

de transférer en Europe ou en Amérique latine le siège central de l'organisation. Cette tentative visait principalement à réduire l'influence des États-Unis dans le domaine de l'aviation civile, mais une autre question revêtait une importance énorme dans ce débat: le coût élevé du maintien du siège social de l'organisation à Montréal, auquel s'ajoutait le refus du gouvernement de Maurice Duplessis et de la Ville de Montréal d'accorder à l'OACI et à ses employés les privilèges et les immunités relevant de leurs juridictions respectives, limitant ainsi d'autant la capacité d'intervention du gouvernement canadien. L'Assemblée rejeta malgré tout la proposition par une faible majorité.

Par suite de la crise de la balance des paiements que plusieurs pays du bloc sterling avaient traversée à la fin de 1951, les membres du Commonwealth étaient surtout préoccupés par des questions d'ordre économique (Chapitre VII). Lors de la réunion des ministres des Finances du Commonwealth qui eut lieu en janvier et lors de la Conférence économique du Commonwealth à laquelle les chefs de gouvernement participèrent à la fin novembre et au début décembre, les efforts portèrent principalement sur les mesures à prendre pour renforcer la position du bloc. Au cours de ces débats, le Canada put néanmoins plaider avec succès en faveur d'une libéralisation du commerce international tout en maintenant sa position en tant qu'exportateur au sein des pays de la zone sterling. Le Plan Colombo retint par ailleurs passablement l'attention d'Ottawa quoique, à compter de 1952, il fut moins question d'élaborer des politiques à cet égard que d'administrer le programme canadien et d'entamer des négociations sur les projets à venir.

Les relations canado-américaines étaient dominées par des préoccupations d'ordre économique et stratégique (Chapitre VIII). Par suite de l'accroissement de la puissance militaire soviétique, le besoin se fit de plus en plus sentir, surtout du côté des États-Unis, d'assurer la protection aérienne du territoire nord-américain. Après avoir étudié les demandes des Américains en fonction de leur nécessité militaire, les dirigeants des Forces armées canadiennes cherchèrent à intensifier la coopération dans certains domaines. Ainsi, au début de 1952, un haut responsable de la Force aérienne canadienne suggéra l'idée d'un commandement intégré de défense antiaérienne pour tout le territoire nord-américain (document 698). De son côté, la direction des Affaires extérieures était plutôt portée à craindre les conséquences que de tels accords bilatéraux pourraient avoir pour la souveraineté canadienne.

Le Canada était aussi grandement préoccupé par les désaccords qui subsistaient entre l'administration Truman et le Congrès au sujet de la mise en œuvre de la politique économique américaine. L'incapacité du gouvernement américain à persuader le Congrès d'approuver le Projet d'accord entre le Canada et les États-Unis pour la canalisation et l'aménagement hydro-électrique du bassin des Grands Lacs et du Saint-Laurent poussa Ottawa à donner suite, avec la bénédiction du président américain, à son propre projet. Le gouvernement canadien s'inquiétait également au sujet de la loi imposant des quotas aux importations de produits laitiers aux États-Unis. Ottawa était inquiet des effets d'une telle mesure sur les exportations canadiennes et il