

# ROUTE DE TRANSIT DU NORD-OUEST

Une unité de l'Aviation royale canadienne de la Seconde Guerre mondiale, la 4<sup>e</sup> Unité de construction et d'entretien (CMU), de l'Aviation royale canadienne (ARC) a joué un rôle déterminant dans la mise en place de la « North-West Staging Route », (Route de transit du Nord-Ouest) un corridor aérien vital reliant le Canada à l'Alaska. Créée principalement pour assurer le transport d'avions, cette route a permis d'acheminer efficacement du matériel militaire pour soutenir les opérations sur le théâtre du Pacifique et venir en aide à l'Union soviétique dans le cadre des accords de prêt-bail. La Route de transit du Nord-Ouest comprenait onze aérodromes : Edmonton (aéroports militaires et civils), Grand Prairie, Fort St. John, Beatton River, Fort Nelson, Smith River, Watson Lake, Teslin, Whitehorse, Aishihik et Snag. Plusieurs aérodromes étaient gérés par le ministère des Transports et d'autres par l'ARC.



La planification de cette route aérienne débute dans les années 1930, lorsque les autorités de l'aviation civile prennent conscience de la nécessité d'une route aérienne directe entre le centre du Canada et l'Alaska. Après l'entrée du Canada dans la Seconde Guerre mondiale, les besoins militaires s'intensifient et la construction s'accélère. En décembre 1940, des portions importantes de la route étaient opérationnelles, ce qui a permis au Canada d'offrir un couloir aérien fiable aux États-Unis lors de leur entrée en guerre et de garantir que les aéroports étaient prêts à accueillir des opérations militaires continues.

En décembre 1940, des fonds sont alloués pour commencer la construction, et la 4<sup>e</sup> CMU commence les travaux peu après. La mobilisation rapide de l'unité permet la mise en place de balises radio et d'aérodromes opérationnels dès le début de l'année 1941, ce qui s'est avéré crucial lorsque les forces américaines se sont jointes à l'effort de guerre. La 4<sup>e</sup> CMU a mis en place des balises radio et d'autres systèmes de navigation tout au long du parcours. Ces infrastructures étaient indispensables pour guider les pilotes dans les conditions météorologiques difficiles caractéristiques du nord du Canada.



La route de transit du Nord-Ouest a été un centre d'activité tout au long de la guerre, avec des chasseurs, des bombardiers et des avions de transport opérant sans relâche. Le travail de la 4<sup>e</sup> CMU a permis d'assurer des vols de convoyage et a contribué à la réponse aux menaces japonaises sur la côte ouest. Sur les 14,000 avions livrés par les États-Unis à l'Union soviétique, près de 8 000 ont emprunté cette route.

Après la guerre, la route aérienne du Nord-Ouest est restée un corridor aérien important pour l'aviation militaire et civile. Les infrastructures construites par la 4<sup>e</sup> CMU ont jeté les bases d'un service aérien durable dans le nord du Canada et ont contribué à mettre fin à son isolement. Les contributions de l'unité ont non seulement soutenu la logistique en temps de guerre, mais ont également entraîné des répercussions durables sur l'aviation civile canadienne. L'importance stratégique de cette route aérienne reste un chapitre marquant de l'histoire de l'aviation canadienne et de la construction militaire.