

Sous-section 3.—Trafic dans les ports

Le trafic-marchandises dans un grand port revêt diverses formes. Le mouvement outre-mer, *i. e.* les marchandises chargées dans les ou déchargées des long-courriers constituent souvent une partie étonnamment infime du trafic global. D'ordinaire le mouvement de va-et-vient du trafic par navires côtiers l'emporte en volume. Il y a ensuite le mouvement "en transit" des vaisseaux qui passent dans les ports sans faire de chargement ou de déchargement. Enfin il y a le mouvement d'un endroit à un autre dans les limites du même port, lequel, en plusieurs cas, constitue un total plus élevé que tout autre. Il est impossible d'obtenir des statistiques sur les marchandises globales manutentionnées dans tous les ports du Canada, étant donné que plusieurs d'entre eux ne sont pas importants et n'ont pas le personnel nécessaire pour compiler un relevé détaillé de ce mouvement. Il n'existe pas de statistiques semblables sur les cargaisons transportées par les navires qui font du cabotage ou de la navigation internationale intérieure. La Commission des Ports Nationaux administre un certain nombre des principaux ports du Canada. Elle a publié pour les années 1936 à 1939 un relevé des principales denrées transportées par eau et manutentionnées dans les ports qui sont sous sa juridiction. Ce relevé pour 1939 paraît aux pp. 720-21 de l'Annuaire de 1940. A cause de la guerre, la publication des statistiques ultérieures a été suspendue.

PARTIE V.—TRANSPORT AÉRIEN CIVIL*

NOTA.—Une étude de l'activité et l'organisation militaires se présente mieux sous la rubrique de la Défense Nationale (Voir "Aviation, Royale Canadienne" dans l'index.)

L'avion offre un moyen de transport rapide et commode pour les voyageurs et les marchandises surtout dans les régions éloignées et peu habitées où autrement le transport serait lent et coûteux. De même, il offre un moyen pratique et économique d'obtenir des renseignements sur la mise en valeur et la conservation des ressources naturelles dans de nombreuses régions du Canada où tout autre moyen serait dispendieux au point d'être prohibitif. Depuis l'inauguration de la route aérienne trans-canadienne, le transport des voyageurs, des matières postales et de la messagerie par la voie des airs a augmenté entre les principaux centres de population du Canada et des Etats-Unis. Les lignes aéropostales et de transport aérien de même que les services commerciaux étendent sans cesse le champ de leurs opérations et de leur utilité.

Section 1.—Histoire et administration

Sous-section 1.—Evolution de l'aviation au Canada

Esquisse historique.—Un bref exposé historique de l'évolution de l'aviation au Canada paraît aux pp. 737-740 de l'Annuaire de 1938.

Route aérienne transcanadienne.—Un article descriptif à ce sujet paraît aux pp. 722-725 de l'Annuaire de 1940.

Service aérien transatlantique.—La somme de travail accomplie jusqu'au début des hostilités en vue de l'établissement d'un service aérien entre le Canada, les Etats-Unis et les Iles Britanniques en passant par Terre-Neuve est décrite aux pp. 725-729 de l'Annuaire de 1940. Les services aériens transatlantiques sont maintenus entre les Etats-Unis et Lisbonne via les Bermudes et les Açores.

* Les détails descriptifs et administratifs ont été préparés d'après les données fournies par J. A. Wilson contrôleur de l'Aviation Civile, Ministère des Transports, et les statistiques ont été compilées par G. S. Wrong, B.Sc., chef de la Branche des Transports et Utilités Publiques du Bureau Fédéral de la Statistique