

30.—Subventions aux navires à vapeur, années terminées le 31 mars 1954 et 1955—fin

Service	1954	1955
	\$	\$
Services de l'Est—fin		
Sydney et Baie-Saint-Laurent (île du Cap-Breton), avec arrêts aux ports intermédiaires.....	40,000	45,000
Yarmouth (N.-É.) et Boston (Mass.).....	36,000	36,000
Services côtiers de Terre-Neuve.....	1,903,116	2,000,000
Total.....	4,032,118	4,118,003

PARTIE V.—TRANSPORT AÉRIEN CIVIL*

Section 1.—Administration et expansion

Historique.—L'histoire de l'aviation au Canada remonte à 1909, année où Jack McCurdy (l'hon. J. A. D. McCurdy, ancien lieutenant-gouverneur de la Nouvelle-Écosse), pilota le *Silver Dart* à Baddeck (N.-É.). Ce fut le premier vol en aéroplane effectué par un sujet britannique sur territoire de l'Empire britannique.

L'aviation s'est peu développée au Canada avant la première guerre mondiale. Ensuite, un grand nombre de pilotes de guerre ont aidé à étendre les services de transport aérien aux régions inaccessibles et à établir des patrouilles forestières aéroportées et des services aériens interurbains. Durant cette période, l'État a encouragé les mouvements d'aéroclubs pour la formation de pilotes et d'ingénieurs dont avait besoin l'industrie de l'aviation civile du Canada.

La seconde guerre mondiale a été une période de construction intensive d'aéroports et d'aérodromes afin d'assurer la formation d'aviateurs en conformité du Plan d'entraînement du Commonwealth britannique. A la fin de la guerre, de nombreux ex-aviateurs militaires canadiens se sont tournés vers l'aviation commerciale, sont entrés au service de compagnies existantes ou ont aidé à fonder de nouveaux services aériens. Les services aériens transatlantiques, inaugurés durant la guerre par le ministère des Transports, ont été confiés à Air-Canada, société créée en 1937 par une loi du Parlement afin d'assurer un service aérien transcontinental régulier sous la régie de l'État. Les Lignes aériennes du Pacifique-Canadien ont été formées par la fusion de petites compagnies commerciales en vue de desservir le nord du Canada. En 1949, elles ont été chargées d'assurer des services transpacifiques au nom du Canada. Le service à destination du Mexique et de l'Amérique du Sud a été inauguré en 1953. L'activité d'Air-Canada et de la C.P.A. est décrite aux pp. 877-878.

Contrôle de l'aviation civile.—Au Canada, la réglementation de l'aviation civile relève du pouvoir fédéral et s'exerce en vertu de la loi de 1919 sur l'aéronautique et de ses modifications. La loi de l'aéronautique compte trois parties. De manière générale, la Partie I traite de l'aspect technique de l'aviation civile, soit l'immatriculation des avions, la délivrance de permis aux aviateurs, l'établissement et l'entretien des aéroports et des installations de navigation aérienne, la réglementation de la navigation aérienne, les enquêtes sur les accidents et la sécurité de pilotage des appareils. Cette partie de la loi est appliquée par le contrôleur de l'aviation civile, sous la surveillance du directeur des Services de l'air, ministère des Transports. La Partie II vise l'aspect social et économique des services aériens commerciaux et attribue à la Commission des transports aériens certaines fonctions relatives à la réglementation des services aériens commerciaux. La Partie III de la loi porte sur les questions d'administration interne des services de l'État se rattachant à la loi.

* Les sections 1 et 2 de la partie V du présent chapitre ont été revues au ministère des Transports et la section 3, là où il n'en est pas indiqué autrement, à la Section des transports, Division des finances publiques et des transports, Bureau fédéral de la statistique. Pour le transport aérien militaire, voir chapitre XXVIII, sur la défense du Canada.