

transporter un million et demi de troupes de l'Amérique du Nord, en peu de temps, et douze millions de tonnes de matériel.»<sup>16</sup>

La participation canadienne à ces opérations, quant à elle, demeure du domaine de l'avenir, quelque part peut-être dans les années 90, car il est peu probable qu'on puisse assurer un renfort massif des troupes canadiennes à l'heure actuelle. La principale contrainte ne concerne pas forcément le transport aérien, mais le manque flagrant d'effectifs disponibles, d'active ou de réserve. En chiffres absolus, le nombre maximum de mobilisables à tirer des Forces armées actuelles, réservistes compris, ne pourrait pas dépasser 25 000 hommes,<sup>17</sup> et leur déplacement vers l'Europe prendrait au moins un mois, à raison de deux envolées par jour sur deux Boeing-747 des sociétés aériennes privées. Il faudrait sept vols par jour d'appareils Hercules entre divers points de l'Europe pour les amener à peu près à pied d'oeuvre.

Le matériel constitue également une autre contrainte importante. Le 24 octobre 1985, M. Andre signalait que: «Comme c'est le cas depuis un assez bon bout de temps, notre capacité de mobilisation est limitée par le matériel que nous avons à notre disposition. Mais nous avons quand même un plan de mobilisation. Lorsque nous aurons une meilleure idée du matériel dont nous disposerons, ce plan sera mis à jour en conséquence»<sup>18</sup>

Peu importe les conditions de la guerre, les responsabilités du transport aérien n'incomberaient pas uniquement au Groupe Transport aérien. Le rôle du GTA consisterait d'abord à s'acquitter de missions militaires prioritaires, et non pas à essayer de combler tous les besoins de transport aérien du pays. Au commencement des hostilités, il devrait veiller à ce que le Commandement des Forces mobiles dispose d'un nombre suffisant d'appareils pour transporter des groupes de combat de l'importance d'un ou de deux bataillons avec leur matériel et leur équipement aérotransportables dans le Grand Nord ou dans d'autres régions canadiennes isolées pour pouvoir au besoin entreprendre les opérations nécessaires à la défense du Canada ou des États-Unis. Il lui incomberait également de fournir aux brigades transportables par air et par mer et aux forces mobiles du CAE des renforts, du matériel et des fournitures pour leurs besoins immédiats. Par la suite, advenant un conflit prolongé, on le chargerait probablement de certaines missions comme le transport des troupes sur le champ de bataille en Europe, d'expéditions urgentes de cargaisons sur l'Atlantique et d'opérations aériennes de transport prioritaire sur le territoire canadien. Il devrait compter largement sur les flottes des sociétés aériennes privées pour le transport transatlantique des troupes pendant que la marine marchande et l'infrastructure de transport terrestre s'occuperaient de la plus grande partie du transport de matériel et de fournitures militaires. Les flottes aériennes de transport des États-Unis et d'autres pays alliés seraient également mises à contribution pour les déplacements du personnel, du matériel et des fournitures des Forces canadiennes en vertu d'accords réciproques.

<sup>16</sup> *Ibid.*, 16 mai 1985, p. 3:23.

<sup>17</sup> Se reporter à *Les effectifs des Forces armées canadiennes* pour les chiffres et la composition des commandements des forces armées, la disponibilité des troupes de combat, etc.

<sup>18</sup> *Délibérations*, 24 oct. 1985, p. 12:6.