

unifié suivant les besoins et avec l'accord des chefs d'état-major des deux pays.

5. Il y aurait échange d'agents de liaison à divers échelons entre les commandements.³¹

Malgré le compromis entre le Canada et les États-Unis, le gouvernement de Terre-Neuve, avec l'appui de la Grande-Bretagne, continuait de demander qu'à Terre-Neuve il y ait un commandement unifié sous les ordres d'un officier canadien—Terre-Neuve préférant évidemment avoir affaire à un commandant canadien plutôt qu'à quatre ou cinq commandants distincts (l'armée, l'aviation et la marine du Canada; l'armée et la marine des États-Unis).³² Les autorités canadiennes transmirent la proposition terre-neuvienne à leurs homologues américains, mais elles pouvaient difficilement proposer un commandement unifié dirigé par un officier canadien alors qu'elles s'étaient opposées au principe d'un commandement unifié sous un officier américain. Cette proposition n'eut pas de suite.

Il importe de mentionner toutefois que par la suite, le Canada et les États-Unis mirent sur pied des commandements unifiés distincts. Ceci a sans doute facilité la coordination entre les divers corps d'un même pays tout en simplifiant la coordination entre les corps semblables des deux pays, même si les relations entre les commandants canadiens et américains étaient parfois tendues.

Le service transocéanique

Après l'effondrement militaire en Europe en 1940, le Royaume-Uni était désespérément à court d'avions de tous les modèles. La Grande-Bretagne avait une grande industrie aéronautique, mais était incapable de répondre entièrement à la demande. L'industrie américaine comblait en grande partie la demande excédentaire. De nouveaux types de bombardiers et d'autres avions étaient fabriqués dans les grandes usines nouvellement construites dans les États de l'Ouest et du Pacifique, mais il y avait encore un problème clé à résoudre,—comment transporter ces avions rapidement et en nombre suffisant en Grande-Bretagne? En moyenne, le délai de transport par mer de l'usine à la base aérienne en Grande-Bretagne était d'environ trois mois. De plus, l'expédition par mer prenait beaucoup d'espace précieux et il fallait s'attendre à des pertes par suite des attaques de sous-marins.

En juillet 1940, le ministère britannique de la Production d'avions proposa au *Canadian Pacific Railway* d'organiser l'acheminement du Canada à la Grande-Bretagne des avions à long rayon d'action. Pour ce faire des équipages civils conduiraient les avions directement des usines américaines à Montréal où d'autres équipages civils prendraient la relève et effectueraient le reste du vol jusqu'en Grande-Bretagne, après escale pour faire le plein d'essence à Gander pour les avions, et à Botwood ou aux Bermudes pour les hydravions. A ce moment-là, seuls les avions à long rayon d'action tels les bombardiers pouvaient traverser l'Atlantique, la distance entre Gander et la Grande-

³¹ Stacey, C. P. *Armes, hommes et gouvernements*. p. 391-392 et Dziuban, Stanley. *op. cit.* p. 115.

³² Voir le chapitre I, partie 5, section c et Stacey, C. P. *op. cit.* p. 403.