

n'existait cependant aucune facilité pour l'expédition des bombardiers à faible rayon d'action ou des avions de chasse que les usines américaines commençaient à produire en grand nombre. C'est alors que les Etats-Unis étudièrent la possibilité d'établir des champs d'aviation au Groenland et en Islande. Depuis plusieurs mois, avant l'entrée des Etats-Unis dans la guerre, des troupes canadiennes et américaines occupaient les postes coordonnés de défense. Il y avait des forces armées des deux pays en Islande et, en avril 1941, les Etats-Unis prirent la responsabilité de défendre le Groenland et y construisirent des champs d'aviation qui devaient être mis à la disposition d'autres "nations américaines", ce qui devait comprendre le Canada.

Puisqu'il était impossible de transporter les aéroplanes outre-Atlantique en nombre suffisant et avec un minimum de sécurité par les routes maritimes, il devint urgent d'ouvrir une base aérienne, et dans le plus bref délai possible, d'où les avions, arrivant directement des usines des Etats-Unis et du Canada, pourraient s'envoler vers le Royaume-Uni en franchissant la courte route du Nord de l'Atlantique avec escales aux bases aériennes du Groenland et de l'Islande. En juin 1941, un emplacement fut choisi à Goose Bay, Labrador, et des levés préliminaires furent entrepris. D'accord avec le gouvernement de Terre-Neuve, le Canada commença les travaux presque immédiatement et le champ d'aviation put être utilisé avant la fin de l'hiver. S'il est tenu compte de l'isolement de l'endroit des centres de communication qui existaient alors et du temps disponible pour la préparation et le transport de l'outillage et du personnel, c'est un exploit remarquable.

Il fut subséquemment convenu entre les gouvernements de Terre-Neuve et du Royaume-Uni qu'à compter du 1er septembre 1941, un bail de 99 ans serait accordé au Canada, pour l'utilisation de la base aérienne de Goose Bay, pour fins de défense; que cette base resterait à la disposition de la Royal Air Force et des United States Air Forces pour la durée de la guerre et, dans la suite, pendant tout le temps jugé nécessaire ou prudent suivant les besoins de la défense commune; que le règlement de la question de l'emploi de cette base à des fins civiles n'aurait lieu qu'après la guerre (les pourparlers devant être entamés entre le Royaume-Uni, Terre-Neuve et le Canada dans un délai de douze mois après la guerre) mais que, à tout événement, les avions civils et militaires appartenant au gouvernement de Terre-Neuve auraient accès à la base à des conditions non moins favorables que celles qui seraient faites au gouvernement du Canada.

Le parachèvement de la base aérienne de Goose Bay, par le Canada, et des champs d'aviation du Groenland et de l'Islande, par les Etats-Unis, mit une grande route à la disposition des avions d'un rayon d'action relativement faible.

L'entrée des Etats-Unis dans la guerre, le 7 décembre 1941, alourdit davantage le fardeau qui pesait sur les routes existantes de transbordement. En mai 1942, les United States Army Air Forces proposèrent à la Commission permanente canado-américaine de défense l'établissement de routes aériennes dans le Nord-Est du Canada pour le transbordement des avions à long, moyen et faible rayon d'action vers l'Europe, et le 2 juin 1942, la Commission permanente canado-américaine de défense approuva et recommanda la construction immédiate de champs d'aviation en territoire canadien soit par le gouvernement canadien, soit par celui des Etats-Unis avec l'approbation du gouvernement canadien. Les aménagements de la nouvelle route devaient être mis à la disposition de la Royal Air Force.

Des usines américaines du littoral du Pacifique, les avions se rendraient au Pas et Churchill, Man., en passant au-dessus des Prairies canadiennes. De ce port de la baie d'Hudson ils se dirigeraient vers l'île Southampton, T.N.-O., la baie Frobisher, l'île de Baffin, le Groenland et l'Islande et de là vers leur destination.