

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 plan. 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 émaillent le pays en tous lieux étaient tout désignés comme les premiers champs d'amerrissage pour l'avion muni de flotteurs en été et de skis en hiver. L'envolée pouvait être faite en entier pendant le jour et les voyages pouvaient généralement être différés si les conditions atmosphériques n'étaient pas favorables. Il en est résulté que l'aviation commerciale à travers le nord du pays a été en mesure de fournir un service véritablement économique et de faire des progrès marqués sans être subventionnée en aucune manière par le gouvernement, qui a recours à l'avion pour remplir de nombreuses fonctions avec une efficacité et une économie croissantes.

La situation était tout à fait différente dans les vieux établissements du Canada. Il y avait là déjà d'autres modes de transport éprouvés et efficaces qui dans certains centres étaient même développés à l'excès. Le seul avantage que l'aviation pouvait offrir était une économie de temps et, pour en arriver à cette fin, un système élaboré de facilités d'atterrissage était nécessaire. A cause des dépenses qu'il entraînait, le développement du transport aérien interurbain a été laissé en suspens d'abord, jusqu'à ce que le progrès eût donné ailleurs un signe plus évident de son succès et de sa valeur. Cependant, le succès des services aériens interurbains en Europe et la ferme croissance du service aérien des Etats-Unis portèrent à reconsidérer la position du Canada en 1927. En vue d'établir une chaîne d'aéroports à travers le Canada et également de pourvoir à l'entraînement du personnel, le mouve-