

personnel navigant, la discipline à bord, les communications « passerelle à passerelle » entre navires, ainsi que les méthodes de navigation et d'exploitation. Elle est en outre responsable de l'élément maritime des opérations de recherche et de sauvetage au Canada, travaillant à cet égard en étroite collaboration avec le personnel de la Défense nationale pour faire en sorte que le matériel le plus approprié arrive promptement sur les lieux d'un sinistre.

La Garde côtière s'occupe aussi de l'immatriculation des navires et de la délivrance des permis aux petits bâtiments; elle assure le déglacement des chenaux en hiver et facilite la navigation dans l'Arctique; elle protège les intérêts des propriétaires de navires naufragés (y compris les cargaisons); en outre, aux termes de la Loi sur la marine marchande du Canada et des articles pertinents de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, elle s'efforce de réduire au minimum la pollution que peuvent causer les navires dans les eaux territoriales du Canada.

Le pilotage est obligatoire dans certaines eaux canadiennes. La Garde côtière établit dans ce domaine des normes nationales et entretient des rapports étroits avec les administrations de pilotage de l'Atlantique, des Laurentides, des Grands Lacs et du Pacifique, qui appliquent les dispositions de la Loi canadienne sur le pilotage et de son règlement d'exécution.

13.2 Transports aériens

13.2.1 Catégories de services aériens

Les trois mêmes catégories de services aériens ont été offertes ces dernières années par les transporteurs aériens au Canada. Il s'agit des services à tarif unitaire (tarif unitaire des principaux parcours et autres tarifs unitaires), des services d'affrètement et des services spécialisés. Chaque catégorie peut être désignée nationale ou internationale et, techniquement du moins, les services peuvent être fournis par des avions à voilure fixe ou par des hélicoptères. En 1985, il y avait 1,314 transporteurs canadiens et environ 950 transporteurs étrangers autorisés à fournir des services aériens à l'intérieur du Canada ainsi qu'à destination et en partance du Canada.

Bien que ces catégories soient demeurées, pour la plupart, immuables, les conditions d'autorisation ont progressivement évolué et se sont transformées. Par exemple, avant 1967, afin d'obtenir une licence de tarif unitaire pour les services à horaire fixe, il fallait prouver l'existence du facteur « commodité et besoins du public » (CBP) pour le service proposé d'un transporteur.

Afin d'obtenir une licence de transport dans n'importe quelle autre classe, un critère moins rigoureux devait être satisfait, celui de l'« intérêt public ».

En 1967, avec l'adoption de la Loi nationale sur les transports, le critère « CBP » est devenu nécessaire pour tous les genres de licences et, jusqu'à récemment, il constituait également la principale condition pour l'autorisation d'un nouveau service. Avec l'entrée en vigueur de la « Nouvelle politique sur le transport aérien » en mai 1984, et avec la parution en juillet 1985 du document intitulé « Aller sans entrave » (publié par le ministre des Transports), un nouveau critère a été proposé: celui du transporteur « prêt, apte et disposé » (PAD).

Par suite de ces changements, l'ampleur de l'aviation commerciale canadienne s'est trouvée littéralement transformée. Par exemple, les grandes routes transcontinentales, qui auparavant étaient desservies exclusivement par Air Canada et CP Air, sont maintenant desservies par quatre ou cinq autres transporteurs, selon la route. En ce qui concerne le voyageur, cela signifie un plus grand nombre d'options. Par exemple, un voyageur qui désire se rendre de Toronto à Winnipeg peut maintenant s'adresser à Air Canada, Canadien Pacific, Pacific Western, Air Ontario ou Nordair.

La compétition qui en a résulté a donné lieu inévitablement à une concurrence accrue au niveau des tarifs. En 1985, 53 % de tous les voyageurs nationaux qui ont eu recours aux services à horaire fixe ont bénéficié de tarifs réduits, comparativement à 45 % en 1983.

Au nombre des transporteurs importants qui évoluent dans ce nouvel environnement plus concurrentiel figurent les spécialistes des services d'affrètement. Par exemple, en 1980, Wardair a commencé à offrir des services d'affrètement entre les grandes villes canadiennes, en concurrence directe avec d'autres transporteurs importants. A la fin de 1985, Wardair a été autorisé à offrir des services internationaux à horaire fixe, et en mai 1986, des services nationaux à horaire fixe.

La structure traditionnelle de l'aviation canadienne, fondée sur l'existence de deux transporteurs transcontinentaux et de quatre transporteurs régionaux, s'est donc trouvée démantelée. La nouvelle structure, bien qu'elle soit plus complexe, est caractérisée par son dynamisme et son évolution. Du fait qu'ils opèrent maintenant dans un milieu moins réglementé, les transporteurs offrent (et suppriment) leurs services plus librement, et à des tarifs concurrentiels.