

d'établissements pour la fabrication de trains d'atterrissage, spécialement à patins et à flotteurs, destinés à répondre aux exigences particulières du Canada. Durant la guerre, les établissements outillés pour la fabrication des avions et des pièces d'avion ont produit des avions militaires, et l'industrie s'est accrue de compagnies et d'établissements nouveaux. Les statistiques principales de l'aviation sont données pour la dernière année qu'elles sont connues au chapitre des manufactures (tableau 9, p. 554).

Section 3.—Finances et employés

Sous-section 1.—Recettes et dépenses fédérales et autres

Les exigences civiles et militaires ont déterminé de profonds changements dans la position de l'aviation civile au Canada. Jusqu'à l'inauguration des services des Lignes aériennes Trans-Canada, l'aviation civile était développée principalement en vue d'assurer des services privés, commerciaux et administratifs aux régions les plus reculées du pays, surtout les régions minières, forestières et de piégeage du nord. Récemment, toutefois, le gouvernement fédéral a amélioré les aéroports existants et en a construit d'autres pour des fins civiles et militaires. En plus des dépenses directes, le ministère des Transports a aidé les municipalités à construire et améliorer leurs aéroports au coût de \$3,707,311.

3.—Immobilisations, dépenses d'exploitation et d'entretien et recettes du ministère des Transports en rapport avec l'aviation civile, années terminées le 31 mars 1944-1946

NOTA.—Tirées des dossiers du ministère des Transports. La section des immobilisations du ministère a été révisée de manière à comprendre le Service aérien transatlantique du gouvernement canadien; la section des dépenses d'exploitation et d'entretien a été révisée et comprend les dépenses faites à même les crédits de guerre; et la section des recettes a été révisée et comprend les recettes se rapportant aux crédits de guerre sous la classe appropriée de recettes au lieu d'indiquer le total en un seul montant comme auparavant.

Détail	1944	1945	1946	Total au 31 mars 1946
	\$	\$	\$	\$
Immobilisations du ministère				
Routes aériennes et aéroports—				
Aviation civile—				
Crédits ordinaires.....	néant	néant	1,374,324	849,053
Crédits au compte-capital.....	716,719	803,240	750,323	9,853,756
Crédits de guerre.....	1,506,372	6,682,241	2,899,518	12,020,387
Ministère de l'Air du Royaume-Uni.....	néant	néant	4,913,090	4,913,090 ¹
Service radiophonique—				
Crédits ordinaires.....	néant	néant	2,847	336,180
Crédits au compte-capital.....	271,446	706,495	494,430	4,761,238
Crédits de guerre.....	107,599	141,253	173,476	627,927
Service météorologique—				
Crédits ordinaires.....	néant	néant	néant	11,066
Crédits de guerre.....	157,857	43,392	150,469	412,202
Totaux, routes aériennes et aéroports.....	2,759,993	8,376,621	8,049,829	33,784,899²
Service aérien transatlantique du gouvernement canadien.....	200,000	362,162	2,548,104	3,110,266
Totaux, immobilisations du ministère.....	2,959,993	8,738,783	10,597,933	36,895,165

¹ Propriétés construites à Montréal (Dorval) (Qué.), au 15 février 1946, et North-Bay (Ont.), au 31 décembre 1945, acquises par le gouvernement fédéral en vertu des ententes du 24 juin 1943 et du 5 juin 1944, respectivement.

² Non compris les dépenses de construction et d'amélioration des routes aériennes et aéroports à même les crédits de secours au chômage, pour un montant de \$3,811,164, faites par le ministère de la Défense nationale avant l'établissement du ministère des Transports en 1936, ni les octrois aux municipalités pour aider à l'amélioration des routes aériennes et aéroports pour un montant de \$3,707,311, ni les dépenses faites par le ministère de la Défense nationale pour l'Air, ou d'autres ministères du gouvernement. Il y a eu aussi un paiement de \$35,260,822 pour l'acquisition d'installations (de guerre) aériennes américaines et autres installations de guerre au Canada et au Labrador.