

donc été mis à contribution jusqu'à la limite de ses ressources. D'après les données statistiques, dans les pays «fortunés» au nombre desquels on compte le Canada, le chiffre de la circulation aérienne a doublé presque tous les cinq ans depuis 1945. Les tâches imposées aux services de soutien au sol comprennent non seulement la circulation de plus en plus intense mais aussi le perfectionnement grandement accru qu'exige cette augmentation de la circulation; les dimensions, la vitesse, le plafond et le rendement de plus en plus importants des aéronefs nécessitaient un matériel nouveau, de nouvelles techniques et même la création de nouveaux métiers ou de nouvelles professions pour maintenir les services au sol.

Après la guerre, les changements ont été rapides et radicaux. Dès la fin de 1945, les premiers aéronefs mis en service par Air-Canada devenaient désuets et l'on prit des mesures pour remplacer le matériel volant du service intérieur par des *DC-3* à 21 places. On avait aussi commandé une flotte de *DC-4* à 40 places, modifiés, désignés sous un nouveau nom, *North Star*, et destinés aux services intérieur et outre-mer; entre-temps, le service aérien transatlantique du gouvernement canadien continuait à assurer le service au moyen de six *Lancaster*.

Les *Canadian Pacific Airlines* ne se sont jamais faites à l'idée d'un organisme désigné pour assurer les services intérieur et international et les événements forcèrent bientôt le gouvernement à changer sa ligne de conduite. Durant la guerre, la force des circonstances avait laissé aux *CPA* le soin d'assurer le transport aérien entre Vancouver et Fort St. John et aussi entre Edmonton, Fort St. John et Whitehorse, services que la *Yukon Southern Air Transport*, filiale des *CPA* avait été la première à assurer. Au cours des derniers jours de la guerre, au moment où l'on concentrait tous les efforts pour écraser le Japon, ces routes aériennes devinrent extrêmement achalandées et importantes comme lignes de communication. Or, comme les *CPA* étaient organisées et équipées pour les exploiter, le seul parti à prendre dans les circonstances était de laisser les *CPA* jouir de leurs droits acquis et continuer à les exercer. Après mûre réflexion de la part des organismes chargés d'étudier le programme à Ottawa et une planification militante et éclairée de la part des *CPA*, celles-ci entreprirent de se départir des services essentiellement de brousse tout en concentrant leurs efforts à l'extension de leurs nombreux services interurbains. L'exploitation de ces services était peu avantageuse, sauf dans un petit nombre de cas, mais, elle permettait à la compagnie de maintenir ses normes d'entraînement et son matériel à un niveau correspondant à celui d'une compagnie aérienne de premier ordre.

En 1948, une modification importante de la politique gouvernementale élargit l'idée de l'organisme désigné de façon à l'étendre aux opérations des *CPA* dans le nord et dans le sud du Pacifique. En juillet 1949 fut inauguré le service vers Auckland (Nouvelle-Zélande) et Sydney (Australie) via San Francisco, Honolulu et les îles Fidji. Puis, en septembre de la même année, on inaugura un service vers Hongkong et Tokyo par la voie de l'Alaska. En 1953, on étendit les services à Mexico et à Lima (Pérou). Deux années plus tard, on inaugura le service polaire reliant Sydney (Australie) à Amsterdam via Vancouver. La même année, les *CPA* abandonnaient leurs services intérieurs au Québec et prenaient charge du service entre Toronto et Mexico, assuré auparavant par Air Canada. En mai 1957, les *CPA* étendaient leur activité aux vols transcontinentaux en assurant un service entre Vancouver, Lisbonne et Madrid via Montréal; puis, en 1960, elles étendaient leurs services à Rome et, dans le Sud, à Santiago (Chili) et Buenos Aires. En 1959, le gouvernement ayant complètement changé sa ligne de conduite, autorisa les *CPA* à établir un service transcontinental quotidien entre Vancouver et Montréal via Winnipeg et Toronto.

En 1948, Air-Canada avait inauguré un service entre le Canada et les Antilles, d'abord, de Toronto à Nassau et Port of Spain et plus tard aux Bermudes, à la Barbade, à la Trinité et, finalement, dès 1953, à Montego Bay (Jamaïque). En 1951, la société inaugurerait un service de Londres à Paris et, en 1952 de Londres à Düsseldorf (Allemagne), le service s'étendait à Bruxelles en 1958, puis à Vienne et Zurich en 1959. Ainsi, en 1960, les services d'Air-Canada reliaient les principales villes de l'Europe septentrionale. En décembre de cette dernière année la compagnie aérienne a réalisé son millième vol trans-