

s'occuper des questions relatives à la sécurité de l'exploitation. Ces mesures plaçaient le Canada au même rang que les pays les plus avancés du monde où pareilles mesures étaient en vigueur car le Canada avait pris une position presque gênante par son importance dans l'aviation mondiale.

A la fin de la guerre, dans le domaine de l'aviation, le Canada occupait la quatrième place parmi les pays du monde, n'étant devancé que par les États-Unis, l'U.R.S.S. et la Grande-Bretagne, en reconnaissance de quoi Montréal fut choisie comme siège social permanent de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) établie au congrès de l'aviation internationale, tenu à Chicago au mois de décembre 1944. En outre, l'organisation sœur de l'OACI, l'Association du Transport aérien international (IATA) qui représente toutes les grandes lignes aériennes du monde a aussi établi son siège social à Montréal. Cette dernière fut constituée en société par une loi spéciale adoptée au Parlement canadien le 8 décembre 1945; quant au statut juridique de l'OACI, il fut évidemment établi par un traité.

A la fin de 1946, Air-Canada avait étendu ses services intérieurs à Victoria (C.-B.), Blissville (N.-B.) et Fort William (Ont.). La société étendit aussi ses services outre-frontière: de London (Ont.) à Chicago et Cleveland, de Victoria à Seattle et de Saint-Jean (N.-B.) et Yarmouth (N.-É.) à Boston.

Au cours de la période d'après-guerre, le progrès de la technologie fut si rapide et si radical que le ministère des Transports, chargé de fournir ou d'assurer tous les services de soutien au sol nécessaires (aéroports, aides à la navigation, contrôle de la circulation aérienne, réseaux de prévisions météorologiques, communications et ainsi de suite) se trouva à un certain moment dans l'impossibilité de suivre les progrès. Grâce à l'aide du gouvernement, la plupart des villes canadiennes avaient construit, avant la guerre, des aéroports susceptibles de devenir des points de raccordement dans le réseau transcontinental de routes aériennes. Ces aéroports, loués à bail pendant la guerre à des fins d'instruction ou à d'autres fins militaires furent, au cours de la transformation, agrandis et considérablement améliorés. Cependant, à la fin des hostilités, l'exploitation des lignes aériennes avaient atteint un si haut degré de perfectionnement que l'aéroport proprement dit ne servait plus que d'une base commode où l'on pouvait concentrer les autres services. Les dispositifs lumineux compliqués des aérodromes et de leurs approches, les services des douanes, de l'immigration et de la santé, les services de contrôle de la circulation et des voies aériennes, les dispositifs électroniques d'approche par plafond bas, les centres météorologiques et d'exposés verbaux aux pilotes ainsi que les centres nerveux (ensembles radio et électroniques pour maintenir cet organisme en état de fonctionnement et en état d'alerte), toutes ces installations exigeaient un si haut degré de normalisation et imposaient des dépenses si considérables qu'il n'était pas question d'en confier l'exploitation aux municipalités. Certaines d'entre elles décidèrent de garder la mainmise sur l'aéroport existant, y compris l'aérogare mais le grand nombre préférèrent en confier l'administration, et dans certains cas, en faire la cession, au gouvernement fédéral.

Cet état de choses posait et pose encore un problème financier d'une certaine envergure. La plupart des pays industrialisés ont une population nombreuse et un territoire restreint qui peut être desservi par un ou deux aéroports principaux. En fait, c'est le contraire au Canada. L'histoire et la géographie ont contribué à faire du Canada le grand pays de transit du monde ou, si on est imbu de militarisme, le grand État tampon de tous les temps. Les routes aériennes des entreprises de transport aérien de l'Europe septentrionale et d'Asie passent naturellement au-dessus du Canada. L'un des principaux pays du monde dans le domaine de l'aviation et de signataire de la Convention de Chicago, le Canada doit offrir les installations nécessaires pour assurer le survol, en toute sécurité de son vaste territoire. C'est un défi qu'il a accepté mais qui nécessite la construction et l'entretien de 10 aéroports principaux, échelonnés depuis Whitehorse (T. N.-O.) d'une part, jusqu'à Gander (T.-N.) d'autre part, pour lesquels aucune collectivité ne peut être appelée à accepter seule davantage qu'une responsabilité symbolique; et il en existe quelque 18 autres qui, en raison des services de transport outre-frontière qu'ils assurent, méritent une aide fédérale. Pour répondre à ces besoins, le ministère des Transports a