

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 débordant 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 administratifs et fournir des services techniques.

La situation d'un nombre considérable de pilotes entraînés et l'excédent d'avions, immédiatement après la guerre, 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, les relevés 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 les relevés à Lac-à-la-Tortue (Qué.). A l'été de 1920 et de 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 relevés. En outre, quelques grandes corporations établirent leurs propres services aériens pour la patrouille forestière, les relevés et le transport. La découverte de pétrole à Fort-Norman, sur la rivière Mackenzie, dans les Territoires du Nord-Ouest, à l'automne de 1921, influa sur la première tentative d'établir sur une grande échelle le transport aérien dans l'extrême nord. A la suite du développement de l'activité minière à Rouyn, dans le nord-ouest du Québec, le premier service aérien régulier pour voyageurs et marchandises fut inauguré en 1924.

Depuis 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 ces dernières 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 patins 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.