

élaborent des plans d'urgence régionaux et sont membres de comités provinciaux et municipaux chargés des questions relatives à la pollution par les hydrocarbures.

En outre, la région des Laurentides de la Garde côtière a certaines responsabilités précises concernant l'entretien des chenaux du Saint-Laurent en aval de Montréal et dans la rivière Saguenay. Cela comprend le nettoyage et l'administration de contrats de dragage au besoin.

15.5 Aviation civile

15.5.1 Administration et politique

Administration. L'aviation civile au Canada relève du gouvernement fédéral et est régie par la Loi sur l'aéronautique et la Loi nationale sur les transports, dans leur forme modifiée. La Loi sur l'aéronautique comprend trois parties. La Partie I porte sur l'aspect technique de l'aviation civile, notamment l'immatriculation des aéronefs, les brevets du personnel, l'établissement et l'entretien des aéroports et des installations pour la navigation aérienne, le contrôle de la circulation aérienne, les enquêtes sur les accidents et la sécurité des vols. Elle est administrée par l'Administration canadienne des transports aériens (ACTA) par l'intermédiaire de l'administrateur et de six administrateurs régionaux au Canada. La Partie II porte sur les aspects économiques des services aériens commerciaux, et elle attribue à la Commission canadienne des transports certaines fonctions quant à la réglementation de ces services. La Partie III traite des questions d'administration interne liées à la Loi.

Politique fédérale relative à l'aviation civile. En 1973, le gouvernement fédéral a annoncé certaines révisions à sa politique aérienne. Le 23 novembre, le ministre des Transports a déposé à la Chambre des communes un «Exposé sur la politique aérienne» dans lequel étaient énoncés les objectifs suivants: fournir des services aériens sûrs, efficaces et adéquats; contribuer au bien-être économique et social du pays; et assurer un équilibre raisonnable des services de transport aérien afin de permettre le développement efficace et rentable de cette industrie.

En ce qui concerne les services intérieurs, le rôle des transporteurs régionaux et leurs rapports avec les exploitants de grandes lignes (Air Canada et CP Air) sont demeurés essentiellement inchangés et s'inspirent toujours des points contenus dans «l'Énoncé de principes concernant les transporteurs aériens régionaux» déposé par le ministre des Transports le 20 octobre 1966. Les transporteurs aériens régionaux exploiteront des services réguliers de transport vers le Nord et des services locaux ou régionaux comme complément aux services intérieurs assurés par les grandes lignes d'Air Canada et de CP Air. Les transporteurs régionaux auront une plus grande latitude dans l'établissement des routes et des services. Une plus grande coopération entre les exploitants de grandes lignes et les transporteurs régionaux s'exercera dans divers domaines, depuis les services techniques et d'entretien jusqu'aux régimes de tarifs communs. Une politique limitée de subventions temporaires pour l'exploitation de services régionaux sera mise en vigueur, suivant une formule voulant que les montants prévus soient utilisés ou perdus. Un plus grand contrôle s'exercera sur la structure financière des transporteurs régionaux en raison des nouvelles modalités de délivrance des permis. Des mesures seront prises en vue d'aider les transporteurs régionaux dans leurs transactions relatives à l'acquisition d'aéronefs, notamment en prévoyant des consultations entre le gouvernement et les transporteurs et entre les transporteurs eux-mêmes.

Lors d'une déclaration faite le 15 août 1969, le ministre des Transports a défini de façon plus précise les régions où chacun des cinq transporteurs régionaux serait autorisé à compléter ou à prendre en charge la totalité des services de grandes lignes. Le Comité des transports aériens de la Commission canadienne des transports a pris un certain nombre de décisions autorisant la mise