.
3. Des terrains d'atterrissage supplémentaires devraient être aménagés ainsi qu'il suit:
 - a) La construction d'autoroutes provinciales devrait être

accompagnée de la construction parallèle d'un terrain d'atterrissage à proximité de certaines villes.

- b) On devrait aider les groupes locaux de vol en établissant des terrains d'atterrissage ouverts près des grandes routes à divers endroits comme ceux qui ont été construits par des enthousiastes de l'aviation et les municipalités à Morden, Wawanesa et Haskett.
 - c) Afin d'encourager le tourisme par avion particulier à l'intérieur et à l'extérieur du Manitoba, on devrait construire des pistes d'atterrissage à plusieurs endroits à la frontière du Manitoba et des Etats-Unis, comme celle qui existe déjà à Haskett, près des postes de la douane, et aussi à des endroits comme des parcs et des stations importantes tels que les lacs Falcon et Clear, Grand Beach et International Peace Gardens.
 - d) On devrait construire des pistes d'atterrissage de sécurité supplémentaires à Thompson, Du Pas et Flin Flon.
 - e) On devrait réaménager les pistes désaffectées construites pour le Commonwealth Air Training Plan et qui ne sont pas entretenues.
4. La province devrait préparer et distribuer (en faisant payer au besoin) une carte et un manuel précis indiquant toutes les pistes d'atterrissage et toutes les commodités pour la navigation au Manitoba et tous les obstacles près de ces pistes.
5. Au moins une portion de la taxe d'essence versée à la province par les pilotes d'avions privés devrait être consacrée à la construction de pistes d'atterrissage et d'autres commodités pour les pilotes.

On a bien démontré que ces pistes d'atterrissage proposées ne seraient pas onéreuses ou compliquées et dans la plupart des cas, un grand nombre d'enthousiastes et de municipalités pourraient et seraient disposés à donner de leurs deniers, de leur temps et à fournir du matériel.

La piste mesurerait généralement 2,500 pieds de long par au moins 100 de large, unie et en gazon ou en gravier, avec une piste d'atterrissage proprement dit asphaltée et une piste de remisage et une marche à air. On pourrait fournir au besoin des hangars et des installations pour faire le plein. Il semble bien que les provinces de la Colombie-Britannique et de l'Alberta fournissent de telles pistes d'atterrissage, tout comme la Saskatchewan pour son plan d'ambulances par avion.

Si l'on donne aux propriétaires d'appareils légers des pistes d'atterrissage appropriées ainsi que des aides, les "enragés" de pilotage de l'endroit prédisent une affluence touristique considérable. Le Manitoba serait, comme un témoin l'a fait remarquer, la province qui garde "ses portes de hangars grandes ouvertes".

Pour revenir à l'aviation générale au Manitoba et à des sujets ayant de l'intérêt pour le gouvernement canadien, les témoins ont reconnu les nombreux services fournis à tous les appareils privés et commerciaux par l'intermédiaire du ministère des Transports, Direction de l'aviation civile: exploitation et entretien de grands aéroports, services météorologiques et installations de navigation.

On a mentionné le manque d'installations à l'aéroport international de Winnipeg pour les appareils de tourisme légers et l'on a aussi fait part du désappointement occasionné par le projet de conversion d'un aéroport en construction pour petits appareils en un aéroport satellite, projet qui a été entrepris par le ministère des Transports à St. Andrews, à 12 milles au N.N.E. du centre de Winnipeg.

Des enquêtes ont révélé que l'aéroport de St. Andrews (qui est en construction depuis 1961 et qui n'est pas encore prêt à fournir un service aux appareils absolument satisfaisant) a deux pistes de gazon, mesurant 2,500 pieds sur 500, des endroits réservés au stationnement des appareils et des voitures, une pompe à gaz temporaire, un garage à deux baies, une salle s'attente et des salles de nettoyage. Il est sous la direction d'un gérant qui demeure sur place. La Commission a appris la construction d'une nouvelle voie d'entrée et de voies de service correspondantes; on met des terrains à la disposition de compagnies qui désireraient bâtir des installations pour s'occuper de leurs appareils et les pistes actuelles qui sont insuffisantes seront remplacées en 1966 par la construction de pistes pavées et éclairées et mesurant 2,500 pieds sur 100, avec une aire de manoeuvre; on pourra profiter du service de commande aérienne dès la rentrée en service des pistes pavées.

Le ministère des Transports a informé la Commission du trafic des appareils à l'aéroport international de Winnipeg au cours de mai 1965. Des 17,567 atterrissages et décollages dans ce mois, 10,955 étaient de trafic local, demeurant sous contrôle de la tour (principalement des vols privés). La différence est dans les vols extérieurs: 1,571 mouvements de lignes aériennes avec ou sans horaire, 1,467 de trafic commercial autre, 2,161 mouvements militaires, 46 d'appareils civils du gouvernement et 1,367 d'appareils privés.

On constate donc que la majorité des activités d'appareils étaient rattachés au vol général, local et extérieur, et c'est les appareils particuliers qui en sont les principaux responsables.

La Commission a appris que la construction de l'aéroport de St. Andrews est conforme à la politique du ministère des Transports de séparer, pour des raisons de sécurité et d'efficacité, les plus gros appareils privés et des appareils d'entraînement. Comme on peut le deviner, cette politique n'empêche pas a priori les appareils particuliers du genre "gros bonnet" munis d'appareils de navigation pour l'atterrissage d'utiliser l'aéroport plus important, mais elle toucherait les appareils particuliers d'un format plus petit.

Le retrait des petits modèles de l'aéroport international de Winnipeg ne manquera pas de provoquer un chambardement et des regrets, surtout chez les membres du Winnipeg Flying Club qui ont été en relations avec l'aéroport depuis qu'il a été créé sous le nom de Stevenson Field peu après la première guerre mondiale. Cependant, pouvu qu'on aménage des installations appropriées à St. Andrews, cela pourrait être une suite d'événements nécessaires et logiques, surtout si l'on tient compte de la forte augmentation prévue dans le vol amateur et l'utilisation de plus en plus fréquente des grands aéroports par les lignes aériennes en plus de l'utilisation par les appareils militaires.

Cependant, l'aéroport de St. Andrews doit avoir non seulement les installations de base requises pour les appareils légers mais aussi celles dont on a déploré l'absence à l'aéroport international de Winnipeg, telles que les hangars, l'essence, l'huile et les services de réparation, s'il veut être accepté par les propriétaires d'avions particuliers comme remplacement d'aéroports plus importants et mieux situés avec ses installations connexes d'entretien et de revision tout près.

On ne doit pas sauter à la conclusion que l'augmentation projetée ou accélérée dans l'aviation générale au Manitoba, qu'elle soit commerciale ou privée, en dépit de son importance actuelle ou future pour l'économie générale du Manitoba, peut amener plus de travail à l'industrie de revision au Manitoba, de quelque importance par rapport au volume de travail actuellement accompli à la base de revision d'Air Canada.

M. Elbert Cheyno, de Los Angeles (Californie), qui s'est occupé pendant longtemps de l'entretien des appareils et que la province du Manitoba a fait témoigner, a déclaré: (T 1945 V 14)

"On notera une forte augmentation de besoins de services pour l'aviation générale au cours de la prochaine décennie, mais la simplicité relative de l'entretien des petits appareils, l'utilisation peu fréquente de ces appareils et l'existence d'autres installations de revision à Winnipeg et à d'autres endroits dans la région plus près des bases d'aviation générale, tous ces facteurs ont tendance à limiter l'aide à cette base (celle d'Air Canada) à laquelle on pourrait s'attendre en ce sens.

Tout compte fait, il est fort probable que les pilotes à la fois privés et commerciaux de la région aient un besoin grandissant d'entretien et de revision pour leurs appareils. Si l'on gère de façon dynamique cette installation d'entretien de la base d'Air Canada, cette nouvelle demande pourrait au moins contribuer à une nouvelle source d'emploi. Cependant, cette possibilité est vague, on ne l'a pas estimée de façon précise et on ne doit pas compter dessus pour compenser le ralentissement dû à la discontinuation des Viscounts".

On discute plus abondamment de ce sujet dans la section F de cette partie 3.

h) Observations et recommandations générales à propos de Winnipeg en tant que centre d'aviation.

La Commission est persuadée qu'il faudrait prendre certaines mesures non seulement pour s'assurer que Winnipeg dispose de meilleurs services de vol à l'échelle régionale, nationale et internationale, dans la mesure où le trafic actuel disponible le permet, mais encore pour stimuler le trafic aérien jusqu'à ce que des installations et des services additionnels soient justifiés du point de vue national et économique.

M. J.K. Galbraith a dit dans son rapport du 18 septembre 1963 sur les Relations canado-américaines de l'aviation civile que la politique aérienne entre les deux devrait comprendre:

"une complète satisfaction des habitudes de voyage des habitants des deux pays en ne tenant pas avec un minimum de restrictions artificielles découlant du facteur international".

Le rapport Heaney-Merchant du 28 juin 1965 a repris cette politique en affirmant qu'il devrait y avoir:

"une mise au point d'un système continental de voyage aérien qui satisferait les besoins de déplacement des deux pays".

A la signature du nouvel accord de transport aérien canado-américain du 17 janvier 1966, l'honorable Paul Martin a dit:

"....au cours d'une entrevue en 1963 entre le premier ministre Pearson et feu le président Kennedy, ces deux hommes en sont venus à la conclusion que l'on devrait adopter une nouvelle attitude envers les relations aériennes entre le Canada et les Etats-Unis. Peu après, le président a demandé à M. J.K. Galbraith, professeur à l'université de Harvard, d'entreprendre une étude spéciale sur le sujet.

Dans son rapport au président, le professeur Galbraith a insisté sur l'évolution technologique rapide en aviation civile et la forte augmentation des voyages qui ont eu lieu depuis la conclusion de l'accord aérien bilatéral de 1949. Il a recommandé de renégocier l'accord puisqu'il ne donnait pas de structures satisfaisantes pour les modalités de l'aviation civile entre nos deux pays. Il a souligné certains principes généraux qui, selon lui, devraient paraître dans le nouvel accord. Il fallait mettre au point une attitude plus "continentale" envers le transport aérien qui permettrait de mieux répondre aux besoins des voyageurs des

deux pays, d'utiliser plus rationnellement les appareils à réaction modernes et en même temps de répartir équitablement le trafic entre les transporteurs canadiens et américains.

Les négociations de début 1964 ont tenu compte de ces principes. L'accord qui en a résulté prévoit une amélioration marquée dans les services aériens et une forte expansion des routes, y compris l'accès des transporteurs canadiens par-dessus la frontière à des endroits plus distants des Etats-Unis.

Etant donné que cet accord touche de nouveaux domaines, nous avons prévu des revues périodiques des routes pour s'assurer que l'on répond aux exigences toujours changeantes et grandissantes du transport des voyageurs et des marchandises. Cette première révision aura lieu au début de 1969.

Nous estimons que cet accord marque l'ouverture d'une nouvelle ère dans les relations aériennes entre le Canada et les Etats-Unis. Bien que nous ayons apporté une attention aux intérêts de l'industrie aérienne, notre premier souci a été de répondre aux besoins du public voyageur des deux pays.

Monsieur l'Ambassadeur, il n'a pas été facile d'en arriver à un accord qui rompe de façon abrupte avec les idées précédentes. Au cours des deux dernières années de négociations, nous avons dû travailler de pied ferme pour orienter divers intérêts dans la même direction. Je suis très satisfait de voir que nous avons accompli un pas de géant dans le développement de nos relations aériennes, ce qui profitera grandement à nos deux pays".

Son Excellence W. Walter Butterworth, ambassadeur des Etats-Unis, dans une note adressée à l'honorable Paul Martin, déclarait:

"Cet accord prévoit une forte expansion des services des lignes aériennes des deux pays et sera très important pour les lignes et leurs clients. La croissance rapide et continuelle du trafic aérien entre le Canada et les Etats-Unis exigera des deux gouvernements qu'ils revoient dans un laps de temps raisonnable les autres mesures nécessaires à prendre pour voir à ce que les services aériens entre les deux pays satisfassent aux besoins des voyageurs et des lignes des deux pays, conformément aux principes exposés dans le préambule de l'Accord et des objectifs exposés aux alinéas a) et b) de l'article premier.

Les deux parties s'accordent aussi à dire que certaines propositions qui ont été faites à propos de routes et de services additionnels n'ont pas été comprises dans

l'accord. Il est entendu que les Etats-Unis sont intéressés par un accès direct pour leurs lignes à Montréal de Chicago, et qu'en revanche, le Canada est intéressé à obtenir un accès direct à Los Angeles de Vancouver et à maintenir un service Winnipeg-Chicago.

On s'est rendu compte au cours des discussions que pour diverses raisons relatives à l'importance actuelle du trafic et pour d'autres raisons, il était encore trop tôt pour s'occuper de ces questions. D'autre part, la croissance continue du trafic aérien peut très bien avant longtemps changer la situation à propos de ce que l'on a mentionné dans le paragraphe précédent de cette note et créer de nouvelles situations dans lesquelles il faudrait songer à des nouveaux services directs entre les deux pays. En admettant l'importance des principes qui structurent le nouvel accord et que le progrès soit révisé régulièrement, de façon à ce qu'il reflète la croissance du trafic, on devrait revoir la situation des trajets aériens au début de 1969. Les points particuliers mentionnés plus haut qui n'auraient pas reçu de réponse, ainsi que les nouvelles questions de trajets qui pourraient se présenter dans la période de transition devraient être discutés pour déterminer s'il y a lieu d'améliorer et d'étendre les trajets davantage dans l'intérêt des voyageurs et des lignes aériennes des deux pays".

Il est évident qu'on laissait la porte ouverte aux négociations sur le trajet Winnipeg-Chicago au début de 1969, au grand contentement des citoyens de Winnipeg.

Il se pourrait fort bien que la politique exprimée par M. Galbraith et dans le rapport Heaney-Merchant et partiellement appliquée dans le récent accord bilatéral canado-américain, soit étendue et appliquée dans des accords entre le Canada et d'autres pays, ainsi que entre le Canada et les Etats-Unis.

Le Manitoba et tout l'ouest sont en droit de s'attendre que les services aériens régionaux puissent desservir et développer leurs régions lointaines et leurs ressources et ceci pourrait justifier une certaine subvention, dans l'intérêt public.

On ne peut laisser le soin de bons services aériens aux lignes, car c'est sans aucun doute une question de politique gouvernementale des transports aériens.

M. J.S. Merrett, économiste et consultant pour la province du Manitoba, a traité de ces questions lorsqu'il a dit, à propos des services aériens canado-américains: (T 1589 V 11)

"Au Canada comme dans beaucoup d'autres pays, la politique de transport aérien international a tendance à être reliée aux besoins et aux désirs des grandes lignes, et à moins que dans les hautes sphères du gouvernement on y voie, les autres intérêts risquent d'être négligés. Il existe sans

aucun doute de belles occasions d'améliorer les services interfrontaliers qui profiteraient au Canada tout entier et aux diverses régions ainsi qu'aux régions limitrophes des Etats-Unis. De telles occasions peuvent très bien se trouver relativement au bas de la liste des priorités des lignes et par conséquent indûment ignorées pour établir des objectifs dans les négociations aériennes internationales. Pour cette raison, il faut que la politique nationale reconnaisse les besoins régionaux et y pourvoie dans les relations du transport aérien avec les Etats-Unis".

On peut fort bien appliquer ces commentaires à tous les services aériens. On doit certes reconnaître les besoins des transporteurs nationaux, mais les besoins du public voyageur sont de la plus haute importance et constituent les principaux besoins dont la politique aérienne devrait se soucier.

Nous faisons donc les recommandations suivantes à propos des améliorations appropriées de la position de Winnipeg:

1. Il faudrait que la Commission des transports aériens revoie les services aériens d'Air Canada entre l'Ouest (via Winnipeg) et l'Europe par la route polaire et le trafic actuel et existant (passagers et marchandises) pour déterminer si le volume de trafic en provenance ou à destination de l'Ouest mérite un service aérien additionnel entre Winnipeg et l'Europe via cette route et il faudrait que tout service supplémentaire jugé nécessaire soit accordé. Il serait aussi souhaitable d'écarter la possibilité qu'un tel service additionnel amène la diversion de la route polaire du trafic de ligne principale entre Winnipeg-Toronto-Montréal et l'Europe.
2. Il faudrait que la Commission des transports aériens revise le tarif (passagers et marchandises) entre l'Ouest et l'Europe via la route polaire, en tenant compte de la distance moins grande que par le trajet Winnipeg-Montréal-Europe; d'autre part, il serait souhaitable de négocier la revision du tarif avec l'Association internationale des transports aériens ou tout autre organisme responsable du tarif.
3. Si Air Canada n'est pas prêt à fournir le service polaire justifié par le trafic actuel et potentiel, on devrait encourager un ou des transporteurs étrangers qui ne s'arrêtent pas présentement à Winnipeg à faire une demande en bonne et due forme au Canada pour les troisièmes, quatrièmes et cinquièmes droits à Winnipeg.
4. Il faudrait ordonner à la Commission des transports aériens de revoir les possibilités de trafic d'un service aérien direct Winnipeg-Chicago et de présen-

ter un rapport avant 1969, afin de pouvoir négocier à ce moment avec les Etats-Unis pour modifier l'accord bilatéral récemment signé en vue d'accorder un tel service.

5. Il faudrait clarifier le plus tôt possible la position des transporteurs aériens régionaux au Canada (et particulièrement celle de TransAir Limited) relativement aux transporteurs de grandes lignes et assurer des services aériens régionaux de bonne qualité, dans le but d'éliminer les incertitudes et de fournir les services appropriés.
6. Il faudrait construire à Winnipeg un terminus moderne pour le transport des marchandises, à parts égales entre les gouvernements fédéral et provincial et les lignes aériennes du Canada, notamment Air Canada, C.P.A. et TransAir.
7. Il faudrait demander à Air Canada et à C.P.A. de réviser leurs horaires en vue d'accommoder davantage le grand public et surtout la concordance des horaires de leurs services et ceux des transporteurs américains à Winnipeg et à Vancouver.

Appendice A

C.P. 1964-857

Copie certifiée conforme au procès-verbal d'une réunion du comité du Conseil privé, approuvé par Son Excellence le Gouverneur général

le 11 juin 1964.

Le comité du Conseil privé, sur avis conforme du premier ministre, recommande que M. D.A. Thompson, C.R., de la ville de Winnipeg (Manitoba), soit nommé Commissaire sous le régime de la Partie I de la Loi sur les enquêtes, pour faire enquête et rapport sur le problème touchant l'avenir de la base de revision d'avions d'Air Canada à l'aéroport international de Winnipeg, et pour étudier la possibilité de maintenir et d'accroître l'emploi à cette base et, en particulier, sans restreindre la partie générale de ce qui précède, le Commissaire fera enquête et rapport sur les sujets suivants:

- a) le rapport que Dixon-Speas Associates a préparé pour la compagnie d'Air Canada sur les installations de revision, de magasins et de base aux aéroports internationaux de Montréal et de Winnipeg, comprenant l'examen des documents de travail qu'on a employés dans la préparation de ce rapport ainsi que l'interrogatoire des représentants de Dixon-Speas Associates des fonctionnaires d'Air Canada et du gouvernement canadien qui ont participé à la rédaction du rapport ou leur ont fourni des renseignements;
- b) le rapport Wallace Clark et les documents afférents relatifs au coût des installations d'entretien et de revision pour les avions à réaction DC-8 et les Vikings à Montréal par rapport au coût de ces mêmes installations à Winnipeg;
- c) les plans d'Air Canada relatifs à l'avenir des bases d'entretien et de revision de ses lignes aériennes aux aéroports internationaux de Winnipeg et de Montréal;
- d) la praticabilité d'utiliser la base de revision d'avions d'Air Canada à Winnipeg pour l'entretien et la revision de tous les aéronefs, ou une partie d'entre eux, du nouveau DC-9 ou autre appareil qu'Air Canada pourrait acquérir, incluant l'étude des développements qui se sont produits depuis le rapport Dixon-Speas et qui concerneraient la possibilité d'utiliser cette base pour l'entretien et la revision du DC-9, de l'appareil Vanguard ou Viscount;
- e) l'avenir des installations de revision et d'entretien à Winnipeg et en particulier de ces installations de Winnipeg vues à la lumière du projet annoncé par le gouvernement du Canada d'encourager le développement des transports

aériens régionaux et de rechercher une participation canadienne accrue au trafic aérien international;

- f) les questions connexes qui pourraient surgir dans le cours de l'enquête et que le Commissaire, juge pertinentes à la portée de l'enquête et du rapport. De plus, le comité recommande:
- a) que le Commissaire soit autorisé à exercer tous les pouvoirs qui lui sont conférés par l'article 11 de la Loi sur les enquêtes;
 - b) que les fonctionnaires du ministère des Transports et d'Air Canada fournissent au Commissaire l'aide et les renseignements voulus;
 - c) que le Commissaire adopte la procédure et les méthodes qu'il peut à l'occasion juger opportunes pour la poursuite régulière de l'enquête et que les audiences se tiennent au Canada aux époques et aux endroits qu'il croira convenables;
 - d) que le Commissaire accordera à un représentant dûment désigné du gouvernement du Manitoba le droit d'assister à toutes les audiences publiques, d'interroger les témoins à ces audiences et d'avoir accès à tous les renseignements fournis au Commissaire;
 - e) que le Commissaire soit autorisé à retenir les services d'un avocat du personnel et des conseillers techniques dont il peut avoir besoin, aux taux de rémunération, y compris les frais de transport et de subsistance, approuvés par le Conseil du Trésor;
 - f) que le Commissaire fasse rapport au gouverneur en conseil avec le plus de diligence possible et qu'il remette le plus tôt possible au conservateur des archives fédérales les documents et archives de l'enquête après sa conclusion.

Le Greffier

du Conseil privé,

R.G. Robertson

Appendice B

le 15 juin 1964

Monsieur D.A. Thompson, C.R.,
Winnipeg (Manitoba)

Monsieur,

On a accordé beaucoup d'attention aux problèmes touchant l'avenir de la base de revision que la compagnie Air Canada maintient à l'aéroport international de Winnipeg.

Le Premier ministre du Canada a déjà déclaré publiquement que la politique du gouvernement consistait à tout faire pour maintenir l'emploi à cette base et, dans la mesure du possible, pour l'augmenter. Il a expliqué, qu'en ce qui concerne Air Canada, cela signifie que la base continuera à faire la revision de l'appareil Viscount aussi longtemps que celui-ci sera en service; et, en ce qui le concerne, le gouvernement fera tout en son pouvoir pour assurer à Winnipeg d'autres travaux d'aéronautique, de sorte que si jamais on retire le Viscount du service, une autre activité pourra compenser.

En conformité de cette déclaration, le gouvernement a entrepris de tirer au clair ce problème, dont l'étude doit être féconde et dirigée spécialement sur le développement futur. Je vous sais gré de ce que vous ayez accepté de faire cette étude, et je suis heureux de voir que le gouvernement du Manitoba ait accordé une chaude approbation à votre choix. A cette fin, la Loi sur les enquêtes vous investira de l'autorité d'interroger les témoins et vous donnera accès à tous les rapports et documents utiles, y compris la correspondance entre les gouvernements du Canada et du Manitoba. Vous pourrez certes tenir des audiences publiques dans la mesure où vous le jugerez nécessaire à la poursuite d'une enquête complète. A toutes les audiences publiques, on permettra à un représentant du gouvernement du Manitoba d'assister et interroger les témoins. Ce représentant du gouvernement du Manitoba pourra avoir accès à tous les renseignements dont disposera la Commission.

Bien que le gouvernement du Canada se soit chargé de faire cette enquête, j'ai l'intention de communiquer votre rapport au gouvernement du Manitoba aussitôt que nous le recevrons.

Votre enquête et votre rapport devraient porter sur les aspects suivants du problème:

a) L'examen et la valeur du rapport complet que Dixon-Speas Associates ont, préparé pour Air Canada concernant les installations

de revision, de magasins et de base à Dorval et à Winnipeg. Cela comprend, dans la mesure où vous le jugerez nécessaire, l'examen des documents de travail qui ont servi dans la préparation du rapport, de même que l'interrogatoire du personnel de Dixon-Speas, d'Air Canada et du gouvernement fédéral qui a participé à la rédaction du rapport ou qui a fourni des renseignements. On s'attend certes que vous mainteniez le caractère confidentiel des documents privilégiés qui se trouvent dans le rapport complet et qui ont été omis du rapport rendu public.

b) L'examen du développement des bases de revision et d'entretien d'Air Canada à Winnipeg et à Dorval, y compris l'examen de la décision de déménager les installations et l'exploitation de Winnipeg à Dorval, ainsi que l'étude du rapport Wallace Clark et des documents qui ont servi à déterminer ce qu'il en coûte d'établir des installations d'entretien et de revision pour les avions à réaction DC-8 et les Vikings à Montréal plutôt qu'à Winnipeg.

c) La praticabilité d'entretenir et de reviser, à la base d'Air Canada à Winnipeg, en tout ou en partie les nouveaux DC-9 ou autres appareils qu'Air Canada pourra acquérir. Cela comprend l'étude de tous les faits nouveaux concernant le Viscount, le Vanguard ou le DC-9 survenus depuis le rapport Dixon-Speas qui peuvent avoir de l'influence sur la revision ou l'entretien des Viscounts, des Vikings ou des DC-9. Dans cette enquête, je présume que vous convaincrez qu'Air Canada continue d'employer la base de Winnipeg pour tout le travail de revision du Viscount et de ses moteurs; que le gouvernement fédéral a fait tout en son pouvoir pour attirer d'autres entreprises au cas où les Viscounts seraient retirés du service; et que, dans l'entre-temps, il n'y a pas eu transfert de travail de Winnipeg par une ligne de conduite préconçue on n'a pas diminué l'emploi soit de la part d'Air Canada, soit du gouvernement fédéral.

d) Etudier l'avenir des installations de revision et d'entretien à Winnipeg et spécialement ces installations d'Air Canada à la lumière du projet annoncé par le gouvernement d'encourager le développement des transports aériens régionaux et de rechercher une participation accrue du Canada au trafic aérien international.

Le gouvernement canadien désire que votre enquête recherche une solution d'ordre pratique aux installations actuelles de l'industrie aéronautique à Winnipeg et, en particulier, à la base d'entretien et de revision d'Air Canada de cette même ville dans le cadre d'un développement régional, national et international de Winnipeg, centre d'aviation aérienne. Nous serions heureux de recevoir tout commentaire ou proposition d'ordre pratique ayant trait au rôle que doit jouer le gouvernement dans le développement de l'aviation à Winnipeg et dans le Manitoba.

Les représentants du ministère des Transports et d'Air Canada se tiennent à votre disposition pour discuter ces questions à votre convenance; et l'on m'a assuré la coopération du gouvernement du Manitoba que vous aimeriez aussi peut-être consulter.

Des dispositions sont prises pour mettre à votre disposition, techniciens, secrétaires et les autres aides que vous jugerez nécessaires à la poursuite à bon terme de cette étude.

J'inclus une copie du décret du conseil vous nommant Commissaire.

Veillez agréer, monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

J.W. Pickersgill

Appendice C

NOMINATIONS

Voici les nominations qu'ont faites:

le Commissaire:

M. Alan Sweatman, C.R.,

Avocat de la Commission

M. Robert E. Moffat, M.A. B.en Dr.

Conseiller économique
et secrétaire de la
Commission

Air Canada:

M. H.B. Monk, C.R.,

Avocat

M. Ian McPherson

Avocat associé

M. Elliot MacDonald

Avocat associé

La province du Manitoba:

M. A.V. Mauro, C.R.,

Avocat

M. J.F. Feran

Avocat associé

M. Robert L. Banks

Expert en transports

M. W.J. Rutledge, C.A.)

M. J.S. Merritt)

M. J.C. Debie)

M. V.M. Stechishin)

Experts associés

Le Comité de coordination du Québec:

M. George Gould, C.R.

Avocat

Appendice D

MÉTHODE SUIVIE ET AUDIENCES PUBLIQUES

Immédiatement après sa nomination, le Commissaire a visité les bases de revision des aéronefs et des moteurs d'Air Canada à Winnipeg et à Dorval, et Air Canada lui a communiqué les rapports Wallace Clark et Dixon-Speas.

Comme le demandait l'hon. M. Pickersgill dans sa lettre d'envoi, la Commission a pris des dispositions pour que le gouvernement du Manitoba (et ses consultants) puissent examiner le rapport Wallace Clark de même que des versions complètes et abrégées des rapports Dixon-Speas.

Comme ordonnait l'hon. M. Pickersgill, la Commission a pris des dispositions pour préserver le caractère confidentiel de certains documents exclusifs contenus dans le rapport complet Dixon-Speas. Tous les intéressés ont tenu compte scrupuleusement de ces dispositions.

La Commission a demandé à Air Canada et en a reçu une grande quantité de renseignements, que le gouvernement du Manitoba a pu examiner en préparant son mémoire, comme l'a également mentionné l'hon. M. Pickersgill.

Après l'annonce par Air Canada et le gouvernement du Manitoba qu'ils seraient prêts à soumettre leur cause à la Commission dès le début de 1965, on a publié qu'on tiendrait des audiences publiques dans l'édifice de l'Assemblée législative de Winnipeg à partir du 19 janvier 1965.

Ces audiences ont commencé en temps voulu et après quelques interruptions, se sont terminées le 13 février 1965, comptant seize jours de séance. On a présenté des mémoires et recueilli des témoignages au nom d'Air Canada, du Manitoba et de 120 individus, associations et sociétés dont la liste se trouve à l'Appendice E.

Au début, la Commission n'avait pas envisagé de tenir des audiences publiques dans la région de Montréal. Cependant, par suite de nombreuses requêtes d'institutions municipales et autres de la province de Québec, et en particulier dans le voisinage de la base de revision de Dorval, qui voulaient présenter des mémoires à la Commission à Montréal et rencontrer à Dorval les représentants et les membres du comité de coordination du Québec, on a préparé et annoncé la tenue d'audiences publiques à l'ancien Palais de Justice de Montréal à compter du 6 avril 1965.

M. George Gould, C.R., s'est présenté le 4 février 1965 devant la Commission à Winnipeg en qualité de représentant du comité de coordination du Québec et a déposé un rapport (T 1141-1144 V 9) exigeant la dissolution de la Commission à cause de sa composition irrégulière, la province de Québec n'y étant pas représentée. Il a

spécifié que les mémoires que l'on adresserait à la Commission à Montréal au nom de son comité seraient déposés sous protêt, et a demandé que l'on amende le règlement de la Commission pour offrir la même égalité de droits aux participants de la province de Québec qu'à ceux de la province du Manitoba.

Tandis que naturellement la Commission n'avait pas le pouvoir de se dissoudre elle-même, elle a assuré à M. Gould qu'en sa qualité d'avocat, il jouirait du même statut légal dans les audiences à Montréal que celui de l'avocat du Manitoba aux audiences de Winnipeg; que l'on préparerait des règles de procédure convenant aux audiences de Montréal et que l'on serait heureux d'accueillir les mémoires du Québec, qu'ils soient donnés sous protêt ou non.

La Commission a nommé M. René Hurtubise, du Barreau de Québec, conseiller adjoint de la Commission pour les auditions de Montréal et a préparé des règles de procédure convenables. On a pris des dispositions pour établir un service approprié de traduction et de sténographie.

Plus tard on a informé la Commission qu'on ne soumettrait pas à Montréal les mémoires attendus, soit de ceux qui les avaient demandés au début, soit du comité de coordination du Québec. Puisque la Commission n'a reçu aucun autre avis de mémoire avant la date d'ouverture des audiences de Montréal, elle a annulé celles-ci. Après qu'Air Canada et le gouvernement du Manitoba eurent préparé des mémoires de réfutation et furent prêts à procéder, on a recommencé les audiences publiques à Winnipeg le 11 mai 1965. Les audiences ont duré trois jours jusqu'au 13 mai, pendant lesquels quatre hauts fonctionnaires ont présenté d'autres mémoires au nom d'Air Canada.

A la fin de ces audiences, Air Canada et le gouvernement du Manitoba ont été invités à présenter des plaidoyers écrits, dont le dernier est parvenu à la Commission le 24 juin 1965.

Pendant les mois d'août et septembre 1965, lorsque la Commission préparait son rapport, elle apprit de sources étrangères à Air Canada, que la prévision du nombre d'appareils et de la composition de la flotte d'Air Canada jusqu'à 1973, telle qu'Air Canada le lui avait présentée, au cours des audiences de mai n'était plus exacte.

La Commission mena alors une enquête auprès d'Air Canada le 3 septembre 1965, et le 21 octobre 1965 elle a reçu à titre confidentiel d'Air Canada un rapport substantiellement différent de celui qu'elle possédait quant au nombre d'avions et à la composition de la flotte aérienne. La Commission porta immédiatement ce rapport amendé à la connaissance du conseiller du gouvernement du Manitoba, au même titre confidentiel, pour examen et commentaire.

Le 26 novembre 1965, la Commission recevait le commentaire circonstancié du gouvernement du Manitoba sur les changements opérés depuis le mémoire de cette province. Ce commentaire fut remis à Air Canada pour étude. La Commission a aussi demandé à Air Canada de l'avertir au cas où le changement et l'augmentation de la flotte aurait quelque influence sur les plans de cette compagnie en ce qui

concerne les bases de revision de Winnipeg et de Dorval, et au cas où il faudrait y opérer des changements dans le service par suite d'une grande augmentation de la flotte projetée. La Commission a reçu la réponse d'Air Canada le 22 décembre 1965 et en tient compte dans le présent rapport.

Toutes les délibérations de la Commission ont été rapportées textuellement. Les témoignages écrits embrassent 2,783 pages, sans compter les documents à l'appui au nombre de 105, les plaidoyers donnés officiellement par écrit, les renseignements supplémentaires reçus à la suite des demandes de la Commission et d'autres mémoires portant sur le projet d'augmentation de la flotte.

APPENDICE E

LISTE DES MEMOIRES PRESENTS A LA COMMISSION

Ville de St.James	TransAir Limited
Ville de Dorval	Ville de Winnipeg
La Chambre de Commerce de Winnipeg	Winnipeg Urban Association
Trans-Oceanic Lodge 1751	Ville de Saint-Boniface
Association internationale de mécaniciens	Manitoba Flying Farmers Association
Air Line Lodge 714, Winnipeg	Ville de Brandon
Association internationale de mécaniciens	La Chambre de Commerce de Brandon
Fédération du travail du Manitoba	Metropolitan Corporation of Greater Winnipeg
L'Union des agriculteurs du Manitoba	Ville de Laval-des-Rapides
La Chambre de Commerce de St.James	Air Canada
Winnipeg School Division	M. George Gould, C.R. au nom du comité de coordination du Québec
Bristol-Aero Industries Limited	La province du Manitoba
Division de Winnipeg	Mme Grace H. Allen
Winnipeg and District Labour Council	Manitoba Aviation Council
Ville de Transcona	M. Gil Molgat, M.A.L. du nom du parti libéral du Manitoba
Municipalité rurale de l'Assiniboia	M. Russell Paulley, M.A.L. pour le Nouveau Parti Démocratique du Manitoba
Great-West Life Assurance Company	Standard Aero Engine Limited
	Les communications et les déli- bérations de 49 organismes, municipalités et villes appuyant le rapport du gouvernement du Manitoba

M. J.S. McMahon

Télégrammes, lettres et résolutions de 34 organismes, municipalités, villes et personnes du Québec appuyant les demandes d'audiences à Montréal

Acme Sash and Door Company
Limited

L'Association canadienne des
détaillants, inc.

Winnipeg Flying Club

La Chambre de Commerce
d'Edmonton

M. Honoré Parent, chef du
contencieux de la ville de
Montréal

Village de Wawanesa

La Municipalité rurale de
Portage-la-Prairie

Appendice F

DÉCLARATION DU MINISTRE DES TRANSPORTS - 24 AVRIL 1964

POLITIQUE EN MATIÈRE D'AVIATION CIVILE

Voici les principes fondamentaux que l'on recommande pour l'aviation civile:

1) Sur le plan international, les services aériens d'Air Canada doivent répondre aux intérêts du Canada tout entier; ces services ne doivent en aucun temps entrer en concurrence ou en conflit, mais former un organisme intégré, qui pourrait se réaliser par la fusion, l'association ou la séparation précise entre les divers champs d'activité.

2) En ce qui concerne la ligne principale au pays, bien qu'on ne rejette pas le principe de la concurrence, il faudrait toutefois l'éviter si elle devait compromettre ou porter atteinte à l'exploitation rentable de la principale ligne d'Air Canada au pays, car elle forme le cadre essentiel de son réseau de routes aériennes au pays. En d'autres termes, il ne doit pas y avoir cette concurrence qui ferait d'Air Canada une entreprise déficitaire; et, dans le cas où la concurrence continuerait, la Commission des transports aériens devrait assurer aux deux lignes la chance de se développer au-delà du minimum de base.

3) En formulant ces principes sur la concurrence, on doit accorder un rôle convenable aux voituriers par air régionaux qui offrent un service régulier et à horaire fixe; ce rôle doit procurer des relations étroites entre les voituriers par air régionaux et Air Canada (et tout autre voiturier par air autorisé dont la ligne principale est transcontinentale), de sorte que les voituriers par air régionaux puissent opérer convenablement sans les subventions gouvernementales.

le 24 avril 1964.

Appendice G

DÉCLARATION DE L'HON. J.W. PICKERSGILL

MINISTRE DES TRANSPORTS

SUJET: POLITIQUE EN MATIÈRE D'AVIATION

Le 24 avril 1964 j'ai annoncé trois principes de base acceptés par le gouvernement en matière de politique d'aviation civile. Depuis lors le gouvernement s'est attaché surtout à l'aspect international de cette politique.

Le premier principe déclarait que, dans le domaine international, les services aériens assurés par les lignes aériennes canadiennes devraient servir les intérêts de l'ensemble du Canada; que ces services ne devraient pas entrer en concurrence ni en conflit, mais devraient s'intégrer à un programme unique qu'on pourrait obtenir par la fusion, l'association ou la division nette des divers champs d'activité.

Le gouvernement décidait, en application de ce principe, de demander à Air Canada et aux lignes aériennes du Pacifique-Canadien de se consulter et de voir s'il leur était possible de s'entendre sur une base d'application de ce projet. Les deux compagnies de transports aériens ont conclu que le moyen le plus efficace d'exécuter ce programme était de répartir distinctement leur champ d'opérations respectives de façon à ce qu'il n'y ait aucun chevauchement de service à l'extérieur du Canada. Après avoir étudié plusieurs manières de se diviser le globe, les deux sociétés ont finalement conclu que la manière la plus simple d'aborder le problème serait que chaque compagnie continue à assurer le service qu'elle fournit présentement et que les régions géographiques que chacune dessert actuellement soient définies et agrandies de façon à ce que l'une et l'autre compagnie puissent desservir le globe entier.

Comme résultat, il a donc été décidé que les lignes aériennes du Pacifique-Canadien desserviraient toute la région du Pacifique, tout le continent asiatique, l'Australie et la Nouvelle-Zélande, le Sud et le Sud-Est de l'Europe, ainsi que l'Amérique latine. Air Canada, pour sa part, desservirait le Royaume-Uni, l'Ouest, le Nord et l'Est de l'Europe et les Antilles. Comme seule exception à cette répartition bien définie, les lignes aériennes du Pacifique-Canadien continueraient de desservir les Pays-Bas. Cette répartition englobe le monde entier, sauf l'Afrique et les Etats-Unis. Ni l'une ni l'autre des deux compagnies ne songent pour l'instant à établir de service aérien avec une région quelconque de l'Afrique et la question d'un service en direction de l'Afrique sera mise de côté en attendant que se pose quelque exigence d'ordre pratique. En ce qui concerne les Etats-Unis, nous continuons d'espérer que les négociations en vue d'un accord bilatéral se termineront sous peu. Une fois qu'elles auront abouti, nous déciderons lesquelles des nouvelles régions désignées seront

desservies par chacune de nos compagnies aériennes nationales.

Le gouvernement a décidé de considérer la compagnie Air Canada et les lignes aériennes du Pacifique-Canadien comme ses propres agents dans les régions d'opérations aériennes internationales qui leur ont été assignées. Le gouvernement a l'intention de poursuivre énergiquement, avec les gouvernements de pays étrangers, des négociations en vue d'étendre le champ d'action des services canadiens dans leurs domaines respectifs d'activité. Des négociations ont déjà été entreprises avec plusieurs pays et, dès qu'elles auront été menées à bon terme, on présentera un autre rapport à ce sujet.

Les deux transporteurs ont déjà conclu une entente relative aux ventes et aux relations entre agences. Cet accord prévoit que, dans le domaine international, chaque transporteur représentera l'autre de son mieux. Les deux sociétés s'entraideront dans le domaine de la vente; le personnel de vente s'efforcera de répondre aux vœux de tout client en lui vendant les services de transport de sa propre ligne aérienne et, chaque fois que la chose sera possible ceux de l'autre ligne aérienne du Canada, afin d'encourager les passagers de se rendre à leur destination à bord d'avions de sociétés canadiennes. Les deux sociétés collaboreront d'autres façons. Ainsi, elles donneront des conseils conjoints au gouvernement sur les négociations bilatérales en matière d'aviation et sur les ententes relatives au service conjoint et au besoin aux arrangements de soutien.

Le deuxième principe qui a été annoncé le 24 avril 1964 concernait les services relatifs aux lignes domestiques principales. Dans cette déclaration, on ne rejetait pas la concurrence, mais le gouvernement a signalé qu'une expansion dans le domaine de la concurrence ne devrait pas nuire ou sérieusement porter atteinte à la viabilité de l'exploitation des lignes domestiques principales d'Air Canada, lesquelles constituent le cadre essentiel de son réseau domestique. En d'autres termes, on a déclaré qu'il ne doit pas exister un genre de concurrence qui puisse apporter un déficit aux opérations d'Air Canada; et si cette concurrence se poursuit, la Commission des Transports aériens devrait assurer à ces deux lignes l'occasion de se développer au-delà de cette base minimum.

Le gouvernement a décidé de retenir les services d'un expert-conseil spécial en aviation afin de l'informer si l'expansion du service domestique des lignes principales ne permettrait pas un degré de concurrence plus considérable selon cette formule et, le cas échéant, de recommander une méthode convenable d'établir, de temps à autre, pareils prolongements de service. Nous nous efforçons de nous assurer, à cette fin, les services d'un expert-conseil éminent dans le domaine de l'aviation internationale.

Le troisième principe énoncé le 24 avril 1964 établissait qu'il fallait définir le rôle des transporteurs aériens régionaux assurant un service régulier et déterminer leurs rapports avec les grandes lignes aériennes, pour assurer aux transporteurs régionaux une chance raisonnable de s'administrer sans subvention de l'Etat.

Dans nos pourparlers avec les présidents des deux principales lignes aériennes, il a été clairement établi que le gouvernement s'attend qu'ils contribuent à l'élaboration de cette politique. Cette assistance peut revêtir toutes sortes de formes, depuis les transferts de routes, l'exploitation de routes, les ententes contractuelles et diverses formes d'aide technique et administrative. Cette collaboration ne donnera pas de résultats éclatants du jour au lendemain, mais avec le temps, elle devrait avoir des conséquences importantes.

Les présidents des deux grandes lignes aériennes et les principaux transporteurs régionaux sont invités à nous faire des recommandations spéciales au sujet de mesures qui, selon eux, permettraient de donner suite à ce troisième principe. Ils pourront aussi nous présenter des propositions concernant les mesures particulières que le gouvernement ou les grands transporteurs pourraient prendre pour améliorer le sort des principaux transporteurs aériens régionaux. A cet égard, on compte mettre sur pied un dispositif permanent de consultation et de liaison entre Air Canada, les lignes aériennes du Pacifique-Canadien, les grands transporteurs régionaux et le gouvernement afin d'assurer l'expansion d'entreprises convenables de transport aérien.

L'essor de l'aviation civile canadienne, conformément à ces principes, assurera au public canadien un service amélioré et plus stable ainsi qu'une meilleure conjoncture économique pour les transporteurs eux-mêmes. Dans le domaine intérieur, un certain degré de concurrence subsistera pour assurer au public les avantages qui peuvent résulter d'une atmosphère concurrentielle, cependant que ce programme évitera les excès de concurrence qui, dans le passé, ont été ruineux pour tous les chemins de fer du Canada sauf un, ne peuvent qu'ajouter beaucoup au fardeau du contribuable et, en raison de l'incapacité des transporteurs à soutenir longtemps de lourds déficits, rendre moins satisfaisant le service assuré au public.

Dans le domaine international, la concurrence avec les transporteurs étrangers est déjà très vive, de sorte que la collaboration des deux transporteurs canadiens renforcera leur position, assurera dans l'ensemble un meilleur service au public voyageur et renforcera la position du Canada dans l'aviation internationale.

Caractéristiques

1- Taille

Envergure

Longueur

2- Poids (en livres)

Maximum au décollage

Maximum à l'atterrissage

3- Puissance (par moteur au

décollage)

4- Vitesse de croisière (M.P.H.)

5- Capacité de carburant

(en gallons légaux)

6- Rayon d'action (en milles

pour la charge maximum)

7- Voyageurs.

8- Investissement moyen

(milliers de dollars)

9- Nombre d'appareils (flotte

de pointe)

10- Milles-heure/heures de vol.

ANNÉES DE SERVICE

Appendice I

Plan du réseau desservi par Air Canada

St. John's: Saint-Jean

Bermuda: Bermudes

Barbados: la Barbade

London, Eng.: Londres

Vienna: Vienne

Nombre de milles du réseau aérien 39,612

Détail du réseau aérien antérieur et actuel
d'Air Canada.

PLAN A
VOLS QUOTIDIENS À L'EXTERIEUR DES FRONTIÈRES CANADIENNES

APPENDICE J
HORAIRE DES SERVICES RÉGULIERS ENTRE LE
CANADA ET LES ÉTATS-UNIS

———— Vols dirigés vers le nord

----- Vols dirigés vers le sud

Note: Ce plan s'applique aux vols prévus 5 ou 6 jours par semaine.
Ce plan a été fourni par Official Airline Guide, de septembre 1964

Appendice K

LISTE DES LIGNES AÉRIENNES DESSERVIES PAR
LES COMPAGNIES CANADIENNES ET AMÉRICAINES
ET ÉTABLIES LE 31 DÉCEMBRE 1965

LISTE I - ÉTATS-UNIS

1. Seattle - Vancouver
2. Los Angeles/ San Francisco - Vancouver
3. Denver/ Great Falls - Calgary
4. Chicago-Toronto
5. Detroit - Toronto (service régional seulement)
6. Tampa/ Miami - Toronto
7. Tampa/ Miami - Montréal
8. Los Angeles - Toronto
9. New York - Montréal/ Ottawa
10. New York - Toronto
11. Boston - Montréal
12. Washington - Ottawa - Montréal
13. Buffalo - Toronto
14. Minneapolis - Winnipeg
15. E.U. Gander-Europe et autres destinations
16. a. Spokane - Calgary
b. Duluth/Superior-Ft. William/Port Arthur
c. Ketchican - Prince Rupert
d. Fairbanks - Whitehorse
e. Juneau - Whitehorse
f. Erié - Toronto

Arrêt obligatoire à Tampa jusqu'au 1er novembre 1967

LISTE II - CANADA

1. Victoria - Seattle
2. Vancouver - San Francisco
3. Halifax - Boston/New York
4. Montreal/ Toronto - Chicago
5. Toronto - Cleveland
6. Toronto - Los Angeles
7. Toronto - Tampa/ Miami
8. Montréal - Tampa/ Miami
9. Montréal - New York
10. Toronto - New York
11. Canada-Honolulu-Australasie et autres destinations
12. a. Prince Rupert - Ketchikan
b. Whitehorse - Fairbanks
c. Whitehorse - Juneau

Arrêt obligatoire à Tampa jusqu'au 1er novembre 1967

Appendice L

INSTRUCTIONS DONNÉES À R. DIXON SPEAS ASSOCIATES

par

AIR CANADA POUR PROCÉDER À L'EXAMEN

DE L'INSTALLATION DE LA BASE

Instructions approuvées par le conseil d'administration d'AC lors de la réunion qui s'est tenue le 15 mars 1963.

Air Canada établit à l'aéroport de Dorval des installations d'entretien et de revision, dont l'emplacement, le plan et la construction étaient conformes au programme mis au point par les experts-conseils de Wallace Clark & Company (Canada) Limited, et approuvés par le conseil d'administration d'AC et par le gouvernement fédéral dans les décrets du conseil adoptés à ce sujet de 1956 à 1960.

A l'origine, l'installation de revision de la base de Dorval avait pour but d'ajouter à l'équipement d'entretien réclamé pour tous les types d'avion sur le parcours de Montréal, des moyens de revision des appareils DC-8 et Vanguard dont AC envisageait l'acquisition pour 1965.

Conformément à une exigence particulière de la compagnie, le plan de construction prévoyait le développement facile et économique de la base de Dorval pour répondre aux conditions qui s'imposeront après 1965.

Il est actuellement souhaitable de définir en termes économiques le meilleur parti que puisse prendre AC à l'égard des installations de revision et des magasins connexes jusqu'en 1973.

Vous êtes par conséquent priés de:

1) prendre tous les renseignements sur le programme de la compagnie concernant les dimensions et la composition des unités de sa flotte aérienne, en tenant compte de leur nombre et de leur type ainsi que l'étendue et la nature des travaux de revision des moteurs et des parties constitutives des avions, ayant trait à l'exploitation de cette flotte jusqu'en 1973.

2) Après vous être assurés que vous avez tous les renseignements généraux disponibles et les prévisions les plus exactes que vous puissiez effectuer jusqu'en 1973, et - après avoir soigneusement évalué les possibilités actuelles et futures de l'installation de revision de la base de Dorval, et - après avoir effectué un examen et une évaluation des qualités et des possibilités de l'installation de revision actuelle de la base de

Winnipeg et de la faculté d'adapter cette installation au nouveau type d'appareil qui sera mis en service par AC,

vous êtes priés de proposer à Air Canada une série de mesures destinées à produire les résultats suivants:

Fournir à Air Canada les moyens les plus efficaces et les plus économiques d'assurer la revision de ses appareils conformément à ses besoins, jusqu'en 1973.

3) Fournir tous les renseignements capables d'étayer vos recommandations, y compris-

- a) L'examen des contre-projets.
- b) Les nouveaux investissements ayant trait à chacun des projets examinés.
- c) La comparaison des frais d'exploitation de tous les projets examinés.

APPENDICE M

A L'ADRESSE DU MINISTRE DES TRANSPORTS

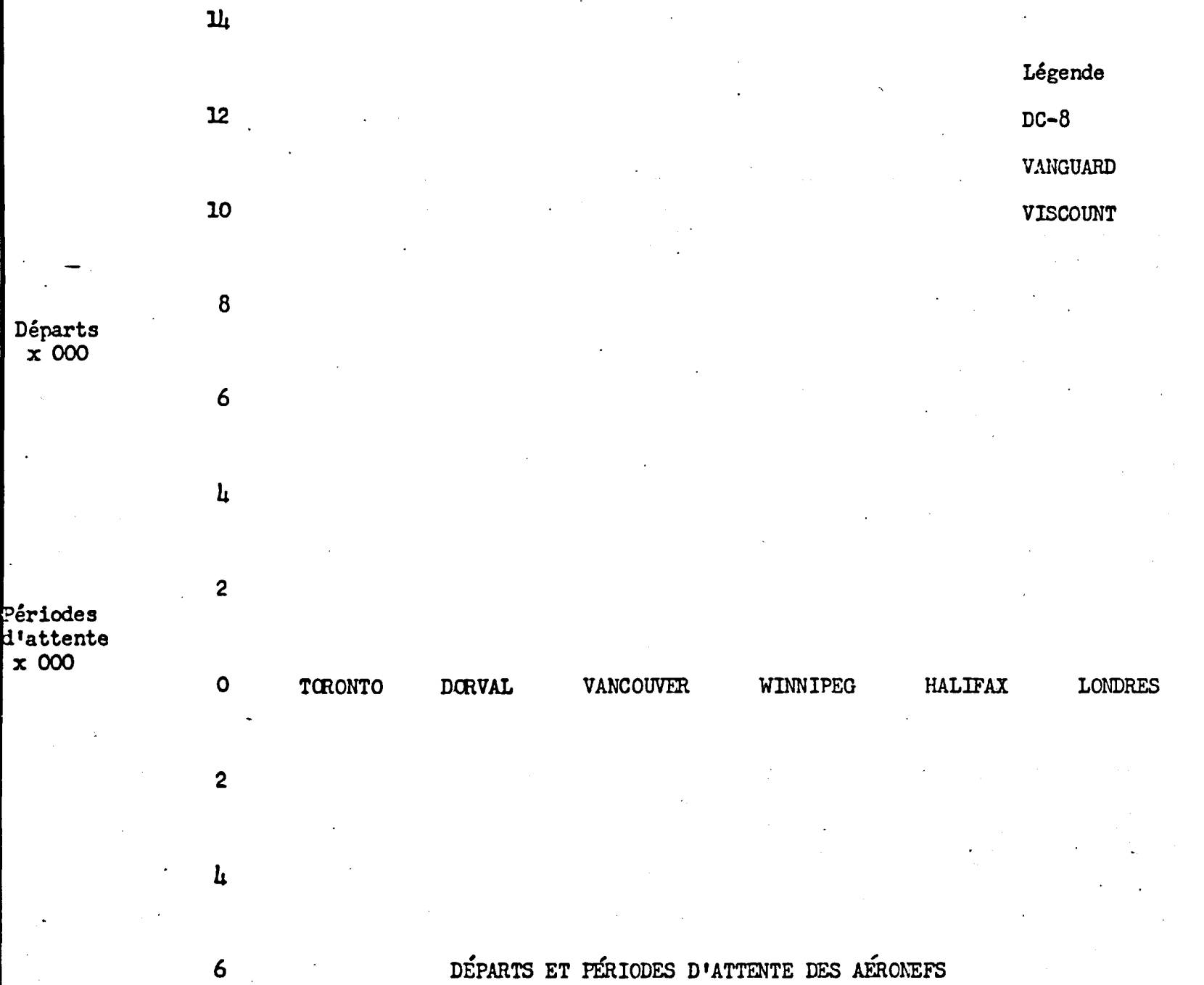
COMMENTAIRE SPECIAL AYANT TRAIT AU PRESENT RAPPORT

En août 1963, R. Dixon Speas Associates adressait à Air Canada un rapport recommandant la fermeture de la base de revision des appareils et des moteurs situés à Winnipeg, et le rassemblement de tous ces travaux de revision à la base de Dorval. Ce rapport faisait état d'une étude d'ensemble des affaires actuelles et antérieures d'AC et analysait les moyens d'exploitation à venir en s'appuyant sur les données fournies par les projets, comme le nombre des appareils de chaque type, l'agencement des horaires, l'échelle des rémunérations et autres renseignements tout à fait spéciaux.

En novembre 1963, l'hon. George J. McIlraith demandait à R. Dixon Speas Associates de rédiger les grandes lignes du rapport d'ensemble d'AC, en omettant tous les détails concernant l'exploitation courante et ses projets d'avenir, car ses concurrents pourraient en tirer avantage. Il était également stipulé que tous les renseignements qui n'étaient pas impropres à la publication devaient présenter un tableau fidèle de l'étude complète et détaillée entreprise pour AC.

Pour satisfaire aux demandes du ministre, les tomes I, II, III du rapport d'AC ont été révisés. Ces trois volumes contenaient la totalité du rapport hormis un appendice et un sommaire. L'appendice contient des données de base, un ensemble de documents et de détails d'un caractère essentiellement privé et impropres à la publication. Par conséquent, hormis deux croquis de hangars et de rampes, le contenu de ce volume n'est pas mentionné ici. Le sommaire figure entièrement dans le présent rapport ainsi qu'un nouveau chapitre intitulé "Méthode de procédure".

On trouvera ci-joints le sommaire et les volumes révisés, numérotés et reliés; une pagination nouvelle assure la continuité des renvois.



Départs
x 000

Périodes
d'attente
x 000

DÉPARTS ET PÉRIODES D'ATTENTE DES AÉRONEFS
AUX STATIONS D'ENTRETIEN

REPARTITION DES EMPLOYES SELON LEUR SPECIALISATION- 10 SEPTEMBRE 1964

TOTAL - 4,022

NOYBRE
EMPLOYES

ADMINISTRATION

MÉTIERS DE L'AVIATION

MÉTIERS ÉTRANGERS À L'AVIATION

Total - 1076 ou
26.7%

Total - 2337 ou 58.1%

Total - 609 ou 15.1%

550
500
450
400
350
300
250
200
150
100
50
0

- Direction de la Société
- Personnel
- Ecritures
- Télex
- Achats et approv.
- Entretien
- Air Canada
- Audiographie
- Inspection
- Air Canada
- Inspection du matériel
- Inspection ateliers
- Rev. mig.
- Dev. elec.
- Dev. des moteurs
- Rembourrage
- Peinture
- Caoutchouc
- Instruments
- Mé. et ajusteurs
- Trait. chalcu
- Tolerie
- Plomberie
- Soudure
- Radio et Elec.
- Chauffeur
- Trac.
- Navaleur au sable
- Antiquage
- Lettrage
- Mécanicien d'outillage (méc.)
- Mécanicien d'outillage (élec.)
- Menuiserie
- Aide
- Distributeur d'outils
- Concierre
- Couvrier
- Chauffeur de chaudière m.
- Plomb, bâtiment
- Aide-magasinier
- Chauffeur

REPARTITION DES EMPLOYES SELON LA SPECIALISATION

ANNEXE 0

APPENDICE P

TABLEAU DES VÉRIFICATIONS D'ENTRETIEN
DES GROS RÉACTÉS

MISE EN
SERVICE
DE
L'AÉRONEF

VÉRIFICATIONS - AÉROPORTS
DE LIGNE AÉRIENNE

Total des
heures de
vol

INSPECTION

V.R.E.

ANNUELLE

ENVIRON 1 AN

VÉRIFICATIONS PENDANT LA
PÉRIODE D'ATTENTE

vérifications
en route

total des
heures de
vol

ENVIRON DE 10 À 12 JOURS

TABLEAU DES VÉRIFICATIONS D'ENTRETIEN
DES GROS RÉACTÉS

INSPECTION DE
REVISION - 1

INSPECTION
ANNUELLE

Le cycle
se
poursuit
pendant
la durée
de
l'aéronef

ENVIRON 2 ANS

ENVIRON 3 ANS

VÉRIFICATIONS D'ENTRETIEN

<u>Genre</u>	<u>Fréquence</u>	<u>Hommes-heures</u>	<u>Durée</u>
en route	2.0 h. de vol	1.5 -2.0 hommes-heures	.5 heure
pendant la période d'attente	10.0 h. de vol	25 hommes-heures	4.0 heures
aéroports de ligne aérienne	100 h. de vol	100 hommes-heures	7.0 heures
V.R.E.	500 h. de vol	1287 hommes-heures	2 jours
Inspection annuelle	3000 h. de vol	4423 hommes-heures	6 jours
Revision - 1	6000 h. de vol	7180 hommes-heures	14 jours
Revision - 2	12000 h. de vol	12592 hommes-heures	14 jours
Revision - 3	18000 h. de vol	10000 hommes-heures	14 jours
etc.			

Approvisionnement

H

Hangar d'entretien
de ligne aérienne

Hangar de revision

EMPLACEMENT - BASE D'AIR CANADA, DORVAL

"H" indique les aires d'ateliers à revêtement dur

Echelle: environ 1"200'

APPENDICE R

AVIS AU SUJET DE LA FERMETURE DE LA BASE DES UNITED AIR LINES, A WASHINGTON

Les United Air Lines ont annoncé qu'à compter de 1967, elles diminueront graduellement les travaux de revision des aéronefs qui s'effectuent à leur base d'entretien de Washington, au fur et à mesure qu'elles supprimeront les Viscounts et les aéronefs à piston de leur matériel volant. La société dit qu'en 1969 la base ne servira plus aux travaux de revision.

M. P.A. Fruehauf, vice-président adjoint de la technique et de l'entretien à Washington, dit que le programme à long terme visant la fermeture de la base de revision, qui peut toucher environ 840 personnes à l'aéroport national, fut tracé en tenant compte de l'intention de la United de posséder en 1970 une flotte composée entièrement de réactés. Il ajoute que tous les travaux de revision des réactés s'effectuent à la base de revision de l'United à San Francisco. La base de Washington ne sert qu'à la revision des Viscounts et de certains avions à piston.

"Au mois d'avril de l'année courante, l'United a fait part de ses projets de louer ou d'acheter 144 réactés d'une valeur de plus de \$750,000,000, rapporte M. Fruehauf. Il ajoute que par suite de l'acquisition de ces aéronefs qui seront livrés au cours des cinq prochaines années, la société possédera, en 1970, une flotte composée entièrement de réactés. Au fur et à mesure que nous prendrons livraison de ces nouveaux réactés, nous supprimerons de notre flotte les Viscounts et les avions à piston; ainsi les travaux effectués à la base de Washington diminueront, dit-il.

M. Fruehauf a déclaré que le président de l'United, M. George E. Keck, a adressé trois lettres aux employés de la base d'entretien de Washington, que la diminution de travail pourrait toucher, dans lesquelles il les assure que l'United leur offrira des emplois ailleurs sur son réseau. Nous nous attendons que les travaux de revision à Washington nécessiteront les services de la main-d'oeuvre actuelle jusqu'à la fin de 1966, dit-il. A compter de 1967, nous effectuerons les remaniements de main-d'oeuvre qui s'imposent au fur et à mesure que les travaux de revision diminueront à la base de Washington, jusqu'à la disparition complète des avions susmentionnés de notre flotte, en 1969.

M. Fruehauf signale que la décision de supprimer les travaux de revision ne portera aucune atteinte aux autres travaux de l'United dans la région de Washington. Il a fait remarquer qu'environ 200 avions de l'United atterrissent aux aéroports nationaux, Dulles et Friendship, ou en décollent quotidiennement et que la société compte à son service environ 1,500 personnes occupées à des travaux autres que des travaux de revision. Cette décision ne changera en rien nos horaires de vols et n'aura aucune répercussion sur les emplois qu'occupent les autres personnes au service de la société ici," dit-il.

Selon M. Fruehauf, l'United a décidé d'effectuer tous les travaux de revision des réactés à San Francisco après qu'une étude eut révélé que l'exploitation d'un seul centre de revision des réactés assurerait des bénéfices plus nombreux et une souplesse d'exploitation plus grande que l'exploitation de deux installations de revision de réactés. Il a fait remarquer que la plupart des lignes aériennes employaient une seule installation pour la revision des réactés et a ajouté que la société avait adopté le principe de deux centres de revision après que l'United eut hérité de la base d'entretien de Washington par suite de sa fusion avec les Capital Airlines en 1961. Il a ajouté que l'United avait songé à fermer la base de Washington après la fusion, mais qu'elle a décidé de continuer de l'utiliser d'abord parce qu'elle lui fournissait une installation spécialisée et équipée pour effectuer l'entretien des Viscounts, aéronefs en service sur les parcours du sud et de l'est avec point de départ et d'arrivée à Washington.

M. Fruehauf a dit que, en 1964, les salaires versés aux employés à la base d'entretien se sont élevés à \$6,300,000, soit environ le tiers du montant global des salaires de 20 millions qui ont été versés par l'United dans toute la région. Il a déclaré que la base avait aussi dépensé un montant de 3 millions l'année dernière pour payer des fournitures et du matériel qu'elle avait achetés des vendeurs locaux. Les 840 employés de la base vivent pour la plupart à Alexandria et dans le comté de Fairfax.

APPENDICE S

MÉMOIRES PRÉSENTÉS AU MINISTÈRE DES TRANSPORTS AU SUJET DE LA LIGNE DE CONDUITE ADOPTÉE AU CANADA EN MATIÈRE D'AVIATION

Mémoires d'ordre général:

1. Les entreprises fédérales et provinciales et les buts possibles du programme de transport aérien, par M. Richard D. Caves, professeur à l'Université Harvard. (T 1775 V 13)

Ce mémoire a pour but de décrire les aspects des régions économiques et les caractéristiques économiques des villes qui influent sur les besoins de transport aérien. Il examine certains des buts possibles que pourrait viser une ligne de conduite nationale en matière de transport aérien, particulièrement les aspects d'un service aérien efficace du point de vue économique ainsi que celui de favoriser l'essor et la fusion des régions économiques d'un pays et étudie ensuite le problème d'ordre général de faire disparaître les contradictions que semblent présenter ces objectifs et le rôle que peuvent jouer certaines sociétés régionales et provinciales dans l'établissement d'une ligne de conduite nationale en matière de transport aérien. Il s'agit d'un exposé d'ordre général, qui se rapporte à la situation au Canada, mais non pas essentiellement.

2. Historique de la ligne de conduite au Canada à l'égard de l'aviation commerciale et ses incidences- par le professeur Ralph F. Harris, directeur de l'école de Commerce de l'Université du Manitoba. (T 1525 V 11)

3. Buts de la ligne de conduite nationale en matière d'aviation à l'appui de l'expansion régionale et supplément relatif au transport aérien régional- par M. J.S. Merrett, économiste senior au service du ministère de l'Industrie et du Commerce du Manitoba. (T 1568 V 11)

4. L'aviation en général dans les provinces des Prairies- par M. J.S. Merrett. (T 1625 V 12)

5. Winnipeg, centre possible de transport aérien de marchandises- par M. Richard B. Blackwell, directeur de la recherche au service de la R.L. Banks & Associates Inc. (T 1681 V 12)

Exposés d'un caractère spécial:

6. Etablissement de services de transport aérien internationaux à Winnipeg- par M. Richard B. Blackwell. (T 1626 V 12)

7. Exposé de la TransAir Limited, présenté par M. R.D. Turner, président décédé. (T 205 V 3)

8. Exposé de la Chambre de Commerce de Winnipeg, présenté par M. A.R. Elliott. (T 39 V 1)

APPENDICE T

MÉMOIRE EXPLICATIF - INSTALLATIONS DE MANUTENTION DES MARCHANDISES TRANSPORTÉES PAR AVION

Les lignes aériennes intéressées ont commencé à organiser et à construire des installations de manutention de marchandises transportées par avion, ce qui comprend le courrier, les marchandises à grande vitesse et à petite vitesse, aux autres aéroports canadiens. Comme cette initiative s'est révélée des plus satisfaisantes, tant du point de vue du ministère que de celui des lignes aériennes, le ministère se rallia à la ligne de conduite de ne fournir que l'aéroport principal, l'aérogare pour les passagers et les installations connexes.

Le ministère sait, par expérience, que les lignes aériennes préfèrent s'occuper elles-mêmes de l'établissement d'installations qui répondent à leurs propres méthodes et besoins spéciaux de manutention, étant donné que ces méthodes et besoins varient considérablement selon les lignes aériennes. Ainsi, Air Canada est le seul transporteur canadien qui se sert de cliquets pour la manutention des marchandises dans les aéronefs spécialement conçus à cette fin, en même temps qu'il manutentionne les cargaisons à la pièce dans les aéronefs réguliers transportant des passagers.

Les lignes aériennes admettent que la construction d'une aérogare de marchandises s'impose afin de faciliter le chargement et le déchargement des marchandises, le transbordement des marchandises d'une ligne aérienne à une autre et des transporteurs aériens aux transporteurs terrestres, le dédouanement, etc. Des installations de ce genre ont été aménagées aux aéroports de Montréal et de Toronto par des entreprises privées qui ont construit des aérogares de marchandises répondant aux besoins propres des lignes aériennes qui désiraient posséder ce genre d'installations. Le bâtiment appartient à l'entreprise qui loue le terrain du ministère, pour une longue période de temps. Ces aérogares peuvent être agrandies pour répondre aux besoins d'autres lignes aériennes qui voudraient se servir d'installations semblables.

Comme l'on prévoit que pendant quelques années encore la plus grande partie du transport aérien des marchandises au Canada s'effectuera à bord des aéronefs qui transportent des passagers, il est nécessaire que les aérogares de marchandises soient situées à un endroit d'où il est facile de se rendre au terrain de stationnement des aéronefs pour passagers à l'aéroport. A Winnipeg, il y a un emplacement muni des services municipaux qui se trouve à proximité du terminus pour les passagers qu'on peut louer aux lignes aériennes individuellement ou conjointement, ou à une entreprise privée pour y construire des installations de manutention de marchandises, qui répondent aux besoins de plusieurs lignes aériennes.

Comme on l'a déjà mentionné, Air Canada se propose de construire une aérogare de marchandises pour répondre à ses propres

besoins à Winnipeg. Advenant que d'autres lignes aériennes aient besoin de nouvelles installations de manutention de marchandises, elles pourraient explorer la possibilité de construire conjointement une installation pour répondre à leurs besoins communs ou encore explorer la possibilité de se joindre à Air Canada.

Les fonctionnaires du ministère sont prêts à participer à des entretiens sur la question si les fonctionnaires du gouvernement provincial estiment qu'il existe certains points qui demandent d'être précisés. D'autre part, les fonctionnaires du ministère sont prêts à discuter avec tout groupe, privé ou public, qui désire présenter une proposition au sujet de son intention de construire une installation de manutention de marchandises selon le principe énoncé ci-dessus, de la question de la location d'un terrain convenable, des conditions de bail, etc.