

pertes en vies humaines.³ Grâce à la maîtrise qu'exerçait la Marine royale sur l'Atlantique Nord, Terre-Neuve eut, chaque fois, le temps d'organiser un contingent destiné à combattre outre-mer et une milice pour sa propre défense.

Mais bien avant la Seconde Guerre mondiale il devint évident, ou il aurait dû l'être, que la séculaire stratégie britannique était dépassée et qu'à l'ère de l'aviation Terre-Neuve acquerrait une importance stratégique nouvelle. Les premiers vols transatlantiques commençaient ou se terminaient habituellement là et dès 1935 la Grande-Bretagne, le Canada, Terre-Neuve et l'Irlande s'étaient entendus afin d'établir un service aérien transatlantique régulier dès que les installations le permettraient. La Grande-Bretagne s'était engagée à construire un aéroport près du lac Gander et une base d'hydravions à Botwood.⁴ Le premier hydravion amerrit à Botwood en 1937 et le premier avion atterrit à Gander juste avant le début des hostilités en 1939.⁵ Bien que ces nouvelles installations fussent principalement destinées à l'aviation civile, leur importance militaire était évidente.

L'avant-guerre

Entre temps la situation internationale se détériorait rapidement. Pour leur part les autorités militaires canadiennes s'inquiétaient de ce qu'elles ne connaissaient pas les plans britanniques devant assurer la défense de l'île et de ses eaux adjacentes advenant une guerre. En 1937, dans un mémorandum envoyé à leur ministre, les chefs d'état-major signalèrent que la défense de la côte est du Canada et celle de Terre-Neuve étaient si intimement liées, qu'on ne pouvait la concevoir séparément, et ils soulignèrent que l'industrie sidérurgique de Sydney en Nouvelle-Écosse, qui représentait environ 30% de la production canadienne d'acier, dépendait des mines de l'île Bell dans la baie de la Conception pour son approvisionnement en minerai. Le mémorandum suggérait que le problème de la défense de Terre-Neuve soit discuté lors de la prochaine Conférence impériale devant avoir lieu plus tard dans l'année. Cependant, ce sujet ne fut pas abordé probablement à cause de la réticence bien connue du Premier ministre King à se compromettre sur la question de la défense de l'Empire.⁶

Avant d'en arriver à une véritable collaboration, il y avait un problème majeur à régler. Ayant abandonné la formule du gouvernement responsable,

³ Nicholson, G. W. L. *The Fighting Newfoundlander (A History of the Royal Newfoundland Regiment)*. St. John's, Government of Newfoundland, 1964. 614 p. et *idem. More Fighting Newfoundlanders (A History of Newfoundland's Fighting Forces in the Second World War)*. St. John's, Government of Newfoundland and Labrador, 1969. 621 p.

⁴ Document 1038.

⁵ Fraser, A. M. *A History of the Participation of Newfoundland in World War II*. Ottawa, Department of National Defence (Manuscrit déposé à la direction historique HQ 1453-1 (D3), n.d. 98 p.

⁶ Document 3 et Stacey, C. P. *Armes, hommes et gouvernements (Les politiques de guerre du Canada 1939-1945)*. Ottawa, Information Canada, 1970, p. 102-104.