

de la Défense Nationale. L'expansion ininterrompue des opérations civiles créa la nécessité de soumettre l'aviation civile à un contrôle civil, et la loi du Ministère des Transports, 1936, transféra le contrôle exercé par la Branche de l'aviation civile du Ministère de la Défense Nationale au Ministère des Transports.

En vertu de la loi des transports de 1938, les pouvoirs de la Commission des transports furent étendus au transport aérien.

Les règlements de l'air adoptés en 1938 sous l'empire de la loi de la Commission de l'Air définissent les conditions auxquelles l'aviation civile peut être pratiquée au Canada. Tous les détenteurs de permis de pilote au Canada sont sujets à ces règlements, indépendamment du fait qu'ils volent au Canada ou à l'étranger.

Les avions doivent voler du côté droit des routes aériennes établies et à différentes altitudes afin d'éviter les dangers de collision. Un décalage des heures d'envolée est aussi établi, de même qu'un système de contrôle au moyen duquel sont enregistrés et signalés tous les mouvements de tous les avions sur une route en particulier. Des centres de contrôle ont été établis à Toronto et à Montréal, et les routes qui en relèvent s'étendent de Windsor à Saint John's, Terre-Neuve, et aussi loin que North Bay, Ontario, au nord. Le système canadien s'adapte très bien au système analogue qui existe aux Etats-Unis avec lequel il est entièrement coordonné.

La politique officielle de l'air du Canada a été exposée dans une déclaration faite en Chambre des Communes par le très honorable W. L. Mackenzie King le 2 avril 1943 (voir Annuaire du Canada de 1943-44, pp. 586-88).

**Commission des transports aériens.**—La loi de l'aéronautique a été modifiée en 1944 et la Commission des transports aériens instituée, ayant pour fonction de régir les licences aux voituriers civils par air et de conseiller les autorités fédérales à l'égard de toutes les questions touchant à la politique d'expansion aérienne.

Le Ministre des Munitions et Approvisionnements a déclaré à la Chambre des Communes le 17 mars 1944 que les Lignes aériennes Trans-Canada seront chargées de l'exploitation de tous les tronçons de lignes au Canada ainsi que de toutes les lignes internationales. Des mesures seront prises, a-t-il assuré, dans le but de rompre tout lien entre le contrôle de toute compagnie civile de transport aérien et n'importe quelle compagnie de transport sur terre, moins d'un an après la fin des hostilités en Europe. La loi modifiée de l'aéronautique prévoit l'application de cette politique. Le Ministre a également déclaré que l'octroi de licences pour nouvelles routes aériennes sera différé jusqu'à ce que nos combattants outre-mer soient en mesure d'y participer.

La loi des transports, en vertu de laquelle l'octroi de licences pour le transport aérien civil a été confié aux commissaires de la Commission des transports, supprime, dans ses modifications, toute mention de contrôle de l'aviation, étant donné que l'octroi de ces licences dépend aujourd'hui de la Commission des transports aériens nouvellement instituée.

**Contrôle des priorités de la navigation aérienne.**—L'urgence du trafic de guerre a nécessité l'établissement d'un système de priorités sur toutes les lignes aériennes domestiques, afin d'assurer le mouvement des passagers et des marchandises essentiels. L'arrêté en conseil C.P. 3556 du 30 avril 1942 confère au Ministre des Munitions et Approvisionnements, dont relève la Branche des services aériens, l'autorité d'ordonner à tout avion de transport d'accorder la priorité aux passagers ou aux marchandises nécessaires à l'effort de guerre. Un bureau de contrôle a été établi à la section des routes aériennes de la Division de l'aviation civile à Ottawa et un autre à Edmonton.