

Le déplacement des théâtres de combat vers le Pacifique, ajouté au parachèvement de la route de l'Alaska et du projet Canol, a donné un répit aux gouvernements du Canada et des Etats-Unis qui en ont profité pour clarifier la situation relative au contrôle des aéroports du Nord, construits pour répondre à une nécessité urgente de la guerre. L'administration et l'entretien des aéroports de la grande route du Nord-Ouest ont été confiés au Corps d'Aviation Royal Canadien, tandis que les terrains d'atterrissage construits par l'aviation militaire des Etats-Unis le long du fleuve Mackenzie jusqu'à Norman Wells et Canol ont été remis au Ministère des Transports. Des dispositions ont été prises pour leur entretien conformément à l'accord de la Commission canado-américaine de défense et subséquemment pour fins civiles. (Voir l'article intitulé "Champs d'aviation du Canada septentrional", pp. 735-743.)

Services à horaire fixe de transport aérien au Canada

Lignes aériennes Trans-Canada en 1944.—Le volume du trafic des Lignes aériennes Trans-Canada s'accroît graduellement et, dans un effort pour répondre à la demande croissante, une troisième envolée a été inaugurée entre Toronto et Winnipeg en 1944, avec la possibilité de l'étendre jusqu'à Vancouver dans un avenir rapproché. Comme toutes les lignes aériennes commerciales, la compagnie se ressent de la pénurie d'outillage. Au cours de l'année, le Ministère des Munitions et Approvisionnements a pris des dispositions pour que l'avion DC 4 soit fabriqué à la Victory Aircraft, à Montréal, afin que le plus tôt possible après la fin des hostilités les Lignes aériennes Trans-Canada et autres compagnies canadiennes aient à leur disposition un outillage qui convienne aux services aériens tant domestiques qu'étrangers.

Trans-Canada a créé à Winnipeg l'un des ateliers de génie aéronautique et d'entretien les plus complets du continent. Un personnel spécialisé y maintient la flotte de vingt-six avions en parfait état d'aéronavigabilité et fournit un service d'atelier aux avions militaires.

Les routes présentement exploitées réunissent au total 5,299 milles ainsi répartis: Moncton à St-Jean, Terre-Neuve, 751 milles; Halifax à Sydney, 201 milles; Halifax à Blissville, 172 milles; Halifax à Victoria (via Moncton et Toronto), 3,303 milles; Toronto à New York, 365 milles; Toronto à London et Windsor, 206 milles; Lethbridge à Calgary à Edmonton, 301 milles.

En 1944, Trans-Canada a transporté 3,739,105 lb de matières postales, augmentation de 12,498 lb sur l'année précédente; un volume de messagerie de 856,016 lb, augmentation de 34,410 lb; et 158,884 passagers payants, augmentation de 16,608.

Une proportion élevée du personnel masculin des L.A.T.-C. s'est enrôlé dans les forces armées, et la main-d'œuvre est l'un des grands problèmes auxquels doit faire face la compagnie. La pratique d'employer des femmes et des anciens combattants a été maintenue durant l'année. Plus de 33 p.c. du personnel se composent présentement de main-d'œuvre féminine.

Service aérien transatlantique du gouvernement canadien.—Pour le compte du gouvernement canadien, les Lignes aériennes Trans-Canada maintiennent un service entre Montréal et Prestwick, Ecosse, dont le but premier est d'assurer un service postal entre le Canada et les troupes canadiennes outre-mer. Ce service est maintenant solidement établi et trois voyages d'aller et retour à horaire fixe sont accomplis chaque semaine.

Lignes aériennes du Pacifique Canadien.—Les lignes aériennes du Pacifique Canadien, établies de bonne heure en 1942 par la fusion de plusieurs compagnies