

émaillent le pays en tous lieux étaient tout désignés comme les premiers champs d'amerrissage pour l'avion muni de flotteurs en été et de skis en hiver. L'envolée pouvait être faite en entier pendant le jour et les voyages pouvaient généralement être différés si les conditions atmosphériques ne sont pas favorables. Il en est résulté que l'aviation commerciale à travers le nord du pays a été en mesure de fournir un service véritablement économique et de manifester des progrès substantiels sans être subventionnée en aucune manière par le gouvernement, qui a recours à l'avion pour remplir de nombreuses fonctions avec une efficacité et une économie croissantes.

La situation a été tout à fait différente dans les vieux établissements du Canada. Il y avait là déjà d'autres modes de transport éprouvé et efficace qui dans certains centres étaient même développés à l'excès. Le seul avantage que l'aviation pouvait offrir était une économie de temps et, pour en arriver à cette fin, un système élaboré de facilités d'atterrissage était nécessaire. A cause des dépenses qu'il entraînait, le développement du transport aérien interurbain a été laissé en suspens d'abord, jusqu'à ce que le progrès eût donné ailleurs un signe plus évident de son succès et de sa valeur. Cependant, le succès des services aériens interurbains en Europe et la ferme croissance du service aérien des Etats-Unis portèrent à reconsidérer la position du Canada en 1927. En vue d'établir une chaîne d'aéroports à travers le Canada et également de pourvoir à l'entraînement du personnel, le mouvement des clubs d'aviation prenait naissance, jouissait des subsides gouvernementaux et recevait des avions en cadeau. Il se forma vingt-trois clubs d'aviation dans les principales villes canadiennes en 1928 et 1929. Les aérodromes établis par les municipalités ou par ces clubs d'aviation formaient les noyaux de la route aérienne transcanadienne, tandis que le gouvernement fédéral devait fournir les champs d'atterrissage intermédiaires, spécialement dans les Rocheuses et le nord ontarien, le service météorologique, l'éclairage et les services radiophoniques.

Ce fut immédiatement après la guerre que l'on parla de faire passer l'administration de l'aviation sous le contrôle de la Commission de l'Air. Au commencement de 1923, par suite de l'unification des forces de la défense sous le ministère de la Défense Nationale, la Commission de l'Air fut abolie et l'administration de l'aviation releva du nouveau ministère. A cette époque où les services d'aviation militaire et d'aviation civile étaient peu importants et dans les premières phases de leur développement, les avantages qu'il y avait de fusionner leur administration en un seul ministère étaient évidents. Toutefois, les deux fonctions se développaient inévitablement dans des champs d'action différents, ces différences s'appliquant et aux types d'avion et à l'entraînement du personnel. Le progrès de l'aviation militaire et de l'aviation civile avait rendu moins judicieuse leur administration en un seul ministère et, dans l'automne de 1936, la stabilité de l'administration de l'aviation dans le Dominion fut finalement atteinte par la séparation complète des fonctions militaires et civiles, ces dernières étant transférées au nouveau ministère des Transports. L'aviation civile est maintenant devenue une partie si importante des facilités de transport au Canada qu'elle peut être mieux administrée par le ministère qui s'occupe des services ferroviaires, maritimes et routiers dont l'aviation est un complément.