

Lorsque le Canada entra en guerre en 1939, des mesures furent prises sans tarder pour assurer la défense de son territoire et, subséquemment, des points stratégiques de l'hémisphère occidental. Depuis l'accord d'Ogdensburg, le 17 août 1940, dont le résultat a été la création de la Commission permanente canado-américaine de défense, ces mesures de défense ont été coordonnées avec celles des Etats-Unis et les deux pays ont conçu des plans conjoints en vue de la défense de leurs parties respectives de l'hémisphère occidental.

Les plans de défense des zones stratégiques du Nord-Ouest et du Nord-Est du Canada sont des exemples frappants de la collaboration efficace entre le Royaume-Uni, les Etats-Unis et le Canada. Le but premier de ces installations de défense fut de protéger ces voies d'accès de l'Amérique du Nord contre les attaques de l'Allemagne et du Japon, mais elles sont devenues dans la suite des chaînons dans l'organisation offensive des Alliées. Les avions survolent le Nord-Ouest du Canada pour se rendre sur le théâtre de la guerre dans le Pacifique, et le Nord-Est pour se rendre en Europe et, dans les programmes de l'après-guerre, ces routes offriront vraisemblablement une plus grande liberté de mouvement aérien dans l'organisation générale du transport aérien international.

#### Evolution du réseau de routes aériennes du Nord-Ouest

**La route à relais du Nord-Ouest.**—La route à relais du Nord-Ouest est l'une des routes les plus importantes du monde. Elle est l'artère principale pour le trafic aérien entre les Etats-Unis et l'Alaska et, au delà de l'Alaska, jusqu'au nord-est de l'Asie.

La route est la propriété du Canada, appartenant au gouvernement canadien qui l'administre. Au début, elle fut construite, développée et utilisée par le Canada; elle fut améliorée dans la suite en collaboration avec les ingénieurs et les ouvriers de l'armée des Etats-Unis. Le coût total des améliorations apportées durant la guerre sera d'environ \$58,500,000 et, en règlement final, aura été assumé en entier par le gouvernement du Canada.

Les possibilités étaient connues depuis longtemps d'une route aérienne qui ferait raccordement avec le réseau Trans-Canada à Edmonton pour donner accès à toutes les parties du Nord-Ouest du Canada et de l'Alaska. Les pionniers de cette route aérienne sont les pilotes de la brousse canadiens qui survolèrent cette partie du pays en hydravions entre 1920 et 1930. En 1935, le Ministère des Transports fit des levés afin de déterminer la meilleure route entre Edmonton, le Yukon et l'Alaska. Le travail de génie détaillé fut autorisé en 1939 et des aérodromes furent projetés pour Grande Prairie, Fort St. John, Fort Nelson, Watson Lake et Whitehorse. Conformément à la pratique ordinaire en matière de routes aériennes, des pistes d'atterrissage de 3,000 pieds de longueur sur 500 de largeur, avec possibilité d'extension future, et des stations de radio-alignement ont été construites à des intervalles de 100 milles afin d'assurer un faisceau radiophonique. C'est ainsi que débuta la première entreprise de temps de guerre d'importance stratégique—la route à relais du Nord-Ouest.

Les expéditions d'arpenteurs étaient encore sur les lieux lorsque la guerre éclata et on se demanda alors s'il ne serait pas préférable d'abandonner le projet pour parer à des besoins de défense plus pressants. Il fut décidé plutôt de hâter le parachèvement de la route, ce que, dans la suite, les événements devaient justifier amplement. Cette décision du Canada reçut l'appui général lors de la réunion de la Commission permanente canado-américaine de défense en novembre 1940 au cours de laquelle, la position défensive des deux pays ayant été étudiée, les projets mis en