

En vertu de la loi sur le ministère des Transports, adoptée par le Parlement en 1936, l'administration de l'aviation civile passait du ministère de la Défense nationale au nouveau ministère des Transports. L'année suivante, la loi sur les Lignes aériennes Trans-Canada entrait en vigueur et prévoyait la création d'un organisme destiné à exploiter le service de la poste aérienne interurbaine et le service-passagers pour répondre aux besoins, sur le plan national et sur le plan international. C'est alors que fut constituée la société d'État. Les Lignes aériennes Trans-Canada (Air-Canada) ayant pour seul actionnaire le National-Canadien. La nouvelle société devenait «l'organisme désigné» du Canada dans le domaine de l'aviation civile.

En juillet 1937, la société inaugurait des vols d'essai et, en septembre de la même année, se chargea du service régulier entre Vancouver et Seattle, assuré auparavant par la *Canadian Airways*. A partir de ce moment-là, le progrès fut rapide. Un service rapide de poste aérienne entre Lethbridge et Edmonton fut inauguré au début de 1938; dès le mois de décembre de la même année, on assurait un service semblable reliant Montréal, Ottawa, Toronto, Winnipeg et Vancouver et, au mois d'avril 1939, la société inaugurait un service de poste aérienne et de passagers complet de Montréal à Vancouver; en novembre 1939, on étendait le service de poste aérienne jusqu'à Moncton, à titre d'essai, et dès le mois de février 1940, le même service était accessible au trafic-passagers; en août 1940, le service complet était assuré entre Toronto et Windsor en passant par London. Les services internationaux suivirent rapidement, soit de Toronto à New York en mai 1941; et vint ensuite, en mai 1942, le service de Gander à St-Jean (T.-N.) en passant par Moncton (N.-B.) et Sydney (N.-É.). Ainsi, au cours d'une période de moins de quatre ans, le Canada possédait un service transcontinental de poste aérienne et de transport passagers, de jour et de nuit, en toutes saisons et servant à relier ses principales villes.

Entre-temps, la Seconde Guerre mondiale occasionnait bien des changements dans l'aviation civile au Canada. Grâce au Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique, établi au Canada en 1939 en vue d'assurer l'instruction des équipages aériens de toutes les parties du Commonwealth, 131,000 membres de l'effectif avaient obtenu leur brevet à la fin des hostilités. C'est dire que l'on avait dû aménager ou agrandir et équiper près de 270 aéroports et aussi établir une vaste organisation aux fins d'instruction et d'administration. Des vols transatlantiques inaugurés en 1940 assurèrent la livraison de bombardiers en Grande-Bretagne, à partir de St-Hubert, et plus tard à partir de Dorval (P.Q.) en passant par Gander et Goose Bay (T.-N.). Avant la fin de la guerre, plus de 35,000 aéronefs avaient franchi la distance qui sépare les deux continents et c'était devenu un fait courant de traverser l'Atlantique par avion.

En janvier 1942, le Pacifique-Canadien se lançait activement dans le domaine de l'aviation; il se portait acquéreur d'une dizaine des plus importantes compagnies de transport aérien et les constituait en une seule société désignée sous le nom de *Canadian-Pacific Airlines (CPA)*. La nouvelle société continuait, pour le moment, à desservir les régions éloignées (comme l'avaient fait les sociétés privées) et à assurer un service auxiliaire et complémentaire aux Lignes aériennes Trans-Canada.

Au mois d'août 1942, on ajouta aux fonctions d'Air-Canada le service aérien transatlantique du gouvernement canadien, pour le compte du ministère des Transports. Ce service était d'abord destiné à servir de mesure de guerre seulement, destiné au transport du courrier adressé aux troupes canadiennes en Europe, bien qu'il soit dévolu par la suite le service transatlantique d'Air-Canada.

Dès 1944, l'aviation prit un rôle si important dans l'économie canadienne qu'il fut nécessaire d'établir un nouvel organe administratif, la Commission des transports aériens, pour en assurer l'expansion de façon rationnelle eu égard particulièrement à la commodité et à la nécessité publique, aux tarifs et aux aspects financiers de l'exploitation des lignes aériennes. La Commission des transports du Canada avait jusque-là rempli une fonction à peu près semblable mais on jugeait opportun de créer un organisme qui se consacrerait uniquement aux affaires de l'aviation. Le ministère des Transports devait continuer à