

**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.

**Aviation civile d'avant-guerre et programme de défense.**—Un article exposant les faits importants de l'aviation civile avant la guerre en 1939, de même que l'apport de l'aviation civile au programme de défense aérienne, a paru aux pp. 617-622 de l'Annuaire de 1941.

**Administration.**—Les dispositions administratives régissant l'aviation civile sont exposées aux pp. 647-648 de l'Annuaire de 1942. Les développements plus récents sont donnés dans la section traitant du contrôle des transports en temps de guerre, pp. 669-673 de l'Annuaire de 1945.

### Sous-section 2.—Progrès récents

#### Problèmes de transition—De la guerre à la paix

La cessation des hostilités en Europe, en mai 1945, et la chute plutôt inattendue du Japon, en août, ont soulevé une foule de problèmes dans l'aviation civile. Des mesures immédiates furent prises pour la démolition de sections entières de la vaste structure érigée pour fins de guerre et les restrictions forcément imposées à l'aviation civile furent en même temps levées. Les aéroports, les routes aériennes, les réseaux de communication, l'aide accordée à la navigation aérienne, ainsi que l'exploitation, le contrôle et le maintien de ces facilités furent dévolus à l'administration civile à mesure que les circonstances le permettaient.

**Désaffectation des aéroports.**—Une centaine d'aéroports déclarés en excédent des besoins du Corps d'aviation royal canadien à la fin de l'année furent remis au Comité de répartition des biens de la Couronne qui, à son tour, les a remis au Ministère des Transports. Lorsque, après enquête, l'emplacement ne semblait pas de valeur permanente pour l'aviation civile, le Comité de répartition des biens de la Couronne en était avisé et la propriété était livrée à la Corporation des biens de guerre pour en disposer. Parmi les emplacements déclarés surplus, 62 furent conservés et 38 cédés à la Corporation des biens de guerre.

Le triage des édifices des aéroports de surplus n'a pas attendu une décision finale concernant l'aéroport proprement dit, et ceux qui semblaient évidemment de surplus pour usage futur ont été remis aussi promptement que possible au Comité de répartition des biens de la Couronne afin de pouvoir en disposer pour soulager la crise du logement et subvenir au manque de matériaux. Toutefois, plusieurs de ces édifices étaient nécessaires à leur emplacement actuel comme entrepôts de biens de guerre.

Le fait de retenir les emplacements pour fins d'aviation civile a retardé mais n'a pas résolu le problème de leur administration. En choisissant ces emplacements, tous les moyens avaient été pris pour les situer, dans la mesure des exigences militaires, dans des régions où il y avait des raisons de croire qu'ils seraient longtemps avantageux aux localités où ils se trouvaient. Il fut toutefois constaté que, dans un grand nombre de cas, les autorités de l'endroit n'avaient pas eu l'occasion de réfléchir beaucoup aux difficultés de l'exploitation et de l'entretien de ces aéroports et n'avaient pas formé l'organisation ou prévu les fonds nécessaires à ces fins. Le Ministère eut donc à envisager la nécessité d'engager un