

Bretagne étant par trop grande. Vers le milieu de 1941, le gouvernement britannique prit la direction du service privé et les États-Unis établirent leur propre service qui, jusqu'à l'ouverture de l'aéroport de Goose Bay, utilisera principalement celui de Gander. D'autres routes furent mises en service plus tard, notamment une route qui traversait les Antilles, le Brésil et l'Afrique du Nord, et une autre plus au nord via Goose Bay, le Groenland et l'Islande pour les avions à court rayon d'action, y compris les chasseurs. Mais la route de Gander (Montréal–Gander–Prestwick)—complétée durant la deuxième moitié de la guerre par la route de Goose Bay—fut la principale route pour les bombardiers et les autres avions à long rayon d'action.

Le premier groupe d'avions à faire la traversée de l'Atlantique se composa de sept appareils qui décollèrent de Gander le 11 novembre 1940 et atterrirent sans encombre le lendemain à Prestwick. C'était le début d'une nouvelle époque dans l'histoire du transport transatlantique. Le nombre d'avions ainsi livrés augmenta rapidement jusqu'en 1944; après quoi la demande diminua. En 1940, 26 avions effectuèrent la traversée; en 1941, 593; en 1942, 867; en 1943, 883; en 1944, 1 864;<sup>33</sup> en 1945, 686; ce qui donne un grand total de presque 5 000.

#### *Goose Bay*

Dès 1941, Gander devint très congestionné et avec l'augmentation de la production américaine, on pouvait prévoir l'arrivée d'un plus grand nombre de gros bombardiers. De plus, il était évident qu'un service de transport d'avions à court et à moyen rayon d'action serait très utile et en conséquence, la construction d'un nouvel aéroport près de North-West River au Labrador fut proposée. Du point de vue stratégique, cet emplacement remplissait trois fonctions principales: il fortifiait directement la défense de Terre-Neuve, du Nord-Est du Canada et des États-Unis; il constituait une importante plate-forme de départ pour le Royaume-Uni grâce à une nouvelle route via le Groenland et l'Islande; et c'était une bonne base d'opérations dans la Bataille de l'Atlantique. Le Canada entreprit la construction de ce nouvel aéroport (appelé plus tard Goose Bay) et il fut disponible dès décembre 1941, bien que les pistes ne fussent pas encore goudronnées.<sup>34</sup>

Avant de déclarer formellement la guerre (le 8 décembre 1941) les États-Unis ne participèrent pas ouvertement au transport transocéanique; mais par après, ils utilisèrent les routes établies pour déplacer un grand nombre de leurs troupes et pour transporter des avions outre-mer. En effet, il est arrivé que des formations tactiques de combat entières traversent l'Atlantique via Presqu'île, Gander ou Goose, le Groenland et l'Islande. Il ne faut pas non plus oublier l'énorme quantité de fret et le grand nombre de passagers que le Service américain du transport aérien transporta en passant par Terre-Neuve (normalement par Stephenville, avec Goose et Gander comme autres escales d'urgence). Le Service du transport de la RAF et *Trans-Canada Air Lines* participèrent au maintien de ces services.

<sup>33</sup> Appendice D.

<sup>34</sup> Dziuban, Stanley W. *op. cit.* p. 191-192.