

province ou d'un territoire. Les provinces ont compétence en ce qui a trait à l'ensemble des activités des entreprises de camionnage ou de transport par autocar qui opèrent uniquement à l'intérieur des limites de la province.

La *Loi de 1987 sur les transports routiers* vise à uniformiser les critères d'entrée sur le marché du camionnage interprovincial; en matière de sécurité, elle prévoit une réglementation plus efficace des services de transport par camion ou par autocar relevant de la compétence fédérale.

La révision du critère d'entrée sur le marché du camionnage interprovincial se fait en deux étapes. C'est ainsi que le 1^{er} janvier 1988, le critère de «la commodité et la nécessité publiques» a été remplacé par un critère d'«aptitude» à l'entrée et un autre d'«intérêt public» pour lequel le fardeau de la preuve est renversé. Les requérants sont jugés «aptes» s'ils s'assurent convenablement et se conforment à toute la réglementation applicable en matière de sécurité. Le critère d'aptitude est fondé sur une évaluation satisfaisante des connaissances des dispositions législatives sur la sécurité dans les transports et du degré auquel le requérant s'y est conformé dans le passé.

En vertu du critère d'«intérêt public» pour lequel le fardeau de la preuve est renversé, les requérants jugés aptes se verront accorder la licence demandée à moins qu'un opposant ne réussisse à prouver que l'octroi de cette licence ne serait pas dans l'intérêt public. Ce critère constitue une mesure intérimaire visant à permettre une intervention économique limitée dans le processus d'entrée sur le marché jusqu'au 1^{er} janvier 1993, date où les modalités relatives au critère d'«aptitude» seront mises en place.

13.1.4 Transport par voie d'eau

La *Loi nationale de 1987 sur les transports* traite des services de transporteurs maritimes qui assurent l'approvisionnement du Nord, plus précisément dans le fleuve Mackenzie et dans la partie ouest de l'Arctique entre Spence Bay à l'est et la frontière avec les États-Unis (Alaska) à l'ouest. Tous les transporteurs exploitent une flotte de navires dont le tonnage total dépasse 50 tonnes doivent obtenir une licence pour offrir un service d'approvisionnement aux collectivités et localités isolées. La délivrance de la licence est soumise à une évaluation de l'offre et de la demande de tels services, du soutien des expéditeurs et de la capacité du requérant d'offrir le service.

Les nouvelles dispositions garantiront un cadre de réglementation cohérent, susceptible de s'adapter aux circonstances changeantes tout en préservant la stabilité et la fiabilité du service aux collectivités desservies. La délivrance des licences

en fonction du tonnage de l'ensemble de la flotte permettra aux transporteurs de jouir d'une plus grande souplesse d'exploitation en ce qui a trait au choix du navire le mieux adapté à chaque tâche. Les autres activités maritimes ne sont pas visées par cette loi.

13.2 Transport aérien

13.2.1 Aperçu historique

Au Canada, le premier vol d'un appareil propulsé plus lourd que l'air a eu lieu en 1909, à Baddeck, en Nouvelle-Écosse. À la fin de la Première Guerre mondiale, 2500 pilotes canadiens avaient été formés pour participer à des missions militaires, et de meilleurs avions avaient été mis au point et construits tant pour l'entraînement que pour l'action militaire. En conséquence, il s'est développé au Canada une industrie du transport aérien vigoureuse et viable dans la période d'après-guerre.

En 1924, un service postal aérien régulier a été inauguré en Ontario et au Québec, de même qu'entre les villes de Winnipeg, Regina, Calgary et Edmonton. Tandis que les efforts se poursuivaient pour mettre en place une liaison transcontinentale pour le transport des voyageurs et du courrier, l'aviation exerçait une influence profonde sur le développement du Nord, où elle constituait le seul mode de transport permettant l'accès à plusieurs endroits et ce, à longueur d'année.

L'année 1937, elle, a été marquée par la formation d'une compagnie aérienne canadienne à but non lucratif, les Lignes aériennes Trans-Canada (LATC), qui bénéficiait d'une garantie gouvernementale contre toute éventualité de pertes. L'entreprise effectuait son premier vol régulier entre Vancouver et Seattle la même année, et une nouvelle ère venait de s'ouvrir. En 1943, les LATC mettaient en service la première liaison transatlantique régulière dans le but d'assurer un meilleur service postal entre les soldats canadiens en service outre-mer et leurs parents au Canada. En 1964, les LATC sont devenues Air Canada, et ce changement de nom a marqué le début d'une période de croissance exceptionnelle des services de transport des passagers et des marchandises.

La compagnie de chemin de fer du Canadien Pacifique était pour sa part déterminée à mettre sur pied sa propre ligne aérienne nationale. En 1941, elle a fait l'acquisition de 11 entreprises qui exploitaient des avions et elle a inauguré ses services aériens sous le nom de United Air Services Ltd. Un an plus tard, le nom a été changé pour celui de Canadian Pacific Airlines Ltd (CP Air). Cette société avait à l'origine un réseau de liaisons intérieures très restreint, mais elle a rapidement pris de l'expansion sur les trajets