

œuvre alors par le gouvernement canadien furent recommandés aux gouvernements respectifs comme étant satisfaisants aux deux parties en ce qui concernait la route aérienne d'Edmonton à Fairbanks en Alaska. Plus tard, à la lumière des événements et pour faire face à une situation qu'il n'eût pas été possible de prévoir, des additions furent faites au plan original. Quant au coût, tel qu'il est expliqué ci-dessous, le gouvernement canadien s'est engagé à le défrayer entièrement.

Le 1er septembre 1941, le travail était si avancé que la route aérienne d'Edmonton, Alta, à Whitehorse, Territoire du Yukon, était déjà utilisable de jour par beau temps; à la fin de l'année les stations de radio-alignement fonctionnaient à des intervalles de 200 milles entre Edmonton et la frontière de l'Alaska. La route assurait ainsi un passage aérien vers l'Alaska, éloigné de la côte du Pacifique et relativement à l'abri du danger d'une attaque ennemie et des influences météorologiques de la côte. Elle fut aménagée de balises modernes d'aéronavigation et rattachée aux postes de communication de l'air et de terre établis à Edmonton et à Vancouver.

Par la sage décision de hâter la construction, le Canada fut en mesure d'offrir aux Etats-Unis, lorsqu'ils entrèrent en guerre en décembre 1941, l'usage libre d'une route aérienne vers l'Alaska.

Bien que les aménagements aériens offerts par le Canada fussent déjà en usage lors de l'attaque japonaise contre Pearl Harbour le 7 décembre 1941, il devint bientôt évident que le trafic de guerre exigerait l'expansion des plans originaux et l'accélération des programmes de longue haleine prévus pour le temps de paix. Les mesures militaires prises contre le Japon sur la côte du Pacifique nécessitèrent un plan beaucoup plus complet que la route aérienne. Ces plans militaires exigeaient de vastes développements qui supposaient une somme énorme de travaux de construction pour l'agrandissement des aéroports, l'amélioration des aménagements et l'érection de quartiers d'habitation, etc.

En vertu d'un accord spécial conclu dans les premiers mois de 1942 avec le gouvernement des Etats-Unis, le Canada s'engagea à défrayer la construction de nouvelles pistes d'atterrissage et autres ouvrages d'un caractère permanent qui s'ajouteraient à la route aérienne; les Etats-Unis s'engagèrent à payer toutes les installations nouvelles au delà des normes et des besoins du Canada et qui devaient servir uniquement aux fins militaires des Etats-Unis. Plus récemment, après avoir fait un relevé des besoins futurs probables en matière de transport aérien dans cette région, le Canada fit savoir au gouvernement des Etats-Unis qu'il n'exigerait pas paiement même pour les améliorations faites par le gouvernement canadien à la demande des Etats-Unis, et qu'il rembourserait en outre aux Etats-Unis les dépenses qu'ils avaient faites pour la construction d'ouvrages d'un caractère permanent en marge de la route aérienne du Nord-Ouest.

En février 1942, pour répondre à la nécessité d'une artère militaire pouvant résister à un trafic lourd continu, les Etats-Unis, avec la permission du gouvernement canadien, décidèrent de construire la grande route de l'Alaska. Cette route devait suivre la route aérienne principale (voir carte, p. 737). Le fait que la route aérienne était déjà en usage facilita grandement la construction de la route et, en retour, l'existence de cette route aida sensiblement à la bonne exploitation de la route aérienne. Les deux projets, l'un entrepris par le Canada et l'autre par les Etats-Unis, se complètent l'un l'autre.

Vers le 12 juillet 1943, le gouvernement canadien, ayant à peu près terminé son propre programme aux principaux champs jalonnant la route à relais du Nord-Ouest, ferma ses contrats et retira ses effectifs de construction.