

A la fin de la guerre des milliers de jeunes gens, après avoir fait de l'entraînement et avoir acquis de l'expérience dans les services aériens britanniques, retournèrent au Canada débordants d'enthousiasme pour l'aviation et cherchant une occasion de faire fructifier leurs nouvelles connaissances en temps de paix. Au même temps, les gouvernements vendaient l'excédent de leurs avions à des prix d'aubaine. Il était nécessaire de prendre des mesures pour surveiller et contrôler l'aviation au Canada. En juin 1919 fut nommée la Commission de l'Air qui jouissait de pleins pouvoirs concernant la réglementation de l'aviation civile. Des branches furent organisées pour pourvoir à l'émission de permis d'avions et au personnel, exécuter des opérations aériennes pour les autres services gouvernementaux et fournir des services techniques.

Les circonstances immédiates d'après-guerre, c'est-à-dire, un nombre considérable de pilotes entraînés et l'excédent d'avions, eurent pour résultat d'activer grandement l'aviation. Cependant, une grande partie de cette activité revêtit la forme d'envolées de démonstration, de plaisir et d'instruction. La vogue de ces activités s'évanouit bientôt alors que l'aviation n'était plus chose nouvelle pour le public en général. Toutefois, les assises du progrès réel furent établies par quelques hommes plus clairvoyants qui cherchèrent à appliquer les facilités de l'aviation à des fins vraiment pratiques, comme la reconnaissance des forêts, le lever des plans et le transport dans les régions inaccessibles du pays. Dans l'été de 1919, des envolées couronnées de succès furent faites pour la protection de la forêt et le lever de plans à Lac-à-la-Tortue, Québec. Dans les étés de 1920 et 1921, des bases furent établies par la Commission de l'Air, avec la coopération provinciale, à divers endroits du Canada d'où l'on poursuivait des opérations de patrouille forestière et de lever de plans. En outre, quelques grandes corporations, comme la Compagnie Laurentide et Price Brothers, établirent leurs propres services aériens pour la patrouille forestière, le lever de plans et le transport. La découverte de pétrole à Fort Norman, sur la rivière Mackenzie, dans l'automne de 1921, influa sur la première tentative d'établir sur une grande échelle le transport aérien dans l'extrême nord par l'Imperial Oil Company. Comme résultat du développement de l'activité minière à Rouyn, dans le nord-ouest du Québec, le premier service aérien régulier pour voyageurs et marchandise fut inauguré en 1924 par les Laurentide Air Services, Limited.

A partir de ces débuts, l'expansion a été rapide. La rapidité et la facilité du transport aérien ont joué un rôle très important dans l'expansion de l'activité minière au cours des récentes années dans plusieurs régions du Bouclier Canadien. L'avion a été régulièrement employé dans tout le Canada pour la photographie sommaire et la patrouille des forêts et la répression des feux, cependant que de vastes étendues ont été cartographiées chaque année au moyen de la photographie aérienne. Les raisons fondamentales de ces progrès de l'aviation dans le nord du pays sont simples. Les seuls moyens de transport pour lesquels on doit opter dans plusieurs cas—le canot en été et l'attelage de chiens en hiver—sont pénibles, fastidieux, très dispendieux et lents pour les longues distances. De plus, les lacs qui