

Première Guerre mondiale, l'attitude officielle ne s'améliora guère, même si les Canadiens s'enrôlaient par milliers dans le *Royal Flying Corps*, le *Royal Naval Air Service* et, plus tard, dans la *Royal Air Force*, où ils se couvrirent de gloire. Au cours de la guerre de 1914-1918, près d'un millier d'aviateurs ont été formés au Canada en vue du service outre-mer et les pièces d'environ 2,900 avions d'entraînement étaient fabriquées à Toronto. Cependant, si ces activités recevaient, dans une certaine mesure, l'appui du gouvernement canadien, elles étaient avant tout dirigées par le gouvernement britannique et, à la fin des hostilités, la formation fut discontinuée et l'on cessa de fabriquer les pièces d'avion.

Par ailleurs, après la guerre, plusieurs milliers d'aviateurs de retour d'outre-mer et décidés à continuer de voler, achetèrent des appareils de surplus et ce fut le début de carrières dans l'aviation civile avec beaucoup d'enthousiasme, mais sans grand succès. En réalité, ce n'est que vers 1925 que l'avion a pris pied dans l'économie canadienne comme moyen de protection des forêts et pour la photographie aérienne. Bon nombre d'autres pays établissaient à l'époque des services interurbains de poste aérienne mais, au Canada, où les chemins de fer étaient par trop nombreux, on suivit délibérément une ligne de conduite visant à encourager l'utilisation de l'avion à ses fins normales et l'on négligea l'extension des services interurbains.

Cette ligne de conduite eut des compensations. Les «pilotes de brousse», qui pilotaient de petits avions munis de patins ou de flotteurs dans l'arrière-pays pratiquement sans aide à la navigation, accomplirent un travail gigantesque qui contribua à la mise en œuvre de plusieurs grands projets d'exploitation minière. Ils firent si bien que dès 1929, ils transportaient par avion autant de marchandises que dans n'importe quel autre pays du monde et, en outre, distribuaient des volumes considérables de courrier aux localités éloignées. Même au cours de la crise économique des années 1930, les vols de pilote de brousse ou vols sans horaire fixe continuèrent à prendre de l'importance ce qui s'explique en grande partie par l'exploitation des mines d'or que favorisait l'augmentation du prix de l'or de \$22 à \$35 l'once. En 1930, une centaine de transporteurs, détenteurs de permis, étaient en affaires et, dès 1936, leur nombre avait augmenté à 130. Il s'agissait, dans bien des cas, de petits exploitants dont l'un pourtant, la *Canadian Airways Ltd.*, ayant son siège social à Winnipeg, avait fusionné avec plusieurs des transporteurs les plus importants au cours de l'année 1929-1930 et offrait ses services dans toutes les parties du Canada. Les chemins de fer du National-Canadien et du Pacifique-Canadien étaient actionnaires, à part égale, de la *Canadian Airways* et l'on comptait que cette société exploiterait les services de la poste aérienne transcontinentale dès qu'il serait possible de les établir.

Dans l'est du Canada et dans les provinces des Prairies, la poste aérienne fut inaugurée en 1930 mais, par suite des mesures d'économie imposées au moment de la grande dépression, on a interrompu le service en 1932. Cependant, d'année en année, pendant la crise le gouvernement fédéral avait aménagé et amélioré les aéroports, installé des aides à la navigation, formé des météorologistes, donné plus d'ampleur aux services de météorologie et apporté des améliorations aux réseaux de radiodiffusion et aux autres réseaux de communication jusqu'à ce que, en 1937, il fut possible d'inaugurer un service interurbain, exploité jour et nuit, en toutes saisons et selon un horaire fixe.

Au cours de la période qui a immédiatement précédé la guerre et au cours des premières années de la Seconde Guerre mondiale, il se produisit plusieurs changements à longue portée dans l'aviation canadienne. Le gouvernement ayant appris par expérience que c'était une folie de permettre l'expansion insensée du transport par rail, il était décidé à ne favoriser qu'une seule compagnie de transport aérien qui assurerait les services transcontinental et international. Comme une telle compagnie exercerait un quasi-monopole dans son domaine particulier, le gouvernement était aussi décidé à ne pas permettre que la direction passe entièrement aux mains de particuliers. Les négociations en ce sens s'étant avérées peu satisfaisantes pour la *Canadian Airways Ltd.* et pour le Pacifique-Canadien, le gouvernement prit les mesures nécessaires pour créer une nouvelle compagnie destinée à exploiter les services transcontinentaux.