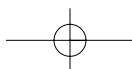
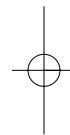
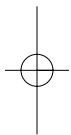


NI ART, NI SCIENCE



Documents de recherche de
l'Institut de leadership des
Forces canadiennes



NI ART, NI SCIENCE —
PROFILS DE
LEADERS MILITAIRES
CANADIENS CHOISIS

Sous la direction de
Colonel Bernd Horn et Craig L. Mantle



PRESSE DE L'ACADÉMIE
CANADIENNE DE LA DÉFENSE

Tous les droits réservés © Sa Majesté la Reine chef du Canada 2007, ici représentée par le Ministre de la Défense nationale



Presse de l'Académie canadienne de la Défense
C.P. 17000 succursale Forces
Kingston (Ontario) K7K 7B4

Réalisé pour la Presse de l'Académie canadienne de la Défense par le Bureau de publications de la 17^e Escadre.

WPO30279

Catalogage avant publication de Bibliothèque et Archives Canada

Ni art, ni science : profils de leaders militaires canadiens choisis / Colonel Bernd Horn et Craig Leslie Mantle, éditeurs.

(Documents de recherche de l'Institut de leadership des Forces canadiennes)
Publ. aussi en anglais sous le titre: Neither art, nor science, selected Canadian military leadership profiles.

Publ. par Académie canadienne de la défense.

Comprend des réf. bibliogr.: p.

ISBN 978-0-662-09462-3 (rel.)--ISBN 978-0-662-09463-0 (br.)

No de cat.: D2-203/1-2007F (rel.). -- No de cat.: D2-203/2-2007F (br.)

1. Canada--Forces armées--Biographies. 2. Canada--Forces armées--Officiers--Biographies. 3. Commandement des troupes--Cas, Études de. 4. Canada--Histoire militaire--20e siècle. I. Horn, Bernd, 1959- II. Mantle, Craig Leslie, 1977- III. Institut du leadership des Forces canadiennes IV. Académie canadienne de la défense V. Coll.

UB210.N4414 2007

355'.0092271

C2007-980208-7

Imprimé au Canada.

1 3 5 7 9 10 8 6 4 2

REMERCIEMENTS

La création d'un livre résulte toujours des efforts de plusieurs personnes. Ainsi, il serait négligent de la part des éditeurs de ne pas reconnaître le travail de tous ceux qui ont rendu ce volume possible. Nos remerciements vont d'abord aux collaborateurs, qui ont su relever notre défi et créer des profils de leaders militaires dynamiques, souvent méconnus et parfois controversés. Leur recherche minutieuse et les profils innovateurs qu'ils ont créés ont formé un ouvrage que, selon nous, les lecteurs trouveront à la fois instructif et utile.

De plus, nous aimerions remercier l'équipe administrative de l'Institut de leadership des Forces canadiennes pour l'accomplissement d'une multitude de tâches en coulisse allant de la conclusion du contrat jusqu'à la traduction. Dans cet esprit, nous voulons remercier Joanne Simms, Carol Jackson, Tracy McDonough et Patrick Langlais pour leur soutien continu.

Enfin, nous voulons exprimer notre sincère gratitude à l'équipe technique de la Presse de l'ACD, à savoir le personnel du Bureau de publications de la 17^e Escadre, pour leur expertise et leur professionnalisme qui ont permis de transformer le manuscrit brut en une publication raffinée et soignée.

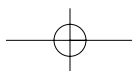
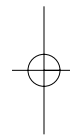
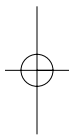
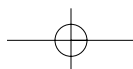
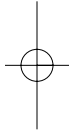


TABLE DES MATIÈRES

Avant-propos	i
Introduction	iii
Chapitre 1	1
Sir Edwin Alderson : Gentilhomme soldat <i>Tom Leppard</i>	
Chapitre 2	21
Bravoure inéprouvée : la prise de la Colline 145 <i>Rob Williams</i>	
Chapitre 3	43
Billy Bishop : Un meneur d'hommes? Une analyse des caractéristiques de leadership du plus grand héros de l'aviation canadienne <i>Richard Goette</i>	
Chapitre 4	95
Commandant d'aviation N.E. « Molly » Small, DFC, AFC : Étude des réussites et des échecs en matière de leadership du Commandement aérien de l'Est en 1942 <i>Richard Goette</i>	
Chapitre 5	137
Cavalier seul : une étude du leadership de George Frederick « Buzz » Beurling en contexte de guerre aérienne <i>Dean Black</i>	
Chapitre 6	169
Une idée qui a fait du chemin. Le Colonel E.L.M. Burns, père des forces aéroportées canadiennes? <i>Bernd Horn</i>	
Chapitre 7	191
L'après-Medak : Occasions saisies et mythes dissipés – Le leadership du Colonel Oehring dans le secteur Sud <i>Roy Thomas</i>	

Chapitre 8	225
Le retour à un leadership héroïque : Le commandement du Major-général A.R. Forand dans le secteur de l'ONURC pendant l'Opération <i>Storm</i> <i>Roy Thomas</i>	
Collaborateurs	249
Glossaire	253
Index	259



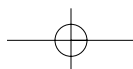
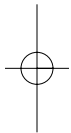
AVANT-PROPOS

Tout conflit se singularise par rapport à d'autres. Au cours des derniers cents ans, le Canada a déployé des forces dans des guerres et conflits multiples en tant que soutien à l'Empire britannique, à nos propres intentions nationales ou à nos tentatives de favoriser la paix et la sécurité sur le plan international sous l'étendard des Nations Unies. Le but, le mandat et les défis à relever dans chaque conflit n'ont que rarement, si jamais, été pareils. Ainsi et de la même manière les dirigeants des forces canadiennes ont différé les uns des autres, à tous les niveaux, quant à leur personnalité, leur mode de leadership, leur formation militaire et, essentiellement, leur compétence.

C'est précisément pour cette raison que je vous conseille de lire *Ni art, ni science – profils de leaders militaires canadiens choisis*. Cet excellent livre sera bien utile à tous ceux qui s'intéressent au passé du Canada, et plus particulièrement, aux soldats, marins et au personnel aérien qui ont modelé le passé et influencé le présent. *Ni art, ni science* offre un aperçu de la vie de certains individus, connus pour quelques-uns, le sont moins pour d'autres, qui étaient chargés de diriger les hommes et les femmes du Canada en bravant le danger et en faisant continuellement face à de rudes épreuves.

Nous gagnerons à les comprendre en leur qualité de commandants et de leaders, et à analyser leurs réussites ainsi que leurs échecs, car nous serons mieux aptes à apprécier leurs accomplissements face à l'adversité. À bien des égards, *Ni art, ni science* est un abécédaire sur le commandement et le leadership pour les leçons précieuses qu'il fournit à tous les membres des Forces canadiennes actuelles, des leçons qui devront inspirer, motiver et renforcer la responsabilité immense que nous endossons quotidiennement, en tant que leaders.

Brigadier-général
J.P.P.J. Lacroix
Commandant
Collège militaire royal du Canada



INTRODUCTION

Il est parfois difficile de bien cerner la notion de leadership. Malgré les définitions doctrinales, théoriques, scientifiques et intellectuelles, en pratique, le leadership comporte plusieurs facettes. Il est d'autant plus complexe qu'il n'est pas une dynamique autonome. D'autres termes et notions, souvent mal compris, tels que commandement, autorité et gestion viennent s'ajouter au problème. Ce n'est pas surprenant puisqu'en pratique, dans les Forces, tous ces termes et toutes ces notions sont interdépendantes. Souvent, on confond ou on remplace l'un par l'autre plusieurs de ces termes, surtout leadership et commandement. En réalité, leadership est fréquemment subsumé dans la fonction plus vaste de commandement. Pour ces raisons, avant de parler de commandants et de leaders militaires, il est préférable de clarifier la terminologie ne serait-ce que pour fournir un point de départ à ce livre.

Ainsi, il semble approprié de commencer avec le concept de commandement puisque ce volume de profils examine le personnel militaire, plus particulièrement les commandants. De plus, le terme commandement est en quelque sorte celui qui englobe les autres termes et concepts. Il est important de comprendre que l'idée de commandement n'est pas une activité arbitraire puisqu'il ne peut être exercé que par ceux qui ont été officiellement nommé à des postes de commandement. On s'entend généralement pour définir le commandement comme « l'autorité conférée à un individu des Forces armées pour diriger, coordonner et contrôler des forces militaires »¹.

En soi, le commandement constitue l'exercice d'autorité sur des structures, des ressources, des gens et des activités. Le but du commandant est d'assurer le succès de la mission. Par conséquent, il ou elle doit mener, planifier, diriger, motiver, allouer des ressources, superviser et discipliner. Le commandement est

INTRODUCTION

une fonction complexe qui comprend trois composantes soit : l'autorité (c.-à-d. le pouvoir ou le droit de contraindre à l'obéissance); la gestion (p. ex. allouer des ressources, s'occuper du budget, coordonner, contrôler, organiser, planifier, prioriser, résoudre des problèmes, superviser et s'assurer que l'on respecte les politiques); et le leadership (c.-à-d. « diriger, motiver des gens et faire en sorte que ces derniers puissent accomplir leur mission de manière professionnelle et conforme à l'éthique tout en développant ou améliorant les compétences nécessaires au succès de la mission.»)². On souligne différentes composantes, selon la mission, les subordonnés, les circonstances et les situations, et le commandant respectif.

Il importe toutefois de faire une distinction. En effet, tel que déjà mentionné, seules les personnes qui ont été nommées à des postes de commandement peuvent commander. Réciproquement, le leadership, bien qu'il soit une partie intégrante du commandement, existe aussi à l'extérieur de la notion de commandement. Il peut être exercé par tous, sans égard au grade ni au poste. Des individus à tous les échelons hiérarchiques peuvent faire preuve de leadership, et en conséquence, s'ils possèdent les qualités nécessaires et s'ils le veulent bien, ils peuvent influencer leurs pairs et même leurs supérieurs.

Cette brève mise en contexte et ce portrait théorique se veulent un filtre à travers lequel aborder les prochains chapitres. Aucun modèle de commandement et de leadership n'est proposé comme pratique actuelle puisque tous les genres sont tout aussi variés qu'il y a de termes pour les définir. Le commandement et le leadership sont le reflet d'une volonté personnelle qui en dit autant des personnalités et des tempéraments de ceux qui l'exercent que les concepts eux-mêmes. Le commandement et le leadership ne sont pas un art ni une science, ils sont plutôt un mélange des deux. Ils sont forgés par le caractère, l'expérience, l'éducation, la formation et les facteurs situationnels.

INTRODUCTION

Pourquoi donc étudier des profils de leader et de commandant? Si chaque personne est différente, est-il utile d'étudier les autres, plus précisément dans le contexte de leur période unique de l'histoire? Ce sont là des questions rhétoriques. Il ne fait aucun doute que la réponse est un oui catégorique. Qu'il s'agisse d'un bon ou d'un mauvais exemple, il existe des éléments intemporels liés au leadership qui transcendent le temps et l'espace. De plus, même si les circonstances et les situations changent, de même qu'il existe une trame commune dans les conflits, particulièrement le combat (par ex. le courage, la peur, la confusion, la motivation, la friction, les communications), certains éléments du commandement et du leadership restent constants. Ainsi, l'occasion d'apprendre des autres, ou du moins de prendre en considération leurs réactions, leurs solutions et leurs considérations, constitue une expérience indirecte. À tout le moins, ces études de cas ouvrent la voie à d'autres approches. Lorsqu'ils devront faire face à des crises ou à des dilemmes similaires à l'avenir, d'autres commandants, surtout les commandants néophytes, pourront utiliser ces exemples pour se bâtir une sorte de répertoire de plans d'action possibles.

D'importance égale, le fait de comprendre ce que d'autres commandants et leaders ont vécu peut apporter du soutien moral et de l'encouragement. Ils sauraient ainsi que la peur, le doute ou n'importe quel défi n'est pas unique ni une fonction de la situation dans laquelle se trouve un individu. Parfois, le fait de comprendre que ce qu'on est en train de vivre est normal peut nous aider. De surcroît, l'étude d'autres commandants et leaders prépare de façon importante les individus à ce qu'ils pourraient devoir affronter sur le terrain.

Ce sont pour ces différentes raisons que l'Institut de leadership des Forces canadiennes (ILFC) a décidé de produire un autre volume sur les profils de leader. S'étendant de la période de la Première Guerre mondiale aux opérations de paix dans les années 1990, ce livre fournit un aperçu sur un certain nombre de courageux et valeureux commandants et leaders qui ont laissé

INTRODUCTION

leur marque et même s'ils ont exercé leurs pouvoirs de commandant et de leader de différentes manières, ils ont réussi à accomplir leur mission avec succès. Que l'on soit d'accord ou non avec leur approche, ils ont tous quelque chose à nous enseigner.

Ce volume débute avec l'étude de Sir Edwin Alderson, le premier et peut-être le moins bien connu des commandants du Corps d'armée canadienne durant la Première Guerre mondiale. Tom Leppard affirme que des intrigues politiques ont mis fin de façon prématurée à la carrière militaire de ce « gentilhomme soldat » en France. Organisateur et administrateur efficace, Alderson a transformé des volontaires canadiens peu entraînés en une formation de combat efficace qui allait, grâce aux prochains commandants, devenir l'une des meilleures sur le front ouest. Leader courageux et possédant beaucoup d'expérience, sa contribution à l'effort de guerre du Canada fut d'entraîner des troupes et de préparer le terrain pour ceux qui allaient lui succéder. Bien qu'il se soit énormément préoccupé du bien-être de ses hommes, il n'a pas voulu (ou n'a pas pu) s'adapter aux conditions qui changeaient constamment sur le front ce qui, affirme-t-on, a contribué à sa chute. Ce chapitre suggère que ceux qui se fient seulement sur les méthodes traditionnelles lorsqu'ils doivent faire face au changement risquent de rencontrer des problèmes professionnels, car le monde lui change et les laisse derrière.

Le Lieutenant-colonel Rob Williams discute dans le deuxième chapitre des raisons pour lesquelles le 85^e Bataillon, Corps expéditionnaire canadien, a eu autant de succès lors de l'attaque de la crête de Vimy en avril 1917. Bien qu'il ne s'agisse pas d'une étude proprement dite et que certains officiers soient honorés pour leur vaillance, leur perspicacité et leur dévouement, le Lieutenant-colonel Williams affirme vigoureusement qu'une préparation et un entraînement réalistes, un bon leadership, l'établissement de la confiance, et une bonne communication entre toutes les parties prenantes – en somme quelques-unes des exigences modernes qui permettent de remporter la victoire sur le champ de bataille – furent les facteurs déterminants qui ont

INTRODUCTION

permis d'assurer la victoire alors que les chances étaient très minces. Cette étude de cas est réellement une source d'inspiration, car elle démontre ce qui peut être fait dans l'adversité, si les leaders sont prêts à assumer la responsabilité de préparer leurs subordonnés à tous points de vue à la bataille qui les attend. Dans ce chapitre, la nature intemporelle du leadership est particulièrement évidente.

Richard Goette analyse dans le 3^e chapitre les compétences en matière de leadership de William « Billy » Bishop, l'un des meilleurs et le plus controversé pilote de chasse du Canada pendant la Première Guerre mondiale. De nature individualiste, Bishop dirigea de manière courageuse en donnant l'exemple, et en pourchassant agressivement l'ennemi par lui-même. Il était compétent et il était capable de prévoir intuitivement ce qui allait se passer dans les airs, mais son style particulier de leadership n'était pas idéal dans des situations qui demandent de la coopération et un travail d'équipe. En abandonnant ses compatriotes pour pourchasser des cibles de choix comme il le faisait souvent, Bishop a mis en danger la vie de ceux qu'il devait protéger et aider. Grâce à sa réputation et à sa personnalité, il est arrivé à bien entraîner l'ensemble de ses pilotes mais quand cela importait le plus, sa réticence à combattre aux côtés de ses compatriotes officiers a vite fait de détruire le moral des troupes. À cause de son désir de mener sa propre guerre selon ses propres règles, Bishop ne correspondait pas à l'image idéale d'un leader ou d'un commandant.

Dans le 4^e chapitre, Richard Goette poursuit son étude sur le leadership dans les airs en examinant la carrière beaucoup trop courte du commandant d'aviation N.E. « Molly » Small. Contrairement à l'individualiste Bishop, Small possédait l'esprit d'équipe. Il faisait toujours de son mieux pour améliorer l'efficacité de l'escadron dont il était le commandant, et de la formation à laquelle il appartenait. Il n'était pas du genre à ne rien faire et à attendre les événements, il prenait des initiatives et il misait sur l'innovation. Leader dynamique qui n'avait pas peur

INTRODUCTION

de s'aventurer en dehors des sentiers battus, Small était différent de la plupart de ses supérieurs qui, pour une raison ou une autre, semblaient incapables d'agir en tant que leader dans un environnement complexe et en perpétuel changement. Cette étude de cas a donc un objectif double : étudier le succès durant les opérations et enquêter sur les lacunes du haut commandement.

Dean Black, dans le 5^e chapitre, émet ses commentaires sur les réussites et les échecs d'un autre excellent pilote de chasse controversé canadien : « Buzz » Beurling. À l'instar de Bishop, Beurling avait l'habitude de partir seul à la poursuite de l'ennemi, laissant ainsi ses camarades pilotes se débrouiller seuls. De même que Small, il avait le courage de tenir tête à ses supérieurs afin d'apporter des changements, qu'il jugeait essentiels, aux tactiques et aux procédures. Devant se battre contre ceux qui croyaient peu en son expérience opérationnelle et en ses habiletés, Beurling entraînait constamment en conflit avec ses pairs et ses supérieurs. Malgré toute la tension qu'il créait, il accueillait chaleureusement les nouveaux pilotes, leur enseignait les rudiments du métier et il essayait de transmettre ses connaissances à grande échelle, c'est dire qu'il agissait pour le bien commun, ce que d'anciens historiens se sont empressés d'ignorer. Black en conclut que Beurling devrait d'une certaine façon être considéré comme un leader, car il possédait d'importantes caractéristiques du leadership tel que le courage, physique et moral, mais sa nature individualiste dont son incapacité à travailler en équipe l'empêche de recevoir ce titre sans équivoque.

Au chapitre 6, le Colonel Bernd Horn évoque le rôle de premier ordre tenu par le Colonel E.L.M. Burns dans l'établissement des forces aériennes du Canada au cours de la Deuxième Guerre mondiale. Le Colonel Burns était un intellectuel qui croyait fermement en l'éducation et l'innovation, mais qui manquait totalement de charme, de charisme et de personnalité. Comme Alderson, il a posé les bases d'une organisation qui allait devenir beaucoup plus importante qu'entrevue. De nature progressive, il tirait sans cesse parti de ses propres expériences et des écrits des autres pour éla-

INTRODUCTION

borer de nouvelles méthodes d'emploi de la force au Canada. En résumé, il a su faire preuve d'une souplesse qui lui a bien servi quand est venu le temps de répondre aux exigences de la guerre moderne.

Au chapitre 7, Roy Thomas fait une intéressante analyse du leadership exercé par le Colonel George Oehring dans le secteur sud de la Croatie dans les années 1990 dans le cadre du mandat de la force de protection des Nations Unies. Ce négociateur judicieux a basé la plupart de ses actions sur sa connaissance profonde de la culture. Il a su pendant quelque temps faire régner la paix dans ce secteur. Son sens de l'écoute, sa présence aux négociations et sa capacité à créer des occasions de discussion avec les belligérants ont ajouté à sa réussite. Sa personnalité parfois énergique et directe et d'autres fois calme et rassurante s'est avérée être un de ses plus beaux atouts. Il doit cependant sa réussite à son habileté à forger des relations efficaces basées sur le respect et la confiance avec une diversité d'intervenants allant des Nations Unies et des organisations non gouvernementales aux factions ennemies. Il a soutenu ses paroles par des actions décisives qui lui ont donné beaucoup de crédibilité et permis de maintenir une certaine stabilité dans le secteur sud.

Finalement, le chapitre 8, également de Roy Thomas, jette un regard sur le leadership exercé par le Major-général Alain Forand dans diverses circonstances, notamment dans le secteur sud de la Croatie et lors de la tempête de verglas qui a frappé le Québec et l'Ontario en 1998. Thomas tente de démontrer que ce sont les initiatives qu'a prises Forand, plutôt que d'attendre des ordres du haut commandement, qui ont contribué à limiter la souffrance humaine et le désespoir. Le courage dont il a fait preuve pour faire ce qu'il devait comme il se devait est devenu la marque de commerce de son style de leadership. Il possédait un courage moral et physique qui lui ont permis de se distinguer dès le début de sa carrière militaire. Il savait diriger par l'exemple et il est devenu un genre de héros des temps modernes, une inspiration pour les autres, un modèle à suivre. Il possédait également un

INTRODUCTION

sens éthique et il était honnête. Il voyait toujours à ce que ses décisions soient prises pour le meilleur intérêt de toutes les parties concernées.

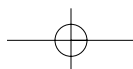
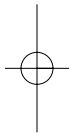
En conclusion, *Ni art, ni science* fournit une diversité d'étude de cas du vingtième siècle avec des perspectives intéressantes sur les défis liés au leadership. Que ce soit au front ou à l'occasion de missions humanitaires, les soldats et les aviateurs canadiens décrits dans les pages suivantes ont été confrontés à des situations complexes et ont fait face à des moments de crise à leur propre manière. Dans certains cas, ils ont conservé une stabilité, le plus souvent à leurs risques et périls, dans un monde en changement. Dans d'autres cas, ils ont suivi le courant et mis de l'avant de nouvelles idées et de nouveaux concepts. Après avoir défriché le terrain, plusieurs de leurs idées ont pris racine et contribué par la suite au succès des opérations et des tactiques. Espérons que leurs actions guideront les guerriers de notre époque qui se trouveront peut-être un jour dans des situations similaires. Savoir s'adapter au changement constitue sans aucun doute un gage de victoire mais il faut également savoir appliquer les différentes approches qui ont fait leurs preuves en matière de leadership à maintes reprises. La connaissance du passé éclaire les sentiers non battus de l'avenir et en ce sens, l'histoire constitue un maître brillant.

Notes en fin de chapitre

- 1 Canada, *Command* (Ottawa: MDN, 1997), p. 4
- 2 Canada, *Le leadership dans les Forces canadiennes: fondements conceptuels* (Kingston: MDN, 2005). La différence fondamentale entre le leadership et le commandement est principalement une question d'influence et de réactions face au changement. Les termes leadership et commandement sont trop souvent remplacés l'un par l'autre ou considérés comme synonymes alors qu'ils ne le sont pas. Le leadership peut, et devrait, être une composante du commandement. Après tout, pour être un commandant efficace, l'autorité formelle qui accompagne le grade ou le poste doit être enrichie par des qualités personnelles et des habiletés – le côté humain. Néanmoins, tel que déjà discuté, le

INTRODUCTION

commandement se base sur l'autorité conférée et le poste et / ou le grade attribué(s). Il peut seulement être exercé vers le bas dans la hiérarchie par le biais des structures et des processus de contrôle. Réciproquement, le leadership n'est pas sous la contrainte des limites de l'autorité formelle. Une telle réalité différencie clairement le leadership du commandement.



CHAPITRE I

Sir Edwin Alderson : Gentilhomme soldat



Tom Leppard

Trois hommes, appelés les généraux « ABC », furent au commandement du légendaire Corps d'armée canadienne au cours de la Grande Guerre : Edwin Alderson, Julian Byng et Arthur Currie¹. Byng et Currie ont marqué l'histoire pour avoir été innovateurs, intelligents et audacieux. Possédant des qualités que peu de généraux possédaient au cours de la Première Guerre mondiale, ils ont gagné des batailles et ont sauvé des vies.

Sir Julian Byng, officier britannique de carrière, a pris le commandement des Canadiens en juin 1916 après s'être mérité des éloges pour avoir évacué l'expédition de Gallipoli au cours de l'hiver précédent². Soldat dans l'âme, celui que l'on surnommait « Bungo » est devenu le commandant préféré des Canadiens. Grâce à la capture audacieuse de la Crête de Vimy le matin de Pâques du 9 avril 1917 (première victoire de guerre officielle de l'Armée britannique), Byng s'est mérité une pairie et le commandement de la *British Third Army* en juin 1917. Quant aux Canadiens, cette victoire à Vimy leur a valu la réputation de troupes d'assaut innovatrices et redoutables, toujours premier sur le front ouest. Le Premier ministre canadien, Sir Robert Borden, s'est servi du fait que 10 000 Canadiens étaient morts à Vimy comme argument pour que la Grande-Bretagne reconnaisse la souveraineté du Canada et pour que le Canada soit désormais traité comme un allié à part entière. Borden demanda également

CHAPITRE I

que ce soit un Canadien qui succède à Byng comme commandant du Corps d'armée canadienne. Arthur Currie fut ce Canadien³.



Photographie de John Powis, BAC, C-1012.

Lord Byng, Gouverneur général du Canada. Deuxième commandant du Corps d'armée canadien, Byng est devenu célèbre grâce à son attaque de la crête de Vimy en 1917.

Au commandement de la 2^e Brigade, 1^{re} Division canadienne, Arthur Currie est arrivé en Angleterre avec le premier contingent

CHAPITRE I



Le Lieutenant-général Sir Arthur Currie (à gauche) et le Maréchal Sir Douglas Haig, commandant britannique en chef (à droite). À partir de juin 1917, Currie a poursuivi le travail de ses prédécesseurs et a contribué à transformer le Corps d'armée canadienne en l'une des formations d'attaque les plus efficaces sur le front Ouest.

en octobre 1914. De même que tous les officiers canadiens haut-gradés, il a obtenu son grade grâce au favoritisme du ministre de la Milice et de la Défense, le controversé Sir Sam Hughes⁴. Durant la fameuse bataille de la 1^{re} Division à Ypres lors des attaques au gaz des Allemands en avril 1915, Currie a démontré qu'il méritait d'être promu. Ceci ne tarda pas à arriver⁵. Le Corps d'armée canadienne a pris forme en septembre 1915 lors de l'arrivée en France de la 2^e Division canadienne, commandée par le protégé de Hughes, le fougueux Major-général Sir Richard Turner, Croix de Victoria (V.C.)⁶, et c'est l'officier général commandant (OGC) de la 1^{re} Division, le Lieutenant-général Sir Edwin Alderson (Hughes méprisait ce général britannique) qui en a obtenu le commandement. Alderson a immédiatement promu Arthur Currie commandant de la 1^{re} Division⁷. Currie s'avéra être un excellent choix; Turner, par contre, tomba dans l'ignominie⁸.

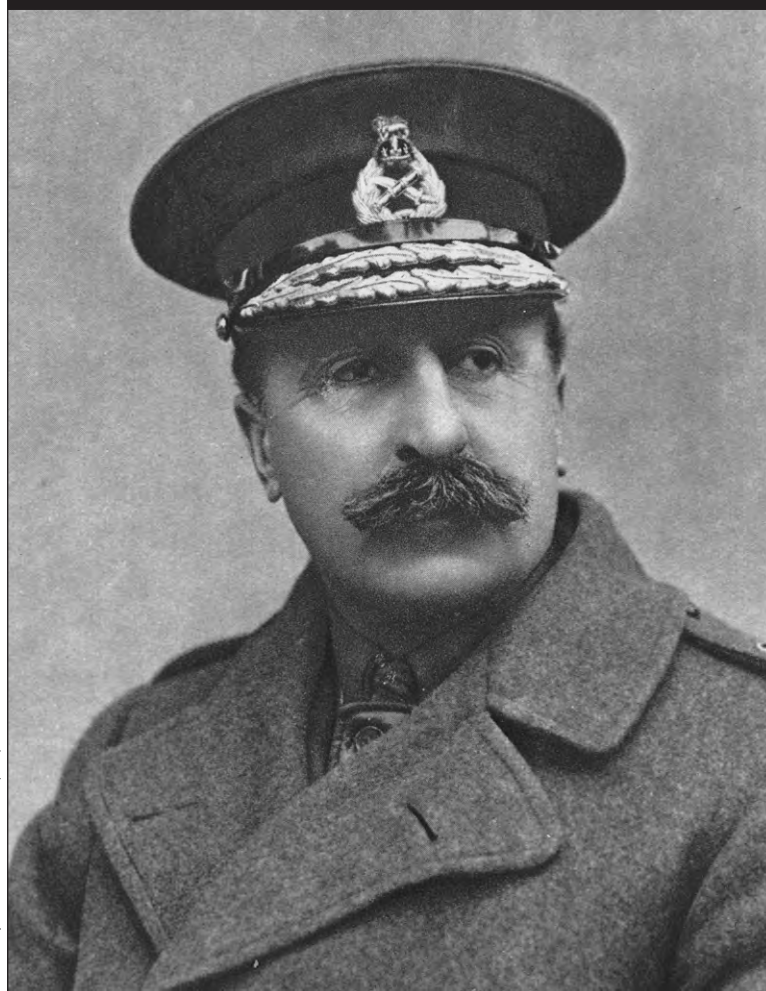
CHAPITRE I

Currie était un homme qui connaissait bien la guerre de tranchées. Il étudiait minutieusement les rapports d'après-bataille des combats qui avaient eu lieu sur le front ouest et il s'efforçait de mettre en pratique les leçons apprises. Il était très innovateur sur le plan des tactiques. La devise de Currie était [Traduction] « perdons des balles... et non des vies ». En ce sens, il joua un rôle primordial dans l'élaboration de la doctrine d'attaque du Corps d'armée « *bite and hold* » (attaquer et tenir prise) qui se basait sur une étude systématique, une planification méticuleuse, un entraînement innovateur, des tactiques et de la technologie, et une excellente coordination de l'artillerie et de l'infanterie⁹. Les attaques interarmées fonctionnaient à merveille¹⁰.

Il était peu probable que Currie monte en grade. De temps à autre, lorsqu'il n'y avait pas suffisamment d'officiers, il arrivait que le Maréchal Sir Douglas Haig, un homme très soucieux des classes au niveau du haut commandement, accorde une promotion à un officier colonial ou territorial talentueux et que ce dernier devienne commandant de division, mais sans plus. Currie possédait beaucoup de talents, mais il n'était pas issu de la bourgeoisie; il était un officier colonial de la milice et il avait une mauvaise cote de crédit¹¹. La guerre apporta toutefois beaucoup de changements et ce qui était invraisemblable en 1914 était devenu une nécessité en 1917 en raison des pertes importantes et de la croissance rapide du Corps expéditionnaire britannique (CEB). Byng voulait que ce soit Arthur Currie qui le remplace et après son départ, en juin 1917, Currie est devenu l'officier colonial le plus haut gradé de l'Armée britannique. Le mérite l'avait remporté sur le statut social; il n'a pas perdu une seule bataille¹².

La contribution de Sir Edwin Alderson, premier commandant du Corps expéditionnaire canadien (CEC), est plus difficile à évaluer. Éclipsé par les exploits de Byng et Currie sur le champ de bataille, les historiens semblent s'être seulement intéressés au conflit qui l'opposait à Sam Hughes. Il méritait mieux. Alderson devait relever un défi de taille. On lui avait attribué la tâche de transformer une milice à moitié entraînée en une armée moderne.

CHAPITRE I



Bibliothèque et Archives Canada (BAC), PA-168103.

E.A.H. Alderson, officier britannique de la Force régulière et premier commandant du Corps d'armée canadien. Entre 1914 et 1916, il assumait la tâche de transformer des volontaires canadiens peu entraînés en de véritables professionnels.

En plus, on leur avait donné des armes et de l'équipement de piètre qualité. Il ne s'est toutefois pas laissé impressionner et il a rendu la tâche plus facile à ses successeurs notamment en se débarrassant des fameux fusils Ross, des bottes usées, des manteaux détremés, de l'équipement à sangles désuet, des wagons

CHAPITRE I

chambranlants et de la pelle MacAdam¹³. Il n'a toutefois pas pu vaincre la malveillance de Sam Hughes. Et il faut dire aussi qu'Alderson avait déjà accompli une bonne partie du travail lorsque Byng le remplaça vers la fin du mois de mai 1916. En France, sous sa direction, le Corps d'armée canadienne était passé de une à trois divisions et la 4^e était en train de se rassembler en Angleterre. Il avait essayé en vain de résoudre les problèmes de bureaucratie reliés au CEC, mais il lui avait sans doute semblé plus facile d'arrêter les Allemands à Ypres! Ses accomplissements ont toutefois été éclipsés par le conflit qui l'opposait à Hughes et par ses lacunes en tant que chef d'unité¹⁴.

Il faut admettre que dès le départ, Alderson était voué à l'échec. Sir Sam Hughes et plusieurs Canadiens tels que Sir Max Aitkin (par la suite Lord Beaverbrook), le Major-général Sir Richard Turner (OGC de la 2^e Division), le Brigadier-général Garnet Hughes (le fils de Sam) menait une campagne anti-Alderson. Tous ces gens, ainsi que plusieurs autres Canadiens haut-gradés,



Sir Sam Hughes, l'extravagant ministre de la Milice et de la Défense du Canada, avance d'un pas assuré lors de son arrivée en France, en 1916. Ses manigances et ses complots ont éventuellement mené à la chute d'Alderson.

CHAPITRE I

voulaient que ce soit un Canadien qui commande le Corps d'armée canadienne, de préférence Hughes ou son protégé, Turner. Le nouveau nationalisme canadien était leur grand élément de motivation. Peu importe ce qu'Alderson faisait, qu'il ait tort ou qu'il ait raison, ils le critiquaient même si ce dernier agissait au mieux des intérêts du CEC. Ceux qui conspiraient contre lui le harcelaient et manigançaient derrière son dos. Ces derniers détenaient beaucoup d'influence au Canada et en Angleterre et ils étaient déterminés à obtenir ce qu'ils voulaient. Alderson était tellement occupé à couvrir ses arrières qu'il lui arrivait d'oublier que sa tâche principale était de se battre contre les Allemands¹⁵.

Alderson aurait peut-être eu plus de chance si son rendement sur le terrain avait été meilleur. Il est toutefois peu probable, peu importe ce qu'il aurait pu faire, à moins d'avoir réussi à capturer le Kaiser, qu'il ait pu entrer dans les bonnes grâces des Canadiens qui conspiraient contre lui. S'il avait obtenu de meilleurs résultats sur le champ de bataille, il aurait peut-être eu l'appui du haut commandement britannique. Cela aurait pu faire toute la différence, car c'étaient les Britanniques au bout du compte qui décidaient qui allait commander les Canadiens, du moins au cours des deux premières années de la guerre¹⁶.

En tant qu'OGC de la 1^{re} Division canadienne, Alderson s'est surtout démarqué lors de l'attaque au gaz des Allemands au cours de la deuxième bataille à Ypres en avril 1915. Selon les historiens, il a dirigé les Canadiens de façon adéquate, même s'il était plutôt nerveux. Des vents doux, l'hésitation des Allemands et l'attitude héroïque des fusiliers britanniques et canadiens lui ont permis de remporter la victoire. En 1915, Alderson était devenu un héros et le haut commandement britannique songeait à le nommer commandant d'un corps d'armée. En septembre 1915, il a été promu OGC du Corps d'armée canadienne nouvellement constitué. En avril 1916, il était à la tête de ce Corps d'armée lorsque celui-ci entra en action pour la première fois lors de la bataille des cratères de St-Éloi. Cette bataille s'est avérée être sa dernière¹⁷. Sir Richard Turner et la 2^e Division canadienne ont été envoyés

CHAPITRE I

pour prendre la relève des Britanniques qui devaient renforcer une fortification de 1500 mètres devant l'importante intersection de St-Éloi, cinq kilomètres au sud d'Ypres. C'était le fouillis dès le départ. La bataille a commencé le 27 mars lorsque des sapeurs britanniques ont fait exploser six mines contenant 33 000 kilogrammes d'explosifs de grande puissance sous les lignes allemandes. La 3^e Division britannique du Major-général Aylmer Haldane avança rapidement de l'autre côté des cratères et captura la plupart des Allemands sur la première ligne. Malheureusement, ils ont mal identifié deux cratères sur leur flanc gauche et cessèrent d'avancer avant d'avoir atteint l'objectif final. Il leur a fallu deux jours pour se rendre compte de leur erreur. Il s'en est suivi une semaine de bataille sanglante avant que les soldats britanniques ne réussissent à s'emparer des cratères. Les Canadiens sous le commandement de Turner ont ensuite pris la relève¹⁸. Deux jours plus tard, les Allemands ont contre-attaqué et repris les cratères. Les Canadiens ont subi des pertes importantes lors de la contre-attaque improvisée de Turner, mais ils ont éventuellement rapporté avoir recapturé les six cratères. Ce n'était toutefois pas le cas. Les Canadiens avaient commis la même erreur que les Britanniques. Ils avaient mal identifié les deux mêmes cratères. Comment ceci avait-il pu se produire¹⁹?

Lorsque Turner est arrivé sur les lieux, le terrain était couvert de boue et de fils. Les tranchées étaient remplies d'eau; l'artillerie allemande bombardait sans arrêt les Canadiens; il pleuvait sans cesse et la pluie avait transformé les cratères en lacs. En plus, les nuages les empêchaient d'effectuer de la reconnaissance aérienne. L'infanterie avançait à l'aveuglette, et désorientée, elle répéta l'erreur des Britanniques. Ne possédant aucune source de renseignements fiables, Turner perdit le contrôle de la bataille. Alderson a été informé du désastre trop tard, et même s'il avait envoyé plusieurs officiers supérieurs d'état-major pour savoir ce qui se passait, ils ont perdu la bataille²⁰. Le ciel s'est dégagé le 16 avril, et grâce aux photos aériennes, ils ont pu constater que les Allemands étaient toujours en possession des cratères situés sur le flanc gauche de la 2^e Division. Quelques jours plus tard, Alderson

CHAPITRE I

ordonna à Turner de virer le brigadier de l'infanterie à qui il attribuait cette erreur. Turner refusa. Alderson demanda à Sir Herbert Plumer, OGC de la *Second Army*, la permission de congédier Turner et son brigadier. Plumer accepta²¹.

Ceux qui conspiraient contre Alderson ont sauté sur l'occasion pour renverser les rôles. Sans obtenir la permission du Premier ministre Borden ni celle de son cabinet et sans même les en avoir informés, Hughes envoya en secret Sir Max Aitken au quartier général du maréchal Douglas Haig en France. Le 22 avril, Aitken arriva au château de Haig. Alderson ne se doutait aucunement du complot qui était en train de se préparer. La rencontre fut brève, mais décisive. Aitken a fait comprendre à Haig que le gouvernement canadien n'allait pas laisser Alderson virer les deux Canadiens. Haig en vint à la conclusion qu'il valait mieux sacrifier Alderson et garder deux Canadiens incompetents que de nuire à l'effort de guerre des Canadiens. Il retira Alderson, et tel que suggéré par Aitken, il le nomma inspecteur-général des Forces canadiennes en Angleterre. Exactement un mois plus tard, le 28 mai 1916, Sir Edwin Alderson est retourné chez lui. Il a eu honte jusqu'à sa mort²².

Seize mois plus tôt, en octobre 1914, au moment où Alderson, âgé alors de 55 ans, se tenait debout sur le quai à Portsmouth et regardait débarquer ces 30 000 hommes à moitié entraînés du premier contingent du CEC, il n'aurait pas pu imaginer comment les choses allaient tourner. Son travail consistait à faire de ces hommes des soldats. Toute sa carrière l'avait préparé à accomplir ce genre de travail²³. Pendant trois décennies, il avait entraîné des troupes irrégulières, dont des Canadiens, pour se battre au cours des guerres de la Reine Victoria, et ce de Tel-el-Kebir à Paardeburg. Les Canadiens se sont battus avec lui pour la première fois au cours de la Guerre de l'Afrique du Sud, ou Guerre des Boërs. Deux unités, les *Royal Canadian Dragoons* et le 2^e bataillon canadien de fusiliers à cheval, faisaient partie de la brigade d'infanterie montée d'Alderson à laquelle on avait attribué la tâche de poursuivre des commandos de Boers à travers

CHAPITRE I



BAC, PA-5592.

Soldat canadien du 10^e Bataillon décoré par Alderson devant ses camarades.

le veld de l'Afrique du Sud. Alderson s'est mérité le respect des Canadiens. Les vétérans le décrivent comme un gentilhomme et un homme capable de rester calme en situation de crise²⁴.

Trooper William Greisbach (par la suite maire d'Edmonton et

CHAPITRE I

célèbre commandant du 49^e Bataillon, les *Loyal Edmonton Rifles*, et de la 1^{re} Brigade au cours de la Première Guerre mondiale) a pu voir de ses propres yeux le *sang froid* dont le légendaire Alderson a fait preuve lors d'une embuscade des Boers à *Klip River* en mai 1900. [Traduction] « Le Général Alderson adorait la chasse au renard et il apportait toujours avec lui son cor de chasse... et on était habitué de l'entendre [le son du cor] ». Surpris par les Boers et par des coups de canon, Alderson a sauté sur une pile de roches et s'est servi de son cor. Ça devait être quelque chose à voir, « ...il s'est tenu là, jouant du cor sous une pluie d'obus jusqu'à ce que tous ces hommes se soient mis à l'abri. Je pensais qu'il était le portrait typique d'un soldat et d'un gentilhomme »²⁵. En 1914, les vétérans de la Guerre des Boers, d'une côte à l'autre, approuvèrent la nomination d'Alderson. Ceci ne fit toutefois pas l'affaire de tous, du moins pas celle de Sam Hughes.

Sir Sam détestait les officiers britanniques. Sa hargne remontait à la Guerre des Boers. Il prétendait que l'attitude colonialiste des officiers britanniques l'avait empêché d'obtenir la Croix de Victoria (faisant fi du règlement qui lui interdisait de se décerner la récompense à lui-même). Il n'oubliait jamais un affront, qu'il soit réel ou imaginaire. Il avait publiquement qualifié toute la classe des officiers britanniques de « fainéants de bar ». Au début de la guerre en 1914, le ministre britannique de la guerre, Lord Kitchener, avait insisté pour que ce soit un général britannique d'expérience qui commande les Canadiens. Il a donc fourni à Hughes le nom de trois candidats dont celui d'Alderson. La popularité de ce dernier auprès des Canadiens en faisait le meilleur choix. Sir Sam mit temporairement de côté son antipathie envers les officiers britanniques et choisit Alderson, mais d'entrée de jeu, il sermonnait sans cesse Borden pour qu'un Canadien remplace Alderson ... et ce le plus rapidement possible. Jusqu'à ce qu'il ait obtenu gain de cause, il épiait chaque mouvement d'Alderson, chacun de ses ordres, chacune de ses promotions; rien ne lui échappait. Alderson s'était aventuré sur un champ de mines²⁶.

Alderson savait-il à quel point Sam Hughes pouvait être sournois

CHAPITRE I

et de nature à conspirer? Était-il conscient qu'il se trouvait sur un terrain politique très glissant en servant deux maîtres, le gouvernement canadien et l'Armée britannique? Les lettres qu'Alderson a écrites à Borden laissent croire qu'il ne saisissait pas complètement toute la complexité de cette position ou qu'il préférerait accorder peu d'importance aux subtilités. Ne se rendant pas compte de ce qui l'attendait ou préférant fermer les yeux, Alderson s'était à peine rendu sur la plaine de Salisbury avec le premier contingent pour s'y entraîner qu'un conflit éclata avec le ministre.²⁷

Qui était Sir Edwin Alderson? Né le 3 avril 1859 au sein de la haute bourgeoisie de l'époque victorienne, il a reçu une bonne éducation. Il a épousé la fille du vicaire et avait comme amis des ducs et des rois. Il commença sa carrière militaire en 1878 comme officier au sein du légendaire Régiment *Royal West Kent*, surnommé les « Buffles ». Il a rapidement été promu et il a été envoyé en mission pour la première fois en Afrique lors de l'Expédition du Nil de Garnet Wolseley en 1882. Il a reçu une médaille à Tel-el-Kebir en 1884 et il était au commandement de la compagnie de méharistes lors de l'Expédition du Nil de 1884-85. Il commanda les troupes de la relève à Salisbury en 1896. Il avait formé et entraîné ces troupes dans le Mashonaland. Il a reçu une autre médaille à ce moment-là. En 1885, en route vers l'Afrique, il sauta par-dessus bord et sauva un soldat qui était en train de se noyer, geste pour lequel il reçut la médaille de bravoure de la Croix-Rouge. Durant la Guerre des Boërs, il s'est distingué au commandement d'une brigade d'infanterie montée. Après la guerre, son excellente réputation en matière d'entraînement lui a valu le commandement idéal du dépôt d'entraînement de l'Armée britannique à Aldershot. En 1906, il a reçu ses insignes rouges de major-général et s'est rendu en Inde pour commander la 6^e Division Poona jusqu'à sa retraite en 1912²⁸.

Alderson avait des amis haut placés. Il a été l'aide de camp de la Reine Victoria et du Roi Edward VII de 1900 à 1906. Il était aussi l'ami et le confident du Duc de Connaught, frère de George V et

CHAPITRE I

Gouverneur général du Canada au cours de la Première Guerre mondiale. Un homme de lettres, Alderson a écrit plusieurs livres dont *Pink and Scarlet or Hunting as a School for Soldiering*, un titre qui laisse croire que son opinion au sujet de la vie de soldat n'a pas remis en question l'orthodoxie militaire du 19^e siècle²⁹. Il aimait tout particulièrement la chasse au renard. Il fut capitaine lors de plusieurs chasses et il possédait son propre chenil. Il possédait des chevaux et des yachts, il participait à des courses et il était membre de plusieurs clubs de voiles. Il était le parfait gentilhomme-soldat de l'époque victorienne, un homme de son époque. Si la Première Guerre mondiale n'avait pas éclaté, il aurait pu prendre sa retraite avec un dossier irréprochable et il aurait pu passer sa retraite à chasser, à participer à des courses et à faire de la voile, et probablement à écrire ses mémoires. Le destin lui réservait toutefois encore des surprises.

Appelé au drapeau de nouveau en 1914 pour entraîner des Canadiens indisciplinés, il commanda les Canadiens pendant une plus longue période de temps que Byng et Currie. Il est toutefois difficile de savoir quelle sorte de chef il était. Ce qu'on sait de lui est ceci : pour lui, ses hommes passaient en premier et il n'hésitait pas à se battre avec Hughes pour qu'ils soient bien équipés, armés et approvisionnés. Il accordait des promotions en se basant sur le mérite et non sur le favoritisme. Pour lui, un excellent militaire faisait partie d'une division de l'infanterie britannique et il a entraîné les Canadiens pour qu'il en soit ainsi, à la mode de 1914³⁰. Lorsqu'il était assiégé par le ministre, il se tournait vers ses amis haut placés. Malheureusement pour Alderson, ses amis ne se trouvaient pas au bon endroit pour empêcher sa disparition. C'est de la vieille histoire, passons à la suite³¹.

Une question intéressante à laquelle il faut répondre est la suivante : Quel rôle Alderson a-t-il joué dans la transformation des Canadiens, d'une simple division britannique en une formation d'attaque d'élite qui a capturé la Colline 70 et qui a écrasé la ligne de Hindenburg? Encore une fois, il existe peu d'indices et le peu qu'on en sait est plutôt négatif. Par exemple,

CHAPITRE I

l'historien Bill Rawling, dans son étude techno-tactique sur la métamorphose du Corps d'armée canadienne, *Surviving Trench Warfare: Technology and Canadian Corps, 1914 – 1918*, mentionne à peine Alderson. On sait qu'il n'était pas très innovateur. William Griesbach confirme ce fait : [Traduction] « Il n'était [pas] brillant », « Sa perception n'était pas remarquable et il n'avait pas un très bon sens de l'humour »³². Il suivait à la lettre les règlements et lorsqu'il s'est retrouvé dans l'environnement de combat unique du front ouest, il est resté attaché à la tradition et il n'a pas su s'adapter au changement. Contrairement à Byng et Currie, il n'a pas été capable de développer l'esprit d'équipe au sein de son équipe de commandement. Ses commandants de division étaient divisés en factions. Currie (1^{re}) et Louis Lipsett (3^e) étaient amis, mais Turner (2^e) et David Watson (4^e) conspiraient avec Hughes. Ils ont finalement travaillé en équipe après que Borden ait renvoyé Hughes pour insubordination en novembre 1916. Byng profita de l'occasion pour se départir de Turner³³.

Faire des hypothèses est toujours risqué, mais il semble que même si Borden s'était défait de Hughes et avait conservé Alderson, Sir Edwin n'était pas l'homme qu'il fallait au Corps d'armée canadien. Cela requerrait les services d'un homme plus spécialisé, opinion partagée par les hommes qui ont été sous son commandement à l'époque. [Traduction] « On ne peut pas dire que sous l'autorité du Général Alderson le Corps canadien a atteint un degré d'efficacité des plus extraordinaires ni que ses opérations ont été accompagnées de cette certitude de succès », mentionne Griesbach. Pour que ceci puisse arriver, Alderson et Hughes devaient partir. Avec la voie libre et le leadership d'équipe inspiré de Byng et Currie, les Canadiens sont devenus la meilleure petite armée en Europe³⁴.

Quel est donc le legs d'Alderson? Sa notice nécrologique en dit long. Tel que mentionné par un vétéran haut-gradé, [Traduction] « Il a pris en charge une troupe d'hommes à moitié entraînés et inexpérimentés et il a assumé l'énorme tâche d'en faire une troupe d'élite. Il ne fait aucun doute que c'est le Général Alderson qui a

CHAPITRE I

établi les fondations de la fantastique machine de guerre qu'est devenu le Corps d'armée canadien »³⁵. Cependant, rien n'échappait à Griesbach. « Les deux hommes [Alderson et Byng] », expliqua-t-il,

étaient tous les deux des soldats britanniques distingués, possédant beaucoup d'expérience de nature variée, mais le parallèle s'arrête là. Byng avait une bonne intuition et un esprit vif – il spéculait constamment et se questionnait sur tout, [et avait] un sens de l'humour extraordinaire. [Alderson ne possédait pas ces qualités] ... Le Corps d'armée canadien sous Byng est devenu la plus puissante et la plus efficace machine sur le front ouest³⁶.

En conclusion, on peut dire, au sujet d'Edwin Alderson, que malgré un mauvais début, il s'est fait un nom en entraînant et en forgeant le Corps d'armée canadienne. Il aurait sans doute pu faire mieux, mais il n'aurait pas pu devenir un grand capitaine capable d'assimiler et de mettre en pratique les leçons de la guerre de tranchées comme l'ont fait Byng et Currie et grâce auxquels le Corps d'armée canadien était devenu la meilleure formation d'assaut de l'Armée britannique en 1918. Un historien l'a d'ailleurs qualifié de l'« armée de frappe de l'Empire britannique » [Traduction]. Alderson était au-dessus de tout cela. Il n'avait pas comme expérience les batailles de Vimy ou du Canal du Nord. Sam Hughes avait raison (mais pour de mauvaises raisons) lorsqu'il affirma que pour le bien du Corps d'armée, Alderson devait partir.

Alderson demeure néanmoins un personnage tragique. Il a fait de son mieux dans des conditions extrêmement difficiles, voire impossibles, et ce sur et à l'extérieur du champ de bataille. Ce n'était toutefois pas suffisant. Même s'il était devenu évident après St-Éloi qu'il n'était pas l'homme de la situation, il a servi le gouvernement canadien honorablement et avec loyauté et il méritait d'être mieux traité. Les guerres n'ont cependant rien de juste, et au bout du compte, Alderson a été une autre victime du front

CHAPITRE I

ouest. Ses adieux doux-amers au Corps ont témoigné de la véritable nature de l'homme :

[Traduction] « On m'a ordonné de prendre le poste d'Inspecteur général des Forces canadiennes... pour les soldats, un ordre ne se discute pas, ni ne se questionne, il va de soi qu'il est donné pour le bien de tous. Cette idée constitue ma seule consolation devant le vif regret que j'ai à quitter ce Corps que j'ai eu l'immense fierté de commander... je demanderai une dernière chose au Corps et c'est de ne jamais oublier sa devise : « Conscientienties vi trahunt victoriam » [L'union fait la force]³⁷.

Pour avoir trouvé la dignité dans l'humiliation, il est resté jusqu'à la fin le gentilhomme soldat.

Lectures suggérées

Chisholm, Anne. *Lord Beaverbrook: A Life*. New York: Knopf, 1992.

Duguid, A.F. *Official History of the Canadian Forces in the Great War, 1914-1919: General Series*. Ottawa: King's Printer, 1938.

Haycock, Ronald G. *Sam Hughes: The Public Career of a Controversial Canadian, 1885-1916*. Waterloo: Wilfrid Laurier University Press, 1986.

Morton, Desmond. *A Military History of Canada: From Champlain to Kosovo*. 4th ed. Toronto: McClelland & Stewart, 1999.

----- et J.L. Granatstein, *Marching to Armageddon: Canadians and the Great War, 1914-1919*. Toronto: Lester & Orpen Dennys, 1989.

Wood, Alan. *The True History of Lord Beaverbrook*. London: Heinemann, 1965.

Notes en fin de chapitre

CHAPITRE I

1 Colonel G.W.L. Nicholson, *Canadian Expeditionary Force 1914-1919* (Ottawa: Queen's Printer, 1962), p. 540. Voici leur profil de commandement :

2 Jeffery Williams, *Byng of Vimy – General and Governor General* (Toronto: University of Toronto Press [UTP], 1983).

Lieutenant-général Sir E.A.H. Alderson	OGC 1^{re} Division Du 29 septembre 1914 au 12 septembre 1915 OGC Corps d'armée canadien Du 13 septembre 1915 au 28 mai 1916
Lieutenant-général Sir Julian Byng	OGC Corps d'armée canadien Du 29 mai 1916 au 8 juin 1917
Lieutenant-général Sir Arthur Currie	Brigadier 2^e Brigade Du 1 ^{er} septembre 1914 au 13 septembre 1915 OGC 1^{re} Division Du 13 septembre 1915 au 8 juin 1917 OGC Corps d'armée canadien Du 9 juin 1917 au 8 août 1919

3 J.L. Granatstein, *Canada's Army – Waging War and Keeping the Peace* (Toronto: UTP, 2002), pp. 98-119.

4 Daniel Dancocks, *Welcome to Flanders' Fields* (Toronto: McClelland and Stewart, 1988), p. 59. La plaisanterie sordide de J.F.C. Fuller, lorsqu'il a dit que les hommes du premier régiment étaient de premier rang, mais que leurs officiers méritaient tous d'être exécutés, étaient totalement inappropriée. Currie et les hommes destinés à assumer le commandement des quatre divisions, Macdonnell, Burstall, Lipsett et Watson, l'OGC de l'artillerie, Morrison, et l'OGC du génie, Lindsay, ont tous fait partie du premier contingent. En 1918, ils étaient devenus les meilleurs au sein du Corps expéditionnaire britannique. Voir leur profil de commandement ci-dessous. Consultez Nicholson, *Canadian Expeditionary Force*, pp. 540-541.

5 La performance de Currie à Ypres sema la controverse. Consultez Dancocks, *Welcome to Flanders' Fields*, pp. 188-196. Le

Major-général Archibald Macdonnell	OGC 1 ^{re} Division	9 juin 1917 au 12 septembre 1919
Major-général Henry Burstall	OGC 2 ^e Division	15 décembre 1916 au 22 mai 1919

CHAPITRE I

Major-général Louis Lipsett (tué au combat)	OGC 3 ^e Division	16 juin 1916 au 12 septembre 1918
Major-général David Watson	OGC 4 ^e Division	25 avril 1916 au 23 juin 1919
Major-général W.G. Lindsay	OGC Génie	7 mars 1916 au 11 juillet 1919
Major-général E.W.D. Morrison	OGC Artillerie	18 décembre 1916 au 17 mai 1919

meilleur document est celui de Tim Travers, « Currie and 1st Canadian Division at Second Ypres, April 1915, Controversy, Criticism and Official History, » *Canadian Military History [CMH]*, Vol. 5, No. 2 (Automne 1996), pp. 7-15.

6 Thomas Leppard, « Dashing Subaltern: Sir Richard Turner in Retrospect, » *CMH*, Vol. 6, No. 2 (Automne 1997), p. 24.

7 Consultez Ibid., pp. 24-26. Turner, sans doute le soldat canadien le plus populaire, commanda la 3^e Brigade à Ypres. Turner était le préféré de Hughes, mais pas d'Alderson. Turner a obtenu le commandement de la 2^e Division grâce au favoritisme de Hughes, mais Alderson a choisi Currie comme remplaçant à la 1^{re} Division en se basant sur le mérite.

8 Daniel Dancocks, *Sir Arthur Currie: A Biography* (Toronto: Muethen, 1985); A.M.J. Hyatt, *General Sir Arthur Currie* (Toronto: UTP, 1987); et, Hugh M. Urquhart, *Arthur Currie – The Biography of a Great Canadian* (Toronto: J.M. Dent and Sons, 1950).

9 Patrick Brennan et Thomas Leppard, « How the Lessons were Learned: Senior Commanders and the Moulding of the Canadian Corps after the Somme, » dans Yves Tremblay, ed., *Canadian Military History Since the 17th Century: Proceedings of the Canadian Military History Conference, Ottawa, 5-9 May 2000* (Ottawa: Ministère de la Défense nationale [MDN], *Direction-Histoire et patrimoine [DHP]*, 2002), pp. 135-143.

10 Consultez Shane B. Schreiber, *Shock Army of the British Empire: The Canadian Corps in the Last 100 Days of the Great War* (Westport: Praeger, 1997).

11 Pour tout savoir sur le détournement de fonds régimentaires de Currie, consultez Robert Craig Brown and Desmond Morton, « The Embarrassing Apotheosis of a ‘Great Canadian:’ Sir Arthur Currie’s personal crisis in 1917, » *Canadian Historical Review*, Vol. 60, No.1 (Mars 1979), pp. 41-63.

CHAPITRE I

12 Le Major-général Sir John Monash, un Australien talentueux, fut le suivant. Il obtint le commandement du Corps australien au début de 1918. Certains historiens croient que Currie était le meilleur, d'autres affirment que c'était Monash. Il existe plusieurs similarités entre les deux. Les deux provenaient de la milice et n'étaient pas attachés aux traditions britanniques qui laissaient peu de place aux changements d'ordre tactique et à la nouveauté au sein de l'Armée britannique. Le fait de commander un corps national homogène constituait leur principal avantage. Ce sujet demeure controversé. Consultez Paddy Griffith, *Battle Tactics of the Western Front – The British Army's Art of Attack, 1916-1918* (New Haven and London: Yale University Press, 1994), pp. 192-200. Consultez aussi, G.D. Sheffield, « How Even was the Learning Curve? Reflections of the British and Dominion Armies on the Western Front 1916-1918, » dans Yves Tremblay, ed., *Canadian Military History Since the 17th Century: Proceedings of the Canadian Military History Conference, Ottawa, 5-9 May 2000* (Ottawa: MDN, DHP, 2002), pp. 125-134.

13 La pelle MacAdam, une pelle trouée, avait été conçue pour, à la fois, protéger les fusiliers et creuser des tranchées. Il n'est pas surprenant qu'on ait rapidement cessé de s'en servir.

14 Desmond Morton, *A Peculiar Kind of Politics: Canada's Overseas Ministry in the First World War* (Toronto: UTP, 1982).

15 Sandra Gwyn, *Tapestry of War: A Private View of Canadians in the Great War* (Toronto: HarperCollins, 1992), pp. 273-294.

16 Alderson n'avait pas de parrain ni de mentor. Tim Travers souligne qu'après la bataille de St-Éloi, plusieurs officiers britanniques haut-gradés, notamment le Major-général Alymer Haldane (OGC 3^e Division), n'ont pas été virés parce qu'ils avaient des amis haut placés. Alderson n'a pas eu cette chance. Consultez Tim Travers, *The Killing Ground* (London: Unwin Hyman Ltd., 1987), pp. 22-23.

17 Nicholson, *Canadian Expeditionary Force*, pp. 137-145.

18 Ibid., pp. 138-139. Le gouvernement canadien (ou probablement Sam Hughes) demanda à ce qu'il n'y ait aucun changement au sein du Corps et qu'il se batte tel quel. Les corps britanniques changeaient de divisions, et on leur réservait des opérations spécifiques avant de les envoyer au sein d'un autre corps pour accomplir une autre tâche. Ainsi, lorsque la division de Turner est allée à St-Éloi, le Corps d'armée canadienne relaya le Corps V du Lieutenant-général Edward Fanshawe. C'était le premier corps de l'Armée britannique à être relevé pendant la guerre.

CHAPITRE I

19 Tim Cook, « The Blind Leading the Blind: The Battle of the St. Eloi Craters, » *CMH*, Vol. 5, No. 2 (Automne 1996), pp. 24-36.

20 Thomas Leppard, « Richard Turner and the Battle of St. Eloi, » Thèse de maîtrise non-publiée, Université de Calgary, 1994, 75. Alderson envoya son officier d'état-major, l'OGC 1, Tim Harington, l'un des meilleurs et des plus intelligents de l'Armée britannique, pour aider Turner. Harington trouva la situation déroutante et rentra bredouille.

21 Consultez Cook, « The Blind Leading the Blind, » pp. 24-26.

22 Consultez Leppard, « Richard Turner and the Battle of St. Eloi, » pp. 103-112.

23 Dancocks, *Welcome to Flanders' Fields*, p. 56, p. 57.

24 Extrait de « The Khaki Call, » Février 1928, W.A. Griesbach, Vol. 2, 1815, pp. 4-40, Record Group [RG] 24, *Bibliothèque et Archives Canada [BAC]*.

25 Ibid.

26 Nicholson, *Canadian Expeditionary Force*, pp. 28 et 29.

27 Consultez Borden papers, Vol. 36, Manuscript Group [MG] 26 - H1(a), *BAC*.

28 Extrait de *Who's Who 1921*, Lieutenant-général Sir Edwin Alfred Alderson, Vol. 2, 1815, 4-40, RG 24, *BAC*.

29 Ibid.

30 Extrait de « The Khaki Call, » Février 1928, W.A. Griesbach, Vol. 2, 1815, 4-40, RG 24, *BAC*.

31 Ibid.

32 Bill Rawling, *Surviving Trench Warfare: Technology and the Canadian Corps, 1914-1918* (Toronto: UTP, 1992).

33 Nicholson, *Canadian Expeditionary Force*, 542. Watson was 4th Division's only GOC.

34 Extrait de « The Khaki Call, » Février 1928, W.A. Griesbach, Vol. 2, 1815, 4-40, RG 24, *BAC*.

35 Ibid.

36 Ibid.

37 *Special Order* du Lieutenant-général Sir Edwin Alderson, K.C.B., Commanding Canadian Army Corps, 28 mai 1916, page 31818, Vol. 62, MG 26-H1(a), Borden Papers, *BAC*. Alderson emprunta cette phrase à ses chers « Buffles ».

CHAPITRE 2

Bravoure inédite : la prise de la Colline 145



Rob Williams

*Ils n'ont pas à se demander pourquoi,
Ils n'ont qu'à accomplir et mourir:
Jusqu'à la vallée de la mort
Chevauchèrent les six cents soldats. [Traduction]*

Alfred Lord Tennyson

Plus souvent qu'autrement, les échecs militaires sont décortiqués et réinterprétés avec une lucidité inhérente au recul pour être ensuite jugés conformément aux normes d'aujourd'hui. Plutôt que d'analyser un échec de plus, je suggérerai donc que nous nous penchions sur la question suivante : comment expliquer la fréquente réussite de soldats inédits alors que les obstacles auxquels ils font face paraissent insurmontables? Examinons un exemple typique, la prise de la Colline 145 par des éléments du 85^e Bataillon (les *Nova Scotia Highlanders*), le 10 avril 1917. La Colline 145 était l'objectif de la 4^e Division d'infanterie canadienne pendant l'attaque fatidique de la crête de Vimy. Étant le point culminant et le plus dominant de la crête, il était évident que c'était un terrain vital. Tant que la colline restait entre leurs mains, les Allemands pouvaient observer tout mouvement effectué dans la vallée de la Souchez et dans sa ramification du sud, la vallée des Zouaves, qui s'étendait à l'arrière du front de la 4^e Division. De même importance, l'ennemi pouvait contrôler

CHAPITRE 2



Robert Borden, Premier ministre du Canada, procède à l'inspection du 85^e Bataillon, en mars 1917.

tout avancement à coups de feu. Une fois prise, la Colline 145 conférerait à ses vainqueurs une vue dominante sur les défenses arrières des Allemands dans la plaine de Douai et sur la crête elle-même. L'objectif constituait donc une récompense précieuse, même si la mission pour l'atteindre s'annonçait redoutable¹. C'est là qu'entrent en jeu les *Nova Scotia Highlanders* (NSH).

Contexte (Bataillon non éprouvé)

Le 85^e Bataillon (Bon), des *Nova Scotia Highlanders* qui arrivèrent en France en février 1917 pour servir en tant que pionniers, était décrit comme le vilain petit canard des bataillons. Ils n'appartenaient à aucune brigade. Ils n'avaient jamais été en combat. Deux cents parmi eux étaient encore en Angleterre, confinés au lit par les oreillons. Les autres étaient arrivés tout récemment en France, et à la traversée du canal, avaient tous souffert du mal de mer. Ils étaient, pour la plupart, des hommes costauds, mais ils ne s'occupaient que de corvées inférieures : construire et remplir des dépôts d'enfouissement, creuser des abris et des tranchées de rassemblement profonds, transporter et

CHAPITRE 2

monter des barbelés, traîner des charges de munitions, escorter et surveiller les prisonniers de guerre. Bref, ils composaient un bataillon de labeur plutôt qu'une unité de combat². Les montagnards « sans kilt », tel qu'on les avait dédaigneusement nommés (ils ne seront autorisés à porter le tartan des Argyle et Sutherland que le 17 mai 1918, et ne recevront leurs kilts que le 8 juin 1918), soutenaient la 4^e Division dans son activité. L'autorisation de porter l'insigne vert de la 4^e Division ne leur fut accordée que le 2 avril 1917. Malgré tout, le moral était bon et les *Nova Scotia Highlanders* étaient résolus à faire leurs preuves. La crête de Vimy allait être le premier « grand spectacle » ou engagement auquel le 85^e Bon prendrait part. La situation n'était guère enviable. Le bataillon avait récemment été remplacé par un autre de la 12^e Brigade³.



BAC, PA-1666

Le 85^e Bataillon en route vers le front.

Préparatifs pour la bataille de Vimy, le 9 avril 1917

Faisant partie de l'offensive de Robert Nivelle contre les Allemands au printemps de 1917 – il avait remplacé Joseph Joffre en tant que commandant en chef de l'armée française en décembre 1916 – les Britanniques, créant une diversion, devaient attaquer en direction d'Arras, alors que les Canadiens devaient

CHAPITRE 2

prendre d'assaut la crête de Vimy. Plus tôt cette année-là, les Allemands avaient rabattu une grande partie de leur force vers la ligne pesamment fortifiée de Hindenburg, tout en maintenant une forte garnison dans les régions d'Arras et de Vimy, étant donnée la vue dominante qu'offrait la crête. Les Britanniques et les Français avaient essayé de prendre d'assaut la crête à cause de son importance tactique mais les uns comme les autres avaient été repoussés avec de lourdes pertes. La mission fut peu après laissée aux quatre divisions canadiennes qui, à cette occasion, allaient combattre ensemble pour la première fois. En 1917, les Canadiens avaient acquis une réputation de ténacité en bataille et, mieux encore, celle de succès; dans les mois qui suivirent, le Corps canadien allait ajouter à ses lauriers et deviendrait ce que l'historien Shane Schreiber a appelé « [traduction] L'armée choc de l'Empire britannique »⁴.

Le jour de la bataille, on avait imputé aux Néo-Écossais la basse besogne de creuser une nouvelle tranchée de communication à partir de l'arrière-garde et à travers la crête, directement en dessus de la Colline 145⁵. À mesure que le matin avançait, des rumeurs inquiétantes concernant la résistance de l'ennemi, commencèrent à se propager. Il semblait qu'ils avaient repoussé tous les efforts déployés pour s'emparer de cette formidable position. À midi, tout le monde avait appris à coup sûr que les Canadiens étaient retenus en haut de la Colline 145 et que le succès de toute l'opération était menacée. Deux bataillons avaient déjà été écrasés et on avait failli à un engagement général, celui de déloger l'ennemi de ce point, selon toute apparence, imprenable⁶.

Le 85^e Bon reçut l'ordre de se mettre en position en tant qu'« unité ouvrière » dont le travail consistait à suivre les troupes dans l'action, porter les munitions, construire des abris, maintenir les tranchées de communication, dégager l'enchevêtrement des barbelés et en général, à nettoyer le terrain. Le 85^e était considéré comme une section novice, jugée incapable d'efficacité et ne pouvant tenir ferme sous les tirs. Bien qu'il n'en ait pas reçu

CHAPITRE 2

l'ordre, le commandement du 85^e était en train de se préparer à la bataille aussi bien pour un rôle de combattant que pour celui d'ouvrier. L'unité avait été entraînée dans les menus détails pour la prochaine opération, jusqu'à ce que tous les rangs aient été mis au courant de l'agencement exact du front de Vimy et de la manière dont devraient opérer toutes les unités de combat. Ils étaient prêts à combattre et eurent finalement la chance de le faire⁷. L'initiative d'officiers supérieurs et des membres du rang (MR) assura que, suite à un entraînement minutieux, et à une connaissance approfondie du plan d'attaque, le bataillon pouvait être exploité que ce soit pour tirer profit d'une réussite ou pour déjouer un échec, dépendant des circonstances.

Des extraits du journal de guerre⁸ du bataillon allant du 3 au 9 avril 1917 peint un portrait intense des préparatifs effectués par les dirigeants de l'unité avant la bataille:

[Traduction]

1917-4-3

Vu qu'il a neigé pendant la nuit, il s'est avéré impossible de répéter l'attaque comme prévu. Le Lcol Phinney a expliqué le plan au bataillon dans la baraque Y.M.C.A. La neige a disparu en matinée, et on a pu répéter l'attaque dans l'après-midi. Nos troupes d'artillerie à proximité du cantonnement sont passées à l'action en après-midi. Avis reçu aujourd'hui de la 4^e Division canadienne selon lequel une Compagnie du 44^e Bon, située à BOUVIGNY, relèverait du commandement du 85^e Bon si la 73^e Brigade d'infanterie (impériale) en faisait la demande tactique pour défendre LORETTE SPUR.

1917-4-4

Le bataillon a revu le plan d'attaque aujourd'hui comme prévu mais il a dû s'interrompre car l'ennemi a lancé cinq ou six obus à proximité.

CHAPITRE 2

1917-4-5

Les officiers et les MR des Compagnie (Cie) D et C sont allés à CHATEAU-DE-LA-HAIE pour revoir le plan d'attaque. Les Lt W.T. Ruggles et W.J. Wright ainsi que des MR éclaireurs... se sont rendus à la MUSIC HALL LINE afin d'examiner l'emplacement en fonction d'attaque. L'ordre a été reçu de se déplacer jusqu'à la MUSIC HALL LINE la nuit du 7 au 8 avril, en prévision de l'attaque. Le commandant a passé en revue les tâches avec les différents officiers responsables des équipes du 85^e Bon.

1917-4-6

Avis reçu selon lequel l'heure ZÉRO pour l'attaque sur VIMY serait 5 h le 1917-4-8. Le commandant est passé par la brigade vers 23 h pour régler les préparatifs concernant l'opération du 1917-4-8 et l'officier général commandant (OGC) l'a informé que les opérations sont reportées de 24 heures.

1917-4-7

La Cie B a passé la journée à nettoyer; les Compagnies A et D ont continué selon les instructions sur le plan d'attaque. L'ennemi lançait occasionnellement des obus à proximité.

1917-4-8

L'élément précurseur s'est mis en marche à 13 h pour prendre position en vue de se préparer à l'opération. Le bataillon est parti à 18 h. Outils distribués à BERTHONVAL à 21 h. En position à la MUSIC HALL LINE à minuit. Abris enterrés très limités. Les hommes se sont entassés dans les tranchées et n'ont eu que très peu de repos.

1917-4-9

Les tâches confiées au bataillon et répétées pendant quelques semaines étaient :

CHAPITRE 2

(a) Construire et remplir un dépôt temporaire aux centres de résistance 5 et 6 : Lt King et Peloton no 6 de la Compagnie B.

(b) Construire un abri profond pour loger le centre de rapport au Point de résistance 6 : Lt Chipman et Peloton no 5 de la Cie B.

(c) Creuser une T.C. [tranchée de communication] pour relier la tranchée de rassemblement à la ligne BASSO le long de la ligne BLACK-BILLY-BIFF-BESSY : Compagnie D, sous le commandement du Capt P.W. Anderson, du Lt Wylie et du Lt Graham; Compagnie C, sous le commandement du Capt H.E. Crowell, du Lt Crawley et du Lt Manning, le Capt Anderson dirigeant toute l'équipe.

(d) Transporter des barbelés et aider l'équipe de pose des barbelés de la brigade : Lt Hallett et 40 MR [militaires du rang] du Peloton no 7 de la Cie B; Lt Borden et 40 MR du Peloton no 3 de la Cie A.

(e) Transporter vers l'avant les munitions des canons Stokes : Lt Hensley et le Peloton no 1 de la Cie A.

(f) Escorter les prisonniers de guerre : Sgt Horne et 25 militaires du rang de l'équipe du QG.

(g) Garder les prisonnier de guerre : Sgt Robart et 10 militaires du rang de la Cie B.

(h) Police du bataillon : Sgt Fulton et 12 militaires du rang de la Cie A.

Ce qui laissait le Lt MacFarlane avec les 4^e Pelotons et le reste de l'équipe du Quartier général (QG) en réserve. Vers 2 h, l'ordre est arrivé de dépêcher 50 militaires du

CHAPITRE 2

rang pour transporter de l'eau, et le peloton du Lt MacFarlane a pris la tâche en charge. Le commandant du bataillon devait être prévenu dès que la situation permettait à ces équipes de se mettre en route, et ces dernières devaient se tenir prêtes à partir à l'heure ZÉRO.

Le 9 avril 1917 : la bataille évolue

Le Corps canadien à Vimy avait plusieurs objectifs. Des éléments de chaque division devaient saisir les positions qui leur étaient assignées pendant que d'autres, provenant d'unités plus fraîches, allaient les devancer et progresser vers leurs propres objectifs. Se déplaçant derrière un barrage roulant, qui obligea les Allemands à garder un profil bas jusqu'à ce qu'ils furent à la merci des Canadiens, les 1^{re}, 2^e et 3^e Divisions avancèrent rapidement vers leurs lignes, du sud au nord, et saisirent la plupart de leurs objectifs au petit matin. Vers la fin de la bataille, quelques jours plus tard, ils avaient pris les villes de Thelus et Farbus, et s'arrêtèrent juste avant Vimy. La 4^e Division, cependant, rencontra à l'extrême nord du flanc de l'attaque, une opposition plus forte à la Colline 145, le point le plus élevé de la crête, et, le 12 avril, était la division la moins avancée, aboutissant à l'ouest de Givenchy-en-Gohelle.



BAC, PA-1123

Les Canadiens à Vimy marchant près de prisonniers allemands et au milieu d'une pluie d'obus.

CHAPITRE 2

L'éclatante réussite des Canadiens à Vimy est surtout due aux intenses préparatifs avant la bataille. Les soldats étaient constamment entraînés sur des terrains qui ressemblaient aux tranchées qu'ils allaient prendre d'assaut; des cartes étaient largement distribuées pour que tout le monde soit mieux informé; des obus d'artillerie étaient disponibles en grande quantité; des tunnels étaient creusés, et dans certains cas, améliorés, afin de faire avancer les troupes combattantes et les équipements sans crainte d'être blessé ou observé. Toutes ces raisons, ajoutées à un barrage éclair dont l'intensité étonna les Canadiens eux-mêmes, contribuèrent à la victoire de Vimy, une victoire qui compta quand même près de 10 000 victimes.

En fin de journée le 9 avril, la défense allemande établie sur la Colline 145 formait toujours une saillie au milieu de la 4^e Division, où l'aile gauche de la 11^e Brigade dirigée par le Brigadier-général V.W. Odlum avait été décimée le matin⁹. Odlum donna l'ordre de passer à l'attaque au 85^e Bon qui avait enfin l'occasion de faire ses preuves. En fait, en son premier combat, le 85^e Bon sera essentiel à la réussite de la lutte pour vaincre la crête Vimy.¹⁰ Le journal de guerre du bataillon nous permet de constater la spontanéité de la tâche :

[Traduction]

1917-4-9

Notre PO [poste d'observation] et notre officier de liaison, le Lt Verner, installé au QG de la Brigade, nous ont tenus au courant de la progression de l'attaque. En début d'après-midi, il est devenu évident que l'attaque était bloquée sur le flanc gauche de notre brigade. Le Lt Verner nous a appris que la brigade et la division analysaient la possibilité de charger deux Compagnies du 85^e Bon de mener une attaque contre les positions qui nuisaient à l'avance. Le commandant a décidé que s'il recevait un tel ordre, ce serait aux Compagnies D et C sous le commandement du Capt Anderson, qu'il confierait la tâche. Les commandants de ces compagnies ont

CHAPITRE 2

été convoqués et informés de la situation, puis ils ont reçu la directive de prendre en charge toutes les bombes et toutes les grenades à fusil de la MUSIC HALL LINE et de les distribuer à leurs troupes. Le Lt Verner a été prévenu qu'il assumerait le commandement d'un peloton de la Cie D au moment de l'attaque.

Le choix judicieux ainsi fait et le recours à un officier de liaison garantit que le bataillon était mis au courant le plus rapidement possible concernant la situation en cours pour qu'il soit prêt à passer à l'action. Cette « connaissance de la situation » lui permit de s'armer et de se préparer à l'avance en prévision de tout mouvement requis. Encore une fois, le journal de guerre relate la succession des événements :

[Traduction]

1917-4-9

Vers 15 h 15, les deux compagnies ont reçu l'ordre de se trouver à 16 h 30, munies de bombes, de munitions, d'outils, de vivres de secours et d'eau, à la sortie du TOTTENHAM TUNNEL et du CAVALIER TUNNEL respectivement, la compagnie sur la droite relevant du commandant du 102^e Bon et celle sur la gauche, du commandant du 87^e Bon, et que les commandants de ces compagnies se présentent au commandant respectif de ces deux bataillons pour recevoir leurs instructions.

Le commandant a avisé le commandant adjoint, le Lcol Phinney, qui avait établi un centre de compte rendu près de la sortie du TOTTENHAM TUNNEL, de se présenter au commandant du 87^e Bon, d'assister à la remise de ses instructions au Capt Crowell, de la Compagnie C, puis d'aider le Capt Crowell à dresser les plans de sa compagnie. Le commandant a lui-même accompagné le Capt Anderson, de la Compagnie D, au QG 102^e Bon dans le même but. Lorsque le commandant est arrivé au QG 102^e Bon, un message de l'OGC 11^e Brigade l'y attendait,

CHAPITRE 2

signifiant au commandant et au Capt Anderson de se rendre au QG de la Brigade. Une fois au QG, il a appris que la décision avait été prise de laisser les deux compagnies sous le commandement du commandant du 85^e Bon. D'après les renseignements obtenus, les Allemands détenaient la tranchée BATTER, de sa jonction avec la BLACK sur la droite jusqu'à proximité de Cratère, aux coordonnées S.15.d.20.45; les premiers bataillons d'attaque avaient franchi cette ligne et il y avait lieu de croire que des hommes pourraient se trouver plus à l'avant, à BASSO et à BEGGAR; l'ennemi droit devant n'avait pas essayé les tirs prévus et avait émergé des abris et des puits de mine pour défendre sa position; la situation exigeait que l'obstacle soit surmonté avant la nuit; il y aurait un tir de barrage de 12 minutes et le commandement du 85^e Bon devait informer le Brigadier de l'heure qu'il voulait désigner comme heure ZÉRO.

La prise d'assaut de la Colline 145 était devenue de la plus haute importance. Sa dominance prouvait être un point épineux pour les divisions voisines. De ce poste d'observation, l'ennemi harcelait la 3^e Division par une rafale de tirs cinglants. L'heure Zéro pour l'attaque, cependant, allait être modifiée à plusieurs reprises avant d'être enfin fixée à 18:45 h, toujours précédée d'un barrage d'artillerie de 12 minutes. Les deux compagnies quittèrent le tunnel Tottenham et s'engagèrent dans les tranchées de départ. Ce n'est que lorsque le dernier homme quittait le tunnel, qu'on reçut un message du chef de la brigade, le Brigadier-général Odlum, qui annulait le barrage selon la recommandation du Commandant du 85^e Bon¹¹. Commentaires du journal de guerre :

1917-4-9

Le commandant a décidé que les deux compagnies devraient emprunter la sortie de gauche du TOTTENHAM TUNNEL, qui se trouverait près du centre de la position à attaquer, et que la Cie C prendrait sur la gauche tandis que la Cie D prendrait sur la droite et

CHAPITRE 2

occuperait la nouvelle ligne de front creusée sur la largeur du front de la brigade. Le QG du Bataillon a été rapproché de cette sortie. On a expliqué aux commandants des compagnies que la Cie D attaquerait sur la droite jusqu'au BLACK C.T. inclusivement, et sur la gauche jusqu'au BAUBLE C.T. exclusivement, tandis que le flanc droit de la Cie C attaquerait la tranchée BAUBLE inclusivement et son flanc gauche viserait la jonction de BASSO et de BATTER. La tâche consistait à prendre la tranchée BATTER et à la consolider.

Le plan du commandant était fondé sur la tâche confiée du Brigadier Odlum, qui consistait en ce que « le 85^e Bon prene et défende la tranchée BATTER pour ensuite prendre contact avec les bataillons sur les flancs »¹². Deux compagnies furent assignées à l'attaque : la Compagnie « C » du Capt Harvey Crowell, de Halifax (flanc gauche) et la Compagnie « D » du Capt Percy Anderson du Cap Breton (flanc droit)¹³. Le commandant du bataillon nomma le Capt Percival Anderson aux commandes, car il savait, selon ses dires, que l'officier « prendrait l'objectif ou y laisserait sa vie »¹⁴. Le journal de guerre relate les événements :

[Traduction]

1917-4-9

Tous les officiers et membres du rang supérieurs des deux compagnies concernées se sont réunis au nouveau QG du Bataillon; ils y ont reçu et s'y sont fait expliquer leurs ordres. Il a été estimé qu'il faudrait un quart d'heure aux compagnies pour se rendre de la sortie du TUNNEL à la nouvelle ligne de front. Le Brigadier en a été informé et l'heure ZÉRO a été fixée à 18 h 45.

La Cie C a été la première à sortir du TUNNEL et s'est dirigée sur la gauche; la Cie D a suivi et est partie sur la droite. Le commandant du bataillon se tenait à l'extérieur du TUNNEL et orientait les compagnies vers leurs positions. À l'heure ZÉRO, au moment où les

CHAPITRE 2

derniers hommes de la Cie D sortaient du TUNNEL, un officier d'état-major de la 11^e Brigade IC [Infanterie canadienne], a déclaré qu'il avait été décidé de ne pas procéder au tir de barrage prévu et qu'il fallait modifier l'attaque en conséquence.

La nouvelle arrive trop tard pour être transmise aux commandants de compagnie sur les flancs éloignés de leurs sous-unités à l'autre bout de la tranchée. La décision de ne pas faire précéder l'attaque par un bombardement fut basée sur le fait que le Corps canadien avait si bien réussi son assaut général, mis à part la résistance subsistante sur la Colline 145, que les nouvelles lignes canadiennes se trouvaient désormais tout près de celles de l'ennemi. Ainsi, n'importe quel tir de barrage d'artillerie aurait été aussi dangereux pour les Canadiens qu'à l'ennemi¹⁵. Dès lors, l'attaque repose sur la qualité de l'entraînement, la bonne connaissance de l'objectif et la confiance des soldats de tous grades en leurs leaders. La moindre hésitation, la moindre défaillance, une fois l'attaque lancée risque de mener le bataillon entier à sa perte.

L'heure ZÉRO passa sans qu'un tir de barrage ne soit déclenché. Canons ou pas, Crowell décida de passer à l'action. De la main, il donna le signal d'avancer, et la compagnie se déversa de la tranchée. À sa grande consternation, il constata que la compagnie d'Anderson n'avancait pas sur l'autre flanc. Il se demanda alors s'il ne venait pas de commettre une terrible erreur. Cependant, il ne fut pas déçu. Anderson attendait lui aussi le tir de barrage, mais apercevant les hommes de Crowell, il dirigea l'attaque de sa compagnie.¹⁶

L'ennemi réagit avec férocité. Alors que les Néo-Écossais fonçaient sur les lignes allemandes, la pluie de projectiles ennemis s'abattit sur eux. C'est le cauchemar que craignent tous les commandants. Il n'y avait nulle part où se mettre à l'abri et les troupes avaient reçu l'ordre de ne pas s'immobiliser pour tirer mais plutôt de continuer d'avancer; C'est presque trop demander

CHAPITRE 2

au cerveau d'une personne. D'instinct, celle-ci voudrait ralentir, s'arrêter, se blottir dans la boue — bref, tenter par tous les moyens d'échapper à la fusillade¹⁷. Mais, les combattants ne se désistèrent pas; l'unité en cause est solidaire et motivée, elle est constituée d'amis qui combattent ensemble et qui n'oseraient jamais manquer à leurs obligations les uns envers les autres, et, dans une moindre mesure, elle cherche à racheter son unité d'appartenance : les hommes tinrent le coup et l'attaque se poursuivit.

Dès le moment où les Compagnies C et D arrivèrent en haut, elles passèrent à l'action, leur objectif étant la Colline 145, avec la précision et la constance de troupes aguerries. Le Capt Percival W. Anderson se distingua particulièrement tout au long de l'attaque : entre autres exploits, il arriva à lui seul à poser un acte d'héroïsme qui lui méritera plus tard d'être recommandé pour l'attribution de la Croix Militaire (qui aurait dû être la Croix de Victoria)¹⁸. L'audace même de ses hommes fut l'un des grands facteurs de leur réussite¹⁹. Deux commandants de compagnie respectés, conscients de la nécessité de leur mission et donnant eux-mêmes l'exemple, étaient à la tête de l'attaque. Au risque de perdre la face, les soldats ne pouvaient que suivre l'exemple de leurs officiers.

Les Allemands se laissèrent gagner par le même vent de panique que plusieurs Néo-Écossais avaient probablement ressenti alors qu'ils avançaient sous les salves de tir. Quelques-uns prirent la fuite, puis d'autres et encore d'autres, et le 85^e Bon, tirant au fusil et au canon Lewis, envahit la colline et élimina 70 ennemis sur son passage²⁰. Le journal de guerre décrit l'attaque :

[Traduction]

1917-4-9

Les commandants de compagnie se trouvaient sur les flancs extérieurs de leur compagnie et, comme la tranchée de la nouvelle ligne de front serpentait, ils étaient hors de vue. Le commandant a décidé que ce serait de la pure folie de modifier le plan à l'heure ZÉRO. Il craignait qu'il en découle une action déconcertée, étant

CHAPITRE 2

donné l'impossibilité de communiquer de nouveaux ordres à tous les intéressés avant l'heure ZÉRO. Il a attendu de voir si les compagnies se mettaient en branle malgré l'absence de tir de barrage. Quelque trente secondes après l'heure ZÉRO, la Cie C, sur la gauche, s'est mise à sortir calmement et résolument de la tranchée, et la Cie D en a fait autant. Malgré les tirs de mitrailleuses et de fusils ennemis, qui a immédiatement ouvert le feu, l'assaut a été lancé et les compagnies ont assuré leur propre tir de protection au moyen de canons Lewis portés sur la hanche et de fusils mis à feu en mouvement. Bon nombre d'Allemands, constatant leur échec à stopper l'avance, ont voulu s'enfuir mais n'ont pas tardé à succomber à nos tirs. Une vingtaine de prisonniers a été faite, dont trois officiers. Deux officiers Boches et quelque 70 de leurs militaires du rang ont été tués. Au moins trois mitrailleuses ont été saisies.

Moins de 10 minutes après l'heure ZÉRO, le Brigadier a signalé à un officier d'état-major du bataillon que l'attaque avait été une réussite sur toute la ligne. Les commandants des compagnies menant l'attaque ont poursuivi leur lancée jusqu'à BASSO et ont immédiatement entrepris les activités de consolidation. Une partie des deux compagnies s'est retrouvée sur le flanc gauche, là où les tranchées étaient mieux définies, et est restée à BATTER.

Le commandant et le capitaine adjudant sont aussitôt partis en reconnaissance de la nouvelle position et ont passé la nuit à surveiller les travaux. Le commandant adjoint est allé superviser un rajustement du flanc droit visant à établir le contact avec le 102^e Bon sur la droite. Les compagnies se sont réorganisées et la ligne a été prolongée sur la droite. Les hommes restés à BATTER ont été ramenés à BASSO. Il a neigé pendant la nuit et il fait très froid. Des hommes sont restés à découvert dans des trous d'obus.

CHAPITRE 2

La Colline 145 résista encore à plusieurs attaques et resta donc aux mains des Allemands jusqu'à ce qu'un bataillon de pionniers novice, le 85^e Bon, lance une attaque désespérée par la vallée du sud là où les Allemands étaient positionnés. Les hommes franchirent un rideau de tirs et trouvèrent le moyen de prendre les tranchées fortifiées allemandes sur la redoutable colline que tant d'autres avaient échoué à conquérir. Pas mal du tout, surtout pour un premier combat²¹! En moins d'une heure, les *Montagnards sans kilts* avaient pris la Colline 145 et avaient dépassé de loin leur objectif²². Le rapport annonçant que l'objectif était atteint et que la section y correspondant était prise fut transmis au QG du bataillon moins d'une heure après le début de l'attaque²³. De déclarer le Capt Crowell, « je n'ai pas pu empêcher mes hommes d'aller plus loin que l'objectif. Nous nous étions entraînés à l'excès à ne pas dépasser l'objectif, mais voilà que la Cie C pourchassait les Boches jusque vers leur patrie »²⁴. Le combat n'était pas encore fini que le 85^e Bon avait déjà souffert, à lui seul, 56 morts et 282 blessés, dont bon nombre mourront par la suite, portant le nombre total de victimes à plus de 25 pour cent de l'effectif de l'unité.²⁵

Le leadership au sein du bataillon

Malgré son manque d'expérience de combat, le bataillon a eu la bonne fortune de jouir d'un très solide leadership autant au niveau de la compagnie que du peloton. Le courage, le cran, l'invincibilité et la débrouillardise des officiers, des membres du rang et des hommes du 85^e Bon lors de la bataille de la crête de Vimy furent cités en exemple, non pas pour glorifier le bataillon mais pour souligner ce qui peut bien composer l'esprit de l'unité²⁶. Ayant reçu l'entraînement nécessaire et passé suffisamment de temps ensemble en tant qu'unité structurée, les soldats avaient appris non seulement à se respecter les uns les autres, mais aussi à faire confiance aux officiers de leurs compagnies.

Pendant son mandat de commandant adjoint, le Lcol Phinney contribua grandement à motiver l'unité. À tous les entraînements,

CHAPITRE 2



BAC, PA-1270.

Retour des soldats canadiens triomphants suite à leur victoire à Vimy.

il manifesta une excellente capacité d'exécution. Confronté aux tirs de l'ennemi, il afficha le même calme et la même détermination. Il faisait preuve de grand talent tactique et avait su trouver une solution simple à tous les problèmes, même les plus épineux²⁷.

En outre, l'un des hommes du Corps canadien à s'être démarqué lors de l'engagement à Vimy fut le Capt Percival W. Anderson. Il avait pris plusieurs mitrailleuses pendant le combat et se tenait toujours à découvert, inspirant ses hommes par son courage indomptable²⁸. Une entrée au journal de guerre témoigne de son courage:

[Traduction]

1917-6-24

Le Major PW Anderson* a reçu la Croix militaire des mains du Major-général Watson, OGC 4^e Division canadienne.

* Major par intérim P.W. Anderson trouva la mort au combat le 30 octobre 1917 à Passchendaele alors qu'il menait la Compagnie D pour une autre attaque, après que tous les autres officiers de compagnie aient été tués le 28 octobre 1917.

CHAPITRE 2

Le London Gazette No. 30234 Pt IV, Order 1074 — 17-9-17
Le Capt (Major par intérim) Percival William Anderson,
85^e Bon, le Nova Scotia Highlanders.

Pour bravoure manifeste et sens du devoir. Il a mené deux compagnies dans une attaque confrontée à un feu terrible, avançant loin devant alors que tous les autres officiers avaient été tués ou blessés et incitant ses hommes à le suivre. Plus tard, il est remonté et a transporté sur son dos un officier blessé, sous un tir nourri. Il reçoit la Croix militaire.

Alors qu'il menait l'attaque de sa compagnie au début de l'engagement, le Capt Harvey E. Crowell fut gravement blessé à l'épaule, mais poursuivit sa mission jusqu'à la ligne de front, orientant et dirigeant ses hommes tout au long de la nuit, jusqu'à la prise de l'objectif et la réorganisation de la compagnie. Il ne quitta son poste qu'après en avoir reçu l'ordre, directement du commandant et ce encore, en protestant²⁹.

Seul survivant des officiers de la Compagnie C, le Lt Hugh A. Crawley assumait le commandement de la compagnie, puis il entreprit calmement et délibérément d'organiser sa défense sur la ligne de consolidation, exécutant sa tâche si adroitement et minutieusement que ses compétences furent assimilées à celles d'un officier supérieur chevronné³⁰. Les membres du rang et les troupes ont fait preuve d'autant de courage, d'autonomie et de débrouillardise³¹. À la fin, le journal de guerre retrace le coût de cet exploit :

1917-4-14

Le Bataillon, moins la Compagnie « C », fut relevé dans sa nouvelle position par les Warwicks (Régiment du Warwickshire) vers 12 h 30 et retourna au cantonnement à la baraque de BOUVIGNY.

CHAPITRE 2

Le nombre total des pertes lors de l'engagement (du 9 au 14 avril 1917):

Officiers blessés	6
Militaires du rang tués	47
Militaires du rang blessés	116
Militaires du rang portés disparus	3

Conclusion

La réussite au combat pour une unité n'ayant pas fait ses preuves peut relever d'un coup de dés – elle suppose que tous les bons facteurs convergent au bon moment au moment de la bataille. Il va sans dire qu'une armée ou une unité ne peut se fier au hasard et à l'espoir d'une mission réussie. Celle-ci ne peut être que le fruit de l'entraînement et du leadership. Même si faire confiance et bien connaître les leaders de l'unité et de la sous-unité, tant les officiers que les membres du rang supérieurs, n'assureront jamais la victoire, de tels rapports jouent un rôle crucial pour ce qui est de soutenir les efforts déployés par l'unité en vue d'atteindre son objectif. La solidarité de l'unité, alliée à la confiance générale, permet aux unités de rester soudées dans des situations où elles pourraient s'effondrer ou n'arriveraient pas à se ressaisir tel que devant un feu nourri, après une défaite ou de lourdes pertes.

Un autre facteur essentiel au succès est un entraînement réaliste rigoureux qui garantit que toutes les éventualités peuvent être préparées. De plus, accentuer l'initiative, la souplesse et l'esprit de décision, jusqu'au niveau le moins élevé, permettra à l'unité de bien réagir quand tout aura mal tourné et que des officiers et des membres du rang auront été tués ou mis hors de combat. Dans le cas précité, bien que le barrage d'artillerie prévu lors de la préparation à l'attaque ne se soit pas matérialisé, pour des raisons inconnues de la majeure partie de la force d'assaut, les deux compagnies du 85^e Bon ont lancé l'attaque, atteint leur objectif et continué leur progrès malgré la perte d'officiers et de membres du rang.

CHAPTER 2

L'importance d'assurer une bonne liaison au niveau des unités entre elles, ainsi qu'entre les unités et leur quartier général s'est avérée essentielle à la réalisation de la mission. La présence d'un officier de liaison dûment formé, expérimenté et bien positionné, qui comprend l'intention de son commandant et son propre rôle, peut faire gagner un temps précieux et assurer la diffusion opportune de renseignements pertinents aux personnes qui en ont le plus besoin.

Les constatations ci-dessus n'ont rien de nouveau, pas plus qu'elles ne constituent de recette secrète pour garantir la réussite. Cependant, cet exemple concret illustre bien comment une unité inéprouvée a le plus de chance de réussir en appliquant les principes de l'entraînement militaire de base et du leadership et en comptant sur un minimum de jugement, un leadership engagé et responsable et la compréhension de l'importance de sa mission.

Lectures supplémentaires

Berton, Pierre. *Marching as to War: Canada's Turbulent Years 1899-1953*. Toronto: Doubleday, 2001.

Greenhouse, Brereton. *Canada and the Battle of Vimy Ridge, 9-12 April 1917*. Ottawa: ministère de la Défense nationale, la Direction de l'histoire, 1992.

Macksey, Kenneth. *Vimy Ridge*. Londres: Pan Books, 1973.

Morton, Desmond. *A Military History of Canada: From Champlain to Kosovo*. 4^e édition. Toronto: McClelland & Stewart, 1999.

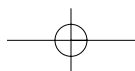
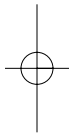
------. *When Your Number's Up: The Canadian Soldier in the First World War*. Toronto: Random House, 1993.

----- et J.L. Granatstein. *Marching to Armageddon: Canadians and the Great War, 1914-1919*. Toronto: Lester & Orpen Dennys, 1989.

CHAPTER 2

Notes en fin de chapitre

- 1 Colonel G.W.L. Nicholson, *Histoire officielle de l'armée canadienne dans la grande guerre 1914-1919* (Ottawa: Imprimeur de la Reine, 1964), 236.
- 2 Pierre Berton, *Vimy* (Toronto: McClelland and Stewart, 1986), 271.
- 3 M.S. Hunt, *Nova Scotia's Part in the Great War* (Halifax: The N.S. Veteran Publishing Co. Ltd., 1920), 102.
- 4 Shane B. Schreiber, *Shock Army of the British Empire: The Canadian Corps in the Last 100 Days of the Great War* (Westport: Praeger, 1997).
- 5 Berton, *Vimy*, p. 271.
- 6 Lieutenant-colonel Joseph Hayes, *The 85th in France and Flanders* (Halifax: Royal Print and Litho Ltd., 1920), p. 52.
- 7 Hunt, *Nova Scotia*, p. 103.
- 8 Le journal de guerre du 85^e Bataillon est publié sur Internet en suivant ce lien http://www.collectionscanada.ca/archivianet/020152_f.html, existant depuis novembre 2006.
- 9 Alexander McKee, *Vimy Ridge* (Toronto: Ryerson Press, 1966), p. 158.
- 10 N.M. Christie, *Canadians at Vimy* (Ottawa: CEF Books, 2002), p. 43.
- 11 Berton, *Vimy*, p. 272.
- 12 McKee, *Vimy Ridge*, p. 185.
- 13 Berton, *Vimy*, p. 271.
- 14 Hayes, *The 85th*, p. 52.
- 15 Ibid., p. 53.
- 16 Berton, *Vimy*, p. 273.
- 17 Ibid.
- 18 Hunt, *Nova Scotia*, p. 105.
- 19 Hayes, *The 85th*, p. 54.
- 20 Berton, *Vimy*, p. 274.
- 21 Christie, *Canadians at Vimy*, p. 36.
- 22 Berton, *Vimy*, p. 274.
- 23 Hayes, *The 85th*, p. 54.
- 24 McKee, *Vimy Ridge*, p. 188.
- 25 Hayes, *The 85th*, p. 55.
- 26 Hunt, *Nova Scotia*, p. 105.
- 27 Hayes, *The 85th*, p. 58.
- 28 Ibid., p. 59.
- 29 Ibid.
- 30 Ibid., p. 60.
- 31 Ibid.



CHAPITRE 3

Billy Bishop : Un meneur d'hommes? Une analyse des caractéristiques de leadership du plus grand héros de l'aviation canadienne



Richard Goette

Jeune officier pilote, j'ai dû défiler sous les yeux inquisiteurs du Vice-maréchal de l'Air Bishop, V.C., D.S.O., M.C., D.F.C., Croix de Guerre; des milliers de diplômés du Plan d'instruction aérienne du Commonwealth britannique ont partagé cette expérience. Pour nous, sa présence constituait un témoignage évident que notre service, si jeune fut-il, s'appuyait sur une tradition de réussites extraordinaires¹. [Traduction]

Voilà ce qu'écrivait S.F. Wise, pilote de l'Aviation Royale du Canada (ARC) pendant la Deuxième Guerre mondiale et chef de la Direction de l'histoire du ministère de la Défense nationale, dans sa préface au premier volume de l'histoire officielle de l'ARC, intitulé *Les aviateurs canadiens dans la Première Guerre mondiale*. Évidemment, William Avery « Billy » Bishop fut très certainement un héros admiré par bien des générations de Canadiens. Le souvenir de ses exploits est encore vivace après plusieurs décennies d'histoire de la Force aérienne du Canada, et ce n'est pas une coïncidence que le quartier général de la 1^{re} Division aérienne du Canada à Winnipeg porte le nom de ce fameux as de l'aviation natif d'Owen Sound en Ontario. Tous les ans, la Force aérienne

CHAPITRE 3

décerne le Trophée commémoratif Maréchal de l'Air W.A. Bishop, VC [Traduction] « *en reconnaissance de réalisations remarquables et méritoires dans tout domaine de l'aviation* »². De fait, même à l'alma mater de Bishop, le Collège militaire royal du Canada (CMR), la mémoire de ce fameux aviateur canadien est honorée; en effet, quand on arrive en voiture à l'Académie canadienne de la Défense, on passe par la route Billy Bishop.

Bishop fut assurément un héros et ses exploits ont établi des modèles d'excellence pour ses successeurs dans les postes de pilotage des avions de guerre canadiens. Pourtant, il constitue également un personnage controversé de l'histoire du Canada. Bishop était cassant, prétentieux et ambitieux – traits de caractères qui, selon certains, en faisaient un parfait pilote de chasse. En vérité, ce héros canadien a fait couler beaucoup d'encre, tant par ses faits de guerre que par sa réputation; il demeure très certainement l'une des figures les plus fameuses et les plus controversées de l'histoire militaire canadienne.

Néanmoins, parmi tous les articles et les livres qui ont été écrits sur Billy Bishop, aucun ne s'est intéressé spécialement à ses caractéristiques sur le plan du leadership. Dans le présent chapitre, nous allons tenter de combler cette lacune. Et ce faisant, nous nous pencherons aussi sur la question du leadership tactique et opérationnel dans la Force aérienne, et notamment les caractéristiques de leadership des pilotes de chasse.

Le présent chapitre examine de façon objective, théorique et analytique les caractéristiques de leader du plus grand héros de l'aviation canadienne. Nous allons laisser de côté le tableau de chasse de Bishop et la controverse entourant sa Croix de Victoria de 1917. Nous allons plutôt nous concentrer sur les qualités et traits de personnalité de Bishop et leur influence sur ses qualités de leader et son aptitude au commandement. Il s'agira d'un complément utile à l'étude traditionnelle de l'histoire de la puissance aérienne, étude qui est normalement axée sur l'aspect technologique. En effet, comme l'a judicieusement noté le Colonel

CHAPITRE 3

Randy Wakelam, si la technologie évolue au fil des ans, « l'élément humain est toujours une constante ». Par conséquent, poursuit-il, « pour comprendre les “ perspectives de leadership de la puissance aérospatiale ” nous devons d'abord comprendre la condition humaine dans le combat aérospatial : nous devons comprendre ce que les aviateurs font et ressentent »³. Billy Bishop est l'un de ces aviateurs et ses expériences de leadership, comme nous le verrons, fournissent matière à une étude de cas intéressante.

Un examen de toute la carrière de Bishop qui s'étend sur les deux guerres mondiales serait une tâche beaucoup trop considérable. Par conséquent, le présent chapitre va porter sur les expériences de leadership de Bishop au cours de la Première Guerre mondiale, et spécialement sur la période où il a été commandant d'escadrille dans le 60^e Escadron du *Royal Flying Corps (RFC)* en 1917, de même que sur la brève période où il a commandé le 85^e Escadron de la *Royal Air Force (RAF)* en 1918. L'historien David Bashow, dont les ouvrages sur la carrière de Bishop au cours de la Première Guerre mondiale font autorité, écrit du pilote canadien qu'il n'était « pas un très bon commandant »⁴. En partant de ce postulat, nous allons démontrer dans le présent chapitre que Billy Bishop, le plus fameux et le plus décoré des pilotes de chasse canadiens, n'était pas un véritable meneur d'hommes.

L'étude se divise en deux parties principales. Elle débute par un bref résumé de la vie de Bishop, portant sur la période comprise entre sa naissance et le moment où il a pris le commandement du 85^e Escadron de la *RAF*. Suivra ensuite un examen analytique des performances de Bishop comme commandant d'escadrille puis comme commandant d'escadron sur le front occidental en 1917-1918.

Partie I : Notes biographiques

L'histoire de Billy Bishop est connue de bien des Canadiens. Elle a été racontée ailleurs, mais nous allons la résumer brièvement pour mettre en contexte la prochaine section de la présente étude.

CHAPITRE 3

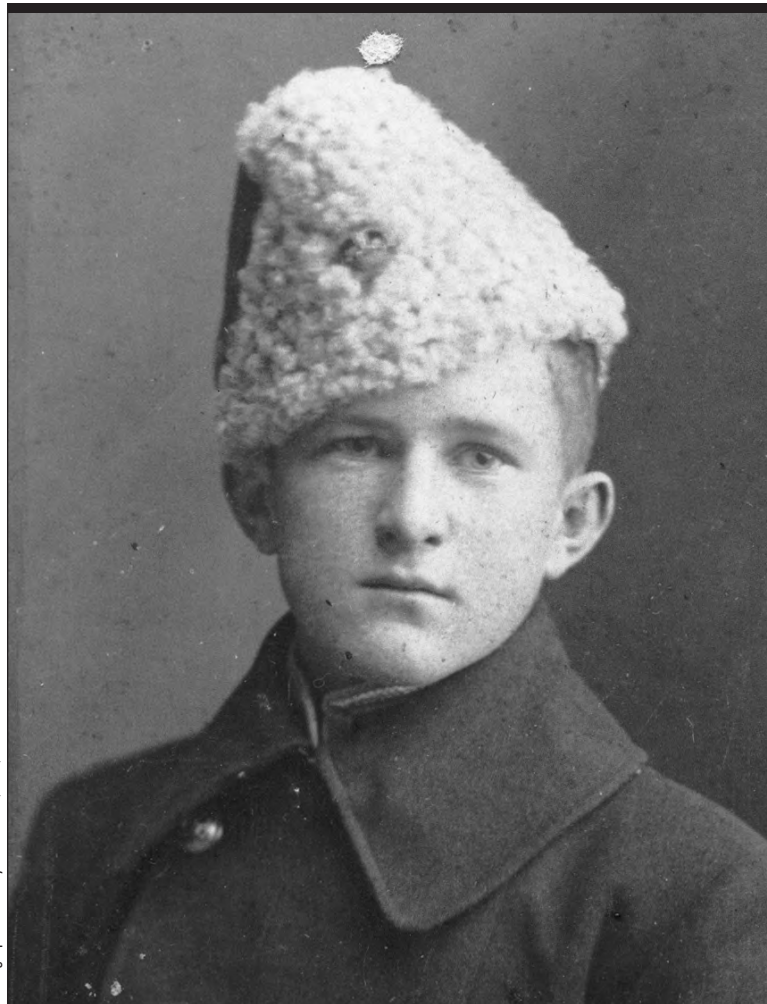
Les débuts

Billy Bishop naît le 9 février 1894 à Owen Sound en Ontario. Il est le troisième des quatre enfants de Margaret Bishop et Will Bishop, un avocat. Billy est blond, de taille moyenne et a de remarquables yeux bleus. À la différence des autres garçons qui s'adonnent volontiers aux sports d'équipe, Billy préfère les sports individuels comme la natation, l'équitation et le tir à la carabine. Il ne tarde pas à devenir un excellent cavalier et un tireur d'adresse, habiletés qui le serviront plus tard dans le ciel de France⁵.

En 1911, Bishop passe l'examen d'entrée du Collège militaire royal et il entre dans cet établissement militaire canadien en août de cette même année⁶. Bishop n'est pas un étudiant brillant et en fait, il doit redoubler une année parce qu'il a triché à un examen. Toutefois, lorsque la guerre éclate à la fin de l'été 1914, Bishop décide de se joindre à ses camarades de classe du CMR et de s'engager pour aller combattre. En septembre, il se joint au *Mississauga Horse*, une unité de cavalerie de Toronto. Toutefois, Bishop, impatient de voir de l'action, est muté au 7th *Canadian Mounted Rifles* qu'on est en train de lever à London en Ontario et qui doit partir pour la France. Grâce à ses talents de cavalier et de tireur, Bishop s'impose rapidement comme l'un des meilleurs éléments de cette unité de cavalerie⁷.

Bishop est bientôt intégré à l'escadron de reconnaissance à cheval de la 2^e Division canadienne et, le 9 juin 1915, son unité s'embarque pour l'Angleterre à bord du navire *Caledonian*. Après un bref séjour en Angleterre, l'unité de Bishop est envoyée au front en France. Bishop supporte mal les terribles conditions d'humidité et de boue aggravées par la présence de rats dans les tranchées, et il ne tarde pas à tomber malade. Hospitalisé, il a la chance de faire la connaissance d'un officier d'état-major du *Royal Flying Corps*. Celui-ci parle à Bishop de la vie plus facile des aviateurs et lui offre un poste d'observateur au *RFC*. Bishop accepte la mutation et, le 1^{er} septembre 1915, il se joint au

CHAPITRE 3



Photographie d'Henry Henderson, BAC, PA-203476.

William « Billy » Bishop lorsqu'il était élève-officier au Collège militaire royal du Canada à Kingston à la veille de la guerre, en 1914.

21^e Escadron du *Royal Flying Corps (RFC)* pour y recevoir un entraînement d'observateur⁸.

L'aviation – et spécialement l'aviation militaire – progresse à pas de géant depuis le début de la guerre. Néanmoins, en dépit de l'évolution technologique rapide dans l'aéronautique, voler

CHAPITRE 3

demeure très risqué à l'époque. Les aéronefs sont toujours sujets à des pannes de moteur et à des défaillances structurales et les principes du vol demeurent largement méconnus. Effectivement, Bishop, pendant son entraînement, survit à plusieurs écrasements – il s'en tire avec des blessures mineures qui ne le rebutent nullement⁹. Cependant, le poste d'observateur ne le satisfait pas; il veut être un pilote de chasse.

Il ne faut donc pas se surprendre qu'il présente une demande pour devenir pilote. Refusé une première fois, il obtient finalement la permission de commencer l'entraînement de pilote en septembre 1916. Son expérience comme observateur s'avère un atout capital et il termine son entraînement de pilote plus vite que prévu. Après un bref séjour dans la défense aérienne à Londres, Bishop est envoyé en France rejoindre le 60^e Escadron le 9 mars 1917¹⁰. L'unité est basée à *Filescamp Farm*, près d'Arras, et c'est là que les exploits de Bishop vont le faire entrer dans la légende.

En France comme pilote de chasse

Le commandant de Bishop au 60^e Escadron est le Major Jack Scott. Celui-ci a été blessé dans un accident d'avion au début de la guerre et il a besoin de béquilles pour se déplacer. Scott décèle immédiatement les aptitudes exceptionnelles du nouveau pilote canadien et c'est sous sa direction que Billy Bishop commence à faire sa marque comme pilote de chasse. Le 25 mars 1917, Bishop abat son premier avion ennemi, un chasseur allemand Albatros¹¹. Beaucoup d'autres suivront, et Bishop s'impose vite comme un as parmi les as¹².

C'est la guerre, et la guerre, c'est bien connu, c'est l'enfer. La guerre dans le ciel de France est dangereuse et comme un pilote fameux l'a écrit dans ses mémoires, les pilotes n'ont « pas de parachute »¹³. C'est peut-être l'historien Ben Greenhous qui a le mieux décrit les dangereuses conditions de vol :

CHAPITRE 3



Centre d'imagerie interarmées des Forces canadiennes (CIIC), AH-470A.

Bishop dans son Nieuport Scout lorsqu'il faisait partie du 60^e Escadron. De nature individualiste, il partait souvent à la poursuite de l'ennemi, laissant ainsi ses camarades pilotes se débrouiller seuls.

[Traduction]

Dans de telles circonstances, le simple fait de voler nécessitait un courage considérable; et voler pour se battre, encore davantage. Rares étaient les hommes capables de supporter très longtemps les angoisses du combat aérien, et bien des as en puissance n'ont pu se résoudre à reprendre l'air après avoir survécu à un écrasement sans autre dommage que des blessures mineures¹⁴.

Pourtant, Bishop ne se contente pas de survivre, il excelle dans son art. Il s'impose vite dans son avion de combat comme une force avec laquelle il faut compter. L'historien S.F. Wise note que Bishop est meilleur combattant que pilote. Bishop est agressif et il *[Traduction]* « lançait son petit Nieuport un peu partout dans un complet abandon et avec un rare sens tactique ». Grâce à la maîtrise du tir à cheval qu'il a acquise précédemment, Bishop devient un spécialiste du tir en déflexion. Sa tactique est ordinairement fondée sur l'effet de surprise – et lorsqu'il perd l'avantage de la surprise, il réussit ordinairement à rompre le

CHAPITRE 3

combat. Néanmoins, Bishop demeure axé sur l'offensive, et « son adresse et son enthousiasme s'alliaient à un courage indomptable, qui le poussait constamment à rechercher le combat »¹⁵.

Bishop possède quatre grandes qualités qui en font un pilote de chasse particulièrement redoutable. En premier lieu, son expérience antérieure comme observateur aérien lui a permis de développer [*Traduction*] « une vue remarquable et un champ de vision exceptionnel ». Il est capable d'apercevoir l'ennemi avant que celui-ci ne le voie¹⁶. Il possède aussi ce que l'historien Denis Winter a appelé « l'instinct spatial » et ce que nous appellerions aujourd'hui « connaissance de la situation »¹⁷. Cela pourrait se comparer à l'incomparable intelligence de Wayne Gretzky sur une patinoire. Billy Bishop est capable de [*Traduction*] « se rappeler les positions relatives de tous les aéronefs qui se trouvent dans les environs et de se figurer mentalement où ils se trouveront dans les instants suivants »¹⁸. Son troisième atout, c'est son talent de tireur d'élite et le quatrième et non le moindre, « sa volonté de pousser son avion au-delà de ses limites normales sans trop s'inquiéter des conséquences »¹⁹. Jack Scott reconnaît ces qualités et il accède bientôt à la demande de Bishop qui veut patrouiller comme maraudeur – c'est à dire qu'il veut avoir l'autorisation de faire des incursions solitaires pour repérer et détruire des avions ennemis.

Grâce à cette liberté nouvelle, Bishop s'enfonçait parfois jusqu'à 40 milles derrière les lignes allemandes, couvrant jusqu'à quatre fois plus de territoire que les autres pilotes. Il ne tarde pas à faire beaucoup de ravages dans les rangs ennemis et à inscrire de nombreuses victoires à son tableau de chasse²⁰. Cela s'avère capital pour le 60^e Escadron qui doit composer avec un taux de pertes de 30 pour cent à cette époque. En effet, « le mois d'avril sanglant » est dévastateur pour les Alliés, dont les pertes augmentent énormément face à des appareils allemands plus perfectionnés. Au cours de ce mois, le taux de pertes, déjà élevé à 230 pour cent, monte en flèche pour atteindre les 600 pour cent, [*Traduction*] « au point que chaque pilote n'accomplissait en moyenne que deux mois de service actif »²¹.

CHAPITRE 3

Les Britanniques ont besoin de héros pour contrebalancer les exploits d'as allemands comme le baron Manfred von Richthofen, mieux connu sous le nom de « Baron rouge ». Pendant un temps, l'Anglais Albert Ball a rempli ce rôle, mais il est tué. Ball mort, le pilote canadien Billy Bishop devient l'as du *RFC* qui compte le plus de victoires homologuées à son tableau de chasse, soit 19. Bishop devient ainsi le nouveau grand héros de la guerre aérienne, et il ne tarde pas à atteindre de nouveaux sommets de popularité et de prestige quand il exécute à l'aube un audacieux raid sur un aérodrome allemand, le 2 juin 1917. Pour cet exploit, Bishop reçoit la Croix de Victoria, la plus haute récompense de l'Empire britannique pour la vaillance²².

Les actes de bravoure de Bishop constituent un tonique pour le moral des Canadiens, au pays comme au front. Il a le courage de s'enfoncer loin derrière les lignes ennemies pour y porter le combat²³. Ces faits d'armes ont une influence capitale en 1917.



Photographies de Pringle & Booth, BAC, C-3538.

Bishop et le Lieutenant-colonel W.G. Barker, deux des meilleurs pilotes de chasse canadiens, photographiés devant un avion allemand pris à l'ennemi. Les deux hommes ont reçu de nombreuses décorations dont la Croix de Victoria.

CHAPITRE 3

Les soldats alliés, qui sont massacrés massivement alors qu'ils piétinent dans la boue infranchissable du front occidental, voient en Bishop un pilote *individuel* qui, à bord de son avion, non seulement réussit à *progresser* librement, mais, en se portant à l'*offensive*, obtient des gains opérationnels réels en abattant des avions ennemis²⁴. Bishop symbolise l'individualisme perdu dans la guerre des tranchées. En vérité, comme le note très justement l'historien Jonathan Vance, Bishop est certes « l'individualiste par excellence de la Grande Guerre »²⁵.

En août 1917, « couvert d'encore plus de décorations, Bishop revient au Canada et fait les manchettes des journaux »²⁶ [Traduction]. Il devient immédiatement le parfait outil de propagande pour le gouvernement du Canada. S'il est si efficace dans ce rôle c'est à cause de « son formidable dossier comme pilote de chasse, son charisme et son charme naturels et le besoin qu'avait une population lasse de la guerre d'être réconfortée par un exemple héroïque »²⁷ [Traduction]. À cette époque, dans un Canada en pleine crise de la conscription et en butte à une guerre sous marine totale, alors que les Canadiens doivent supporter des privations croissantes, Bishop apparaît comme un héros capable de susciter l'enthousiasme et de dissiper le pessimisme généralisé. Pendant sa permission, Bishop épouse son amie de cœur, Margaret, et écrit *Winged Warfare*²⁸, un livre où il raconte ses exploits – un peu embellis par les éditeurs pour mieux plaire au public. L'ouvrage devient un best seller et Bishop fait beaucoup d'argent²⁹.

Toutefois, à l'hiver 1918, la permission de Bishop se termine. Que va-t-il faire ensuite? Le ministère de la Guerre l'envoie à Washington, D.C., comme membre de la Mission de guerre britannique, mais il ne s'agit que d'une affectation temporaire. Il est aussi question qu'il retourne en Grande-Bretagne pour devenir chef instructeur dans une nouvelle école de tir aérien qu'on se propose d'ouvrir en Écosse, mais lorsque ce projet avorte, Bishop se retrouve à nouveau sans affectation. Le ministère de la Guerre déniche bientôt ce qu'il estime être une mission idéale pour le

CHAPITRE 3

fameux as canadien : Bishop reçoit l'ordre de se rendre en Angleterre pour prendre le commandement d'une nouvelle unité qui vient d'être formée, le 85^e Escadron de chasseurs de la RAF³⁰.

Partie II : Billy Bishop en situation de leadership au front

Grille d'analyse

Avant d'évaluer le leadership de Billy Bishop en tant que commandant d'escadron, il convient tout d'abord d'établir une bonne grille d'analyse pour asseoir cette évaluation. L'une des meilleures études du leadership au niveau de l'escadron est celle du D^r Allan English, professeur à *Queen's University* et au Collège des Forces canadiennes, et attaché de recherche à l'Institut de leadership des Forces canadiennes (ILFC). Dans un essai pionnier intitulé « *The Masks of Command: Leadership Differences in the Canadian Army, Navy and Air Force* », English soutient que dans la culture de la Force aérienne, les meilleurs commandants d'escadron étaient des aviateurs [*Traduction*] « audacieux et habiles qui prêchaient par l'exemple » et qui « exécutaient leurs ordres avec intelligence et tiraient parti de leurs habiletés pour minimiser les risques courus par leurs subordonnés dont les vies étaient entre leurs mains »³¹. Selon English, un bon commandant d'aviation doit exercer un leadership à la fois héroïque et technique. Le premier consiste à « courir des risques, comme les subordonnés »³², le second, « à appliquer ses connaissances ou ses compétences spécialisées pour amener les autres à atteindre un objectif ». Dans la Force aérienne, un tel leadership est « exercé par les chefs qui doivent être capables de [...] faire le même travail que leurs subordonnés, par exemple, les pilotes ». Cette sorte de leadership est très importante parce que ceux qui conduisent les opérations « dépendent de la technologie et, indirectement, des habiletés techniques des équipages et de leurs leaders, pour leur survie même et pas seulement pour leur efficacité au combat »³³. Par conséquent, conclut English, avant qu'un commandant d'escadron puisse être un bon chef, il doit d'abord prouver qu'il sait piloter (leadership technique), puis

CHAPITRE 3

courir des risques avec ses subordonnés en participant avec eux à des opérations difficiles (leadership héroïque)³⁴. Billy Bishop était exceptionnel sur le plan du leadership technique, mais il l'était beaucoup moins sur celui du leadership héroïque.

Une autre grille pertinente pour la présente étude est celle qu'ont élaborée Ross Pigeau et Carol McCann, chercheurs pour la défense à Recherche et développement pour la défense Canada (RDDC)³⁵. Pigeau et McCann s'intéressent tout particulièrement au commandement et définissent le « commandant » comme « une combinaison de poste personne relevant de l'enveloppe sur le comportement équilibré assorti de pouvoirs spéciaux afin 1) d'imposer la discipline et 2) de mettre les militaires dans une situation de danger ». Les deux chercheurs ont mis au point un cadre pour évaluer la compétence, le pouvoir et la responsabilité d'un commandant (c. à d. la structure de CPR)³⁶.

Dans cette structure, ils définissent la compétence comme « des aptitudes et des habiletés afin d'assurer la réussite des missions demandées » et ils soutiennent que ces habiletés sont cataloguées dans quatre catégories générales de compétences : physiques, intellectuelles, émotives et interpersonnelles³⁷. L'autorité renvoie au domaine d'influence du commandement et il s'agit « du degré par lequel un commandant est habilité à agir, de la portée de ce pouvoir et des ressources disponibles pour donner suite à sa volonté ». Pigeau et McCann font une distinction entre le pouvoir qui provient de sources externes et celui qu'une personne acquiert par sa crédibilité personnelle, qu'ils désignent respectivement comme l'autorité légale (le pouvoir d'agir conféré par un organisme officiel ne faisant pas partie d'une organisation militaire, en général le gouvernement) et l'autorité personnelle (accordé de façon informelle à une personne par ses pairs et subordonnés)³⁸. La responsabilité porte en fait sur « le degré qu'une personne peut accepter la responsabilité légale et morale rattachée au commandement » et elle comporte deux volets : la responsabilité extrinsèque et la responsabilité intrinsèque³⁹.

CHAPITRE 3

En se fondant sur la structure de CPR, Pigeau et McCann concluent qu'un exercice efficace du commandement exige un équilibre entre la compétence, le pouvoir et la responsabilité – c'est à dire que le commandant devrait se situer à l'intérieur de l'« Enveloppe sur le commandement équilibré » (ECE – voir diagramme 1)⁴⁰.

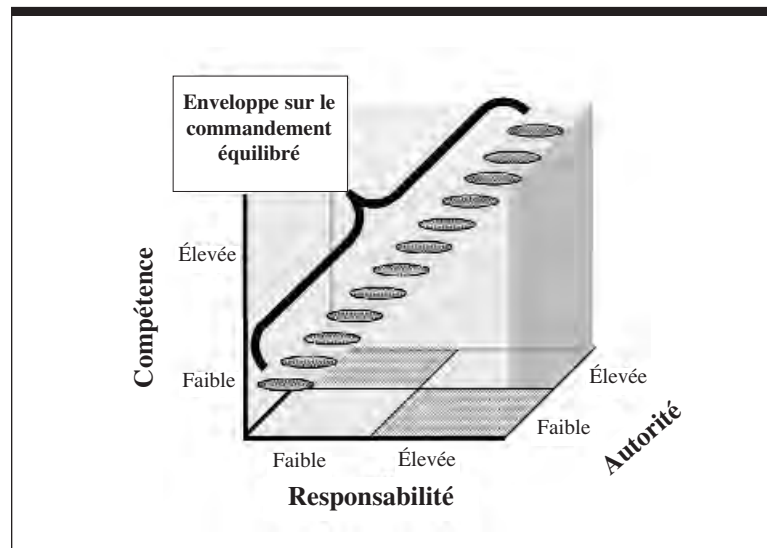


Diagramme 1 : Enveloppe sur le commandement équilibré de Pigeau et McCann

Source : Pigeau et McCann, « Qu'est ce qu'un commandant? », p. 91⁴¹

Les deux chercheurs soulignent également que dans la hiérarchie militaire, les commandants stratégiques, opérationnels et tactiques possèdent différents niveaux d'autorité légale (proportionnelle à leur rang). Par conséquent, comme l'explique Pigeau et McCann, si les commandants à chaque niveau doivent s'inscrire dans l'ECE, « alors chaque niveau doit également posséder différents niveaux de compétence et de responsabilité »⁴². Par conséquent, avancent les auteurs, il serait abusif de présumer que la même combinaison de compétences s'exprimerait de la même façon également pour chaque niveau de capacité de commandement⁴³.

CHAPITRE 3

Nous allons donc procéder plus loin à un survol historique de la carrière de meneur d'hommes de Bishop dans les unités de la Force aérienne en nous intéressant à ses caractéristiques de leadership technique et héroïque. Nous enchaînerons ensuite par une évaluation à l'aide du cadre analytique de Pigeau et McCann afin de déterminer si Billy Bishop, en tant que commandant d'escadron, s'inscrivait dans l'ECE.

Premières expériences de leadership dans la Force aérienne

Comme on l'a mentionné plus tôt, avant de devenir un pilote de chasse fameux, Billy Bishop a débuté sa carrière d'aviateur comme observateur dans un biplace observateur d'artillerie. Il s'impose très vite dans ce rôle grâce à ses fonctions visuelles et à sa connaissance de la situation exceptionnelles. Reconnaisant les capacités du jeune Canadien, en novembre 1915, les supérieurs de Bishop le nomment instructeur dans le programme d'entraînement des nouveaux observateurs. Il s'agit de la première expérience de leadership de Bishop. Celui-ci, toutefois, n'accueille pas cette nomination avec beaucoup d'enthousiasme. Bishop, après tout, n'est guère porté sur la discipline et l'enseignement. Il n'est donc pas étonnant que cette nouvelle affectation n'ait rien d'emballant pour lui. Toutefois, ses appréhensions se dissipent rapidement et il « finit par aborder ce travail avec enthousiasme »⁴⁴ [Traduction]. Néanmoins, ce ne sera pas la dernière occasion où Bishop manifesterait son mépris pour une discipline rigoureuse et son peu de goût pour la paperasserie – qui sont indissociables de l'exercice du leadership dans les hautes sphères de la hiérarchie militaire.

Le Capitaine Billy Bishop, commandant d'escadrille

Le suivant des grands « défis » que Bishop doit relever en matière de leadership survient en mars 1917, alors qu'il est au 60^e Escadron. Impressionné par l'habileté du jeune pilote qui vient d'abattre son premier avion allemand, le Major Jack Scott, Commandant de l'escadron, nomme Bishop capitaine et lui confie

CHAPITRE 3

l'escadrille C de l'unité⁴⁵. C'est toute une consécration pour l'impétueux jeune homme d'Owen Sound, qui n'est avec l'escadron que depuis relativement peu de temps. En abattant son premier Boche, Bishop a démontré à Scott qu'il possède les habiletés de leadership technique nécessaires pour exercer un plus grand leadership dans l'escadron. En nommant Bishop à l'escadrille C, Scott lui donne l'occasion de développer ses habiletés de leadership héroïque.

Cette nomination au commandement de l'escadrille « C » n'est pas seulement une importante consécration professionnelle pour cette étoile montante de l'aviation : il s'agit également d'une très lourde responsabilité. Le commandant d'escadrille joue un rôle crucial dans l'escadron. Essentiellement, [Traduction] « toutes les questions pratiques sont entre les mains des commandants d'escadrille ». Raymond Collishaw, un as fameux de l'aviation de chasse canadienne, a déjà déclaré : « Si les commandants d'escadrille sont inaptes, la tâche du commandant d'escadron est vouée à l'échec »⁴⁶. Ce sont les commandants d'escadrille qui conduisent les pilotes de l'escadron au combat, « sous le feu de l'ennemi » dans des phases de la guerre où « l'aptitude à tuer et à survivre est quotidiennement mise à l'épreuve ». La plupart des commandants d'escadrille assument leur responsabilité avec zèle et fierté, « veillant à ce que les membres de leur escadrille se couchent tôt lorsqu'une patrouille à l'aube est imminente ou surveillant leurs habitudes de fumeurs et de buveurs »⁴⁷.

La clé du succès du commandant d'escadrille, et spécialement de celui qui doit prendre en charge les nouveaux pilotes de l'escadron, c'est d'apprendre à ceux-ci à maintenir une bonne formation en vol⁴⁸. En effet, il leur faut voler très près l'un de l'autre en formation serrée de façon à créer un sentiment de sécurité mutuelle assurée. Dans la formation, une importance extrême est accordée à la relation entre le chef de formation et son ailier. Comme l'officier d'aviation et historien Dean Black l'a écrit, il est absolument essentiel que ces aviateurs aient mutuellement confiance les uns envers les autres, aussi bien pour

CHAPITRE 3

le succès de leur mission que pour leur propre survie. *[Traduction]* « Pour assurer cette cohésion, souligne Black, il est important que chaque homme assume une part égale du risque perçu ». Les pilotes de chasse sont des frères d'armes et la relation chef pilote ailier rend ce lien encore plus fort et chacun est « prêt à donner sa vie pour l'autre »⁴⁹. Il n'est donc pas surprenant que cette sorte de cohésion du groupe en général ainsi que le développement d'une relation étroite pilote ailier en particulier représentent des éléments clés des nouvelles responsabilités de commandant d'escadrille que Billy Bishop accepte en mars 1917.

Il y a toutefois un problème. L'individualisme de Bishop et son penchant pour les incursions solitaires ne sont guère propices à l'exercice de telles responsabilités directes. Le Major Scott tente d'exploiter les habiletés de Bishop en le nommant commandant d'escadrille, mais il veut également tirer parti au maximum du potentiel du jeune pilote de chasse canadien en lui accordant l'autorisation de marauder qui permet à Bishop de pourchasser seul les avions ennemis⁵⁰. Cette liberté s'avérera très avantageuse pour Bishop et le 60^e Escadron. Bishop excelle au cours de ces sorties « en loup solitaire » et il abat plusieurs appareils allemands. Ce faisant, il augmente son propre prestige ainsi que celui de l'escadron tout entier. Il y a cependant un bémol : Bishop devient obsédé par sa propre fiche personnelle, ce qui l'amène à négliger ses responsabilités de commandant d'escadrille. Comme David Bashow l'a écrit, *[Traduction]* « il [Bishop] ne prend normalement pas le temps de bien coordonner les évolutions de ses subordonnés »⁵¹.

À une certaine occasion, Bishop est chargé d'assurer une couverture à un camarade d'escadron, Sydney Pope, envoyé en mission photographique. Or, cette mission amène loin derrière les lignes ennemies, dans une zone qui abonde en cibles potentielles. Incapable de résister à la tentation, Bishop abandonne son camarade pour faire la chasse aux appareils allemands. Bashow raconte que Pope entre en fureur lorsqu'il « constate, au bout d'un moment [...] à son grand étonnement, qu'il est absolument seul et

CHAPITRE 3

extrêmement vulnérable »⁵². Heureusement pour Pope, dans ce cas particulier, la « propension [de Bishop] à faire cavalier seul à des moments parfois très inappropriés »⁵³ n'a pas de conséquences fâcheuses. Le Lieutenant R.B. Clark n'aura pas autant de chance.

Le 30 avril 1917, Bishop est chargé d'initier le pilote australien novice au combat contre des ballons d'observation. Peu après avoir traversé les lignes allemandes, Bishop abandonne son jeune camarade pour se lancer à la poursuite d'un appareil allemand⁵⁴. Les conséquences sont fatales pour Clark, ainsi laissé à lui même, comme en témoigne ce récit d'un membre du 60^e Escadron :

[Traduction]

Il fut attaqué par trois patrouilleurs boches juste après avoir tiré sur le « sac de gaz » [c.-à-d. le ballon]. Il se bagarra avec ceux-ci pendant tout le trajet du retour vers les lignes, réussissant à en abattre un et tenant les deux autres en respect. Au moment où il traversait les tranchées, l'un d'entre eux toucha son réservoir d'essence et sa grille prit feu. Comme il n'était qu'à une cinquantaine de pieds d'altitude, il essaya de se poser à travers les cratères d'obus, ou plutôt sur une bande de terrain entre ceux-ci, avant d'être brûlé gravement. Toutefois, sa bonne étoile l'avait abandonné et l'appareil piqua du nez dans une tranchée en bout de course. Quelques hommes qui se trouvaient dans un poste de secours avancé non loin de là se précipitèrent pour le secourir et réussirent à l'extraire de l'épave en feu, mais le pauvre diable était déjà gravement brûlé aux jambes. Il insista pour faire son rapport avant de laisser le médecin soigner ses blessures et les hommes m'ont dit par la suite qu'il avait énormément de cran⁵⁵.

Clark mourra le lendemain à l'hôpital des suites de ses blessures. Il n'y avait que quelques jours qu'il s'était joint à l'escadron.

Bishop avait rompu le lien de confiance entre le chef pilote et son ailier, et le jeune aviateur australien placé sous ses ordres avait

CHAPITRE 3

payé de sa vie cette rupture. Cela ne donne pas une très haute idée des capacités de leadership héroïque de Bishop : même si l'as canadien a entamé la sortie avec Clark, il n'a pas complété la mission en *restant* près du jeune Australien. Au lieu de cela, Bishop a pris une décision complètement contraire au leadership héroïque : il a laissé à lui même le pilote recrue en territoire hostile pour travailler à sa propre gloire.

L'abandon d'un camarade au cœur de la bataille, et tout spécialement d'un pilote placé sous ses ordres, constitue une faute grave, contraire aux consignes de l'escadron et susceptible de compromettre la sécurité et la cohésion de toute l'unité. Une telle faute ne peut être passée sous silence et ne manque pas de ternir la carrière d'un pilote. L'exemple d'un autre fameux pilote de chasse de la Première Guerre mondiale, Edward « Mick » Mannock, l'illustre bien. Au tout début de sa carrière d'aviateur, Mannock fait partie du 40^e Escadron. Au cours d'une sortie avec un collègue du nom de Keen, trois chasseurs allemands fondent sur les jeunes pilotes. Mannock panique et abandonne son camarade pour aller se mettre à l'abri. Mis au courant de cette fuite, le commandant de l'escadron expulse Mannock de l'unité et le fait muter au 74^e Escadron « où sa réputation le suit »⁵⁶. Mannock deviendra un jour l'un des plus grands as de l'aviation (surpassant le total de 72 victoires homologuées de Bishop) – et l'un des plus fameux commandants d'escadron de la guerre, mais il lui faudra longtemps pour se débarrasser de la fâcheuse réputation acquise au 40^e Escadron⁵⁷.

Même si Bishop est clairement coupable d'avoir enfreint la consigne de l'escadron et de l'escadrille qui exige qu'on reste avec son ailier, il ne semble pas avoir été sanctionné pour la mort de R.B. Clark. Scott fait allusion à la mort de Clark dans ses mémoires du 60^e Escadron, mais il n'indique nulle part qu'il a blâmé Bishop pour le sort funeste du jeune Australien. Il est donc très probable que Scott n'ait pas imposé de sanction à l'impétueux pilote de chasse canadien. Qu'est-ce qui explique une telle clémence? Il se peut, même si c'est impossible à prouver avec

CHAPITRE 3

certitude, que Scott ait délibérément fermé les yeux sur cette faute parce qu'il n'y a vu qu'un petit incident de parcours malheureux sur la route jusqu'alors sans tache de Bishop vers le succès et la gloire.

Le Major Jack Scott est lui même un chef d'escadron ambitieux, un homme « fort désireux de voir son escadron acquérir la réputation d'une unité d'élite »⁵⁸. En Billy Bishop, Scott voit un fougueux jeune homme plein de promesses et le commandant du 60^e Escadron veut apparemment faire tout ce qu'il peut pour aider le Canadien à se distinguer comme pilote de chasse pour le plus grand bien de la réputation de l'escadron. À la différence du commandant de Mannock au 40^e Escadron, Scott ne veut pas laisser un incident isolé ternir la carrière d'un pilote de chasse prometteur. De surcroît, comme David Bashow le fait observer, les mobiles de Bishop ne sont nullement suspects. En fait, on peut prétendre que « la propension [de Bishop] à faire cavalier seul à des moments parfois inappropriés est probablement attribuable davantage à des erreurs de jugement qu'à une négligence délibérée de la sécurité de ses pairs »⁵⁹. Il est certain que Bishop n'avait pas *l'intention* d'abandonner Clark face aux chasseurs allemands : son but, qui était d'aller abattre un avion ennemi, pour malavisé qu'il fut, n'était pas vraiment déshonorant. Il semble que Scott l'ait compris et qu'il ait fermé les yeux sur cette erreur en l'attribuant à un manque de jugement de la part d'un pilote encore très jeune.

Quels qu'aient été les mobiles et l'intention de Bishop, il ne faut cependant pas oublier qu'il avait la tâche – et la responsabilité – de surveiller de près son subordonné. Ses actes ne peuvent pas être assimilés à une négligence *délibérée*, mais ils n'en demeurent pas moins une négligence. Cela n'augurait rien de bon pour le développement du leadership héroïque de Bishop en particulier, et ses aptitudes au commandement en général. C'est Richard Townshend Bickers qui a le mieux résumé la situation concernant le penchant de Bishop pour le vol « en loup solitaire » : « l'excuse [de Bishop] était qu'il n'aurait pas voulu être responsable de la vie

CHAPITRE 3

d'autres personnes : il s'agit là d'une bien piètre excuse pour n'importe quel officier de profession, et de paroles difficilement excusables dans la bouche d'un commandant d'escadrille »⁶⁰. Néanmoins, lorsque Bishop rentre au pays à l'automne 1917, décoré de la Croix de Victoria à la suite d'un audacieux raid en solitaire contre un aérodrome allemand le 2 juin, il fait figure de héros national. Au sein du *Royal Flying Corps*, de tels héros sont rares. Bishop est une inspiration pour les autres et il semble donc parfaitement naturel de lui confier le commandement de son propre escadron.

Bishop prend le commandement des « Renards volants »

« Il y avait quelque chose chez lui [Bishop], a commenté le Maréchal en chef de l'Air Sir Sholto Douglas, qui donnait l'impression qu'il préférerait vivre comme il a combattu, dans un monde de son cru »⁶¹. Au printemps 1918, l'as canadien de l'aviation Billy Bishop retourne en Angleterre pour y prendre le commandement du 85^e Escadron de la *Royal Air Force* qui vient d'être créée⁶². Dès son arrivée dans les îles Britanniques, le *War Office* présente au fameux aviateur plus de 200 demandes de pilotes qui sont volontaires pour servir sous les ordres de Bishop dans son nouvel escadron⁶³. Il s'agit d'un atout crucial pour Bishop car, comme l'a fait remarquer Denis Winter, [*Traduction*] « la meilleure et la plus aisée des façons de préserver l'harmonie [dans un escadron] est, pour le commandant de l'escadron, de se prévaloir de ses pouvoirs pour choisir les hommes qui vont le composer »⁶⁴. Conscient du fait que sa tâche pourrait être délicate, Bishop réunit une collection hétéroclite de pilotes à qui il peut faire confiance et avec lesquels il est certain que son escadron aura du succès.

En premier lieu, Bishop choisit tous les commandants d'escadrille de son ancienne unité, le 60^e Escadron. Parmi ces pilotes, le Capitaine Spencer B. « Nigger » Horn est peut être le plus important pour l'exercice du leadership dans le 85^e Escadron. Horn a servi en Écosse à l'école des pilotes de chasse d'Ayr et il

CHAPITRE 3

propose à Bishop de prendre trois de ses protégés américains, Larry « Cal » Callahan, John MacGavock « Mac » Grider et Elliot White Springs, baptisés les « Trois Mousquetaires ». Ce n'est pas une mince tâche que d'arracher ces pilotes américains à l'armée de l'air américaine, mais Bishop y réussit en se servant de son grand prestige et de son pouvoir de persuasion⁶⁵. Le récit du journal de Grider mérite d'être cité intégralement :

[Traduction]

30 mars

Le Capitaine Horn est un commandant d'escadrille ici à l'escadron que le grand Major Bishop, V.C., D.S.O., M.C. est en train de constituer pour aller combattre outre-mer. Il veut que nous trois, nous allions avec lui. On laisse Bishop choisir lui-même ses pilotes et il est venu avec nous au quartier général américain pour tenter d'arranger les choses. Le Colonel Morrow lui a dit que c'était impossible. Le personnel tout entier n'en croyait pas ses yeux lorsque nous sommes partis, bras dessus bras dessous avec le grand Bishop...

6 avril

Le coup est fait. Springs est arrivé ici en furie parce qu'on lui a dit au Yard qu'il n'était pas de calibre et qu'il devrait recevoir un entraînement supplémentaire avant de traverser l'océan. Il a gardé son calme et il a soutenu qu'il était un fichu bon pilote et il a offert de le prouver. Mais ils ont eu un rapport insatisfaisant le concernant et ils l'ont renvoyé. Il n'a compris que lorsqu'il a su de Hounslow que c'est Bishop qui avait fait envoyer ce rapport. Maintenant, attrapons Cal au passage⁶⁶...

Le groupe de pilotes avec lequel Bishop constitue finalement le 85^e Escadron forme, selon Dan McCaffery, biographe de Bishop, « une singulière collection de bleus et de vieux pros »⁶⁷. Outre les « Trois Mousquetaires » américains, le groupe comprend également six Canadiens (dont Bishop lui-même), six Anglais, deux

CHAPITRE 3

Néo-Zélandais, deux Écossais, deux Australiens, un Irlandais et un Sud-Africain. Il est difficile de dire si cette admirable tentative de Bishop pour obtenir une représentation de toutes les nations anglophones de la Grande Alliance est faite consciemment⁶⁸. En les réunissant, Bishop annonce à ses nouveaux camarades d'escadron que tout pilote qui abattra deux appareils ennemis ou plus aura le droit d'attacher une queue de renard au fuselage de son avion. En raison de cette particularité, le groupe plurinational est rapidement baptisé les « Renards volants ». Choisis personnellement par le fameux as de l'aviation canadien, les nouveaux pilotes du 85^e Escadron « adulent Bishop »⁶⁹. La renommée d'extraordinaire pilote de chasse de Bishop l'a précédé, mais non sa réputation de piètre meneur d'hommes au front. Les membres du 85^e Escadron ne vont pas tarder à déchanter face à leur héros.

Avant d'être envoyé en France, le 85^e Escadron, nouvellement constitué, doit subir un entraînement en Angleterre. Il faut que Bishop s'attaque à la tâche difficile de transformer sa nouvelle bande de pilotes en une équipe cohérente, et de voir à « la naissance d'une équipe unie par un esprit de corps et la création de liens entre les dix huit à vingt quatre hommes de la force de frappe de l'escadron de chasseurs »⁷⁰. Il faut pour cela être capable de voler en formation serrée, mais cela nécessite aussi une grande complicité avec les membres de l'escadron. Il est donc capital pour un nouveau commandant d'escadron de cultiver « une flamboyante excentricité » capable de conférer à un commandant d'escadron une autorité « lui permettant d'exiger autant de ses hommes au combat; il doit faire figure de personnage un tant soit peu effrayant, apparaître comme une sorte de chef dangereusement versatile »⁷¹.

Il était aussi crucial que ce « chef dangereusement versatile » ne soit pas un partisan d'une discipline trop rigide. Comme l'a écrit Lord Balfour, lui-même ancien pilote de chasse de la Première Guerre mondiale, « ... depuis toujours, un commandant doit pouvoir être un homme parmi les hommes s'il veut jouer son rôle

CHAPITRE 3

le mieux possible »⁷². Les commandants d'escadron « à cheval sur les principes », partisans de la traditionnelle discipline militaire stricte et rigide et qui refusent de « se détendre et s'amuser » font long feu dans les escadrons de la force aérienne⁷³. Bien sûr, il faut de la discipline, mais celle-ci ne doit pas empêcher un commandant d'escadron de nouer les liens essentiels avec ses pilotes. Billy Bishop l'a compris – et peut-être un peu trop bien. Dans plusieurs comptes rendus de la période d'instruction du 85^e Escadron en France, on relève des exemples de clowneries, d'acrobaties aériennes, de pitreries d'ivrognes et de chamailleries immatures. Bishop est mêlé à la plupart de ces incidents, sinon à tous; en fait, le jeune commandant d'escadron canadien est lui-même l'initiateur de nombre d'entre eux.

Ainsi, le nouvel escadron avait loué dans Berkley Square à Londres une maison appartenant à un Lord anglais. Pour fêter l'emménagement, une grosse fête s'organise. Les libations ont immédiatement débuté et dès la fin du plat principal, les pilotes [*Traduction*] « se pourchassaient les uns les autres dans tout l'immeuble »⁷⁴. Puis, les jeunes aviateurs sont tombés sur la collection d'armes anciennes du Lord. Les pilotes ont décidé de se rendre au théâtre ce même soir, mais avant de partir « ces malotrus se sont munis d'épées, de machettes, de gourdins, de masses d'armes, de casse tête, de baïonnettes, de sabres, de pics, de pistolets à pierre ainsi que de dagues et de poignards variés »⁷⁵. Ainsi « transformés en arsenal ambulante », les aviateurs ivres se sont répandus dans la ville pour faire la noce. [*Traduction*] « C'était une scène incroyable, raconte Dan McCaffery, dix neuf officiers du roi, dont un décoré de la Croix de Victoria, titubant dans les rues de Londres, brandissant haches, lances et massues »⁷⁶.

Ils ont fini par arriver au théâtre, avec les armes et tout. Un des pilotes abattit maladroitement une massue sur une grosse caisse pendant la représentation tandis qu'un autre faillit tomber du balcon, ne devant son salut qu'à des collègues qui l'ont agrippé et tiré en arrière. Comme Grider l'a noté dans son journal le

CHAPITRE 3

lendemain, *[Traduction]* « C'est un miracle s'ils n'ont pas été tous arrêtés »⁷⁷. En fait, les aviateurs ont été expulsés du théâtre par des policiers londoniens. Et ils auraient été arrêtés si Bishop n'avait pas fait preuve de leadership. Celui-ci a expliqué aux policiers que les aviateurs ne faisaient que s'amuser un peu avant de partir pour le front, ce qui a évité aux jeunes pilotes de passer la nuit en prison⁷⁸.

À une autre occasion, les pilotes du 85^e Escadron se sont comportés en voyous, pendant leur entraînement en vol avant de partir pour la France. Pendant la guerre, l'acrobatie aérienne était un des volets de la formation. Même si les instructeurs de vol n'étaient pas officiellement partisans de la pratique, on s'attendait implicitement à ce que l'élève soit capable d'exécuter des acrobaties afin de prouver son aptitude à piloter et pour lui inculquer « des dispositions offensives ». Ce genre de « droit de passage » était une façon plutôt rude de séparer le blé de la paille et elle a parfois été à l'origine de blessures graves et même mortelles à des pilotes⁷⁹.

Bishop mena son escadron dans un cours de perfectionnement ordonné par le *War Office*, mais ces vols d'entraînement au-dessus de la campagne anglaise se sont vite « transformés en voltiges foraines au cours desquelles les pilotes terrorisaient souvent la population civile »⁸⁰. Un de ces incidents, survenu au cours d'un vol en après-midi et décrit par John Grider dans son journal, mérite d'être raconté :

[Traduction]

Nous trois [c.-à-d. les trois Américains, Grider, Springs et Callahan] et Nigger [Horn] nous sommes dirigés vers Maidenhead cet après-midi. Nous avons mitraillé en rase-mottes les lieux et chassé tout le monde de la terrasse à Kindles. Vic était au sol là bas et il est tombé en bas d'une meule de foin en nous regardant. Puis nous nous sommes pourchassés en suivant le fleuve vers l'aval en frôlant l'eau avec nos roues. Celui de Nigger [son train

CHAPITRE 3

d'atterrissage] est entré dans l'eau à une occasion. Cal [Callahan] a évité un pont de quelques pouces et Springs a atterri avec environ deux cents pieds de fil téléphonique accrochés à son train d'atterrissage⁸¹.

Les aviateurs survolent ensuite un bateau où se trouvent un homme et une femme. Les pilotes piquent directement sur le couple et l'homme passe par-dessus bord; on peut le voir « barboter dans les remous »⁸².

À leur retour à l'aérodrome, les pilotes sont accueillis par un colonel de la *RAF* « flanqué d'immenses policiers militaires ». L'homme qu'ils ont fait passer par-dessus bord est un membre du Cabinet et un ami intime du Premier ministre Lloyd George. Il a failli se noyer et, furieux, il exige l'arrestation immédiate de l'aviateur ainsi qu'une enquête complète sur l'incident. Une fois de plus, Billy Bishop prendra les choses en main et réussira à éviter à ses camarades d'escadron une sévère réprimande. Le chef d'escadron canadien fait enquête de son côté et découvre que la femme qui se trouvait dans le bateau avec le membre du Cabinet n'était pas sa femme. Face à la perspective de cette révélation, ce dernier décide de laisser tomber ses exigences⁸³.

La façon dont Bishop prend le parti de ses hommes dans ces deux cas contribue définitivement à le parer de cette aura d'« excentricité flamboyante » qui, pour Denis Winter, est l'une des caractéristiques essentielles d'un bon commandant d'escadron. Cela a assurément pour effet de resserrer les liens à l'intérieur de l'escadron et constitue une étape importante dans le développement des capacités de leadership héroïque de Bishop. Malheureusement toutefois, Bishop néglige de continuer à développer ces caractéristiques lorsque l'escadron est finalement envoyé au front à la fin de mai 1918. Bishop assume toujours un rôle de premier plan dans le mess pour permettre à ses pilotes de se détendre afin d'oublier le stress du vol opérationnel. On continue de se chamailler et de lever le coude parce qu'il s'agit d'un élément important de la culture du « mess des officiers »,

CHAPITRE 3

capital pour le maintien de liens étroits et d'un bon moral⁸⁴. Cependant, un commandant d'escadron doit également assumer un rôle de leadership pour le vol opérationnel et sur ce plan, Bishop échoue.

Le commandement au front

Les talents de Bishop comme pilote de chasse n'ont jamais été mis en doute et celui-ci fut très certainement un personnage très inspirant par son courage et sa ténacité. Comme l'a noté l'historien David Bashow, l'esprit combatif de Bishop constituait assurément une « force stabilisatrice énorme et un exemple à suivre pour les autres »⁸⁵ [Traduction]. Toutefois, les pilotes de 1918 sont bien mieux entraînés que ceux des années précédentes. Dans le cadre du nouveau programme révolutionnaire de formation « Gosport » conçu par le Major R.R. « Bob » Smith-Barry, les pilotes « qui arrivent au front connaissent bien mieux leurs appareils et ont une meilleure compréhension de la dynamique du vol »⁸⁶ [Traduction]. Cette meilleure connaissance s'accompagne également d'attentes plus élevées concernant le leadership de l'escadron en campagne. Malheureusement pour le 85^e Escadron, Billy Bishop n'est pas à la hauteur de ces attentes.

Même si Bishop est une personne très sociale, l'as canadien de l'aviation de chasse, pour reprendre les paroles de Bashow, est « trop absorbé par ses ambitions personnelles pour être un très bon commandant »⁸⁷ [Traduction]. Bishop aime le prestige du commandement, mais il déteste la paperasserie qui y est associée. Arthur Bishop écrit de son père que la paperasserie « est la partie de ses fonctions qui l'ennuie le plus et il a coutume de dire qu'une heure d'administration le fatigue plus que plusieurs heures de pilotage »⁸⁸ [Traduction]. David Baker va encore plus loin, en parlant des motifs qui ont déterminé le choix par Bishop des hommes qui vont constituer le 85^e Escadron : « Billy ne voulait pas être empêtré dans l'administration quotidienne plus que nécessaire et il pensait qu'en s'entourant des bons hommes, ceux-ci le soulageraient de ce fardeau »⁸⁹ [Traduction]. Bishop

CHAPITRE 3

est un pilote de chasse à l'ancienne mode qui n'est à l'aise que seul aux commandes de son avion à la recherche de proies dans le ciel de France.

Il n'est donc pas surprenant qu'à son arrivée en France, Bishop reprenne presque aussitôt ses sorties « en loup solitaire » partant seul à bord de son appareil à la recherche d'avions ennemis pour garnir son tableau de victoires⁹⁰. Bien qu'il s'assure au début que ses pilotes sont prêts à se battre et qu'il les conduise au combat⁹¹, cela ne dure guère. Avant le départ de l'escadron pour la France, Margaret a exigé des autres pilotes « la promesse qu'ils ne le quitteront pas d'une semelle et ne laisseront aucun avion allemand le prendre à revers »⁹² [*Traduction*]. Malheureusement, Bishop ne leur donne pas l'occasion de tenir leur promesse. Il effectue de plus en plus souvent des patrouilles solitaires et laisse à ses commandants d'escadrille le soin de mener les pilotes lors des sorties de groupe⁹³. On peut citer à cet égard les souvenirs d'un pilote du 85^e Escadron, Tommy Williams :

[Traduction]

La vérité c'est qu'il n'était pas un très bon meneur d'hommes. Il dirigeait rarement une patrouille et c'est quand il était seul qu'il était le plus efficace. Nigger Horn était le chef officieux de l'escadron. Tous savaient qu'on n'aurait jamais dû confier de commandement à Bishop⁹⁴.

Paroles accablantes, mais malheureusement pour Bishop, très justes.

Dans un cas particulier, l'imprudence de Bishop provoque la mort d'un de ses hommes. Dans une lettre qu'il écrit à Margaret le 30 mai, Bishop s'inquiète du fait que le Capitaine Arthur « Lobo » Benbow n'est pas encore rentré d'un vol entrepris plus tôt ce soir-là⁹⁵. Le lendemain, ses craintes sont confirmées : Benbow a été abattu par l'ennemi⁹⁶. Grider écrit dans son journal quelques jours plus tard : [*Traduction*] « Personne ne sait exactement ce qui est arrivé, mais Archie a appelé pour dire qu'ils [les artilleurs antiaériens] l'avaient vu revenir du territoire boche

CHAPITRE 3

[c.-à-d. la France occupée par l'Allemagne] avec cinq Boches à ses trousses ». Et il explique : « Juste au moment où il arrivait dans ses lignes, deux d'entre eux ont tiré une salve et son avion a piqué vers le sol de notre côté des lignes et il a été tué »⁹⁷. Benbow n'aurait jamais dû avoir l'autorisation de décoller seul pour une mission aussi dangereuse.

Même si Benbow était un excellent pilote de chasse et un chef d'escadrille chevronné (il était décoré de la Croix militaire)⁹⁸, la guerre aérienne avait progressé en 1918 au point qu'il était devenu extrêmement périlleux de voler seul, même pour un aviateur d'expérience comme lui. Avec de nombreux groupes d'avions comme le « cirque volant » du baron von Richthofen qui sillonnaient à diverses altitudes la zone de combat, un avion solitaire attirait immédiatement l'attention. Les sorties en solo étaient donc ordinairement désapprouvées, de crainte que les pilotes soient « attaqués » par des essaims d'avions allemands. Seuls les pilotes les plus exceptionnels comme Bishop lui-même osaient tenter de chasser en solitaire. En fait, même le grand as français René Fonck (qui a terminé la guerre avec le plus grand nombre de victoires homologuées de tous les pilotes alliés) n'osait pas s'aventurer dans le ciel en 1918 sans ailier pour surveiller ses arrières⁹⁹.

Que Bishop ait survécu à ses sorties solitaires pendant cette période est presque incroyable et témoigne de ses qualités exceptionnelles de pilote de chasse. Néanmoins, on ne peut ignorer le fait que Bishop aurait dû savoir qu'il était dangereux de permettre à Benbow de voler seul. Il n'était plus réaliste pour un commandant d'escadron d'accorder des autorisations de maraudage à des pilotes individuels comme Jack Scott l'avait fait pour Bishop en 1917. En tant que commandant d'escadron en 1918, Bishop avait le pouvoir d'effectuer lui même des sorties en « loup solitaire » s'il le voulait, mais en tant que chef, il avait également la responsabilité de se servir de son jugement pour interdire à ses subordonnés d'en faire autant.

CHAPITRE 3

L'escadron est atterré par la mort de Benbow, premier de ses membres à tomber au combat. Tous considéraient celui-ci comme un « excellent camarade »¹⁰⁰ et ils veulent présenter leur respect à la dépouille de leur camarade. Bishop, toutefois, ne l'entend pas ainsi. Il interdit à ses officiers d'assister aux funérailles de Benbow parce qu'il juge que cela serait « trop bouleversant » pour eux¹⁰¹. Bishop s'inquiète de l'effet que les funérailles auront sur le moral de l'escadron. Pour bien intentionnée qu'elle fut, cette décision est assez mal reçue par les membres de l'escadron qui « rouspètent parce qu'ils considèrent comme un manque de cœur de laisser Benbow être enseveli et pleuré par des étrangers »¹⁰² [Traduction]. Cela ne sera pas la dernière cause de mécontentement au sein du 85^e Escadron.

En mai et juin 1918, la popularité de Bishop parmi ses hommes commence à décliner systématiquement. Son refus de leur permettre d'assister aux funérailles de Benbow est évidemment un motif de mécontentement, mais de surcroît, l'écart entre son tableau de victoires homologuées et celui de l'escadron tout entier est devenu un objet de mépris, surtout que la majorité de ces victoires ont été remportées pendant les fameuses patrouilles en « loup solitaire » de Bishop. En plus de susciter du mécontentement, cet état de fait pousse certains aviateurs à imiter leur chef et à entreprendre eux-mêmes des missions solitaires malgré le danger que cela comporte¹⁰³. Le 4 juin, un autre incident du même genre survient, mais sans entraîner, cette fois, de perte de vie.

Malgré l'avis contraire du Capitaine Horn, un des pilotes américains, Elliot Springs, risque une autre sortie en solitaire. Il rencontre immédiatement six chasseurs allemands. [Traduction] « Ils se sont lancés à sa poursuite et il a eu du mal à s'en débarrasser », raconte Grider dans son journal. Dans une manœuvre désespérée pour leur échapper, Springs se lance dans une dangereuse descente en piqué. Au cours de telles manœuvres, un avion atteint des vitesses incroyables et sur les appareils de l'époque, qui n'étaient pas aussi solides qu'aujourd'hui, il arrivait souvent que les ailes se détachent. Heureusement pour Springs, l'avion

CHAPITRE 3

qu'il pilote ce jour-là est particulièrement solide, et il résiste au piqué, au prix cependant « de la déchirure de toute la toile non fixée sur le sommet des ailes »¹⁰⁴. Après l'atterrissage, Springs, toujours en état de choc, heurte avec son appareil l'avion du commandant. Bishop s'en prend immédiatement au jeune pilote américain, « mais Springs marche vers lui et il passe le doigt sur sa rangée de décorations en disant : “Voyez-vous ces médailles?” Et comme Bish[op] acquiesce, “Eh bien, lui dit Springs, je veux juste vous dire qu'elles sont à vous si vous les voulez!” »¹⁰⁵, avant de s'engouffrer dans le mess des officiers pour aller y prendre un verre. Bishop s'amuse de l'incident, mais il ne fait pas grand-chose pour enrayer la montée du mépris des hommes de son escadron à son endroit.

Les problèmes du 85^e Escadron commencent également à être connus au quartier général de l'escadre. On s'y inquiète de plus en plus de l'absence de discipline dans l'unité. Le fils de Bishop, Arthur, a écrit que son père est « peut être, parmi les commandants d'escadron de la *Royal Air Force*, celui qui est le plus tolérant quant à ce que ses hommes font dans leurs temps libres »¹⁰⁶ [Traduction]. Bishop, dans l'exercice de son rôle de commandant d'escadron, est toujours le meneur pour les espiègleries dans le mess des officiers, mais le problème c'est qu'il laisse apparemment les frasques aller trop loin, même pour un escadron de chasseurs de la *RAF*. Bien sûr, il n'est pas prudent pour un commandant d'escadron de se montrer trop pointilleux et inflexible, mais on estime au quartier général de l'escadre que Bishop est par trop laxiste sur le plan de la discipline. À cause de cela, ainsi que du penchant de Bishop pour la chasse en solitaire et du mécontentement croissant au sein du 85^e Escadron, le quartier général de l'escadre décide de saisir directement le *War Office* de la situation. Préoccupé par le bien être de l'escadron, l'état-major de la *RAF* décrète que le moment est venu de mettre Bishop sur la touche et de nommer un nouveau commandant d'escadron¹⁰⁷.

La renommée de Bishop, le plus populaire et le plus fameux as de l'aviation de chasse canadienne, peut être plus utile ailleurs. Le

CHAPITRE 3

gouvernement du Canada confie donc à Bishop la tâche de doter le Canada de sa propre force aérienne. Le jeune commandant d'escadron accueille fort mal la nouvelle. *[Traduction]* « Je n'ai jamais été aussi furieux de toute ma vie », écrit Bishop à Margaret¹⁰⁸. Toujours aussi intrépide, il décide immédiatement de ne quitter le front qu'auréolé de gloire. Fait d'armes remarquable, il réussit à abattre dix avions ennemis en trois jours, dont une série incroyable de cinq victoires en 12 minutes à son dernier vol opérationnel¹⁰⁹. Cependant, dès que les roues de son appareil touchent le sol, tout est terminé : on ne lui confiera plus jamais de commandement opérationnel.

William Avery « Billy » Bishop n'a pas été un bon commandant d'escadron – il ne fut pas un bon meneur d'hommes. Pilote de chasse habile qui excellait dans les missions solitaires, il fut, pour reprendre les mots de Jonathan Vance, « l'individualiste par excellence de la Grande Guerre »¹¹⁰ *[Traduction]*. C'était un être à part. David Baker est probablement celui qui a le mieux décrit sa contribution. *[Traduction]* « La RAF avait toujours besoin d'hommes comme Billy Bishop, admet il, mais on ne pouvait pas laisser ceux-ci sans encadrement dans un groupe de jeunes néophytes impressionnables [...] Bishop était de la vieille école et il y en avait de moins en moins comme lui [...] On ne peut rien lui reprocher sauf le fait qu'il n'a pas réussi à assumer de front les rôles très différents de chasseur solitaire et de commandant d'escadron »¹¹¹. De toute évidence, Bishop n'était pas le commandant qu'il fallait au 85^e Escadron. Mais s'il ne l'était pas, qui donc pouvait l'être?

Le *War Office* voulait remplacer Bishop par quelqu'un qui soit « capable de prendre en charge le 85^e et d'en faire une force de combat unie et disciplinée »¹¹² *[Traduction]*. Initialement, on pense au Capitaine James B. McCudden, lui aussi un as de l'aviation de chasse au tableau de victoires impressionnant. Toutefois, ce choix est bien mal accueilli au 85^e Escadron. Comme Bishop l'écrivait à Margaret, lorsque les pilotes ont vent de cette possibilité, ils piquent une « colère blanche » qui « frise la mutinerie »¹¹³.

CHAPITRE 3

L'une des raisons de cette réaction négative est que McCudden a la réputation d'être très « rigide » et inflexible sur le plan de la discipline – très différent de Bishop, un commandant particulièrement coulant .

L'autre raison ressemble beaucoup à l'un des principaux motifs qui font que l'escadron est mécontent du leadership de Bishop. Grider écrit : [*Traduction*] « Le général vint prendre le thé avec nous et nous demanda qui nous voulions comme commandant. Il voulait nous envoyer McCudden, mais nous n'en voulions pas. Celui-ci abat des Boches lui même, mais il ne donne à personne d'autre la chance de le faire »¹¹⁵. McCudden a en effet la réputation d'être « impitoyable, ambitieux, [et] peu enclin à partager »; les hommes du 85^e Escadron veulent quelqu'un qui pourra leur enseigner à être une unité de combat efficace, mais sans pour autant être trop dur. Par conséquent, ils demandent – et obtiennent – le Major Edward « Mick » Mannoock comme nouveau commandant d'escadron.

Mannoock est un Irlandais borgne qui commande une escadrille au 74^e Escadron. Il est, à bien des égards, le meneur d'hommes que Billy Bishop n'est pas. Malgré son socialisme radical qui constitue une caractéristique suspecte, Mannoock se révèle un chef exceptionnel en campagne. Ses caractéristiques de leadership technique sont impressionnantes. Il est lui-même un as aviateur exceptionnel au tableau de chasse très bien garni, mais il n'est pas que cela. Il s'intéresse beaucoup à la conduite de la guerre aérienne et on le voit très souvent avec un crayon, du papier et un rapporteur d'angles, en train d'imaginer de nouvelles tactiques. Ses caractéristiques de leadership héroïque sont également exceptionnelles. Il mène toujours ses hommes à la bataille et il cherche aussi à bien former les jeunes pilotes, faisant tous les efforts possibles pour leur donner confiance. En fait, il n'est pas rare qu'il aille jusqu'à attirer des appareils ennemis dans le viseur d'un jeune aviateur novice pour lui permettre d'inscrire lui-même une victoire homologuée¹¹⁶. Grider note lui aussi les remarquables caractéristiques de Mannoock. [*Traduction*] « Ils disent qu'il est le

CHAPITRE 3

meilleur chef de patrouille sur le front, [il] planifie les manœuvres de son escadron une journée à l'avance et il fait des répétitions sur le terrain ». Grider ajoute : « Il planifie chaque manœuvre comme un joueur d'échecs et il place chaque homme à un certain endroit à un certain moment pour faire une certaine chose »¹¹⁷. En outre, Mannock s'attend à un effort complet de chacun de ses pilotes et « il s'emporte sans retenue si quelqu'un ne fait pas bien son travail »¹¹⁸.

Comprenant combien le 85^e Escadron a un besoin criant de ses talents de leadership et de ses encouragements, Mannock « revigore énormément le 85^e »¹¹⁹. Il s'emploie immédiatement à améliorer la situation. Peu après son arrivée, il réunit tous les pilotes pour leur exposer ses plans pour l'escadron et leur dire ce qu'il attend de chaque aviateur. Il leur décrit alors un vaste piège pour les Allemands où lui-même et quelques autres pilotes serviront d'appâts tandis que le reste de l'escadron fondra sur les Allemands sans méfiance. Mis en application quelques jours plus tard, le plan fonctionne merveilleusement et plusieurs pilotes obtiennent des victoires. Le 85^e Escadron, pour sa part, ne perd aucun aéronef ni aucun pilote¹²⁰.

L'escadron idolâtre son nouveau chef. « Mick est un maître », écrit Grider. Ils admirent tout particulièrement le souci du détail de Mannock. Prenant Larry Callahan comme ailier, Mannock apprend au pilote américain tout ce qu'il sait sur l'ennemi allemand. Une fois cela fait, pour paraphraser Grider lorsque Callahan et Mannock engagent le combat, ils savent « même ce que les Allemands ont mangé pour déjeuner¹²¹ » [Traduction]. Il n'est donc pas surprenant que le 85^e Escadron soit accablé lorsque l'avion de Mannock est abattu et celui-ci, tué, le 20 juillet 1918. « Mannock est mort, le plus grand pilote de la guerre », écrit Grider. « Mais, poursuit très justement le pilote américain, il a connu une mort digne de lui »¹²². Mannock avait pris avec lui un de ses pilotes novices « pour lui faire abattre un Boche » afin de donner confiance au jeune aviateur. En belle forme, Mannock a attiré un biplace allemand sans défense droit dans le viseur du

CHAPITRE 3

novice. Le jeune pilote a pu l'abattre facilement et les deux reentraient à la base à basse altitude lorsque, tout comme le Baron rouge, Mannock fut abattu par les tirs des batteries antiaériennes¹²³. Il fut décoré à titre posthume de la Croix de Victoria.

Mannock était le type de commandant d'escadron que la RAF avait espéré voir devenir Bishop. Après cette mise en contexte, on peut maintenant évaluer Billy Bishop en tant que commandant d'escadron à l'aide du cadre analytique de Pigeau et McCann.

Évaluation des dimensions de compétence, d'autorité et de responsabilité chez Billy Bishop, le commandant d'escadron

En utilisant la grille de Pigeau – McCann, on obtient l'évaluation suivante de Billy Bishop comme commandant d'escadron sur les plans de la compétence, de l'autorité et de la responsabilité :

Compétence

Physique : **élevée**. Bishop était un pilote de chasse exceptionnel, très brillant. Même si on a dit qu'il était meilleur comme combattant que comme pilote, son tableau de chasse bien garni témoigne de sa grande habileté.

Intellectuelle : **modérée à faible**. Au plan individuel, Bishop était un pilote très intelligent. Il possédait un don unique pour la connaissance de la situation, et il a rapidement exploité ce talent pour devenir l'un des as de l'aviation les plus fameux de la Première Guerre mondiale. Toutefois, lorsqu'il commandait d'autres personnes, Bishop avait des lacunes sur le plan de la compétence intellectuelle. Lors des patrouilles, il ne respectait pas toujours les plans de vol et il lui est souvent arrivé d'abandonner ses camarades pour se mettre à la poursuite d'une proie de son côté. Dans un cas particulier, ce comportement a été la cause directe de la mort d'un de ses camarades. En tant que commandant d'escadron, il a aussi souvent eu le tort d'autoriser ses pilotes à effectuer seuls de dangereuses patrouilles dans des cieux

CHAPITRE 3

infestés d'ennemis. Dans ces cas donc, Bishop, de toute évidence, n'évaluait pas bien les risques et ne faisait pas preuve d'un bon jugement.

Émotive : élevée. Bishop se comportait brillamment dans des situations tendues au combat. Là où d'autres pilotes auraient « craqué », Bishop excellait. Bishop n'échappait pas complètement aux ravages du stress émotionnel, mais il ne laissait pas celui-ci le dominer et amoindrir son efficacité comme pilote et comme combattant. S'il y a un incident qui jette une ombre sur la compétence émotive de Bishop, c'est sa décision contestable et controversée d'interdire aux membres de son escadron d'assister aux funérailles du Capitaine Benbow.

Interpersonnelle : élevée au début, mais faible plus tard. Lors de la mise sur pied de son escadron en Angleterre, Bishop a dirigé celui-ci dans les airs et au sol. Il a été un chef et l'instigateur de plusieurs frasques et acrobaties, mais celles-ci étaient essentielles pour lui permettre de cimenter la cohésion de l'unité ainsi que de susciter un climat de complicité et de fraternité au sein du 85^e Escadron. De plus, lorsque les frasques des membres de l'escadron leur attirèrent des ennuis, Bishop n'hésita pas à se servir de son prestige et de son influence pour les défendre et leur éviter une réprimande. Toutefois, après l'arrivée au Front, les compétences interpersonnelles de Bishop commencèrent à décliner. Même s'il continua à exercer du leadership dans le « mess des officiers », son comportement douteux en campagne amena les membres de l'escadron à se détacher de lui. Le refus de Bishop d'autoriser les pilotes à assister aux funérailles de leur camarade, son absence de plus en plus fréquente des missions de groupe ainsi que sa préférence pour « la chasse en solitaire » l'ont particulièrement desservi à cet égard. Non seulement Bishop laissa-t-il tomber ses camarades du 85^e Escadron, mais il déçut également ses supérieurs, qui décidèrent de le muter.

CHAPITRE 3

Autorité

Autorité légale : Pour un commandant d'escadron, Bishop exerçait une autorité légale assez **élevée**. Dans la seconde moitié de la Première Guerre mondiale, les quartiers généraux d'escadron laissaient à leurs commandants d'escadron une latitude importante. Ce pouvoir était issu d'un Ordre permanent du Royal Flying Corps datant de 1915 qui précisait qu'un commandant d'escadron n'avait pas à trop se mêler des affaires d'un escadron et devait laisser l'autorité entre les mains du commandant d'escadron¹²⁴. À cela s'ajoutaient certaines attentes envers Bishop à cause du fait que celui-ci était un héros fameux et influent. Même si ces attentes n'étaient pas nécessairement « officiellement » sanctionnées, elles venaient « de plus haut » et elles conféraient donc à Bishop encore plus d'autorité. Comme l'a noté le fils de Bishop, Arthur, l'as canadien « goûtait les avantages de l'autorité »¹²⁵, et, comme nous l'avons vu plus tôt, il s'est servi de son autorité à bon escient pour défendre ses pilotes lorsque ceux-ci ont eu des démêlés avec la loi en Angleterre.

Autorité personnelle : Tout comme les compétences interpersonnelles de Bishop, son autorité personnelle était **au début élevée, mais elle a ensuite diminué de façon importante**. Au début, l'impatience de Bishop « d'en faire toujours plus » inspirait les autres et constituait un excellent tonique pour le moral non seulement de ses hommes, mais aussi de la société en général. Toutefois, comme on l'a noté ci-dessus, ses actes en tant que commandant en France ont eu un effet carrément négatif sur l'autorité personnelle qu'il exerçait sur ses pilotes du 85^e Escadron.

Responsabilité

Responsabilité extrinsèque : **modérée à faible**. En confiant le commandement d'un escadron au plus grand as aviateur de l'Empire, le *War Office* plaçait une énorme responsabilité sur les épaules de Bishop qui devait connaître du succès pour répondre aux attentes de la population (et du *War Office*).

CHAPITRE 3

Malheureusement, même si Bishop essaya au début de faire de son escadron une unité d'élite, son penchant pour la chasse solitaire a empêché le 85^e Escadron de fonctionner aussi efficacement qu'il aurait pu. L'escadron a obtenu nombre de victoires homologuées, mais on ne doit pas oublier que c'est Bishop lui-même qui a enregistré la plupart, ce qui fait que la répartition au sein de l'escadron était carrément déséquilibrée. En somme, Bishop était rempli de bonnes intentions au début, mais par la suite, son individualisme forcé a fini par jouer contre lui.

Responsabilité intrinsèque : faible. Malheureusement, Bishop n'a pas rempli ses obligations en vertu de sa « mission militaire ». Au lieu de privilégier le succès de l'escadron dans son ensemble, son attitude envers la « mission militaire » était plus souvent qu'autrement centrée sur sa volonté personnelle d'améliorer son tableau de chasse.

En résumé, les capacités de Billy Bishop sur les plans de la compétence, de l'autorité et de la responsabilité étaient plutôt faibles pour un commandant d'escadron. À vrai dire, cette faiblesse était si grande qu'on peut sans crainte de se tromper conclure que Bishop ne s'inscrivait pas dans l'Enveloppe de commandement équilibré.

Conclusion

William Avery « Billy » Bishop n'était pas un bon meneur d'hommes. Il ne s'inscrivait pas dans l'Enveloppe de commandement équilibré et il n'a pas eu grand succès comme commandant du 85^e Escadron de la *RAF*. Ses capacités de leadership technique étaient incontestables, mais ses capacités de leadership héroïque, même si elles étaient prometteuses au départ, n'ont jamais été suffisamment développées pour en faire un bon leader opérationnel.

Toutefois, même si Bishop n'était pas un bon meneur d'hommes, il demeurait un chef valable à d'autres égards. En effet, la citation

CHAPITRE 3

accompagnant sa Croix du service distingué dans l'Aviation, qui lui a été décernée pour ses états de service au 85^e Escadron, en témoigne :

[Traduction]

Il a rendu des services insignes en détruisant personnellement vingt-cinq appareils ennemis en douze jours, dont cinq pendant sa dernière journée de service au front. Cet officier distingué a abattu au total soixante douze avions et on ne saurait jamais assez souligner son influence positive sur le moral de la *Royal Air Force*¹²⁶.

La dernière ligne est significative : la plus grande valeur de Billy Bishop, on la retrouve dans sa contribution à l'effort de guerre allié comme outil de propagande et de valorisation. À ce titre, on peut avancer que Bishop fut un leader exceptionnel de causes et/ou d'institutions.

En vérité, d'autres facteurs ont également joué un rôle pour entraîner le départ de Bishop du 85^e Escadron. Même si les insuffisances de Bishop comme commandant d'escadron étaient la raison principale, comme David Bashow l'a noté, « ... les dirigeants canadiens craignent alors vraiment de le perdre et redoutent les effets négatifs que cela [c'est à dire sa capture ou sa mort] aurait sur le moral du pays »¹²⁷ *[Traduction]*. Le prestige de Bishop et son importance pour la propagande et le moral des Alliés étaient tels qu'il était plus précieux pour l'effort de guerre vivant en Angleterre ou au Canada que mort en France ou en Belgique. La mort du successeur de Bishop, Mannoock, illustre cruellement ce point.

Le gouvernement canadien en particulier espérait capitaliser sur la popularité de Bishop en lui confiant la direction de la campagne visant à doter le Canada d'une force aérienne entièrement canadienne distincte¹²⁸. C'était une cause depuis toujours chère à Bishop et il se mit à son service avec zèle. Il fit ressortir que « le résultat immédiat serait de créer un magnifique esprit de corps de

CHAPITRE 3

même que, parmi le public canadien, une plus vive appréciation du travail des gens [les Canadiens] qui, pour le moment, sont “perdus dans les rangs de la RAF” »¹²⁹ [Traduction]. Portée par l’influence de Bishop, la cause remporta un premier succès lorsque la RAF accepta en août 1918 de créer une escadre entièrement canadienne constituée initialement d’un escadron de chasseurs et d’un escadron de bombardiers. Promu au rang de lieutenant-colonel, Bishop fut chargé d’organiser cette unité et ce ne fut que la fin de la guerre, le 11 novembre, qui empêcha l’escadre canadienne de voir le jour. Toutefois, cela marqua une étape importante pour l’aviation canadienne, puisque cette escadre allait un jour constituer la base de l’Aviation canadienne et, en 1924, de l’Aviation Royale du Canada¹³⁰.

Mais ce ne fut pas là que se termina le rôle important de Bishop comme leader de causes et d’institutions. En effet, pendant l’entre-deux-guerres et la Deuxième Guerre mondiale, Bishop continua de jouer un rôle de premier plan pour la promotion de divers dossiers reliés à la puissance aérienne et au moral. Comme Jonathan Vance l’a montré dans son livre *High Flight*, pendant les années 1920 et 1930, Bishop s’employa très activement à faire connaître et apprécier l’aviation aux Canadiens¹³¹. De plus, dans une série d’articles de journaux parus au milieu des années 1930, Bishop essaya de faire comprendre aux Canadiens le potentiel de l’aviation comme arme de destruction et à convaincre la population de l’importance de doter le pays d’une force aérienne solide pour contrer une telle menace¹³². Le fameux aviateur canadien a aussi été nommé par le gouvernement au Comité honoraire consultatif de l’air chargé de « fournir au gouvernement une source indépendante de conseils sur les questions intéressant l’aviation »¹³³ [Traduction].

Comme les menaces de guerre se précisent de plus en plus à la fin des années 1930, Bishop revêt à nouveau l’uniforme pour son pays. Vice-maréchal de l’Air – puis Maréchal de l’Air – (à titre honoraire dans les deux cas), Billy Bishop contribue de façon très importante à l’effort de guerre du Canada. Pour paraphraser

CHAPITRE 3



Maréchal de l'air Bishop saluant des cadets de l'aviation lors d'un défilé, en 1942.

un de ses collègues, Bishop devient « le meilleur vendeur de l'ARC »¹³⁴. Utilisant ses très nombreuses relations, Bishop joue alors un rôle capital de premier plan dans la formation du comité Clayton Knight, qui incitera des milliers d'Américains à venir au Canada pour servir dans la *RAF* et l'*ARC* avant l'entrée en guerre officielle des États-Unis¹³⁵. Bishop joue également un rôle clé comme directeur du recrutement pour le Programme d'entraînement aérien du Commonwealth britannique (PEACB). Il voyage inlassablement dans tout le Canada, pour prononcer des discours¹³⁶, assister à des défilés et remettre leurs brevets à de nouveaux pilotes¹³⁷. Comme le montrent les déclarations de S.F. Wise au début de la présente étude, la présence prestigieuse de Bishop en imposait très certainement et le fameux as aviateur de la Première Guerre mondiale a assurément inspiré une autre génération d'aviateurs canadiens.

Fait digne de mention, Billy Bishop n'a jamais exercé de commandement opérationnel dans l'*ARC* au cours de cette période¹³⁸. Toutefois, une telle nomination n'aurait pas constitué une

CHAPITRE 3

utilisation judicieuse de ses talents et le gouvernement canadien l'a compris. Essentiellement, la valeur du leadership de Bishop ne s'exprimait pas dans l'exercice d'un commandement opérationnel, mais dans la promotion de causes et d'institutions.

Notes en fin de chapitre

- 1 S.F. Wise, *Les aviateurs canadiens dans la Première Guerre mondiale : Histoire officielle de l'Aviation royale du Canada, Tome premier*, Ottawa, ministère de la Défense nationale, 1982, p. xv.
- 2 « Force aérienne », la *Feuille d'érable*, 16 février 2005, vol. 8 no 7 hébergé à http://www.forces.gc.ca/site/community/mapleleaf/html_files/html_view_f.asp?page=vol8-07airforce, consulté le 6 mars 2005.
- 3 Allan D. English, *The Cream of the Crop: Canadian Aircrew 1939 1945*, Kingston Montréal, McGill Queen's University Press, 1996, p. 8; Colonel Randall Wakelam, « La puissance aérospatiale et la question du leadership : La dimension humaine », *Revue militaire canadienne*, vol. 4, n° 3, automne 2003, p. 17. Citation de Wakelam.
- 4 Lieutenant-colonel David Bashow, « L'incomparable Billy Bishop : l'homme et les mythes », *Revue militaire canadienne*, vol. 3, n° 3, automne 2002, p. 57.
- 5 Brereton Greenhous, *The Making of Billy Bishop: The First World War Exploits of Billy Bishop*, VC, Toronto, The Dundurn Group, 2002, p. 29-30.
- 6 J. Ross McKenzie, « The Real Case of no. 943 William Avery Bishop », document inédit du CMR, exemplaire conservé à la *Direction de l'histoire et du patrimoine*, ministère de la Défense nationale, Ottawa [ci-après DHP], dossier 90/91.
- 7 Greenhous, *Making of Billy Bishop*, p. 33-34.
- 8 Ibid., p. 37.
- 9 Jonathan F. Vance, *High Flight: Aviation and the Canadian Imagination*, Toronto, Penguin Books, 2002, p. 45-46; Greenhous, *Making of Billy Bishop*, p. 13-15.
- 10 Greenhous, *Making of Billy Bishop*, p. 45-55.
- 11 William Arthur Bishop, *The Courage of the Early Morning: A Son's Biography of a Famous Father, the Story of Billy Bishop*, Toronto, McClelland and Stewart Limited, 1965, p. 5-6.
- 12 Un as était un pilote qui avait abattu cinq avions ennemis ou plus.

CHAPITRE 3

- 13 Vice-maréchal de l'Air Arthur Gould Lee, *No Parachute: A Fighter Pilot in World War I*, Londres, Jarrold's Publishers Ltd., 1968.
- 14 Greenhous, *Making of Billy Bishop*, p. 13-14.
- 15 Wise, *Les aviateurs canadiens*, p. 448-451.
- 16 Greenhous, *Making of Billy Bishop*, p. 69-70.
- 17 Denis Winter, *The First of the Few: Fighter Pilots of the First World War*, Athènes, GA, University of Georgia Press, 1983, p. 136.
- 18 Greenhous, *Making of Billy Bishop*, p. 69- 70.
- 19 Ibid.
- 20 David Bashow, *The Knights of the Air: Canadian Fighter Pilots and the First World War*, Toronto, McArthur & Company, 2000, p. 114.
- 21 Dans la période de quatre semaines terminée le 27 avril, les pertes aériennes britanniques « se sont chiffrées à 238 tués ou disparus et 19 blessés ». Greenhous, *Making of Billy Bishop*, p. 65-66, 81.
- 22 Bashow, *Knights of the Air*, p. 113-117.
- 23 Greenhous, « Billy Bishop – Brave Flyer, Bold Liar », p. 61; Bashow, *Knights of the Air*, p. 113.
- 24 Bashow, *Knights of the Air*, p. 117, 119.
- 25 Vance, *High Flight*, p. 275.
- 26 Bashow, « L'incomparable Billy Bishop », p. 57.
- 27 Bashow, *Knights of the Air*, p. 127.
- 28 Major William A. Bishop, *Winged Warfare*, Toronto, McClelland, Goodchild & Stewart Publishers, 1918.
- 29 Bashow, « L'incomparable Billy Bishop », p. 57; Greenhous, *Making of Billy Bishop*, p. 16. Dans un article paru dans le *Globe & Mail* juste avant sa mort, Bishop avoue son mépris pour *Winged Warfare*. « C'est, se rappelle-t-il, tellement mauvais que je ne peux pas lire ça aujourd'hui. Ça me fait lever le cœur. C'était juste bon pour les manchettes des journaux, du fla-fla, des cocoricos enflammés à la gloire du bon côté. Pourtant, le public aimait ça ». Richard J. Doyle, « They Called Bishop's Hell's Handmaiden and Said He Was Half the Air Force », *The Globe & Mail*, 12 septembre 1956, p. 5.
- 30 W.D. Mathieson, *Billy Bishop, VC*, Markham, Fitzhenry & Whiteside Limited, 1989, p. 37; Baker, *The Man and the Aircraft He Flew*, p. 93-95; Bishop, *Courage of the Early Morning*, p. 131-135.
- 31 Allan English, « The Masks of Command: Leadership Differences in the Canadian Army, Navy and Air Force », communication préparée pour le Colloque inter-universitaire sur les Forces armées et la société, 25 au 27 octobre 2002, Kingston, (Ontario), Canada, p. 14.

CHAPITRE 3

32 English, « Masks of Command », p. 6. La définition de English repose sur la notion de leadership présentée par l'historien John Keegan dans *The Mask of Command*, Viking Penguin Inc., New York, p. 10. Keegan explique que, en courant eux-mêmes des risques, les chefs nouent avec leurs subordonnés des liens qui leur confèrent « la légitimité morale qu'ils doivent avoir pour réussir et qui va au-delà de leur autorité légitime ». Citation traduite de l'anglais.

33 English, « Masks of Command », p. 6-7.

34 Ibid., p. 17.

35 Ross Pigeau et Carol McCann, « Qu'est-ce qu'un commandant? », dans Bernd Horn et Stephen J. Harris, éd., *La fonction de général et l'art de l'amirauté : perspectives du leadership militaire canadien*, St. Catharines, Ontario, Vanwell Publishing, 2001, p. 84-111.

36 Pigeau et McCann, « Qu'est-ce qu'un commandant? », p. 96, 88.

37 La compétence physique regroupe les aptitudes physiques d'un commandant qui sont essentielles à l'exécution de toute tâche opérationnelle – p. ex. piloter un avion. La compétence intellectuelle est essentielle « à la planification de missions et à la surveillance de la situation pour réfléchir à la situation, dresser des inférences, visualiser l'endroit conflictuel, évaluer les risques et porter un jugement ». La compétence émotive est associée à la résistance, à la vigueur et à la capacité à composer avec le stress (force de caractère). La compétence interpersonnelle permet d'interagir efficacement. La confiance, le respect et le travail d'équipe efficace exigent que la personne aux commandes « fasse preuve d'empathie et de perspicacité, qu'elle s'exprime clairement et qu'elle comprenne la dynamique sociale ». Pigeau et McCann, « Qu'est-ce qu'un commandant? », p. 88-89-90.

38 Pigeau et McCann notent que l'autorité légale est importante pour le militaire et qu'elle « excède celle d'une autre organisation privée ou gouvernementale ». En effet, l'autorité légale dont les forces militaires sont investies leur permettent de « faire respecter l'ordre au sein de leurs troupes ainsi que de « placer leurs membres dans une situation dangereuse si les besoins opérationnels de la mission l'exigent ». Pigeau et McCann, « Qu'est-ce qu'un commandant? », p. 90.

39 La responsabilité extrinsèque « ...comporte l'obligation de responsabilisation publique » tandis que la responsabilité intrinsèque « ...correspond au degré d'obligation qu'une personne se donne envers la mission militaire ». Pigeau et McCann, « Qu'est-ce qu'un commandant? », p. 90-91.

40 Pigeau et McCann, « Qu'est-ce qu'un commandant? », p 96-100 G.E. (Joe) Sharpe, Brigadier-Général (ret) et Allan D. English,

CHAPITRE 3

Principles for Change in the Post-Cold War Command and Control of the Canadian Forces, Winnipeg: Centre de production du matériel d'instruction des Forces canadiennes, 2002), xv.

41 Pigeau et McCann, « Qu'est-ce qu'un commandant? », p. 100.

42 Pigeau et McCann, « Qu'est-ce qu'un commandant? », p. 95.

43 Ibid., p. 95. En ce qui concerne l'application du cadre de Pigeau et McCann à l'examen d'un environnement de commandement affaibli, voir Angelo Caravaggio, « A Re-evaluation of Generalship: Lieutenant-General Guy Simonds and Major-General George Kitching in Normandy 1944 », *Canadian Military History*, Volume 11, numéro 4, automne 2002, p. 5-19 et Richard Goette, « The Leadership of an Operational Commander: A Study of the Career of Rear Admiral L.W. Murray, RCN », rapport de recherche de l'Institut de leadership des Forces canadiennes, 2004.

44 Mathieson, *Billy Bishop*, VC, p. 16.

45 David Baker, *William Avery 'Billy' Bishop: The Man and the Aircraft He Flew*, Londres: Outline Press, 1990, p. 51; Richard Townshend Bickers, *The First Great Air War*, Toronto, Hodder & Stoughton, 1988, p. 201. Une escadrille comprenait ordinairement 6 appareils.

46 Winter, *First of the Few*, p. 69. Winter allègue que les escadrilles constituent « des unités où les rapports entre les membres du rang subalternes ou supérieurs et les hommes sont souvent teintés de l'ardent désir de protection que suscite la solidarité au combat ».

47 Ibid., p. 69.

48 Ibid., p. 70.

49 Dean C. Black, « Murder by Spitfire? Probing for Mutiny and Indiscipline in Canada's Second World War Air Force », Communication préparée pour la Deuxième conférence annuelle sur l'histoire des finissants de McGill-Queen, p. 18-19, mars 2005, Queen's University, Kingston, ON, 7. Je remercie Dean Black qui m'a fourni un exemplaire de cette communication.

50 Greenhous, *Making of Billy Bishop*, p. 69-70.

51 Bashow, « L'incomparable Billy Bishop », p. 56.

52 Dan McCaffery, *Billy Bishop Canadian Hero*, Toronto, James Lorimer & Company, 1988, p. 69; Bashow, *Knights of the Air*, p. 113. Citation de Bashow.

53 Bashow, *Knights of the Air*, p. 113.

54 McCaffery, *Canadian Hero*, 69; Bashow, *Knights of the Air*, p. 113. Dans *Winged Warfare*, Bishop écrit qu'en apercevant un avion

CHAPITRE 3

allemand il a « plongé [...] en piqué derrière un appareil ennemi soudainement apparu sous moi ». En ce qui concerne l'escadrille qu'il commandait, Bishop note : « le reste de la patrouille m'a complètement perdu de vue » et « la patrouille avait disparu »: Bishop, *Winged Warfare*, p. 137.

55 Cité dans Colonel d'aviation A.J.L. Scott, *Sixty Squadron R.A.F.: A History of the Squadron 1916-1919*, Londres, Greenhill Books, 1990, 1920, p. 48-49.

56 Winter, *First of the Few*, p. 176.

57 Les pilotes de chasse de la Première Guerre mondiale n'ont pas été les seuls à abandonner des collègues dans le feu du combat, des exemples similaires ont été relevés pendant la Deuxième Guerre mondiale. Le cas de George Frederick « Buzz » Beurling est un bon exemple. Si Billy Bishop fut le plus fameux as aviateur canadien de la Première Guerre mondiale, Buzz Beurling fut le plus célèbre de la Deuxième Guerre mondiale. Beurling, souvent surnommé « Screwball », avait également une propension à l'individualisme et, tout comme Bishop, il préférait les raids en « loup solitaire » aux missions de groupe. En conséquence, Beurling était « porté à quitter la formation » lors de sorties en groupe. L'historien Dean Black explique :

Beurling abandonnait souvent son ailier pour se lancer à la poursuite d'avions ennemis isolés, de véhicules routiers et il lui arrivait même apparemment, dans certains cas qui semblaient dénoter de l'indiscipline, de quitter la formation pour se lancer à la poursuite de bestiaux. Ce qui est si remarquable au sujet de ces incursions, c'est que Beurling était enclin à s'y livrer sans égard au rôle qu'on pouvait lui avoir assigné dans sa formation. En d'autres mots, même si on lui avait confié la direction de la formation, il n'était pas rare qu'il abandonne son poste, laissant la tête de la formation à un numéro 2 sans expérience, afin de se lancer lui-même à la poursuite de cibles.

Ces façons de faire n'étaient pas de nature à cimenter la cohésion de l'escadron ni à créer un climat de confiance entre les pilotes. Il « n'est donc pas surprenant, poursuit Black, que le comportement de Beurling ait créé de vives tensions entre lui et ses collègues pilotes ». Affecté fin 1943 au 403^e Escadron de l'ARC en Angleterre, Beurling a de nouveau eu du mal à s'accommoder de la discipline de la formation aérienne. Nommé chef de l'escadrille B de l'unité, Beurling « est apparemment peu intéressé par le poste », surtout à cause des

CHAPITRE 3

responsabilités administratives qui y sont attachées. Désireux d'avoir la liberté de reprendre les sorties en « loup solitaire » de ses années de combat dans le ciel de Malte, l'as canadien « était impatient d'avoir [...] l'autorisation d'aller survoler seul l'Allemagne. Se voyant refuser cette autorisation, Beurling recommença à quitter la formation. Ce faisant, il indisposait son commandant, le Lieutenant-colonel d'aviation Hugh Constant Godefroy, et il semait l'inquiétude parmi les autres pilotes du 403^e Escadron. Les plus troublés étaient les jeunes pilotes qui « s'inquiétaient de la perspective de voir leur chef (Beurling) quitter la formation et disparaître sans préavis[,] les laissant livrés à eux-mêmes ». Les conséquences de tels actes étaient sérieuses pour Beurling, même si la chance lui souriait. Le Lieutenant-colonel d'aviation Godefroy mit Beurling aux arrêts et le menaça de la cour martiale. Il fallut l'intervention du Premier ministre William Lyon Mackenzie King, par l'entremise du ministre de la Défense nationale pour l'Air, Charles G. “Chubby” Power, pour « convaincre » Godefroy de muter plutôt Beurling dans une autre escadre. Si Beurling a évité une sévère réprimande, c'est à cause de l'admiration que Mackenzie King vouait à l'aviateur. Après tout, Beurling était un as célèbre de l'aviation de chasse, et un personnage flamboyant de surcroît. Le Premier ministre était conscient du fait que même si Beurling avait abattu 41 avions allemands, son potentiel comme outil de propagande du gouvernement du Canada lui conférait une *valeur* peut être encore plus grande. C'est donc sans surprise qu'on verra, en 1944, Beurling rentrer au Canada pour une tournée de charme au cours de laquelle il fait des discours et s'adresse à d'imposants auditoires, directement et sur les ondes de Radio-Canada. Les similitudes avec la carrière de Bishop pendant la Première Guerre mondiale, sont remarquables, nous le verrons. Black, « Murder by Spitfire? », p. 13-19 et James Holland, *Fortress Malta: An Island Under Siege, 1940-1944*, Londres, Orion Books, Ltd., 2003, p. 303.

58 Greenhous, *Making of Billy Bishop*, p. 71.

59 Bashow, *Knights of the Air*, p. 113.

60 Bickers, *The First Great Air War*, p. 201.

61 Cité dans Winter, *First of the Few*, p. 134.

62 Le *Royal Flying Corps* et le *Royal Naval Air Service* se sont fusionnés pour constituer la *Royal Air Force* le 1^{er} avril 1918.

63 McCaffery, *Canadian Hero*, p. 208; Bashow, « L'incomparable Billy Bishop », p. 57.

64 Winter, *First of the Few*, p. 194.

CHAPITRE 3

- 65 Baker, *The Man and the Aircraft He Flew*, p. 95; Bishop, *Courage of the Early Morning*, p. 136; McCaffery, *Canadian Hero*, p. 167.
- 66 Extraits du journal de Grider, 30 mars et 6 avril 1918, dans Elliott White Springs (John MacGavock Grider), *War Birds: The Diary of an Unknown Aviator*, Londres, Temple Press Books, 1966, p. 56-58.
- 67 McCaffery, *Canadian Hero*, p. 167.
- 68 Ibid., Extrait du journal de Grider, 27 mai 1918, dans Springs, *War Birds*, p. 95.
- 69 McCaffery, *Canadian Hero*, p. 167.
- 70 Winter, *First of the Few*, p. 182.
- 71 Ibid., p. 184.
- 72 Lord Balfour cité dans Winter, *First of the Few*, p. 178.
- 73 English, *Cream of the Crop*, p. 47; Winter, *First of the Few*, p. 178. De tels commandants d'escadrons, laisse entendre Winter, « étaient promptement renvoyés au pays dans des escadrons à l'entraînement, où leur rigidité était moins préjudiciable d'entrée de jeu ».
- 74 Extrait du journal de Grider, 8 avril 1918, dans Springs, *War Birds*, p. 59.
- 75 Ibid.
- 76 McCaffery, *Canadian Hero*, p. 168.
- 77 Extrait du journal de Grider, 8 avril 1918, dans Springs, *War Birds*, p. 59.
- 78 McCaffery, *Canadian Hero*, p. 169.
- 79 English, *Cream of the Crop*, p. 44, 47.
- 80 McCaffery, *Canadian Hero*, p. 171.
- 81 Extrait du journal de Grider, 14 mai 1918, dans Springs, *War Birds* p. 84.
- 82 Ibid., p. 84 85.
- 83 McCaffery, *Canadian Hero*, p. 172-173.
- 84 Voir Winter, *First of the Few*, p. 179, 185-186.
- 85 Bashow, *Knights of the Air*, p. 119; Bashow, « L'incomparable Billy Bishop », p. 56. Citation de cette dernière source. En fait, Arthur Bishop écrit au sujet de son père qu'avec le 85^e Escadron en France, « le déséquilibre entre le nombre de victoires homologuées de Bishop et celui de ses hommes a poussé ceux-ci à faire des heures de vol supplémentaires pour abattre eux-mêmes un avion allemand ». Bishop, *Courage of the Early Morning*, p. 153.
- 86 Bishop, *Courage of the Early Morning*, p. 135-136. Pour une description du programme de formation de Smith-Barry's Gosport, voir English, *Cream of the Crop*, p. 45, H.A. Jones, *The War in the Air*:

CHAPITRE 3

Being a Story of the Part Played in the Great War by the Royal Air Force, Volume V, Oxford: Clarendon Press, 1937, p. 429-434, et Winter, *First of the Few*, p. 29-37.

87 Bashow, « L'incomparable Billy Bishop », p. 57.

88 Bishop, *Courage of the Morning*, p. 156.

89 Baker, *The Man and the Aircraft He Flew*, p. 95.

90 Bishop, *Courage of the Early Morning*, p. 152; Baker, *The Man and the Aircraft He Flew*, p. 95.

91 Voir, par exemple, la lettre qu'il écrit à sa femme Margaret, le 2 juin 1918 : « Dans tout le vol de ce soir, aucun Boche n'a eu la chance de tirer, alors, tu vois bien que je ne me débrouille pas trop mal en dirigeant de nouveaux pilotes ». Lettre de Bishop à Margaret, 2 juin 1918, Fonds William Avery Bishop, *DHP* 2001/19, chemise 2, dossier 1918. Voir aussi McCaffery, *Canadian Hero*, p. 183-184.

92 Extrait du journal de Grider, 25 mai 1918, dans Springs, *War Birds*, p. 91.

93 Baker, *The Man and the Aircraft He Flew*, p. 100.

94 Tommy Williams cité dans McCaffery, *Canadian Hero*, p. 189.

95 Lettre de Bishop à Margaret, 30 mai 1918, Fonds Bishop, *DHP*, 2001/19, chemise 2, dossier 1918.

96 Lettre de Bishop à Margaret, 31 mai 1918, Fonds Bishop, *DHP* 2001/19, chemise 2, dossier 1918.

97 Extrait du journal de Grider, 3 juin 1918, dans Springs, *War Birds*, p. 99.

98 Bishop, *Courage of the Early Morning*, p. 136. Benbow était un autre pilote sélectionné par Bishop pour faire partie du 85^e Escadron.

99 Wayne Ralph, *Barker VC: William Barker, Canada's Most Decorated War Hero*, Toronto, Doubleday Canada Limited, p. 151; Winter, *First of the Few*, p. 142.

100 Extrait du journal de Grider, 3 juin 1918, dans Springs, *War Birds*, p. 99.

101 Lettre de Bishop à Margaret, 31 mai 1918, Fonds Bishop, *DHP* 2001/19, chemise 2, dossier 1918.

102 Bishop, *Courage of the Early Morning*, p. 152. Voir aussi McCaffery, *Canadian Hero*, p. 189 190.

103 McCaffery, *Canadian Hero*, p. 188 189.

104 Extrait du journal de Grider, 4 juin 1918, dans Springs, *War Birds*, p. 101 102.

105 Ibid.

106 Bishop, *Courage of the Early Morning*, p. 153-154.

107 Baker, *The Man and the Aircraft He Flew*, p. 103-104.

CHAPITRE 3

- 108 Lettre de Bishop à Margaret, 16 juin 1918, Fonds Bishop, *DHP* 2001/19, chemise 2, dossier 1918.
- 109 Mathieson, *Billy Bishop, VC*, p. 41.
- 110 Vance, *High Flight*, p. 275.
- 111 Baker, *The Man and the Aircraft He Flew*, p. 104.
- 112 Ibid., p. 104.
- 113 Lettres de Bishop à Margaret, 16 et 17 juin, Fonds Bishop, *DHP* 2001/19, chemise 2, dossier 1918.
- 114 Bishop, *Courage of the Early Morning*, p. 160; Christopher Cole, *McCudden V.C.*, Londres, William Kimber and Co. Ltd., 1967, p. 129 130, 187 188.
- 115 Extrait du journal de Grider, 23 juin 1918, dans Springs, *War Birds*, p. 127. Grider note également le mépris des membres de l'escadron qui viennent du Commonwealth pour les origines modestes de McCudden : « Le reste de l'escadron s'objecta parce qu'il avait débuté sa carrière comme simple soldat et que son père était sergent-major dans l'ancienne armée. Je ne peux pas voir ce qu'on peut trouver à redire à cela, mais chez ces Anglais, l'esprit de caste est puissant ».
- 116 Winter, *First of the Few*, p. 141; Ezra Bowen, *Knights of the Air – The Epic of Flight Series*, Alexandria, Time Life Books, 1980, p. 168. Comme on peut le voir dans la lettre suivante à Margaret, Bishop était très impressionné par Mannoock, même avant que l'Irlandais soit choisi pour lui succéder : « Il est excellent selon tous les échos que j'en ai. Je suis toujours content quand un homme comme Mannoock fait aussi bien. C'est un si bon camarade, tous l'aiment bien ». Lettre de Bishop à Margaret, 25 mai 1918, Fonds Bishop, *DHP* 2001/19, chemise 2, dossier 1918.
- 117 Extrait du journal de Grider, 23 juin 1918, dans Springs, *War Birds*, p. 127 128. Mannoock était aussi un excellent leader dans le mess des officiers, Grider écrit qu'il était « le porteur de toast le plus spirituel que j'aie connu ». Extrait du journal de Grider, 20 juillet 1918, Springs, *War Birds*, p. 141.
- 118 Extrait du journal de Grider, 23 juin 1918, dans Ibid., p. 127-128.
- 119 Frederick Oughton et le Commandant Vernon Smyth, *Mannoock, VC: Ace with One Eye*, Bristol, Cerberus Publishing Limited, 1956, 2004, p. 161.
- 120 Extraits du journal de Grider, 10 et 18 juillet 1918, dans Springs, *War Birds*, p. 138-139. Bickers, *The First Great Air War*, p. 241-242.
- 121 Extrait du journal de Grider, 18 juillet 1918, dans Springs, *War Birds*, p. 140.

CHAPITRE 3

122 Extrait du journal de Grider, 20 juillet 1918, dans Springs, *War Birds*, p. 140.

123 Ibid.

124 Voir Winters, *First of the Few*, p. 177-178.

125 Bishop, *Courage of the Early Morning*, p. 137.

126 Hugh Halliday, « Bishop, Major William Avery, Distinguished Flying Cross (DFC) Commendation, *ARC Personnel – Honours & Awards – 1939-1949*, http://www.airforce.ca/wwi/GONG_1.A_B.html, consulté le 8 mars 2004.

127 Bashow, « L'incomparable Billy Bishop », p. 57.

128 En 1918, environ 25 pour cent de tous les équipages d'aéronef de la RAF et peut-être 40 pour cent des pilotes de la RAF sur le front occidental étaient canadiens. Wise, *Les aviateurs canadiens*, p. 647, 666; Hugh A. Halliday et Brereton Greenhous, *L'aviation militaire canadienne 1914-1999*, Montréal, Art Global, 1999, p. 21-24.

129 Wise, *Les aviateurs canadiens*, p. 666. Voici ce que dit Bishop au sujet du besoin d'une telle organisation : « Dans les circonstances présentes, les Canadiens de la RAF, même s'ils se conduisent de façon remarquable, ne font pas aussi bien que s'ils constituaient un Corps d'aviation canadien parce que (1) Dans un grand nombre de cas, ils travaillent sous les ordres d'officiers supérieurs qui ne les comprennent pas. (2) Ils travaillent également aux côtés d'officiers qui ne les comprennent pas et qui souvent ne savent pas apprécier leur point de vue différent. (3) Ils n'ont pas ce lien personnel avec leur pays que les services du CEC ont et, en conséquence, ils ne sont pas inspirés par des contacts directs avec le pays pour lequel ils se battent avec leurs compatriotes restés là-bas ». Bishop à Morrison, 9 avril 1918, cité dans Wise, *Les aviateurs canadiens*, p. 666.

130 Wise, *Les aviateurs canadiens*, p. 678-681; Halliday et Greenhous, *L'aviation militaire canadienne*, p. 23-26.

131 Vance, *High Flight*, chapitre quatre. Voir surtout les pages 110, 123 et 130 où il est question particulièrement de Bishop.

132 Voir, par exemple, Billy Bishop, « Canadiens' Best Bet to Head for Country if Air Bombs Rained », *The Toronto Daily Star*, 29 septembre 1938, p. 1 et 7.

133 Douglas, *Création d'une aviation nationale*, p. 164.

134 Richard J. Doyle, « They Called Bishop's Hell's Handmaiden and Said He Was Half the Air Force », *The Globe & Mail*, 12 septembre 1956, p. 5. Cet article a paru peu après le décès de Bishop à Palm Springs en Floride.

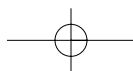
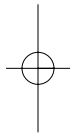
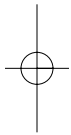
CHAPITRE 3

135 F.J. Hatch, *Le Canada, aérodrome de la démocratie : le plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique, 1939-1945*, Ottawa, Service historique, ministère de la Défense nationale, 1983, p. 96-106
W.A.B. Douglas, La création d'une aviation militaire nationale: *Histoire officielle de l'Aviation royale du Canada, volume II*, Ottawa, ministère de la Défense nationale, 1986, annexe C; Rachel Lea Heide, « American Concerns, Canadian Resistance, and the Clayton Knight Committee's Clandestine Recruiting of Americans for the Royal Canadian Air Force », Communication préparée pour la réunion annuelle de la Société historique du Canada, Winnipeg, Manitoba, 3 juin 2004, p. 2-5.

136 Voir, par exemple, « Canada's Air Effort », allocution prononcée devant l'Institute of Chartered Accountants for Ontario par l'honorable maréchal de l'Air W.A. Bishop, 1er mars 1940, exemplaire dans *DHP* 181.009 (D6).

137 Mathieson, *Billy Bishop, VC*, p. 49 51; Bishop, *Courage of the Early Morning*, p. 188-195.

138 Cela peut également s'expliquer par l'aversion de Bishop pour les chinoiseries administratives. Bishop était si occupé comme directeur du recrutement pour le PEACB qu'on l'a « déchargé de la plupart des formalités administratives normalement associées à un tel poste ». Doyle, « Hell's Handmaiden », p. 5.



CHAPITRE 4

Commandant d'aviation N.E. « Molly » Small, DFC, AFC : Étude des réussites et des échecs en matière de leadership du Commandement aérien de l'Est en 1942.



Richard Goette

[Traduction]

« Ce ne sont ni les avions, ni les navires, ni les chars qui gagnent les batailles; ce sont les hommes qui sont à l'intérieur et ceux qui les commandent. Les facteurs les plus importants dans toute bataille sont les facteurs humains : leadership, moral, courage et compétence, qui ne peuvent se réduire à une formule mathématique. Ce sont eux qui ont gagné la bataille de l'Atlantique... »

Maréchal de l'Air John Slessor,
Commandant en chef de l'aviation,
Commandement de l'aviation côtière

Ce chapitre a pour objet d'examiner d'un point de vue historique les compétences en leadership au sein du Commandement aérien de l'Est de l'Aviation royale du Canada (ARC) au cours de

CHAPITRE 4

situations à risque élevé affrontées en 1942 pour contrer les attaques des U-boats (sous-marins) allemands, sur la côte Est du Canada. Au cours de l'année, l'ARC s'est trouvée aux prises avec les sous-marins venus attaquer les navires alliés dans les eaux côtières de l'Amérique du Nord. Les Allemands ne s'étaient pas trompés en jugeant que la « défense anti-sous-marine était faible » dans la région¹. Peu de pilotes du Commandement aérien de l'Est avaient les compétences ou l'initiative nécessaire pour repousser les attaques livrées par les Allemands contre la marine marchande². Il y avait néanmoins une exception : le Commandant d'aviation N. E. « Molly » Small. L'historien W. A. B. Douglas le décrit comme un « pilote émérite et celui qui cherchait le plus consciencieusement à accroître ses connaissances sur la puissance aérienne maritime » [Traduction] au sein du Commandement aérien de l'Est³. Le Commandement aérien de l'Est doit aux talents et à l'initiative de Small d'avoir coulé son premier sous-marin le 31 juillet 1942, et c'est sous son leadership que le 113^e Escadron (bombardiers de



CIIFC, PL-17610.

Le Commandant d'aviation N.E. « Molly » Small. Avant-gardiste, il s'efforça d'améliorer l'efficacité du Commandement aérien de l'Est pour mieux faire face à la menace des sous-marins allemands.

CHAPITRE 4

reconnaissance) (BR) a coulé plus de sous-marins que tout autre escadron du Commandement aérien de l'Est en 1942. L'exploit de Small témoigne des compétences en leadership nécessaires à un bon commandant d'aviation. Toutefois, ses supérieurs du Commandement aérien de l'Est n'étaient pas en mesure d'apprécier à leur valeur ses excellentes qualités de chef.

Ce chapitre vise donc à montrer que les innovations de N.E. Small et les mesures qu'il a prises sans s'en référer à ses supérieurs témoignent à la fois de la qualité de son leadership naissant au poste de commandant d'escadron et des lacunes des hauts dirigeants du Commandement aérien de l'Est. Il est certain que l'examen de la carrière de Small en temps de guerre vient approfondir l'étude du leadership dans l'histoire des forces armées canadiennes. Les études historiques précédentes sur le leadership canadien ont surtout porté sur les officiers généraux appartenant pour la plupart à l'Armée de terre et à la Marine⁴. Ce chapitre s'écarte donc de la norme, car on y examine le leadership dans la Force aérienne, et même s'il est question du leadership des officiers généraux, il porte sur N.E. Small, un commandant d'aviation qui s'est révélé un chef remarquable⁵.

Les débuts de la carrière de « Molly » Small

Dès le début de sa carrière en temps de guerre, Norville Everitt « Molly » Small a su manifester l'éthique intellectuelle et professionnelle qui en ferait un grand commandant d'aviation. Small naît à Allandale, en Ontario, le 7 décembre 1908 et s'enrôle dans l'ARC en 1928 comme mécanicien. Il suit peu après un entraînement de pilote et obtient son brevet le 2 juin 1931. Small sert dans l'ARC comme sergent-pilote jusqu'en 1937, et comme plusieurs pilotes de l'ARC d'avant-guerre, il démissionne et travaille pour des lignes aériennes civiles. Peu de temps après la déclaration de guerre en septembre 1939, Small s'enrôle à nouveau dans l'ARC comme sous-lieutenant d'aviation, et le quartier général des forces aériennes (QGFA) d'Ottawa l'affecte

CHAPITRE 4

aussitôt au poste d'instructeur de vol avancé sur l'aéronef *Douglas Digby* que le Canada avait récemment acheté aux États-Unis⁶.

Au printemps 1941, Small est affecté au Royal Air Force (RAF) Ferry Command en raison de son expérience dans le secteur privé et il effectue plusieurs vols de convoyage transatlantiques des Bermudes à la Grande-Bretagne. Il pilote entre autres le long-courrier *Consolidated Catalina*. Small est affecté en juillet 1941 au 116^e Escadron BR⁷ nouvellement formé au sein de l'ARC, quand cette unité commence à prendre livraison de ce type d'appareil; l'escadron dirige ses opérations à partir de Dartmouth, en Nouvelle-Écosse⁸.



Un membre de l'équipage en train de charger une grenade sous-marine dans le ventre d'un aéronef Hudson.

Small a aussitôt de l'influence sur ses nouveaux compagnons. Ses supérieurs le décrivent comme un « maître du pilotage » et un « excellent tacticien », animé d'un « ardent désir d'action ». En mars 1942, le QGFA reconnaît les services du Capitaine d'aviation Small en lui confiant le commandement du 10^e Détachement BR

CHAPITRE 4

récemment créé à Yarmouth, en Nouvelle-Écosse, et lui décerne la Croix de l'Aviation (AFC)⁹. Le 28 avril 1942, lors d'une patrouille opérationnelle au large de Yarmouth à bord d'un *Canso* (la version amphibie canadienne du *Catalina*) n° 9749, il aperçoit un sous-marin à la surface. Plongeant d'une altitude de 500 pieds, il essaie de larguer ses quatre grenades de plus de 450 livres en direction du sous-marin. Malheureusement pour Small (et heureusement pour les Allemands), il réussit à larguer seulement la première et la quatrième charge. Les munitions n'ont pas coulé le sous-marin, mais selon Small, son équipage [*Traduction*] « a certainement eu très chaud ». C'est d'autant plus dommage que peu de temps après son retour à la base, Small a reçu une lettre expliquant comment remédier au problème du largage des grenades sous-marines¹⁰. Ce ne serait pas la dernière fois qu'un escadron recevrait des renseignements tactiques en retard.

Après avoir reçu de nouveaux aéronefs, le 10^e Détachement BR de Yarmouth devenait le 162^e Escadron BR, le 19 mai 1942, sous le commandement de N.E. Small, récemment promu commandant d'aviation. Un mois plus tard, le QGFA confiait à Small le commandement du 113^e Escadron BR à Yarmouth, en Nouvelle-Écosse¹¹. Le peu de temps qu'il a passé au 162^e Escadron BR a toutefois été très bénéfique : [*Traduction*] il « avait bien structuré [l'escadron] et, quand il est parti, l'escadron [...] avait accepté toutes ses responsabilités en tant qu'unité opérationnelle et les assumait efficacement »¹². Il aurait encore plus d'influence au sein du 113^e Escadron BR.

Un peu plus d'un mois après avoir pris le commandement du 113^e Escadron BR, Small coulait le *U-754*, le premier sous-marin ennemi sabordé par un aéronef du Commandement aérien de l'Est. En volant au sud-est de Yarmouth le 31 juillet 1942, Small et son équipage ont surpris le sous-marin au sud-est du cap Sable. Malgré les efforts désespérés des marins allemands pour fermer l'écouille pendant que le capitaine du vaisseau ordonnait une plongée rapide, le sous-marin était encore visible quand Small a largué les grenades de son *Lockheed Hudson*. La position des

CHAPITRE 4

grenades était idéale, car elles prenaient le sous-marin en pince devant la tourelle de commandement et ont explosé avant que le vaisseau ne soit immergé. Après avoir survolé une troisième fois la zone où le sous-marin avait plongé, le mitrailleur avant de l'aéronef a ouvert le feu pendant que la tourelle du *U-754* faisait brièvement surface. De grosses bulles d'air sont apparues à la surface, et une [Traduction] « grosse explosion sous-marine a fait remonter une grande quantité de mazout à la surface, marquant le lieu de sépulture du *U-754*, premier sous-marin coulé par le Commandement aérien de l'Est »¹³.

La destruction du *U-754* par Small n'était pas due au hasard; c'était le résultat d'un examen attentif de la situation opérationnelle et d'une réaction novatrice et calculée à cette situation. Small avait réussi à repérer le *U-754* surtout grâce à la mise au point du renseignement « spécial » au Canada à l'été 1942. Au début de la guerre, la Marine royale du Canada (MRC) avait établi un centre de renseignement opérationnel (CRO) à Ottawa, en collaboration avec le ministère des Transports et de l'ARC, en vue de détecter les transmissions radio de l'ennemi. Le CRO pouvait déterminer la position probable du sous-marin grâce à la radiogoniométrie haute fréquence (HF/DF). Pour maximiser l'efficacité de ses sous-marins contre les navires alliés, l'amiral allemand Karl Dönitz exigeait que ses commandants de sous-marins communiquent fréquemment avec leur base au moyen de transmissions radio à haute fréquence, mais les Alliés pouvaient facilement intercepter les messages au moyen de leur réseau de stations terrestres de radiogoniométrie HF. Ainsi, lorsqu'un sous-marin allemand communiquait par radio avec sa base en France, les stations situées des deux côtés de l'Atlantique pouvaient capter le signal et en faire la triangulation. Ce renseignement était transmis au CRO à Ottawa, où l'on pouvait ensuite calculer la position approximative du sous-marin d'après sa plus récente transmission¹⁴. Le Commandement de l'aviation côtière, l'organisation aéronavale de la RAF, pouvait exploiter utilement le système de radiogoniométrie, car il permettait à son quartier général d'utiliser l'information provenant de l'Admiralty

CHAPITRE 4

Submarine Tracking Room (salle de poursuite des sous-marins de l'Amirauté), à Londres, pour effectuer des explorations aériennes dans les régions où des sous-marins allemands menaient très probablement des opérations¹⁵. Toutefois, au Canada, les renseignements radiogoniométriques mettaient beaucoup trop de temps à se rendre d'Ottawa au quartier général du Commandement aérien de l'Est, à Halifax, pour avoir une valeur opérationnelle.

Le Colonel d'aviation F.V. Heakes a tenté une première fois de remédier à ce problème en juin 1941, peu après une visite au Commandement de l'aviation côtière, en persuadant l'officier de la MRC responsable du CRO, le Commandant J.M. « Jock » de Marbois, d'installer une ligne téléphonique directe vers la station de l'ARC à Dartmouth (dans le port, à partir du quartier général du Commandement aérien de l'Est, à Halifax) pour transmettre les relèvements radiogoniométriques à mesure que le CRO les recevait¹⁶. L'idée était logique, mais personne n'a fait quoi que ce soit pour l'appliquer. Quand les sous-marins allemands ont commencé à pénétrer dans les eaux canadiennes en 1942, il n'y avait toujours pas de ligne téléphonique directe entre le CRO et le Commandement aérien de l'Est. En juin 1942, en examinant des manières d'empêcher les incursions des sous-marins, Small a examiné personnellement ce problème de communication du renseignement. Après avoir longuement étudié les opérations du Commandement aérien de l'Est, il soumettait [*Traduction*] qu'« il serait avantageux de nous concentrer sur une région où nous savons qu'il y a un sous-marin au lieu de balayer régulièrement des zones fixes »¹⁷.

En vue de mettre en œuvre de telles tactiques « offensives », Small a établi un système de communications *ad hoc* (qui contournait le centre d'opérations de la MRC et ceux de l'ARC à Ottawa et à Halifax) de concert avec le Lieutenant-colonel Clare Annis, directeur des opérations de patrouille maritime au QGFA, et avec de Marbois au CRO. Dès que ce dernier recevait un renseignement « sûr » au sujet d'un sous-marin, il communiquait le relèvement

CHAPITRE 4

par téléphone à Annis, qui appelait Small à Yarmouth sur une ligne directe¹⁸. Ce système reposait sur les « équipages d'urgence en alerte » selon le mot du commandant du 113^e Escadron BR, en état de préparation à la station de l'ARC à Yarmouth. De service jour et nuit, ils dormaient dans le hangar, qu'ils ne quittaient que pour prendre leurs repas. Ils étaient donc en mesure de réagir sur-le-champ dès que la position d'un sous-marin leur était communiquée d'Ottawa, comme l'avaient fait les pilotes de chasse pendant la bataille d'Angleterre. Small pouvait donc disposer d'un aéronef en vol de 12 à 15 minutes après avoir reçu le renseignement¹⁹. Ce système s'est révélé tellement efficace que le CRO s'est mis à travailler directement avec Small à Yarmouth²⁰. Il n'est guère étonnant que, le 31 juillet 1942, un équipage commandé par Small lui-même ait coulé le *U-754* sur la foi d'un renseignement « sûr » transmis par Ottawa.

Perfectionnements tactiques : le camouflage blanc et l'altitude de 5 000 pieds

Suivre la trajectoire approximative d'un sous-marin était une chose; c'en était une autre de repérer un vaisseau, à bord d'un aéronef, sur une grande étendue d'eau. Il fallait avoir de très bons



Attaque contre un sous-marin allemand.

CIIFC, PL-117120.

CHAPITRE 4

yeux. Pour réussir, il fallait surprendre un sous-marin et l'attaquer lorsqu'il était encore à la surface ou en train de plonger. C'était alors généralement une course entre l'aéronef et le sous-marin, l'équipage se hâtant d'immerger le sous-marin et l'aéronef essayant de l'attaquer avant qu'il ne soit immergé. Au début de la guerre, les vigies à bord des sous-marins repéraient souvent un aéronef avant que ce dernier ne les voie, si bien que les sous-marins avaient le temps de plonger avant d'être attaqués. Ainsi, plus souvent qu'autrement, le sous-marin était complètement immergé avant que l'aéronef puisse l'attaquer. En 1941, ce problème était si répandu que le Commandement de l'aviation côtière de la RAF a cherché à rendre les aéronefs moins visibles²¹. Il a trouvé deux solutions : un camouflage blanc et une altitude de patrouille plus élevée.



CUIFC, PL-61342.

Des matelots allemands s'agrippent à des radeaux de sauvetage dans l'eau tandis que d'autres essaient d'évacuer leur sous-marin qui est en train de couler.

Après avoir perdu ainsi plusieurs occasions d'attaquer des sous-marins, le 15^e Groupe du Commandement de l'aviation côtière de la RAF a demandé au quartier général du Commandement de l'aviation côtière, le 3 juin 1941, l'autorisation de peindre le

CHAPITRE 4

dessous de ses aéronefs en bleu œuf-de-canard de manière qu'il reflète le moins possible la lumière. On peignait alors les dessous d'aéronef du 15^e Groupe en noir pour les protéger contre les projecteurs. Si cette combinaison de couleurs convenait bien pour les bombardiers qui opéraient la nuit, il en était autrement pour ceux du 15^e Groupe, qui survolaient la mer pendant le jour. L'eau reflétait la lumière sur le ventre noir de l'appareil, le rendant plus sombre que le ciel, et donc facile à repérer pour les sous-marins, dans la lumière du ciel de l'Atlantique Nord. Pour remédier à ce problème, le quartier général du Commandement de l'aviation côtière a aussitôt chargé le professeur P.M.S. Blackett et ses collaborateurs scientifiques à la section de recherche opérationnelle du commandement, d'examiner diverses combinaisons de couleurs. Les essais réalisés en juin et en juillet 1941 ont démontré qu'en peignant les dessous d'avion en blanc, on réduisait la réflexion de la lumière dans l'Atlantique Nord d'environ 20 pour cent, si bien que les vigies des sous-marins avaient plus de difficulté à voir ces avions. Les pilotes aux commandes de ces avions avaient donc 30 pour cent plus de chance d'attaquer un sous-marin ayant fait surface qu'à bord d'un avion peint en noir. Le 8 août, le ministre de l'Air promulguait donc une nouvelle ordonnance exigeant un camouflage blanc pour tous les aéronefs du Commandement de l'aviation côtière chargés de protéger les navires contre les sous-marins allemands²².

Le camouflage blanc n'était cependant qu'une partie de la solution. Il y avait une autre raison pour laquelle les vigies voyaient les aéronefs si rapidement : l'altitude de patrouille de 500 pieds, la norme au Commandement de l'aviation côtière, était tout simplement trop basse. Par conséquent, le quartier général du Commandement de l'aviation côtière a promulgué, en juillet 1941, ses premières instructions uniformisées au sujet des attaques anti-sous-marines. Il exigeait que les aéronefs patrouillent à plus haute altitude : près de la couche de nuages par mauvais temps et à 5 000 pieds lorsque le ciel était dégagé. Comme l'explique W. A. B. Douglas, la nouvelle norme a été adoptée pour deux raisons : [*Traduction*] « En volant ainsi à haute

CHAPITRE 4

altitude les avions avaient plus de chance d'apercevoir de loin un sous-marin et de le prendre par surprise; en effet, la vigie qui était installée dans la tourelle du sous-marin pouvait scruter l'horizon sans difficulté, mais devait s'étirer le cou pour voir si aucun avion n'apparaissait à haute altitude »²³. Le camouflage blanc et les vols de patrouille à une altitude plus élevée ont permis aux aéronefs de repérer les sous-marins plus facilement, et ces derniers avaient plus de mal à apercevoir les aéronefs. Il y a donc eu augmentation du nombre d'attaques réussies contre les sous-marins.

La mise au point de procédures tactiques novatrices face aux réalités opérationnelles était courante au sein du Commandement de l'aviation côtière pendant la guerre. Ainsi, en 1941, les Britanniques ont mis sur pied un comité permanent composé de représentants des forces navales et aériennes en vue d'améliorer la conduite de la guerre contre les sous-marins allemands. Sous la présidence du directeur de la guerre anti-sous-marine de l'Amirauté, le comité a pratiquement pris le contrôle des aspects tactiques de la campagne contre les sous-marins²⁴.

Le Capitaine D.V. Peyton-Ward, officier supérieur de la Royal Navy à l'état-major du quartier général du Commandement de l'aviation côtière, a apporté une autre innovation pour accroître les succès du Commandement contre les sous-marins. Vers la fin de 1941, « P.W. », comme l'appelaient ses collègues, a instauré un système visant à recueillir chaque bricbe d'information sur les attaques livrées contre les sous-marins par le Commandement de l'aviation côtière, en vue de corriger toutes les erreurs et d'en tirer tous les avantages possibles. L'exploitation de ce système reposait en bonne partie sur la collecte de photographies et les comptes rendus du renseignement, et peut-être davantage sur la politique du capitaine de la *Royal Navy* de soumettre tous les équipages du Commandement de l'aviation côtière à un intense débriefing au retour d'une attaque à bord d'un aéronef²⁵.

Il était entendu que l'équipage [*Traduction*] « sera probablement épuisé et nerveux et ne sera pas en mesure de faire un rapport

CHAPITRE 4

commenté » après une attaque, mais la politique de Peyton-Ward stipulait que les équipages [*Traduction*] « doivent être interrogés sans délai » comme suit :

[*Traduction*]

« Le récit doit être complet jusqu'au moindre détail et il faut même y inclure les faits apparemment sans pertinence. La discussion informelle est le meilleur moyen d'obtenir cette information. Une fois l'incident relaté en entier, un compte rendu écrit doit être rédigé et lu par l'équipage »²⁶.

Grâce à ces innovations, le Commandement de l'aviation côtière de la RAF est devenu un fléau pour les sous-marins pendant la bataille de l'Atlantique. Ses cousins, les escadrons de bombardiers de reconnaissance du Commandement aérien de l'Est de l'Aviation royale du Canada n'ont pas si bien réussi.

En 1942, le Commandement aérien de l'Est n'avait pas d'organisation semblable à celles du Commandement de l'aviation côtière pour concevoir, élaborer et appliquer des tactiques. En fait, les sous-marins n'étaient en opération dans les eaux canadiennes que depuis octobre de l'année précédente²⁷. Le Commandement aérien de l'Est ne disposait pas encore d'une section de recherche opérationnelle ni d'une entité semblable au comité permanent interarmées de la marine et de la force aérienne des Britanniques pour régler les questions tactiques avant la création du Joint RCN-RCAF Anti-Submarine Warfare Committee (comité interarmées MRC/ARC de guerre anti-sous-marine), le 23 mars 1943²⁸. Le Commandement aérien de l'Est dépendait donc beaucoup du Commandement de l'aviation côtière pour les innovations tactiques contre les sous-marins. Toutefois, au début, en 1942, l'organisation aéronavale n'a pas exploité autant qu'elle aurait pu l'expertise tactique de son prédécesseur.

CHAPITRE 4

Le Cmdt avn Small applique les innovations tactiques du Commandement de l'aviation côtière

En juillet 1942, le Commandant d'aviation (Cmdt avn) Small a été le premier à appliquer les innovations tactiques du Commandement de l'aviation côtière²⁹. Ces innovations ont joué un rôle décisif dans la destruction du *U-754* : Small a surpris le sous-marin allemand parce que le ventre de son aéronef avait été peint en blanc, ce qui empêchait le sous-marin de le voir, et qu'il volait à près de 3 000 pieds d'altitude au lieu des 500 pieds habituels qui étaient la norme au Commandement aérien de l'Est³⁰. C'est donc l'intérêt que Small portait aux innovations en matière de tactique aéronavale (leadership technique) et tout ce qu'il faisait pour réagir au renseignement de dernière minute qui ont permis au Commandement aérien de l'Est de couler son premier sous-marin, une réalisation qui revient entièrement à Small (leadership héroïque). Pour une étude du leadership technique et du leadership héroïque, voir dans ce volume le chapitre de l'auteur portant sur William « Billy » Bishop³¹.

Toutefois, Small n'a pas utilisé ses connaissances sur la puissance aéronavale à son seul profit. Il faut se rappeler qu'il était commandant d'aviation. Dans ce rôle, Small a démontré d'excellentes compétences en leadership en veillant à ce que l'ensemble de son escadron utilise les innovations tactiques dont il était l'artisan comme celles qu'il avait empruntées au Commandement de l'aviation côtière³². Vraiment, l'influence du leadership de Small sur le 113^e Escadron BR a produit d'excellents résultats.

Quelques heures après la destruction du *U-754*, le Sous-lieutenant G. T. Sayre, du 113^e Escadron BR, a attaqué le *U-132*. Il ne l'a pas coulé, mais il l'a attaqué en employant les récentes données radiogoniométriques transmises au téléphone à la station de l'ARC de Yarmouth et les nouvelles tactiques introduites à l'escadron par Small. D'autres attaques (non fatales), effectuées par les aéronefs du 113^e Escadron BR d'après les relèvements radiogoniométriques des transmissions sous-marines, ont suivi

CHAPITRE 4

peu après. Le 2 août 1942, Small a attaqué un autre sous-marin, le *U-458*, et encore un autre à peine trois jours plus tard, le *U-89*³³. Les attaques de l'escadron de Small contre les sous-marins ont incité le Commandement aérien de l'Est à envoyer un détachement de trois *Hudson* du 113^e Escadron BR à Chatham, au Nouveau-Brunswick, le 8 septembre. Cette unité constituait un « détachement spécial de chasse aux sous-marins » au-dessus des routes de convoi du golfe Saint-Laurent, où les sous-marins faisaient des ravages dans la marine alliée³⁴. Le détachement a produit un effet important car, comme un historien canadien le faisait remarquer, [*Traduction*] « les exploits de l'escadron [...] ont considérablement amélioré le tableau auparavant peu reluisant de la défense du Saint-Laurent »³⁵.

Le nouveau détachement a eu un effet immédiat dans la région. Le 9 septembre 1942, Small a envoyé le Sous-lieutenant R. S. Keetley³⁶ en patrouille dans le golfe Saint-Laurent après avoir obtenu des comptes rendus radiogoniométriques sur la présence d'un sous-marin. Volant à 4 000 pieds d'altitude, il a piqué sur ce qu'il a d'abord pensé être un voilier; or c'était le *U-165* qui croisait en surface à environ 20 milles au sud de l'île d'Anticosti. Keetley n'a pas pu l'attaquer lors de son premier passage, car il l'avait d'abord mal identifié. Malheureusement, lors du deuxième passage, l'équipage du sous-marin étant alerté, le pilote de l'ARC a seulement pu larguer des grenades anti-sous-marines huit secondes après la descente en plongée du sous-marin, sans l'endommager³⁷. Tout de même, la très haute altitude de Keetley a une certaine importance, car même s'il n'a pu attaquer lors de son premier passage, l'effet de surprise créé grâce à son vol à 4 000 pieds d'altitude lui a permis d'attaquer le sous-marin lors de son *second* passage, relativement peu de temps après qu'il ait plongé. L'attaque de Keetley était très différente de celle qu'avait lancée un aéronef du 10^e Escadron BR six jours plus tôt. Dans cette attaque, l'aéronef ne volait qu'à 900 pieds lorsqu'il a repéré le sous-marin. Les vigies du sous-marin allemand avaient donc pu le repérer beaucoup plus rapidement, ce qui a permis à ce dernier de plonger 20 secondes avant d'être attaqué par le pilote du 10^e Escadron BR³⁸.

CHAPITRE 4

L'attaque de Keetley n'a pas endommagé le sous-marin, mais elle a tout de même eu des répercussions importantes. Les navires de la MRC et les aéronefs du Commandement aérien de l'Est ont continué de chercher le *U-165*. Ces patrouilles ont beaucoup nui au déplacement du sous-marin. Le commandant a d'ailleurs confié à sa base qu'il avait [*Traduction*] du « mal à rejoindre les convois à l'est de Gaspé et au sud d'Anticosti »³⁹. Une semaine plus tard, en se basant une fois de plus sur un nouveau renseignement radiogoniométrique, Keetley attaquait un autre sous-marin. Il s'agissait cette fois du *U-517*, que le pilote de l'ARC avait repéré au nord du cap Magdalen. Keetley a surpris le sous-marin à la surface, mais son attaque n'était pas assez précise et le *U-517* s'en est tiré avec peu de dommages⁴⁰. Ce n'était pas la dernière fois que le 113^e Escadron BR voyait le *U-517*.

Alors que le Sergent de section A. S. White⁴¹ escortait le 37^e convoi Québec-Sydney (QS 37), le 24 septembre, il a repéré le *U-517* au sud-est de Sept-Îles, au Québec. Le sous-marin a plongé trop rapidement pour que White puisse l'attaquer. Adoptant les tactiques de l'aviation côtière que le Cmdt avn Small lui avait apprises, le pilote du 113^e escadron a largué des balises marines avant d'aller avertir le convoi. Appliquant la « tactique d'appât » de l'aviation côtière, White est retourné sur les lieux quelques minutes plus tard et a pu attaquer le sous-marin en larguant une grenade sous-marine environ cinq secondes après que la tourelle ait disparu de la surface (il a lancé une fusée pour indiquer que les trois autres grenades n'avaient pu être larguées). Le *U-517* n'a pas été endommagé au cours de cette attaque, mais sa présence dans le secteur étant établie, cinq aéronefs ont mené, la nuit même, une opération de recherche et d'escorte⁴². Elle n'a pas tardé à donner des fruits.

Peu avant minuit, un autre *Hudson* du 113^e escadron parti de Chatham a repéré le sous-marin au clair de lune. L'avion, piloté par le Lieutenant M. J. Bélanger⁴³, a surpris le *U-517* et largué des grenades qui ont provoqué deux explosions « violentes » près de l'arrière. Cette attaque a été bien menée, mais n'a pas coulé le

CHAPITRE 4

sous-marin. Le lendemain matin, le Sergent de section M.S. Wallace, à bord d'un *Hudson* à l'appui du QS 37, a repéré le *U-517* à deux reprises, le forçant à plonger les deux fois. Plus tard dans l'après-midi, c'est encore Bélanger qui a repéré le *U-517* en patrouillant sous la couverture des nuages. Le pilote de l'ARC a piqué sur le sous-marin qui a plongé en catastrophe, assez vite pour éviter d'être touché. Le *U-517* n'avait pas été coulé, mais le 113^e Escadron BR l'avait vu sept fois et l'avait attaqué trois fois en 24 heures. Il n'en avait toutefois pas terminé avec le *U-517*.

Le 29 septembre, au large de Gaspé, à bord de son *Hudson* au camouflage ventral blanc, et à 1,5 kilomètres d'altitude, le Lieutenant Bélanger a de nouveau surpris le sous-marin allemand, cette fois complètement émergé. Bélanger l'a attaqué au moyen de cinq grenades anti-sous-marines qui n'ont pas détruit le sous-marin, même si elles étaient « bien placées » aux dires du capitaine du sous-marin. Toutefois, Bélanger ne savait pas que le *U-517* s'en était tiré et, après son débriefing, le Cmdt avn Small lui a attribué une coulée. Quand le compte rendu de l'attaque a été transmis aux analystes de marine des États-Unis (É.-U.) chargés d'évaluer les résultats de toutes les attaques (aériennes et navales) contre les sous-marins, les Américains ont calculé qu'il y avait eu « dépassement de la cible » et estimé (avec raison) que l'attaque n'avait provoqué que des « dommages probablement légers »⁴⁵.

La dernière attaque de Small contre un sous-marin allemand a eu lieu le 24 novembre 1942. Il en a repéré un à six milles devant son aéronef, au sud-est de Yarmouth. On pouvait à peine discerner le bâtiment allemand dans la lumière de fin d'après-midi, et il a plongé pendant que l'aéronef de Small était encore à une distance se situant entre un mille et demi et deux milles. Small a largué les grenades à 150 pieds devant les remous, mais sans endommager le sous-marin⁴⁶. Peu après cette attaque, le 11 décembre, le Commandement aérien de l'Est mettait fin aux opérations du 113^e escadron à partir de Chatham. L'escadron a donc poursuivi ses patrouilles anti-sous-marines pendant tout le mois de décembre à partir de Yarmouth, au sud de la Nouvelle-Écosse. Small a

CHAPITRE 4

commencé à donner une série de conférences visant à renseigner ses subordonnés sur les plus récentes innovations en matière de sécurité, de navigation et de tactique⁴⁷.

Le dossier opérationnel du 113^e Escadron BR en 1942 était impressionnant. Au total, les pilotes avaient vu 22 fois des sous-marins et lancé 13 attaques, toutes, sauf une, entre juin et novembre 1942. C'était plus que ce qu'avaient fait, collectivement, tous les autres escadrons du Commandement aérien de l'Est pendant l'année entière⁴⁸. Étant donné ces résultats, il n'est pas étonnant qu'à la fin de décembre 1942, l'escadron ait adopté pour emblème une tête de carcajou et pour devise, les mots latins *Quaerimus et Deviciums* – « Nous trouvons et nous détruisons »⁴⁹.

Lorsqu'on examine les réussites de l'escadron contre les sous-marins, il est évident que seule l'attaque de Small contre le *U-754* a coulé sa cible, mais cela ne diminue pas l'effet des autres attaques. En effet, celles-ci n'ont pas seulement infligé des dommages, mais, ce qui est plus important, elles ont forcé les sous-marins allemands à passer une grande partie du temps sous la surface, où leur faible vitesse les empêchait de rester en contact avec des cibles potentielles⁵⁰. C'était crucial, car l'objectif principal du Commandement aérien de l'Est (et de toutes les forces aéronavales canadiennes et britanniques chargées de protéger la marine marchande) était « la sécurité et l'arrivée à bon port des navires » et non la destruction des sous-marins⁵¹. De plus, ce que le 113^e Escadron BR ne savait pas à l'époque, c'est que ses attaques ont eu un effet psychologique important sur les équipages des sous-marins. Ainsi, l'historien Michael Hadley écrit que le *Kapitänleutnant* Paul Hartwig, capitaine du *U-517* :

[Traduction]

« [...] se souvient encore du stress provoqué chez les officiers de quart par la surveillance de l'Aviation royale du Canada, les "charges de dissuasion" et les attaques. Les aéronefs fondaient sur eux à l'improviste, bourdonnaient autour d'eux, sortaient d'un nuage ou volaient à

CHAPITRE 4

basse altitude au-dessus de l'eau en plein soleil et larguaient des bombes. Même quand les attaques n'étaient pas précises, les bombes faisaient un "vacarme assourdissant". Tous les officiers avaient été très éprouvés par ces attaques et préféraient faire leur quart sous la surface »⁵².

Ce n'était pas le seul type de réaction que l'escadron provoquait. En raison des attaques menées par le 113^e Escadron BR sur les sous-marins d'après les renseignements radiogoniométriques à la fin de juillet et au début d'août 1942, le Maréchal de l'Air L. S. Breadner, chef d'état-major de la Force aérienne à Ottawa, a aussitôt commencé à envoyer les relevés radiogoniométriques des sous-marins d'Ottawa aux quartiers généraux du Commandement aérien de l'Est et du groupe n°1 à St. John's (Terre-Neuve). Il espérait que les aviateurs auraient une idée plus précise des opérations de l'ennemi dans les eaux canadiennes, ce qui les aiderait à mieux planifier leurs patrouilles⁵³. Pour mieux répondre aux besoins de ce système, le Commandant de l'aviation du Commandement aérien de l'Est, le Vice-maréchal de l'Air A.A.L. Cuffe, a proposé au début d'août d'établir une ligne téléphonique entre le quartier général du Service naval à Ottawa et le standard des opérations du Commandement aérien de l'Est à Halifax. Malgré cette suggestion, pourtant logique, cette ligne directe n'a été établie que quatre mois plus tard⁵⁴.

Cependant, Cuffe comprenant que Small était l'artisan des attaques réussies, l'a affecté comme contrôleur au quartier général du Commandement aérien de l'Est pour aider le personnel du centre des opérations à bien comprendre comment diffuser le renseignement radiogoniométrique⁵⁵. Il était bien arrivé à quelques reprises que les contrôleurs ne transmettent pas le renseignement sur l'activité des sous-marins. Ainsi, le 30 juillet 1942, l'un d'entre eux n'avait pas donné la position d'un sous-marin à un patrouilleur parce qu'il [*Traduction*] « avait apparemment décidé que la situation ne justifiait pas l'envoi d'un aéronef dans le secteur »⁵⁶.

CHAPITRE 4

Comme nous l'avons mentionné, le problème tenait en partie à ce que l'information ne parvenait pas assez rapidement d'Ottawa au quartier général du Commandement aérien de l'Est. De plus, la salle des opérations du Commandement aérien de l'Est manquait de personnel et croulait sous l'information. Toutefois, les deux principaux problèmes étaient surtout liés à la formation et à l'expérience des contrôleurs. Ainsi, l'instruction en renseignement donnée aux officiers du Commandement aérien de l'Est portait surtout sur d'autres domaines que le travail maritime⁵⁷. De plus, les officiers n'avaient tout simplement pas le temps d'apprendre correctement leur travail. Le Vice-maréchal de l'Air a bien résumé la situation :

[Traduction]

« Il faut se rendre compte que les jeunes officiers employés comme contrôleurs au sein de ce commandement ne possèdent pas la formation et l'expérience requises pour être parfaitement compétents à ce poste. Ces officiers ont été choisis au sein du Commandement, et la sélection s'est faite de manière à obtenir des officiers d'expérience dans le domaine des BR, mais il fallait en même temps éviter de saper les unités desquelles on retirait des militaires. Il était donc impossible de choisir les officiers les plus compétents pour combler ces postes »⁵⁸.

Le manque de personnel chevronné était vraiment un problème grave au sein du Commandement aérien de l'Est en 1942, car il n'y avait de remplaçants ni pour assumer les tâches à la salle de contrôle, ni pour doter les escadrons en personnel. Il en résultait donc [Traduction] « un système qui ne profitait ni aux escadrons eux-mêmes ni aux états-majors de la salle de contrôle, car il y avait suffisamment d'officiers retirés de leurs escadrons et affectés à la salle de contrôle pour nuire à l'efficacité des escadrons, et pas assez d'officiers d'état-major formés et expérimentés à la salle de contrôle »⁵⁹. La MRC a contribué à régler ce problème des contrôleurs. En octobre, des officiers de marine ont commencé à offrir aux contrôleurs de l'ARC un cours

CHAPITRE 4

de trois semaines sur le renseignement naval du CRO⁶⁰. De plus, en 1942, le QGFA a tenté, mais en vain, d'échanger du personnel de salle de contrôle avec le Commandement de l'aviation côtière⁶¹. Small a aidé à atténuer le dilemme posé par les contrôleurs, mais il n'était pas en mesure de régler le problème.

Small a eu droit à une reconnaissance importante pour ses exploits au sein du 113^e Escadron BR. Pour ce qui est des décorations et titres honorifiques, Small n'a pas eu seulement la satisfaction de recevoir la Croix du service distingué (DFC)⁶², mais il a pu se réjouir des mentions élogieuses que d'autres membres de son escadron ont également méritées. Ainsi, le Lieutenant d'aviation M.J. Bélanger a reçu une DFC pour ses attaques contre le *U-517* pendant l'été⁶³. D'autres membres du 13^e Escadron BR, les lieutenants d'aviation Greer et Francis ainsi que le Sergent de section Bow, ont été cités à l'ordre du jour, un autre titre honorifique important⁶⁴.

Les attaques menées par l'escadron ont également été reconnues par le gouvernement et par la presse. Le ministre de la Défense nationale (Air), Charles Gavin « Chubby » Power, s'en est servi comme instrument de relations publiques au milieu de décembre 1942 pour faire connaître les attaques de septembre contre le *U-517*, afin de dissiper le sentiment de vulnérabilité que causaient les opérations des sous-marins allemands. Les journaux se sont aussitôt emparés de l'information et malgré l'absence de preuve que le sous-marin ait été coulé, ils ont imprimé leurs propres versions des faits, titrant [*Traduction*] « l'ARC envoie un sous-marin nazi au fond du Saint-Laurent », « des sous-marins allemands pénètrent dans le Saint-Laurent mais n'en sortent pas tous », et « l'ARC coule un autre sous-marin allemand ». Le Sous-lieutenant d'aviation Keetley a admis modestement avoir eu de la chance, en disant [*Traduction*] « Nous sommes tout simplement tombés sur eux au cours de nos patrouilles anti-sous-marines normales », mais le *Halifax Herald*, sans se laisser démonter, clamait que la réussite de Keetley était le fruit d'une « éternelle vigilance »⁶⁵.

CHAPITRE 4

Malgré les actions du 113^e Escadron BR, et en faisant le point sur les activités de ses sous-marins dans les eaux canadiennes à l'automne 1942, l'Amiral Dönitz, chef de la flotte de sous-marins allemands, concluait que les défenses canadiennes étaient relativement faibles. Il a donc décidé d'envoyer davantage de sous-marins dans la région pour tirer le meilleur parti possible de la situation⁶⁶. Si le rapport de Dönitz reflétait en grande partie les échecs de la MRC⁶⁷, c'était avant tout une condamnation accablante des opérations du Commandement aérien de l'Est contre les sous-marins allemands en 1942.

Le manque d'innovations tactiques au Commandement aérien de l'Est

Les difficultés du Commandement aérien de l'Est étaient dues en partie à la lenteur avec laquelle il appliquait les tactiques du Commandement de l'aviation côtière. En fait, le quartier général de cette organisation partageait rapidement ses innovations tactiques avec le QGFA d'Ottawa. Toutefois, le directeur du Conseil de l'Air à l'état-major de la Force aérienne, le Vice-maréchal de l'Air N.R. Anderson, signalait au Commandement de l'aviation côtière, le 24 avril 1942, que les innovations tactiques décrites précédemment étaient [*Traduction*] « adoptées sans délai pour nos bombardiers de reconnaissance pour accroître leur possibilité de détection des sous-marins »⁶⁸.

Toutefois, en juillet 1942, le 113^e Escadron BR était le seul escadron du Commandement aérien de l'Est à appliquer les nouvelles mesures, et cela, seulement grâce aux exploits du Cmdt avn Small. En fait, les autres unités n'ont adopté les tactiques du Commandement de l'aviation côtière qu'à l'automne 1942⁶⁹.

Pourquoi les autres escadrons du Commandement aérien de l'Est ont-ils tant tardé à les appliquer? Selon W.A.B. Douglas, ce retard s'explique surtout par « l'absence générale de leadership » chez les officiers supérieurs du Commandement aérien de l'Est⁷⁰. En effet, en examinant la situation, on constate que contrairement à Small,

CHAPITRE 4

les officiers supérieurs n'insistaient pas sur l'importance des innovations tactiques du Commandement de l'aviation côtière et ne faisaient donc rien pour les faire appliquer par les escadrons.

En avril 1941, le QGFA a envoyé le Commodore N.R. Anderson, l'ancien commandant de l'aviation du Commandement aérien de l'Est, passer quelques mois au quartier général du Commandement de l'aviation côtière britannique. Pendant son séjour, Anderson en a appris beaucoup au sujet de la campagne du commandement de la RAF contre les sous-marins allemands. Comme on peut s'y attendre, il a demandé au Commandement de l'aviation côtière d'envoyer au Canada des copies des notes de service portant sur la tactique, pour que le Commandement aérien de l'Est puisse utiliser les méthodes éprouvées des Britanniques⁷¹. L'organisation de la RAF a donné son autorisation; cependant, les renseignements tactiques du Commandement de l'aviation côtière ne parvenaient toujours pas aux escadrons du Commandement aérien de l'Est. Ce retard était en partie attribuable au fait qu'une bonne partie des documents que le Commandement de l'aviation côtière envoyait au Canada était transmise au QGFA, à Ottawa, plutôt qu'au quartier général du Commandement aérien de l'Est, à Halifax. En mars 1942, le commandant de l'aviation du Commandement aérien de l'Est, le Vice-amiral de l'Air A.A.L. Cuffe, a donc demandé au QGFA de transmettre à son quartier général tous les renseignements reçus du Commandement de l'aviation côtière⁷².

Ce n'est cependant pas le principal motif pour lequel les escadrons du Commandement aérien de l'Est ne recevaient pas l'information tactique. Lors d'une enquête menée en avril 1942, le directeur de l'armement au QGFA, le Colonel d'aviation T. J. Desmond, a découvert que la Direction du renseignement distribuait les notes de service et les instructions tactiques au quartier général de l'aviation côtière, qui en faisait des copies pour les escadrons. Desmond en a conclu que les mesures prises pour les notes de service étaient satisfaisantes, mais qu'il en était tout autrement pour les instructions tactiques :

CHAPITRE 4

[Traduction]

« Les instructions tactiques, toutefois, sont des ordres, comme leur nom l'indique. Mais étant donné qu'elles proviennent de la Royal Air Force, elles n'ont aucune force exécutoire au Canada. Les commandants d'unité les lisent et les assimilent, mais ne les mettent pas nécessairement à exécution; en fait, les quartiers généraux des commandements aériens de l'Est et de l'Ouest semblent n'avoir accordé aucune force exécutoire aux instructions de la Royal Air Force et n'avoir publié eux-mêmes aucune instruction tactique. Si c'est vraiment le cas, *l'utilisation tactique des aéronefs dépend des commandants des unités*, et je pense que vous admettrez que c'est inadmissible »⁷³.

Face à ce problème, Desmond a proposé que le QGFA fasse bien comprendre aux commandants de l'aviation des Commandements aériens de l'Est et de l'Ouest qu'ils avaient « l'entière responsabilité de l'emploi tactique des aéronefs » et devaient donner des « instructions préalables appropriées » sur la manière d'utiliser ces derniers. Ces instructions tactiques préalables devraient tenir compte « de l'expérience que la RAF avait acquise » et être rédigées en fonction des instructions tactiques du Commandement de l'aviation côtière, « modifiées pour s'adapter aux situations locales »⁷⁴.

Il ne semble pas qu'on ait tenu compte des suggestions, pourtant logiques, de Desmond. Et, bien qu'il incombât aux commandants d'escadron d'appliquer la doctrine tactique qui leur était transmise, c'était, comme Desmond le précise ci-dessus, le quartier général du Commandement aérien de l'Est qui était *responsable*, en dernier ressort, de la tactique à adopter. Pourquoi les cadres de cet organisme ont-ils failli à leur devoir?

En partie parce que la plupart des officiers supérieurs du Commandement aérien de l'Est connaissaient mal les opérations de l'aéronavale. Ils avaient fait carrière en temps de paix, où tout était centré sur les opérations civiles, et n'avaient donc pas eu

CHAPITRE 4

[Traduction] « la possibilité de demeurer au fait des grandes innovations accélérées par la guerre dans le domaine des aéronefs et de l'équipement »⁷⁵. De plus, la doctrine de l'aéronavale n'a guère évolué entre les deux guerres⁷⁶. La doctrine que les officiers de l'ARC avaient apprise avant la guerre portait sur les théories de bombardement stratégique du Maréchal de l'Air, Sir Hugh Trenchard, et de ses successeurs au collège d'état-major de la RAF, à Andover, en Angleterre. Quand la guerre a éclaté, ces officiers avaient une connaissance minimale de la puissance aéronavale⁷⁷.

Ce facteur était essentiel, car il signifiait que les officiers supérieurs de l'ARC [Traduction] « avaient une vision étroite peu propice aux progrès rapides nécessaires en matière de défense aérienne de la marine marchande »⁷⁸. Cette étroitesse de vue et la pauvreté des connaissances aéronavales se sont révélées au grand jour en janvier 1943, quand le Commandement de l'aviation côtière a envoyé le Commandant d'aviation T.M. Bulloch, de la RAF, et le Lieutenant d'aviation M.S. Layton, de l'ARC, auprès du Commandement aérien de l'Est pour conseiller les Canadiens. Le Chef d'état-major de la Force aérienne a cependant opposé un refus. Le choix d'officiers d'un rang aussi peu élevé au lieu d'officiers supérieurs lui semblait un affront envers l'ARC. Breadner ne se rendait pas compte qu'en fait, Bulloch et Layton étaient les officiers les plus brillants et les plus expérimentés parmi ceux qui dirigeaient alors les opérations de défense de la marine marchande au Commandement de l'aviation côtière⁷⁹. L'incapacité de Breadner à reconnaître l'importance de l'expérience opérationnelle des deux officiers fait contraste avec l'accueil chaleureux que Bulloch et Layton ont reçu au niveau de l'escadron. Le personnel du Commandement aérien de l'Est appréciait les idées de Bulloch et Layton, car les deux officiers du Commandement de l'aviation côtière voyaient les problèmes des aviateurs canadiens [Traduction] « avec les yeux de membres d'équipage plutôt qu'avec ceux de membres d'un état-major ». De plus, comme l'a souligné l'historien naval W.A.B. Douglas, [Traduction] « le renseignement fourni par des frères d'armes est toujours plus crédible que les notes de service

CHAPITRE 4

de l'état-major, et il est probable que Bulloch et Layton inspiraient aussi une certaine confiance dont on avait terriblement besoin »⁸⁰.

Cette division entre le personnel supérieur et subalterne au Commandement aérien de l'Est apparaît aussi dans les mémoires du Maréchal de l'Air Clare Annis au sujet de son service au sein de l'ARC pendant la guerre. Il rappelle que le Vice-maréchal de l'Air Cuffe n'était pas un très bon commandant de l'aviation et qu'un jour, il [*Traduction*] « a accueilli un important rapport au sujet d'un aéronef du Commandement aérien de l'Est en disant : "Je ne veux rien savoir des chiffres!" Ce n'était pas une remarque propre à inspirer confiance dans un subordonné »⁸¹.

Le manque de ressources au Commandement aérien de l'Est ne facilitait pas non plus la vie des officiers supérieurs de l'ARC. Un historien naval attribue la situation à [*Traduction*] « l'esprit de clocher des officiers supérieurs de la région aérienne de l'Est et au fait que ces derniers, trop souvent, ne parvenaient pas à bien fixer leurs priorités »⁸². En fait, plutôt que de veiller à appliquer l'information tactique au sein de leur commandement, « ces officiers se préoccupaient de besoins banals et de la nécessité de trouver simplement assez d'hommes et d'appareils pour faire le nombre requis de sorties »⁸³. Il incombait donc au commandant d'escadron d'appliquer les tactiques du Commandement de l'aviation côtière. Malheureusement pour le Commandement aérien de l'Est, la plupart des commandants d'escadron ne réalisaient pas l'importance des instructions tactiques et n'ont donc pas veillé à ce que leurs subordonnés les utilisent au cours des opérations. Small était la seule exception et, comme l'observe l'historien Marc Milner, [*Traduction*] « heureusement pour les Allemands, Small était unique »⁸⁴.

Le Commandant d'aviation N. E. « Molly » Small est décédé le 6 janvier 1943, quand son *Canso* s'est écrasé peu après son décollage de Gander, à Terre-Neuve, par suite d'une déféctuosité d'équipement⁸⁵. Ainsi prit fin la vie d'un remarquable aviateur.

CHAPITRE 4

L'ensemble du Commandement aérien de l'Est a exprimé sa peine après le décès de Small, comme on le constate dans les dossiers opérationnels de l'ancien escadron de Small, le 162 BR, qui venait également de subir l'écrasement d'un de ses aéronefs : [Traduction] « Nos sentiments sont inexprimables après ces deux catastrophes, et toute la station partage un sentiment d'incrédulité après avoir perdu autant d'excellents camarades »⁸⁶.

Small a pourtant démontré son leadership technique et héroïque jusque dans ses derniers instants. En effet, Small faisait des expériences aux commandes de son avion quand il s'est écrasé. Il cherchait à augmenter le rayon d'action des *Canso* du 5 BR et du 162 BR pour qu'ils puissent protéger les convois le plus loin possible dans l'Atlantique. C'était très important. Il y avait au milieu de l'Atlantique un « trou aérien » où les sous-marins allemands se déplaçaient librement, car les aéronefs alliés n'avaient pas un rayon d'action suffisant pour patrouiller efficacement dans cette zone⁸⁷. En raison des forts vents d'ouest, les *Canso* du Commandement aérien de l'Est avaient un rayon d'action de 500 milles seulement. Pour essayer d'étendre le rayon d'action de ses aéronefs, le Commandement a envoyé son meilleur officier, le Cmdt avn Small, à Gander⁸⁸.

Small s'est mis immédiatement à alléger le plus possible l'avion pour qu'il puisse transporter davantage de carburant. Il est parvenu à éliminer 1 269 livres d'équipement, y compris en [Traduction] « remplaçant les grenades sous-marines de 450 lb par des Torpex de 240 lb, et en retirant les armes avant et les armes de tunnel ainsi que 1 000 munitions de chacune des armes de coupole ». En retirant cet équipement, Small espérait que les *Canso* puissent atteindre 600 milles, voire 700 milles, sur l'Atlantique⁸⁹. Malheureusement, Small n'a jamais su si ses initiatives avaient réussi.

Grâce aux mesures prises par Small pour alléger les aéronefs (leadership technique), mesures qu'il a testées lui-même et qui ont provoqué sa mort (leadership héroïque), le 5^e Escadron BR a pu

CHAPITRE 4

étendre le rayon d'action de ses *Canso* à 700 milles. Les escadrons ont tiré immédiatement le meilleur parti des innovations de Small. En effet, comme le souligne W. A. B. Douglas, [*Traduction*] « ce fut en grande partie grâce aux efforts de Small que les *Canso* de Gander purent livrer une série d'attaques prometteuses à distance maximale au cours des premières semaines de février [1943] »⁹⁰.

À ce moment là, d'autres améliorations étaient venues couronner les efforts du Commandement aérien de l'Est visant à protéger la marine marchande. En novembre 1942, une ligne téléphonique directe reliant le quartier général de Halifax et celui du service naval à Ottawa était établie. Le quartier général du Commandement aérien de l'Est pouvait désormais recevoir à temps des renseignements radiogoniométriques plus précis sur les sous-marins et organiser la majorité de ses recherches anti-sous-marines d'après ces renseignements⁹¹.

La nouvelle initiative du Commandement aérien de l'Est a également amélioré le rendement tactique des escadrons. Ainsi, en novembre 1942, le Commandement aérien de l'Est a créé sa propre section de recherche opérationnelle, semblable à celui du Commandement de l'aviation côtière britannique, afin d'analyser les opérations anti-sous-marines. De plus, à la fin de l'automne 1942, le Commandement aérien de l'Est a pris des mesures pour améliorer les compétences tactiques des pilotes et des équipages. Tous les équipages des escadrons chargés de protéger la marine marchande étaient tenus de larguer au moins une grenade sous-marine par mois⁹². Le Commandement aérien de l'Est tirait finalement les leçons de ses erreurs, mais il avait mis beaucoup de temps pour changer et il avait fallu compter sur les exploits de l'un de ses experts, le Cmdt avn Small, pour susciter ces changements.

Conclusion

À l'évidence, l'esprit novateur et les initiatives de N. E. Small révèlent à la fois ses propres compétences en leadership dans

CHAPITRE 4

l'exercice de son rôle de commandant d'escadron et les lacunes des hauts dirigeants du Commandement aérien de l'Est. En faisant tout pour découvrir des techniques efficaces et réagir au renseignement, en appliquant les tactiques éprouvées du Commandement de l'aviation côtière et en pilotant lui-même au cours de missions anti-sous-marines, Small a très certainement manifesté les qualités de leadership technique et héroïque que devrait posséder un excellent commandant d'escadron. Il a exercé un rôle majeur dans le cadre de la mission du Commandement aérien de l'Est de protéger la navigation, mais malheureusement, il détonnait trop dans l'organisation de l'ARC. En démontrant ses remarquables qualités de chef, Small a révélé les lacunes des autres commandants d'escadron et de ses supérieurs du Commandement aérien de l'Est en matière de leadership. Heureusement, les actions de Small en ont inspiré d'autres, en particulier au Commandement aérien de l'Est. Ainsi, en 1943, les autres unités de l'ARC suivaient son exemple.

CHAPITRE 4

Appendice I

Mentions élogieuses décernées au Commandant d'aviation N.E. Small

Small, Capt avn Norville Everett (C1379) – **Croix de l'aviation** – 116^e Escadron (Canada) – Mention en vigueur à compter du 11 juin 1942 conformément au *London Gazette* du 11 juin 1942 et à l'AFRO 1000-1001/42 du 3 juillet 1942. Il est né à Allandale (Ontario) le 7 décembre 1908 et s'est enrôlé au Camp Borden le 23 mai 1928. Il a obtenu son brevet de pilote à Vancouver, le 2 juin 1931. Il a passé une bonne partie des années 1930 dans l'aviation commerciale. On lui attribue plusieurs attaques de sous-marins allemands à l'été 1942, y compris le premier sous-marin coulé par le Commandement aérien de l'Est. L'AFC lui est décernée le 3 décembre 1942. Il est décédé au cours d'un accident d'aviation, le 6 janvier 1943 (*Canso 9737*).

[Traduction]

« Le Capitaine d'aviation Small est un pilote exceptionnel qui a été employé en qualité d'instructeur de vol avancé et de pilote convoyeur la majeure partie du temps depuis le déclenchement de la guerre. Il a montré un grand enthousiasme dans toutes les étapes de son travail. Il a été désigné pour piloter le *Catalina* à bord duquel il a effectué un vol de reconnaissance autour de la côte du Labrador, du détroit d'Hudson et de la Baie d'Hudson cet automne. Au cours du printemps et de l'été 1941, il a effectué cinq vols de convoyage des Bermudes au Royaume-Uni, dont l'un dans un temps record, et enregistré 125 heures de vol à ce poste. Il cumule 1 224 heures de vol. L'attachement au devoir de cet officier mérite une reconnaissance, et je recommande fortement que la récompense ci-dessus lui soit décernée ».

Small, Capt avn Norville Everett (C1379) – **Croix du service distingué dans l'Aviation** – 113^e Escadron (Canada) – Mention en vigueur à compter du 1^{er} janvier 1943 conformément au *London Gazette* de cette date et à l'AFRO 55/43 du 15 janvier 1943.

CHAPITRE 4

[Traduction]

« Cet officier a fait montre d'une compétence aéronautique, d'un courage et d'un attachement au devoir exceptionnels au cours de vols opérationnels, face à l'ennemi, au-dessus de la mer, au large des côtes de la Nouvelle-Écosse. Au cours des derniers mois, il a attaqué à cinq reprises des sous-marins ennemis transportant un armement très supérieur à celui de l'aéronef. Trois de ces attaques ont réussi, dont deux récemment au cours d'une période de six jours, contre des sous-marins complètement émergés avec l'équipage sur le pont.

Pendant les 335 heures de vol opérationnel qu'il a effectuées au cours des quatre derniers mois, cet officier s'est distingué à plusieurs reprises par son initiative et la réalisation de tâches difficiles dans de mauvaises conditions météorologiques; en particulier, il a été d'un grand secours en effectuant plusieurs sauvetages en mer pour recueillir des survivants de navires coulés ou endommagés ».

Source : Hugh Halliday, « Small, F/L Norville Everett (C1379), Air Force Cross Commendation » et « Distinguished Flying Cross Commendation », *RCAF Personnel – Honours & Awards – 1939-1949*, <http://www.airforce.ca/wwii/ALPHA-SM.1.html> (consulté le 10 novembre 2002).

CHAPITRE 4

Appendice 2

Réussites du 113^e Escadron BR contre des sous-marins allemands, sous le commandement du Cmdt avn N.E. « Molly » Small

Juillet 1942 :

Date	Pilote	Sous-marin	Résultat
31 juillet	Small	<i>U-754</i>	coulé
31 juillet	Sayre	<i>U-132</i>	aucun dommage

Août 1942 :

Date	Pilote	Sous-marin	Résultat
2 août	Small	<i>U-458</i>	aucun dommage
5 août	Small	<i>U-89</i>	légers dommages

Septembre 1942 :

Date	Pilote	Sous-marin	Résultat
9 septembre	Keetley	<i>U-165</i>	aucun dommage
16 septembre	Keetley	<i>U-517</i>	dommages minimes
24 septembre	White	<i>U-517</i>	aucun dommage
24 septembre	Bélanger	<i>U-517</i>	légers dommages
25 septembre	Wallace	<i>U-517</i>	sous-marin contraint de plonger à deux reprises
25 septembre	Bélanger	<i>U-517</i>	aucun dommage
29 septembre	Bélanger	<i>U-517</i>	légers dommages

Novembre 1942 :

Date	Pilote	Sous-marin	Résultat
24 novembre	Small	<i>U-183?</i>	aucun dommage

Source : W.A.B. Douglas, *La création d'une aviation militaire nationale : Histoire officielle de l'aviation royale du Canada*, tome II, Ottawa, Ministère de la Défense nationale du Canada, 1982; David Kealy, « The Anti-Submarine War off the East Coast, 1942 », RCAF History, Vol. II Narrative, 12 juillet 1982, *DHP* 89/97, boîte 4, dossier 12; *DHP* 181.003 (D25); Rapport des opérations du 113^e escadron, juillet à août 1942, *BAC*, RG 24, vol. 22616, bobine de microfilm c-12, p. 243.

CHAPITRE 4

Notes en fin de chapitre

L'auteur aimerait remercier le Dr Allan English, Howard Coombs, Rich Mayne et l'Institut du leadership des Forces canadiennes pour l'aide qu'ils ont porté à ce projet.

- 1 Amiral Karl Doenitz, *Dix ans et vingt jours*, Paris, Plon, 1959.
- 2 Dönitz fait observer que si les aéronefs de l'Atlantique occidental étaient « en nombre suffisant », les pilotes étaient « inexpérimentés », et par rapport à l'escorte aérienne anglaise, « ils ne peuvent être qualifiés que de mauvais ». Cité par David Kealy, « The Anti-Submarine War off the East Coast, 1942 », RCAF History, Vol. II Narrative, 12 juillet 1982, DHP 89/97, boîte 4, dossier 12, p. 18. C'est Dönitz qui souligne.
- 3 W.A.B. Douglas, *La création d'une aviation militaire nationale : Histoire officielle de l'aviation royale du Canada*, tome II, Ottawa, ministère de la Défense nationale du Canada, 1982-, p. 569.
- 4 Des exemples de ces études figurent dans : Lieutenant-colonel Bernd Horn et Stephen Harris, éd., *Chefs guerriers : perspectives sur les chefs militaires supérieurs canadiens*, Toronto, Dundurn Group, 2002, Stephen J. Harris, *Canadian Brass: The Making of a Professional Army, 1860-1939*, Toronto, University of Toronto Press, 1988, et Michael Whitby, Richard Gimblett et Peter Haydon, *The Admirals, Toronto*, Dundurn Press, 2006.
- 5 Le grade de commandant d'aviation pendant la Seconde Guerre mondiale équivalait aux grades actuels subalternes à moyens de major (dans la Force aérienne et l'Armée de terre) et de capitaine de corvette (dans la Marine). Desmond Morton, *A Military History of Canada from Champlain to Kosovo*, 4^e éd., Toronto, McClelland & Stewart, 1999, appendice II, p. 313.
- 6 Hugh Halliday, « Small, F/L Norville Everett (C1379), Air Force Cross [AFC] Commendation », *RCAF Personnel – Honours & Awards – 1939-1949*, <http://www.airforce.ca/wwii/ALPHA-SM.1.html> (consulté le 10 novembre 2002); Arthur Bishop, *Courage in the Air Volume 1: Canada's Military Heritage*, Toronto, McGraw-Hill Ryerson, 1992, p. 264; Maréchal de l'Air Clare L. Annis, « I'll Never Forget » dans *I'll Never Forget... Canadian Aviation in the Second World War*, Ottawa, Canadian Aviation Historical Society, 1979, p. 63; Douglas, *La création*.
- 7 Au Canada, les escadrons aériens qui défendaient la marine marchande contre les sous-marins allemands étaient appelés

CHAPITRE 4

« bombardiers de reconnaissance ». Dans la terminologie moderne, ce sont des escadrons de « patrouille maritime ».

8 Halliday, N.E. Small AFC Commendation, <http://www.airforce.ca/wwii/ALPHA-SM.1.html> (consulté le 10 novembre 2002); Bishop, *Courage in the Air*, p. 264; Douglas, *La création*; Samuel Kostenuk et John Griffin, *RCAF Squadron Histories and Aircraft, 1924-1968*, Toronto, A.M. Hakkert, 1977, p. 49. On fait observer dans la mention élogieuse de Small en vue d'une AFC que l'un de ses vols transatlantiques s'est effectué « dans un temps record ».

9 Halliday, N.E. Small AFC Commendation, <http://www.airforce.ca/wwii/ALPHA-SM.1.html> (consulté le 10 novembre 2002); Douglas, *La création*; Carl Vincent, « Prelude to Glory – the story of 162 (BR) Squadron RCAF, 1942-May 1944 », *High Flight – Canada's Wings*, volume 1, n° 6 (novembre/décembre 1981), p. 230; Rapport des opérations du 113^e escadron, le 3 décembre 1942, *Bibliothèque et Archives Canada* [ci-après BAC], groupe de dossiers [ci-après RG] 24, volume 22616, bobine de microfilm c 12,243. Small a été avisé de sa mention élogieuse en vue d'une AFC le 11 juin 1942 et a reçu sa décoration au cours d'une cérémonie à la résidence du Gouverneur général, à Ottawa, le 3 décembre. La mention élogieuse figure en entier à l'appendice un. Cité par Douglas.

10 Vincent, « Prelude to Glory », p. 230-231; Bishop, *Courage in the Air*, p. 264. Cité par Vincent. Selon l'amirauté britannique, le sous-marin a [Traduction] « probablement subi de légers dommages » pendant l'attaque. *Direction - Histoire et patrimoine* [ci-après DHP], ministère de la Défense nationale, dossier 74/2, « History of Eastern Air Command », narrative DHP (1945), p. 351.

11 Vincent, « Prelude to Glory », p. 231; Douglas, *La création*; Rapport des opérations du 113^e escadron, le 26 juin 1942, BAC, RG 24, vol. 22616, bobine de microfilm C-12243.

12 « History of Eastern Air Command », p. 391.

13 Kostenuk et Griffin, *Squadron Histories*, p. 46; Bishop, *Courage in the Air*, p. 265; Douglas, *La création*; Rapport des opérations du 113^e escadron, le 31 juillet 1942, BAC, RG 24, vol. 22616, bobine de microfilm c-12, p. 243. Cité par Douglas. Ce n'était cependant pas la première fois qu'un avion détruisait un sous-marin allemand dans l'Atlantique Nord-Ouest. La gloire de cet exploit appartient à la marine américaine, quand un escadron de VP-82 *Hudson* partant de sa base à Argentia (Terre-Neuve) a coulé le *U-656* au sud du cap Race, le 1^{er} mars 1942. La marine américaine a renouvelé cet exploit deux

CHAPITRE 4

semaines plus tard quand un Hudson du même escadron a coulé le *U-503* au sud-est de Terre-Neuve. Kealy, « A/S War East Coast 1942 », p. 18; « U-656, » <http://www.uboat.net/boats/u656.htm>; « U-503 », <http://www.uboat.net/boats/u503.htm> (consulté le 25 février 2003).

14 *DHP* 81/520/1440-18, vol. 3, « Notes on the History of Operational Intelligence Centre in Canada, 1939 », p. 2, et « 1941 », p. 4-5; Horatio Nelson Lay, *Memoirs of a Mariner*, Stittsville, Ontario, Canada's Wings, 1982, p. 141; Douglas, *La création*; Alfred Price, *Aircraft Versus Submarine: The evolution of the anti-submarine aircraft, 1912 to 1972*, Londres, William Kimber, 1973, p. 109.

15 *DHP* 79/599, Capitaine D.V. Peyton-Ward, *The RAF in the Maritime War, Volume II: The Atlantic and Home Waters: September 1939-June 1940* (RAF Air Historical Branch Narrative), s.d., p. 46; *DHP* 79/599, Capitaine D.V. Peyton-Ward, *The RAF in the Maritime War, Volume III: The Atlantic and Home Waters – the Preparative Phase, July 1941 to February 1943* (RAF Air Historical Branch Narrative), s.d., p. 93. Voir aussi Patrick Beesly, « Operational Intelligence and the Battle of the Atlantic: The Role of the Royal Navy's Submarine Tracking Room » dans James A. Boutilier, éd., *The RCN in Retrospect, 1910-1968*, Vancouver, University of British Columbia Press, 1982, p. 175-186 et Joubert à Anderson, 18 novembre 1941, *DHP* 181.009 (6734).

16 Douglas, *La création*.

17 « History of Eastern Air Command », p. 434.

18 Entretien avec Clare L. Annis, le 10 septembre 1979 (avec J.D.F. Kealy et W.A.B. Douglas). La première patrouille aérienne basée sur le renseignement « sûr » au sujet des sous-marins a été envoyée par Small le 23 juillet 1942. Rapport des opérations du 113^e escadron, le 23 juillet 1942, *BAC*, RG 24, vol. 22616, bobine de microfilm C-12243.

19 Entretien avec Annis; Notes sur un entretien avec Clare L. Annis, le 10 septembre 1979 (avec J.D.F. Kealy et W.A.B. Douglas), p. 2-3; N.E. Small au commandant de l'aviation du Commandement aérien de l'Est, le 24 décembre 1942, *DHP* 181.002 (D68A); Bishop, *Courage in the Air*, p. 264.

20 Notes sur un entretien avec Clare L. Annis, p. 2-3.

21 Price, *Aircraft Versus Submarine*, p. 69; *DHP* 79/599, Peyton-Ward, II, p. 305. Un sous-marin pouvait plonger sous la surface en 25 secondes à compter du moment où l'alarme de plongée se déclenchait.

22 Le quartier général du Commandement de l'aviation côtière a retransmis cet ordre aux groupes le 10 août 1941. *DHP* 79/599, Peyton-

CHAPITRE 4

- Ward, II, appendice XII; John Buckley, *The RAF and Trade Defence, 1919-1945: Constant Endeavour*, Keele, U.K., Ryburn Publishing, Keele University Press, 1995, p. 176-177; C.H. Waddington, *O.R. in World War 2: Operational Research against the U-boat*, Londres, Elek Science, 1973, p. 164-165; P.M.S Blackett, *Studies of War, Nuclear and Conventional*, New York, Hill and Wang, 1962, p. 216-217; Price, *Aircraft Versus Submarine*, p. 70. Selon Alfred Price, l'adaptation de la combinaison de couleurs blanche était « une reconnaissance tacite des avantages d'une combinaison de couleurs que les mouettes et autres oiseaux de mer ont adoptée quelques millions d'années plus tôt ».
- 23 Douglas, *La création*, p. 534. Pour avoir le temps de piquer et d'attaquer un sous-marin avec la moindre chance de réussite, un aéronef ne pouvait pas voler à plus de 5 000 pieds. L'altitude de patrouille de 5 000 pieds a été intégrée à l'instruction tactique n° 31 du Commandement de l'aviation côtière. CinCCC to AOC EAC, le 20 octobre 1942, *DHP* 181.002 (D90); « Coastal Command Tactical Instruction No. 31 », *DHP* 181.09 (D1147).
- 24 *DHP* 79/599, Peyton-Ward, II, p. 41 et II, p. 308-310.
- 25 *DHP* 79/599, Peyton-Ward, II, p. 43; Sir John Slessor, *The Central Blue: Recollections and Reflections*, Londres, Cassel and Company, 1956, p. 486.
- 26 « Coastal Command Tactical Instruction No. 31 », *DHP* 181.09 (D1147).
- 27 Douglas, *La création*.
- 28 Procès-verbal de la première réunion du Canadian Joint Anti-Submarine Committee, le 23 mars 1943, *DHP* 181.002 (D145).
- 29 « History of Eastern Air Command », p. 434 et 442; Douglas, *La création*.
- 30 Douglas, *La création*; CinCCC to AOC EAC, le 20 octobre 1942, *DHP* 181.002 (D90).
- 31 « History of Eastern Air Command », p. 434 et 442.
- 32 Douglas, *La création*; Rapport des opérations du 113^e escadron, le 31 juillet ainsi que le 2 et le 5 août 1942, *BAC*, RG 24, vol. 22616, bobine de microfilm C-12243.
- 33 Douglas, *La création*; Rapport des opérations du 113^e escadron, le 31 juillet ainsi que le 2 et le 5 août 1942, *BAC*, RG 24, vol. 22616, bobine de microfilm C-12243.
- 34 Kostenuk et Griffin, *Squadron Histories*, p. 46; Rapport des opérations du 113^e escadron, le 8 septembre 1942, *BAC*, RG 24, vol. 22616, bobine de microfilm C-12243; Roger Sarty, « Eastern Air

CHAPITRE 4

Command Anti-Submarine Operations in the Gulf of St. Lawrence, 1942 », RCAF History, Vol. II Narrative, juillet 1982, *DHP* 89/97, boîte 4, dossier 15, p. 32-33. Le détachement a été renforcé par trois *Hudson* de Yarmouth, le 18 septembre. Rapport des opérations du 113^e escadron, le 18 septembre 1942, *BAC*, RG 24, vol. 22616, bobine de microfilm C-12243.

35 Douglas, *La création*; Rapport des opérations du 113^e escadron, le 9 et le 16 septembre 1942, *BAC*, RG 24, vol. 22616, bobine de microfilm C-12243.

36 Robert Stanley Keetley est né le 16 avril 1920 à Moose Jaw (Saskatchewan). Il a effectué son premier vol opérationnel le 8 juillet 1942. Keetley a été mentionné dans les dépêches en novembre 1944 [*Traduction*] « pour son service long et exceptionnel comme pilote de BR ». Il a servi pendant toute sa carrière en temps de guerre au sein du Commandement aérien de l'Est, avant de prendre sa retraite le 9 février 1946. Sarty, « A/S Operations in the Gulf of St. Lawrence », p. 33.

37 Douglas, *La création*.

38 Sarty, « A/S Operations in the Gulf of St. Lawrence », p. 68.

39 Douglas, *La création*; Le *U-165* a finalement été coulé en rentrant d'une patrouille dans l'Atlantique occidental le 27 septembre 1942. On ne connaît pas exactement l'endroit du naufrage, mais il a probablement coulé dans le Golfe de Gascogne à l'ouest de Lorient, vraisemblablement touché par des mines aériennes. Il n'y a pas eu de survivants. « U-165 », <http://www.uboot.net/boats/u165.htm> (consulté le 25 février 2003).

40 Douglas, *La création*; Sarty, « A/S Operations in the Gulf of St. Lawrence », p. 38; Rapport des opérations du 113^e escadron, le 16 septembre 1942, *BAC*, RG 24, vol. 22616, bobine de microfilm C 12243.

41 Albert Stanford White est né le 6 septembre 1920 à Windsor (Ontario). C'est sa seule attaque d'un sous-marin allemand pendant la guerre, mais [*Traduction*] « il s'est vu décerner la DFC le 30 juin 1944 pour la force d'âme et la haute compétence dont il a fait preuve comme pilote de BR ». Devenu instructeur, il a trouvé la mort le 6 décembre 1944 quand son *Lockheed Ventura* [*Traduction*] « s'est écrasé au cours d'un vol d'entraînement réglementaire au-dessus de la baie de Fundy ». Sarty, « A/S Operations in the Gulf of St. Lawrence », p. 45.

42 Douglas, *La création*; « Coastal Command Tactical Instruction No. 31 », *DHP* 181.09 (D1147); Rapport des opérations du 113^e escadron, le 24 septembre 1942, *BAC*, RG 24, vol. 22616, bobine de microfilm C-12243; Sarty, « A/S Operations in the Gulf of St. Lawrence », p. 68-69.

CHAPITRE 4

43 Maurice John Bélanger est né à Ottawa le 25 juin 1919. Le QGFA l'a affecté au 113^e Escadron BR vers la fin de juin 1942, et il y est demeuré jusqu'en mai 1943, au début d'une affectation de six mois à la station de l'ARC de Sydney, avant d'être affecté comme pilote de bombardier au 425^e escadron en Angleterre. Il a terminé son service dans l'ARC le 3 avril 1945. Sarty, « A/S Operations in the Gulf of St. Lawrence », p. 46.

44 Ces données statistiques sont également révélatrices de la détermination du capitaine du *U-517* à faire couler la marine marchande. Douglas, *La création*; Rapport des opérations du 113^e escadron, le 25 septembre 1942, BAC, RG 24, vol. 22616, bobine de microfilm C-12243.

45 Douglas, *La création*; Rapport des opérations du 113^e escadron, le 29 septembre 1942, BAC, RG 24, vol. 22616, bobine de microfilm C-12243.

46 Rapport des opérations du 113^e escadron, le 24 novembre 1942, BAC, RG 24, vol. 22616, bobine de microfilm C-12243; Kealy, « A/S War East Coast 1942 », p. 72; Eastern Air Command Monthly Anti Submarine Report for November, 1942, DHP 181.003 (D25).

47 Rapport des opérations du 113^e escadron, du 6 au 16 décembre 1942, BAC, RG 24, vol. 22616, bobine de microfilm C-12243.

48 Kostenuk et Griffin, *Squadron Histories*, p. 46. Voir aussi DHP 79/649 Robert L. Baglow, « An Examination of A/S Operations of the East Coast of Canada, Feb-Oct, 1942 », Rapport de DHP, Septembre 1979.

49 Rapport des opérations du 113^e escadron, le 29 décembre 1942, BAC, RG 24, vol. 22616, bobine de microfilm C-12243.

50 Michael L. Hadley, « Inshore ASW in the Second World War: The U-Boat Experience », dans W.A.B. Douglas, éd., *The RCN in Transition, 1910-1985*, Vancouver, The University of British Columbia Press, 1988, p. 132 et 134; « Report of Trip Made by Squadron Leader T.M. Bulloch and Flying Officer M.S. Layton to the Operational Stations and General Reconnaissance Schools of Eastern Air Command », 1^{er} mars 1943, BAC, RG 24, vol. 5177, dossier S.15-1-350, partie 3. Malgré les nouvelles tactiques du Commandement de l'aviation côtière, il est tout de même arrivé à quelques reprises que les vigies des sous marins voient un aéronef avant d'être vus. Les sous-marins devaient néanmoins plonger en catastrophe, ce qui était une source de frustration pour l'équipage du sous-marin, forcé de se désengager d'une attaque contre la marine marchande.

51 DHP 181.003 (D309), « Submarine Warfare, World War II », Rapport du Lieutenant-colonel d'aviation C.L. Annis, ARC, le 29 janvier 1943, p. 7.

CHAPITRE 4

52 Hadley, « U-Boat Experience », p. 132-133. Les renseignements donnés par Hadley sont tirés d'un entretien de juillet 1982 avec l'ex-Amiral Hartwig. Le *U-517* a finalement été coulé au sud-ouest de l'Irlande, le 21 novembre 1942, par un aéronef *Albacore* du porte-avions HMS *Victorious* de la Royal Navy. Le *U-517*, parti de Lorient en France quatre jours plus tôt, n'en était qu'à sa deuxième patrouille de guerre. « U-517 », <http://www.uboa.net/boats/u517.htm> (consulté le 10 novembre 2002).

53 CAS to AOC EAC, le 2 août 1942, BAC, RG 24, vol. 5199, dossier S.15-24-12; Douglas, *La création*. Le Commandement aérien de l'Est a également établi des procédures selon lesquelles, dès que son quartier général recevait un rapport radiogoniométrique, il devait donner l'ordre à un aéronef déjà en mission [*Traduction*] « à condition que celle-ci ne soit pas d'absolue nécessité, [...] d'intercepter le sous-marin – ou ordonner à un aéronef de l'intercepter à partir de la base, à condition qu'il y en ait un de disponible ». AOC EAC to Power (AFHQ), le 5 août 1942, DHP 181.009 (D1147).

54 Kealy, « A/S War East Coast 1942 », p. 40-41.

55 Douglas, *La création*; Rapport des opérations du 113^e escadron, le 14 août 1942, BAC, RG 24, vol. 22616, bobine de microfilm C-12243.

56 AOC EAC to Power (AFHQ), le 5 août 1942, DHP 181.009 (D1147). Voir aussi Douglas, *La création*.

57 Rapport du Colonel d'aviation P.F. Canning, Commandement de l'aviation côtière de la RAF en visite aux États-Unis et au Canada, le 19 octobre 1942, Public Records Office [ci-après PRO], Londres, dossier du ministre de l'Air [ci-après Air] 15/217.

58 AOC EAC to Power (AFHQ), le 5 août 1942, DHP 181.009 (D1147).

59 Richard Evan Goette, « The Struggle for a Joint Command and Control System in the Northwest Atlantic Theatre of Operations: A Study of the RCAF and RCN Trade Defence Efforts During the Battle of the Atlantic », thèse de maîtrise non publiée, Queen's University, 2002, p. 28.

60 « Report by S/L C.G. Ruttan on the Course of Instruction for Naval "Y" Intelligence, 19 October 1942 », BAC, RG 24, vol. 5272, S.28-5-10.

61 Goette, « Joint Command and Control », p. 28.

62 Hugh Halliday, « Small, F/L Norville Everett (C1379), Distinguished Flying Cross [DFC] Commendation », *RCAF Personnel – Honours & Awards – 1939-1949*, <http://www.airforce.ca/wwii/ALPHA-SM.1.html> (consulté le 10 novembre 2002). La mention élogieuse en vue d'une DFC reconnaissait également les efforts déployés par Small

CHAPITRE 4

pour sauver les survivants des navires coulés ou endommagés. Cette mention élogieuse figure en entier à l'appendice un.

63 Hugh Halliday, « Belanger, F/L Maurice John (J10432), DFC Commendation », *RCAF Personnel – Honours & Awards – 1939-1949*, <http://www.airforce.ca/wwii/ALPHA-BE.1.html> (consulté le 10 novembre 2002); Douglas, *La création*. Halliday et Douglas soulignent tous deux que Bélanger s'est vu décerner une DFC et une agrafe pour ses exploits au Bomber Command de la RAF en 1944.

64 Rapport des opérations du 113^e escadron, le 2 janvier 1943, *BAC*, RG 24, vol. 22616, bobine de microfilm C-12243.

65 Douglas, *La création*; Michael Hadley, *U-Boats Against Canada*, Montréal et Kingston, McGill-Queen's University Press, 1985, p. 130. Pour plus de renseignements sur la réaction des hommes politiques et du public au lourd tribut que les sous-marins allemands prélevaient sur le transport maritime dans le Saint Laurent, voir Hadley, *U-boats Against Canada*, chapitres 3 et 4.

66 Seuls les atterrissages alliés en Afrique du Nord (opération *Torch*), et le fait que Dönitz devait attaquer sa chaîne d'approvisionnement, ont empêché l'amiral allemand d'envoyer au Canada plus de sous-marins qu'il ne l'avait prévu d'abord. *DHP 79/599*, Peyton-Ward, III, p. 538-539.

67 La MRC n'a coulé aucun sous-marin dans les eaux canadiennes en 1942, alors que la marine américaine en a coulé deux, les forces aéronavales américaines, deux également, et l'ARC, un (le *U-754* coulé par Small). Hadley, « U-Boat Experience », p. 132.

68 Anderson à Joubert de la Ferté, 24 avril 1942, *DHP 181.009 (6734)*.

69 Douglas, *La création*.

70 Douglas, *La création*.

71 Commodore de l'Air N.R. Anderson, ARC, attaché au commandement côtier de la RAF au Commandant en chef de l'aviation, Commandement de l'aviation côtière, *RAF*, 4 juillet 1941, *DHP 181.002 (D121)*; *DHP 79/599*, Peyton-Ward, III, p. 23.

72 Memorandum, AOC No. 1 Group, St. John's to EAC HQ, le 20 décembre 1941, *DHP 181.002 (D173)*; AOC EAC to Power, le 29 mars 1942, *DHP 181.009 (D1147)*. Les unités d'entraînement opérationnel du commandement côtier, qui exerçaient leurs activités dans l'Est du Canada et se servaient des notes de service tactiques du commandement côtier au cours de leur entraînement, ne transmettaient pas l'information tactique au Commandement aérien de l'Est, ce qui n'a pas aidé non plus. Douglas, *La création*.

CHAPITRE 4

- 73 DCA [Col avn T.J. Desmond] au D Ops, le 9 avril 1942, *BAC*, RG 24, vol. 5273, HQS 28-6-3. C'est nous qui soulignons.
- 74 DCA [Col avn T.J. Desmond] au D Ops, le 9 avril 1942, *BAC*, RG 24, Vol. 5273, HQS 28-6-3.
- 75 Entretien avec Annis.
- 76 L'ARC et la MRC étaient convaincues, comme l'amirauté britannique, que l'introduction du système de convoi et l'invention de l'Asdic, un dispositif de détection sous-marin appelé aujourd'hui « sonar actif », avaient mis fin à la menace des sous-marins. Trouvé dans un rapport de planificateurs interarmées britanniques du 2 juillet 1936, cité dans *DHP* 79/599, Capitaine D.V. Peyton-Ward, *The RAF in the Maritime War, Volume I: The Atlantic and Home Waters: The Prelude, April 1918-September 1939* (RAF Air Historical Branch Narrative), s.d., p. 151.
- 77 Allan D. English, « The RAF Staff College and the Evolution of British Strategic Bombing Policy, 1922 1929 », *Journal of Strategic Studies*, vol. 16, n° 3 (septembre 1993), p. 408-409, 416 et 426; Entretien avec Annis. Aucun officier supérieur de l'ARC n'avait d'expérience dans la défense des convois avant que le Lieutenant-colonel C.L. Annis ne prenne la direction des patrouilles maritimes au QGFA en août 1942. Douglas, *La création*.
- 78 Goette, « Joint Command and Control », p. 27.
- 79 Douglas, *La création*; CEMFA à l'ARC à Londres (transmission écrite mais non envoyée – devant servir de base de discussion entre le CEMFA et l'AMAS), le 12 janvier 1943, *BAC* RG 24, vol. 5177, S.15 1 350, partie 2.
- 80 Douglas, *La création*, p. 612.
- 81 Entretien avec Annis.
- 82 Douglas, *La création*, p. 524.
- 83 Douglas, *La création*, p. 607.
- 84 Milner, « Inshore ASW: the Canadian Experience in Home Waters », dans W.A.B. Douglas, éd., *The RCN in Transition, 1910-1985*, Vancouver, The University of British Columbia Press, 1988, p. 147.
- 85 Douglas, *La création*, p. 614; Rapport des opérations du 5^e escadron, le 8 janvier 1943, *BAC* RG 24, vol. 22603, bobine de microfilm C-12229.
- 86 Rapport des opérations du 162^e escadron, le 8 janvier 1943, *BAC*, RG 24, vol. 22632, bobine de microfilm C-12259.
- 87 Rapport des opérations du 113^e escadron, le 2 janvier 1943, *BAC* RG 24, vol. 22603, bobine de microfilm C-12243; Goette, « Joint Command and Control », p. 70.

CHAPITRE 4

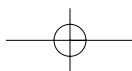
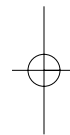
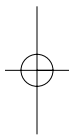
88 Annis, « I'll Never Forget », p. 65; Entretien avec Annis; Rapport des opérations du 113^e escadron, le 2 janvier 1943, *BAC RG 24*, vol. 22603, bobine de microfilm C-12243.

89 Rapport des opérations du 5^e escadron, le 5 janvier 1943, *BAC RG 24*, vol. 22603, bobine de microfilm C-12229.

90 « History of Eastern Air Command », p. 565-566; Douglas, *La création*, p. 614. Cité par Douglas. Douglas note aussi que les tentatives de Small pour étendre le rayon d'action des *Canso* ont beaucoup contribué aux efforts que le Commandement aérien de l'Est a déployés pour obtenir le *Liberator* à très grand rayon d'action dont il avait besoin pour boucher le « trou aérien ». Selon lui, les *Canso* modifiés de Small [*Traduction*] « ont montré en partie les résultats que le [Commandement aérien de l'Est] pourrait obtenir avec les *Liberator* ».

91 Kealy, « A/S War East Coast 1942 », p. 52; Notes au sujet d'un entretien avec Clare L. Annis, p. 3.

92 Kealy, « A/S War East Coast 1942 », p. 80; Rapport des opérations du 113^e escadron, le 23 décembre 1942, *BAC RG 24*, vol. 22603, bobine de microfilm C-12243. Pour plus de renseignements sur la section de recherche opérationnelle du Commandement aérien de l'Est, voir *DHP 77/510*, Peter M. Millman, « Operational Research in the RCAF During World War II », Rapport *DHP*, 2 août 1947.



CHAPITRE 5

Cavalier Seul :

Une étude du leadership de George Frederick « Buzz » Beurling en contexte de guerre aérienne



Dean Black

[Traduction]

Buzz [...] voulait piloter un Mustang; la RAF lui en aurait donné un – comme on le faisait avec des gens hors du commun – mais ce n’était pas la façon de faire au Canada. Tout le monde doit se conformer. Les Canadiens sont incapables de faire face à ces personnes extraordinaires qu’on appelle des héros. Ils ne les tolèrent pas¹.

Le célèbre pilote de chasse canadien George Beurling s’est déjà considéré sans égal², et la citation de son Ordre du service distingué (D.S.O.) décrivait ses aptitudes et son audace comme « inégalées »³. En combat, bien peu de pilotes de chasse alliés pouvaient se mesurer à lui dans un Spitfire. Pourtant, une grande partie de l’historiographie de Beurling n’est pas entièrement flatteuse. De plus, l’authenticité de [Traduction] « plusieurs des [histoires et légendes] liées à Beurling est [considérée] douteuse »⁴. Dans son cas, le terme *leader* est perçu comme un compliment dont on n’a pas sérieusement examiné la pertinence.

Cependant, des éléments probants jusqu’ici ignorés et suggérant que Beurling possédait des qualités de leader commencent

CHAPITRE 5



Le Sous-lieutenant d'aviation George F. « Buzz » Beurling combattant l'ennemi ... de la paperasse.

peut-être à voir le jour. Nous cherchons ici à examiner ces éléments par rapport à la performance de certains des contemporains de Beurling reconnus pour leur leadership en guerre aérienne. Nous tentons ainsi de voir si Beurling est digne ou non de recevoir une telle reconnaissance. Une attention spéciale à la classe sociale, à la culture et au courage permet une compréhension du type de leadership pour lequel Beurling se démarque et révèle la nature des événements qui peuvent avoir influencé ses décisions : classe sociale, car loin d'avoir été témoin de bons exemples de leadership au début de sa carrière, on a souvent traité Beurling comme un inférieur puisqu'il était canadien; culture, car le pilote ne semblait pas accepter complètement la culture des tactiques de chasse; enfin, courage, car malgré le fait que les leaders de la guerre aérienne étaient généralement recrutés parmi les pilotes les plus courageux, Beurling l'était particulièrement, faisant preuve de courage non seulement devant l'ennemi, mais aussi face à ses propres supérieurs dans ses tentatives de modifier fondamentalement les méthodes de la guerre aérienne au début de 1944.

CHAPITRE 5

L'expérience tend à façonner la façon d'aborder les situations futures. En guerre aérienne, la question du manque de sens moral en constitue un exemple typique. Lorsqu'un commandant (cmdt) devait porter une accusation de manque de sens moral, il devait fournir un rapport complet à son supérieur, un *Air Officer Commanding* (AOC), dans lequel il devait non seulement expliquer les détails opérationnels pertinents, mais aussi souligner toute expérience de vol particulièrement mauvaise que l'individu en question pouvait avoir eue⁵. De telles enquêtes révélaient souvent une litanie d'expériences affreuses, incluant la perte d'amis proches, auxquelles on pouvait attribuer partiellement la détérioration de l'état émotif du militaire⁶. De la même manière, la présente recherche examine les expériences de Beurling pour y découvrir des épisodes qui pourraient expliquer sa transformation en ce guerrier courageux et tenace qu'il est devenu. Ainsi, exactement comme on aurait pu chercher de mauvaises expériences de vol qui auraient gâché une évaluation de sens moral, ce chapitre cherche à illustrer certaines expériences qui auraient dénaturé notre vision des agissements parfois douteux de Beurling.

Le leadership dans un escadron de pilotes de chasse est un concept difficile à quantifier en partie à cause d'une grande diversité d'opinions. Le colonel d'aviation W.G.G. Duncan Smith a écrit : [*Traduction*] « c'est par l'exemple et la personnalité qu'on dirigeait une équipe de pilote de chasse [...], d'une manière un peu spirituelle, car le leader [des pilotes] pouvait voir [ses ailiers], mais ne pouvait pas les toucher »⁷. Pour un autre historien de la force aérienne, c'est la capacité de garder l'ennemi à distance qui définissait le leadership⁸. En revanche, le commandant du Commandement aérien stratégique, le général Curtis Lemay, croyait que [*Traduction*] « la responsabilité [était] la qualité la plus importante d'un leader »⁹. Par conséquent, dans le cadre de cet essai, nous examinerons l'admissibilité de Beurling au titre de leader selon l'exemple qu'il a donné, sa personnalité, ses aptitudes manifestes au vol de combat et la responsabilité dont il a fait preuve face aux autres.

CHAPITRE 5

Pour ce faire, il faut d'abord explorer brièvement les expériences de Beurling lorsqu'il était affecté à des opérations. Sa carrière de vol de la Seconde Guerre mondiale se divise précisément en trois étapes : le début de son service au sein des escadrons 403 et 41; son service au sein de l'escadron 249, et, après une brève période d'entraînement et son transfert de la *Royal Air Force* (RAF) à l'Aviation royale du Canada (ARC), son service au sein de l'escadron 412.

Premières expériences d'aviation

La génération de Beurling a grandi dans la tradition de la guerre aérienne écrite par des pilotes de chasse de la Première Guerre mondiale. Apparemment, [Traduction] « [dès l'âge de] 10 ans, Beurling lisait tous les ouvrages et toutes les bandes dessinées sur l'aviation qu'il pouvait trouver »¹⁰. Le concept de leadership en guerre aérienne était tout nouveau pendant la Première Guerre, mais certains de ses éléments fondamentaux étaient présents dans les comptes rendus de ces premiers aviateurs. L'examen de deux de ces rapports révèle que les pilotes de la Première Guerre mondiale étaient largement laissés à eux-mêmes. Les aptitudes étaient certainement importantes, mais ce n'est pas tous les leaders qui faisaient preuve de responsabilité dans la mesure que laissait entendre Lemay. *Flying Fury: Five Years in the Royal Flying Corps* par James McCudden, est probablement l'un des comptes rendus les plus détaillés de la Première Guerre mondiale jamais rédigés par un pilote de chasse. Le récit de McCudden, un as britannique, a été publié deux fois avant le début de la Deuxième Guerre mondiale : en 1918 et en 1930.

Le compte rendu de McCudden suggère que le concept de leadership aérien n'était pas encore développé en 1918. Si nous voyons le leadership aérien comme un pilote dirigeant les autres dans une formation serrée, le fait que les communications radio air-air n'avaient pas encore été perfectionnées contribue à expliquer cette lacune. Par conséquent, l'individualisme prévalait lorsqu'il était question de combat aérien pendant la Première Guerre. Les

CHAPITRE 5

aptitudes au vol étaient les plus importantes, et le combat en solo prédominait. En voici un exemple : le 20 juillet 1916, McCudden était l'un des cinq pilotes d'une formation dirigée par le Capitaine Maxwell. À ce moment-là, McCudden avait été affecté à des opérations depuis plus d'un an. À titre d'observateur, il s'était familiarisé avec les conditions météorologiques, le comportement de l'ennemi, l'artillerie antiaérienne et les capacités de son propre aéronef. Moins de 30 minutes après le décollage, les conditions météorologiques avaient voilé le sol dans toutes les directions. [Traduction] « [Peu après,] la formation s'était dissoute et [McCudden] avait décidé de voler sous le brouillard et de suivre la route principale jusqu'à Clairmarais »¹¹. Tandis que McCudden descendait, trois des autres aéronefs ont disparu, faisant six victimes. Si McCudden avait pu communiquer avec les autres et les convaincre qu'il était préférable de le suivre, le résultat aurait pu être très différent. La formation de cinq aéronefs avait décidément besoin d'un leader.



BAC, PA-37422.

Le Lieutenant d'aviation Beurling notant les cibles qu'il a abattues. Tout comme Bishop, il était individualiste et recherchait davantage la gloire que la coopération et le travail d'équipe.

CHAPITRE 5

William Avery « Billy » Bishop, comme McCudden, nous fait voir que bien que le courage était primordial, seules les aptitudes au vol définissaient le leader. Bishop a publié ses mémoires, *Winged Warfare*, en 1918. Malgré qu'il reconnaisse le fait que le leader doive secourir un ailier, on se souvient de Bishop pour ses tactiques de solitaire, dont l'exemple le plus célèbre mettait en cause une présumée attaque matinale d'un terrain d'aviation ennemi où Bishop a à lui seul détruit un certain nombre d'aéronefs au sol et dans les airs. Un autre aviateur reconnu de la Première Guerre mondiale, le Capitaine Albert Ball, était aussi célèbre pour ces tactiques de solitaire et son agressivité¹². Le travail de Bishop diffère de celui de McCudden sous un aspect important : son degré d'intérêt pour l'importance de la responsabilité. De nombreuses références indiquent que Bishop reconnaît sa responsabilité face aux autres¹³.

L'étude du vol à laquelle se livrait Beurling allait bien au-delà de son examen des as alliés. On présume qu'à l'âge de 18 ou 19 ans, alors qu'il tentait d'atteindre la Chine en passant par San Francisco, il a eu l'occasion d'apprendre la voltige aérienne d'Ernst Udet, l'un des as allemands de la Première Guerre mondiale¹⁴. Cependant, alors que Beurling était théoriquement aux États-unis, Udet était en Allemagne à remodeler le *Luftwaffe* allemand. Il est par conséquent improbable que Beurling, alors âgé de 18 ans, ait pris des leçons de vol avec Udet en 1938-39¹⁵. Il est peut-être plus raisonnable d'affirmer que même s'il est peu probable que Beurling se soit personnellement entraîné avec Udet, il a appris énormément à propos du vol en s'inspirant de ce dernier. Il faut garder à l'esprit l'impact qu'avait l'aviation sur les jeunes hommes comme Beurling tout au long des années 1930. Pour quelqu'un qui avait développé très tôt un intérêt avide, pour ne pas dire obsessionnel, pour l'aviation, Beurling a fort probablement pris connaissance de tout ce qui avait été écrit sur Udet. Le 23 juillet 1927, *The Globe and Mail* a identifié Udet comme l'un d'une poignée de pilotes allemands déterminés à traverser l'Atlantique pour atterrir « sans avertissement » aux États-unis¹⁶. En 1931, Udet était devenu une célébrité établie. Cette année-là,

CHAPITRE 5

à Cleveland, en Ohio, Udet a fait frémir 53 000 spectateurs en traçant des sillons dans le sol avec le bout de son aile¹⁷. En 1933, il se trouvait à Los Angeles en compagnie de la célèbre aviatrice Ruth Elder, qui avait elle-même échoué à traverser l'Atlantique six ans plus tôt, en 1927¹⁸. En novembre, Udet s'est retrouvé à Toronto, en vedette dans le spectacle *Saturday's Millions*, présenté au *St. Clair Theatre*¹⁹. Quand le 12 mars 1937 il a réussi à s'accrocher au Hindenburg en vol, la nouvelle a fait les manchettes des journaux canadiens²⁰. L'un des derniers reportages canadiens à son sujet faisait état du record de vitesse de 333,94 miles à l'heure qu'il avait établi en Allemagne²¹.

En résumé, Udet faisait partie de ces célèbres aviateurs de la Première Guerre mondiale qui gagnaient leur vie à faire des acrobaties aériennes, pendant la Crise, partout en Amérique du Nord, en Europe et en Afrique. Beurling les admirait certainement. Le fait qu'il prétendait avoir travaillé avec Udet²² prouve que Beurling était au moins conscient des talents du célèbre allemand. Ce qui compte, c'est ce que Beurling a retiré de ces expériences et histoires : jusqu'à quel point les aptitudes techniques définissaient le pilote.

Décembre 1941 à avril 1942 – 403^e et 41^e Escadrons

Bien qu'il était canadien, Beurling s'est joint au 403^e Escadron du Canada le 16 décembre 1941 non pas à titre d'aviateur de l'ARC mais bien comme pilote de la RAF. L'ARC était peu intéressée à Beurling à cause de son éducation déficiente. Même s'il faisait partie de la RAF, il semble que Beurling n'était pas très bien vu de son premier cmdt, le commandant d'aviation (cmdt avn) (RAF) A. G. Douglas. Celui-ci reconnaissait que les rapports de formation de Beurling étaient bons. Cependant, puisque Beurling était canadien, [Traduction] « toutes les aptitudes au vol du monde » n'allaient pas compenser sa citoyenneté²³. Après le départ de Douglas, on a affecté un autre officier de la RAF, le cmdt avn (RAF) C.N.S. « Ken » Campbell, au commandement du 403^e Escadron. Celui-ci a reconnu dans ses propres mémoires qu'on

CHAPITRE 5

l'avait surnommé « bon à rien » peu après son arrivée²⁴. Il semblait avoir la même attitude envers les Canadiens que son prédécesseur, car il a publiquement averti les pilotes qu'ils allaient avoir à [Traduction] « changer leurs attitudes canadiennes »²⁵. Avec le temps, les deux commandants de la RAF ont su devenir des leaders populaires et se sont révélés courageux au combat. Cependant, les premières perceptions ont prévalu, particulièrement pour les pilotes comme Beurling, qui se sont fréquemment fait changer d'unité.

Beurling a quitté le 403^e Escadron trois mois après l'arrivée de Campbell parce que l'escadron était en train de se « canadieniser » : seuls les membres de l'ARC allaient désormais y être affectés. Pendant son bref séjour dans l'escadron, Beurling n'a complété qu'une seule sortie opérationnelle. C'est le 24 mars que Beurling a finalement pu goûter au combat. Pendant un vaste « cirque »²⁶ aérien, jusqu'à quatre aéronefs ennemis l'ont attaqué alors qu'il volait en quatrième position de l'arrière du peloton. Il avait apparemment attiré l'ennemi en prenant du retard. Pendant qu'ils l'attaquaient, Beurling a soudainement abaissé ses volets et ses roues, ce qui a pratiquement amené son aéronef à faire du surplace tandis que les pilotes ennemis, pris de court, l'ont dépassé, toutes leurs balles ratant leur cible.

Avant le 10 avril 1942, Beurling avait effectué une autre sortie opérationnelle – une vaste opération de ratissage. Il avait aussi été impliqué dans un accident où deux aéronefs avaient été endommagés en entrant en collision avec un autre avion en roulant au sol. Quelques jours avant cet incident, Beurling avait été réprimandé par le commandant d'escadre (cmdt Ere) (RAF) Scott-Malden, qui avait reproché aux pilotes leurs prétentions exagérées et la piètre qualité de leurs tirs en déflexion²⁷.

Quand Beurling est arrivé dans l'escadron 41, on le considérait comme un pilote « à part ». Encore une fois, il se sentait exclus. Le leadership de cet escadron ne tenait aucun compte de l'expérience opérationnelle qu'il avait accumulée dans le 403^e Escadron.

CHAPITRE 5

L'un des collègues de Beurling, Bob Middlemiss, expliquait ainsi le bref passage de Beurling dans l'escadron 41 (il faut noter, cependant, qu'on considère que Beurling a abattu deux avions pendant cette période) :

[Traduction]

Un jour, Beurling était « 4 bleu », à l'arrière de la formation, quand il a aperçu quatre ME109 à deux heures. Quarante-six yeux balayaient le ciel, mais personne ne pouvait voir ce que Beurling disait avoir vu. Le leader a demandé à Beurling s'il pouvait toujours voir l'appareil ennemi, ce à quoi ce dernier s'est exclamé « Oui, monsieur ». Les avions ennemis s'approchaient et personne d'autre dans la formation ne les avait encore vus, alors Beurling a quitté le peloton et est passé à l'attaque. Tous les autres avaient atterri quand Beurling est enfin revenu. Il était clair qu'il avait tiré. Il a expliqué qu'il avait abattu un appareil à un angle de déflexion de quarante degrés. On a fait développer le film de son registre de tire mais on n'y voyait aucun appareil ennemi à cause de l'angle de déflexion. La rumeur au mess voulait que Beurling désirait obtenir une D.F.C. Quelques jours plus tard, la même chose s'est à nouveau produite et tout le monde était alors convaincu que Beurling mentait, qu'il cherchait à en mettre plein la vue. Ils l'appelaient « baratineur ». Peu après, on m'a envoyé à Malte, suivi quelques jours plus tard par Beurling. Tout le monde était content, on ne croyait tout simplement pas les histoires de Beurling. Il avait cependant une meilleure vue que quiconque²⁸.

Escadron 249 à Malte

Le déménagement était en fait fortuit. Malte et l'escadron 249 plaisaient davantage à Beurling car les tactiques employées en théâtre d'opération permettaient une liberté d'action nettement

CHAPITRE 5

supérieure à ce à quoi on l'avait habitué. Néanmoins, la tendance de Beurling à faire les choses à sa manière ont apparemment déplu à son propre commandant d'escadrille, Raoul Daddo-Langlois, ainsi qu'à un autre pilote, Buck McNair, à tel point que le cmdt de Beurling, Laddie Lucas, a dû intervenir en réprimandant le jeune Canadien²⁹. Daddo-Langlois s'inquiétait apparemment des « rapports ambivalents » concernant le penchant de Beurling pour les opérations solitaires et la désobéissance³⁰, ce qui est surprenant du fait que Daddo-Langlois avait apparemment lui-même reçu une réprimande considérable de son cmdt précédent pour les exactes mêmes raisons³¹.

Un capt avn de la RAF nommé Eric Hetherington a un jour dit que puisque Beurling n'était pas un tacticien, il fallait le mener au bon endroit au bon moment pour qu'il puisse ensuite [*Traduction*] « procéder à sa manière »³². À l'opposé, Beurling affirmait qu'étant donné que leurs ennemis étaient toujours plus nombreux que lui et ses collègues, [*Traduction*] « dans les airs, c'est chacun pour soi »³³. Au sol, les pilotes avaient rarement le temps de préparer quoi que ce soit de plus que des « sections » de deux aéronefs. [*Traduction*] « Décoller en soi était un exploit; former une escadre, pratiquement impossible »³⁴.

Pour revenir à l'affirmation de Hetherington, l'auteur Brian Cull³⁵ a expliqué que Beurling avait abattu deux avions de chasse italiens Macchi en quelques secondes, tandis que [*Traduction*] « Hetherington cherchait à se dissimuler dans les nuages ». Puisque Beurling a plus tard dû montrer à Hetherington les deux épaves des avions de chasse italiens qu'il avait abattus, il est clair que Hetherington n'avait eu qu'un rôle mineur dans la bataille et qu'il n'avait certainement pas placé Beurling en position d'attaquer les deux cibles³⁶. Le fait que l'affirmation de Hetherington est isolée met en doute sa crédibilité. Un examen des comptes rendus de combat aérien de Malte ne fournit aucune autre allégation de ce genre³⁷. En fait, à plusieurs reprises, il semble que Beurling lui-même ait mené la charge contre l'ennemi³⁸.

CHAPITRE 5



CITEC, PL-10976.

Beurling en convalescence dans un hôpital anglais.

En définitive, l'affectation de Beurling à Malte s'est révélée remarquable. À la fin d'octobre 1942, Beurling avait abattu 28 et 1/3 appareils ennemis, dont deux lors de sa brève affectation à l'escadron 41. De plus, on lui avait décerné deux fois la Médaille du service distingué dans l'Aviation (DFM) et il avait reçu une commission, une DFC et un DSO. Les journaux nationaux canadiens louangeaient la « carrière unique » de Beurling dans la RAF³⁹.

Le 403^e Escadron et l'escadron 412

Beurling est revenu au 403^e Escadron pour la deuxième fois au milieu de 1943. Plusieurs savaient que [*Traduction*] « son dossier de vol de combat surpassait nettement celui de tout autre pilote de l'escadron »⁴⁰. Malgré son dossier hors du commun, on l'a accueilli de la même manière que 16 mois plus tôt dans l'escadron 41. Le commandant d'escadre (RAF) de Beurling, J.E. « Johnnie » Johnson, qui à l'époque avait abattu 25 avions comparativement aux 28 de Beurling, s'est assuré que les deux cmdt du terrain

CHAPITRE 5

d'aviation 127 ne permettent pas à Beurling de faire cavalier seul. Il a fait comprendre à Beurling que les tactiques de Malte étaient inutiles au-dessus de l'Europe occupée, et qu'on ne le récompenserait que s'il se conformait⁴¹. Par conséquent, on a imposé des restrictions à Beurling, comme on l'avait fait dans l'escadron 41. Quelques jours plus tard, dans un pré des environs, Beurling était à la chasse au lièvre avec l'aumônier de l'escadron lorsque deux fermiers en colère les ont confrontés. L'aumônier a alors répondu aux deux hostiles propriétaires qu'ils avaient affaire au « meilleur pilote de chasse du Canada », ce à quoi ceux-ci ont répliqué : [*Traduction*] « Les colons que vous êtes devraient retourner d'où ils viennent; la Grande-Bretagne peut très bien faire la guerre sans vous »⁴².



CITEC, PL-11975.

Beurling lors d'un voyage diplomatique au Canada en compagnie de W.L. Mackenzie King, Premier ministre durant la Deuxième Guerre mondiale, et de fervents spectateurs.

CHAPITRE 5

Mis à part une affectation au poste d'officier d'artillerie de l'escadre⁴³, les postes confiés à Beurling ne semblent pas avoir tenu compte de ses véritables capacités et ont contribué à discréditer ses réalisations passées. Une tendance constante à lui confier le poste d'ailier n'a probablement pas joué en sa faveur non plus. Il croyait sans doute qu'il pouvait être plus utile à titre de leader ou en menant ses propres opérations et en employant différentes tactiques.

Beurling a-t-il été offusqué du rôle qu'on lui a confié dans le 403^e Escadron? Il semble qu'il n'était pas le seul, car plusieurs signes indiquent que d'autres étaient aussi insatisfaits. Par exemple, Hugh Constant Godefroy, cmdt du 403^e Escadron à l'époque, s'était lassé de jouer le rôle de demoiselle d'honneur de Johnson. La vue de Johnson n'était pas aussi bonne que celle de Godefroy. Par conséquent, quand Godefroy repérait un avion ennemi, « Johnnie » insistait pour qu'on le mène vers la cible, et celui-ci était toujours le premier à tirer, ce qui favorisait son dossier. À la fin de l'automne 1943, Godefroy avait commencé à se taire quand il repérait un ennemi pour ne pas en informer « Johnnie » et ainsi avoir la chance de tirer le premier⁴⁴.

La référence inhabituelle – pour ne pas dire alarmante – de Godefroy à la présence d'un merle nommé « Cock Robin » dans l'escadron devrait aussi nous faire réfléchir. Dans la comptine, le personnage du merle est victime de trahison, assassiné par un autre oiseau, le moineau. Le symbolisme de l'analogie de Godefroy est menaçant. Croyait-il que « Cock Robin » avait été trahi par un de ses collègues pilotes d'escadron? Godefroy semblait insinuer que le merle en question était capitaine d'aviation et ancien instructeur de vol, peu expérimenté, qui insistait pour diriger les formations plutôt que de les suivre parce qu'il voulait obtenir une fiche respectable le plus vite possible. Si une telle querelle empoisonnait l'atmosphère au mess, elle a sûrement affecté Beurling⁴⁵.

CHAPITRE 5

Beurling était-il conscient de cette animosité? Plusieurs savaient que l'acuité visuelle de Beurling était extraordinaire, supérieure à celle de Godefroy. Est-il possible que Beurling se soit senti mis de côté par ceux qui ne s'intéressaient qu'à améliorer leur fiche, ce qu'ils croyaient plus facile à faire lorsque Beurling protégeait leurs arrières? Un ancien pilote a affirmé que les hommes comme Godefroy et Johnson voulaient simplement que Beurling [*Traduction*] « vole moins pour atteindre moins de cibles et ainsi éviter qu'il les surpasse »⁴⁶.

Le 28 octobre 1943⁴⁷, Hugh Godefroy a nommé Beurling commandant d'escadrille⁴⁸. Apparemment, ce dernier n'était pas intéressé au poste⁴⁹. Peu après, Beurling s'est mis à voler à basse altitude dans son *Tiger Moth*, plongeant à deux reprises en direction des bureaux de Godefroy. Le vol à basse altitude de Beurling était légendaire, mais ces passages à basse altitude semblaient plutôt personnels⁵⁰. Quant aux environs du premier novembre Godefroy a affiché un règlement interdisant le vol à basse altitude, Beurling a rapidement décollé à bord d'un *Tiger Moth* et a survolé à basse altitude les quartiers de Godefroy pour une troisième fois. Godefroy l'a alors mis en état d'arrestation. Un procès en cour martiale n'a été évité que lorsque le ministre de l'Aviation, Chubby Powers, est intervenu au nom du premier ministre. On a alors convaincu Godefroy de muter Beurling du 403^e Escadron (terrain d'aviation 127) au terrain d'aviation 126, sous la supervision du cmdt Ere Buck McNair. Beurling a ensuite fini par se retrouver au sein de l'escadron 412⁵¹.

Classe sociale

Même si le 403^e Escadron était le premier escadron de chasse canadien formé outre-mer, les six premiers cmdt d'unité n'étaient pas canadiens. Lorsqu'on lui a présenté, en décembre 1941, le rapport de formation favorable de Beurling, le quatrième cmdt du 403^e Escadron (RAF), A.G. Douglas, a choisi de critiquer vigoureusement le pilote non commissionné fraîchement débarqué parce qu'il était canadien⁵². Le successeur de Douglas, Campbell,

CHAPITRE 5

a semblé adopter une approche similaire face aux Canadiens sous son commandement. Ce n'était pas inhabituel à l'époque : *[Traduction]* « [...] les distinctions de classe subies par les Canadiens de la RAF sont antidémocratiques. [Un] rapport de la RAF [affirmait que les Canadiens] étaient impétueux, puérils, erratiques, rustres [et qu'ils avaient] un complexe d'infériorité »⁵³. Aux yeux de certains, les membres du rang canadiens étaient des « sauvages indisciplinés »⁵⁴. La discrimination chez les hommes était pratique courante en Grande-Bretagne⁵⁵. Il est intéressant de noter que Godefroy avait aussi des problèmes avec Douglas lorsqu'ils servaient dans l'escadron 401. Plus tard, alors qu'ils se sont rencontrés par hasard en 1943, Douglas a traité Godefroy avec plus de respect. Godefroy avait en effet été promu au poste de commandant d'escadre et il soupçonnait que c'était ce grade supérieur qui expliquait l'attitude plus civilisée de Douglas⁵⁶.

[Traduction] « Quand un nouveau pilote se joignait à l'escadron, son premier vol était généralement à titre d'ailier du commandant – il était alors protégé par le reste de l'escadron. Quand le Sous-lieutenant d'aviation (slt) Gordon Hoben a été transféré de l'escadron de bombardiers 102 à l'escadron d'avions de chasse 403, son nouveau cmdt, le commandant d'aviation C.N.S. « Ken » Campbell, l'a pris sous son aile. Il n'était pas rare de voir des pilotes non commissionnés servir de commandant d'escadrille à la place des sous-lieutenants d'aviation »⁵⁷. On n'accorda aucun des deux privilèges à Beurling dans l'escadron 41. Au lieu de cela, on l'a apparemment affecté au poste le plus dangereux dans une formation d'avions de chasse. Sans protection, Beurling était naturellement mécontent de son rôle à l'arrière de la formation, un rôle qu'on allait lui confier occasionnellement plus d'un an plus tard dans le 403^e Escadron.

Il ne semble y avoir aucune autre explication au traitement qu'on lui a réservé que la classe sociale. Il est par conséquent remarquable qu'au sein de l'escadron 41, Beurling ait quitté la formation pour défier des avions ennemis que 23 autres pilotes

CHAPITRE 5

niaient avoir vus. Lloyd Hunt, président de l'Association des pilotes de chasse canadiens, nous raconte que les pilotes de l'escadron 41 [*Traduction*] « avaient envoyé Beurling à Coventry », insinuant que Beurling avait été rejeté de la pire manière⁵⁸. Il est devenu clair, plus tard au cours de la guerre, que « Beurling éprouvait un très fort ressentiment pour ses anciens commandants »⁵⁹. Malheureusement, Beurling a probablement pensé qu'il recevait le même mauvais traitement lorsqu'il s'est présenté au 403^e Escadron pour sa deuxième affectation, et sa rencontre avec deux fermiers locaux hostiles ne lui a certainement pas facilité les choses.

Culture

Quand à la fin de 1943 on a confié à Beurling le poste de commandant d'escadrille au sein de l'escadron 412, un nouveau venu de l'époque s'est souvenu du leadership et de la compassion de Beurling qui tendait la main aux nouveaux venus, les accueillait et prenait le temps de leur expliquer le fonctionnement de l'escadron⁶⁰. Un autre se souvient que Beurling passait beaucoup de temps à Londres à tenter d'influencer les leaders supérieurs de l'Aviation canadienne pour obtenir les moyens et la permission de mener différemment la guerre aérienne au-dessus du continent⁶¹. On rapporte que Beurling favorisait de nouvelles tactiques pour rehausser, sinon remplacer, les tactiques dites du « cirque » et de la « rhubarbe »⁶² qui avaient été les plus utilisées pendant près de deux ans. Bien que Brian Nolan décrit la préférence de Beurling pour les missions de type « Ranger » et sa requête de former une escadrille de Mustangs,⁶³ il affirme aussi que le *Air Officer Commander-in-Chief*, L.S. Breadner, a refusé d'autoriser le projet. Le célèbre historien Arthur Bishop, spécialisé dans l'aviation et fils de « Billy » Bishop, semble maintenant réfuter cette affirmation⁶⁴.

Dans *They Shall Grow Not Old*⁶⁵, on affirme que le Lieutenant d'aviation (Lt avn) J.Z. Zabek volait avec l'escadron 412 le 14 février 1944 lorsque son avion s'est écrasé cinq minutes après

CHAPITRE 5

le décollage. Le registre des opérations de l'escadron 412 indique que ce jour-là, il s'agissait d'une mission de type « Ranger »⁶⁶ mettant en cause le Lt avn G.F. Beurling, le Lt avn R. P. Vatcher, le Lt avn F. T. Murray et le Lt avn J. Z. Zabek. Sur les 15 accidents qui se sont produits dans l'escadron 412 entre le 7 mai 1943 et le 29 juin 1944, seul celui de Zabek correspond à celui décrit par Arthur Bishop dans son nouvel épilogue de l'autobiographie originale de Beurling. L'incident de Zabek avait toutes les apparences d'une panne causée par un manque de carburant. Les escadrons qui utilisaient le nouveau Spitfire IX à la fin de 1943 se plaignaient de pannes provoquées par le transfert vers les réservoirs largables de carburant auxiliaire⁶⁷. Ces pannes avaient incité le commandant d'escadre de Beurling, Buck McNair, à ordonner aux pilotes de se hisser jusqu'à un minimum de 1 000 pieds d'altitude avant de changer de réservoir.

Contrairement à ce qu'a affirmé Nolan, il est possible que Breadner ait approuvé la demande de Beurling puisque cette mission de type « Ranger » a eu lieu. Une seule différence importante doit cependant être signalée : Beurling n'a pas obtenu les Mustangs P-51⁶⁸. Il ne demandait pas la lune puisque le modèle de Mustang qu'il réclamait était disponible⁶⁹. Cependant, Beurling faisait face à une culture de force aérienne d'abord axée sur les tactiques, tactiques auxquelles il avait de la difficulté à se conformer, mais aussi axée sur la suprématie du bombardier.

En ce qui a trait aux tactiques mentionnées ci-dessus, les acteurs principaux du débat incluaient le patron de Beurling, le cmdt Ere J. E. « Johnnie » Johnson, dont l'ancien mentor, l'amputé Douglas Bader, était l'un des plus grands adeptes, sinon l'inventeur, du concept « Big Wing »⁷⁰. Les idées de Bader [*Traduction*] « s'appuyaient néanmoins sur un passé appartenant à une différente époque technologique »⁷¹. Malgré le rôle de réserve du groupe 12 au nord de Londres, par rapport au groupe 11 au-dessus de Londres et de Kent, Bader sentait qu'il n'était pas dans le coup et, conséquemment, a demandé que son escadron (242) soit alerté du moment que le radar capterait les signaux des formations

CHAPITRE 5

massives de la *Luftwaffe* au-dessus de la France. Heureusement, ceci signifiait que la réserve (le groupe 12) allait livrer bataille avant les principaux moyens de défense (groupe 11). Les prétentions de Bader et de son escadre de trois à cinq escadrons se sont révélées exagérées, deux fois supérieures à ce que la *Luftwaffe* avait vraiment perdu au combat. Néanmoins, Bader a exploité les exagérations, défendant l'efficacité des formations massives; ces tactiques allaient s'ancrer dans l'esprit de plusieurs des subordonnés et admirateurs de Bader. Des mois plus tard, Beurling confrontait cette vision des choses, et trouvait difficile de l'accepter.

Beurling devait aussi combattre la culture de la force aérienne selon laquelle [*Traduction*] « le bombardier finit toujours par faire son chemin », ce qui signifiait que les escortes d'avion de chasse étaient mal avisées, sinon carrément inutiles⁷². Sir Charles Portal, Chef d'état-major de la Force aérienne au début de la guerre, s'opposait à l'idée qu'un avion de chasse à long rayon d'action devait être conçu pour escorter les bombardiers. Il affirmait que le concept était impossible à réaliser et qu'il mettrait en péril la vie de ses pilotes de chasse parce que le prolongement du rayon d'action diminuait nécessairement l'agilité et la vitesse de la flotte. C'est ce qui pourrait expliquer que malgré son introduction au début de 1942, le Mustang P-51 n'allait être utilisé à titre d'escorte de bombardier que de 16 à 18 mois plus tard. Au début de 1942, le Général « Hap » Arnold, commandant de la *US Army Air Force*, ne comprenait pas la méthode « incompréhensible et inacceptable » de Portal qui consistait à laisser 1 461 avions de chasse et pilotes au sol au lieu de les utiliser à titre d'escorte, ce qu'Arnold croyait possible⁷³. Malgré cela, l'idée d'escorter les bombardiers n'était toujours pas une priorité pour Portal. De plus, la RAF avait décidé de mener les opérations des bombardiers de nuit, ce qui réduisait le besoin d'escortes.

Beurling s'était apparemment lassé de l'état de disponibilité opérationnelle jour après jour. Un jour, il a décidé d'ignorer l'ordre d'être prêt à toute éventualité, déclarant que [*Traduction*]

CHAPITRE 5

« la bataille d'Angleterre s'était terminée plusieurs années auparavant ». Peut-être avait-il senti que les tactiques du combat aérien avaient besoin d'être transformées. Dans un combat aérien, les deux côtés étaient capables d'amasser de grandes formations et semblaient favoriser la guerre d'usure qui se produisait quand deux formations s'entremêlaient. Beurling semblait avoir une différente approche en tête. Il s'est probablement rendu compte que les Mustangs P-51 à longue portée pouvaient faire plus que de protéger les équipages des bombardiers en agissant comme escortes. Après tout, il était membre du 403^e Escadron deux ans plus tôt, le 16 avril 1942, quand les pilotes avaient assisté à une démonstration de la performance du Mustang au terrain d'aviation North Weald⁷⁴. Le Mustang était devenu opérationnel le mois suivant et peu après, [Traduction] « la RAF a réalisé qu'on pouvait faire la même chose au Mustang qu'au Manchester : enlever le moteur Allison et installer un Merlin »⁷⁵.

En juin 1943, le P-51B avait évolué au point de surpasser les aéronefs ennemis en termes de vitesse, de vol piqué et de retournement⁷⁶. Le poste d'instructeur de vol qu'avait occupé Beurling à la *Sutton Bridge Gunnery School* cet été-là l'avait probablement exposé à un sérieux débat sur ces questions. En janvier 1944, le rayon d'action et l'agilité du Mustang P-51 en faisait précisément le type d'aéronef dont Beurling avait besoin. Malheureusement, pour sa mission de type « Ranger », il avait dû se fier au Spitfire IX auquel on avait ajouté des réservoirs de carburant auxiliaires. Le moteur de Zabek semble être tombé en panne lorsque la formation de quatre avions de Beurling volait à basse altitude. Avec le manque de temps pour tenter de redémarrer le moteur et l'altitude trop basse pour utiliser un parachute, Zabek n'avait plus qu'une option : un atterrissage forcé. Malheureusement, avec la mort de Zabek, la mission « Ranger » de Beurling a pris fin de manière honteuse.

Lorsque « Johnnie » Johnson a aligné ses cmdts pour s'opposer à Beurling dès son arrivée au terrain d'aviation 127, à titre de leader, il « imposait ses valeurs et ses hypothèses » aux officiers

CHAPITRE 5

supérieurs de son escadre⁷⁷. Ces valeurs et hypothèses avaient pris des années à se forger, puisqu'elles avaient d'abord été formulées au tout début de la bataille d'Angleterre. Elles avaient par conséquent pris racine, créant une culture qui définissait non seulement comment les choses devaient se faire, mais aussi « les sortes de leadership jugées acceptables » dans son escadre. Dès le départ, donc, Beurling n'avait pas sa place dans ce cadre de travail.

Courage

La culture d'une organisation comme une escadre de la force aérienne peut aussi être fortement influencée par l'attribution de récompenses⁷⁸. Puisque les leaders imposent à l'organisation leurs valeurs et leurs hypothèses pour s'assurer que les membres ne dévient pas de la route choisie, ils mettent en œuvre un système de récompenses sur lequel ils règnent, système destiné à valoriser les membres dont la performance reflète le mieux les valeurs et les hypothèses imposées. En gardant ces considérations culturelles en tête, l'examen des récompenses décernées à Beurling est révélateur. La comparaison entre les mentions accordées à Beurling et celles accordées aux autres bons pilotes révèle une différence intéressante.

La mention de la DFM de Beurling faisait état de ses nombreuses victoires et affirmait qu'il [*Traduction*] « avait démontré un courage et des aptitudes hors du commun face à l'ennemi »⁷⁹. Quant on a ajouté une barrette à sa DFM, ce qui indique une seconde DFM, la mention affirmait que [*Traduction*] « le courage et la détermination de Beurling [étaient] une source d'inspiration pour tous »⁸⁰. Lorsque Beurling, maintenant commissionné, s'est mérité la DFC, la mention le décrivait comme [*Traduction*] « un combattant inlassable dont la détermination et la volonté [...] lui avaient gagné l'admiration de ses collègues [...] et donnaient l'exemple en respect des plus grandes traditions de la Royal Air Force »⁸¹. Comme dans le cas des mentions précédentes, le nombre d'avions ennemis endommagés ou détruits était inscrit.

CHAPITRE 5

Enfin, la mention de son DSO incluait la remarque suivante : [Traduction] « il a détruit six avions ennemis supplémentaires, pour un total de 28 victoires »⁸².

Aucune référence au « leadership » ne peut être trouvée sur les quatre mentions élogieuses de Beurling. Il peut y avoir une explication simple : Beurling avait rarement dirigé une formation de pilotes en combat, et quand il l'avait fait, il semblait préférer quitter la formation pour pourchasser lui-même un avion ennemi, abandonnant ainsi la responsabilité d'ailier qu'on lui avait confiée. Longtemps après la fin de la Seconde Guerre mondiale, le vice-maréchal de l'Air James Edgar « Johnnie » Johnson, en parlant du leadership, a un jour expliqué que [Traduction] « [...] les plus grands pilotes de chasse ont le sens du devoir [...] et que pendant un combat, ses pilotes savent qu'il va les protéger et les ramener à bon port »⁸³. L'habitude qu'avait Beurling de quitter la formation rendait furieux Godefroy et bien d'autres⁸⁴. Bien qu'on ne doutait pas du courage de Beurling, c'était le mauvais exemple qu'il donnait aux pilotes débutants qui, sans doute, inquiétait surtout Godefroy et Johnson.

Bien que Beurling donnait clairement le mauvais exemple en vol, ce n'était pas nécessairement le cas au sol. On demandait souvent à Beurling de transmettre ses connaissances aux autres à titre d'instructeur d'artillerie d'escadre ou d'escadrille, de partager ses secrets en matière de tir avec déflexion. Les cours qu'il donnait [Traduction] « démontraient clairement qu'il avait réfléchi aux subtilités du tir beaucoup bien plus profondément que tout autre pilote »⁸⁵. Malheureusement, cependant, ses talents de formateur en apparence exceptionnels n'ont pas suffisamment attiré l'attention pour qu'on évalue cet aspect de son leadership. Le fait que Beurling ait passé l'essentiel de sa carrière comme sous-officier n'est peut-être pas étranger à cette situation. Un examen détaillé de centaines d'autres citations révèle que sauf exception, les termes « leader » et « leadership » semblent avoir été exclusivement réservés aux officiers⁸⁶.

CHAPITRE 5

Si Beurling s'est demandé ce qui constituait le service méritoire, il en est probablement venu à la conclusion que seuls le courage et le nombre d'avions abattus comptaient. Le courage, les aptitudes et l'exemple de Beurling en matière de guerre aérienne se comparaient plus qu'avantageusement à d'autres pilotes considérés comme des leaders, mais on n'a jamais qualifié Beurling de leader. De plus, comme nous l'avons souligné dans sa requête de tactiques de « Ranger », Beurling a fait preuve d'un grand courage, caractérisé par une volonté de mettre en branle des changements fondamentaux aux tactiques alors utilisées en guerre aérienne, qui dataient d'avant le Jour J⁸⁷. Malgré qu'il ait fait preuve d'un courage inspirant et exemplaire dans les airs, malgré qu'il ait démontré une habileté inégalée à détruire les avions ennemis dans toutes les situations et malgré qu'il ait donné l'exemple à plusieurs reprises par ses talents de formateur en artillerie, la performance d'ensemble de Beurling aux yeux de ses supérieurs immédiats ne semble pas avoir été suffisante pour qu'on lui accorde le titre de « leader ».

Conclusion

Peut-être dans l'esprit de René Descartes, Beurling souscrivait à la notion que les connaissances doivent s'appuyer sur la raison et l'observation, et non la tradition ni l'autorité. Ses premières expériences avec l'escadron 41 l'ont convaincu qu'il était le mieux placé pour veiller sur lui-même. Le fait de prendre les choses en main n'était pas simplement un mécanisme de défense; il avait appris cette approche des meilleurs aviateurs, avant que la guerre n'éclate. La raison et l'observation lui faisaient voir qu'aussi longtemps qu'on l'affecterait à piloter à l'arrière du peloton, il serait beaucoup plus en danger. Il s'est présenté à l'escadron 41 en avril 1942 et on l'a traité comme s'il [*Traduction*] « était un gamin tout droit sorti de [l'unité d'entraînement opérationnel] »⁸⁸. Malheureusement, Beurling avait déjà acquis de l'expérience opérationnelle et l'idée d'être relégué à la quatrième position lui déplaisait grandement⁸⁹. Le fait de se soumettre à la tradition et à l'autorité représentait une menace à son bien-être. L'acrimonie

CHAPITRE 5

qui s'est développé entre lui et les autres officiers pilotes qui lui demandaient d'agir à titre d'ailier pour les protéger était sans doute une imposition constituant un danger de mort pour Beurling.

L'examen de la guerre aérienne de la Première Guerre mondiale suggère que les pilotes héroïques possédaient un esprit combatif. Il révèle aussi que le fait de voler sans le soutien mutuel d'un ailier contribuait à réduire l'espérance de vie du pilote de chasse. Sans surprise, la guerre aérienne du début de la Seconde Guerre mondiale reflète ces réalités et ces leçons apprises. Par conséquent, les leaders des pilotes de chasse semblent avoir démontré deux choses : le courage au combat et la volonté de prendre les autres sous leurs ailes pour leur enseigner ce qu'ils savaient. Selon ces normes de leadership de guerre aérienne, il est évident que Beurling mérite une certaine reconnaissance, mais, comme on a pu le constater, pas suffisamment pour lui décerner l'étiquette absolue de « leader ».

Au-delà du penchant de Beurling pour l'enseignement, il paraît clair qu'il possédait un rare degré de courage à la fois physique et moral. Il a continuellement eu le courage de ses convictions, notamment à travers son désir de favoriser le changement dans l'aviation. Il a insisté sans relâche pour qu'on mette l'accent sur une tactique connue sous le nom de « Ranger ». En définitive, sa persistance a porté fruit et les officiers d'aviation supérieurs ont cédé... dans une certaine mesure. En soi, cet accomplissement mérite d'être vu pour ce qu'il était : une preuve que Beurling était un leader, pas simplement parce qu'il était capable de faire preuve de courage face à l'ennemi, mais aussi parce qu'il faisait preuve de courage moral. Il n'a pas hésité à confronter ses supérieurs pour introduire des changements qu'il jugeait nécessaires. Après tout, un leader sert d'homme de pointe pour le changement, et c'est précisément ce que Beurling demandait quand plusieurs autour de lui semblaient plus à l'aise avec la tradition.

CHAPITRE 5

Le but de ce chapitre était de considérer « Buzz » Beurling en matière de leadership. Pour atteindre ce but, nous avons développé un cadre théorique fondé sur une analyse de la force aérienne de la Première Guerre mondiale et des mentions élogieuses de la Deuxième Guerre mondiale. Le cadre théorique tenait aussi compte des officiers d'aviation légendaires qui, à juste titre, étaient et sont encore considérés comme des leaders. McCudden, Bishop, Udet, Johnson, Godefroy et McNair étaient tous des leaders exceptionnels. Ils sont aujourd'hui considérés comme d'authentiques leaders parce qu'ils ont fait preuve d'un rare courage face à l'ennemi; ils ont inspiré leurs hommes à faire comme eux; et la plupart d'entre eux reconnaissaient l'importance de transmettre leur expériences et leurs habiletés aux autres pour rehausser leurs chances de survie et leur efficacité.

« Buzz » Beurling a fait de même, et plus encore. Malheureusement, il a échoué à contenir son animosité, voire son dédain, envers plusieurs symboles d'autorité. Quitter la formation et abandonner ses ailiers étaient peut-être le pire exemple à donner à l'époque, même si les tactiques de combat étaient peut-être en train d'évoluer. Cependant, si on conclut que le piètre comportement de Beurling ne doit être attribué qu'à lui-même, on accepte que seuls les gagnants font l'histoire. L'histoire indique plutôt que le leadership de l'escadron 41 a ignoré l'expérience opérationnelle de Beurling, qu'il a ignoré ses avertissements au sujet d'avions ennemis qui approchaient et qu'il a discrédité toutes ses prétentions. Envoyer Beurling à Coventry n'était pas la solution, et cette décision fait mal paraître les leaders de l'escadron 41.

Naturellement, on peut se mettre à la place de Beurling et peut-être considérer les décisions du leadership de l'escadron 41 sous un autre jour. Quand les leaders du 403^e Escadron et du terrain d'aviation 127 ont, pour employer une image, *freiné* Beurling, ils ont dans les faits étouffé un homme qui avait abattu plus de 28 avions ennemis, le pointage le plus élevé des deux côtés du conflit de Malte⁹⁰. La raison et l'observation n'ont pas aidé Beurling,

CHAPITRE 5

elles n'ont que confirmé sa méfiance complète envers plusieurs des personnes en position d'autorité. Il semble avoir choisi de se battre pour ses convictions. Bien que ses tactiques peuvent avoir été douteuses, ses objectifs avaient du sens. Beurling semble avoir été à l'avant-garde d'une bataille pour obtenir des changements fondamentaux, et il semble avoir quelque peu progressé dans cette direction. Son dossier de 31 and 1/3 tués font état de son courage et de ses aptitudes techniques, mais en définitive, il ne lui a permis que de se rendre au bureau du maréchal en chef de l'Air pour débattre de différentes approches à la guerre aérienne dans la dernière phase de la Seconde Guerre mondiale. Le courage de ses convictions et la qualité de ses arguments ont échoué à le mener plus loin dans son combat. Néanmoins, il semble que Beurling mérite qu'on le considère à nouveau; il mérite qu'on le considère comme un leader à bien des égards.

Notes en fin de chapitre

- 1 Norman Franks, *Buck McNair: Canadian Spitfire Ace* (Londres: Grub Street, 2001), commentaires par le Lieutenant d'aviation Doug Matheson. Voir <http://baileyprints.nostripes.com/rbailey/prints/defiance-at-dieppe.htm>.
- 2 George F. Beurling et Leslie Roberts, *Malta Spitfire, The Buzz Beurling Story: Canada's World War II Daredevil Pilot* (Toronto: Penguin Books, 2002), p. ix.
- 3 *London Gazette*, 16 octobre 1942.
- 4 Don Carlson, « Flight Lieutenant George F. Beurling, » dans Lloyd Hunt, éditeurs, *We Band of Brothers* (Ottawa : Association des pilotes de chasse canadiens, 1992), p. 22.
- 5 John McCarthy, « Aircrew and 'Lack of Moral Fibre' in the Second World War, » *War & Society*, vol. 2, n° 3 (septembre 1984), pp. 87-8. Pour de plus amples détails sur le LMF, voir aussi Mark K. Wells, *Courage and Air Warfare: The Allied Experience in the Second World War* (Londres: Frank Cass, 1995), p. 206, et Allan D. English, *The Cream of the Crop: Canadian Aircrew 1939-1945* (Montréal et Kingston : McGill-Queen's University Press, 1996).
- 6 Voir Dean C. Black, « Courage and Fear: The Story of Pilot Officer Gordon Hoben and a Spitfire dubbed 'The Canadian

CHAPITRE 5

Policeman,' » dans *Airforce: The Magazine of Canada's Air Force Heritage*, vol. 26, n° 2, pp. 53-58.

7 W.G.G. Duncan Smith, *Spitfire into Battle* (Londres: John Murray Publishers, 2002), p. 46.

8 David R. Mets, « Carl Spaatz: A Model for Leadership? » dans Wayne Thompson, éditeurs, *Air Leadership* (Washington: Office of Air Force History, 1986), p. 20.

9 Ibid.

10 Peter Pigott, « Beurling, George Frederick (Buzz), » dans Peter Hounslow, *Flying Canucks: Famous Canadian Aviators* (Toronto: Hounslow Press, 1994), p. 23.

11 James McCudden, VC, *Flying Fury: Five Years in the Royal Flying Corps* (Londres: Greenhill Books, 2000), p. 94.

12 J.E. « Johnnie » Johnson, *Full Circle: The Story of Air Fighting* (Londres: Cassell & Co., 1964), p. 274.

13 Billy Bishop, *Winged Warfare* (Toronto: McGraw-Hill Ryerson, 1990), p. 175.

14 Edmund Cosgrove, *Canada's Fighting Pilots* (Toronto: Clarke, Irwin and Company, Ltd., 1965), p. 143.

15 Brian Nolan, *Hero: The Buzz Beurling Story* (New York: Penguin Books, 1981), pp. 22-23.

16 Special Cable, « Germans are Keen to Fly Atlantic, » *The Globe and Mail*, 23 juillet 1927, p. 7.

17 Associated Press, « British Ace's Daring, Humor Take Cleveland by Storm, » *The Globe and Mail*, 4 septembre 1931, p. 1.

18 *The Globe and Mail*, 15 juillet 1933, p. 17.

19 *The Toronto Daily Star*, 12 novembre 1933, p. 12. Le vrai titre de « SOS Iceberg » était peut-être « SOS Eisbergh. »

20 Associated Press, « Udet Hooks Plane to Hindenburg in Mid-Air, » *The Globe and Mail*, 13 mars 1937, p. 1.

21 « Flies at 393 MPH: Udet of Germany Sets Up New Airplane Speed Mark, » *The Toronto Daily Star*, 6 juin 1938, p. 1.

22 Nolan, *Hero*, 22-23.

23 Beurling et Roberts, *Malta Spitfire*, p. 84.

24 Voir Ken Campbell, « How Many Lives Has a Cat?, » journal de guerre personnel, p. 95.

25 Beurling et Roberts, *Malta Spitfire*, p. 88. Voir aussi Campbell, « How Many Lives Has a Cat?, » pp. 94-95.

26 John Terraine, auteur de *The Right of the Line*, explique le terme « cirque » de cette façon : quand il était clair que la défense aérienne

CHAPITRE 5

de l'Angleterre avait été gagnée, au début de la Deuxième Guerre mondiale, les leaders supérieurs de la *Royal Air Force* en sont venus à la conclusion qu'il fallait maintenant utiliser des tactiques offensives. Les maréchaux de l'Air Sholto Douglas, Sir Charles Portal, Leigh-Mallory et Lord Trenchard ont conçu des balayages d'avions de chasse amassés – ou rhubarbe – pour s'inspirer de la France. Cependant, l'ennemi n'a remarqué la chose que lorsqu'on envoyait les balayages d'avions de chasse en patrouille offensive à titre d'escorte de nombreux bombardiers auxquels on avait assigné des cibles à travers la France et l'Allemagne. Ces dernières opérations mettant en cause des avions de chasse et des bombardiers étaient appelées « cirques ». Voir John Terraine, *The Right of the Line: The Royal Air Force in the European War, 1939-1945* (Hertfordshire: Wordsworth Editions Ltd., 1997), pp. 285-286.

27 Canada, ministère de la Défense nationale, 403^e Escadron (ARC), Registre des opérations.

28 Entrevue avec le commandant d'escadre et colonel (retraité) R.G. Middlemiss, 3 octobre 2005, Londres, Angleterre.

29 Hunt, *We Band of Brothers*, p. 119.

30 James Holland, *Fortress Malta: An Island under Siege, 1940-1943* (Londres: Open Books, Ltd., 2003), p. 303.

31 Voir Laddie Lucas, *Thanks for the Memory: Unforgettable Characters in Air Warfare, 1939-45* (Covent Garden, Londres: Stanley Paul, 1990), pp. 77-78. Un jour, on avait autorisé Daddo-Langlois à effectuer un vol d'entraînement de 30 minutes au sein de l'escadron 66, mais au lieu de cela, il a décidé de parcourir 120 miles nautiques et de traverser la Manche pour se rendre en territoire ennemi en Bretagne, en France, et de tirer sur tout ce qu'il voyait – en solitaire. Au retour, il a percuté un poteau télégraphique. Miraculeusement, il a été en mesure de piloter l'avion jusqu'au point d'arrivée et d'atterrir en toute sécurité.

32 James Holland, *Fortress Malta*, p. 348.

33 Beurling et Roberts, *Malta Spitfire*, p. 155.

34 Correspondance électronique, Mark Crame, ancien pilote de l'escadron 609 (RAF), commentant le fait que les combattants de l'Île de Malte manquaient de temps pour élaborer des tactiques, 13 septembre 2004.

35 Brian Cull, *Spitfires over Malta: The Epic Air Battles of 1942* (Londres: Grub Street, 2005), p. 207.

36 Beurling et Roberts, *Malta Spitfire*, p. 156.

CHAPITRE 5

37 Voir Holland, *Fortress Malta*; Cull, *Spitfires over Malta*; et Beurling and Roberts, *Malta Spitfire*.

38 Dan McCaffery, *Air Aces: The Lives and Times of Twelve Canadian Fighter Pilots* (Toronto: James Lorimer and Company, Ltd., 1990), p. 124.

39 *The Globe and Mail*, 24 octobre 1942, p. 3.

40 Carlson, « Flight Lieutenant George F. Beurling, » p. 23. Carlson était l'aumônier du 403^e Escadron pendant l'été et l'automne 1943, lorsque Beurling s'est présenté pour sa deuxième affectation avec l'escadron.

41 « Johnnie » Johnson, *Wing Leader* (Toronto: Stoddart Publishing Ltd., 2000), p. 185. Voir aussi Hugh Constant Godefroy, *Lucky Thirteen* (Stittsville: Canada's Wings, Inc., 1983), pp. 200-1.

42 Carlson, « Flight Lieutenant George F. Beurling, » p. 24.

43 Correspondance avec le commandant d'escadre (retraité) Bob Middlemiss, novembre 2003.

44 Godefroy, *Lucky Thirteen*, pp. 197-198.

45 Ibid., pp. 193-194.

46 Jerry Billing, *A Knave Among Knights in their Spitfires* (Winnipeg: Bunker to Bunker Books, 1995).

47 Le journal de guerre semi-officiel affirme que Beurling est devenu le commandant d'escadrille le 25 octobre 1943, le jour suivant la perte du Lt avn Southwood.

48 Entrevue avec Bob Middlemiss, October 2003.

49 Godefroy, *Lucky Thirteen*, p. 221.

50 Ibid., 226. Hugh Godefroy a mis Beurling en état d'arrestation et a informé son supérieur (le maréchal de l'Air Broadhurst) qu'il procédait à une cour martiale. Voir aussi George J. Demare, « The Beurling I Knew, » *Airforce* (avril 1996). Voir aussi <http://www.constable.ca/beurling.htm> pour le compte rendu d'un incident de vol à basse altitude alors que Beurling était dans une unité d'entraînement.

51 Le commandant de l'escadron 412 (George Keefer) se sentait apparemment plutôt inférieur à Beurling parce qu'il ne croyait pas pouvoir diriger adéquatement quelqu'un qui avait un DSO, une DFC, une DFM et une barrette, comme c'était le cas de Beurling. On croit que c'est ce qui a incité McNair à s'occuper personnellement de Beurling.

52 Beurling et Roberts, *Malta Spitfire*, p. 84.

53 Brereton Greenhous, Stephen J. Harris, William C. Johnston et William G.P. Rawling, *The Crucible of War, 1939-1945: The Official*

CHAPITRE 5

History of the Royal Canadian Air Force, volume III (Toronto: University of Toronto Press, 1994), p. 49.

54 Spencer Dunmore et William Carter, *Reap the Whirlwind: the Untold Story of 6 Group, Canada's Bomber Force of World War II* (Toronto: McClelland and Stewart, 1991), pp. 154-157. Voir aussi English, *The Cream of the Crop*, pp. 117-122.

55 John Terraine, *The Right of the Line: The Royal Air Force in the European War, 1939-1945* (Chatham: Wordsworth Editions Ltd., 1997), pp. 464-466.

56 Godefroy, *Lucky Thirteen*, p. 231.

57 Correspondance avec l'auteur, 17 avril 2006.

58 Hunt, *We Band of Brothers*, 115.

59 Carlson, « Flight Lieutenant George F. Beurling, » p. 24.

60 Entrevue, 8 septembre 2001.

61 Entrevue confidentielle, 17 janvier 2004. Selon la personne interviewée, par moments on ne voyait pas souvent Beurling dans l'escadron 412. Plusieurs avaient entendu dire qu'il était souvent à Londres pour demander au personnel supérieur d'état-major de lui fournir l'avion approprié et de lui accorder la permission de voler librement au-dessus du continent en pourchassant les avions ennemis.

62 Voir note 26.

63 Nolan, *Hero*, p. 109.

64 Beurling et Roberts, *Malta Spitfire*, pp. 236-247, particulièrement p. 245.

65 Les Allison et Harry Hayward, *They Shall Grow Not Old* (Brandon: Leech Printing Ltd., 1996), p. 841.

66 Une mission de type « Ranger » mettait en cause jusqu'à quatre appareils survolant le continent à très basse altitude et cherchant à piéger les appareils de la *Luftwaffe* qui décollaient ou atterrissaient. Voir « Ranger over France » dans Pierre Clostermann, *The Big Show* (London, Cassell, 2004), pp. 107-111. Il est difficile de déterminer précisément quand les missions de type « Ranger » ont commencé. Selon Clostermann, la première aurait eu lieu vers le 20 décembre 1943. Voir Greenhous et al., *The Crucible of War*, pp. 264 et 274. L'histoire officielle semble indiquer qu'une mission « Ranger » aurait été lancée vers septembre 1943 et que ce type de mission serait devenu plus commun dès novembre 1943 pour remplacer les missions de type « Rhubarbe ». Pour une explication du terme « Rhubarbe », voir la note 26.

67 Norman L. Franks, *Royal Air Force Fighter Command Losses*, volume 3, 15, et volume 2, p. 134.

CHAPITRE 5

- 68 Entrevue confidentielle, 17 janvier 2004.
- 69 John Mosier, *The Blitzkrieg Myth: How Hitler and the Allies Misread the Strategic Realities of World War II* (New York: Perennial, 2004), pp. 200-201.
- 70 Terraine, *The Right of the Line*, pp. 551-552 et 703-704.
- 71 Ibid., p. 197.
- 72 On a beaucoup écrit au sujet de cette mentalité généralement attribuée au père de la force aérienne, le philosophe italien Giulio Douhet, qui a écrit *Command of the Air*. Parmi les travaux les plus importants sur la question des bombardiers et des avions de chasse, voir David Divine, *The Broken Wing: A Study in the British Exercise of Air Power* (Londres: Hutchinson & Co. Ltd., 1966), et Mosier, *The Blitzkrieg Myth*.
- 73 Terraine, *The Right of the Line*, annexe G, p. 704.
- 74 Canada, ministère de la Défense nationale, escadron 403 (ARC), registre des opérations.
- 75 Mosier, *The Blitzkrieg Myth*, pp. 200-201.
- 76 Terraine, *The Right of the Line*, pp. 551-552 et 703-704.
- 77 Edgar H. Schein, *Organizational Culture and Leadership* (San Francisco: Jossey-Bass, 1992) tel que cité dans Allan D. English, *Understanding Military Culture: A Canadian Perspective* (Montréal & Kingston: McGill-Queen's University Press, 2004), pp. 17-18.
- 78 English, *Understanding Military Culture*, p. 22.
- 79 *London Gazette*, 28 juillet 1942.
- 80 Ibid., 4 septembre 1942.
- 81 Ibid., 16 octobre 1942.
- 82 Ibid., 3 novembre 1942.
- 83 Johnson, *Full Circle*, p. 275. Johnson est sans équivoque quant à l'importance du leadership dans le combat aérien. Tandis que les grandes prouesses techniques contribuaient au succès exceptionnel des pilotes solitaires, tels que Bishop et Ball, c'était le pilote qui possédait les habiletés techniques combinées à un grand leadership qui obtenait le plus de succès, les meilleurs résultats. Dans *Air Vice-Marshal « Johnnie » Johnson's Wing Leader* (Toronto: Stoddart Publishing Co., 2000), Johnson s'adresse à George Frederick Beurling à propos de l'importance du travail d'équipe (voir p. 183). À ce moment, Beurling vient de se présenter à l'escadre 127 et Johnson sent qu'il est nécessaire d'expliquer que les tactiques du solitaire auxquelles il s'est habitué à Malet ne s'appliquent tout simplement pas au théâtre d'opération européen où la *Luftwaffe* opère régulièrement avec

CHAPITRE 5

50 appareils à la fois, et que l'omniprésence de canons antiaériens rend les missions à deux avions impraticables. Norman Franks était clair au sujet de l'importance du leadership en termes de dépendance des hommes au leader. Dans *Buck McNair, Canadian Spitfire Ace: The Story of Group Captain R.W. McNair* (Londres: Grub Street, 2001), p.2, il explique qu'« [à cause de la détérioration de la vision de son œil gauche, McNair] savait qu'il devenait un danger pour les autres [et pour lui-même] car les hommes comptaient sur son raisonnement tactique et sa capacité de juger rapidement une situation, et que son jugement serait incorrect s'il ne pouvait voir immédiatement l'ensemble des problèmes qui survenaient dans les airs. La guerre, dans un avion de chasse, était instantané, immédiate, et exigeaient des réactions rapides; il n'y avait pas place à hésitation pour quelque raison que ce soit ». Selon Mark Wells dans *Courage and Air Warfare*, p. 95, dans les escadrons d'avions de chasse, « la vie elle-même [dépendait] de la confiance mutuelle [entre] deux hommes ». Dans une entrevue avec le commandant d'escadre (retraité) et colonel honoraire (escadron 427) Robert G. Middlemiss, DFC, CD, en novembre 2003, celui-ci met l'accent sur le talent de McNair, qui avait choisi de superviser l'escadre au complet, mettant en cause tous ses ailiers et les autres pilotes, plutôt que d'isoler un avion ennemi pour l'attaquer. De cette manière, McNair pouvait transmettre ses instructions et surveiller sa flotte pendant le combat. L'admiration de Middlemiss pour McNair paraissait évidente pour l'auteur de ces lignes. Il faut aussi noter que Middlemiss a volé avec l'escadron 403 pendant l'été et l'automne 1943.

84 Voir Monty Berger et Brian Jeffrey Street, *Invasions Without Tears* (Toronto: Random House, 1994), pp. 24-25. Les auteurs décrivent un incident où Godefroy dirigeait l'escadron au cours d'un balayage où il ne se passait rien. L'officier de renseignement les avait débriefés en groupe à leur retour, et tous avaient affirmé qu'il ne s'était rien produit – sauf Beurling. Beurling a affirmé avoir abattu un FW-190 ennemi. Tous les membres du groupe, et particulièrement Godefroy, étaient apparemment très sceptiques. Godefroy s'est moqué de Beurling en lui demandant comment il avait pu abattre un aéronef tout en occupant la quatrième position, à l'arrière de la formation. Beurling a alors expliqué qu'il avait vu une cible éloignée dans son miroir, qu'il avait quitté la formation sans en prévenir qui que ce soit, et qu'il avait abattu l'appareil ennemi. Le registre de tir de Beurling démontra qu'il disait la vérité.

CHAPITRE 5

85 Lord James Douglas-Hamilton, MP, *The Air Battle for Malta: The Diaries of a Fighter Pilot* (Edinburgh: Mainstream Publishing, 1981), p. 122.

86 On peut consulter tous les mentions élogieuses de l'aviation canadienne à l'adresse suivante : www.airforce.ca. On a procédé à une exploration de données à l'aide d'une recherche du mot « leader » parmi les centaines d'entrées. Seules les mentions de deux membres du rang (les sergents de section J.A. Nicholson et J.A. Perkins) comprenaient les mots « leader » ou « leadership »; les deux commandaient une unité ou une section de réparation d'aéronef ou de moteur. Toutes les autres entrées contenant les mots en question se trouvaient dans des mentions destinées à des officiers.

87 Les commandants de groupe utilisaient des *conseillers en tactiques d'escadre* pour évaluer à la fois les tactiques et le leadership dans leurs unités en 1943 et 1944. Voir Godefroy, *Lucky Thirteen*, p. 245.

88 Beurling et Roberts, *Malta Spitfire*, p. 100.

89 Ibid.

90 McCaffery, *Air Aces*, p. 135.

CHAPITRE 6

Une idée qui a fait du chemin. Le Colonel E.L.M. Burns, père des forces aéroportées canadiennes?



Bernd Horn

La création des forces aéroportées canadiennes est habituellement associée à la mise sur pied du *1st Canadian Parachute Battalion* (1^{er} Batallion de parachutistes du Canada)¹. On s'interroge rarement sur le catalyseur ou l'élément moteur à l'origine des premiers intrépides parachutistes canadiens à qui l'on doit la fière tradition aéroportée du Canada. À première vue, on pourrait répondre qu'il n'y en a pas eu. Ce fut plutôt une réaction institutionnelle à l'importance croissante que les Britanniques et les Américains accordaient à des forces aéroportées. En fait, à l'été 1942, la plupart des stratèges militaires, de même que le grand public, estimaient qu'une armée moderne devait comprendre des forces aéroportées. Pour ne pas être exclues de ce nouveau club, les hautes autorités militaires canadiennes ont fait rapidement des pieds et des mains pour se doter des éléments nécessaires et ainsi démontrer leur capacité et leur mentalité modernes².

Cette explication est en grande partie exacte, mais évidemment trop simpliste. Elle omet de prendre en compte la dynamique selon laquelle les organisations traitent l'information et les idées. Elle ne tient pas compte des visionnaires capables de semer une

CHAPITRE 6

graine longue à germer faute de lumière et d'éléments nutritifs suffisants, c'est-à-dire en raison du conservatisme et d'une hostilité envers les idées nouvelles. Ces graines germent néanmoins et fournissent un jour l'impulsion ou les bases d'où surgissent de grandes choses. Dans la même veine, on peut soutenir que le Colonel, puis Lieutenant-général E.L.M. Burns fut en réalité le père des forces aéroportées canadiennes³.



Officiers des Guides du Canada, en 1906. Ce jeune « soldat » en uniforme et muni de son épée, Burns (rangée du centre, quatrième dans l'ordre habituel), pose fièrement. Il allait devenir un éminent personnage au cours de la Deuxième Guerre mondiale.

Burns comptait parmi les rares généraux à joindre l'expérience à un développement intellectuel et à une pensée disciplinés. On l'a décrit un jour comme *[Traduction]* « un cerveau qui marche comme un soldat »⁴. Burns a laissé le souvenir d'un homme froid et distant, sans réelle présence comme commandant, mais il a apporté une contribution importante à l'armée canadienne⁵. Il professait une philosophie d'avant garde favorisant une pensée progressiste. Il croyait fermement que la *[Traduction]* « guerre n'est pas une science statique ». Il disait constamment dans ses exposés que la guerre constituait *[Traduction]* « un art

CHAPITRE 6

dynamique; [...] améliorations apportées dans l'attaque et la défense en entraînent constamment d'autres sur l'un et l'autre plans ». Il expliquait que [*Traduction*] « nous ne remporterons jamais les batailles à moins de réfléchir continuellement à la manière de maîtriser la plus récente technique de l'ennemi ». Burns concluait que [*Traduction*] « nous avons tous le devoir d'y réfléchir et d'y contribuer de notre mieux »⁶.

Edson Louis Millard Burns naît à Westmount, au Québec, en juin 1897 et étudie au distingué Lower Canada College, à Montréal. Il s'inscrit dans la milice à seize ans. En 1914, il est admis au Collège militaire royal du Canada (CMR) à Kingston. Ses études sont cependant abrégées et un an plus tard, à dix-huit ans, il reçoit ses galons d'officier comme membre du Corps royal du génie canadien (RCE) en vue de participer activement à l'effort de guerre. En août 1916, le Lieutenant Burns se déploie outre mer et se rend finalement en France, où il servira en tant qu'officier des transmissions de la 11^e Brigade de la 4^e Division d'infanterie canadienne. Blessé deux fois au combat, Burns se voit décerner la Croix militaire pour la bravoure dont il a fait preuve en posant et en réparant des câbles de transmission sous le feu nourri de l'ennemi lors de la bataille de la Somme.

L'expérience de Burns en temps de guerre a déterminé l'évolution de sa philosophie des opérations militaires. Elle a ancré en lui le souvenir durable de [*Traduction*] « l'effet démoralisant du combat et de la vie dans la boue, pendant des jours et des jours »⁷. Ceux qui s'en sortent en gardent un souvenir impérissable, rappellera-t-il plus tard. Selon Burns, la boue et le mauvais temps empêchaient d'exécuter efficacement des opérations offensives. En résumé, rien ne pouvait bouger. Il était quasi impossible de produire un effet de surprise et de mener une action décisive. Le service de Burns en temps de guerre l'a donc persuadé de la nécessité absolue de la mobilité et de la rapidité dans la guerre moderne.

Au début, pour Burns, cette conviction reposait sur la mécanisation. Il a beaucoup écrit dans l'entre-deux-guerres, et participé

CHAPITRE 6

activement au débat sur la mécanisation et le caractère de la guerre moderne. Malgré ses idées progressistes, Burns n'a jamais envisagé l'emploi de parachutistes ou l'utilisation de la puissance aérienne pour le transport tactique de l'infanterie⁸. En revanche, il a parfaitement adhéré au concept de « guérilla motorisée » exposé par le théoricien militaire britannique le plus respecté de l'époque, le Major-général J.F.C. Fuller. Cette idée, assez simple, préconisait l'emploi de forces motorisées pour mener des raids et pénétrer profondément les lignes arrière de l'ennemi en vue d'attaquer les postes de commandement et les lignes de communication, que Fuller appelait les « cerveaux et les nerfs » de l'armée ennemie⁹. Burns a compris très tôt la notion de « guerre en profondeur » et les tactiques fondées sur la mobilité et la rapidité et donc, la puissance offensive. Ce constat devait l'amener plus tard à soutenir la création de troupes de parachutistes.

Il a manifestement compris l'importance de la mobilité et de la rapidité dans l'offensive. D'un point de vue conceptuel, il a saisi l'importance et l'utilité de frapper profondément derrière les lignes ennemies pour attaquer ses structures de commandement et ses lignes de communication. L'utilisation fructueuse de parachutistes allemands en avril mai 1940 a révélé qu'ils constituaient désormais un outil viable pour atteindre ce but. [Traduction] « La réussite des Allemands avec les troupes aéroportées, affirmait Burns, semble indiquer qu'elles s'intégreront aux méthodes de guerre »¹⁰.

La peur des parachutistes qui a commencé à se manifester après l'assaut aérien allemand a également influé sur la réflexion de Burns au sujet des forces aéroportées. Les exploits des *Fallschirmjäger* allemands les ont rapidement rendus invincibles aux yeux des militaires et du grand public. Il s'en est suivi une vague de paranoïa dans les territoires encore libres de l'Europe, et dans la population britannique¹¹. Pendant que les restes de la Force expéditionnaire britannique (FEB) et de la 1^{re} Division canadienne rentraient précipitamment en Angleterre, la menace d'une invasion imminente devenait inévitable. [Traduction] « L'invasion, admet Burns dans ses mémoires, semblait affreuse-

CHAPITRE 6



BAC, PA-205033.

Des parachutistes montent à bord d'un avion. Burns, le « soldat intellectuel », était grandement en faveur des forces aéroportées.

ment proche à cette époque »¹². Cette menace comportait le spectre imminent des *Fallschirmjäger* allemands descendant du ciel, partout en Angleterre.

La crainte d'une invasion aéroportée a même atteint le premier ministre britannique, d'un naturel fougueux et optimiste, qui estimait que l'attaque aéroportée appréhendée ferait appel à environ 30 000 parachutistes¹³. En novembre 1940, les effectifs militaires en Angleterre, composés de 14 divisions, ont été adaptés de manière à contrer l'invasion aéroportée prévue et une grande quantité du rare matériel a été affectée à cet usage¹⁴. De plus, dans le cadre d'une politique visant à protéger le pays, le gouvernement a ordonné d'installer dans tous les espaces à découvert (autrement dit, pratiquement dans tous les parcs et terrains de jeu) de longs poteaux pointus, des blocs de béton et d'autres obstacles pour nuire aux parachutistes¹⁵.

CHAPITRE 6

Au sein du Corps expéditionnaire canadien en Angleterre, maintenant chargé de défendre les Îles Britanniques, le Colonel Burns était très conscient de la menace représentée par les parachutistes. Le Corps avait maintenant pour rôle de contrer cette menace. Selon le commandant canadien outre mer, le Lieutenant-général A.G.L. McNaughton, [*Traduction*] « l'invasion était une menace réelle », et les Canadiens étaient essentiellement « une réserve mobile sur un front de 360 degrés »¹⁶.

Ce climat noir et austère avait exercé une profonde influence sur le Colonel Burns à son retour au Canada, en juin 1940. Le Major-général Crerar, lui même rappelé pour assumer le poste de chef d'état-major général à Ottawa, voulait le très intelligent Burns à ses côtés, au Quartier général de la Défense nationale (QGDN), en tant que sous-chef adjoint. Burns était maintenant chargé d'organiser de développer l'Armée du Canada, en gros, pour faciliter sa transformation en une force moderne. Une entreprise gigantesque a alors commencé. [*Traduction*] « La chute de la France, raconte Burns dans ses mémoires, a eu pour effet d'écartier les limites imposées par la politique de prudence du gouvernement de M. Mackenzie King, et il fallait maintenant nous demander jusqu'où nous pouvions aller, compte tenu de la main d'œuvre disponible et de la situation politique au Canada, pour constituer, entraîner et équiper les formations nécessaires à la tâche »¹⁷.

Sans perdre de temps, ayant compris que la mobilité et la rapidité étaient des éléments essentiels de la puissance offensive, et fort de son expérience récente en Europe, Burns entreprend d'organiser l'armée canadienne suivant les nouvelles méthodes de conduite de la guerre. Ainsi, il considère que des forces aéroportées doivent faire partie intégrante de l'armée. Le 13 août 1940, il présente au Colonel J.C. Murchie, directeur des opérations militaires au QGDN, sa première proposition de mise sur pied d'une capacité aéroportée canadienne, constituée d'un bataillon de troupes de parachutistes sélectionnées avec soin. [*Traduction*] « Nous espérons passer un jour à l'offensive contre l'Allemagne, soulignait Burns, et il semble que nous devons tirer pleinement

CHAPITRE 6

parti de toutes les formes de mobilité dans l'exécution de ces opérations »¹⁸. Burns se rendait compte que la possession de troupes aéroportées obligeait les Allemands à conserver des garnisons beaucoup plus importantes qu'à l'ordinaire en raison de la menace.

Comme on pouvait s'y attendre, Murchie rejette l'idée. [Traduction] « Les parachutistes sont très précieux dans certaines situations, répond-il, mais la mise à disposition de telles troupes par le Canada serait discutable dans l'effort de guerre global de l'empire, au vu de l'investissement en temps, en argent et en équipement »¹⁹. De plus, selon le Colonel Murchie, des unités canadiennes de parachutistes, compte tenu de leur nature particulière et du nombre d'hommes impliqués, feraient probablement partie d'un corps de parachutistes britannique. Il serait donc difficile de les administrer et surtout, elles échapperaient en bonne partie au contrôle du Canada au cours des opérations. [Traduction] « Si nous engageons d'autres troupes, conseille-t-il, il faudrait nous limiter à des unités pour lesquelles les Canadiens sont particulièrement bien adaptés de par la nature de ce pays »²⁰.

Son objection était compréhensible jusqu'à un certain point. D'abord, les forces militaires canadiennes, après des décennies de négligence politique et militaire, s'efforçaient de se moderniser, une tâche formidable quand tout va bien, mais beaucoup moins en temps de guerre, en présence d'un ennemi puissant. De plus, les Canadiens accordaient encore de l'importance au commandement national, une question que le Lieutenant-général McNaughton a défendue avec acharnement pendant la durée de son mandat de commandant outre-mer. [Traduction] « Nous devons garder le commandement entre nos mains, répétait-il, sans quoi nous aurions vu arriver une succession de personnes donnant ordres et contre ordres comme à Salisbury Plain en 1914 »²¹. McNaughton se souvenait de la lutte pour obtenir un contrôle national sur le Corps expéditionnaire canadien (CEC) pendant la Grande Guerre. La réussite de ces efforts avait transformé le CEC en une entité nationale distincte. Cette réalisation avait renforcé la fierté

CHAPITRE 6

nationale et inspirée un sentiment de réussite collective, de sorte qu'au fil du temps, les Canadiens étaient devenus très attachés au Corps canadien. McNaughton entendait appliquer cette leçon durement apprise au conflit en cours²².

Sans se laisser rebuter par un premier refus, le Colonel Burns se hâte de remettre une deuxième note de service au chef d'état-major général à peine six jours plus tard. Cette fois cependant, il a la sagesse d'adopter une approche canadienne qui a fait ses preuves en proposant d'accroître la capacité militaire de la nation : il situe sa proposition dans le contexte de la défense intérieure. [Traduction] « Dans la défense du Canada contre des raids ou une sérieuse tentative d'invasion, soutient Burns, ils [les parachutistes] seraient le moyen le plus rapide de constituer un front contre un attaquant et pourraient aussi harceler les communications de ce dernier ». De plus, il ajoute :

[Traduction]

Nous avons souvent réfléchi à la difficulté d'empêcher un ennemi d'établir des bases pour approvisionner les sous-marins dans des parties éloignées de la côte, difficiles à atteindre par voie de terre. Si nous disposions d'un bataillon de parachutistes que nous pouvions larguer pour contre-attaquer ces bases, l'ennemi aurait beaucoup plus de mal à en mettre sur pied; il serait probablement contraint d'envoyer une brigade pour la défense terrestre.

Il va jusqu'à laisser entendre qu'ils [Traduction] « pourraient aussi affecter une force très mobile à des rôles de sécurité interne ». Mais à la fin, il expose ses motifs réels. [Traduction] « Surtout, fait-il valoir, j'insisterais sur l'avantage moral pour nos troupes, car elles sauraient que nous prévoyons toutes les formes d'action offensive »²³.

Toujours aussi tenace, il envoie une troisième note de service deux semaines plus tard, le 28 août 1940. [Traduction] « Les troupes de parachutistes, précise-t-il, ne sont plus une nouveauté. Toutes les

CHAPITRE 6



Des soldats aéroportés rassemblent leur équipement dans la zone de saut.

armées, y compris celle des Américains, vont en avoir. Les troupes aéroportées sont tout simplement l'élément le plus mobile des forces terrestres. Si certaines forces terrestres se posent en parachute, c'est en raison des caractéristiques des aéronefs ». Il établit une fois de plus son projet dans une perspective nettement nationale en vue d'obtenir un appui. [Traduction] « Le Canada passe souvent pour un pays essentiellement adapté au transport aérien, comme le prouve le développement de l'Arctique. L'entraînement de troupes aéroportées serait donc un progrès conforme à l'importance accordée à l'entraînement aérien en général ». Il souligne à nouveau la capacité de ces troupes de collaborer à la sécurité intérieure, car elles peuvent « atteindre très rapidement des centres de dissidence en région éloignée ».

CHAPITRE 6

De même, Burns réitère la valeur psychologique de la mise sur pied d'une capacité aéroportée. [Traduction] « Il serait utile de commencer à entraîner des troupes de parachutistes, affirme-t-il, pour stimuler le moral des militaires et de la population. Ce serait un pas vers une armée "de qualité" et cela montrerait que nous faisons vraiment en sorte de créer une force dotée de capacités offensives, et que l'état-major général a adopté une perspective moderne »²⁴. Il met beaucoup de cœur à modifier la perception des militaires et de la population. L'année 1940 marque un creux dans l'effort de guerre des Alliés. Les défaites, les retraits et les replis se succèdent. Pis encore, l'Angleterre se prépare à une invasion. Dans ce contexte, Burns insiste sur l'importance de mettre sur pied et d'entraîner un corps de parachutistes dynamiques et à l'esprit résolument tourné vers l'offensive. Il prévoit avec raison que ce facteur relèverait le moral de la population et des militaires.

Mais Burns est seul à penser ainsi²⁵. Même si, d'un point de vue philosophique, le chef d'état-major général semble admettre l'utilité de forces aéroportées, il n'est pas prêt à intervenir concrètement. [Traduction] « Ce n'est pas, répond Crerar, un projet important pour remporter la victoire à l'heure actuelle »²⁶. Il ordonne de garder l'idée en réserve et de la lui rappeler dans trois mois. Le 12 novembre 1940, le Colonel Burns transmet avec zèle un autre document au chef d'état-major général. Le texte reproduit en bonne partie ses trois notes de service précédentes, mais insiste à nouveau sur l'aspect essentiel pour saisir le concept de forces aéroportées. [Traduction] « Nous espérons passer un jour à l'offensive contre l'Allemagne, reprend Burns, et il semble que nous devons tirer pleinement parti de toutes les formes de mobilité dans l'exécution des opérations ». Pour Burns, les parachutistes sont indiscutablement synonymes de mobilité et de puissance offensive. Ils personnifient aussi une armée moderne. Burns affirme avec passion que les forces aéroportées [Traduction] « seraient un pas vers une armée "de qualité" et montreraient que nous faisons vraiment en sorte de créer une force dotée de capacités offensives »²⁷.

CHAPITRE 6

On esquive adroitement le sujet. Crerar fait transmettre l'idée au Quartier général militaire canadien (QGMC) en Angleterre pour vérifier les opinions du *War Office* et de McNaughton, le commandant canadien outre-mer. Le *War Office* répond sans tarder qu'on organise effectivement des troupes de parachutistes, et qu'un « bataillon de service spécial » s'entraîne activement. Selon le concept britannique, ces troupes exercent le rôle d'une cavalerie légère pour [Traduction] « prendre et tenir des ponts, des défilés et des aérodromes avant l'arrivée du gros des troupes, qui se déplace plus lentement »²⁸.

À ce stade rudimentaire de développement, surtout d'après la résistance interne à l'idée de forces aéroportées, ni les Britanniques, ni les Américains n'avaient compris tout le potentiel des parachutistes. Le rôle des forces aéroportées se limitait alors surtout à trois catégories de raids : un raid sur une position déterminée, suivi d'une évacuation aérienne de la force attaquante; un raid suivi d'une évacuation par la mer; et enfin, le largage de parachutistes employés comme saboteurs²⁹. Les critiques, en particulier le ministre de l'Air, soutenaient encore que [Traduction] « le parachutage de troupes est une méthode boiteuse et périmée » et que l'utilisation de parachutistes par les Allemands aux Pays-Bas « est peut être la dernière occasion où l'on a employé massivement des troupes de parachutistes dans des opérations d'envergure »³⁰.

L'impression laissée par le Lieutenant-général Andrew McNaughton en réponse à une demande de renseignements du chef d'état-major général est à remarquer. [Traduction] « Il semble, écrit l'un de ses officiers d'état-major, que le Général McNaughton est favorable à l'idée que le Canada commence à organiser et à entraîner à la fois des troupes de parachutistes et des troupes transportées par planeurs, et que l'on constitue en premier lieu un bataillon, quitte à l'augmenter le cas échéant jusqu'à constituer une brigade »³¹. Toutefois, le Major-général Crerar pensait différemment. Au cours d'une réunion tenue le 20 décembre 1940 au QGMC de Londres, en Angleterre, il déclarait [Traduction]

CHAPITRE 6

« bien vouloir qu'une partie (disons un peloton) de chaque bataillon d'infanterie s'entraîne à cette tâche [le parachutisme] [mais il] ne favorise pas l'entraînement d'unités aéroportées spéciales à moins que le *War Office* n'en fasse expressément la demande, ce qui est improbable »³². Après avoir admis que [Traduction] « l'utilisation de troupes aéroportées offre certaines possibilités », McNaughton s'est rangé rapidement à l'avis du chef d'état-major général et n'était pas disposé à défendre son point de vue³³. On n'a donc pris aucune autre mesure, pas même celle de donner un entraînement de parachutistes à une « certaine proportion » de l'infanterie, comme Crerar y avait consenti. Le Colonel Burns a déployé des efforts dignes de mention, mais souvent en vain, comme l'histoire l'a montré. Il a justifié l'emploi de forces aéroportées dans un rôle de défense ou de sécurité intérieure, ou comme le présage d'une armée offensive moderne, mais ses supérieurs militaires n'ont pas tenu compte de sa prescience. Ils n'ont pas saisi l'importance ou la pertinence de ces forces, surtout dans le contexte canadien³⁴. En toute justice, la création d'une armée mécanisée à partir de rien leur causait aussi du souci. Ainsi, à la fin de 1940, le concept d'une force aéroportée est tombé dans l'oubli. L'idée n'a resurgi qu'au début d'août 1941, dans les couloirs anonymes du QGDN, après la promotion du Colonel Burns et son envoi outre-mer. Mais la résurgence du débat n'était pas le fruit d'une analyse approfondie ou d'un changement d'orientation du leadership militaire canadien. Au contraire, elle était inévitablement liée au changement de mentalité des Alliés.

Le succès retentissant des *Fallschirmjäger* allemands dans leur conquête de l'île de Crète, en Méditerranée en mai 1941, a poussé les Britanniques à adopter un programme plus ambitieux pour les forces aéroportées, sous l'impulsion du Premier ministre Churchill en personne. [Traduction] « C'est une triste histoire, se plaignait-il après l'invasion, et j'ai beaucoup de reproches à me faire pour m'être laissé dominer par les résistances opposées. Nous avons toujours accusé du retard par rapport à l'ennemi »³⁵. Mais les choses allaient changer. Le 27 mai 1941, Churchill déclarait qu'il nous fallait [Traduction] « 5 000 parachutistes et une division

CHAPITRE 6

aéroportée selon le modèle allemand, et nous devons y apporter toutes les améliorations qu'ils proposeront d'après leur expérience ». Cette fois, il n'allait pas renoncer. [Traduction] « Nous avons perdu une année entière, prévenait-il, et j'invite maintenant les chefs d'état-major à faire des propositions pour tenter, autant que possible, de remédier à cette infortune »³⁶.

Quatre jours plus tard, les états-majors général et aérien britanniques acceptaient d'aller de l'avant le plus tôt possible avec le programme de troupes aéroportées. Il fallait mettre sur pied une brigade de 2 500 parachutistes parfaitement entraînés avant le 1^{er} juillet 1941. Avant l'expiration de ce délai, l'état-major de l'Armée de terre commençait déjà à préparer une organisation de la taille d'une division³⁷. [Traduction] « J'ai la conviction, écrivait le chef d'état-major général impérial, qu'une division aéroportée [...] constitue un élément nécessaire d'une force militaire d'importance »³⁸. Comme on pouvait s'y attendre, la mise sur pied d'une division aéroportée était autorisée dès novembre 1941.

Le programme aéroporté des Américains progressait rapidement. En juin 1942, la *82nd Motorized Infantry Division* devenait la *82nd Airborne Division*³⁹. De plus, leur document stratégique de 1942 reflétait le changement apporté en matière de doctrine et de philosophie⁴⁰. On y précisait clairement que les parachutistes étaient un élément crucial d'une armée moderne et essentiel à la réussite d'une invasion en Europe.

Les commandants militaires canadiens faisaient donc bande à part⁴¹. La vision et les arguments bien avisés de Burns n'avaient pas su les émouvoir, mais ils se sentaient maintenant obligés d'agir. Le Canada se félicitait de sa contribution à l'effort de guerre, et ses commandants militaires souhaitaient demeurer dans le club, quitte à employer des parachutistes. Par conséquent, le 1^{er} juillet 1942, le Cabinet approuvait la formation du 1^{er} Bataillon de parachutistes du Canada⁴². Cette décision marquait le début de l'honorable tradition aéroportée du Canada⁴³.

CHAPITRE 6



Le brigadier E.L.M. Burns (à droite) en compagnie des Majors-généraux F.F. Worthington (à gauche) et H.F.G. Letson (au centre).

Le Colonel Burns fut nettement un précurseur. Malgré ses arguments probants de 1940, les efforts qu'il déployait pour mettre sur pied une force de parachutistes étaient constamment battus en brèche. Près de deux ans plus tard, la réussite par les Allemands d'une autre opération aéroportée aux conséquences dramatiques amenait les Alliés à revoir leur position. Ces circonstances ont fourni l'impulsion nécessaire pour que la vision de Burns se concrétise enfin. Malgré tout, les efforts persistants de Burns pour établir une capacité aéroportée canadienne lui ont valu le titre de « père » des forces aéroportées du Canada.

Notes en fin de chapitre

1 Pour un historique complet du 1^{er} Bataillon de parachutistes du Canada, voir Bernd Horn et Michel Wyczynski, *Paras Versus the Reich. Canada's Paratroopers at War, 1942-1945*, Toronto, Dundurn Press, 2003; et Bernd Horn et Michel Wyczynski, *Tip of the Spear An Intimate Portrait of the First Canadian Parachute Battalion, 1942-1945*, Toronto, Dundurn Press, 2002.

CHAPITRE 6

2 Voir Bernd Horn, *Bastard Sons: A Critical Examination of the Canadian Airborne Experience, 1942-1995*, St. Catharines, Vanwell Publishers, 2001, chapitre 1; et Bernd Horn, « A Question of Relevance: The Establishment of a Canadian Parachute Capability, 1942-1945 », *Canadian Military History*, vol. 8, no 4, automne 1999, pp. 27-38.

3 Pour des renseignements biographiques plus complets sur E.L.M. Burns, voir J.L. Granatstein, *The Generals*, Toronto, Stoddart Publishing, 1993; et Bernd Horn et Michel Wyczynski, « E.L.M. Burns : un intellectuel parmi les généraux canadiens », dans Bernd Horn et S.J. Harris, éd., *Chefs guerriers : perspectives sur les chefs militaires supérieurs canadiens*, Toronto, Dundurn Group, 2002, pp. 163-181.

4 « Meet 'Tommy' Burns – A Soldier's Soldier », par N. Gregor Guthrie, *Bibliothèque et Archives Canada (BAC)*, MG 31, G6, Fonds E.L.M. Burns, vol. 1, dossier – Anciens Combattants – Mgén Burns.

5 Voir Granatstein, pp. 116-117.

6 « Notes for Lecture Delivered to Offrs of CACRUs at Blackdown, 29 Dec 43 », *BAC*, MG 31, G6, Fonds E.L.M. Burns, vol. 9, dossier Articles, Documents, Discours, 9.

7 Lieutenant-général E.L.M. Burns, *General Mud*, Toronto, Clarke, Irwin & Company, 1970, pp. 18 et 25.

8 Burns a publié « Mechanization of Cavalry » dès 1923 dans la *Revue canadienne de défense*, vol. 1, no 3 (1923-1924), p. 37.

9 Major E.L.M. Burns, « Prize Essay Protection of the Rearward Services and Headquarters in Modern War », *RCD*, vol. 10, n° 3 (avril 1933), pp. 295-313. La notion de « guérilla motorisée » de Burns, soit des raids derrière les lignes ennemies, découlait du concept de Fuller tiré de ses observations pendant l'« Offensive Michael » des Allemands, le 21 mars 1918. La pénétration allemande eut pour résultat de couper le commandement et contrôle et la logistique entre l'arrière et la ligne de front des Alliés, ce qui a paralysé les armées alliées. À partir de cette expérience, Fuller en vint à penser que l'essentiel était de faire de la mobilité une arme psychologique pour paralyser non seulement le commandement, mais aussi le gouvernement de l'ennemi. Voir J.F.C. Fuller, *Conduct of War*, Londres, Eyre & Spottis Woode, 1961, pp. 256-257; A.J. Trythall, *Boney Fuller: The Intellectual General 1878-1966*, Londres, Cassell, 1977, p. 60; et Brian Holden Reid, *J.F.C. Fuller Military Thinker*, Basingstoke, Macmillan, 1987, pp. 49-51.

10 Note de service de Burns au chef d'état-major général, le 13 août 1940; *Direction – Histoire et patrimoine (DHP)*, dossier 112.1 (D32) : Troupes aéroportées, Canada 1940; et note de service de Burns au chef

CHAPITRE 6

d'état-major général, le 12 novembre 1940, p. 1. *BAC*, RG 24, QGMC, vol. 12260, dossier 1 Para Tps/1.

11 On mentionnait dans une note de service du Grand quartier général (GQG), qu'[Traduction] « il y avait des rumeurs et des inquiétudes constantes au cours des opérations concernant les troupes de parachutistes et les activités de la cinquième colonne. Il est essentiel de concevoir en détail les moyens d'affronter cette menace [...] en vue de nous mesurer à cette menace et de rétablir la confiance de la population. Une organisation efficace de parachutistes est primordiale, car elle est essentielle au maintien de réserves mobiles pour affronter la situation en cas de percées ennemies ». GHQ Home Forces, « Notes on the Operations in Flanders and Belgium 10th to 31st May with Particular Reference to the Present Problem of Home Defence », 28 juin 1940. Ministère de la Défense nationale (MDN), *DHP*, dossier 146.141009 (D2); G.G. Norton, *The Red Devils*, Hampshire, Leo Cooper, 1971, p. 254; et Philip Warner, *The Special Forces of World War II*, Londres, Granada, 1985, p. 8.

12 Burns, *General Mud*, pp. 100-101.

13 Winston S. Churchill, *The Second World War. Their Finest Hour*, Boston, Houghton Mifflin Company, 1949, p. 285.

14 « Central Landing Establishment Memorandum. Provision of an Airborne Force, Nov. 1st, 1940 », *Public Records Office (PRO)*, AIR 39/132 Air Ministry: Army Cooperation Command: Registered Files, airborne forces history, juin 1940 1944.

15 Ibid, p. 176; G.G. Norton, *The Red Devils*, Hampshire, Leo Cooper, 1971, p. 254; et Warner, *The Special Forces*, p. 8. En vue d'aider à l'entraînement des militaires pour riposter aux opérations aéroportées de l'ennemi, l'armée britannique a diffusé le document *Airborne Troops – Military Training Pamphlet*, n° 50, Part I – Defence Against Airborne Troops, 1941. *BAC*.

16 John Swettenham, *McNaughton*, Volume 2, Toronto, The Ryerson Press Toronto, 1969, pp. 117-119.

17 Burns, *General Mud*, p. 102.

18 Ibid.

19 Major D.H. Cunningham, « Further Material Relating to the Organization and Training of the 1st Canadian Parachute Battalion », Appendice A, Section historique de l'armée, Rapport n° 138 du QGMC, 5 décembre 1949, p. 1. *DHP*, Rapport n° 138 du QGMC, 7 juillet 1945; et dossier *DHP* : Hist 1B.

20 Ibid., p. 1.

CHAPITRE 6

- 21 Swettenham, *McNaughton*, vol. 2, p. 30.
- 22 C.P. Stacey, *Six années de guerre : l'Armée au Canada, en Grande-Bretagne et dans le Pacifique*, vol. 1, Ottawa, Imprimeur de la Reine, 1955-1960.
- 23 Note de service de Burns au chef d'état-major général, le 19 août 1940. *DHP*, dossier 112.1 (D32) : Troupes aéroportées, Canada 1940.
- 24 Note de service de Burns au chef d'état-major général, le 28 août 1940. *DHP*, dossier 112.1 (D32) : Troupes aéroportées, Canada 1940.
- 25 Il y avait en fait un certain soutien. Malgré le rejet pour la forme de l'Armée de terre, la question suscitait encore de l'intérêt dans les Forces canadiennes, en particulier dans l'Aviation royale du Canada (ARC). En octobre 1941, l'ARC commença à faire pression auprès du QGDN à Ottawa au sujet de la politique envisagée concernant la mise sur pied de troupes de parachutistes. De plus, les officiers d'état-major de la Force aérienne transmirent une offre de la Royal Air Force (RAF) de fournir des instructeurs et de l'équipement pour aider l'Armée de terre, au cas où elle voudrait entraîner des forces aéroportées. Comme la réponse définitive tardait, l'ARC continua de transmettre une série de messages demandant des nouvelles de la politique « aéroportée » de l'Armée de terre. Devant cette insistance gênante, le Major-général Maurice Pope, le vice-chef d'état-major général (VCEMG), fit savoir en janvier 1942 que la question était reportée indéfiniment, car les forces armées continentales ne ménageaient aucunement la possibilité d'employer des troupes de parachutistes. L'intérêt subsistait néanmoins, sans doute lié à la capacité d'accroître les besoins en matière d'aéronefs. Voir le télégramme de l'état-major général n° 2403, *Canmilitary to Defensor*, 3 novembre 1941. *BAC*, RG 24, QGMC, vol. 12260, dossier 1 Para Tps/1. Le volume indiqué contient une suite de messages et de notes de services réclamant des mises à jour sur la politique de l'Armée de terre relative aux forces aéroportées. Chose intéressante, une partie des réponses se sont perdues, car le navire à bord duquel elles arrivaient fut coulé par des sous-marins ennemis. L'insistance de l'ARC est paradoxale. Le paradoxe tient au fait que le ministre de l'Air britannique s'efforçait à chaque occasion qui s'offrait à lui de contrecarrer l'expansion des forces aéroportées dans l'Armée de terre, estimant que l'emploi d'un plus grand nombre de parachutistes ou de troupes transportées par planeurs priverait le programme de bombardement stratégique de pilotes et d'aéronefs. Selon le Maréchal de l'air Harris, le nœud de la question était de savoir [*Traduction*] « si le *Bomber*

CHAPITRE 6

Command allait poursuivre son offensive en bombardant l'Allemagne ou s'il allait devenir un commandement d'entraînement et de transport, chargé d'acheminer quelques douzaines de troupes aéroportées à une destination indéterminée, dans un but vague ». D.F. Butler, « The Airborne Forces, 1940-1943 », *PRO*, CAB 101/220, pp. 6-9.

26 « Further Material Relating to the Organization and Training of the 1st Canadian Parachute Battalion », Rapport n° 138 du QGMC, 7 juillet 1945. *DHP*, dossier Hist 1B, 2.

27 Note de service de Burns au chef d'état-major général, le 12 novembre 1940, p. 1, *BAC*, RG 24, QGMC, vol. 12260, dossier 1 Para Tps/1.

28 Message (G.S. 3140) Major-général Crerar, chef d'état-major général, au QG du Corps canadien, le 16 décembre 1940. *PRO*, RG 24, vol. 12260, dossier 1 Para Tps/1; et Rapport n° 138 du QGMC, 7 juillet 1945, p. 1.

29 « Minutes of a Meeting held at the Air Ministry at 3.30 p.m. on September 5th, 1940, to discuss the provision of Airborne Forces », *PRO*, AIR 29/520 Air Ministry and Minister of Defense: Operations Record Book, Miscellaneous Units. No. 1 Parachute Training School Ringway, Previous Parachute Training Squadron, Training Units. Voir aussi Lieutenant-colonel T.B.H. Otway, *Airborne Forces*, Londres, Imperial War Museum, 1990, réimpression, p. 22. Voir aussi le message Canmilitary to Defensor, s.d., dossier *DHP* 112.1 (D32) AB Tps Cdn 1940.

30 « Air Staff Note Present Situation in Respect of the Development of Parachute Training », septembre 1940, *PRO*, PREMIER 3/32/1; et « Churchill at War. The Prime Minister's Office Papers, 1940 45 », Unité 1, bobine 12, University Publications of America, Bethesda, Maryland.

31 Note de service du Brigadier M.A. Pope, QGMC, 6 décembre 1940. Dossier *DHP* 112.1 (D32) Troupes aéroportées, Canada 1940; et note de service QGMC, 6 décembre 1940. *BAC*, RG 24, vol. 12260, QGMC, dossier 1 Para Tps /1, p. 2.

32 « Historical Notes 1942 1945, First Canadian Parachute Battalion », 1. Dossier *DHP* 145.4013 (D1); « Historical Reports 1 Cdn Para Bn, 1942-1945 ». Musée des Forces aéroportées canadiennes (MFAC), Document A 87.002.61, p. 1; et Rapport n° 138 du QGMC, pp. 1 2.

33 « Extract from Meeting held at CMHQ London, at 1015 hrs, 20 Dec 40 ». *DHP*, dossier 112.1 (D32) Para Tps, Cdn 1940.

34 Les commandants d'armée demeuraient d'avis que les forces armées continentales ne ménageaient aucunement la possibilité d'em-

CHAPITRE 6

ployer des troupes de parachutistes. Une évaluation des troupes aérotransportées effectuée en janvier 1942 a renforcé leur opinion. On y explique clairement qu'[Traduction] « on n'envisagera pas l'emploi de troupes de parachutistes, si ce n'est de manière éphémère. Nos opérations au pays sont surtout statiques (défense côtière) et par conséquent, ne ménagent aucunement la possibilité d'employer des troupes de parachutistes ». Voir état-major général, « Appreciation Re Air Landing Troops », 24 janvier 1942. *DHP*, dossier 112.3M2 (D232). Voir aussi la note 2 de ce chapitre.

35 Prime Minister Personal Minute Serial No. D 169/1 to General Ismay for C.O.S. Committee, 27 mai 1941, *PRO*, PREMIER 3/32/1; et « Churchill at War. The Prime Minister's Office Papers, 1940-1945 », Unité 1, bobine 12, University Publications of America, Bethesda, Maryland.

36 Ibid.

37 D.F. Butler, « The Airborne Forces, 1940-1943 », pp. 6-9. *PRO*, CAB 101/220, War Cabinet and Cabinet Officer: Historical Section: War Histories (Second World War), Military. Voir aussi « Minute War Office to Air Ministry, 27 August 1941 ». *PRO*, AIR, 39/38, Air Ministry: Army Cooperation Command: Registered Files. Airborne Forces Policy, décembre 1940 1941; « War Cabinet Chiefs of Staff Committee - Training of Parachutists », 13 mai 1942. *PRO*, CAB 120/262; Mgén Crerar, chef d'état-major général, au QG du Corps canadien, 15 août 1941. *BAC*, RG 24, QGMC, vol. 12260, dossier 1 Para Tps /1, Message (G.S. 0493).

38 « The Value of Airborne Forces », Memorandum by CIGS, 11 janvier 1943, « Churchill at War. The Prime Minister's Office Papers, 1940-1945 ». Unité 1, bobine 12, University Publications of America, Bethesda, Maryland.

39 William B. Breuer, *Geronimo*, New York, St. Martin's Press, 1992, p. 9; et Matthew B. Ridgway, *Soldier: The Memoirs of Matthew B. Ridgway*, New York, Harper & Brothers, 1956, p. 54.

40 U.S. War Department Operations Division, General Staff, Strategy Book, novembre 1942, pp. 212-213 et 219. National Archives, Washington D.C., RG 165, entrée 422, boîte 2, article 10A, exéc 1, dossier OPD Strategy Book, novembre 1942. Source fournie par le Joint Military Intelligence College Washington, D.C.

41 Les choses se sont imposées de soi. En dépit d'un regain d'énergie dans le camp britannique, les Canadiens ont d'abord continué de ne pas s'y intéresser. Malgré la prise dramatique de la Crète et la

CHAPITRE 6

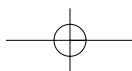
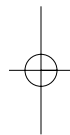
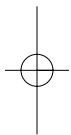
crainte de Churchill que Chypre et la Syrie soient les prochaines cibles, les commandants canadiens ne voyaient encore aucune raison de recruter des troupes spécialisées qui, à leur avis, ne pouvaient jouer aucun rôle crédible dans le contexte canadien. Quoi qu'il en soit, le regain d'activité des Britanniques a suscité des interrogations de la part du chef d'état-major général, mais l'hostilité latente envers la voie aéroportée était très évidente de la part du Général McNaughton, le commandant canadien outre-mer. Même si, lors d'une réunion tenue en décembre 1940, il avait semblé appuyer l'idée de forces aéroportées, il montrait maintenant le fond de sa pensée. En réponse à la dernière demande d'information du Canada sur ce que le War Office envisageait au sujet des parachutistes, il déclara carrément qu'il n'était [Traduction] « pas en faveur de la mise sur pied de troupes de parachutistes distinctes dans les Forces canadiennes ». Il expliqua qu'il avait observé [Traduction] « avec intérêt l'organisation ici [en Angleterre] d'unités spéciales comme des commandos, des bataillons en skis et des troupes de parachutistes ». Le cycle était toujours le même, affirmait-il. [Traduction] « L'enthousiasme est très élevé au début, écrit-il, et l'on retire des officiers et des hommes compétents des unités régulières, ce qui distrait et perturbe les autres, et bouleverse l'organisation de l'unité. Plus on attend une occasion propice pour les employer, plus l'enthousiasme s'évapore [et] les officiers et les hommes demandent une nouvelle affectation et retournent, déçus, à leurs unités précédentes ». Selon McNaughton, il n'y avait que deux raisons pour justifier la création d'une force aéroportée spéciale : d'abord, la probabilité d'un emploi précoce et continu dans un rôle spécial, et ensuite, la nécessité d'une instruction spécialisée dans des domaines très différents de ceux des unités régulières. On n'a rien fait au bout du compte pour établir des parachutistes dans l'armée canadienne. Voir message (G.S. 0493), Defensor to Canmilitary, 15 août 1941; message (GS 1647), *Canmilitary to Defensor*, 19 août 1941; message (G.S. 1647), *Canmilitary to Defensor*, 19 août 1941; lettre, Brigadier G. G. Simonds, B.G.S. Cdn Corps, au QGMC, « Paratroop Training », 30 octobre 1941, BAC, QGMC, RG 24, vol. 12260, dossier 1 Para Tps /1; et Rapport n° 138 du QGMC, p. 2.

42 *Minutes of the War Committee of the Cabinet*, vol. 7 11, 1942. Bobine 3, 1^{er} juillet 1942.

43 Pour un historique complet de la tradition aéroportée du Canada, voir Bernd Horn et Michel Wycyznski, *Canadian Airborne Forces since 1942*, Londres, Osprey, 2006; Bernd Horn et Michel Wycyznski, « *Hook*

CHAPITRE 6

Up! » The Canadian Airborne Compendium: A Summary of Major Canadian Airborne Activities, Exercises And Operations, 1940-2000, St. Catharines, Vanwell, 2003; et Bernd Horn et Michel Wyczynski, In Search of Pegasus The Canadian Airborne Experience, 1942 - 1999, St Catharines, Vanwell Publishing, 2000.



CHAPITRE 7

L'après-Medak : Occasions saisies et mythes dissipés le leadership du Colonel Oehring dans le secteur Sud



Roy Thomas

La bataille de Medak de septembre 1993 entre les Canadiens du 2^e Bataillon du *Princess Patricia's Canadian Light Infantry* (2 PPCLI) et l'armée croate n'est plus un chapitre méconnu de l'histoire militaire du Canada¹. Cependant, peu de gens savent que dans les jours suivant les derniers échanges de tirs, le 2 PPCLI a été remplacé par le 1^{er} Bataillon du Royal 22^e Régiment (1 R22^eR) . Toutefois, ce n'était pas seulement le groupement tactique qui avait changé dans la région de Krajina après la bataille de Medak! En réalité, avant que le groupement tactique du Colonel Jim Calvin ne soit redéployé au Canada, le général français qui commandait la Force de protection des Nations Unies (FORPRONU) dans la zone protégée des Nations Unies (ZPNU) du secteur Sud, théâtre de la bataille de Medak, avait déjà été remplacé par un « artilleur » canadien, le Colonel George Oehring. Par son leadership dans le secteur Sud, ce colonel canadien n'a pas eu jusqu'à maintenant toute l'attention qu'il mérite.

Le dur combat entre les troupes de la FORPRONU et l'un des belligérants – les Croates – venait à peine de se terminer que le Colonel Oehring a pris le commandement, qu'il a remis huit mois

CHAPITRE 7



Photographie personnelle du Colonel (retraité) George Oehring.

Sa personnalité était l'un de ses atouts. Le Colonel George Oehring (deuxième à partir de la droite) rencontre le Brigadier Ante Gotovina de l'armée croate (deuxième dans l'ordre habituel).

plus tard. Un cessez-le-feu était alors en place et l'est demeuré deux ans après son départ. Si la principale mission de la FORPRONU consistait à protéger les résidents locaux, on peut donc affirmer que le commandement du Colonel Oehring a été un franc succès.

Le secteur Sud est un exemple de réussite au cours d'une période où la FORPRONU et les Nations Unies ont été critiquées pour le manque de progrès dans les Balkans. De plus, cette réalisation s'est étendue à toutes les ZPNU de la Croatie. En fait, on a eu recours à la méthode traditionnelle de maintien de la paix qui consiste à séparer les belligérants – méthode que d'aucuns considèrent comme dépassée – ce qui n'était pas le cas en Bosnie-Herzégovine, pays voisin.

Le mandat du Colonel Oehring dans le secteur Sud constitue également un exemple d'effort militaire réussi dans un environnement d'opérations de paix, en dépit du pessimisme des experts militaires³. Les collègues d'état-major devraient en prendre

CHAPITRE 7

bonne note! Son commandement dans les circonstances difficiles de l'après-bataille de Medak montre bel et bien que les officiers formés pour diriger en temps de guerre peuvent s'adapter aux subtilités des opérations hors guerre (OHG)⁴.

Le Colonel Oehring a fait preuve d'une « souplesse »⁵ digne des grands leaders de l'histoire. Il a non seulement adopté des tactiques pour appuyer son « centre de gravité », mais aussi fait en sorte que les règles d'engagement restrictives, bête noire des commandants militaires lors des opérations de soutien de la paix, servent un objectif stratégique à long terme, en plus de sauver des vies dans l'immédiat. Il a également fait preuve du courage qui caractérise les grands leaders d'aujourd'hui⁶.

Introduction : Contexte du commandement dans le secteur Sud

La nomination de George Oehring à titre de commandant est due au hasard et non à une décision bien arrêtée des autorités canadiennes. En effet, il en est venu à prendre temporairement la relève d'un général français – qui a été rappelé de mission, ou pire, renvoyé – car le major-général tchécoslovaque qui devait remplacer le commandant français n'était pas disponible à si court préavis. Le Colonel Oehring, arrivé en ex-Yougoslavie pour assumer un poste de commandant adjoint dans le secteur Ouest⁷, relativement calme, s'est soudainement retrouvé à la tête du principal secteur de la FORPRONU, au moment où ses concitoyens canadiens venaient tout juste de mettre fin à une bataille avec l'un des groupes belligérants – qui a valu une mention élogieuse au 2 PPCLI – et qu'ils s'apprêtaient à partir. Le colonel canadien est demeuré pour commander et diriger les trois, et ultérieurement les quatre, bataillons de la FORPRONU du secteur Sud. Il a fait de la protection de la population locale son « centre de gravité »⁸.

Cependant, sa réussite en tant que commandant de secteur a été éclipsée par les événements auxquels les Forces canadiennes (FC) ont été confrontées en 1993-1994. Les circonstances entourant la participation du Canada à l'intervention de la coalition dirigée

CHAPITRE 7

par les États-Unis en Somalie, surtout les meurtres douteux de ressortissants somaliens ainsi que la torture et le meurtre d'un adolescent somalien, ont détourné l'attention des médias du secteur Sud.

Il y avait la situation en Afrique qui s'aggravait; en outre, lorsqu'il était question du conflit en Yougoslavie aux nouvelles télévisées, Sarajevo était à l'avant-scène avec comme toile de fond le Holiday Inn, image que semblaient tout particulièrement affectionner les présentateurs-vedettes. Les allers et retours presque constants des aéronefs du pont aérien établi à Sarajevo, sans compter la concurrence que se livraient les médias pour obtenir des contrats de publicité, ont également contribué à faire de la capitale de la Bosnie-Herzégovine le lieu privilégié des journalistes et de leurs patrons. De plus, les médias américains n'étaient pas près d'oublier la médaille d'or olympique remportée par leur pays à Sarajevo moins de 10 ans auparavant.

Knin, capitale de l'entité non reconnue de la Krajina serbe, où se trouvait le quartier général du Colonel Oehring, était pratiquement inconnue des médias et n'offrait aucun « attrait » – on y trouvait ni Holiday Inn, ni « Sniper Alley » où fourmillaient des tireurs embusqués comme à Sarajevo, regorgeant de tireurs embusqués. Le Colonel Oehring ne pouvait donc pas compter sur l'aide des médias pour sensibiliser la communauté internationale à la situation dans son secteur et aux défis que ses troupes devaient relever⁹. Il avait sous ses ordres 2 007 soldats, nombre ultérieurement porté à 3 821, ainsi que 89 observateurs militaires des Nations Unies (UNMO) et 128 policiers civils des Nations Unies, soit un effectif beaucoup plus important que celui qu'avait sous ses ordres son homologue artilleur canadien, le Brigadier-général Roméo Dallaire, pendant son mandat à titre de commandant de la Mission des Nations Unies pour l'assistance au Rwanda (MINUAR) en 1993-1994¹⁰.

Le Brigadier-général Dallaire (promu ultérieurement lieutenant-général) a pris le commandement d'une force de l'ONU qui devait

CHAPITRE 7

superviser un accord de paix conclu à Luska. L'histoire du Bgén Dallaire est bien connue¹¹. Le Colonel Oehring est arrivé dans la zone de mission où l'accord conclu à Erdut avait été bafoué de manière flagrante par l'armée croate, qui avait utilisé des chars, de l'artillerie et même des aéronefs pour envahir une soi-disant ZPNU. Des atrocités, quoique non comparables à celles qui ont eu lieu au Rwanda, avaient été commises.

Néanmoins, avant que le Colonel Oehring, toujours au même grade, ne remette le commandement du secteur Sud au Major-général Kotil, il avait résisté à une autre incursion de l'armée croate dans sa zone d'opérations (ZO), plus précisément dans la région du Golo Trlo, et fait respecté l'accord général de cessez-le-feu négocié à Zagreb¹². Il est quelque peu ironique de constater que les Nations Unies ont dû échanger des tirs afin de mettre fin à une violation de frontière de la part de l'administration de Zagreb-Vienne. Les Serbes, que les Croates tentaient d'extirper de leur État nouvellement reconnu, s'étaient en réalité installés à cet endroit sous l'Empire austro-hongrois afin de mettre en place des établissements militaires destinés à dissuader les incursions turques de l'administration adverse. La présence des Serbes de Krajina faisait partie d'un plan de protection antérieur¹³.

L'occupation austro-hongroise de la Bosnie-Herzégovine en 1875 et le déclin de l'Empire ottoman ont rendu les établissements militaires serbes désuets en tant qu'obstacles à l'expansion de l'Est au cours du dernier siècle, voire même avant. L'essor du nationalisme serbe, sans compter les deux guerres mondiales, a rendu les anciens défenseurs serbes très indésirables pour certains segments de la population croate. Les Serbes ont combattu des unités croates de l'Empire austro-hongrois lors de la Première Guerre mondiale, et les tristement célèbres unités des Oustachis du régime fasciste de Croatie ont tenté d'éliminer les Serbes lors de la Deuxième Guerre mondiale.

À juste titre, les Serbes de Croatie voulaient leur autonomie au sein du nouvel État de Croatie, tout comme les Croates

CHAPITRE 7

eux-mêmes avaient réclamé la leur en l'ex-Yougoslavie. La « République serbe de Krajina » (RSK) autoproclamée, mais non reconnue a alors été formée. Cette entité comportait, toutefois, une population croate et, ce qui est plus important aux yeux de la communauté internationale, elle se trouvait à l'intérieur de l'État souverain de la Croatie. De plus, la RSK, comme il est convenu de l'appeler, était voisin d'un autre nouvel État, la Bosnie-Herzégovine, lui-même en proie à une violente guerre civile, qui, en septembre 1993, comptait trois groupes en conflit : les Serbes bosniaques, les Croates bosniaques et le gouvernement bosniaque, principalement formé de musulmans¹⁴.



Photographie du Sergeant R. Thompson, ClIFC, IS(93-5147-23).

Destruction à la frontière de la Krajina serbe.

Le rôle de l'ancien président de l'ex-Yougoslavie, Slobodan Milosevic, dans les nombreux conflits balkaniques a été examiné par le Tribunal pénal international des Nations Unies pour l'ex-Yougoslavie à la Haye¹⁵. Les États-Unis, l'Allemagne et même le Canada¹⁶ sont intervenus dans ce que l'on pourrait appeler une guerre croate visant à créer une entité nationale « affranchie de Serbes ».

Si certains des facteurs extérieurs ont incité les belligérants du secteur Sud à mettre fin aux bombardements et aux tirs contre les troupes de l'ONU et les habitants, on peut donc dire que le

CHAPITRE 7

Colonel Oehring a su tirer avantage de ces facteurs stratégiques pour obtenir des cessez-le-feu. Ces trêves constituent des exemples d'occasions saisies. George Oehring s'est aventuré sur un champ de bataille historique complexe que les « fantômes de Medak » n'étaient pas les seuls à hanter.

Fin du bombardement : occasions saisies

Moins de six semaines après la bataille de Medak, le Colonel Oehring a conclu ce qui est convenu d'appeler un « engagement d'honneur » entre les Croates et les Serbes de Croatie dans le secteur Sud. Misant sur l'importance de la Toussaint en novembre, autant dans le calendrier religieux catholique romain qu'orthodoxe, le Colonel Oehring a mené une série de négociations avec les commandants supérieurs d'unités de campagne, s'écartant ainsi de la pratique de son prédécesseur qui limitait la plupart de ses contacts au commandant militaire en chef et en titre des Serbes de Krajina, établi à Knin. Il avait, en effet, commencé à établir des contacts avec les leaders des belligérants et les partenaires du processus de paix avant même que le Lieutenant-colonel Calvin et son bataillon ne soient rapatriés.



Photographie personnelle du Colonel (retraité) George Oehring.

Au Medak Pocket, en septembre 1993. Oehring (à gauche) rend visite au Lieutenant-colonel Jim Calvin, commandant du CANBAT 1 (face à la caméra) avec le Brigadier Baudot, commandant du secteur Sud sortant (dos à la caméra).

CHAPITRE 7

Le Colonel Oehring explique qu'il a négocié par étape, de façon tactique pour ainsi dire, en vue d'atteindre un objectif opérationnel, en l'occurrence un accord de cessez-le-feu dans l'ensemble du secteur conclu lors d'une journée considérée comme « sainte » par les deux parties¹⁷. L'expression « engagement d'honneur » est utilisée, car le commandant d'unité de campagne serbe n'a signé aucun accord, mais plutôt donné sa parole.

Ce cessez-le-feu global de la Toussaint a été conclu à l'établissement vinicole de Benkovac, qui avait échappé aux dommages causés à tant d'autres structures apparemment moins importantes. Cet « engagement d'honneur » a permis aux populations locales de récolter les raisins nécessaires pour produire les vins de la région. D'ailleurs, le cessez-le-feu a apporté beaucoup plus qu'une simple aide économique aux habitants. Il a également atténué les tensions engendrées par les atrocités de la poche de Medak, l'une des visées tactiques du Colonel Oehring.

Dans la pratique, cette pause dans l'échange quotidien de tirs d'artillerie et d'armes légères a jeté les fondements des cessez-le-feu subséquents et de la réalisation éventuelle de l'objectif opérationnel de la FORPRONU visant à séparer les belligérants sur le terrain. Une journée sans danger était souhaitable et l'est devenue encore davantage après coup. L'atteinte d'un tel objectif si tôt après Medak et, qui plus est, par un commandant canadien, compte tenu du nombre de victimes chez les Croates, constitue non seulement une réussite des plus remarquables, mais aussi un bel exemple de quelqu'un qui a su saisir l'occasion favorable, soit une fête commune et une importante entreprise économique conjointe, afin de mettre fin aux hostilités.

La réouverture du passage de Pakovo Selo montre une fois de plus comment le Colonel Oehring a su profiter des circonstances pour servir ses objectifs opérationnels. Depuis des siècles, les bons commandants ont tiré profit des conditions météorologiques pour faire progresser leurs objectifs et, à ce chapitre, le colonel canadien ne faisait que suivre les traces de certains de ces grands

CHAPITRE 7

leaders. La tempête de neige de décembre 1993 ayant bloqué les itinéraires d'approvisionnement en nourriture destinée aux contingents de l'ONU et à la population du secteur Sud, la situation s'est rapidement transformée en cauchemar logistique. Les soldats pouvaient manger des rations de secours, mais les Serbes de Croatie n'avaient que de maigres réserves de denrées alimentaires. Le Colonel Oehring a profité de l'occasion que lui offrait dame Nature pour ouvrir un troisième passage dans la partie sud du secteur Sud, passage qui permettait à son commandement d'atteindre plus rapidement la base logistique en pleine expansion de l'ONU au port de Split, en Croatie.

Les Serbes de Croatie, principalement le commandant militaire en titre des forces militaires serbes de Krajina, avaient refusé d'approuver un autre passage en plus de ceux déjà en place à Medak et à Miranj. Toutefois, lorsque le chef en titre de la République serbe de Krajina a rencontré le Colonel Oehring lors d'une réunion à Knin pour discuter de la collaboration de la FORPRONU avec les autorités serbes concernant l'ouverture des routes, le colonel canadien a posé une condition à l'approvisionnement en carburant de l'ONU destiné aux chasse-neiges des Serbes de Croatie : l'ouverture de Pakovo Selo. En conséquence, ce passage a été fonctionnel à peu près au même moment où les routes ont été dégagées. Le personnel de l'ONU, les expatriés et les Serbes de l'endroit ont tous pu en profiter.

Cependant, les Serbes de la région n'étaient pas les seuls habitants du secteur Sud à profiter des négociations du Colonel Oehring. Le pont de Maslenica posait depuis longtemps un problème dans les relations entre les Croates et les Serbes de Krajina bien avant l'intervention dans la poche de Medak. Dès le début du conflit, les Serbes de Krajina se sont emparés de cette voie de communication clé avec les millions de Croates de Dalmatie et l'ont ultérieurement détruite, forçant ainsi les Croates à utiliser les traversiers de l'île de Pag. Les forces croates ont repris la région du pont de Maslenica dans leur offensive de janvier 1993¹⁸. Un pont flottant a ensuite été construit, lequel

CHAPITRE 7

pouvait être pris sous les tirs directs des chars des Serbes de Croatie et était régulièrement la cible de bien plus que des tirs de harcèlement de l'artillerie serbo-croate. Les Serbes de Croatie prétendaient que le pont de remplacement à Maslenica servait au trafic militaire, bien que l'UNMO surveillant le site ait principalement observé un trafic civil¹⁹.

Un coup d'oeil à la carte révèle la valeur militaire du pont de Maslenica pour les forces croates²⁰. Les négociations du Colonel Oehring ont amené l'UNMO à conclure que Maslenica n'était plus un point névralgique, car les rotations au poste d'observation se déroulaient alors sans incident²¹. Les Croates ont donc profité d'une reprise de la circulation des camions, ce qui était en quelque sorte un cadeau de Noël hâtif pour les habitants du côté croate du secteur Sud.

Un cessez-le-feu à Noël 1993 avait été négocié²² dans l'ensemble de la ZO croate de la FORPRONU. L'atteinte de l'objectif opérationnel de la FORPRONU, notamment un cessez-le-feu à Noël dans les ZPNU, si tôt après la découverte des atrocités croates de Medak en septembre, était sans aucun doute attribuable aux réussites tactiques du Colonel Oehring, au cessez-le-feu de la Toussaint, à la participation au déneigement, à l'ouverture du passage de Pakovo Selo et à la fin des bombardements dans la zone du pont de Maslenica. Toutefois, alors que la transition vers un cessez-le-feu permanent a été menacée dans le secteur Sud au début du printemps, le Colonel Oehring, grâce à une tactique de négociations bien établie, a pu sauvegarder les intentions opérationnelles du quartier général de la FORPRONU à Zagreb.

Pendant la nuit du 4 mars, une patrouille de l'armée croate s'est retrouvée coincée dans une zone occupée par l'armée serbo-croate dans une région stratégique, ultérieurement appelée « région du Golo Trlo », qui consiste en un soulèvement tectonique de calcaire de 1 200 pieds tapissé de grottes naturelles offrant refuge, tant aux intrus qu'aux occupants. L'armée croate détenait une tour de communications sur cette crête qui n'était située qu'à 20

CHAPITRE 7

kilomètres du théâtre des affrontements de Medak en septembre, ainsi que la capitale municipale de Gospic, ainsi appelée, et de la ville de Licki Osik où l'armée serbe croate profitait encore de la production d'une usine de munitions.

Le bombardement croate de Licki Osik, le bombardement serbo-croate de Gospic et le nombre croissant de victimes civiles des deux côtés au matin du 5 mars faisaient état de l'affrontement des deux camps opposés dans la région du Golo Trlo. En vertu de son mandat de l'ONU et conscient que la protection des civils non armés était son « centre de gravité », le Colonel Oehring a immédiatement débuté le processus afin d'amener les deux commandants locaux à négocier pour mettre un terme aux tirs d'artillerie et à l'échange de feu. Des rencontres avec les commandants locaux croates et serbo-croates ont eu lieu le 6 mars et ont conduit à une rencontre en tête-à-tête avec les deux parties en conflit, organisée sous la protection du bataillon canadien, le 7 mars, au franchissement de Medak. Les deux parties ont convenu d'interrompre les bombardements jusqu'après cette réunion, accordant ainsi un répit aux civils dans les deux camps. Le Colonel Oehring aurait pu attendre Zagreb, mais il a plutôt employé son initiative et agi immédiatement²³.

Pendant quatre jours, le Colonel Oehring a rencontré l'un et l'autre des commandants de corps adverses à douze reprises. De plus, il a organisé deux rencontres individuelles et y a participé. Il a dû parcourir 3 000 kilomètres sur des routes où régnait tantôt le climat méditerranéen, tantôt le climat hivernal semi-alpin. Ces négociations n'ont pas mis fin aux interventions tactiques entre les forces réduites engagées dans la région du Golo Trlo, mais elles ont mis fin aux bombardements de villes et de villages au cours desquels des civils ont été tués et mutilés. De plus, la menace de renforcement des forces belligérantes au point de contact n'a pas connu de suite²⁴. Les interventions rapides du Colonel Oehring ont accéléré les lents processus de transition en cours dans la capitale croate de Zagreb.

CHAPITRE 7

Certains experts étaient d'avis²⁵ que les politiciens de Zagreb, et même de Belgrade, désiraient un répit temporaire dans le conflit croate afin de préparer d'autres campagnes urgentes. C'est à peu près à ce moment que les Croates de Bosnie ont tenté de se rapprocher du gouvernement bosniaque et que les Serbes de Bosnie se préparaient à attaquer Gorazde. Le quartier général de la FORPRONU cherchait à établir un cessez-le-feu et à séparer les belligérants dans les ZO de l'Organisation en Croatie. L'escalade du conflit dans la région du Golo Trlo menaçait sérieusement ces pourparlers²⁶.

Toutefois, le premier représentant de Zagreb dans le secteur Sud qui a pris part à la réunion du Colonel Oehring en compagnie des deux commandants de corps locaux au franchissement de Medak, le 10 mars, fut un « major » du quartier général de l'armée croate établi dans la capitale. À son retour au quartier général de Knin, le commandant canadien de secteur a constaté qu'un ambassadeur de l'ONU était arrivé par hélicoptère de Zagreb pour rencontrer le prétendu premier ministre de la « République serbe de Krajina », accompagné du Colonel Oehring. Au moment de la visite du représentant spécial du Secrétaire général de l'ONU, Yasushi Akashi, le 18 mars, il était évident que des autorités « supérieures » des deux côtés de la ligne, dont l'ONU espérait faire une « zone de désengagement »²⁷, tendaient vers un accord élargi dans lequel la région du Golo Trlo ne représentait qu'une petite partie.

Contrairement à ce qu'il a fait lors de l'incident de Medak en septembre, le quartier général de la FORPRONU à Zagreb n'a pas envoyé d'officier pour entreprendre des négociations directes, comme ce fut le cas en septembre 1993, alors qu'il avait dépêché le Colonel Michel Maisonneuve, membre de l'état-major du Général Cot. C'est plutôt un cortège de militaires hauts-gradés de la FORPRONU qui s'est présenté au quartier général du Colonel Oehring. Ces militaires ont attendu le retour du colonel – qui négociait sur le terrain – afin de poursuivre les étapes déjà entreprises en vue de l'arrêt des bombardements.

CHAPITRE 7

Le 29 mars 1994, à Zagreb, le gouvernement croate, reconnu par la communauté internationale, et les « autorités locales serbes »²⁸ – ainsi désignées par l'ONU – dans les ZPNU ont conclu un accord de cessez-le-feu prévoyant une zone tampon du type de celle qu'on retrouve dans les « missions traditionnelles de maintien de la paix »²⁹. La terminologie proposée par le Colonel Oehring pourrait avoir contribué aux négociations, mais il ne fait aucun doute que sans les quatre jours mouvementés de « ballet » diplomatique et l'organisation de rencontres en tête-à-tête avec les deux commandants depuis le début du conflit³⁰, l'objectif de la FORPRONU visant à mettre en place un plan de désengagement aurait été grandement menacé par la présence de militaires de l'armée croate, encerclés par des forces de l'armée serbo-croate dans la région du Golo Trlo. Le Colonel Oehring a ainsi sauvé-gardé les objectifs opérationnels de la FORPRONU!

En réalité, bien qu'elle n'ait pas eu d'effets sur la patrouille croate encerclée, la réussite du Colonel Oehring, soit l'arrêt d'un bombardement qui a fait tant de victimes civiles, s'est rarement produite ailleurs. La tactique du dialogue – quoique incertaine – s'est avérée essentielle à la réalisation d'un des objectifs militaires du secteur Sud de la FORPRONU : la protection des civils. L'opération dans la région du Golo Trlo a permis au Colonel Oehring de démontrer à quel point il maîtrisait cette tactique, alors qu'un échange de tirs menaçait d'intensifier le conflit.

Créer et utiliser les outils de la réussite

Pendant la guerre froide, la négociation ne faisait pas partie des sujets enseignés dans les établissements canadiens chargés de l'instruction des officiers. Au cours d'une opération de soutien de la paix, le succès tactique et opérationnel, comme celui qui a été obtenu grâce un « engagement d'honneur », est impossible sans négociations. Le Colonel Oehring a rapidement démontré sa capacité d'établir un contact particulier avec les commandants d'unités et à gagner le respect et la confiance nécessaires pour parvenir à des réalisations tangibles. Dans une certaine mesure,

CHAPITRE 7

ses talents de négociateur se sont révélés un atout personnel unique et ont rendu le succès possible. Le Colonel Oehring a acquis encore plus d'influence en s'adjoignant les leaders clés des organismes partenaires dans le processus de paix, tels que le chef de la police civile de la Force des Nations Unies (UNCIVPOL)³¹.

À l'instar d'autres commandants, notamment le Feld-maréchal Slim³², le Colonel Oehring a mis en place un quartier général qui l'a aidé dans l'exercice de ses fonctions. Il a fait du quartier général dysfonctionnel, morcelé en plusieurs cellules nationales et qu'aucun objectif commun réel n'unissait, dont il a hérité, un outil de commandement et de coordination efficace réunissant non seulement les hommes de multiples nationalités qui composaient son état-major, mais les organismes qui appuyaient l'effort militaire des Nations Unies, tels que les observateurs militaires des Nations Unies, la police civile de la Force des Nations Unies, les organismes humanitaires des Nations Unies, p. ex. le Haut Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés (UNHCR), et autres organisations non-gouvernementales (ONG)³³. Le fait que le Colonel Oehring ait mis en place un quartier général fonctionnel qui l'aiderait à atteindre ses objectifs, et non les buts nationaux ou ceux d'autres organisations, dès le début de ses fonctions de commandant, lui a permis de consacrer du temps à l'établissement des relations nécessaires à la réussite de ses négociations³⁴.

Tout commandant de régiment d'artillerie est conscient que le bon fonctionnement de son quartier général est essentiel, car il sait qu'il doit être à l'avant avec le commandant appuyé et qu'il doit compter sur des subalternes pour gérer le quartier général en son absence. À cet égard, il ne fait aucun doute que le Colonel a su tirer parti de son expérience antérieure à titre de commandant du 1 *Royal Canadian Horse Artillery* du groupe-brigade mécanisé du Canada en Allemagne.

Le Colonel Oehring connaissait très bien les questions liées au fonctionnement d'un quartier général puisque le seul poste qu'il avait jusque-là occupé au sein des Nations Unies était celui

CHAPITRE 7

d'officier des opérations de la Force d'urgence des Nations Unies (FUNU II). Il avait aussi servi en Europe à titre d'officier supérieur d'état-major – Opérations (OSEM - Opérations), dans le cadre de la contribution de la force terrestre du Canada à l'Organisation du Traité de l'Atlantique du Nord (OTAN). Au Canada, il avait été chef d'état-major adjoint – Administration au quartier général de la future 1^{re} Division du Canada, à Kingston.

Le succès de négociations est aussi étroitement lié à la crédibilité du négociateur. En ce sens, l'intervention immédiate du Colonel Oehring pour mettre un terme à l'important commerce clandestin auquel se livrait ouvertement l'une des principales unités de son commandement lui a probablement permis de marquer des points auprès des deux parties belligérantes. Ce faisant, il a également fait preuve du courage particulier que les commandants doivent avoir en cette époque d'opérations de soutien de la paix, comme le rappelait un professeur du CMR³⁵.

« Petro Kenya » est le nom qu'on avait donné au commerce clandestin de carburant diesel dans la zone d'opérations du bataillon kényan dans le secteur Sud. Le Colonel Oehring a choisi de ne pas fermer les yeux sur ce commerce illégal qui empoisonnait les relations de la FORPRONU non seulement avec les Croates, mais aussi avec les Serbes de Krajina. Il était également impératif de faire taire les rumeurs et les insinuations. Bien que l'arrivée d'un officier de la police militaire canadienne³⁶, qui faisait partie d'un groupe de la police militaire canadienne envoyée sur place, ait été le principal élément déclencheur dans cette histoire, c'était initialement la volonté du Colonel Oehring de faire bouger les choses qui a donné des résultats. En réalité, seuls quelques Kényans étaient impliqués dans la livraison du diesel illégal, enregistrée sur vidéo, mais certains de leurs supérieurs militaires et d'autres personnes, dont des civils étrangers sans lien avec le bataillon, ont été trouvés coupables de n'avoir rien fait pour réprimer ces activités dont ils connaissaient l'existence.

À court terme, ces mesures de répression ont eu quelques répercussions. Certains Kényans, mais aussi certains membres du

CHAPITRE 7

personnel des Nations Unies, tant militaires que civils, étaient mécontents de l'arrêt de ces échanges illégaux. Le Colonel Oehring a même laissé entendre que sa vie était en danger³⁷. Dans l'immédiat, cette intervention du Colonel Oehring a eu l'avantage « tactique » d'accroître le respect et la confiance à son égard, ce qui a assurément contribué au succès des négociations qui ont abouti à l'« engagement d'honneur » des groupes en conflit. On pourrait tout aussi bien imputer la réussite des négociations ultérieures aux mesures décisives qu'a prises le Colonel Oehring dès le début de son commandement afin de mettre fin à ce commerce clandestin bien connu.

Le Colonel Oehring attribue le succès des négociations aux judicieuses interventions du 2 PPCLI dans la poche de Medak, qui avaient gagné la faveur des deux parties au conflit³⁸. Par sa conduite professionnelle, le bataillon canadien qui a succédé au 2 PPCLI, le 1 R22^eR, a, lui aussi, facilité les négociations du Colonel Oehring. Le Colonel Oehring pouvait transmettre ses ordres par radio au 1 R22^eR en sachant que ceux-ci seraient rigoureusement exécutés. Le 1 R22^eR initial, qui provenait de la base des Forces canadiennes en Europe, n'en était pas à sa première expérience au sein de la FORPRONU puisqu'en 1992, il avait servi à Sarajevo sous le commandement du Lieutenant-colonel Michel Jones. Ce bataillon des « Van Doos », jusque-là désigné 3^e Bataillon, était devenu le 1^{er} Bataillon à la fermeture de la base des Forces canadiennes en Europe. Le bataillon comptait dans ses rangs de nombreux vétérans du 1^{er} Bataillon du Régiment qui avaient servi dans le 4^e Groupe-brigade mécanisé du Canada (GBMC) et en ex-Yougoslavie, en 1992, au sein de la FORPRONU.

À un certain moment, le Colonel Oehring a envisagé de mener les troupes canadiennes dans la région du Golo Trlo pour secourir les éléments encerclés de l'armée croate. Le fait de disposer de troupes bien entraînées et bien équipées – et reconnues comme telles par les belligérants – qu'il pouvait déployer à court préavis n'a certainement pas nuit au Colonel Oehring³⁹. Parce qu'il avait sous son commandement une unité canadienne expérimentée et

CHAPITRE 7

bien entraînée, le Colonel Oehring a eu la tâche plus facile que le Général Dallaire dans ses négociations avec les belligérants.

Le fait que le Colonel Oehring ait été commandant d'unité et officier supérieur d'état-major aux quartiers généraux du 4^e GBMC et de la 1^{re} Division du Canada a probablement contribué à établir des rapports de commandement profitables avec le bataillon du R22^eR soit mutuellement avantageuse. Mentionnons également que la FORPRONU a remis une mention élogieuse au 1^{er} Bataillon du R22^eR pour sa contribution dans le secteur Sud.

Quand l'utilisation novatrice des Règles d'engagement devient une activité stratégique

Le Colonel Oehring a également mis en pratique une tactique novatrice qui a eu des répercussions « stratégiques ». Comme c'est souvent le cas lors d'OHG, de petites actions qui ne semblent avoir de répercussions que sur le plan tactique peuvent, lorsqu'elles sont conjuguées les unes aux autres, jouer un rôle important sur le plan stratégique.



Photographie personnelle du Colonel (retraité) George Oehring.

Parcourant la ligne gardée par le CANBAT I.

CHAPITRE 7

Le Colonel Oehring a instauré ce qu'il appelle la politique de l'« exposition délibérée au danger » afin de s'acquitter de la partie du mandat de la FORPRONU portant sur la protection des minorités⁴⁰. Selon les RDE de la FORPRONU, les Casques bleus ne sont autorisés à utiliser leurs armes qu'en cas d'autodéfense. La solution du Colonel Oehring consistait à déployer une partie des soldats sous son commandement de façon qu'ils deviennent la première cible potentielle des criminels.

Les avantages stratégiques que présente le plan de protection du Colonel Oehring doivent être étudiés plus en profondeur⁴¹. Comme il a été démontré, c'est grâce à la présence des soldats kényans que les Croates du village serbe de Matasi, de même que le bétail dont dépendait leur survie, « ont été laissés en paix, la présence armée des Kényans ayant permis d'atteindre l'objectif visé sans que les soldats en poste ne soient l'objet d'une résistance directe »⁴² [*Traduction*]. Pendant toute la durée du commandement du Colonel Oehring, le bataillon canadien a veillé à la protection des Croates du village de Rodalijice et le bataillon tchèque à la protection des Croates du village de Podlapac.

Les soldats de la FORPRONU ont souvent joué un rôle clé dans la réussite des opérations de paix. Et, si la réputation dont a pu bénéficier le Colonel Oehring auprès des deux parties adverses a contribué au succès de sa politique d'« exposition délibérée au danger », cette réussite est également attribuable en partie aux soldats des Nations Unies qui auraient inévitablement barré la route à tout partisan potentiel du « nettoyage ethnique ». Certes, la politique du Colonel Oehring a contribué au positionnement stratégique de la FORPRONU en Croatie, mais elle comportait un certain degré de risque pour les soldats.

Le soldat : atout stratégique

Avec l'arrivée de décembre, une tempête de neige a fourni au Colonel Oehring une belle occasion de négocier, mais l'hiver a également apporté avec lui un nouveau défi pour le commandant

CHAPITRE 7

canadien du secteur Sud. Un bataillon mécanisé plus imposant que prévu réunissant 1 200 soldats provenant des terres arides de Jordanie allait être affecté au secteur Sud dès février 1994. À cette période de l'année, la région, et plus particulièrement les zones de haute altitude, étaient encore paralysées par la neige et les températures froides.

L'unité jordanienne avait beau être deux fois plus imposante que le bataillon canadien, dont la taille avait été réduite après la rotation de septembre, des doutes persistaient dans l'esprit du commandant du secteur Sud quant à l'équipement d'hiver, tout particulièrement les vêtements, dont cette unité disposait. Après avoir souligné, ou plus précisément rappelé au personnel des Nations Unies la grave pénurie d'infrastructure de logement avec laquelle il devait composer dans son secteur, le Colonel Oehring a été étonné de la solution des autorités de Zagreb à ce problème : installer ces guerriers du désert dans des tentes en plein mois de février. On semblait, de toute évidence, avoir oublié que seule la zone côtière bénéficie d'un climat méditerranéen.

Sachant pertinemment que les températures froides nuiraient considérablement à l'efficacité de son personnel, le Colonel Oehring a fait savoir aux autorités de Zagreb qu'à titre de commandant du secteur Sud, il refusait que des Jordaniens vivent dans des tentes dans sa ZO. Le colonel obtint gain de cause. Tous les Jordaniens furent logés dans des bâtiments et certains d'entre eux ont fait la navette entre les motels et les hôtels de la côte croate et le secteur Sud jusqu'en mai 1994⁴³.

Les mesures prises par le Colonel Oehring témoignent de son souci et de sa prévoyance afin d'assurer le bien-être de ses soldats. Il était prêt à sacrifier certains avantages tactiques au profit des objectifs opérationnels à long terme. Les objectifs opérationnels globaux du secteur Sud ont été bien servis du fait que les Jordaniens ont été convenablement hébergés dans des logements permanents. Grâce à ces mesures, les soldats jordaniens, qui n'étaient pas habitués aux conditions hivernales, ont pu faire une

CHAPITRE 7

meilleure impression aux Croates et aux Serbes de Croatie que s'ils avaient eu à lutter pour survivre sous des toiles (possiblement de qualité douteuse) dans le froid et la neige.

Tous les commandants savent que chaque soldat est important lors d'une mission comme celle de la FORPRONU dans le secteur Sud. Le personnel des contingents nationaux constitue le principal atout dont disposent les commandants. En effectuant ses visites sans être accompagné de la garde d'honneur, le Colonel Oehring a pu placer ses soldats là où leur présence était la plus utile, c'est-à-dire sur le terrain entre les belligérants. En procédant ainsi, le Colonel Oehring a créé un précédent qui, en changeant les mentalités quant à la meilleure manière d'utiliser la précieuse ressource humaine que sont les soldats, a contribué non seulement à améliorer la situation tactique immédiate dans chacune des zones du contingent qu'il a visitée, mais aussi à atteindre les objectifs opérationnels.

Contrairement à d'autres situations de combat plus intenses qui peuvent survenir dans les opérations de paix dans l'ensemble du spectre, le personnel doit être géré avec beaucoup plus de précautions que l'équipement dans le cas d'opérations comme celle de la mission de la FORPRONU dans le secteur Sud. C'est la présence des soldats sur le terrain et non les véhicules armés qui déterminent le plus souvent le succès d'une opération, réalité dont le Colonel Oehring avait, de toute évidence, parfaitement conscience⁴⁴.

Le combattant, à la fois artisan et gardien de la paix

À l'instar du Général Dallaire, le Colonel Oehring a reçu une instruction de combattant. Sans doute était-il considéré comme l'un des plus compétents de son grade au sein du Corps d'artillerie du Canada, car on l'a choisi pour commander le régiment d'artillerie déployé dans le cadre de la contribution du Canada à l'OTAN, soit la 4^e Brigade mécanisée, basée à Lahr, en Allemagne de l'Ouest. En Europe, un commandant d'unité canadien pouvait

CHAPITRE 7

mettre en pratique ce que la situation de guerre exigeait qu'il fasse, dans les limites de ce que prévoyait l'OTAN. Et, pour citer un général canadien bien connu, [Traduction] « nous sommes devenus très habiles en la matière »⁴⁵.

À titre de commandant d'artillerie dans la brigade canadienne de l'OTAN, le Colonel Oehring possédait la confiance tant de ses supérieurs que des autres commandants d'unité. [Traduction] « Je ne me faisais absolument aucun souci à propos de l'appui-feu indirect qu'il a organisé pour ma brigade et je suis persuadé que mes commandants de groupements tactiques avaient, eux aussi, entièrement confiance », a affirmé un officier⁴⁶. Le commandant de l'escadron de reconnaissance canadien – unité dont la capacité à engager un combat contre l'ennemi dépend le plus du tir de l'artillerie – avait effectivement déclaré qu'il [Traduction] « était prêt à faire la guerre avec l'appui du Colonel Oehring »⁴⁷.

Les « aptitudes de combattant » du Colonel Oehring ont été une fois de plus reconnues lorsqu'il a été promu OSEM – Opérations au sein de la Brigade du Canada, devenant ainsi la personne chargée de coordonner les activités opérationnelles pour le brigadier à la tête de la force canadienne de l'OTAN.

En revanche, l'expérience du Colonel Oehring au sein des Nations Unies se limitait à un poste d'officier des opérations qu'il avait occupé pendant six mois et dont les fonctions étaient sans rapport avec celles d'un officier des opérations militaires. L'Artillerie royale canadienne et les supérieurs du Colonel Oehring voyaient en celui-ci un grand « combattant ». Par le leadership dont il a fait preuve dans le secteur Sud, le Colonel Oehring a démontré qu'il possédait la souplesse qui, selon le professeur Hal Klepak, [Traduction] « constitue le trait distinctif des grands généraux »⁴⁸. Il est ironique que ce type de leadership, identifié lors des combats contre les troupes soviétiques en Europe, se soit révélé si remarquable dans les conditions stressantes⁴⁹ d'une opération de soutien de la paix.

CHAPITRE 7

Le fait qu'il ait reçu une instruction de commandement au combat n'a pas empêché le Colonel Oehring de mener avec efficacité des OHG et de mettre en place ce qu'il est convenu d'appeler un mode traditionnel de maintien de la paix, s'apparentant aux régimes instaurés à Chypre et sur le plateau du Golan⁵⁰.

Des activités militaires de niveau opérationnel dans le cadre d'une mission de soutien de la paix

À peu près à l'époque où le Colonel Oehring relevait un à un les nombreux défis dont s'accompagnaient ses démarches pour faire cesser les bombardements et les tirs d'obus dans le secteur Sud, le Lieutenant-colonel (retraité) John English donnait une conférence intitulée « L'art opérationnel » au Collège militaire royal du Canada, à Kingston. Le professeur English avait posé la question à savoir s'il était possible que l'art opérationnel soit [*Traduction*] « appliqué de manière profitable par les petites armées dans la poursuite d'objectifs stratégiques »⁵¹. Lorsqu'on pense au commandement du Colonel Oehring dans le secteur Sud, c'est par un « oui » catégorique qu'on répond à cette question.

Dès les premiers jours qui ont suivi son arrivée, le Colonel Oehring s'est efforcé d'entrer en contact avec tous les commandants d'unités belligérants à la tête des troupes de premières lignes, et de rencontrer tous les dirigeants des organisations présentes dans le secteur Sud susceptibles de l'aider à atteindre ses objectifs, tels que l'observateur militaire principal et le Chef de la Police civile de la Force des Nations Unies. Des négociations restreintes ont mené à des cessez-le-feu partiels (limités dans le temps et dans l'espace). Il y a eu un cessez-le-feu pour la période des vendanges, qui a été prolongé par la suite jusqu'à la Toussaint inclusivement dans tout le secteur. Un arrêt des hostilités a également été décrété le jour de Noël dans toutes les zones d'opérations de la FORPRONU. Puis, un accord de cessez-le-feu plus permanent a été conclu. Cet accord a duré deux ans⁵². Si le but de la campagne était de faire gagner du temps aux politiciens afin de leur permettre de réaliser tous les

CHAPITRE 7

prodiges dont ils se sentaient capables, le Colonel Oehring a fourni un exemple modèle de l'application, consciente ou intuitive, de l'art opérationnel.

Une campagne visant à faire cesser les bombardements et les tirs d'armes légères a porté fruit. Une zone de désengagement a été établie et, pendant deux ans, il n'y a plus eu de victimes civiles. Il est dommage que la communauté internationale n'ait pas su faire aussi bon usage de cet arrêt des hostilités que les Croates, mais cela n'entache en rien la démonstration d'art opérationnel réalisée par le Colonel Oehring pendant son commandement dans le secteur Sud.

Conclusions

Il est difficile de mesurer la réussite des opérations de soutien de la paix. Les critères sur lesquels se fondent les principaux intervenants, protagonistes et autres parties en cause pour quantifier la réussite d'une opération varient énormément. Toutefois, pour comprendre l'importance des réalisations du Colonel Oehring en tant que leader, il n'y a qu'à examiner la situation qui prévalait avant qu'il n'intervienne.

Huit mois après l'offensive croate de janvier 1993, soit la lutte armée qui a eu lieu dans le Medak entre les troupes de la FORPRONU – canadiennes et françaises – et l'armée croate, et huit mois après l'incident de la poche de Medak de septembre 1993, période qui coïncide avec l'époque où George Oehring exerçait ses fonctions de commandant dans le secteur Sud, les Nations Unies ont rapporté une « conformité quasi totale » avec les dispositions de l'accord de cessez-le-feu du 29 mars 1994. En principe, ce cessez-le-feu est une remarquable réussite pour la FORPRONU puisque la présence de la force militaire des Nations Unies en Croatie relevait à ce moment-là de l'Opération des Nations Unies pour le rétablissement de la confiance en Croatie (ONURC) lancée à la fin de mars 1995 et que, par conséquent, les tentatives manquées de mai et d'août 1995 pour stopper

CHAPITRE 7

L'offensive croate peuvent être considérées comme attribuables à l'ONURC. Le Colonel Oehring a donc légué au major-général tchèque qui lui a succédé un véritable modèle de réussite.



Photographie personnelle du Colonel (retraité) George Oehring.

Durant le passage de commandement au Major-général Kotil de l'armée tchèque (le plus près de la caméra). Oehring discute avec le Colonel Mamoud (le quatrième à partir de la droite). Le commandant du 3^e Bataillon jordanien vient d'arriver dans le secteur Sud.

Pour parvenir à l'état final, le Colonel Oehring a utilisé le processus de négociations comme tactique afin d'obtenir des jours, puis des semaines « sans bombardements ». Cette façon de faire n'est ni plus ni moins que la mise en pratique de l'art opérationnel, à la différence près que le principal système d'arme utilisé par le Colonel Oehring n'était pas la technologie, mais le dialogue. Comme l'a mentionné, à l'époque, le commandant adjoint de toutes les forces militaires de la FORPRONU en ex-Yougoslavie :

[Traduction]

« Il a réussi à tous les persuader, un par un, de se conformer aux cessez-le-feu, qu'il appelait "engagements d'honneur", une semaine à la fois au début, puis pour

CHAPITRE 7

Noël, il a négocié une trêve qui a finalement été prolongée. En suivant son exemple, nous (quartier général de la FORPRONU) avons mis au point une “stratégie des petites interventions”, qui a été appliquée de manière généralisée dans les quatre ZPNU et a ouvert la voie à Churkin (Russie) et Redman (É.-U.) pour la négociation d’un cessez-le-feu officiel »⁵³.

Il convient également de mentionner que c’est en grande partie grâce au leadership et à l’intervention rapide du Colonel Oehring lors de l’incident de la région du Golo Trlo que le cessez-le-feu du 29 mars entre Croates et Serbes de Croatie a pu être conclu. En fait, le rôle qu’a joué la personnalité du Colonel Oehring dans ses réussites⁵⁴ soulève la question de la sélection.

Dans de telles circonstances, est-ce que n’importe quel leader canadien qui possède les connaissances et les compétences requises pourraient commander ou est-ce que les attitudes et la personnalité devraient aussi être prises en ligne de compte, compte tenu que la sélection des commandants de secteur se fait à un très haut niveau? Le commandement d’une force des Nations Unies ou d’une autre force internationale dans le cadre d’une OHG ne devrait pas uniquement être une occasion d’avancement dans la carrière. La personnalité, c’est-à-dire ce qui caractérise chaque personne, est un élément clé du véritable leadership, au même titre, et peut-être même davantage, que l’instruction.

La nomination (de dernière minute) du Colonel Oehring a très bien servi le Canada puisque celui-ci a apporté la paix dans une région que certains décrivent comme [*Traduction*] « la zone la plus sensible et la plus violente de toute la Croatie »⁵⁵. Ce prodige de leadership mérite toute notre attention.

Le Colonel Oehring a mis en place des tactiques novatrices qui auraient pu servir les objectifs stratégiques d’organisations telles que les Nations Unies grâce à sa politique d’« exposition délibérée au danger », laquelle a permis de protéger les quelques survivants

CHAPITRE 7

de la communauté croate dans les villages serbo-croates. Cette intervention aurait probablement pu contribuer à la réconciliation des Croates et des Serbes de Croatie si *l'Opération Storm* et les escadrilles serbo-croates subséquentes n'avaient pas rendu la concrétisation de tels espoirs impossible. Le Colonel Oehring a joué un grand rôle non seulement en mettant en place les conditions préalables à un cessez-le-feu généralisé, mais en prenant des mesures – p. ex. la protection des minorités isolées – qui auraient pu mener à une réconciliation éventuelle des éléments ethniques ou à une adaptation à la présence d'autres ethnies.

Son instruction de commandant, et non de combattant, et la manière dont il a exercé l'art opérationnel méritent une attention particulière ne serait-ce que pour les réponses pratiques qu'elles fournissent à certaines questions très pertinentes soulevées dans la littérature spécialisée.

Le Colonel Oehring a répondu à une autre préoccupation fondamentale, exprimée cette fois par le professeur Douglas Bland de l'Université Queen's qui déplorait le fait que les officiers supérieurs ne contribuent que très peu à l'approfondissement de la doctrine⁵⁶. Le Colonel Oehring a, pour sa part, déjà répondu à ce besoin. Depuis son retour, il apporte sa contribution au Centre des leçons retenues de l'Armée en fournissant des documents qui seront pour les militaires « de terrain » sans doute plus éloquents que les ouvrages didactiques. De plus, le Centre de formation des Forces canadiennes pour le soutien de la paix (CFFCSP), qui souhaitait, comme bien d'autres, bénéficier de son expérience, lui a demandé de donner des conférences.

Le Colonel Oehring n'a jamais détenu le grade de général dans les Forces canadiennes. Il a succédé à un général français et a été remplacé par un général tchèque. [Traduction] « Les trois autres commandants de secteur (en Croatie), qui portaient pourtant une étoile, n'arrivaient pas à la cheville du Colonel Oehring »⁵⁷.

CHAPITRE 7

C'est pour cette raison que le leadership dont a fait preuve le Colonel Oehring dans le secteur Sud mérite l'appellation de « généralship » et toute l'attention des théoriciens. Non seulement les leaders canadiens, mais également tous ceux qui s'intéressent au leadership auraient tout avantage à s'inspirer du commandement du Colonel Oehring dans le secteur Sud, commandement qui renferme quantité d'enseignements sur le « généralship » tirés de l'une des plus remarquables réussites de la FORPRONU.

Notes en fin de chapitre

1 Chris Wattie, « Canada's Not-So-Secret War », *National Post*, 11 décembre 2004, p. RB 8. Un compte rendu du livre *The Ghosts of Medak Pocket: The Story of Canada's Secret War* de Carol Off énumère d'autres livres datant de 1998 qui ont décrit cette bataille. D'autres livres écrits en Europe ne sont pas cités par M. Wattie, notamment *At War Without Weapons* de S.B. Husum, un récit de 1998 traduit du danois vers l'anglais par un observateur militaire scandinave de l'ONU, qui consacre plusieurs chapitres à la poche de Medak et aux Canadiens.

2 Dans son livre *The Ghosts of Medak Pocket* (Toronto, Random House of Canada, 2004), Carol Off, consciemment ou par ignorance, prend à partie le bataillon francophone qui a suivi en disant que son commandant a déçu les « Patricias » en retardant de deux semaines l'arrivée de son bataillon après avoir réalisé que la Croatie n'était pas la Chypre. De nombreux vétérans du 1 R22^eR étaient à peine de retour de mission en Yougoslavie pendant la période obligatoire de douze mois de séjour au Canada qu'ils étaient de nouveau renvoyés en service. Le 1 R22^eR s'est déployé comme prévu selon le Lieutenant-colonel (retraité) John Davidson, CEMA du secteur Sud à l'époque. Conversation téléphonique du 10 janvier 2005 avec l'auteur.

3 John English, « The Operational Art: Developments in the Theories of War », chapitre 2, dans *The Operational Art*, publié sous la direction de B.J.C. McKercher et de Michael A. Hennessey (Westport, Praeger, 1996, pp. 7-27), soutient que l'application d'un niveau opérationnel au maintien de la paix ne peut que provoquer de la confusion.

4 Donna Winslow, dans un document présenté à l'Université d'Ottawa intitulé « Should Combat Soldiers be Peacekeepers? », s'est

CHAPITRE 7

demandée si les soldats des armes de combat pouvaient réussir les missions de maintien de la paix.

5 Hal Klepak, « Quelques réflexions sur les fonctions de général au fil des siècles », dans *La fonction de général et l'art de l'amirauté*, publié sous la direction de Bernd Horn et de Stephen J. Harris (St. Catherine's, Vanwell, 2001, p. 34), indique que la flexibilité a donc toujours été la marque de commerce d'un bon général ou amiral. La différence aujourd'hui peut bien être qu'on a besoin plus souvent d'une telle souplesse.

6 Ibid. En parlant du courage requis des généraux d'aujourd'hui, M. Klepak précise qu'il se manifeste sous une autre forme, celle qui porte sur l'exercice constant des tâches et l'acceptation tout aussi constante des responsabilités.

7 Le Brigadier-général Baudot a été remplacé par le commandant de toutes les forces militaires de la FORPRONU, le Général Cot, lui-même Français, avant même d'avoir rempli un mandat minimal normal de six mois. Le général de la République tchèque, le Major-général Rostilav Kotil, qui devait remplacer le Colonel Oehring près de neuf mois plus tard en 1994, n'était pas disponible à si court préavis en septembre 1993, offrant ainsi une occasion de commandement au colonel canadien.

8 George Oehring, « The Trlo Ridge Affair », manuscrit non publié. Entrevue du 9 décembre 2004 et conversation téléphonique du 7 janvier 2005 (entretiens avec le Colonel Oehring).

9 Le recours aux médias comme systèmes d'armes, tel que l'a proposé le Major-général Lewis Mackenzie, n'a guère été une option pour le Colonel Oehring. Mackenzie, « Les médias – un outil précieux pour le commandant militaire », dans *La fonction de général et l'art de l'amirauté*, publié sous la direction de Bernd Horn et de Stephen J. Harris, 2001, p. 399.

10 Carol Off, dans « Do The Right Thing! Lieutenant Roméo Dallaire in the 1990s » dans *Warrior Chiefs*, publié sous la direction de Bernd Horn et de Stephen J. Harris (Toronto, Dundurn, 2001, p. 335), souligne les limites de la force réduite de 2 500 soldats du Lgén Dallaire. Le fait que l'officier d'artillerie, le Colonel Oehring, ait commandé davantage de ressources en Krajina reflète les priorités de la communauté internationale en 1993 et l'optimisme ou l'espoir mal placé à l'égard des accords du Rwanda.

11 Le propre récit de Roméo Dallaire, *J'ai serré la main du diable* (Toronto, Random House, 2003) est peut-être le plus connu. Le

CHAPITRE 7

Lieutenant-général Dallaire a également contribué à *La fonction de général et l'art de l'amirauté*, p. 249, avec « Le commandant de théâtre d'opérations et le règlement des conflits ».

12 Département des opérations de maintien de la paix de l'ONU, *The Blue Helmets*, New York, UN, 1996, p. 519.

13 Les deux livres de Gunther Erich Rothenberg sur les frontières militaires de la Croatie demeurent les meilleurs récits de cette stratégie défensive telle qu'elle a été appliquée peu après la création de la République de Krajina. Ces livres sont *Austrian military border in Croatia, 1522-1747*, Urbana, University of Illinois Press, 1960, et *The Military Border in Croatia, 1740-1881*, Chicago, University of Chicago Press, 1966.

14 La situation en Bosnie était complexe. À Sarajevo, où j'ai servi en tant qu'observateur militaire principal des Nations Unies d'octobre 1993 à juillet 1994, j'ai utilisé l'exemple de l'artillerie croate bosniaque dans la poche de Kilesjek bombardant la brigade croate bosniaque à Sarajevo pour illustrer la complexité du conflit en Bosnie. C'était également vrai dans d'autres secteurs. La bataille de Mostar entre les Croates de la Bosnie-Herzégovine et leurs voisins musulmans a été aussi sauvage que tous les autres affrontements en ex-Yougoslavie. Cependant, à Tuzla, les forces croates bosniaques étaient efficaces dans leur combat pour le gouvernement bosniaque contre les Serbes de Bosnie.

15 À la suite du procès *IT-02-54* du TPI, la thèse du livre *The Serbian Project and its Adversaries: a Strategy of War Crimes* de James Gow veut que Belgrade ait orchestré la guerre dans toutes les régions de l'ex-Yougoslavie. Apparemment, l'armée américaine a antérieurement partagé ce point de vue. Dans une brochure de 1993 intitulée *Tactics, Techniques and Procedures of the Combatants in Former Yugoslavia*, les I et II Corps de Krajina figurent comme faisant partie de l'armée serbe bosniaque dans un diagramme à la page III-3.

16 « Avec le consentement explicite du département d'État et du ministère de la Défense des États-Unis, la firme (MPRI) s'est engagée à moderniser la structure de commandement de l'armée nationale croate et à donner une nouvelle instruction à l'état-major, y compris l'état-major général » [*Traduction*]. Citation tirée de l'article de Thomas K. Adams, « The New Mercenaries and the Privatization of Conflict », *Parameters*, vol. XXIX, n° 2, été 1999, pp. 109-110. Gojko Susak, citoyen canadien détenant un passeport canadien valide, assumait le poste de ministre de la Défense de Tudjman. On a laissé

CHAPITRE 7

entendre que la mort de Susak a nui à une comparution possible devant le TPI.

17 George Oehring, « La négociation », dans *Le Bulletin*, volume 6, n° 2, Centre des leçons retenues de l'Armée, Kingston, février 2000, pp. 2-4, et entretiens. Le Lieutenant-colonel Davidson, chef d'état-major adjoint du Colonel Oehring, se souvient également d'un cessez-le-feu pendant lequel la récolte des prunes servant à la fabrication du slivovitz a pu avoir lieu. Envoi d'un courriel du Lcol Davidson à l'auteur le 3 mars 2005.

18 Le pont de Maslenica a été l'un des quatre objectifs interceptés par les Croates dans des attaques limitées en janvier 1993 dans la ZO du secteur Sud, les autres étant le barrage de Peruca, le champ d'aviation de Zemunik et le plateau de Molavaki. Lieutenant-colonel Calvin, tel qu'il est cité dans *Chances for Peace*, histoire orale publiée sous la direction de Sean M. Maloney et de John Llambias (St. Catherines, Vanwell, 2002), à la page 115. M. Gow discute également de l'importance stratégique du pont et du barrage dans son livre. La retraite des Casques bleus français et la rumeur selon laquelle ils étaient au courant de ces attaques croates imminentes auraient empêché les Serbes de Krajina de faire confiance aux Français et de collaborer avec eux dans les mois qui ont précédé les événements de la poche de Medak. En réalité, le retrait des troupes françaises était déjà en branle en septembre 1993.

19 Dans son livre *At War Without Weapons* (Shrewsbury, Airlife, 1998, p. 94), S.B. Husum, un UNMO, déclare qu'un véhicule sur cent traversant le pont de bateaux en septembre 1993 était militaire. Bien entendu, des véhicules civils transportaient du matériel militaire croate. Envoi d'un courriel du Lcol Davidson à l'auteur.

20 Gow, pp. 155-156. L'autoroute adriatique était la seule route nord-sud à ne pas être sous contrôle serbe, mais la destruction du pont de Maslenica a rendu cette artère infranchissable jusqu'à ce que les Croates s'emparent de nouveau d'une zone suffisante pour construire un pont de bateaux, lui-même assujéti aux tirs d'artillerie des Serbes.

21 Dans son livre, M. Husum fait remarquer qu'à la fin d'octobre 1993, lorsqu'il quitta le secteur Sud, la fonction de l'UNMO au poste d'observation donnant sur le pont de Maslenica n'était plus considérée comme une affectation dans un « point névralgique » (p. 119).

22 *Blue Berets*, p. 518.

23 George Oehring, « The Trlo Ridge Affair ».

24 Oehring, « La négociation ».

CHAPITRE 7

25 Dans son livre (p. 155), M. Gow prétend que la guerre dans le secteur Sud se trouvait déjà dans une impasse. L'Inspecteur Robert Monroe de la GRC, qui a dirigé la UNCIVPOL dans le secteur Sud lors du commandement du Colonel Oehring, est d'accord, déclarant que les Serbes de Krajina se sentaient déjà vaincus. Entrevue téléphonique avec l'auteur le 14 février 2005. Ces évaluations pourraient être fondées. Cependant, les Serbes de Krajina n'ont pas cessé le combat et ne se sont pas rendus. Le bombardement pourrait s'être poursuivi dans l'espoir de conférer une plus grande importance à la Krajina. Le Colonel Oehring a saisi l'occasion pour mettre un terme aux hostilités afin qu'un compromis politique puisse être établi.

26 Entrevue téléphonique avec le Lieutenant-colonel (retraité) John Davidson.

27 Le terme « désengagement » plutôt que « cessez-le-feu », « séparation » ou « zone tampon » pourrait bien avoir été établi par le Colonel Oehring qui était sensible aux désirs des deux parties belligérantes qui ne voulaient pas qu'une ligne de cessez-le-feu se transforme en une ligne « de peuplement » permanente.

28 ONU, *Blue Berets*, p. 519.

29 On ne peut que se demander ce qu'il y avait de « traditionnel » dans l'intervention au Congo dans les années 60 ou à Chypre jusqu'à ce que les Turcs envahissent l'île en 1974.

30 Oehring, « The Trlo Ridge Affair » et entretiens.

31 Entretiens avec George Oehring et l'Inspecteur Monroe, op. cit.

32 Viscount Slim, *Defeat into Victory*, troisième édition, London, Cassell, London, 1975.

33 Pendant l'entretien, l'Inspecteur Monroe a fait remarquer à quel point le Colonel Oehring a éliminé les obstacles entre la force militaire des Nations Unies et les autres organismes qui prenaient part au processus de paix dans le secteur Sud. Alors qu'il lui fallait prendre rendez-vous 24 heures à l'avance pour rencontrer le commandant français précédent, l'Inspecteur Monroe, qui était le chef de la UNCIVPOL dans le secteur Sud, pouvait s'attendre à avoir devant lui le Colonel Oehring dans les cinq minutes suivant sa requête. Il arrivait que ces rencontres aient lieu à l'extérieur du bureau du commandant. De plus, le Colonel Oehring avait fait déplacer le quartier général de la UNCIVPOL, qui se trouvait dans un emplacement et un bâtiment distincts, dans son propre quartier général. L'Inspecteur Monroe soutient que le Colonel Oehring a permis la libre circulation de l'information. Le Colonel Oehring ne manquait pas d'amener l'in-

CHAPITRE 7

specteur avec lui lors de ses négociations. À cet égard, l'inspecteur a mentionné l'incroyable efficacité dont faisait preuve le colonel et l'aisance avec laquelle il s'adressait aux gens de toutes les classes et aux soldats de tous les grades.

34 Hal Klepak, courage, op. cit.

35 Le Colonel Oehring reconnaît le rôle important qu'a joué Peter Nickerson, qui était à l'époque capitaine de la Police militaire canadienne. Entretiens avec le Colonel Oehring.

36 Le Colonel Oehring n'a pas manqué de discuter des mesures prises avec les soldats kényans pour leur assurer que seuls les délinquants seraient tenus responsables, et non le bataillon kényan tout entier. Il a mentionné avoir personnellement reçu des menaces, ce qui a été confirmé par John Davidson lors d'un entretien. Ma propre expérience à Sarajevo en 1993 m'a permis de constater qu'il est beaucoup plus facile pour les criminels de commettre des méfaits dans les zones de quasi-guerre.

37 Entretiens avec le Colonel Oehring, op. cit.

38 George Oehring, « The Trlo Ridge Affair », manuscrit non publié, et entretiens, op. cit.

39 George Oehring, « Le droit d'engagement », *Le Bulletin*, volume 7, n° 2, octobre 2000, Centre des leçons retenues de l'Armée, Kingston, pp. 11-13.

40 Article de l'auteur réalisé avec le concours du Colonel Oehring, « Preserving and Protecting the Human Bridges Over the Chasms of Conflict », *The Liaison*, volume III, n° 2, Centre of Excellence in Disaster Management & Humanitarian Assistance, Hawaii, 2004, pp. 25-34. Des études doivent être menées sur l'incidence de la politique du Colonel Oehring dans les années d'après-guerre en Croatie. Par exemple, certains Serbes ont-ils pu regagner leur demeure parce qu'ils avaient laissé un survivant croate dans le village?

41 George Oehring, « Le droit d'engagement », op. cit.

42 Hal Klepak, courage, op. cit. Il s'agit d'un autre exemple des difficultés rencontrées par le commandement des Nations Unies alors que des centaines de soldats venaient s'ajouter au bataillon tchèque. Un ingénieur slovaque est également demeuré co-implanté avec le contingent tchèque après la séparation de la Tchécoslovaquie en deux États distincts. Toutefois, cet ingénieur n'était pas sous le commandement du Colonel Oehring. Dans un courriel, John Davidson a suggéré que c'est grâce à la réputation enviable dont il bénéficiait au quartier général de Zagreb depuis ses réussites de l'automne que le Colonel

CHAPITRE 7

Oehring a pu remettre en question les décisions de la bureaucratie onusienne – en particulier celles qu’avaient prises ceux qui détenaient les cordons de la bourse – relativement à la question du logement des Jordaniens.

43 Entretiens avec le Colonel Oehring, op. cit. Par exemple, le Colonel Oehring a cessé de rendre visite aux unités pendant les heures de repas, car on détournait les rations des soldats pour s’assurer que lui, en sa qualité de commandant du secteur Sud, recevait une ration digne de son rang.

44 Déclaration écrite du Major-général (retraité) Jack Dangerfield, datée du 12 janvier 2005. Le Général Dangerfield a contribué à l’ouvrage *La fonction de général et l’art de l’amirauté, cité précédemment*, en rédigeant un chapitre intitulé « Considérations sur les opérations canadiennes actuelles au sein de l’OTAN », pp. 213-233.

45 Ibid.

46 Courriel envoyé à l’auteur par le Major (retraité) David Wilkinson, ancien commandant de l’escadron de reconnaissance des Royal Canadian Dragoons, le 5 janvier 2005.

47 Hal Klepak au sujet de la souplesse (op. cit.) et commentaire de David Wilkinson au sujet de la capacité du Colonel Oehring « de penser et d’agir en dehors des limites » de la doctrine conventionnelle.

48 Le Colonel Richard Hatton expose certains défis particuliers dans le chapitre intitulé « Stresseurs et stress dans les opérations de maintien de la paix », publié dans *La fonction de général et l’art de l’amirauté*, cité précédemment, pp. 301-319.

49 Il semble que cela réponde également aux interrogations de Winslow quant à la pertinence d’affecter des officiers d’armes de combat à des opérations de paix, sans toutefois répondre entièrement à la question des soldats, op. cit. Cela répond aussi à la question que pose le professeur Bland dans son chapitre « Le commandement militaire au Canada » dans *La fonction de général et l’art de l’amirauté* (op. cit., p. 132) à savoir si l’entraînement au combat répond aux exigences des opérations des Nations Unies.

50 John English, op. cit.

51 Lors d’un témoignage devant la Commission d’enquête sur la Croatie, le Major-général A.R. Forand a mentionné que le cessez-le-feu était en vigueur lorsqu’il a assumé le commandement du secteur Sud en 1995. *Transcriptions des témoignages rendus le 29 novembre 1999*, Commission d’enquête sur la Croatie, obtenus en vertu de la *Loi sur l’accès à l’information*.

CHAPITRE 7

52 Courriel envoyé à l'auteur par le Major-général (retraité) J.A. MacInnis, le 6 janvier 2005.

53 L'Inspecteur Monroe et le Général MacInnis (op. cit.) ont tous deux commenter les qualités personnelles particulières qui ont fait le succès du Colonel Oehring. Le Général MacInnis, qui était le Canadien le plus haut gradé de la FORPRONU, a évidemment participé au choix du Colonel Oehring comme remplaçant intérimaire du Brigadier-général Baudot.

54 Extrait tiré du site du Gouverneur général du Canada en date du 11 novembre 2004 : http://www.gg.ca/Search/honours_descript_e.asp?type=1&id=66&tc=1.

55 Le professeur Douglas Bland (op. cit.) a fait valoir que les officiers supérieurs avaient « fait peu d'efforts pour transmettre la doctrine des Nations Unies ou inventer un nouveau mode de commandement au sein des Nations Unies » [*Traduction*]. Les travaux publiés du Colonel Oehring (mentionnés précédemment), la contribution de ce dernier au *Bulletin* du Centre des leçons retenues de l'Armée sur la question du stress et ses conférences, citées dans l'article « Operation Bolster » paru dans le n° 10 du *McNaughton Paper* du CISS (contingent canadien de la MSCE) à la page 80, indiquent qu'au moins une personne possédant l'expérience du « généralship » a tenté de transmettre ses connaissances et de proposer une nouvelle doctrine. Espérons que les expériences du colonel seront relatées dans un livre subséquent de la présente série.

56 J.A. MacInnis, op. cit.

57 Jack Dangerfield, op. cit.

CHAPITRE 8

Le retour à un leadership héroïque : Le commandement du Major-général A.R. Forand dans le secteur de l'ONURC pendant l'Opération *Storm*



Roy Thomas

[Traduction] « Il est primordial », écrivait le célèbre historien britannique John Keegan, « de reconnaître que la réussite militaire n'est pas une fin en soi »¹. Suivant ce critère, l'examen du leadership du Major-général Alain Forand dans le secteur Sud en Croatie en 1995, et au cours de l'Opération *Récupération* au Québec, en 1998, permet de contester les conclusions de Keegan dans son ouvrage précurseur intitulé *The Masks of Command*, selon lesquelles [Traduction] « de nos jours, les meilleurs doivent se convaincre de ne plus jouer les héros »².

Les opérations hors guerre (OHG) occupent une place importante sur la scène militaire depuis la parution de l'ouvrage de Keegan, quelques années à peine avant la chute du mur de Berlin, en 1989. Il a été démontré depuis, à maintes reprises, que dans le cadre des opérations de paix comme au cours des opérations nationales, le leadership héroïque dont a fait preuve le Major-général Forand dans le secteur Sud est nécessaire dans le contexte actuel, au lieu de l'inactivité que propose Keegan qui faisait face à la menace d'un conflit nucléaire pendant la guerre froide³.

Cet héroïsme ne s'apparente pas nécessairement à celui qu'estimaient les guerriers des armées d'Alexandre le Grand, ni au

CHAPITRE 8

[Traduction] « genre d'héroïsme auquel le cinéma et les livres nous ont habitués »⁴. Il s'agit d'un courage moral qui permet au général ou au commandant supérieur de prendre aussitôt le bon moyen pour sauver des vies et soulager la souffrance au lieu d'attendre les consignes éventuelles d'un plus haut placé. Dans ce contexte, l'action immédiate consiste souvent à sauver des vies. Le monde est passé en fait de l'ère du leadership post-héroïque ayant abouti aux scandales d'Enron et des commandites, à une époque où certaines opérations militaires exigent tout de même un héroïsme moral, sinon autre chose.



Photographie du Caporal Yves Bourinval, CIIFC, ISC97-5775.

Un village croate en ruine, assombri par la fumée des feux qui font ravage.

En un sens, la mission de commandant du secteur Sud du Major-général Forand, au cours de l'Opération des Nations Unies pour le rétablissement de la confiance en Croatie (ONURC), peut sembler un échec. En effet, les quatre bataillons onusiens du Major-général Forand ont échoué à accomplir leur mandat de l'ONU de maintenir la zone de désengagement. Ils n'ont tout simplement pas réussi à séparer les Croates des Serbes de Croatie et leurs alliés serbes de Bosnie pendant l'assaut de l'Opération *Storm* qu'ont montée les Croates et qui a été constitué d'attaques massives à l'aide des blindés et de l'infanterie mécanisée.

CHAPITRE 8

Le leadership de Forand au commandement des troupes de l'ONU sur la route d'un agresseur constitue cependant un modèle d'héroïsme moral pour les chefs en devenir, non seulement dans les Forces canadiennes, mais également au sein des armées qui seront peut-être appelées à fournir des troupes de maintien ou de rétablissement de la paix. Ses actions dans le secteur Sud illustrent la forme spéciale de courage dont au moins un historien du Collège militaire royal du Canada a fait valoir la nécessité dans les conflits actuels⁵.

Le Major-général Forand n'était pas dépourvu du courage associé aux héros anciens. En effet, s'il était né en Grèce à l'époque d'Alexandre, il aurait probablement figuré parmi les chefs les plus héroïques de l'époque, car il a fait montre du même courage physique au cours d'une invasion durant une autre opération militaire de l'ONU. En 1974, la Turquie, pourtant alliée du Canada au sein de l'OTAN, a organisé un assaut amphibie et aéroporté en vue d'élargir l'enclave turque à Chypre, ce qui a du coup entraîné le partage de cette île-État, une réalité qui perdure. Pendant cette attaque qui recoupait les positions militaires de l'ONU, Forand, alors capitaine au sein du Régiment aéroporté canadien, a fait montre d'un courage physique « traditionnel ». Une mention élogieuse décrit bien ses actions :

[Traduction]

Le 23 juillet 1974, au cours de la guerre de Chypre, une patrouille canadienne qui conduisait un groupe de combattants à l'extérieur d'une zone contrôlée par les Nations Unies, s'est trouvée prise sous le feu. Plusieurs soldats parmi les combattants furent tués ou blessés, et l'officier canadien qui commandait la patrouille fut aussi blessé. L'un de ses hommes qui avait commencé à lui donner les premiers soins fut également atteint. Au fond d'un ravin, les victimes se trouvaient exposées au tir continu d'armes automatiques. Arrivé sur les lieux, le Capt Alain Forand se fit couvrir, et, au mépris complet de sa propre sécurité, il rampa sur le sol, à découvert, pour

CHAPITRE 8

aider les deux blessés. Il parvint, seul, à remonter l'officier blessé sur le bord du ravin où d'autres l'aidèrent à le transporter hors de la zone dangereuse. Le Capt Forand dirigea ensuite le sauvetage du soldat blessé⁶.

L'expérience d'officier subalterne de Forand à Chypre au sein d'une force de l'ONU placée sur la route d'une armée envahissante, en 1974, a exercé sur lui une influence particulière qui devait peser sur sa décision de s'accrocher dans le secteur Sud, 21 ans plus tard. Dans cette situation, le courage et le leadership moral dont il a fait preuve à Krajina, en 1995, étaient très différents de ceux qu'il avait démontrés en 1974. En fait, son comportement dans le secteur Sud, et par la suite en qualité de commandant des Forces canadiennes au Québec pendant la tempête de verglas en 1998, lui vaut la distinction de héros moral.

Contexte du commandement du Major-général Forand dans le secteur Sud

L'accord de cessez-le-feu entre les Croates et les Serbes, en mars 1994, créait une situation assez semblable à celle que Forand avait laissée derrière lui à Chypre des années auparavant, après l'invasion turque. Une zone de séparation ou de désengagement entre les Croates et les Serbes de Croatie était établie et maintenue en vigueur par quatre bataillons de l'ONU, dont l'un du Canada, lesquels s'interposaient entre les belligérants comme sur le plateau du Golan au Moyen-Orient⁷. Ce cessez-le-feu se voulait la première étape d'une tentative de la communauté internationale visant, outre le simple arrêt des bombardements et des tirs, la conclusion d'un accord substantiel pour faire cesser les combats. On avait réalisé un certain progrès depuis le début de 1994, dont l'ouverture de l'autoroute Zagreb-Belgrade et de l'oléoduc traversant la région de Krajina, en décembre 1994. Il s'établissait aussi en parallèle un plan visant l'organisation politique des Serbes de Croatie et du nouvel État croate dans les zones protégées de l'ONU⁸.

CHAPITRE 8

Toutefois, le président de Croatie, comme la plupart des hommes politiques belligérants, craignait toujours que les lignes de cessez-le-feu imposées pour interrompre les tirs deviennent en réalité des frontières politiques⁹. L'annonce faite par le président croate, Franko Tudjman, en janvier 1995, du non-renouvellement du mandat de la FORPRONU, n'était guère étonnante dans ce contexte. Les Croates avaient fait valoir publiquement que la FORPRONU ne créait pas les conditions d'une paix permanente¹⁰. En outre, le président voulait empêcher l'ONU de contrecarrer ses projets.

Rétrospectivement, de nombreux indices laissaient voir qu'en fait, les Croates acceptaient de mettre en place un prétendu cessez-le-feu ou une trêve dans leurs propres intérêts. Ils voulaient s'en servir davantage pour préparer une solution militaire que pour respecter les objectifs imposés par la communauté internationale. Curieusement, il semble que les Croates avaient le soutien de certaines nations occidentales¹¹. Selon un analyste, la prise de Kupres, survenue en Bosnie en novembre 1994, avant même l'ouverture de l'autoroute vers Belgrade, a été [*Traduction*] « probablement la plus importante opération menée pendant les guerres en Yougoslavie, car elle a montré le potentiel d'effondrement du projet serbe »¹².

L'ONU a réagi vivement à la menace croate de mettre fin au mandat de la Force de protection de l'ONU en créant une nouvelle mission, l'ONURC¹³. Le 8 juillet 1995, le Major-général Forand prenait le commandement de l'ONURC, dont le mandat reposait sur l'accord de cessez-le-feu du 29 mars 1994. Toutefois, les deux mois ayant précédé l'arrivée de Forand dans le secteur Sud avaient donné des signes d'un regain imminent de violence.

Le 1^{er} mai 1995, l'armée croate déclencha une attaque contre le nouveau secteur Ouest de l'ONURC et le lendemain, elle s'était essentiellement emparée de toutes les positions militaires importantes, malgré les protestations du Conseil de sécurité de l'ONU et au mépris total des propositions de cessez-le-feu du représentant

CHAPITRE 8

du Secrétaire général sur le terrain. Plus de 10 000 réfugiés serbes de Croatie sont passés en Bosnie-Herzégovine en l'espace de quelques jours. Comme le déroulement du conflit jusqu'alors le laissait présager, on a signalé des violations des droits de la personne¹⁴. Le 4 juin, l'armée croate et les forces croates de Bosnie lançaient une attaque combinée d'infanterie et d'artillerie dans la région du mont Dinara. Une autre attaque suivait deux jours plus tard¹⁵.

La menace de violence s'est encore amplifiée après la prise de commandement du Major-général Forand. Le 28 juillet, les forces combinées croates et croates de Bosnie s'emparaient de Bosansko Grahovo et de Glamoc dans l'ouest de la Bosnie-Herzégovine. Elles coupaient ainsi la principale voie de ravitaillement des Serbes de Croatie entre Banja Luka, le centre occidental des Serbes de Bosnie, et Knin, alors capitale de la prétendue république serbe de Krajina¹⁶.



Photographie du Sergent R. Thompson, C1FC, IS(93-5)04-23.

Montant la garde. Un soldat du PPCLI observe le paysage sombre.

Le bataillon canadien du secteur Sud (aussi appelé le 2^e bataillon canadien ou CANBAT 2), arrivé en mai 1995, faisait partie du régiment de Forand, en particulier du 2 R22^eR, commandé par

CHAPITRE 8

Jacques Morneau, à l'époque lieutenant-colonel. Le commandement ONU de Forand dans le secteur Sud incluait aussi trois autres bataillons d'infanterie du Kenya, de la République tchèque et de la Jordanie, ainsi qu'une compagnie de génie slovaque, une compagnie médicale indonésienne et une équipe chirurgicale de campagne tchèque. En plus de s'installer dans la zone-tampon entre les belligérants, la force du Major-général Forand était chargée de protéger 13 villages sous domination croate, et de surveiller quatre points de passage frontalier. Si l'on compte les UNMO de l'ONU, la police civile de l'ONU, et le personnel d'autres organisations de l'ONU, Forand était responsable de plus de 5 000 personnes¹⁷.

À 23 heures, le 3 avril 1995, l'ambassade canadienne à Zagreb avertissait le 2 R22^eR de l'imminence d'un assaut croate. À 3 h 20 le lendemain, le commandant de l'ONURC transmettait à son état-major un message des Croates annonçant qu'ils attaqueraient à 5 heures¹⁸. Cet exemple montre bien les difficultés auxquelles s'est heurté le Major général dans l'exercice de ses fonctions pendant son court mandat de commandant dans le secteur Sud. Le premier dilemme moral de Forand, lorsqu'il a pris son commandement le 8 juillet, découlait de l'existence de deux chaînes de commandement.

Avant la tempête

[Traduction] « J'étais au courant des directives données [par le gouvernement canadien] en juin au CANBAT 2, à Visoko, de se retirer de deux PO », a révélé Forand. « Si les Canadiens, qui possédaient les postes d'observation les plus sécuritaires, qui étaient des militaires professionnels, dotés d'équipement adéquat et d'une formation de qualité supérieure, recevaient de leur gouvernement [canadien] l'ordre de se retirer », expliquait-il, « je savais que les troupes des autres pays sous mon commandement seraient sérieusement portées à les suivre ». Il ajoutait, « De plus, ma crédibilité aurait été complètement compromise du fait que j'avais ordonné à tous de demeurer sur place et je n'aurais eu d'autre

CHAPITRE 8

choix que de démissionner, et j'ai avisé le Sous-chef d'état-major de la Défense (SCEMD) de ceci au téléphone »¹⁹. Pour ceux qui ne connaissent pas la structure de commandement canadienne applicable aux troupes déployées, le SCEMD était le commandant par l'entremise duquel les commandants déployés rendaient compte des questions d'intérêt national au Chef d'état-major de la Défense (CEMD).

Au cours des actions croates de mai dans le secteur Ouest, les troupes de l'ONU avaient littéralement déserté leurs postes, et « cet incident avait terni la réputation de l'ONU auprès des factions belligérantes » et compliqué en réalité les activités des autres troupes de l'ONU en ex-Yougoslavie²⁰. Selon le Major-général Forand, le mandat de l'ONU demeurait en vigueur jusqu'à preuve du contraire. De ce point de vue, et en se fondant sur sa propre expérience à Chypre en 1974, Forand se rendait compte que si l'ONU abandonnait un PO, il serait quasi impossible de le reprendre. De plus, le seul moyen d'obtenir de l'information est de se trouver là où l'action se déroule, quitte à se trouver au milieu d'un assaut de blindés. Selon le Major-général Forand, la présence de l'ONU pouvait prévenir les violations commises par les belligérants dans le traitement des prisonniers de guerre (PG) et des civils. La crédibilité de l'ONU, peu importe l'issue, était plus grande si ses troupes demeuraient sur place, et le maintien de son mandat facilitait certainement la reprise des missions précédentes²¹.

De plus, l'ONU avait surestimé les capacités et la volonté des Serbes de Croatie tout en sous-estimant les capacités de planification de l'armée croate, et elle croyait à la possibilité d'une impasse. Ainsi, en demeurant sur place, il serait beaucoup plus facile de surveiller un renouvellement du cessez-le-feu²². En outre, pour ce qui est des pertes potentielles, Forand avait appris à Chypre qu'il y avait plus de blessés lorsque les soldats sortaient des PO que s'ils ne bougeaient pas²³.

Le Major-général Forand a donc ordonné de ne pas abandonner les PO dans le secteur Sud. Il a également ordonné de laisser sur

CHAPITRE 8

place tous les postes de commandement et le matériel d'unité en cas de guerre, et chargé les troupes de l'ONU d'accomplir leur mandat de leur mieux, du moins jusqu'à ce que l'on sache s'il était toujours en vigueur²⁴. De plus, Forand a fait part à son autre commandant, le Major-général jordanien Eid Kamal Al-Rodan, qui commandait l'ensemble des forces militaires de l'ONURC dans les quatre secteurs de cette organisation, de son intention de démissionner aussitôt, si la hiérarchie de l'ONU lui ordonnait d'évacuer les positions du secteur Sud²⁵.

L'Opération *Storm*

Le 4 août 1995, après un barrage d'artillerie déclenché à 5 heures, l'armée croate lançait une série d'attaques au niveau de la formation au moyen de l'infanterie appuyée par les blindés, d'un appui aérien rapproché et de forces d'opérations spéciales le long des 275 kilomètres de frontière de la zone de séparation. L'armée a pénétré les défenses des Serbes de Krajina à deux reprises le premier jour, dans le secteur Sud. Le 5 août, les chars croates avaient atteint Knin, la capitale de la prétendue République serbe de Krajina. Le deuxième jour, Forand estimait la guerre terminée sur les 5 600 kilomètres de territoire placé sous sa responsabilité dans le secteur Sud.

L'arrivée des troupes du gouvernement bosniaque, qui ont tenté d'intimider les membres du génie tchèque de l'ONU afin de les amener à abandonner leur camp en renonçant à leurs véhicules et à leurs approvisionnements, illustre la complexité de la politique dans les Balkans. La menace de frappes aériennes de l'OTAN les a peut-être fait reculer. Ironiquement, l'OTAN s'apprêtait justement à déployer sa puissance aérienne en Bosnie, au cours d'opérations menées contre les Serbes de Bosnie, adversaires du gouvernement bosniaque, au cours de l'Opération *Deliberate Force*²⁶.

Dans la zone de séparation, l'ONU a été évincée de force de 19 PO kényans, huit canadiens et quatre tchèques. De plus, des soldats

CHAPITRE 8

croates se sont installés dans deux PO jordaniens. En tout, un Kényan et deux Tchèques ont été tués et trois Tchèques ont été blessés pendant l'Opération *Storm*²⁷.

Les autres envoyés de l'ONU, y compris les UNMO, la UNCIVPOL, ainsi que des représentants du UNHCR et de diverses autres organisations de l'ONU ont trouvé asile au QG de Forand. Le Major-général Forand devait donc veiller à la sécurité de 5 000 membres de l'ONU dans le secteur Sud. Au moment où les chars croates atteignaient Knin le 5 août, un millier d'entre eux avaient trouvé refuge dans son QG avec son propre état-major et l'élément de sécurité du QG. Le camp était prévu pour loger et protéger seulement 250 personnes. Se sont ajoutés à ce nombre les réfugiés ayant cherché protection au QG de Forand.

Le soir du 4 août, le Major-général Forand a décidé d'offrir à 250 réfugiés serbes la protection de son QG. Knin était bombardé, mais pas son quartier général. Selon les estimations, il est tombé 2 000 obus sur Knin en l'espace de 27 heures, mais un seul à proximité du QG de Forand, à environ 300 m de distance, tuant sept civils et en blessant trois autres. La décision de Forand de recueillir les Serbes de Croatie a été prise contre l'avis, voire les supplications, du représentant de l'ONURC. Selon cette organisation, il ne s'agissait pas de réfugiés, mais de personnes déplacées à l'intérieur de leurs propre pays (PDIP). De plus, il n'y avait pas suffisamment de nourriture et d'abris disponibles²⁸.

Le Major-général Forand reconnaît que la protection des civils impliquait en fait deux décisions. [Traduction] « Je savais que dès que j'ouvrirais les portes, je ne pourrais plus les refermer »²⁹. Au début, les réfugiés ou PDIP recueillis par Forand dans son quartier général incluaient certains Croates, lesquels étaient repartis aussitôt que l'Armée croate s'était emparée de la région de l'ancienne République serbe de Krajina. Le Major-général Forand a donné asile dans son quartier général à plus de 1 200 réfugiés, dont 1 181 ont été finalement évacués en septembre, sous les auspices et la protection de l'ONU³⁰.

CHAPITRE 8

L'obus tombé près du quartier général a transformé l'abri du Major-général Forand en hôpital. Pendant l'évacuation des blessés touchés par cet obus vers l'hôpital de Knin, Forand apprenait que l'installation médicale serbo-croate avait également été frappée par des tirs d'artillerie et que la situation était chaotique. Il a donc décidé d'ajouter les 35 patients blessés ou malades de l'hôpital de Knin au nombre croissant de civils ayant déjà trouvé refuge dans l'enceinte de son QG. Il fallait entre autres évacuer les civils malades et blessés à travers ce qui était essentiellement une zone de combat. Les troupes croates sont apparues lors du dernier transfert de patients par les deux ambulances blindées canadiennes. Il a fallu négocier la dernière évacuation sanitaire³¹.

Les Serbes de Croatie recueillis par le Major-général Forand avaient certainement raison d'avoir peur. En fait, les généraux de l'armée croate, Cermak et Markac, qui avaient dirigé les attaques au cours de l'Opération *Storm* et d'autres opérations par la suite, ont été formellement accusés de crimes de guerre par le Tribunal pénal international pour l'ex-Yougoslavie à La Haye, de même que le commandant général, le Général Ante Gotovina. On a relevé de nombreux comptes rendus de tabassage et d'exécutions individuelles³². Toutefois, la question des criminels de guerre a surgi pour la première fois quand l'armée croate a exigé du Major-général Forand la remise de 65 réfugiés, parmi les Serbes de Croatie qu'il protégeait, aux autorités croates, qui voulaient les poursuivre pour crimes de guerre. Après avoir accepté les réfugiés, Forand devait maintenant décider ce qu'il fallait faire de ces présumés criminels de guerre, et de plus de mille autres personnes. Il a su à nouveau faire preuve d'un courage exemplaire.

Après la tempête

Les Croates ont si bien manipulé les médias que M. Tudjman s'est rendu à Knin quelques jours après la fin des attaques et la fuite de la plupart des Serbes de Croatie. Il a fallu dix jours pour rétablir l'eau potable à Knin. Deux mois plus tard, il n'y avait toujours pas d'électricité. Les ressources du quartier général de

CHAPITRE 8

Forand ont été mises à l'épreuve. Au début, on ne pouvait fournir que deux repas par jour aux Serbes de Croatie que l'on avait recueillis³³.

Il ne semblait pas y avoir de solution facile. Les Croates étaient disposés à laisser les Serbes de Croatie sous la protection du Major-général Forand s'acheminer en toute sécurité vers le territoire détenu par les Serbes, en Bosnie ou en Serbie, à la condition qu'on leur livre les 65 Serbes prétendument criminels de guerre. Forand a refusé de se plier à cette condition sans avoir au préalable la preuve des allégations portées contre les accusés³⁴.

Enfin, le 16 septembre, plus d'un mois après que les Croates aient « sécurisé » Knin, Forand a obtenu une preuve qu'il a fait valider par les autorités de l'ONU³⁵. On a donc livré les Serbes de Croatie pouvant être remis aux autorités croates d'après la preuve fournie par les enquêteurs de l'ONU. Les 16 et 17 septembre, 1 184 réfugiés sont montés à bord de 27 autocars et ont été transférés en Serbie au cours d'une opération que Forand a qualifiée de « pénible » face aux tentatives de harcèlement et d'intimidation des Croates. Les réfugiés étaient pour la plupart des personnes très âgées ou très jeunes³⁶.

Le 8 août, alors que l'armée croate contrôlait fermement tout le secteur Sud, le Major-général Forand a ordonné à ses troupes de l'ONU de démanteler ceux de leurs PO installés dans la zone de désengagement et qui ne servaient plus à séparer les deux parties belligérantes. La surveillance des activités militaires et des violations potentielles des droits de la personne relevait désormais des UNMO, de l'UNCIVPOL et d'autres organisations de l'ONU. Forand lui-même a quitté le secteur Sud en octobre 1995, et les installations de l'ONU dans le secteur ont fermé définitivement à la mi-décembre 1995.

Depuis les avancées de l'armée croate, le mandat de l'ONURC n'était plus pertinent, sauf dans le secteur Est. Dans le secteur Ouest, envahi en mai 1995, l'ensemble de la force militaire de

CHAPITRE 8

l'ONURC, y compris son quartier général et son état-major, était encore en place quand le Major-général Forand a quitté la Yougoslavie et remis son commandement du secteur Sud, en octobre. Au même moment, dans la zone adjacente, le secteur Nord, le quartier général de l'ONU s'attaquait tout juste au problème de la fermeture. Les autorités de l'ONU ont suivi l'exemple d'efficiency et d'efficacité donné par Forand dans l'organisation de son départ, en vue de pousser leurs contingents militaires des secteurs Nord et Ouest, maintenant occupés par l'armée croate, à accélérer leur retrait comme dans le secteur Sud³⁷. Comme l'a souligné le Major-général Forand pendant l'enquête sur la Croatie, [*Traduction*] « la pression financière constante que ces tergiversations exerçaient sur des Nations Unies à court d'argent se prolonge et doit être mise en question »³⁸.

La directive précoce de Forand visant à fermer le secteur Sud a démontré son initiative ainsi que sa capacité de prévoir et de prendre les mesures qui s'imposent avec un temps d'avance. Cette compétence lui a servi à nouveau au cours de la plus importante opération nationale jamais organisée par les Forces canadiennes au pays, à l'occasion d'une autre tempête, la tempête de verglas de 1998.

Une autre tempête

Les militaires canadiens n'ont pas encore saisi toute l'ampleur des efforts déployés par les FC lors de la tempête de verglas de 1998, ni à plus forte raison la population canadienne. Au plus fort moment de l'opération, le nombre total de militaires déployés s'est élevé à 15 784, dont 10 550 sous le commandement du Major-général Forand, au Québec. Le commandement de Forand, devenu la Force interarmées Montréal pour l'Opération *Récupération*, comprenait plus de 4 000 militaires provenant de l'extérieur du Québec, dont ceux du 1 GBMC du Brigadier général Andrew Leslie, basé dans l'Ouest canadien³⁹.

CHAPITRE 8

Pendant ce qui fut probablement le plus important déploiement hors garnison depuis la Corée, le Major-général Forand a déployé les troupes qu'il commandait au Québec trois jours avant de recevoir la demande officielle de la province. La demande officielle d'assistance s'est fait attendre jusqu'au 8 janvier⁴⁰. Toutefois, le 5 janvier, alors qu'on ressentait les premiers effets de la tempête de verglas, Forand avait déjà donné l'ordre de surveiller la situation après avoir reçu une demande de lits de camp de la Croix Rouge du Québec. Le lendemain, il communiquait avec la protection civile du Québec où on lui a dit que « le statu quo était maintenu »⁴¹.

Le Major-général Forand a cependant pris sa propre décision. Le matin du 7 janvier, il mettait son quartier général en mouvement. Le même jour, il réduisait le délai de préparation de son détachement à réaction rapide provincial. Il ordonnait aussi au reste du 5 GBMC de se préparer à se déplacer à huit heures de préavis. Les civils ne l'ont pas su, mais la brigade a dû annuler l'entraînement de deux unités en campagne et rappeler les membres d'un autre bataillon qui venait à peine de rentrer d'une mission de l'ONU en Haïti⁴².

Le matin du 8 janvier, Forand recevait une demande de troupes se limitant à une centaine de soldats, pour Saint-Hyacinthe. Toujours sans demande officielle de la province de Québec, le Major-général Forand était d'avis que 100 militaires ne suffiraient pas pour affronter la situation à Saint-Hyacinthe. Il ordonna aussitôt à l'ensemble du détachement à réaction rapide de 450 militaires de se rendre à Saint-Hyacinthe, et au reste du 5 GBMC, soit environ 3 500 personnes, de se déployer à Montréal⁴³.

À 14 heures le 8 janvier, deux heures avant que le Premier ministre du Québec, M. Bouchard, ne téléphone au Premier ministre du Canada, Jean Chrétien, pour obtenir de l'aide, la totalité du détachement à réaction rapide du Major-général Forand, soit 450 militaires, ainsi que d'autres membres du génie, étaient à Saint-Hyacinthe. Les premiers éléments du 5 GBMC arrivèrent à

CHAPITRE 8

Montréal à 18 h 30 le soir même, et le dernier élément arriva à 4 heures le lendemain matin. La demande écrite officielle n'est parvenue que le 9 janvier. Après avoir appris que M. Bouchard avait présenté une demande le 8 janvier, le Major-général Forand téléphona au cabinet de M. Bouchard pour expliquer les mesures qu'il avait prises et indiquer ses priorités de travail. Le 9 janvier, Forand réclama des troupes supplémentaires QGDN⁴⁴.



Photographie du Sergent Roy, CIIFC, IS098-38-27.

Un soldat canadien transporte des isolateurs hydrauliques durant la tempête de verglas de 1998. Forand a pris l'initiative de déployer ses forces et a ainsi contribué à limiter la souffrance des populations locales.

CHAPITRE 8

La complexité de l'opération saute aux yeux. Forand devait traiter avec un gouvernement séparatiste, le gouvernement fédéral, le QGDN, Hydro-Québec, la Sûreté du Québec, la Communauté urbaine de Montréal et plusieurs communautés de moindre importance. Il ne commandait pas les ressources de ces « intervenants » et n'avait pas non plus pleinement accès à leur information et à leurs préparatifs. La province de Québec n'a pas présenté de demande officielle d'assistance au maintien de l'ordre avant le 12 janvier⁴⁵.

Le Major-général Forand a révélé que le principal problème à surmonter a été de retirer ses soldats de la mission. Fidèle à son habitude de transparence et de rectitude, Forand s'est engagé à ce que la présence militaire dans un secteur ne dépasse pas 24 heures après le rétablissement de l'électricité. Après tout, les soldats de la force de Forand, ceux de Kingston et de Québec, étaient eux-mêmes victimes de la tempête de verglas. Mais surtout, comme il l'a bien fait comprendre, les militaires sont une [Traduction] « force de dernier recours, mise en place pour assurer les services essentiels que ne peuvent fournir les autorités civiles »⁴⁶.

Le commandement du Major-général Forand dans ces circonstances mérite un examen particulier⁴⁷. Selon toute évidence, Forand a prévu ce dont on aurait besoin et pris des décisions sans consulter une autorité supérieure. On peut seulement s'interroger sur la rapidité avec laquelle les troupes seraient arrivées s'il n'avait pas modifié l'état de préparation de sa brigade à Valcartier, et les répercussions possibles de ce délai sur le bien-être de la population civile, sans compter le climat de chaos qui s'installe dans une société privée d'électricité. Cette fois encore, il a su faire la différence en faisant ce qui convenait sans bénéficier de la sécurité que confère un pouvoir accordé par une autorité supérieure, et ce geste de courage moral a échappé à l'écran radar des commentateurs militaires et politiques.

Le dernier poste de responsabilité du Major-général Forand au service des Canadiens a été celui de chef des opérations du

CHAPITRE 8

gouvernement fédéral visant à contrer les menaces apparentes de l'An 2000 (A2K). En tant que chef du Groupe de planification nationale de contingence (GPNC), il aurait été le premier décideur compétent s'il s'était produit un problème à minuit, entre la fin de 1999 et le début de l'an 2000. Heureusement, aucune des crises prévues ne s'est produite, mais on peut difficilement imaginer un chef militaire ou civil mieux préparé à y faire face le cas échéant.

Un héritage partagé

On reproche généralement à beaucoup d'anciens commandants canadiens des opérations de paix de n'avoir pas su partager leur expérience⁴⁸. Pour sa part, le Major-général Forand a parlé des défis moraux qu'il a dû affronter. Il s'est entretenu des enjeux moraux ayant mis à l'épreuve son leadership dans le secteur Sud, et ses opinions ont paru moins d'un an après son retour au Canada⁴⁹. Il a présenté ses points de vue sur ses expériences et sa conception du leadership à des auditoires des FC et des collègues d'état-major ainsi que dans des revues. De plus, il est demeuré

Photographie du Caporal John Bradley, CUIFC, M42004-R103.



Le Major-général Alain Forand (retraité), Colonel commandant du Corps d'infanterie bavarde avec des soldats du 3^e Bataillon, du groupe-bataillon du Royal 22^e Régiment au Camp Julien à Kabul, en Afghanistan.

CHAPITRE 8

actif et s'est exprimé franchement en qualité de colonel commandant du Corps d'infanterie canadien⁵⁰. À la retraite comme dans les opérations, Forand reste franc et direct.

Conclusions

L'expérience du Major-général Alain Forand demeure unique. Aucun autre général du Canada, en service actif ou à la retraite, sous mandat ONU ou en service pour le maintien de la paix, n'a vu son territoire envahi à deux reprises par des forces hostiles. À ces deux occasions, les mesures prises par Alain Forand lui ont valu une décoration, dans un cas, l'Étoile du courage et dans l'autre, la Croix du service méritoire. Il nous lègue donc son modèle d'héroïsme moral. Le Major-général Forand a fait preuve à Chypre de la forme traditionnelle de l'héroïsme, symbolisé par le courage physique. Il a également fait preuve du courage moral exigé des chefs qui participent à une OHG pendant les opérations de paix en Yougoslavie, et pour prêter main-forte à des gouvernements et à des organismes nationaux après des catastrophes naturelles.

Le Major-général Forand a manifesté publiquement son admiration envers les militaires. Il a épargné la vie de soldats de l'ONU en leur ordonnant sagement de ne pas bouger, tout en s'assurant que des ressources seraient affectées à la mise en place d'ouvrages défensifs solides qui assureraient leur protection. De plus, il ne fait aucun doute que la présence de l'ONU dans les 13 villages croates pendant l'effondrement de la République serbe de Krajina a sauvé la vie des Croates qui avaient osé demeurer dans l'entité dissidente des Serbes de Croatie, en les protégeant contre les représailles des Serbes en fuite. De plus, comme on le relève dans la citation de la Croix du service méritoire⁵¹ décerné au Major-général Forand, au moins 700 civils serbes doivent la vie aux décisions qu'il a prises à leur endroit : il les a d'abord mis à l'abri dans son quartier général à l'encontre des avis reçus; il a continué ensuite de les protéger malgré les pressions exercées par des commandants (qui seraient accusés à leur tour de crimes

CHAPITRE 8

de guerre) pour qu'ils soient livrés aux Croates. Enfin, il s'est assuré qu'ils seraient envoyés en toute sécurité dans les régions sous domination serbe.

Le courage moral de Forand ne s'est pas limité à la zone de guerre. Lorsqu'il a dû à nouveau prendre la bonne décision sans recourir à ses supérieurs, il a une fois de plus saisi l'occasion et mobilisé les ressources militaires qu'il contrôlait au Québec, avant d'en recevoir la demande officielle verbale ou écrite du gouvernement de cette province. Son action rapide a de nouveau facilité la vie des civils. De plus, si la crise de l'A2K s'était produite⁵², le Général Forand aurait été la personne la mieux placée pour décider ce qu'il convenait de faire sans attendre des directives très coûteuses en temps, compte tenu des compétences interprovinciales en place.

Dans les opérations de paix ou les opérations nationales, où la politique joue un rôle majeur, il importe qu'il s'exerce un leadership moral courageux aux échelons les plus élevés. Les gens aux postes de commandement doivent être prêts à faire ce qui est juste au lieu de ce qui favorise leur carrière. Le Major-général Alain Forand (Étoile du courage, Croix du service méritoire, Commandeur de l'Ordre du mérite militaire) est exactement ce type de chef. Il donne l'exemple du leadership héroïque dont nous aurons besoin dans les opérations militaires des années à venir.

Notes en fin de chapitre

1 John Keegan, *The Mask of Command: A Study of Generalship*, Londres, Pimilico, 1999, p. 311.

2 Ibid., p. 351.

3 Au sujet de l'importance de la personnalité au cours des OHG, voir la contribution de l'auteur au sujet du Colonel Oehring dans cet ouvrage. La définition des OHG figure dans la plus récente édition du manuel sur les opérations des FC, B-CG-005-004/AF-000. Il est probablement impossible de séparer la morale de la personnalité. Carol Off va même plus loin. Dans « Fais ce que je dois : le Lieutenant-général

CHAPITRE 8

Roméo Dallaire dans les années 90 », dans Bernd Horn et Stephen J. Harris, *Chefs guerriers*, Toronto, Dundurn Group, 2001, elle soutient qu'il est [Traduction] « impossible d'évaluer le rendement d'un chef sans l'étudier d'après les principes moraux et éthiques qui l'ont guidé dans ses décisions ».

4 Hal Klepak, « Quelques réflexions sur les fonctions de général au fil des siècles », dans Bernd Horn et Stephen J. Harris, *La fonction de général et l'art de l'amirauté*, St. Catharines, Vanwell, 2001. Klepak traite d'un genre de courage [Traduction] « qui consiste à dire aux quartiers généraux supérieurs (et à la classe politique) ce qu'ils doivent entendre au lieu de ce qu'ils veulent entendre ». Il ajoute que [Traduction] « aucun commandant moderne ne peut manquer d'admettre la nécessité quotidienne de ce genre de courage » que je prétends innée chez Forand.

5 Ibid., p. 35. On a donné le nom d'Opération *Storm* aux attaques menées contre les Croates dans les secteurs Nord et Sud, lancées le 4 août 1995.

6 <http://www.gg.ca/honours/search-recherche/honours-desc.asp?lang=f&TypeID=br&id=12002>

7 Transcription du témoignage du Major-général Forand devant la Commission d'enquête sur la Croatie, le 25 novembre 1999, obtenue en ligne à www.dnd.ca/boi/ le 19 octobre 2000. Voir aussi le chapitre sur George Oehring dans cet ouvrage, au sujet des antécédents.

8 ONU, *Les casques bleus*, New York, Département des opérations de maintien de la paix des Nations Unies.

9 Témoignage de Forand à l'enquête. Selon mes observations personnelles à la réunion d'avril 1994 entre les chefs du gouvernement bosniaque et les Serbes de Bosnie, les tentatives d'étendre un cessez-le-feu à Gorazde pour obtenir une trêve à l'échelle de la Bosnie ont échoué, par crainte que les lignes de cessez-le-feu ne deviennent des frontières politiques comme cela s'était produit à Chypre. Il n'y a pas eu de cessez-le-feu, ni immédiatement à Gorazde en avril 1994 jusqu'à ce que les Serbes de Bosnie aient atteint la plupart de leurs objectifs militaires, ni par la suite pendant un an et demi, en ce qui concerne l'ensemble de la Bosnie.

10 ONU, *Les casques bleus*; et témoignage de Forand à l'enquête.

11 P.W. Singer, *Corporate Warriors: The Rise of the Privatized Military Industry*, Ithaca, Cornell University Press, 2004, pp. 126-127.

12 James Gow, *The Serbian Project and Its Adversaries: A Strategy of War Crimes*, Montréal, McGill Queen's, 2003, p. 171.

CHAPITRE 8

- 13 ONU, *Les casques bleus*; et témoignage de Forand à l'enquête.
- 14 ONU, *Les casques bleus*.
- 15 La nomination du Major-général Forand dans le secteur Sud, comme dans beaucoup d'opérations de paix, comportait une responsabilité à l'égard de gens que le commandant ne pouvait pas diriger. [Traduction] « Je n'avais de contrôle opérationnel sur aucune de ces organisations et je ne pouvais pas leur donner d'ordres ou de directives même si j'étais seul responsable de leur sécurité et de la mise en œuvre des accords de cessez-le-feu ». Témoignage de Forand à l'enquête.
- 16 ONU, *Les casques bleus*.
- 17 Ibid. et témoignage de Forand à l'enquête.
- 18 Le préavis d'alerte donné au bataillon canadien par des diplomates canadiens à Zagreb a permis à cette unité d'envoyer un officier de liaison au quartier général de l'armée croate à Zadar avant l'assaut croate, une initiative qui, selon le Major-général Forand, a rapporté au cours des semaines suivantes. Témoignage de Forand à l'enquête.
- 19 Ibid.
- 20 Exposé du Major-général A.R. Forand à la Conférence sur l'éthique, les 24 et 25 octobre 1996, *Les multiples faces éthiques de la défense. Actes de la Conférence sur l'éthique dans la défense canadienne*, Ottawa, Programme d'éthique de la Défense, 1997, p. 32.
- 21 Témoignage de Forand à l'enquête.
- 22 Ibid.
- 23 Ibid.
- 24 Ibid.
- 25 Selon ce qu'a indiqué le Colonel (à l'époque) Andrew Leslie, qui était le chef d'état-major (CEM) du Major-général Forand avant de devenir le CEM de l'ONURC le 10 août. Entretien téléphonique du 22 mars 2005.
- 26 Témoignage de Forand à l'enquête au sujet de l'effet dissuasif de la puissance aérienne de l'OTAN. Voir aussi Tim Ripley, *Operation Deliberate Force*, Lancaster, Centre for Defence and International Security Studies, 1999, pour plus de renseignements sur les préparatifs de guerre aérienne de l'OTAN. *Opération Deliberate Force* était le nom donné par l'OTAN aux frappes aériennes, surtout américaines, contre les objectifs serbes surtout serbo-bosniaques, avant les Accords de Dayton.
- 27 ONU, *Les casques bleus*; et témoignage de Forand à l'enquête. Selon les deux sources, il y a eu en tout seize décès de militaires pendant la courte histoire de la mission de l'ONURC, du 31 mars 1995 au 15 janvier 1996.

CHAPITRE 8

28 Exposé de Forand sur l'éthique, p. 32. De plus, Forand a ajouté au cours de son témoignage à l'enquête qu'il a également fourni du carburant aux Serbes de Croatie qui fuyaient l'avancée de l'armée croate, à la demande des autorités locales serbes de Croatie.

29 Ibid.

30 Selon les estimations du Major-général Forand, il ne restait que 2 000 des 80 000 Serbes de Croatie dans le secteur Sud à la fin de l'Opération *Storm*. Témoignage de Forand à l'enquête.

31 Les soldats onusiens relevant du Major-général Forand avaient déjà transporté des Serbes de Croatie blessés vers une installation médicale à partir du village de Kistanje. Le Lieutenant-général Leslie a lui-même participé au transfert des patients et des blessés de l'hôpital de Knin au quartier général de Forand et selon sa description, le transfert s'est effectué dans une zone de combat. Contél Général Leslie.

32 Tribunal international des crimes de guerre, La Haye, Acte d'accusation IT-03-73.

33 Témoignage de Forand à l'enquête.

34 Ibid. Au cours de son entretien, le Lieutenant-général Leslie mentionne la visite du représentant spécial du Secrétaire général et du commandant adjoint de la Force pour la FORPRONU, l'organisation-cadre qui dirigeait et coordonnait les efforts des toutes nouvelles (mars 1995) organisations de l'ONU, y compris l'ONURC en ex-Yougoslavie, peu après que les Croates se soient emparés de Knin. Dans cet entretien, il mentionne les observations faites au Major-général Forand selon lesquelles il n'était pas dans l'intérêt de l'ONURC ou des FPNU qu'il donne asile à ces réfugiés serbes, observations auxquelles Forand a répondu énergiquement en soutenant qu'il ne voulait pas remettre ces civils sur les directives de quelqu'un d'autre pour subir un sort incertain. Il s'agit d'une question éthique intéressante; à quel moment peut-on livrer des criminels de guerre présumés à des présumés criminels de guerre par souci de justice?

35 Ibid.

36 Ibid.

37 Le Colonel (à l'époque) Leslie, nommé CEM de l'ensemble de la force de l'ONURC après le 10 août, a pu se servir de l'exemple du Major-général Forand lorsqu'il a fermé le secteur Sud, pour embarquer les commandants et l'état-major des secteurs Nord et Ouest et son propre quartier général, en réduisant l'effectif du dispositif désormais inutile des troupes de l'ONU. Contél Leslie.

CHAPITRE 8

38 ONU, *Les casques bleus*; Forand, au cours de son témoignage à l'enquête, fait observer que l'ONURC ne comptait plus que 3 100 hommes à la fermeture définitive, après avoir atteint un maximum de 14 663 en mai 1995.

39 « Appendix 1 to Annex A 3301-2-2-3 (J3 Lessons Learned), June 98 ». Dans ce document, le total indiqué n'inclut pas les employés civils du MDN.

40 Ibid.

41 Alain Forand, dans Mark Abley, éd., *Stories From the Ice Storm*, Toronto, McClelland and Stewart, 1999, p. 298.

42 Ibid.

43 Ibid., p. 299.

44 Ibid., p. 300. Le Général Forand rend hommage au chef d'état-major de la Défense du QGDN qui a appuyé les décisions qu'il a prises avant la demande d'aide officielle de la province.

45 Ibid., p. 300; et « Operation Assistance Lessons Learned », *Despatches*, vol.4, n° 4, janvier 1998, pp. 23 24.

46 *Stories From the Ice Storm*, p. 300-301. Le Lieutenant-général Leslie précise le point de vue de Forand. Le Brigadier-général (à l'époque) Leslie a conduit lui-même son 1 GBMC à Québec à partir de l'Ouest canadien le 10 janvier 1998. Selon Leslie, le Major-général Forand ne voulait pas que les soldats en soient réduits à nettoyer les dégâts laissés par la tempête de verglas. Il ne fallait pas employer les troupes à faire gratuitement des choses que les organisations commerciales ou les citoyens pouvaient facilement faire eux-mêmes. C'est une autre dimension du courage particulier que mentionne Keplak.

47 Ainsi, les stagiaires du Cours de commandement et d'état-major interarmées pour la Réserve du Collège des Forces canadiennes ont étudié les inondations au Manitoba et l'Opération *Assistance* dans la partie du cours relative aux opérations nationales, même si des troupes moins nombreuses, venant d'un moins grand nombre de provinces, en fait d'une seule, ont participé à l'opération. Comme Leslie le faisait observer, le Major-général Forand a mérité la confiance et le respect de tous ceux qui ont pris des décisions pour les nombreuses organisations et les divers ordres de gouvernement qui ont joué un rôle ou pensaient avoir un rôle à jouer dans la prestation de l'aide humanitaire en janvier et février 1998.

48 Douglas Bland, « Le commandement militaire au Canada », dans *La fonction de général et l'art de l'amirauté*.

49 Exposé sur l'éthique présenté lors de la Conférence sur l'éthique

CHAPITRE 8

dans la défense, 1996, cité précédemment.

50 À titre d'exemple, voir Mgén (retraité) A. R. Forand, « Les fantassins canadiens - ce qu'ils sont vraiment... Les meilleurs! » www.ducimus.com (consulté le 29 mars 2005); et Major-général Alain Forand, « Je suis fier d'être militaire » dans *The Army Doctrine and Training Bulletin = Le Bulletin de la doctrine et de l'instruction de l'Armée de terre*, vol.1, n° 2, novembre 1998, pp. 1-2.

51 www.gg.ca - voir Croix du service méritoire, Étoile du courage.

52 L'auteur a exercé les fonctions d'officier de liaison des opérations auprès du Major-général Forand et d'autres organismes gouvernementaux ayant participé aux préparatifs de l'arrivée du nouveau millénaire.

COLLABORATEURS

Le Lieutenant-colonel **Dean Black** s'est engagé dans les Forces canadiennes en 1977, et a obtenu son diplôme en Science appliquée du Collège militaire royal du Canada (CMR) en 1981. Il a piloté des hélicoptères tactiques pendant 21 années, et a 3600 heures de vol à son actif. Après le commandement du 403^e Escadron d'entraînement opérationnel d'hélicoptères, Dean a rempli les fonctions d'analyste de défense avec le Directeur général de la Planification stratégique au Quartier général de la Défense nationale à Ottawa durant trois années. Il a obtenu une Maîtrise en Études sur la conduite de la guerre du CMR et il a de même complété le cours d'état-major et de commandement des Forces canadiennes, le cours de commandement et d'état-major de la Force terrestre canadienne ainsi que le cours sur les systèmes aérospatiaux.

Richard Goette est un étudiant en doctorat au Département d'histoire à l'Université Queen's située à Kingston. Il est aussi historien associé de la Force aérienne avec le Service historique et patrimoine de la 1^{re} Division aérienne du Canada à Winnipeg, ayant une expertise en défense aérienne et aéronavale. Richard a plusieurs publications dans ces domaines et il s'intéresse aussi à des sujets relatifs au leadership, au commandement et au contrôle.

Le Colonel **Bernd Horn**, Ph.D est le directeur de l'Institut du leadership des Forces canadiennes. C'est un officier d'infanterie expérimenté jouissant d'une expérience en commandement au niveau de l'unité et de la sous-unité. Il possède une maîtrise et un doctorat en Études sur la conduite de la guerre du CMR où il est professeur agrégé affilié en histoire. Il est auteur, co-auteur, rédacteur et co-rédacteur de 16 livres et de nombreux articles sur les affaires militaires et sur l'histoire militaire.

COLLABORATEURS

Tom Leppard a reçu sa maîtrise en histoire militaire canadienne de l'Université de Calgary en 1995. Ses principaux intérêts portent sur le Corps des officiers canadiens de la Première Guerre mondiale et la courbe d'apprentissage du Corps canadien. Ses écrits portent sur les carrières militaires de Sir Richard Turner et Sir Edwin Alderson.

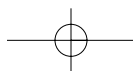
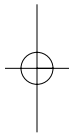
Craig Leslie Mantle a obtenu sa maîtrise en histoire militaire canadienne de l'Université Queen's en 2002 et depuis, il remplit les fonctions de chercheur à l'Institut du leadership des Forces canadiennes. Il est doctorant à l'Université de Calgary et est rédacteur de deux volumes portant sur l'insubordination militaire.

Roy Thomas est un officier retraité de l'Armée blindée au service des Nations Unies successivement à Chypre, au plateau du Golan, à Jérusalem, en Afghanistan, en Macédoine, à Sarajevo et en Haïti. Après que son avion ait été détourné illicitement au sud du Liban et qu'il ait été pris en otage en Bosnie, il a reçu la Croix du service méritoire, une Mention élogieuse du commandant de la FORPRONU, une Mention élogieuse du commandant de la Mission des Nations Unies en Haïti (MINUHA) et la médaille de Mention élogieuse de l'armée des États-Unis. Diplômé du Collège de commandement et d'état-major de l'armée du Pakistan, à Quetta, au Baluchistan, et du cours sur la technologie des chars anglaise à Bovington, Dorset, Roy est aussi titulaire d'une maîtrise en Études sur la conduite de la guerre du CMR.

Le Lieutenant-colonel **Robert Williams** a obtenu son baccalauréat en génie électrique en 1981 après avoir fréquenté les Collèges militaires de Royal Roads et de Kingston. Dans ses temps libres, il a obtenu un baccalauréat en études allemandes, un baccalauréat en éducation et une maîtrise en études russes. Il a aussi suivi le cours de commandement et d'état-major de la Force terrestre canadienne à Kingston ainsi que le cours d'état-major et de commandement à Toronto. Il a été déployé 21 mois dans les Balkans en Croatie et en Bosnie, en tant qu'Officier des renseignements au

COLLABORATEURS

niveau de la Brigade, et plus tard au niveau de la Division. En 2004, il a été déployé pendant six mois et demi en tant qu'Officier supérieur du service de renseignement canadien pour le Lieutenant-général Rick Hillier, faisant partie du Quartier général de la Force internationale d'assistance à la sécurité à Kabul, en Afghanistan, mission pour laquelle on lui a décerné la Médaille du service méritoire. En février 2005, il a assumé le commandement du Centre d'imagerie interarmées des Forces canadiennes.



GLOSSAIRE

A2K	An 2000
A.F.C.	Croix de l'Aviation
AOC	<i>Air Officer Commanding</i>
ARC	Aviation royale du Canada
BAC	Bibliothèque et Archives Canada
BDP	Bureau des documents publics
Bon	Bataillon
BR	Bombardier de reconnaissance
CAE	Commandement aérien de l'Sst
CANBAT	Bataillon canadien
Capt	Capitaine
Capt avn	Capitaine d'aviation
CAR	Compétence, autorité, responsabilité
CEB	Corps expéditionnaire britannique
CEC	Corps expéditionnaire canadien
CEM	Chef d'état-major
CEMD	Chef d'état-major de la Défense
CEMFA	Chef d'état-major de la Force aérienne
CEMG	Chef d'état-major général
CEMGI	Chef d'état-major général impérial
CFFCSP	Centre de formation des Forces armées pour le soutien de la paix
Cie	Compagnie
CINC COASTAL	
COMMAND	Commandant en chef des forces de défense côtière
Cmdt avn	Commandant d'aviation
Cmdt Ere	Commandant d'escadre
Cmdt	Commandant
CMR	Collège militaire royal du Canada

GLOSSAIRE

CPR	Compétence, pouvoir, responsabilité d'un commandant
CRO	Centre de renseignement opérationnel
CSM	Croix du service méritoire
D.F.C.	Croix du service distingué dans l'Aviation
DFM	Médaille du service distingué dans l'Aviation
DHP	Direction – Histoire et patrimoine
D.S.O.	Ordre du service distingué
EC	Étoile du courage
ECE	Enveloppe de commandement équilibrée
É.-U.	États-Unis
FC	Forces canadiennes
FEB	Force expéditionnaire britannique
FM	Fonds de manuscrits
FORPRONU	Force de protection des Nations Unies
FUNU	Force d'urgence des Nations Unies
GASM	Guerre anti-sous-marine
GBMC	Groupe brigade mécanisé du Canada
GE	Groupe d'enregistrement
GHQ	Quartier général principal
GPNC	Groupe de planification nationale de contingence
GQC	Grand quartier général
GRC	Gendarmerie royale du Canada
HCR	Haut Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés
HF/DF	Radiogoniométrie haute fréquence
HMC	Histoire militaire canadienne
HMS	Navire de sa Majesté
IC	Infanterie canadienne
ILFC	Institut de leadership des Forces canadiennes

GLOSSAIRE

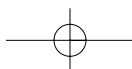
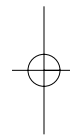
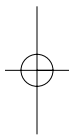
Lcol	Lieutenant-colonel
LDO	Livre des dossiers opérationnels
Lt	Lieutenant
Lt avn	Lieutenant d'aviation
M.C.	Croix militaire
MDN	Ministère de la Défense nationale
MFAC	Musée des Forces aéroportées canadiennes
MG	Ministère de la Guerre
MINUAR	Mission des Nations Unies pour l'assistance au Rwanda
MINUHA	Mission des Nations Unies en Haïti
MR	Marine royale
MR	Militaire du rang
MRC	Marine royale du Canada
MSM	Manque de sens moral
NE	Nouvelle-Écosse
NSH	Nova Scotia Highlanders
OGC	Officier général commandant
OHG	Opérations hors guerre
ONG	Organisation non gouvernementale
ONU	Organisation des Nations Unies
ONURC	Opération des Nations Unies pour le rétablissement de la confiance
OSEM - Opérations	Officier supérieur d'état-major – Opérations
OTAN	Organisation du Traité de l'Atlantique Nord
PDIP	Personne déplacée à l'intérieur de leurs propre pays
PEACB	Programme d'entraînement aérien du Commonwealth britannique

GLOSSAIRE

PG	Prisonnier de guerre
PM	Police militaire
PO	Poste d'observation
PPCLI	<i>Princess Patricia's Canadian Light Infantry</i>
QG	Quartier général
QGA	Quartier général de l'Aviation
QGAC	Quartier général de l'Armée canadienne
QGDN	Quartier général de la Défense nationale
QGFA	Quartier général des Forces aériennes
QGMC	Quartier général militaire canadien
QS37	37 ^e Convoie Québec-Sydeny
R22 ^e R	Royal 22 ^e Régiment
RAF	<i>Royal Air Force</i>
RB	Reconnaissance par bombardier
RCD	Revue canadienne de défense
RCE	Corps royal du génie canadien
RCHA	<i>Royal Canadian Horse Artillery</i>
RDDC	Recherche et développement pour la défense Canada
RDE	Règles d'engagement
Ret	Retraité
RFC	<i>Royal Flying Corps</i>
RSK	République serbe de Krajina
ROE	Règles d'engagement
SCEMD	Sous-chef d'État-major de la défense
SLT	Sous-lieutenant d'aviation
SRO	Section de recherche opérationnelle
T.C.	Tranchée de communication
UBC	<i>University of British Columbia</i>
UCJG	Alliance universelle des unions chrétiennes de jeunes gens

GLOSSAIRE

UNCIVPOL	Police civile de la Force des Nations Unies
UNHCR	Haut Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés
UNMO	Observateur militaire des Nations Unies
USN	<i>United States Navy</i>
UTP	<i>University of Toronto Press</i>
V.C.	Croix de Victoria
VCEMG	Vice-chef d'état-major général
ZO	Zone d'opérations
ZPNU	Zone protégée des Nations Unies
ZR	Zone de responsabilité



INDEX

Index

- 102^e Bataillon 30, 35
 102^e Escadron 151
 10^e Escadron (BR) 98, 99, 108
 113^e Escadron (BR) 97, 99, 102, 107-112, 114, 115, 125, 127-135
 116^e Escadron (BR) 98
 11^e Brigade d'infanterie canadienne 29, 30, 171
 11^e Groupe 153
 126^e terrain d'aviation 150
 127^e terrain d'aviation 148, 150, 155, 160
 12^e Brigade d'infanterie canadienne 23
 12^e Groupe 153
 15^e Groupe commandement de l'aviation côtière de la RAF 103
 162^e Escadron (BR) 99, 134
 1^{er} Bataillon de parachutiste canadien 169, 181
 1^{er} Bataillon, Royal 22^e Régiment (1 R22^eR) 191
 1^{re} Brigade d'infanterie canadienne 11
 1^{er} Groupe-brigade mécanisé du Canada (GBMC) 237
 1^{er} Régiment, *Royal Canadian Horse Artillery* (RCHA) 204
 1^{re} Division aérienne du Canada 43, 249
 1^{re} Division de l'infanterie canadienne 2, 3, 7, 14, **15 notes**, **16 notes**,
 28, 172, 205, 207
 21^e Escadron 47
 242^e Escadron 153
 249^e Escadron 140, 145
 2^e Bataillon canadien de fusiliers à cheval 9
 2^e Bataillon, *Princess Patricia's Canadian Light Infantry* (PPCLI) 191,
 193, 206
 2^e Bataillon, Royal 22^e Régiment 230
 2^e Brigade d'infanterie canadienne 2, **17 notes**
 2^e Division de l'infanterie canadienne 3, 6, 8, 9, 14, **17 notes**, 28
 3^e Bataillon, Royal 22^e Régiment 241
 3^e Division britannique 8
 3^e Division de l'infanterie canadienne 14, **17 notes**, **18 notes**, 28, 31
 403^e Escadron 87, 88, 140, 143, 144, 147, 149-152, 155, 160, **163 notes**,
164 notes, 249
 40^e Escadron 60, 61

INDEX

- 412^e Escadron 140, 147, 150, 152, 153, **164 notes**, **165 notes**
 41^e Escadron 140, 143-145, 147, 148, 151, 152, 158, 160
 44^e Bataillon 25
 49^e Bataillon (*Loyal Edmonton Rifles*) 11
 4^e Division de l'infanterie canadienne 21, 171
 4^e Groupe-brigade mécanisé du Canada 206
 5^e Escadron de reconnaissance par bombardier (BR) 120, **134 notes**
 5^e Groupe-brigade mécanisé du Canada (5 GBMC) 239
 60^e Escadron 45, 48-50, 56, 58-62
 6^e Division Poona 12
 73^e Brigade d'infanterie (impériale) 25
 74^e Escadron 60, 74
 7th *Canadian Mounted Rifles* 46
 82nd *Airborne Division* 181
 82nd *Motorized Infantry Division* 181
 85^e Bataillon (les Nova Scotia Highlanders) vi, 21-39, **41 notes**
 85^e Escadron 45, 53, 62-66, 68, 69, 71-75, 77-80, **89 notes**, **90 notes**
 87^e Bataillon 30
- Académie canadienne de la Défense 44
 Afrique 9, 10, 12, **133 notes**, 143, 194
 Aitken, Sir Max 9
 Akashi, Yasushi 202
 Aldershot, Angleterre 12
 Alderson, Sir Edwin vi, viii, 1, 3-15
 Alexandre le Grand 225
 Alfred Lord Tennyson 21
 Allandale, Ontario 97, 123
 Allemagne 70, **88 notes**, 142, 143, 174, 178, **186 notes**, 196, 204, 210
 Allemagne de l'Ouest 210
 Al-Rodan, Major-général Eid Kamal 233
 Ambassade canadienne 231
 Amérique du Nord 96, 143
 Amirauté 101, 105, **127 notes**, **134 notes**, **219 notes**, **223 notes**, **244 notes**,
 247 notes
 An 2000 (A2K) 241, 243, **253 gloss.**
 Anderson, Capitaine P. W. 27, 29-34, 37, 38
 Anderson, Commodore de l'air / Vice-maréchal de l'air N. R. 115, 116,
 133 notes
 Andover, Angleterre 118

INDEX

Angleterre 2, 6, 7, 9, 22, 46, 53, 62, 64, 77, 78, 80, **87 notes**, 102, 118,
131 notes, 155, 156, **163 notes**, 172-174, 178, 179, 188
 Annis, Commandant d'escadre / Maréchal de l'air Clare 101, 102, 119,
126 notes, **128 notes**, **131 notes**, **134 notes**, **135 notes**
 Armée britannique 1, 4, 12, 15, **19 notes**, **20 notes**, **184 notes**
 Armée canadienne vi, 1-3, 6, 7, 14, 15, **20 notes**, **41 notes**, 170, 174, **188**
notes
 Armée croate 191, 192, 195, 200, 202, 203, 206, 213, 229, 230, 232-237,
245 notes, **246 notes**
 Arnold, Général « Hap » 154
 Arras 23, 24, 48
 Artillerie royale canadienne 211
 Association des pilotes de chasse canadiens 152, **161 notes**
 Aviation canadienne 43, 44, 81, 152, **168 notes**
 Aviation royale du Canada – station Dartmouth 101
 Aviation royale du Canada – station Yarmouth 102, 107
 Aviation royale du Canada (ARC) 43, 82, **83 notes**, **93 notes**, 95, 106,
 111, 125, **126 notes**, 140, 185, **253 gloss.**
 Avril sanglant 50
 Ayr, Écosse 62

Bader, Douglas 153, 154
 Baker, David 68, 73, **84 notes**, **86 notes**, **89-91 notes**
 Balkans 192, 233, 250
 Ball, Capitaine Albert 51, 142, **166 notes**
 Banja Luka 230
 « Baron Rouge » 51, 76
 Bashow, David 45, 58, 61, 68, 80, **83 notes**, **84 notes**, **86 notes**, **88-90**
notes, **92 notes**,
 Bataille d'Angleterre 102, 155, 156
 Bataille de l'Atlantique 95, 106
 Bataillon canadien 2 (CANBAT 2) 230, 231
 Belanger, Lieutenant d'aviation M.J. **133 notes**
 Belgique 80, **184 notes**
 Belgrade 202, **219 notes**, 228, 229
 Benbow, Capitaine Arthur « Lobo » 69-71, 77, **90 notes**
 Benkovac 198
 Berkley Square 65
 Bermudes 98, 123
 Berthonval 26

INDEX

- Beurling, George Frederick « Buzz » viii, **87 notes**, **88 notes**, 138-140, 142-155
- Bickers, Richard Townshend 61, **88 notes**, **92 notes**
 « *Big Wing* » 153
- Bishop, Arthur 68, 72
- Bishop, Margaret (épouse) 52, 69, 73, **91 notes**, **92 notes**,
- Bishop, Margaret (mère) 46
- Bishop, Will 46
- Bishop, William Avery « Billy » vii, viii, 43-46, 48-54, 56-74, 76
- Black, Dean viii, 57, 58, **86-88 notes**, 137, 161, 249
- Blackett, professeur P.M.S. 104, **129 notes**
- Bland, professeur Doug 216, **223 notes**, **224 notes**, **247 notes**
- Borden, Lieutenant 27
- Borden, Sir Robert 1, 9, 11, 12, 14, **20 notes**, 22
- Bosansko Grahovo 230
- Bosnie 192, 194-196, 202, **219 notes**, 226, 229, 230, 233, 236, **244 notes**, 250
- Bosnie-Herzégovine 192, 194-196, **219 notes**, 230
- Bouchard, Lucien 238, 239
- Bouvigny 25, 38
- Bow, Sergent de section 114
- Breadner, Maréchal de l'air L.S. 112, 118, 152, 153
- Bulloch, Commandant d'aviation T.M. 118, 119, **131 notes**
 « Bungo » 1
- Burns, E.L.M. viii, 169-176, 178, 180-182, **183-186 notes**
- Byng, Sir Julian 1, 2, 4, 6, 13-15, **17 notes**
- Caledonian* 46
- Callahan, Larry « Cal » 63, 66, 67, 75
- Calvin, Lieutenant-colonel Jim 191, 197, 220
- Campbell, Commandant d'aviation C.N.S. « Ken » 143, 144, 150, 151, **162 notes**
- Canada i, vi-x, 1, 6, 7, 13, 16, **17 notes**, **20 notes**, 22, 40, **41 notes**, 43, 44, 47, 52, 54, 73, 80, 81, 82, **83 notes**, **84 notes**, **86 notes**, **88 notes**, **93 notes**
- Canal du Nord 15
- Cap Breton 32
- Cap Magdalen 109
- Cap Sable 99
- Centre des leçons retenues de l'Armée 216, **224 notes**

INDEX

- Centre de formation des Forces canadiennes pour le soutien de la paix 216
 Centre de renseignement opérationnel (CRO) 100-102, 114, **253 gloss.**
 Centre des opérations 112
 Cermak (général de l'armée croate) 235
 Château-de-la-Haie 26
 Chatham, New Brunswick 108-110, **165 notes**
 Chef d'état-major adjoint - Administration 205
 Chef d'état-major de la Défense (CEMD) 232, **245 notes, 253 gloss.**
 Chef d'état-major de la Force aérienne (CEMFA) 112, 118, **134 notes, 154, 253 gloss.**
 Chef d'état-major général (CEMG) 174, 178-180, **183 notes, 185-187 notes, 253 gloss.**
 Chef d'état-major général impérial (CEMGI) 181, **253 gloss.**
 Chine 142
 Chipman, Lieutenant 27
 Chrétien, Jean 238
 Churchill, Winston 180, **184 notes, 186-188 notes**
 Chypre 188, 212, **217 notes, 221 notes, 227, 228, 232, 242, 244 notes, 250**
 « Cirque » 144, 152, **162 notes, 163 notes**
 Cirque volant 70
 Cités à l'ordre du jour 144
 Clairmarais 141
 Clark, Lieutenant R.B. 59, 60, 61
 Cleveland, Ohio 143
 « *Cock Robin* » 149
 Collège d'état-major de la RAF 118
 Collège des Forces canadiennes 53, **247 notes**
 Collège militaire royal du Canada (CMR) i, 44, 47, 171, 212, 227, 249, **253 gloss.**
 Colline 70 30
 Colline 145 21, 22, 24, 28, 29, 31, 33, 34, 36
 Collishaw, Raymond 57
 Colonel commandant du Corps d'infanterie canadien 242
 Comité Clayton Knight 82, **93 notes**
 Comité honoraire consultatif de l'air 81
 Comité interarmées MRC/ARC sur la guerre anti-sous-marine 106
 Commandant de l'aviation du Commandement aérien de l'Est 112, 116, 117
 Commandant de l'aviation du Commandement aérien de l'Ouest 117
 Commandant en chef de l'armée française 23

INDEX

- Commandant en chef de l'aviation - Commandement côtière 95
- Commandement aérien de l'est (CAE) 96, 97, 99-101, 106-113, 115-123, **128 notes**, **130 notes**, **132 notes**, **133 notes**, **135 notes**, **253 gloss.**
- Commandement de l'aviation côtière 95, 100, 103-107, 115-119, 122, **129-132 notes**
- Commandement aerien stratégique 139
- Communauté urbaine de Montréal 240
- Compagnie de méharistes 12
- Conseil de sécurité des Nations Unies 229
- Convoi Québec-Sydney 109
- Corée 238
- Corps canadien 14, 28, 33, 37, 176, 186, **187 notes**, 250
- Corps expéditionnaire britannique (CEB) 4, **17 notes**, **253 gloss.**
- Corps expéditionnaire canadien (CEC) vi, 4, 173, 175, **253 gloss.**
- Corps royal du génie canadien 171, **218 notes**
- Cot, Général 202
- Coventry 152, 160
- Crawley, Lieutenant H.A. 27, 38
- Crerar, Major-général H. 174, 178-180, **186 notes**, **187 notes**
- Crête 188
- Crête de Vimy vi, 1, 2, 21, 23, 24, 36
- Croatie ix, 192, 195-197, 199, 200, 202, 208, 210, 213, 215, 216, **217 notes**, **219 notes**, **222 notes**, **223 notes**, **225 notes**, **226 notes**, 228-230, 232, 234-237, 242, **244 notes**, 245, 250
- Croix de Guerre 43
- Croix de l'Aviation (A.F.C.) 95, 99, 123, **126 notes**, **127 notes**, **253 gloss.**
- Croix de Victoria (V.C.) 11, 34, 43, 44, 51, 62, 65, 76, **83 notes**, **84 notes**, **86 notes**, **90 notes**, **91 notes**, **93 notes**, **162 notes**, **257 gloss.**
- Croix du service distingué dans l'Aviation (D.F.C.) 43, 80, **92 notes**, 95, **130 notes**, **132 notes**, **133 notes**, 145, 147 156, **164 notes**, **167 notes**, **254 gloss.**
- Croix du service méritoire (CSM) 242, 243, **248 notes**, 250, **254 gloss.**
- Croix militaire (M.C.) 34, 37, 38, 70, 171, **255 gloss.**
- Croix-Rouge 12
- Croix-Rouge du Québec 238
- Crowell, Capitaine H.E 27, 30, 32, 33, 36, 38
- Cuffe, Vice-maréchal de l'air A.A.L. 112, 116, 119
- Currie, Sir Arthur 1-4, 13-15, 17, **18 notes**, **19 notes**
- Daddo-Langlois, Raoul 146, **163 notes**
- Dallaire, Roméo 194, 195, 207, 210, **218 notes**, **219 notes**, **244 notes**

INDEX

- Dalmatie 199
- Dartmouth, Nouvelle-Écosse 98, 101
- de Marbois, Commandant J.M. « Jock » 101
- Descartes, René 158
- Desmond, Colonel d'aviation T. J. 116, 117, **134 notes**
- Deuxième Guerre mondiale viii, 43, 81, **86 notes**, **87 notes**, **126 notes**,
140, 148, 160, **161 notes**, **163 notes**, 170
- Directeur du Conseil de l'Air à l'état-major de la Force aérienne 115
- Directeur de l'armement 116
- Directeur de la guerre anti-sous-marine 105
- Directeur des opérations de patrouilles maritimes 101, 134
- Directeur des opérations militaires 174
- Directeur du recrutement 82
- Direction de l'Histoire **18 notes**, 40, 43, **127 notes**, **183 notes**
- Direction du renseignement 116
- Dönitz, Amiral Karl 100, 115, **126 notes**, **133 notes**
- Douglas, Commandant d'aviation A.G. 143, 150, 151, 153
- Douglas, Maréchal en chef de l'air Sholto 3, 4, 9, 62, **163 notes**
- Douglas, W.A.B. 93, 96, 98, 104, 115, 118, 121, 125, **126-134 notes**
- Duc de Connaught 13
- Duncan Smith, Colonel d'aviation W.G.G. 139, **162 notes**
- Écosse 52, 62
- Edmonton, Alberta 11
- Elder, Ruth 143
- Empire austro-hongrois 195
- Empire britannique i, 15, 24, 51
- Empire Ottoman 195
- « Engagement d'honneur » 197, 198, 203, 206
- English, docteur Allan 53, **83 notes**, **85 notes**, **89 notes**, **90 notes**,
126 notes, **134 notes**, **161 notes**, **165 notes**, **166 notes**
- English, Lieutenant-colonel (retraité) John 212, **217 notes**, **223 notes**
- Enquête sur la Croatie **223 notes**, 237, **244 notes**
- Enron 226
- Enveloppe de commandement équilibrée (ECE) 55, 79, **254 gloss.**
- Erdut 195
- Escadre canadienne 81
- États-Unis (É.-U.) 98, **132 notes**, 142, 194, 196, **219 notes**, 250, **254 gloss.**
- Étoile du courage (EC) 242, 243, **248 notes**, **254 gloss.**
- Europe 14, 143, 148, 172, 174, 181, 204, 206, 210, 211, **217 notes**

INDEX

- Expédition du Nil (1882) 12
 Expédition du Nil (1884/85) 12
 « exposition délibérée au danger » 208
 Ex-Yougoslavie 193, 196, 206, 214, **219 notes**, 232, 235, **246 notes**
- Fallschirmjäger* 172, 173, 180
 Farbus 28
 Ferry Command 98
Filescamp Farm 48
Flying Fury: Five Years in the Royal Flying Corps 140, **162 notes**
 Fonck, René 70
 Forand, Major-général Alain ix, **223 notes**, 225-243, **244-248 notes**
 Force d'urgence des Nations Unies (FUNU) 204, **254 gloss.**
 Force de protection des Nations Unies (FORPRONU) ix, 191-193, 198-200, 202, 203, 205-208, 210, 212-215, 217, **218 notes**, **224 notes**, **246 notes**, 250, **254 gloss.**
 Force interarmées Montréal 237
 Forces canadiennes (FC) i, v, 9 16, 53, **86 notes**, 126, 185, **188 notes**, 193, 216, 227, 228, 237, **247 notes**, 249-251, **254 gloss.**
 Forces canadiennes Europe 206
 France vi, 3, 6, 9, 22, **44 notes**, 46, 48, 64-66, 69, 70, 78, 80, **89 notes**, 100, **132 notes**, 154, **163 notes**, **165 notes**, 171, 174, 226
 Francis, Lieutenant d'aviation 114
 Front ouest vi, 1, 3, 4, 14-16
 Fuller, Major-général J.F.C. 17, 172, **183 notes**
 Fulton, Sergent 27
- Gallipoli 1
 Gander, Terre-Neuve 119-121
 Gaspé 109, 110
 Grider, John MacGavock «Mac» 63, 65, 66, 69, 71, 74, 75, **89-92 notes**
 Givenchy-en-Gohelle 28
 Glamoc 230
 Godefroy, Hugh Constant **88 notes**, 149-151, 157, 160, **164 notes**, **165 notes**, **167 notes**, **168 notes**
 Golf Saint-Laurent 108, 114
 Golo Trlo 195, 200-203, 206, 215, **218 notes**, **221 notes**
 Gorazde 202, **244 notes**
 Gospic 201
 Gotovina, Général Ante 192, 235

INDEX

- Graham, Lieutenant 27
- Grande Guerre – voir Première Guerre mondiale 1, **41 notes**, 52, 73, 175
- Grande-Bretagne 1, 52, 98, 148, 151, **185 notes**
- Greenhous, Ben 40, 48, **83 notes**, **84 notes**, **86 notes**, **88 notes**, **92 notes**,
165 notes
- Greer, Lieutenant d'aviation 114
- Greisbach, William 11
- Gretzky, Wayne 50
- Griesbach, William 14, 15, **20 notes**
- Groupe de planification nationale de contingence (GPNC) 241, **254 gloss.**
- Guerre de l'Afrique du Sud 9
- Guerre des Bôers – voir Guerre de l'Afrique du Sud 9, 11, 12
- « guerre en profondeur » 172
- Guerre en Yougoslavie 229
-
- Hadley, Michael 111, **131 notes**, **133 notes**
- Haig, Feld-maréchal Sir Douglas 3, 4, 9
- Haïti 238, 250
- Haldane, Major-général Aylmer 8, **19 notes**
- Halifax Herald* 114
- Halifax, Nouvelle-Écosse 32, **41 notes**, 101, 112, 116, 121
- Hallett, Lieutenant 27
- Hartwig, *Kapitänleutnant* Paul 111, **132 notes**
- Haut Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés (HCNUR) 204,
233, 254
- Heakes, Colonel d'aviation F.V. 101
- Hensley, Lieutenant 27
- Hetherington, Eric 146
- High Flight* 81, **83 notes**, **91 notes**, **92 notes**, **127 notes**
- Hindenburg (dirigeable) 24, 143, **162 notes**
- Hoben, Sous-lieutenant d'aviation Gordon 151, **161 notes**
- Holiday Inn 194
- Horn, Capitaine Spencer B. « Nigger » 62, 63, 66, 69, 71
- Horne, Sergent 27
- Hughes, Brigadier-général Garnet 6, 7
- Hughes, Sir Sam 3, 4, 6, 9, 11-16
- Hunt, Lloyd 152, **161 notes**, **163 notes**
- Hydro-Québec 239

INDEX

- Île d'Anticosti 108
 Îles britanniques 62, 173
 Inspecteur-général des Forces canadiennes en Angleterre 9
 Institut de leadership des Forces canadiennes (ILFC) v, 53, **254 gloss.**
- Joffre, Joseph 23
 Johnson, commandant d'escadre / Vice-maréchal de l'air J.E.
 « Johnnie » 147, 149, 150, 153, 155, 157, 160, **162 notes, 164 notes, 166 notes**
 Jones, Lieutenant-colonel Michel 206
 Jordanie 209, 214, 231
 Jour J 158
- Keegan, Sir John **85 notes, 255, 243 notes**
 Keetley, Sous-lieutenant d'aviation R.S. 108, 109, 114, 125, **130 notes**
 Kent, Angleterre 153
 Kindles 66
 King, Lieutenant 27
 King, William Lyon Mackenzie **88 notes, 148, 174**
 Kingston, Ontario x, 47, **83 notes, 84 notes, 86 notes, 133 notes, 161 notes, 166 notes, 171, 205, 212, 221 notes, 222 notes, 240, 249**
 Klepak, professeur Hal 211, **218 notes, 222 notes, 223 notes, 244 notes**
Klip River 11
 Knin 194, 197, 199, 202, 230, 233-236, **246 notes**
 Kotil, Major-général 195, 214, **218 notes**
 Krajina 191, 194-197, 199, 202, 205, **218-221 notes, 228, 230, 233, 234, 242**
 Kupres 229
- La guerre froide 203, 225
 La Haye 196, 235, **246 notes**
 « L'art opérationnel » 212-214, 216
 La Toussaint 197, 198, 200
 Lahr 210
 Layton, Lieutenant d'aviation M.S. 118, 119, **131 notes**
 Lemay, Général Curtis 139, 140
Les aviateurs canadiens dans la Première Guerre mondiale 43, **83 notes**
 Leslie, Andrew 238, **245 notes**
 « Trois Mousquetaires » 63
 Licki Osik 201

INDEX

- Ligne de Hindenburg 13
 Lipsett, Louis 14, 17, 18
 Lloyd George, David 67
London Gazette 38, 123, **161 notes**, **166 notes**
 London, Ontario 46
 Londres 48, 65, **84 notes**, **86-89 notes**, **91 notes**, 101, **128 notes**, **129 notes**,
 132 notes, **134 notes**, 152, 153, **161-163 notes**, **165-167 notes**, 179,
 183 notes, **184 notes**, **186 notes**, **188 notes**, **243 notes**
 Lord Balfour 64, **89 notes**
 Lord Beaverbrook – voir Sir Max Aitken 6, 16
 Lord Kitchener 11
 Lorette Spur 25
 Los Angeles 143
 Lower Canada College 171
 Lucas, Laddie 146, **163 notes**
Luftwaffe 142, 154, **165 notes**, **166 notes**
 Luska 195
- MacFarlane, Lieutenant 27, 28
 Maidenhead 66
 Maisonneuve, Colonel Michel 202
 Malta **88 notes**, **161-166 notes**
 Manning, Lieutenant 27
 Mannock, Edward « Mick » 60, 61, 74-76, **91 notes**
 Manque de sens moral (MSM) 139, **255 gloss.**
 Marine royale 100, **255 gloss.**
 Marine royale du Canada (MRC) 100, 101, 106, 109, 113, 115, **133**
 notes, **134 notes**, **255 gloss.**
 Markac (Général de l'armée croate) 235
 Mashonaland 12
 Matasi 208
 Maxwell, Capitaine 141
 McCaffery, Dan 63, 65, **86 notes**, **89 notes**, **90 notes**
 McCann, Carol 54-56, 76, **85 notes**, **86 notes**
 McCudden, Capitaine James B. 73, 74, **91 notes**, 140-142, 160,
 162 notes
 McNair, Commandant d'escadre Buck 146, 150, 153, 160, **161 notes**,
 164 notes, **167 notes**
 McNaughton, Lieutenant-général A.G.L. 174-176, 179, 180, **184 notes**,
 185 notes, **188 notes**, **224 notes**

INDEX

- Médaille du service distingué dans l'Aviation (DFM) 147, 156, **164 notes**,
254 gloss.
- Medak 191, 193, 197-202, 206, 213, **217 notes**., **220 notes**
- Middlemiss, Bob 145, **163 notes**, **164 notes**, **167 notes**
- Milner, Marc 119, **134 notes**
- Milosevic, Slobodan 196
- Ministère de l'air 104, **132 notes**, 179, **185 notes**
- Ministère de la Défense nationale (MDN) x, **18 notes**, **19 notes**, 40, 43,
83 notes, **93 notes**, 125, **126 notes**, **127 notes**, **163 notes**, **166 notes**,
184 notes, **219 notes**, **247 notes**, **255 gloss.**
- Ministère de la guerre (MG) 52, **255 gloss.**
- Ministère des Transports 100
- Ministre britannique de la guerre 11
- Ministre de la Défense nationale pour l'air **88 notes**
- Ministre de la Milice et de la Défense 3, 6
- Miranj 199
- Mission de guerre britannique 52
- Mission des Nations Unies pour l'assistance au Rwanda (MINUAR)
194, **255 gloss.**
- Mont Dinara 230
- Montréal, Québec **83 notes**, 92, 133, 161, 166, 171, 237-240, **244 notes**
- Morneau, Lieutenant-colonel Jacques 230
- Morrow, Colonel 63
- Moyen-Orient 228
- Mur de Berlin 225
- Murchie, Colonel J.C. 174, 175
- Murray, Lieutenant d'aviation F.T. **86 notes**, 153
- Music Hall Line 26, 30
- Nivelle, Robert 23
- Noël 200, 212, 215
- Nolan, Brian 152, 153, **162 notes**, **165 notes**
- Observateur militaire des Nations Unies (UNMO) 194, 200, **220 notes**,
231, 234, 236, **257 gloss.**
- Océan Atlantique 120
- Odlum, Brigadier-Général V.W. 29, 31, 32
- Oehring, Colonel George ix, 191-195, 197-217, **218 notes**, **220-224**
notes, **243 notes**, **244 notes**
- Officier d'artillerie de l'escadre 149

INDEX

- Officier supérieur d'état-major - opérations 204
- Ontario ix, 43, 46, **84 notes**, **85 notes**, **93 notes**, **97 notes**, 123, **128 notes**,
130 notes
- Opération *Deliberate Force* 233, **245 notes**
- Opération des Nations Unies pour le rétablissement de la confiance en
Croatie 213, 226
- Opération Récupération 225, 237
- Opérations hors guerre (OHG) 193, 207, 212, 215, 225, 242, 243, **255 gloss.**
- Operation *Storm* **162 notes**, 216, 225, 226, 233-235, **244 notes**, **246 notes**
- Ordre du service distingué (D.S.O.) 43, 147, 157, **164 notes**, **254 gloss.**
- Ordre permanent de la RFC 1915 78
- Organisation des Nations Unies (ONU) 194, 196, 199, 201, 202, 203,
217 notes, **219 notes**, **221 notes**, 226-229, 231-238, 242, **244-247 notes**,
255 gloss.
- Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN) 205, 210, 211, **223**
notes, **227 notes**, **233 notes**, **255 gloss.**
- Organisation non gouvernementale (ONG) 204, **255 gloss.**
- Ottawa, Ontario x, 16, 17-19 **notes**, 40, **41 notes**, **83 notes**, **93 notes**, 97,
100-102, 112, 113, 115, 116, 121, 125, **126 notes**, **131 notes**, **161 notes**,
174, **185 notes**, **217 notes**, **245 notes**, 249
- Ouest canadien 238, **247 notes**
- Owen Sound, Ontario 43, 46, 57
- Paardeburg 9
- Pag 199
- Pakovo Selo 198-200
- Passchendaele 37
- Personne déplacée à l'intérieur de leur propre pays (PDIP) 234, **255**
gloss.
- « Petro Kenya » 205
- Peyton-Ward, Capitaine D.V. 105, 106, **128 notes**, **129 notes**, **133 notes**,
134 notes
- Phinney, Lieutenant-colonel 25, 30, 36
- Pigeau, Ross 54-56, 76, **85 notes**, **86 notes**
- Pink and Scarlet or Hunting as a School for Soldiering* 13
- Plaine de Douai 22
- Plaine de Salisbury 12
- Plan révolutionnaire de formation « Gosport » 68, **90 notes**
- Plans de la compétence, de l'autorité, et de la responsabilité 76
- Plateau du Golan 212, 228, 250

INDEX

- Plumer, Sir Herbert 9
- Podlapac 208
- Points de passage frontalier 231
- Police civile de la Force des Nations Unies (UNICIVPOL) 204, 212, **257 gloss.**
- Police militaire 205, **233 notes**, 234, **256 gloss.**
- Pont Maslenica 199 200, **220 notes**
- Pope, Sydney 58, 59
- Portal, Sir Charles 154, **163 notes**
- Portsmouth, Angleterre 9
- Power, Charles Gavan «Chubby» 88, 114, 150
- Première Guerre mondiale v-vii, 1, 11, 13, 43, 45, 60, 64, 76, 78, 82, **83 notes**, **85 notes**, **88 notes**, 140, 142, 143, 159, 160, 195, 250
- Prisonniers de guerre 23, 27, 232, **256 gloss.**
- Programme d'entraînement aérien du Commonwealth britannique (PEACB) 82, **93 notes**, **255 gloss.**
- Protection civile du Québec 238
- Quartier général de l'Armée canadienne **256 gloss.**
- Quartier général de l'escadre 72
- Quartier général de la Défense nationale (QGDN) 174, 180, **185 notes**, 239, 240, 247, 249, **256 gloss.**
- Quartier général des Force aérienne (QGFA) 97, 99, 101, 114-117, **132 notes**
- Quartier général du commandement aérien de l'est 101, 112, 113, 116, 117, 121
- Quartier général du commandement aérien de l'ouest 117
- Quartier général du commandement de l'aviation côtière 103-105, 116, **128 notes**
- Quarter général du groupe n°1 112
- Quartier général du service naval 112, 121
- Radiogoniométrie haute fréquence (HF/DF) 100, 101, **254 gloss.**
- « Ranger » 152, 153, 155, 159, 160, **165 notes**
- Rawling, Bill 14, **20 notes**
- Recherche et développement pour la défense Canada (RDDC) 54, **256 gloss.**
- Régiment aéroporté canadienne 227
- Régiment *Mississauga Horse* 46
- Régiment *Royal West Kent (The Buffs)* 12
- Régiment Warwickshire 38

INDEX

- Règles d'engagement (RDE) 193, 207, **256 gloss.**
- Reine Victoria 9, 12
- Renards volants* 62, 64
- Représentant spécial du Secrétaire général 202, **246 notes**
- République serbe de Krajina (RSK) 196, 199, 202, 230, 233, 234, 242
- Retournement 155
- « Rhubarbe » 152, **163 notes, 165 notes**
- Robart, Sergent 27
- Rodalijice 208
- Roi Edward VII 12
- Roi George V 13
- Royal Air Force* (RAF) 45, 53, 62, 67, 72, 73, 77, 79-82, **88 notes, 90 notes, 92 notes**, 98, 100, 103, 106, 117, 118, **128 notes, 129 notes, 132-134 notes**, 137, 140, 143, 144, 146, 147, 150, 151, 154, 155, **163 notes, 165 notes, 185 notes, 186 notes, 256 gloss.**
- Royal Canadian Dragoons* 9, **233 notes**
- Royal Flying Corps* (RFC) 45-47, 51, 62, 78, **88 notes, 140, 162 notes, 256 gloss.**
- Ruggles, Lieutenant W.T. 26
- Rwanda 194, 195, **218 notes**
- Salisbury 12, 175
- Salle de localisation de sous-marin de l'amirauté ?? 101
- San Francisco 142, **166 notes**
- Sarajevo 194, 206, **219 notes, 222, 250**
- Saturday's Millions* 143
- Sayre, Sous-lieutenant d'aviation G.T. 107, 125
- Scandale des commandites 226
- Schreiber, Shane **18 notes, 24, 41 notes**
- Scott, Major Jack 48, 50, 56-58, 60, 61, 70
- Scott-Malden, commandant d'escadre 144
- Secteur Est 237
- Secteur Nord 237
- Secteur Ouest 193, 229, 232, 237
- Secteur Sud ix, 191-197, 199, 200, 202, 203, 205, 207, 209, 210, 212-214, **217 notes, 220 notes, 221 notes, 223 notes**, 225-234, 236, 237, 241, **245 notes, 246 notes**
- Section de la recherche opérationnelle (SRO) 104, 106, 121, **135 notes, 256 gloss.**

INDEX

- Sept-Îles, Québec 109
- Serbie 236
- Slessor, Maréchal de l'air Sir John 95, **129 notes**
- Slim, Feld-maréchal 204
- Small, Commandant d'aviation Norville Everitt « Molly » vii, viii, 95-102, 107-112, 114, 115, 119-125, **126-128 notes**, **132 notes**, **133 notes**, **135 notes**
- Smith-Barry, Major R.R. «Bob » 68, **90 notes**
- « *Sniper Alley* » 194
- Somalie 194
- Somme vi, **18 notes**, 72, 79, 171
- Sous-chef d'État-major de la Défense (SCEMD) 232, **256 gloss.**
- Springs, Elliot White 63, 66, 67, 71, 72, **89-93 notes**
- St. Claire Theatre* 143
- St-Éloi 7, 8, 15, **19 notes**
- Saint-Hyacinthe 238, 239
- St. John's, Terre-Neuve 112, 133
- Standard des opérations du Commandement aérien de l'Est 112
- Sûreté du Québec 240
- Surviving Trench Warfare: Technology and Canadian Corps, 1914-1918* 14, **20 notes**
- Sutton Bridge Gunnery School* 155
- Tel-el-Kebir 9, 12
- Tempête de verglas ix, 228, 237, 238, 240, **247 notes**
- Terrain d'aviation North Weald 115
- The Globe and Mail* 142, **162 notes**, **164 notes**
- The Mask of Command* **85 notes**, **243 notes**
- « The Masks of Command » 53, **84 notes**, 225
- Thelus 28
- They Shall Grow Not Old* 152, **165 notes**
- Toronto, Ontario 16, **17-20 notes**, 40, **41 notes**, 46, **83 notes**, **84 notes**, **86 notes**, **90 notes**, **126 notes**, **127 notes**, 143, **161 notes**, **162 notes**, **164-167 notes**, **182-184 notes**, **217 notes**, **218 notes**, **244 notes**, **247 notes**, **250 notes**
- Tranchée *Batter* 31, 32
- Tranchée de communication *Bauble* 31, 32
- Trenchard, Maréchal de l'air Sir Hugh 118, **163 notes**
- Tribunal pénal international pour l'ex Yougoslavie 196, **219 notes**, 235
- Trophée commémoratif Maréchal de l'air W. A. Bishop, VC 44

INDEX

- « trou aérien » 120, **135 notes**
 Tudjman, Franko 229
 Tunnel Cavalier 30
 Tunnel Tottenham 30, 31
 Turner, Sir Richard 3, 6-9, 14, **18-20 notes**, 250
 Turquie 227
- U-132 107, 125
 U-165 108, 109, 125, **130 notes**
 U-458 108, 125
 U-517 109-111, 114, 125, **131 notes**, **132 notes**
 U-754 99, 100, 102, 107, 111, 125, **133 notes**
 U-89 108, 125
 Udet, Ernst 142, 143, 160, **162 notes**
 Unités des Oustachis 195
 Université Queen's 216, 249, 250
US Army Air Force 154
- Valcartier 240
 Vallée de la Souchez 21
 Vallée des Zouaves 21
 Vance, Jonathan 52, 73, 81, **83 notes**, **84 notes**, **91 notes**, **92 notes**
 Vatcher, Lieutenant d'aviation R.P. 153
 Verner, Lieutenant 29, 30
 Vienne 195
 Vimy (ville de) vi, 1, 2, 15, **17 notes**, 21, 23-26, 28, 29, 36, 37, 40, **41 notes**
 Visoko 231
 von Richthofen, Baron Manfred 51, 70
- Wakelam, Colonel Randy 45, **83 notes**
 Wallace, sergent de section M.S. 110, 125
 Washington, D.C. 52, **162 notes**, **187 notes**
 Watson, Major-Général David 14, **17 notes**, **18 notes**, **20 notes**, 37
 Westmount 171
 White, sergent de section A.S. 109, **130 notes**
 Williams, Tommy 69, **90 notes**
Winged Warfare 52, **84 notes**, **86 notes**, **87 notes**, 142, **162 notes**
 Winnipeg, Manitoba 43, **86 notes**, **93 notes**, **164 notes**, 249
 Winter, Denis 50, 62, 67, **84 notes**, **89-92 notes**
 Wise, S.F. 43, 49, 82, **83 notes**, **84 notes**, **92 notes**

INDEX

Wolseley, Garnet 12

Wright, Lieutenant W.J. 26

Wylie, Lieutenant 27

Yarmouth, Nouvelle-Écosse 99, 102, 107, 110, **130 notes**

Ypres 3, 6-8, **18 notes**

Zabek, Lieutenant d'aviation J.Z. 152, 153, 155

Zagreb 195, 200-203, 209, **222 notes**, 228, 231, **245 notes**

« Zone de désengagement » 202, 213, 226, 236

Zone protégée par les Nations Unies (ZPNU) 191, **257 gloss.**