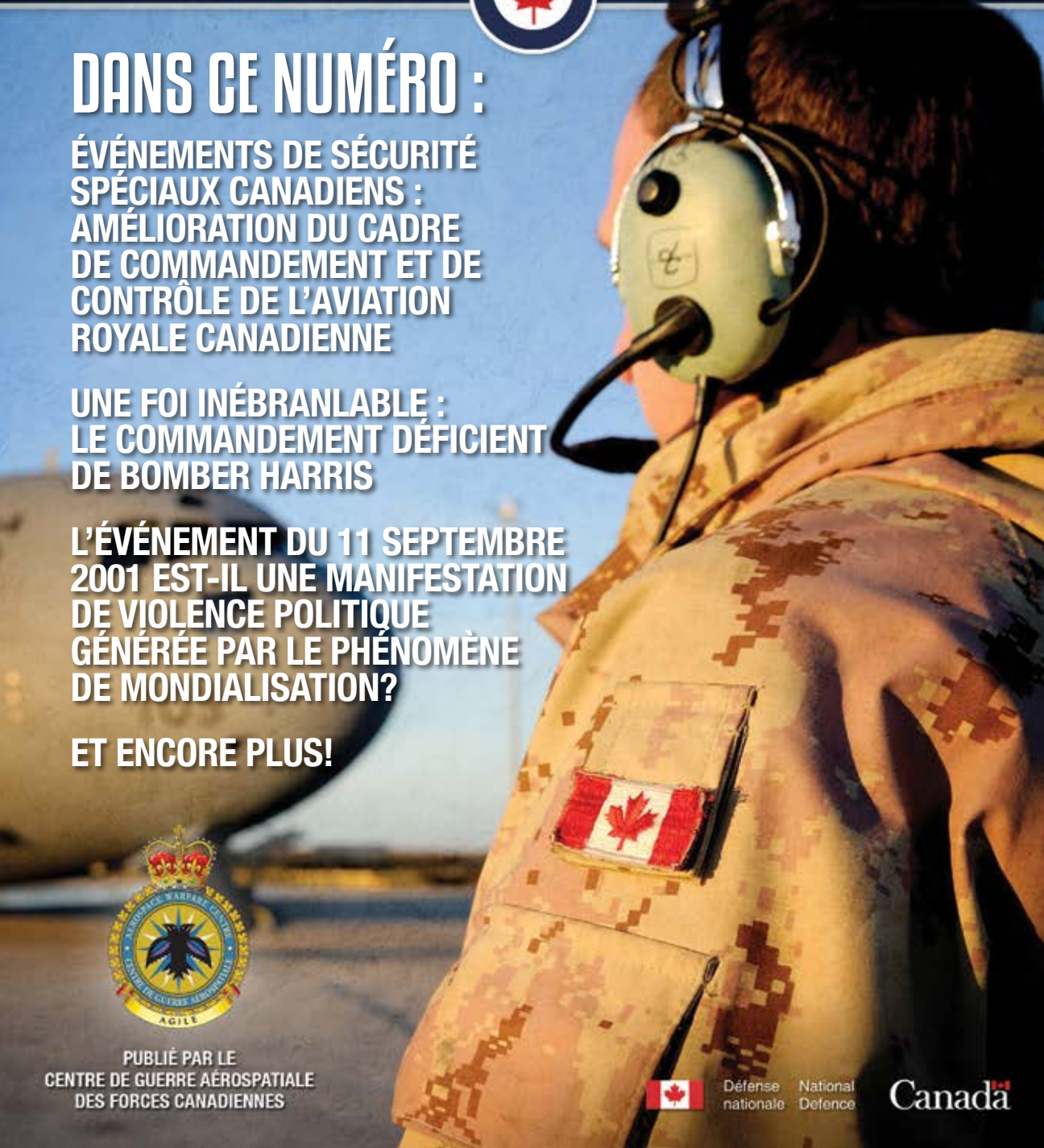
LA REVUE DE L'AVIATION ROYALE CANADIENNE

PRINTEMPS 2013 VOL. 2 Nº 2



DANS CE NUMÉRO :

ÉVÉNEMENTS DE SÉCURITÉ SPÉCIAUX CANADIENS : AMÉLIORATION DU CADRE DE COMMANDEMENT ET DE CONTRÔLE DE L'AVIATION ROYALE CANADIENNE

UNE FOI INÉBRANLABLE : LE COMMANDEMENT DÉFICIENT DE BOMBER HARRIS

L'ÉVÉNEMENT DU 11 SEPTEMBRE 2001 EST-IL UNE MANIFESTATION DE VIOLENCE POLITIQUE GÉNÉRÉE PAR LE PHÉNOMÈNE DE MONDIALISATION?

ET ENCORE PLUS!

PUBLIÉ PAR LE
CENTRE DE GUERRE AÉROSPATIALE
DES FORCES CANADIENNES

Défense nationale National Defence

Canada

LA REVUE DE L'AVIATION ROYALE CANADIENNE est une publication officielle du Commandant de l'Aviation royale canadienne (ARC) publiée sur une base trimestrielle. Il s'agit d'une tribune permettant d'échanger sur les concepts, les questions et les idées centrales et cruciales en lien avec la puissance aérospatiale. La *Revue* a pour vocation de disséminer les idées et les points de vue, non seulement des membres de l'ARC, mais aussi des civils qui s'intéressent aux questions relatives à la puissance aérospatiale. Les articles peuvent traiter de la portée de la doctrine de la force aérienne, de la formation, du leadership, des leçons retenues et des opérations passées, présentes ou futures de la force aérienne. On accepte également des articles sur des sujets connexes tels que l'éthique, la technologie et l'historique de la force aérienne. Cette *Revue* est donc destinée à permettre l'expression d'une pensée professionnelle mature sur l'art et la science de la guerre aérienne et joue un rôle clé au sein de la vie intellectuelle de l'ARC. Elle sert de véhicule de formation continue et de perfectionnement professionnel pour le personnel militaire de tous les grades, ainsi que pour les membres d'autres forces et les employés d'organismes gouvernementaux et d'universités qui s'intéressent aux questions liées à la force aérienne.

MEMBRES DE LA RÉDACTION

Rédacteur en chef : Colonel Martin Cournoyer, CD

Rédacteur principal : Major William March, CD, M.A.

COMITÉ DE RÉDACTION

Colonel William Lewis, O.M.M., CD, M. Ing., M. Éd., M.B.A., MED, Ph.D., (retraité)

Lieutenant-colonel Paul Johnston, CD, M.A. – Collège des Forces canadiennes

Major Raymond Stouffer, CD, Ph.D. – Collège militaire royal

Monsieur Allan English, CD, Ph.D. – Queen's University

Monsieur James Fergusson, Ph.D. – Université du Manitoba

Monsieur Stephen Harris, CD, Ph.D. – Direction – Histoire et patrimoine

Monsieur Randy Wakelam, CD, Ph.D. - Collège militaire royal

Publiée par le Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes, Trenton, Ontario
ISSN 1927-7601

RÉDACTEURS ADJOINTS

Adri Boodoosingh, Lisa Moulton et Françoise Romard

CONCEPTION GRAPHIQUE

Denis Langlois et Luc Leroy

ANIMATION DANS LA VERSION ÉLECTRONIQUE

Hope Smith

http://www.rcaf-arc.forces.gc.ca/cfawc/eLibrary/Journal/Current_Issue_f.asp
http://trenton.mil.ca/lodger/cfawc/eLibrary/Journal/Current_Issue_f.asp

DIRECTRICE DE LA PRODUCTION

Anne Pennington

Pour des copies de cette publication ou être inclus dans une liste de distribution contactez
CFAWCProd@forces.gc.ca

NOTE AUX LECTEURS ET LECTRICES

La Revue de l'Aviation royale canadienne est entièrement bilingue; lorsqu'une citation originale a été traduite, le terme [Traduction] indique que le lecteur trouvera le texte orignal de la citation dans la version de la *Revue* rédigée dans l'autre langue officielle du Canada. Afin de faciliter la lecture, le masculin sert de genre neutre pour désigner aussi bien les femmes que les hommes. Sauf indication contraire, les photographies reproduites dans la *Revue* de l'ARC appartiennent au domaine public.

LA REVUE DE L'AVIATION
ROYALE CANADIENNE

DIRECTIVES SUR LA SOUMISSION DE MANUSCRITS

L'équipe de rédaction de ***LA REVUE DE L'AVIATION ROYALE CANADIENNE*** est intéressée à recevoir des articles, des comptes rendus de livres et de courts textes portant sur des sujets d'intérêt ou traitant de la portée de la doctrine de la force aérienne, de la formation, du leadership, des leçons retenues et des opérations passées, présentes ou futures. Les textes paraîtront sous les rubriques Lettres à la rédaction, Sujets d'intérêt et À l'avant-garde. On accepte également les textes traitant de sujets connexes tels que l'éthique, la technologie et l'Whistorique de la force aérienne.

RUBRIQUES DE LA REVUE

RUBRIQUE	LIMITE DE MOTS*	DÉTAILS
LETTRES À LA RÉDACTION	50-250	Observations traitant de matériel déjà publié dans *La Revue*
ARTICLES	3000-5000	Rédigés selon un style académique.
CRITIQUES DE LIVRES	500-1000	Rédigées selon un style académique et doivent contenir: • titre complet du livre (y compris le sous-titre); • nom complet de tous les auteurs tel qu'ils figurent sur la page de titre; • éditeur du livre ainsi que lieu et date de publication; • numéro ISBN et nombre de pages; • une photo de la couverture du livre en image à haute résolution (pas moins de 300 dpi) en format .jpg et mesurant au moins 12 x 18 cm (5 x 7 po).
SUJETS D'INTÉRÊT	250-1000	Observations traitant de sujets variés (opérations, exercices et anniversaires) pouvant captiver le lectorat s'intéressant aux questions aérospatiales.
À L'AVANT-GARDE	250-2000	Tribune de commentaires, opinions ou réactions portant sur le matériel déjà paru dans *La Revue* ou sur des sujets pouvant captiver le lectorat intéressé aux questions aérospatiales.

* excluant les notes en fin de texte

LES AUTEURS SONT PRIÉS DE RESPECTER LES DIRECTIVES SUIVANTES :

- Les articles peuvent être rédigés dans l'une ou l'autre des langues officielles.
- Les auteurs doivent inclure une courte notice biographique (un paragraphe) dans laquelle ils indiquent leur fonction actuelle ou poste et leur numéro de téléphone ainsi que leur adresse électronique. Tous les titres professionnels et académiques ainsi que les décorations militaires doivent être indiqués.
- Les articles sélectionnés qui ont été examinés par des pairs afficheront un à la gauche de leur titre respectif ou au début du texte de l'article.
- Le rédacteur principal avisera les auteurs de l'état de leur article. Tous les manuscrits soumis ne seront pas nécessairement publiés.
- Tous les textes doivent être en format numérique (Microsoft Word ou format RTF). Les fichiers ne doivent pas être protégés par un mot de passe ni contenir de macros. Les textes peuvent être soumis par courrier postal, ou envoyés à l'adresse courriel mentionnée plus bas.
- Tout tableau, image et figure auxiliaires qui accompagne le texte doit être envoyé dans un fichier distinct et dans son format original, c.-à-d. qu'ils ne sont pas incorporés dans le texte. La préférence est accordée aux fichiers vectoriels originaux, les fichiers à haute résolution (pas moins de 300 dpi) en format .psd ou .jpg peuvent aussi être soumis.
- Les auteurs doivent maintenant fournir un « texte optionnel » contenant une description détaillée de toutes les figures contenues dans leur texte. Ceci ne remplace pas la légende accompagnant l'illustration qui doit être indiquée. Cliquez droite sur l'illustration et sélectionnez <format picture> <select "Web" tab> insert "Alternative text:" and click "OK".
- Les autorisations en matière de droit d'auteur d'utiliser du matériel n'étant pas la propriété du ministère de la Défense nationale ou de l'auteur même doivent être fournies. Il incombe à l'auteur d'obtenir et de joindre les autorisations écrites en incluant le nom de l'auteur ou de l'artiste, ainsi que le nom et l'endroit d'édition. Tout matériel qui ne satisfait pas à ces exigences peut être omis de *La Revue*.
- Le rédacteur principal peut fournir des images ou faire créer des graphiques, au besoin, pour accompagner des articles.
- Les auteurs devraient utiliser l'orthographe indiquée dans le *Petit Robert* ou l'*Oxford English*. Au besoin, les notes doivent se trouver à la fin du texte plutôt qu'en bas de page et suivre la norme de présentation du *Guide du rédacteur*. Pour toute question liée à la rédaction, veuillez vous référer au *Guide du rédacteur*, au *Little, Brown Handbook* ou vous adresser aux Services de production du Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes à l'adresse suivante : CFAWCProd@forces.gc.ca
- Les acronymes et les abréviations doivent être utilisés de façon parcimonieuse:
  - Si leur usage est requis par le texte, le terme complet devra être inscrit lors de la première occurrence, suivi de la forme abrégée entre parenthèses.
  - Si l'on s'en sert dans les tableaux et les figures, le tableau ou la figure devra contenir une liste des abréviations utilisées.
  - Un tableau de toutes les abréviations (accompagnées de leurs termes correspondants) utilisées dans un texte devra être inclus à la fin du texte.
- Le rédacteur principal se réserve le droit de réviser les manuscrits pour des raisons de style, de grammaire et de concision, mais n'apportera aucun changement de nature éditoriale susceptible d'avoir un effet sur l'intégrité des propos sans avoir préalablement consulté l'auteur.

INVITATION À PROPOSER DES ARTICLES

pour l'édition d'**automne 2013** : **30 juillet 2013**
pour l'édition d'**hiver 2014** : **30 octobre 2013**
pour l'édition du **printemps 2014** : **30 janvier 2014**
pour l'édition d'**été 2014** : **30 avril 2014**

POUR OBTENIR DE PLUS AMPLES RENSEIGNEMENTS OU POUR SOUMETTRE UN MANUSCRIT, VEUILLEZ COMMUNIQUER AVEC LE RÉDACTEUR PRINCIPAL AUX COORDONNÉES SUIVANTES:

Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes
8e Escadre Trenton
C. P. 1000, succ. Forces
Astra (Ontario) K0K 3W0
À l'attention de : Major William March • William.March@forces.gc.ca

AVERTISSEMENT

Les opinions exprimées dans *La Revue* n'engagent que leurs auteurs et ne reflètent aucunement les politiques du Ministère ou des Forces canadiennes. Les textes traitant des derniers développements en matière de doctrine et d'instruction ou dans un domaine quelconque ne confèrent à personne l'autorité d'agir à cet égard. Tous les documents publiés demeurent la propriété du ministère de la Défense nationale et ne peuvent être reproduits sans autorisation écrite.

VOL. 2 | Nº 2
PRINTEMPS 2013

4 MESSAGE DU RÉDACTEUR

6 LETTRES À LA RÉDACTION

Photo FC : Cpl Sylvie Kervin

Photo FC : Cpl Pierre Habib

ARTICLES

7 **ÉVÉNEMENTS DE SÉCURITÉ SPÉCIAUX CANADIENS : AMÉLIORATION DU CADRE DE COMMANDEMENT ET DE CONTRÔLE DE L'AVIATION ROYALE CANADIENNE**
Par le major Ken Craig, CD

20 **UNE FOI INÉBRANLABLE : LE COMMANDEMENT DÉFICIENT DE BOMBER HARRIS**
Par le major Lynne Chaloux, CD

36 **L'OPÉRATION *AIR BRIDGE* : LA CONTRIBUTION DU CANADA AU PONT AÉRIEN DE SARAJEVO**
Par Matthew Trudgen, Ph.D.

46 **L'ÉVÉNEMENT DU 11 SEPTEMBRE 2001 EST-IL UNE MANIFESTATION DE VIOLENCE POLITIQUE GÉNÉRÉE PAR LE PHÉNOMÈNE DE MONDIALISATION?**
Par le capitaine Samuel Boudreault

CRITIQUES DE LIVRES

60 **CATACLYSM: THE WAR ON THE EASTERN FRONT, 1941–45**
Compte rendu du major Chris Buckham, CD, M.A.

61 **GONE TO RUSSIA TO FIGHT: THE RAF IN SOUTH RUSSIA 1918–1920**
Compte rendu de l'élève officier Joshua Wanvig

63 **THE NEXT DECADE: WHERE WE'VE BEEN … AND WHERE WE'RE GOING**
Compte rendu de l'élève officier Bradley Ticky

65 **SOVIET AIR FORCE THEORY, 1918–1945**
Compte rendu du major Nathan Burgess, CD

Photo FC : Cpl Aydyn Neifer

MESSAGE DU RÉDACTEUR PRINCIPAL

Il est important de célébrer les anniversaires – quiconque ayant déjà oublié de marquer de façon appropriée l'anniversaire de sa douce moitié le sait très bien. Dans le cas des organisations, comme l'Aviation royale canadienne (ARC), la commémoration des réalisations historiques majeures est tout aussi importante. Les activités de commémoration donnent l'occasion de célébrer en groupe l'héritage commun, d'inculquer aux nouveaux membres les coutumes et les traditions ainsi que de mettre en valeur les services inestimables que l'ARC a rendus, et continue de rendre, au Canada. C'est pourquoi on met autant d'importance sur les célébrations entourant le rôle de l'ARC dans la bataille d'Angleterre en septembre et la création de l'ARC le 1er avril.

Pourquoi mettre autant l'accent sur les activités de commémoration dans le présent numéro de la *Revue*? En termes simples, dans quelques mois, la convergence de plusieurs événements historiques importants nous fera vivre une « tempête du siècle ». La période d'août 2014 à novembre 2019 marquera le 100e anniversaire de la Première Guerre mondiale – un événement cataclysmique qui a transformé le Canada pour toujours. Du point de vue de la puissance aérienne au Canada, cette guerre a donné naissance à une industrie aérienne et à une organisation d'instruction en vol. Malgré la participation précédente des Canadiens sur les champs de bataille à l'étranger, cette guerre a représenté leur première bataille dans les airs. Ces réalisations – en plus de celles de nos pionniers et de nos héros en aéronautique tels que Barker, Bishop et McLeod – devraient être soulignées pendant cette célébration du centenaire.

Il suffit d'élargir un peu la période de célébration ci-dessus, soit de septembre 2014 à août 2020, pour qu'elle englobe le 75e anniversaire de la Seconde Guerre mondiale. Alors que la « guerre qui était censée mettre fin à toutes les guerres » est celle où le Canada s'est réellement imposé sur la scène mondiale, la Seconde Guerre mondiale, une génération plus tard, a confirmé le rôle du Canada en tant que membre de la communauté internationale. L'aviation a été au coeur de la contribution du Canada à l'effort de guerre. Le pays a concentré ses efforts sur la puissance

aérienne, a fourni des matières premières, a construit des avions et a formé le personnel dans le cadre du programme d'entraînement aérien du Commonwealth britannique. Dans les airs, l'ARC, qui, en 1939, ne comptait que quelques milliers de membres, est devenue la quatrième puissance aérienne alliée en 1944. Les membres de la Force aérienne du Canada ont servi partout dans le monde et ont accumulé des faits d'armes inégalés. Ces exploits, tant nationaux que personnels, devraient être célébrés.

Que ce que soit un article sur la création du Canadian Aviation Corps, notre première unité militaire aérienne, ou une cérémonie pour dévoiler une plaque sur un champ d'entraînement du Royal Flying Corps (Canada), les activités de commémoration possibles sont sans fin. Elles peuvent mettre en valeur une personne ou un escadron (la plupart de nos escadrons de la série 400 ont été formés outre-mer pendant la Seconde Guerre mondiale); en fait, il me serait difficile de trouver une meilleure raison de tenir des retrouvailles. Enfin, elles pourraient aussi englober des communautés et des industries qui ont joué un grand rôle dans la création de l'ARC et dans son soutien.

En ce sens, il serait peut-être temps pour l'ARC de réfléchir à ce qu'elle compte faire à ce sujet. Sans aucun doute, des activités de commémoration, grandes et petites, seront organisées dans le cadre d'une campagne nationale. Grâce à une approche proactive de l'ARC, nous pourrions célébrer notre histoire et notre héritage de même que contribuer substantiellement aux plans nationaux de commémoration. Par ailleurs, pour ajouter à l'importance de ces activités de commémoration, particulièrement celles entourant le 75e anniversaire de la Seconde Guerre mondiale, il s'agira peut-être de la dernière fois que nous pourrons compter sur la présence d'un contingent d'anciens combattants de la Seconde Guerre mondiale.

Prenons le temps d'y réfléchir.

Sic Itur Ad Astra

Major William March, CD, M.A.
Rédacteur principal

Abréviation

ARC Aviation royale canadienne

LETTRES À LA RÉDACTION

Monsieur,

Je vous écris à la suite de la parution d'une critique de livre à l'automne 2012 dans la *Revue de l'Aviation royale canadienne*, volume 1, numéro 4. L'auteur de la critique, qui portait sur le livre intitulé *Gilles Lamontagne – Sur tous les fronts*, affirmait que seulement deux ministres de la Défense nationale ont fait partie de l'Aviation royale canadienne (ARC) : James Armstrong Richardson (ministre de la Défense de 1972 à 1976) et Gilles Lamontagne (ministre de la Défense de 1980 à 1983). Il y en a eu un autre qui n'est pas mentionné dans l'article. Il s'agit d'Erik Nielson, vice-premier ministre conservateur, qui a été nommé ministre de la Défense nationale le 27 février 1985, après la démission de Robert Coates, et qui a occupé le poste jusqu'au 29 juin 1986. Sa notice biographique, rédigée pour le Parlement, précise qu'il a servi comme pilote au sein de l'ARC de 1939 à 1945.

Je vous remercie,

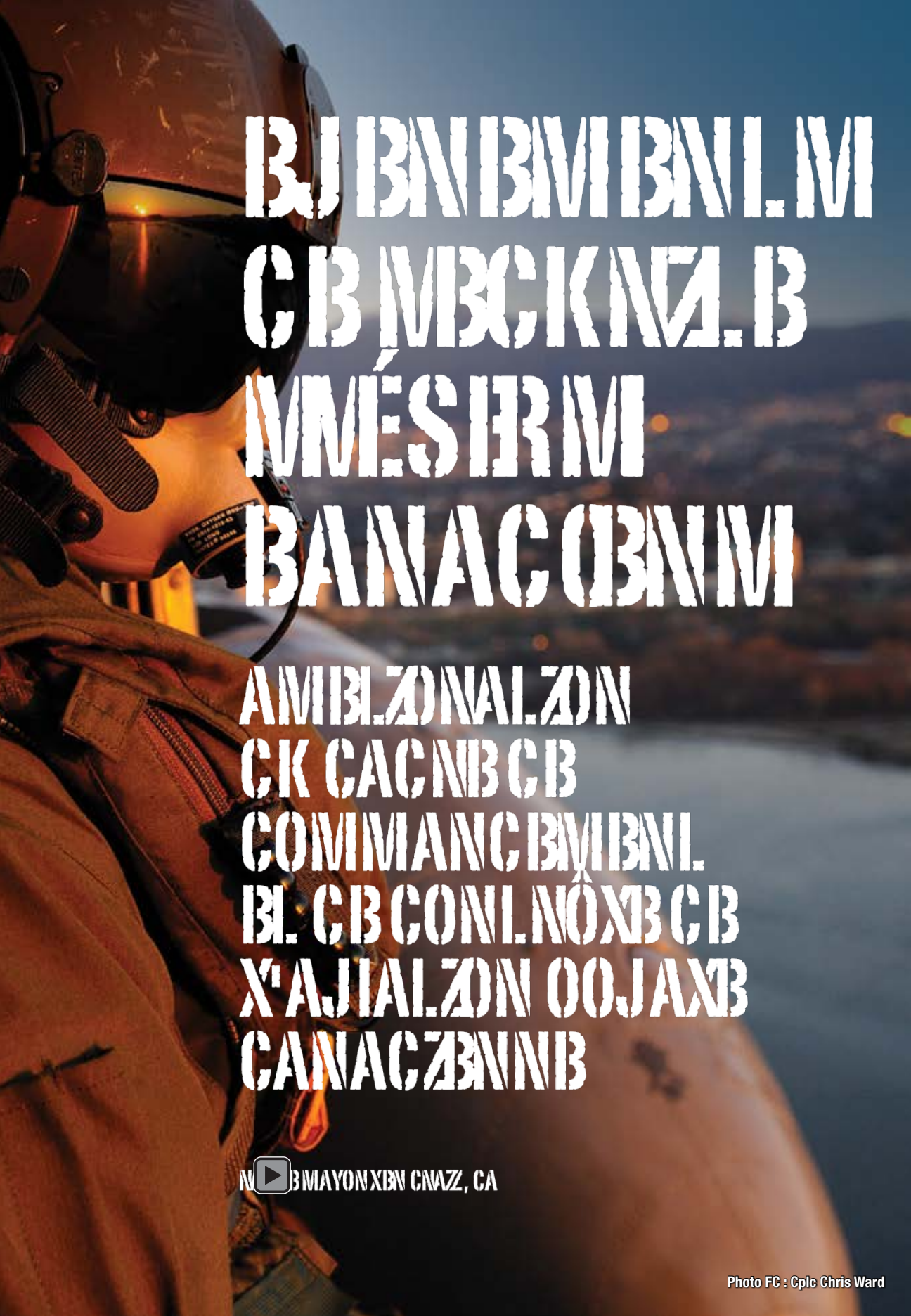
Sergent Alan McDonald (retraité)

Monsieur,

Je tiens à vous remercier de votre sens aigu de l'observation — il est vrai que trois ministres de la Défense nationale ont fait partie de l'ARC. Erik Hersholt Nielsen a occupé ce poste pendant la période que vous mentionnez, jusqu'à ce qu'il soit remplacé par Perrin Beatty. Il a été décoré de la Croix du service distingué dans l'Aviation (DFC) alors qu'il servait au sein du 101e Escadron de la Royal Air Force. Cet escadron était chargé des contremesures radio, ce qui l'amenait à participer à des missions de bombardement dans des avions ayant à leur bord du matériel et des opérateurs spéciaux (parlant l'allemand) afin de surveiller le trafic radio et d'en apprendre davantage sur l'ennemi. Après la guerre, Nielsen a servi dans l'ARC de 1946 à 1951 à titre d'avocat militaire.

Salutations,

Bill



BJBNBMBNLM CBMBCKNZLB MÉSERM BANACOBNM

AMBLZDNALZDN CK CACNBCB COMMANCBMBNL BL CBCONLNÔXBCB XAJIALZDN OOJAXB CANACZBNNB

NB MAYON XBN CNAZZ, CA

Photo FC : Cplc Chris Ward

INTRODUCTION

Les Jeux olympiques et paralympiques d'hiver de 2010 à Vancouver (opération [Op] *Podium*) et les sommets du G8 et du G20 de 2010 (Op *Cadence*) ont prouvé que l'Aviation royale canadienne (ARC) est en mesure d'intégrer totalement sa puissance aérienne particulière aux capacités de ses partenaires nationaux et internationaux, dans le cadre des événements de sécurité spéciaux canadiens (ESSC) de grande notoriété[1]. Les membres de l'ARC auraient raison d'être fiers des efforts qu'ils ont collectivement consentis en vue d'appuyer les divers objectifs de sécurité de la Gendarmerie royale du Canada (GRC) dans des environnements maritimes, terrestres et aériens complexes. Néanmoins, puisque les Forces canadiennes (FC) continueront sans doute d'être appelées à appuyer les ESSC, nous devons poser un regard critique sur la façon dont l'ARC était organisée durant les récents événements de sécurité spéciaux, notamment pendant l'Op *Podium* et l'Op *Cadence*, et évaluer s'il est possible d'accroître l'efficacité de la puissance aérienne lorsqu'elle contribue à l'application de la loi. La question revêt une grande importance puisque le Canada accueillera vraisemblablement d'autres sommets du G8, de la Francophonie et des leaders nord-américains ainsi que des forums de la Coopération économique Asie-Pacifique. Dans deux ans, nous serons les hôtes des Jeux panaméricains/parapanaméricains de 2015 à Toronto.

STRUCTURE DES FORCES DANS LES RÉCENTS ÉVÉNEMENTS DE SÉCURITÉ SPÉCIAUX CANADIENS

Pendant l'Op *Podium*, les éléments de l'ARC relevaient de deux structures de commandement distinctes, soit le commandement de la composante aérienne (CCA) de la Force opérationnelle interarmées des Jeux olympiques (FOIJO) et le Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord (NORAD). La composante aérienne de la FOIJO s'est vu confier des missions de surveillance maritime et terrestre, de mobilité aérienne, de recherche et de sauvetage et de soutien logistique, tandis que le NORAD a été chargé d'opérations de surveillance et de contrôle aérospatiaux. Étant donné la répartition des responsabilités, l'ARC se trouvait divisée entre deux filières hiérarchiques, même si les deux forces intervenaient dans la même zone d'opérations interarmées (JOA). Le CCA FOIJO, qui était installé au même endroit que le Groupe intégré de la sécurité (GIS) de la GRC à Richmond (Colombie-Britannique), exerçait le contrôle opérationnel des aéronefs CH124 Sea King, CH146 Griffon, CC138 Twin Otter, CP140 Aurora et CH149 Cormorant. Le CCA relevait du commandant de la FOIJO qui, de son côté, rendait compte au commandant du Commandement Canada. Le commandant de la Région canadienne du NORAD (RC NORAD), qui se trouvait au Centre multinational d'opérations aérospatiales (CMOA) à Winnipeg (Manitoba), exerçait le contrôle opérationnel des avions CF188 Hornet et C130 Hercules, de l'avion ravitailleur C150 Polaris et des radars terrestres. Le commandant de la RC NORAD, dans le cadre de ses fonctions de commandant de la composante aérienne de la Force multinationale (CCAFM), relevait du commandant du NORAD. Si des unités d'aviation du Commandement – Forces d'opérations spéciales du Canada (COMFOSCAN) avaient été directement sous les ordres du Commandement Canada, il y aurait eu trois chaînes de commandement répondant au bout du compte au chef d'état-major de la défense (CEMD).

La structure organisationnelle de l'ARC pendant l'Op *Cadence* était analogue à celle de l'Op *Podium*, sauf que les fonctions de composante aérienne de la force opérationnelle interarmées (FOI) étaient confiées à un CCAFM avancé, installé avec le GIS de la GRC à Barrie (Ontario). Appuyant directement le commandant de la FOI, le

CCAFM avancé était responsable de la coordination des hélicoptères CH146 Griffon utilisés pour le transport des personnes jouissant d'une protection internationale (PPI) et des avions CP140 Aurora servant aux missions de renseignement, de surveillance et de reconnaissance. Le CCAFM basé à Winnipeg assumait les fonctions de la RC NORAD en exerçant le contrôle opérationnel des CF188 Hornet, des CH124 Sea King et des radars terrestres en vue d'appuyer les missions de surveillance et de contrôle aérospatiaux. Encore une fois, le commandant de la FOI relevait du commandant du Commandement Canada, tandis que le commandant de la RC NORAD relevait du commandant du NORAD. Comme dans le cas de l'Op *Podium*, les ressources de l'ARC pendant l'Op *Cadence* étaient divisées entre deux structures de commandement distinctes, chacune ayant sa propre filière hiérarchique.

La répartition du commandement et du contrôle entre le commandant du NORAD et le commandant du Commandement Canada pendant l'Op *Podium* s'est avérée inefficace et inutilement contraignante. Dans les faits, deux commandants dirigeaient deux axes d'opérations aériennes distincts, dont les missions étaient complémentaires et qui visaient à appuyer les objectifs de sécurité de la GRC. Une coordination étroite entre les deux commandements tout au long des phases de planification, de déploiement, d'exécution et de redéploiement était cruciale pour assurer le succès global des opérations. Les deux commandements de la force aérienne partageaient un soutien logistique essentiel. Cela représentait une difficulté pour l'organisation A4 Soutien de la composante aérienne, car elle devait faire la distinction entre les besoins de soutien du CCA et ceux de la RC NORAD; maintes fois, leurs besoins se chevauchaient. Pour compliquer davantage la situation, le CCA FOIJO et la RC NORAD partageaient les ressources limitées des CH146 Griffon, obligeant le personnel navigant à se préparer en vue des tâches de surveillance et de transport de la GRC (une responsabilité du CCA FOIJO) et des tâches d'interception aérienne à basse vitesse (une responsabilité de la RC NORAD). Cette organisation de commandement et de contrôle alambiquée créait de la confusion, non seulement au sein de l'ARC, mais également, ce qui est tout aussi important, dans les éléments terrestres, maritimes et de soutien des FC. Cette structure organisationnelle déconcertait encore plus les organismes des autres ministères qui participaient à la planification de la sécurité; ils étaient perplexes devant cette nécessité de communiquer avec deux segments distincts de l'ARC, selon le type de missions à accomplir. La division des responsabilités est devenue une source de frustration pour les autres ministères, car les efforts de planification de l'ARC semblaient décousus et désynchronisés. Pendant la période de planification de deux ans, nous nous sommes rapidement rendu compte que l'ARC aurait dû, afin d'appuyer ses partenaires en matière de sécurité, mettre en place une structure organisationnelle logiquement cohérente avec sa propre doctrine et conçue pour compléter efficacement la GRC et les autres organismes engagés dans la planification et la mise en œuvre d'une opération aussi complexe de sécurité nationale.

LEÇONS RETENUES D'ÉVÉNEMENTS DE SÉCURITÉ SPÉCIAUX CANADIENS ANTÉRIEURS

Un thème récurrent dans les rapports postdéploiement des ESSC est le manque de coordination et la confusion de l'approche de commandement et de contrôle adoptée par les FC pour appuyer les événements de sécurité nationaux. Après le Sommet des leaders nord-américains de 2007 (Op *Lobos*) tenu à Montebello (Québec), les observations après action soulignaient qu'un manque d'orientation stratégique dans le domaine aérospatial pouvait créer des frictions entre le Commandement Canada et le NORAD. Pour prévenir ce problème,

le Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes (CGAFC) a reçu le mandat en 2008 de former un groupe de travail composé de représentants de la GRC et du Commandement Canada ainsi que du CCAFM du Quartier général de la 1re Division aérienne du Canada. Le groupe de travail, qui était chargé de régler les questions de commandement et de contrôle, avait pour tâche d'élaborer un cadre qui régirait les interventions nationales de défense et de sécurité aériennes dans le contexte d'un événement de sécurité spécial[2]. Les travaux du groupe se sont traduits par un projet de cadre qui visait à faire la distinction entre la mission de défense du Canada (une responsabilité des FC) et la sécurité de l'espace aérien national (une responsabilité de la GRC) en définissant explicitement des missions précises. Le cadre proposé prévoyait une structure de commandement et de contrôle comportant trois chaînes de commandement différentes — le NORAD, le Commandement Canada et le COMFOSCAN. Selon le projet de cadre, la GRC et les autres ministères devaient encore communiquer avec deux organismes différents (le NORAD et le Commandement Canada), ce qui exposait l'ARC à la critique suivante : lors de la planification d'une opération limitée dans le temps et l'espace, ses efforts manquaient d'unité, tout comme son commandement. Il est malheureux que le projet de cadre n'ait jamais été approuvé, puisqu'il aurait pu servir à apporter des améliorations subséquentes, fondées sur les expériences de l'Op *Podium* et de l'Op *Cadence*.

Le rapport de la FOIJO après l'Op *Podium* soulignait le flou régnant dans les rapports de commandement et de contrôle entre la FOIJO, la RC NORAD et le COMFOSCAN et précisait qu'il s'agissait d'un aspect préoccupant nécessitant une grande amélioration[3]. Selon le rapport toujours, les partenaires en matière de sécurité et de gestion des conséquences des autres ministères estimaient qu'il était difficile de comprendre les nombreux commandements des FC et de travailler avec eux lorsqu'ils établissaient leurs propres plans. Malgré la confusion dans les rapports de commandement et de contrôle parmi les entités des FC, la coordination et la liaison n'ont pas manqué de s'établir au niveau du personnel. Toutefois, ce n'était pas l'idéal de compter sur la propension à collaborer au sein du personnel pour assurer notre succès collectif. Ce sont les dirigeants des plus hauts niveaux qui doivent définir et approuver les rapports et les responsabilités de commandement plutôt que de laisser aux officiers de la planification la liberté de les interpréter et de les appliquer subjectivement. Le rapport de la FOIJO décrit les difficultés qu'ont eues la FOIJO et la RC NORAD à élaborer des plans synchronisés, à préciser des exigences de soutien fermes et à fournir des politiques administratives normalisées. Pendant l'Op *Podium* ces questions sont devenues une source de frustration pour tous les membres du personnel de planification. C'est la FOIJO qui était responsable au bout du compte d'assurer le soutien de la logistique, de la gestion des biens immobiliers et des systèmes d'information et de communication (SIC) pour répondre aux besoins de déploiement opérationnel de la RC NORAD et, pourtant, elle n'avait aucune influence sur les décisions visant à harmoniser les actions de la RC NORAD avec les autres activités de planification du commandement de composante de la FOI. En bref, on a estimé que le concept de l'ARC, fondé sur de multiples structures de commandement dans une JOA commune, mais répondant à des commandants distincts, était inefficace et nuisait à la synchronisation.

À la suite de l'Op *Podium* et de l'Op *Cadence*, le Commandement Canada a publié une directive d'exécution d'état-major sur les leçons retenues d'ESSC qui regroupe les observations et présente des recommandations d'améliorations[4]. On a estimé que dans les deux opérations, le commandement et le contrôle présentaient des faiblesses, et qu'une telle

Photo FC : Cplc Chris Ward

structure comportant plusieurs commandants appuyés pouvait entraîner de la confusion dans les rapports de commandement. Dans les rapports de commandement entre le NORAD et le Commandement Canada, l'un était défini comme le commandant appuyé dans leur propre mission et l'autre, comme le commandant en appui. Malheureusement, ces mandats et les responsabilités connexes n'étaient pas clairement expliqués dans les documents d'orientation de la planification, ce qui laissait place à l'interprétation. Ainsi, les exigences en matière de planification reposaient sur la volonté des états-majors appelés à collaborer. Le concept de commandant appuyé fait généralement référence à une relation de travail, plutôt qu'à une relation hiérarchique; cependant, cette question aussi demeure matière à discussion. La directive d'exécution d'état-major comporte plus précisément les observations suivantes : la directive de mise en œuvre manquait de précision en ce qui a trait aux rôles et aux responsabilités des commandants pour chacune des phases de l'opération; il n'y avait pas de « cohérence stratégique » entre le Commandement Canada et le NORAD; le Commandement Canada avait des responsabilités sans disposer des pouvoirs correspondants pour les budgets et les activités de soutien, lesquelles répondaient dans certains cas aux besoins de l'autre commandement. Pour illustrer le manque de cohérence stratégique entre les commandements pendant l'Op *Podium*, mentionnons ce qui s'est produit pendant la phase de transition entre les Jeux olympiques et paralympiques. À la fin des Jeux olympiques, on a demandé à la FOIJO de réduire le niveau d'effort et l'état d'alerte, la GRC jugeant le niveau de menace plus faible pendant les Jeux paralympiques. Par ailleurs, la RC NORAD a choisi de maintenir un niveau d'alerte élevé durant une partie des Jeux paralympiques, jetant une fois de plus la confusion parmi nos partenaires en matière de sécurité des autres ministères. En effet, cette situation révélait que les deux commandements suivaient deux hypothèses opérationnelles différentes, tout en appuyant les mêmes autorités chargées de l'application de la loi.

Afin de combler les lacunes observées dans les rapports de commandement et de contrôle, la directive sur les leçons retenues du Commandement Canada recommande que le principe de multiples commandants soit inscrit dans la doctrine et que les pouvoirs et les responsabilités soient clairement délimités. L'officialisation du rapport entre le commandant appuyé et le commandant en appui est un pas dans la bonne direction, mais ne suffit pas à éliminer les préoccupations touchant les ressources limitées de l'ARC qui doivent relever de multiples commandements. Le rapport du commandement appuyé s'embrouille davantage quand on réfléchit aux activités de planification respectives qui doivent être étroitement coordonnées et qui supposent le partage d'aéronefs et d'équipages pour certaines tâches. Cette recommandation ne répond pas non plus adéquatement à la critique des partenaires en matière de sécurité qui trouvent la structure organisationnelle de l'ARC compliquée et la coordination avec cette structure difficile quand vient le temps de satisfaire à leurs propres exigences de planification. Soulignons qu'en 2009, une étude de trois commandements, soit le NORAD, le Commandement de l'Amérique du Nord (USNORTHCOM) et le Commandement Canada, a été entreprise pour analyser les rôles, les missions et les relations futurs des commandements. Les premiers résultats de l'étude ont révélé que les pouvoirs de commandement durant le Sommet des leaders nord-américains de 2007 (Op *Lobos*) n'étaient pas clairement définis et que « L'attribution de pouvoirs de commandement par le CEMD en vue des Jeux olympiques d'hiver de 2010 à Vancouver et du Sommet du G8 en 2010 ne signifie pas que la nomination de deux commandants appuyés constituera le type de commandement privilégié à l'avenir[5]. »

DOCTRINE AÉROSPATIALE DES FORCES CANADIENNES

L'un des concepts directeurs du commandement et du contrôle militaires est le principe de l'*unité de commandement*, qui signifie habituellement qu'un seul commandant est nommé pour chaque opération[6]. Ce commandant a la responsabilité de planifier et de diriger les opérations et de rendre compte du succès ou de l'échec d'une mission. Comme nous l'avons déjà dit, ce principe n'a pas été respecté pendant les récents ESSC puisque des missions distinctes ont été confiées au commandant de la FOI et au commandant du NORAD. Dans le cas de l'Op *Podium*, le CCA FOIJO s'est retrouvé à jouer le rôle peu enviable d'intermédiaire entre le NORAD/la RC NORAD et la FOIJO pour s'assurer que chacun des deux états-majors connaissait les activités de planification et les préoccupations de l'autre. Dans la perspective autocentrée des FC, nous semblions adhérer au principe de l'*unité de commandement*; toutefois, c'était beaucoup moins évident pour nos partenaires en matière de sécurité. La GRC a formulé à cet égard une observation intéressante pendant la conception de son centre de commandement du théâtre des Jeux olympiques et de son centre de commandement unifié des sommets. Les planificateurs de la Force aérienne ont indiqué qu'ils avaient besoin de trois postes de travail dans les centres de commandement de la GRC : un destiné à la composante aérienne de la FOI, un à la RC NORAD et l'autre au NORAD. Les planificateurs de la GRC ne comprenaient pas bien pourquoi l'ARC avait besoin de postes distincts pour les fonctions de la RC NORAD et du NORAD alors que ces postes ne devaient servir qu'aux activités de liaison avec la GRC. Le CCAFM basé à Winnipeg aurait certainement pu assurer la liaison et la communication de l'information entre la RC NORAD et le NORAD. On peut se demander si un centre d'opérations américain d'application de la loi, mis sur pied pour un événement de sécurité spécial aux États-Unis, établirait une différence entre la Région continentale du NORAD et le NORAD. Il n'a pas été facile de réaliser l'unité de commandement au sein du CCA FOIJO et de la RC NORAD durant

les phases de planification et d'exécution puisqu'ils relevaient de deux commandants différents.

La doctrine aérospatiale des FC mentionne plusieurs facteurs importants à considérer dans l'organisation de la puissance aérienne. Le principe fondamental de la puissance aérospatiale est le *contrôle centralisé* qui « garantit l'utilisation la plus efficace possible des ressources aérospatiales restreintes et permet à un commandant de confirmer toutes les exigences puis d'assigner ou de réassigner les ressources à des missions particulières, d'après les circonstances et les priorités changeantes[7]. » Lorsque le contrôle est centralisé, un seul commandant aérospatial est responsable du contrôle (comprenant la planification, la direction, l'établissement des priorités, l'allocation des ressources, la synchronisation, l'intégration et l'harmonisation de l'espace aérien) de l'ensemble des ressources aérospatiales. Les arguments en faveur du contrôle centralisé sont évidents, ils ont évolué en fonction de l'expérience passée et ils demeurent pertinents dans le contexte des opérations nationales. D'abord, dans la plupart des cas, les aéronefs disponibles pour une opération sont relativement peu nombreux — généralement, la demande dépasse la disponibilité. Deuxièmement, la vitesse, la portée et la souplesse des aéronefs permettent de réaffecter les ressources de la puissance aérienne d'une mission à une autre dans la totalité de la JOA et à brève échéance, ce qui renforce l'unité de l'effort. Troisièmement, les progrès dans les technologies des communications et dans les outils de connaissance de la situation permettent de centraliser le contrôle en temps réel, par l'intermédiaire d'un centre des opérations aériennes[8]. Même si on reconnaît que l'efficacité de la puissance aérienne repose pour une grande part sur la centralisation du contrôle, dans les récentes opérations d'ESSC, l'ARC s'est écartée de la doctrine et elle a divisé ses ressources limitées selon deux ou trois axes de commandement. Elle a probablement agi ainsi pour satisfaire les quartiers généraux permanents, soit ceux du NORAD et du Commandement Canada (devenu le Commandement des opérations interarmées du Canada [COIC]). Fait intéressant, dans les opérations expéditionnaires passées, telles que l'Op *Mobile* (Libye 2011), on estimait qu'il était très important de centraliser le contrôle en le confiant à un seul commandant aérien lorsqu'on organisait la puissance aérienne (sauf les aéronefs à voilure tournante organiques qui sont généralement affectés à des commandants de composantes terrestres et maritimes).

La doctrine du commandement et du contrôle aérospatiaux des FC est habituellement axée sur les opérations expéditionnaires et offre peu de précisions concernant les opérations nationales. *La Doctrine aérospatiale des Forces canadiennes – Commandement* (1e Commandement est l'une des six fonctions de la Force aérienne : le Commandement, la Détection, l'Action, la Protection, le Maintien en puissance et la Montée en puissance) ne traite que très brièvement des opérations nationales dans une partie intitulée « Chaîne de commandement »[9]. Cette publication précise que le CCA exercera le contrôle opérationnel de toutes les forces aérospatiales affectées par les FC à l'appui du commandant de la FOI, mais indique ensuite que le commandant de la RC NORAD exercera le contrôle opérationnel des forces affectées à la défense aérienne dans la région au nom du commandant du NORAD. Encore une fois, dans le contexte d'un ESSC, cette directive entraîne l'utilisation par de multiples commandants des ressources aériennes limitées dans une JOA restreinte, faisant fi du principe du contrôle centralisé. Le défi dans un ESSC est de mettre en place une structure organisationnelle permettant de tirer parti de l'expertise du NORAD et de l'intégrer à la FOI pour obtenir une unité de commandement et un contrôle centralisé.

CADRE DE COMMANDEMENT ET DE CONTRÔLE DE L'ARC PROPOSÉ POUR LES ESSC

C'est en unifiant le commandement et en centralisant le contrôle que l'on réussira à combler les lacunes au chapitre du commandement et du contrôle dans le contexte d'un ESSC. On devrait logiquement y parvenir en affectant à un seul commandant toutes les ressources de l'ARC, peu importe les missions assignées. Et le commandant le mieux placé pour exercer le commandement global dans une JOA est celui qui a des responsabilités interarmées, c'est-à-dire le commandant de la FOI. C'est généralement le type de structure de force mis sur pied pour les opérations expéditionnaires, et ce devrait être la norme pour les opérations nationales. Il ne faudrait pas séparer de la FOI une mission entière simplement parce que la structure de sa force d'appui existait avant l'ESSC. Dans une structure où il n'y a qu'un seul commandant, toutes les ressources de l'ARC seraient confiées au CCA FOI. Les ressources de la RC NORAD requises pour appuyer le mandat d'application de la loi de la GRC seraient affectées par le CEMD au commandant de la FOI désigné, par l'intermédiaire du commandant du COIC. Soit dit en passant, on pourrait utiliser la même approche aux États-Unis en affectant de façon semblable les ressources de la Région continentale du NORAD à une FOI mandatée par l'USNORTHCOM appuyant un événement de sécurité spécial. Au Canada, on pourrait confier à des éléments choisis de la RC NORAD la double tâche d'appuyer le commandant de la FOI à l'intérieur de la JOA définie et le commandant du NORAD à l'extérieur de celle-ci. Le Secteur de la défense aérienne du Canada à North Bay est un exemple de ressource qui pourrait appuyer à la fois la FOI et la RC NORAD. Dans une telle structure, il serait aisé pour les forces de la RC NORAD de comprendre qui elles appuient selon le lieu de la menace perçue, et l'ARC pourrait tenir un seul et même discours lorsqu'elle collabore avec ses partenaires en matière de sécurité des autres ministères. L'établissement des liaisons et la modification des rapports hiérarchiques entre le COIC et le NORAD seraient une question interne des FC plutôt qu'une source de distraction pour nos partenaires des autres ministères.

Il ne fait aucun doute que l'Accord du NORAD est une entente durable et couronnée de succès entre deux pays qui ont en commun un intérêt pour la défense de l'Amérique du Nord. Toutefois, il faut souligner qu'avant les attentats du 11 septembre 2001, le NORAD était exclusivement tourné vers l'extérieur, soit vers les approches aérospatiales de l'Amérique du Nord, et non vers l'intérieur, soit vers l'espace aérien national. Ce n'est qu'après ces attentats que le NORAD s'est chargé de faire respecter les restrictions temporaires de l'espace aérien lors d'événements de sécurité spéciaux[10]. Pendant un ESSC, le soutien des FC est habituellement affecté en vertu du paragraphe 273.6(2) de la *Loi sur la défense nationale* qui précise ceci : « En matière d'application de la loi […] peut donner des instructions autorisant les Forces canadiennes à prêter assistance […] » Et c'est de là que provient un important sujet de discussion entre le NORAD et une FOI appuyant un organisme d'application de la loi, à savoir le chevauchement des compétences découlant du mandat de la défense (les militaires) et du mandat de l'application de la loi (la police). Bien qu'un aéronef civil puisse présenter un intérêt légitime tant pour les militaires que pour les responsables de l'application de la loi, on conviendra qu'une menace aérienne n'est pas nécessairement synonyme d'attaque armée. Dans ce cas, c'est le service de police du territoire qui doit se charger des poursuites puisqu'en vertu de l'Accord du NORAD, ce dernier n'a pas pour mission de faire respecter le droit criminel national[11]. Les dispositions de l'Accord et le mandat du NORAD précisent que les missions de ce dernier sont d'assurer l'alerte aérospatiale, le contrôle aérospatial et l'alerte maritime. Dans le domaine de la sécurité, le NORAD doit s'assurer que sa

mission de défense est complémentaire aux objectifs de sécurité des autorités civiles. Le problème, c'est que les autorités chargées de l'application de la loi ne disposent pas encore des moyens nécessaires pour intercepter une éventuelle menace aérienne; elles sont donc obligées de compter sur les ressources disponibles par l'intermédiaire du NORAD. En affectant toutes les ressources de la puissance aérienne au CCA FOI, nous nous assurerions que les organismes d'application de la loi compétents participent activement aux processus de décisions susceptibles d'entraîner un contact aérien.

L'affectation de toutes les ressources aérospatiales à la FOI permettra à l'ARC de n'avoir qu'un seul porte-parole lorsqu'elle planifie et exécute les opérations avec les autres commandants de composante et avec ses partenaires en matière de sécurité. De plus, la FOI serait pleinement informée des événements touchant l'aérospatiale à mesure qu'ils se déroulent; c'est un aspect important puisqu'il est probable que la FOI se verra confier l'appui à la phase de gestion des conséquences d'une interdiction lorsque les ressources affectées à la surveillance et à l'opération d'interdiction auront terminé leurs activités d'engagement. En fin de compte, grâce à l'établissement d'une seule structure de commandement et de contrôle de la puissance aérienne, il n'y a qu'un seul commandant responsable de tous les mouvements aériens à l'intérieur de la JOA ESSC, peu importe les rôles assignés. L'ARC devrait assurer le perfectionnement de hauts gradés afin qu'ils aient les connaissances et les compétences requises pour planifier, diriger et coordonner efficacement les opérations aériennes touchant tous les aspects de la puissance aérienne. Il n'y a aucune raison d'exclure un officier de navigation maritime ni un pilote d'aviation tactique d'un poste de direction dans une composante aérienne responsable de l'alerte et du contrôle aérospatiaux, tout comme il est possible de demander à un pilote de chasse ou à un contrôleur – Aérospatiale de diriger une composante aérienne chargée de la surveillance maritime et des déplacements d'une personne jouissant d'une protection internationale. Rappelons qu'en 2007, un rapport validant la transformation de la structure de commandement des FC soulignait que « pour réussir à n'avoir qu'un seul commandant à la tête de la totalité de la zone d'opérations, il faut viser le transfert du commandement de la RC NORAD au commandant du Commandement Canada, sans opposition du NORAD[12]. » [Traduction]

Afin de faciliter l'unification proposée des ressources de la FOI et de la RC NORAD sous un même chapeau, il est essentiel que les directives de mise en œuvre désignent un seul responsable du CCA pour toutes les opérations aériennes menées dans la JOA ESSC. Le mandat du NORAD ne semble pas empêcher le CEMD de demander au NORAD d'affecter les forces nécessaires au COIC pendant un ESSC. Avec la mise sur pied d'un seul CCA relevant de la FOI, l'ARC peut exercer le commandement et le contrôle par l'un des deux moyens suivants : l'utilisation du CCAFM situé à Winnipeg ou du CCA JOI désigné. Si l'objectif est de confier au CCAFM les fonctions nationales de CCA, le CCAFM devra alors relever du commandant de la FOI pour synchroniser efficacement les efforts avec le quartier général de la FOI ainsi qu'avec les commandements des éléments maritimes, terrestres et de soutien. La meilleure façon d'y parvenir est de déployer un élément de coordination de la composante aérienne (ECCA) auquel on aura délégué le pouvoir de recommander des plans d'action, de mener des activités de liaison et de planification et de veiller à l'emploi efficace des forces aérospatiales assignées. Cette structure organisationnelle convient à un ESSC de courte durée dont la portée est limitée.

Par ailleurs, un ESSC d'envergure qui nécessite l'emploi de forces pendant une longue période profiterait davantage de l'appui d'un CCA spécial relevant du commandant de la FOI. Il faut une équipe de planification autonome et déterminée lorsqu'un ESSC

suppose une vaste orchestration de la planification et la synchronisation des efforts avec la GRC et les partenaires en matière de sécurité des autres ministères. Une composante aérienne qui se consacre à l'ESSC pourra exercer efficacement le contrôle de toutes les ressources aériennes à l'intérieur de la JOA. Les partenaires en matière de sécurité pourront ainsi plus facilement nouer de bonnes relations, ce qui est essentiel pendant les opérations nationales, surtout celles où les ressources des FC appuient les organismes d'application de la loi. La meilleure méthode pour en arriver à des relations de travail fondées sur la confiance et sur une excellente compréhension des préoccupations de chacun des organismes est de regrouper les équipes de planification dans un même lieu pendant les étapes précédant l'opération. Ce regroupement favorisera, pendant la phase d'emploi, l'intégration et la compréhension commune des divers rôles et responsabilités des autres ministères participants. Dans le cas d'un ESSC d'envergure, la structure organisationnelle normale devrait comprendre le commandant d'une composante aérienne indépendante de la CCAFM basée à Winnipeg.

RÉSUMÉ

Un thème revient souvent dans les comptes rendus après action sur les ESSC, soit la nécessité de clarifier les rapports de commandement et de contrôle entre le NORAD et le Commandement Canada (devenu le COIC). Il n'existe pas de solution simple, et les tentatives visant à clarifier ces rapports (comme la version préliminaire du cadre stratégique pour la défense et la sécurité aérospatiales nationales produite par le CGAFC) n'ont pas été approuvées. En fait, il semble qu'elles étaient trop timides pour répondre aux préoccupations de nos partenaires en matière de sécurité des autres ministères. Si nous prenons du recul et que nous nous demandons comment nous organiserions la FOI idéale pour appuyer la GRC lorsqu'elle veille à la sécurité d'un ESSC, il est à peu près sûr que nous éviterions de créer un quartier général semblable à celui du NORAD, indépendant des autres missions et des autres commandants de composante de la Force aérienne. Nous ne remettons pas en question le succès que connaît le NORAD dans la surveillance et le contrôle aérospatiaux, et le présent article n'est pas un plaidoyer en faveur de la dissolution de cet important quartier général. Il propose simplement la mise en place, lors d'un ESSC, d'une structure temporaire qui viserait à unifier le commandement et à centraliser le contrôle en plaçant les responsabilités du NORAD, et les ressources connexes, sous le contrôle opérationnel du commandant de la FOI, de façon limitée dans le temps et dans l'espace. Cette structure temporaire faciliterait la synchronisation de la planification parmi les unités de l'ARC et avec nos partenaires externes. De plus, elle permettrait de faire la distinction entre le soutien à une mission de défense du Canada et à une mission du maintien de l'ordre et de la sécurité, ce qui confirmerait que les interventions des Forces canadiennes dans le cadre d'un ESSC servent à appuyer le mandat d'application de la loi. Les initiatives de la transformation actuelle des Forces canadiennes ayant trait au COIC récemment créé, à l'étude des trois commandements en cours et aux Jeux Pan/Parapanaméricains de Toronto 2015 devraient être considérées comme des occasions de combler les lacunes évidentes dans le commandement et le contrôle de l'ARC lors des récents ESSC.

ABRÉVIATIONS

ACCA	élément de coordination de la composante aérienne
ARC	Aviation royale canadienne
CCA	commandement de la composante aérienne
CCAFM	commandant de la composante aérienne de la Force multinationale
CEMD	Chef d'état-major de la Défense
CGAFC	Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes
CMOA	Centre multinational d'opérations aérospatiales
COIC	Commandement des opérations interarmées du Canada
COMFOSCAN	Commandement – Forces d'opérations spéciales du Canada
ESSC	événement de sécurité spécial canadien
FC	Forces canadiennes
FOI	force opérationnelle interarmées
FOIJO	Force opérationnelle interarmées des Jeux olympiques
GIS	Groupe intégré de la sécurité
GRC	Gendarmerie royale du Canada
JOA	zone d'opérations interarmées
NORAD	Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord
Op	opération
PPI	personnes jouissant d'une protection internationale
RC NORAD	Région canadienne du NORAD

Le major Ken Craig a été l'officier responsable de la planification dans la composante aérienne de la Force opérationnelle interarmées des Jeux olympiques de l'Op *Podium*, de juin 2008 à janvier 2010. Pendant l'Op *Podium* et l'Op *Cadence*, il a servi comme commandant au Centre de coordination des opérations de sécurité aérienne de la GRC. Le major Craig est actuellement membre de la Réserve aérienne au Quartier général de la Force opérationnelle interarmées (Pacifique).

NOTES

1. Un événement de sécurité spécial canadien désigne un « événement d'importance nationale exigeant des mesures extraordinaires de sécurité ». Par exemple, des sommets, événements sportifs et conférences internationaux auxquels participent des personnes jouissant d'une protection internationale. « Événement spécial touchant la sécurité nationale (ESSN) » est l'équivalent américain. Voir le glossaire dans : Canada, ministère de la Défense nationale, B-GJ-005-302/FP-002, Publication interarmées des Forces canadiennes, PIFC 3-2, *Les opérations nationales*, Ottawa, ministère de la Défense nationale, novembre 2011.

2. Commandant, le Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes au commandant, 1re Division aérienne du Canada, *National Special Security Events (NSSE) Framework for Domestic Airspace Defence and Security*, 11 avril 2008, http://17wing.winnipeg.mil.ca:1400/1cad/FilesO/DMCS-10228.pdf (consulté le 7 février 2013).

3. Quartier général de la Force opérationnelle interarmées des Jeux olympiques, « Joint Task Force Games Post-Operation Report – OP PODIUM », 19 août 2010.

4. Commandement Canada, « Canadian Special Security Event (CSSE) Lessons Learned Staff Action Directive », annexe A

au document 6397-09900-02-147938, Canada Com LL, 31 janvier 2011.

5. Canada et États-Unis, « Framework for Enhanced Military Cooperation among North American Aerospace Defense Command, United States Northern Command, and Canada Command », septembre 2009, p. 12, www.northcom.mil/News/Signed%20Framework%20Sep%2009.pdf (consulté le 7 février 2013).

6. Canada, ministère de la Défense nationale, B-GA-400-000/FP-000, *Doctrine aérospatiale des Forces canadiennes*, 2e éd., Winnipeg, Aviation royale canadienne, décembre 2010, p. 58.

7. *Ibid.*, p. 30.

8. Allan English et Colonel John Westrop (retraité), *Canadian Air Force Leadership and Command: The Human Dimension of Expeditionary Air Force Operations*, Trenton (Ontario), ministère de la Défense nationale, 2007, p. 148.

9. Canada, ministère de la Défense nationale, B-GA-401-000/FP-001, *Doctrine aérospatiale des Forces canadiennes – Commandement*, Winnipeg, Aviation royale canadienne, mars 2012.

10. Lieutenant-général Tom Lawson et capitaine Michael Sawler, « Le NORAD en 2012 – Toujours en évolution et toujours aussi pertinent », *Revue militaire canadienne*, vol. 12, nº 3, été 2012, p. 5-17, http://www.journal.dnd.ca/vol12/no3/index-fra.asp (consulté le 7 février 2013).

11. Canada et États-Unis, « Accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement des États-Unis d'Amérique sur le commandement de la défense aérospatiale drier 2013).

12. Lieutenant-général R. R. Crabbe, vice-amiral L. G. Mason et lieutenant-général F. R. Sutherland, « A Report on the Validation of the Transformed Canadian Forces Command Structure », 31 janvier 2007, http://dmcs-ops.ottawa-hull.mil.ca/DMCS-STR/FilesO/DMCS19507.PDF (consulté le 7 février 2013).

Photo FC : Cplc Andrew Collins

UNE FOI INÉBRANLABLE : LE COMMANDEMENT DÉFICIENT DE BOMBER HARRIS

PAR LE MAJOR LYNNE CHALOUX, CD

INTRODUCTION

Le présent article porte sur le commandement en temps de guerre du Bomber Command de la Royal Air Force (RAF) par le Maréchal en chef de l'Air Sir Arthur Harris de 1942 à 1945. L'analyse proposée se fonde sur le modèle du Dr Ross Pigeau et de Carol McCann qui vise à évaluer les dimensions de la compétence, de l'autorité et de la responsabilité (CAR), et à examiner l'efficacité et l'équilibre global du commandement de Harris. Ce modèle offre la profondeur d'analyse nécessaire des capacités, des responsabilités, des croyances, des actions et des réactions de Harris durant une période donnée et, par conséquent, apparaît comme le plus convenable pour disséquer les différents aspects de ce commandement complexe et controversé.

Cet article montre que Harris, bien qu'il eut été hautement qualifié dans plusieurs domaines et qu'il ait connu des succès impressionnants à la tête du Bomber Command, avait une approche intraitable et singulière de la guerre : détruire la capacité de production de guerre de l'Allemagne en bombardant des zones urbaines. Cette approche inflexible a réduit sa capacité à considérer avec objectivité le contexte général et a constitué le talon d'Achille de son leadership. Elle a eu pour effet de limiter sa capacité de commandement tout en devenant constitutive d'un abus d'autorité et, en fin de compte, elle a eu un effet néfaste sur l'offensive alliée. Sa foi inébranlable s'est transformée en « une obstination et un dogmatisme… [qui] ont empêché Harris d'être considéré comme un commandant véritablement exceptionnel[1] . »

CONTEXTE

La bataille d'Angleterre a frustré les efforts de l'Allemagne en vue d'établir la supériorité aérienne nécessaire à une invasion terrestre de l'Angleterre durant la Seconde Guerre mondiale, ce qui a amené Hitler à changer de tactique en 1940. La Luftwaffe a alors entrepris des raids nocturnes sur les villes britanniques connus sous le nom de « Blitz ». Lorsqu'ils prirent fin en mai 1941, ils

avaient causé la mort de 40 000 Britanniques et avaient laissé 750 000 personnes sans logis. Le Blitz n'a pas réussi à miner « le moral des Britanniques, qui s'est au contraire trouvé raffermi... [Hitler] a laissé la population du Royaume-Uni avec la peur au ventre, mais faisant preuve d'une force morale et psychologique renouvelée... et déterminée à se venger des Allemands[2]. »

Malgré ces intentions, les premières années de guerre n'ont pas produit de résultats éclatants pour le Bomber Command. En août 1941 (six mois avant la prise de commandement de Harris), un rapport transmis au Cabinet de guerre du premier ministre Winston Churchill critiquait la performance du Bomber Command, signalant que seul un tiers des sorties de bombardiers donnait lieu à des attaques dans un rayon de cinq miles [huit kilomètres] de leur cible, alors que plusieurs de ces aéronefs se défaisaient de leurs bombes dans les zones rurales.[3] En outre, seuls les deux tiers des bombardiers laissaient tomber leurs charges dans un rayon de 75 miles carrés [194 kilomètres carrés] de leur cible.[4]

Comme le bombardement de précision ne semblait pas porter des fruits, le ministère de l'Air britannique a modifié sa politique le 14 février 1942, abandonnant cette stratégie au profit d'opérations de bombardement « miner le moral de la population civile ennemie, en particulier les travailleurs de l'industrie[5]. » Cette nouvelle politique de bombardement de zone avait pour objet de détruire la capacité de guerre de l'Allemagne en rasant ses villes, où les capacités de guerre étaient concentrées. Harris était la personne tout indiquée pour implanter cette politique. Il est donc devenu commandant en chef du Bomber Command une semaine plus tard.[6]

> [Harris] était l'incarnation vivante du « mirage du bombardier », la théorie selon laquelle il était possible de remporter une guerre grâce au bombardement sans même lancer des offensives terrestres et voulant que celle-ci devienne éventuellement vaine en la faisant sortir des champs de bataille et en la transposant à l'intérieur même des maisons de la population civile.[7]

COMPÉTENCE

Pigeau et McCann définissent la compétence comme une dimension à quatre volets comportant des aspects physiques, émotionnels, intellectuels et interpersonnels. La compétence physique englobe « la force physique... l'habileté motrice sensorielle fine, la santé, l'agilité et l'endurance[8]. » Puisque Harris n'a pas participé à de véritables opérations en vol, il n'avait pas besoin de la même force physique et des mêmes habiletés motrices qu'un pilote de ligne. Par ailleurs, bien qu'il ait souffert d'un ulcère d'estomac chronique et non traité[9], cela ne semble pas avoir eu une incidence sur sa capacité à remplir les exigences inhérentes à ses fonctions.

COMPÉTENCE ÉMOTIONNELLE

La compétence émotionnelle se rapporte à la stabilité, « à la résilience, la vigueur et la capacité de tenir bon pendant des périodes de tension[10]. » Au dire de tous, Harris possédait largement ces qualités. Il « possédait un esprit ténébreux et il était résolu, obstiné, déterminé et… avait la couenne dure, toutes des qualités qui étaient nécessaires pour être à la tête du Bomber Command[11]. » Il devait également affronter de fortes pressions provenant de toutes parts.

Les responsabilités assumées par Harris étaient redoutables. « Il est possible qu'aucun aviateur ne se soit vu confier une tâche aussi difficile : établir à partir de maigres ressources une flotte de bombardiers qui réussirait à transporter la guerre directement en Allemagne nazie[12]. » Les enjeux étaient élevés. Comme l'a écrit le premier ministre Churchill à Lord Beaverbrook, ministre de la Production d'aéronefs, durant la bataille d'Angleterre :

> Lorsque je me penche sur les moyens à notre disposition pour remporter la guerre, je ne vois qu'une seule voie... [une] attaque dévastatrice et ravageuse par des bombardiers lourds menée depuis notre pays jusqu'au territoire nazi. Nous devons les accabler de cette façon; je ne vois pas d'autres issues.[13]

Malgré la pression redoutable découlant du fait d'être responsable de l'arme jugée capable (avant 1944) de transposer le champ de bataille en Allemagne[14] (mais qui avait produit des résultats décevants jusqu'à ce moment), Harris a fait preuve d'une résolution, d'un enthousiasme et d'un engagement inébranlables envers la destruction de l'Allemagne par le bombardement de ses installations industrielles.

Sur le plan émotionnel, il ne peut pas avoir été facile pour Harris de maintenir une telle fermeté. En dépit de son affection, de son respect et de sa considération envers leur bien-être, Harris a néanmoins exposé les équipages sous son commandement « à un danger parfois si grand qu'à peine un homme sur trois pouvait s'attendre à survivre à une tournée de 30 opérations[15]. » Harris n'a jamais reculé devant les responsabilités qu'il considérait comme siennes. Bien qu'il ait travaillé avec diligence pour faire en sorte que ses hommes n'affrontaient pas de risques inutiles[16], il jugeait que le lourd bilan des victimes constituait le tribut à payer pour le bien commun.[17]

Face aux enjeux moraux soulevés par le bombardement de civils innocents, Harris n'éprouvait aucuns remords. Il comparait la situation à la Première Guerre mondiale, et jugeait ces bombardements préférables aux champs meurtriers de la Flandre et semblables au fait d'avoir laissé des Allemands mourir de faim lors du blocus naval.[18] « Harris était... impitoyable, mais cette qualité était nécessaire pour poursuivre la guerre[19]. »

Les rivalités interservices et les demandes de ressources concurrentes qui ont marqué le mandat de Harris faisaient en sorte qu'il devait constamment livrer bataille, non seulement pour obtenir plus de ressources pour son commandement, mais également pour garantir qu'il n'était pas visé par des attaques d'autres services. D'un naturel combatif, « il a accepté ces défis avec plaisir[20]. »

Harris a dû affronter des difficultés économiques durant la guerre[21], en plus d'élever un jeune enfant né au début du conflit lorsqu'il avait 47 ans. Il a assumé ses responsabilités familiales et sa fille a reconnu qu'il « était un père admirable, doté d'un grand sens de l'humour et aimant avoir du plaisir... [qui] semblait toujours avoir du temps à me consacrer[22]. »

Un homme présentant une résilience et une résistance moindres n'aurait sûrement pas aussi bien résisté aux pressions, aux difficultés et aux défis quotidiens que Harris a dû surmonter durant son mandat à la tête du Bomber Command.

COMPÉTENCE INTELLECTUELLE

Pigeau et McCann décrivent la compétence intellectuelle comme étant :

> cruciale pour planifier les missions, contrôler la situation, raisonner, tirer des conclusions, visualiser l'espace d'un problème, évaluer les risques et exercer son jugement. ... [É]tant donné que deux missions ne seront jamais les mêmes, la créativité, la souplesse et la volonté d'apprendre doivent faire partie de la compétence intellectuelle.[23]

Harris a fait preuve d'une grande acuité intellectuelle au moment de résoudre les problèmes se rapportant au bombardement de zone, qu'il affectionnait particulièrement. Il avait une profonde compréhension des questions de bombardement et a adopté une approche directe pour résoudre les problèmes opérationnels.[24] Harris était perspicace et

articulé[25], ingénieux et créatif. Il a employé ses habiletés en matière oratoire et de résolution de problèmes afin de convaincre ses supérieurs de la nécessité que le Bomber Command obtienne des ressources supérieures en nombre et en qualité. Il a obtenu des résultats impressionnants. À titre d'exemple, Harris a plus que doublé le nombre de ses escadrons (passant de 51 à 108) et de ses aéronefs, et a réduit la proportion de temps passé au sol, le faisant passer de 27 pour cent à moins de 1 pour cent. Parallèlement, « [ses] flottes de combat nocturne ont surmonté les difficultés posées par une formation et un équipement déficients, et ont été les premières à utiliser l'une des techniques de base de la guerre moderne que sont les contre-mesures électroniques… [26]. »

« LORSQUE HARRIS A FINALEMENT RÉUSSI À FAIRE DU BOMBER COMMAND UNE ORGANISATION EFFICIENTE ET APTE À RÉALISER DES RAIDS MASSIFS DE NUIT, IL S'EST REFUSÉ À UTILISER SES ÉQUIPAGES POUR DES MISSIONS DE QUELQUE AUTRE NATURE QUE CE SOIT. »

Une autre tactique qu'il a employée avec succès a consisté à reconnaître et à tirer parti du potentiel de relations publiques positives. Avant que Harris assume le commandement du Bomber Command, on avait prétendu que ce dernier « serait l'instrument qui permettrait de gagner la guerre, même si les preuves présentées afin de démontrer la justesse de cette affirmation demeuraient minces ». Par conséquent, des pressions étaient exercées pour que la « RAF abandonne l'idée d'avoir une incidence stratégique sur le déroulement de la guerre et redevienne une force tactique [en assumant un rôle de soutien de la marine et de l'armée][27]. » Le Bomber Command était également la cible de critiques de la classe politique.

Quelques semaines seulement après la prise de commandement de Harris en 1942, Sir Stafford Cripps a prononcé un discours qui a jeté de sérieux doutes sur l'avenir du bombardement stratégique. Harris a toutefois conçu des plans pour faire taire ses critiques et convaincre les politiciens de l'importance du bombardement de zone et du véritable potentiel d'une puissante force aérienne. Ses raids expérimentaux sur Lübeck, Augsburg et Rostock au printemps de 1942 ont démontré que le bombardement de zone nocturne, sa méthode de prédilection, constituait le seul mode d'attaque envisageable et qu'il était hautement efficace. Plus tard au cours de ce printemps, il a établi un plan astucieux qui était essentiellement un exercice de propagande; il croyait qu'une démonstration éclatante de l'efficacité des forces ferait taire les contradicteurs et favoriserait le soutien public et politique.[28] Il a planifié et réussi à exécuter des raids rassemblant 1000 bombardiers, dont le premier a été mené à Cologne en mai 1942. À ce moment, la moyenne *mensuelle* la plus élevée d'aéronefs et d'équipages disponibles pour prendre part à des opérations au sein du Bomber Command s'élevait à 373. Il s'agissait d'un exploit remarquable. En effet, Harris a rassemblé toutes les ressources imaginables et en a tiré le meilleur parti dans le cadre d'une « concentration de la force encore jamais vue[29]. »

Cette initiative s'est révélée un beau coup de relations publiques et a eu pour effet de faire taire les critiques au sein de la classe politique, de rallier le soutien nécessaire afin d'obtenir plus de ressources pour le Bomber Command, et d'améliorer le moral des aviateurs et de la population britannique dans son ensemble.[30] Ce plan, de même que sa capacité à concrétiser ce qui était presque impossible

pour atteindre ses objectifs les plus ambitieux mettent en lumière la capacité d'Harris de faire une évaluation experte de la situation, son flair politique, ses grandes habiletés de planification et sa volonté de prendre des risques pour produire des résultats exceptionnels et permettre l'avancement de sa cause.

Comme l'a signalé John Terraine, un historien de renom, « la décision imperturbable et délibérée de Harris de miser l'ensemble de sa force ainsi que son futur sur cette nuit a démontré ses véritables qualités de commandement[31]. » Cependant, il est rapidement devenu évident que la vision apparemment supérieure de Harris était sérieusement limitée.

« Lorsque Harris a finalement réussi à faire du Bomber Command une organisation efficiente et apte à réaliser des raids massifs de nuit, il s'est refusé à utiliser ses équipages pour des missions de quelque autre nature que ce soit[32]. » Sa compétence intellectuelle s'est vue gênée par sa détermination à réaliser des bombardements de zone. Il ne pouvait pas — ou ne voulait pas — voir la forêt cachée derrière les arbres.

> Ainsi, la même résolution qui s'est révélée un atout indéniable au moment d'organiser son commandement et de se concentrer sur la tâche à accomplir l'a empêché de développer une vision élargie de manière à voir l'envers de la médaille.[33]

Il était « fermement convaincu que la concentration de la force sur un éventail choisi de villes industrielles aurait pour effet de miner le moral des Allemands et de porter un coup mortel à la capacité industrielle de guerre de l'ennemi. »[34] Il croyait que le bombardement de zone constituait la seule

ATTAQUE DE NUIT DE LA RAF

manière de prendre un avantage décisif sur l'Allemagne, ce qui a sérieusement faussé son jugement stratégique.

Harris a soutenu que l'Army Cooperation Command constituait une « mauvaise utilisation flagrante de la RAF » et a refusé d'examiner leurs demandes. De plus, il considérait que le Coastal Command constituait un « obstacle à la victoire » et s'est battu contre vents et marées pour ne pas affecter d'aéronef long-courrier à la chasse aux sous-marins.[35] Ce dernier point de vue met en évidence un grave manque de jugement stratégique. Les sous-marins allemands étaient en train de remporter la bataille de l'Atlantique en 1942-1943 et « la prochaine étape en vue de gagner la guerre — ou d'éviter la défaite — consistait à écarter la menace posée par les sous-marins dans l'Atlantique Nord[36]. » Sans le succès des Alliés, « l'offensive de bombardement alliée n'aurait pas lieu, pas plus que la reprise du continent[37]. » Harris était toutefois intimement convaincu qu'en comptant sur les ressources adéquates, « il pourrait vaincre l'Allemagne depuis les airs, ce qui rendrait une invasion maritime inutile[38]. »

Demeurant pleinement convaincu du bien-fondé du bombardement de zone, Harris ne croyait aucunement à l'existence de prétendues « cibles panacées », c'est-à-dire des objectifs de bombardement de précision constituant des lieux névralgiques pour la capacité de guerre de l'Allemagne, qui étaient sélectionnés sur les conseils d'experts du renseignement et de la recherche industrielle. À la fin de 1944, l'état-major aérien britannique et le haut commandement allié souhaitaient qu'il prenne part à une attaque des infrastructures de communications et d'approvisionnement en pétrole afin de limiter la capacité de manœuvre des forces allemandes et d'empêcher l'Allemagne de poursuivre la guerre.[39] Son supérieur, le Maréchal en chef de l'Air Charles Portal, a éventuellement dû lui forcer la main pour qu'il accepte de coopérer, bien que la portée de cette collaboration soit discutable.[40] « Harris avait d'autres idées concernant la meilleure façon d'utiliser le Bomber Command. . . . Sa ténacité a non seulement nuit à la planification stratégique alliée, mais a également frustré des collègues et lui a fait perdre des appuis...[41]. » Harris s'est également farouchement « opposé à l'utilisation de la force aérienne pour soutenir l'invasion de la Normandie en minimisant le besoin de bombarder les bases de lancement de missiles V-2 allemandes[42] » et réagissait de plus en plus négativement à toutes suggestions voulant que le Bomber Command soit utilisé à d'autres fins que le bombardement de zones urbaines.[43]

En résumé, Harris considérait toutes opérations autres que le bombardement de zone comme une diversion. Cependant, ces « diversions » étaient au cœur du déroulement de la guerre. Même si le bombardement de zone était le seul moyen disponible au début de la guerre, ce n'était certainement plus le cas en 1944. Harris, toutefois, « a rajusté le tir tardivement au profit du ciblage sélectif après le développement des capacités du Bomber Command[44]. » Il considérait l'effort de guerre comme une compétition entre les différents services et non pas comme une utilisation conjointe des ressources.

Harris a défendu bec et ongles sa perspective réductionniste. Il « avait pris l'habitude de ne regarder qu'un seul aspect d'une question et de l'exagérer. Il avait tendance à confondre un conseil avec une ingérence, la critique avec le sabotage et les preuves avec la propagande[45]. » Cette perception de la guerre limitative et intraitable a réduit sa capacité à considérer avec objectivité le contexte général, à collaborer avec les autres services et à diriger volontairement ses formidables ressources là où elles auraient eu un effet déterminant pour gagner la guerre ou éviter la défaite.

Malgré que Harris était un commandant brillant sur les plans opérationnel et tactique, sa réticence ou son incapacité à saisir l'ensemble du contexte stratégique mettent en lumière les limites de sa compétence intellectuelle à titre de commandant de haut niveau, alors qu'il

aurait dû faire preuve d'ouverture d'esprit en vue de fournir des solutions créatives dans le contexte du paysage changeant de la guerre.

COMPÉTENCE INTERPERSONNELLE

Les aptitudes sociales constituent la pierre d'assise de la compétence interpersonnelle, qui « est essentielle pour avoir des relations efficaces avec les subordonnées, les pairs, les supérieurs… et les autres organismes gouvernementaux. … [Elles comprennent] la confiance, le respect, la perspicacité et l'empathie qui favorisent un travail d'équipe efficace[46]. » Harris était un homme intraitable. Il ne se distinguait pas particulièrement par ses habiletés sociales et sa diplomatie. Il a été décrit comme un être brusque, opiniâtre et franc[47]; agressif, brutal et, parfois, extrêmement grossier.[48] Il a été « incapable de prouver qu'il pouvait avoir plus d'une corde à son arc en faisant usage de ruse, de diplomatie ou de charme[49]. » Il avait la « réputation d'être susceptible et ne tolérait pas les idiots, peu importe leur rang[50]. »

Harris était un commandant de guerre austère dont les sentiments intenses de rivalité et de méfiance envers l'armée et la marine ont suscité des situations d'hostilité.[51] Il affichait son mépris envers les officiers du ministère de l'Air et ses rapports avec eux étaient très tendus et marqués par la méfiance[52], alors que certains échanges étaient « souvent acerbes[53]. » En outre, Harris n'avait aucune confiance envers les experts en renseignement et a fait fi de l'information contredisant ses attentes. Bien qu'il se méfiait généralement de tous les conseillers civils, il était particulièrement méprisant envers le personnel du Ministère de l'Économie de guerre (MÉG), qu'il accusait d'être « amateur, ignorant et irresponsable[54]. » À la fin de 1943, il ne prenait même plus en considération les cibles suggérées par le MÉG. Cela a eu de fâcheuses conséquences sur la stratégie britannique en 1944, alors que le MÉG défendait la destruction des infrastructures de communications et d'approvisionnement en pétrole, deux des principales faiblesses de l'effort de guerre allemand.[55] Il est clair que Harris n'était pas porté sur les relations interpersonnelles, et que son obstination et son inflexibilité n'ont pas favorisé le travail d'équipe nécessaire dans le cadre d'opérations aussi complexes.

Cela dit, Harris a fait un bon usage des relations qu'il avait réussi à tisser durant sa carrière. Il était un « hôte accueillant à la maison, sollicitant sans cesse en faveur du Bomber Command tout au long du processus[56]. » Il a également tiré le meilleur parti de son influence personnelle auprès de Churchill. Ainsi, il semble avoir utilisé ses habiletés en communications interpersonnelles au profit du Bomber Command.

ÉVALUATION DE LA COMPÉTENCE GÉNÉRALE

La très grande compétence émotionnelle de Harris ne peut pas compenser son manque de compétence intellectuelle *à titre de commandant stratégique*. Indépendamment de sa compétence intellectuelle élevée en tant que *commandant opérationnel*, « la principale caractéristique de tout grand commandant est la capacité à saisir l'ensemble du contexte stratégique, et Harris a certainement échoué à ce chapitre[57]. » Étant donné que cette lacune s'ajoute à sa personnalité difficile, à son obstination et à son manque d'habiletés générales en communications interpersonnelles, des traits de caractère qui ont eu des répercussions négatives sur la plupart de ses relations de travail, la compétence de Harris est jugée de faible à moyenne.

AUTORITÉ

L'autorité se réfère au domaine d'influence du commandement, au degré et à la portée du pouvoir d'un commandant et aux ressources disponibles pour exécuter ses ordres. Il existe deux types d'autorité : l'autorité juridique (qui est attribuée) et l'autorité personnelle (qui est gagnée). L'autorité juridique est un pouvoir formel en vertu duquel des ressources et du personnel sont affectés

aux commandants pour mettre en œuvre une mission. L'autorité personnelle est tacite et informelle, et elle s'acquiert avec le temps selon la réputation, l'expérience et le caractère. Elle est étroitement liée à la compétence professionnelle, à l'éthique, aux valeurs et au courage, et elle sert à motiver les autres.[58]

En tant que commandant en chef du Bomber Command de la RAF à partir de février 1942 jusqu'à la fin de la guerre en Europe en 1945, et comme il était responsable de ses ressources et de son personnel, Harris détenait clairement l'autorité juridique requise par son poste. De plus, de l'avis général, il possédait une autorité personnelle exceptionnelle auprès des personnes sous son autorité. Lors de sa prise de commandement en février 1942, « un vent nouveau d'optimisme a soufflé sur les escadrons du Bomber Command ». Il avait la « réputation de faire avancer les choses, d'être un leader[59]. »

Comme il était leur commandant en chef, Harris était vénéré par ses hommes. Ils savaient qu'il avait leurs intérêts à cœur, malgré le fait qu'il n'avait jamais vraiment cherché à être populaire et qu'ils le voyaient rarement à leurs stations. « Par quelque processus mystérieux, il connaissait les équipages et ceux-ci le connaissaient. Il s'agit d'un curieux exemple du rapport qu'un commandant fort peut tisser avec ses subordonnés[60]. » « Personne ne doutait qu'il fût un expert dans son domaine, et ce, depuis les débuts de la RAF ». De plus, les membres des équipages du Bomber Command « étaient et demeuraient les hommes de Harris; ses subordonnés et ses contemporains estimaient qu'il était un excellent homme et un chef inspirant...[61]. » Harris jouissait également d'une très grande autorité personnelle auprès de ses supérieurs, particulièrement durant la première année de son mandat.[62]

> À titre de chef de l'effort de guerre, Churchill a accordé son soutien à Arthur Harris, voyant en lui une âme soeur, un homme doté d'un courage à toute épreuve et ayant la capacité de mener la guerre à son terme, malgré les embûches se trouvant sur le chemin de la victoire et malgré son coût élevé.[63]

Cependant, à mesure que la guerre évoluait, l'autorité personnelle de Harris auprès de ses collègues et de ses supérieurs s'effritait. En 1944, des percées technologiques et un renseignement plus fiable ont permis au Bomber Command de reconnaître et d'atteindre des cibles sélectives pouvant paralyser l'Allemagne. Cependant, Harris s'obstinait à miser sur le bombardement de zone et continuait à cibler des villes industrielles dans une proportion écrasante, malgré la nouvelle politique accordant la priorité aux objectifs de précision, comme les infrastructures pétrolières. Son refus de faire preuve d'ouverture, malgré les rappels et les ordres émanant du ministère de l'Air, a eu pour effet de lui aliéner ses supérieurs et de compromettre sa réputation auprès de ses collègues.[64]

ÉVALUATION DE L'AUTORITÉ

Malgré ses failles, Harris avait consolidé une telle autorité personnelle auprès de ses aviateurs et du grand public que le Maréchal en chef de l'Air Charles Portal ne pouvait le congédier sans craindre que cette décision ne soit mal accueillie par le public ou qu'elle n'entraîne une baisse importante du moral au sein du Bomber Command.[65] Cela a essentiellement permis à Harris de mener dans une certaine mesure sa propre guerre, lui octroyant plus de pouvoir que celui incombant à son rang. Par conséquent, son autorité est considérée dans l'ensemble comme étant élevée.

RESPONSABILITÉ

La responsabilité est la « mesure dans laquelle une personne accepte la responsabilité juridique et morale qui va de pair avec le commandement », et elle présente deux

composantes : la responsabilité extrinsèque et la responsabilité intrinsèque. La responsabilité extrinsèque est le degré auquel un individu se sent imputable, tant envers ses supérieurs que ses subordonnés.[66] Il ne fait aucun doute que Harris se sentait entièrement responsable de ses aviateurs. Il acceptait la responsabilité entière des missions qui leur étaient confiées et sélectionnait lui-même les objectifs.[67] Il respectait leur courage et leurs efforts, signalant même dans *Bomber Offensive* : « Rien ne peut être comparé dans un contexte de guerre à un tel courage et à une telle détermination face au danger durant une période aussi prolongée[68]. » Dans un dernier acte de loyauté, Harris a décliné (en guise de protestation) tous les honneurs qui lui ont été accordés à titre personnel après la guerre, car ses équipages s'étaient vus refuser la reconnaissance qu'il estimait qu'ils méritaient, notamment une médaille commémorative de campagne du Bomber Command.[69]

Les sentiments et la responsabilité de Harris à l'égard de ses supérieurs de la chaîne de commandement étaient tout à fait différents. Il a régulièrement omis de se conformer aux ordres ou a grandement retardé le moment de s'y soumettre. Il a pratiquement fait comme bon lui semblait (c.-à-d. bombardement de zone), sans égard aux directives qui lui étaient transmises et aux pressions exercées par ses supérieurs. À titre d'exemple, il a ignoré des rapports de renseignement; il a interprété à sa guise la directive conjointe Pointblank de juin 1943, qui priorisait les objectifs permettant de saper l'industrie de guerre allemande[70]; et, à la fin de 1943, il a fait la sourde oreille aux tentatives de l'état-major aérien britannique de le persuader de respecter les priorités établies.[71]

Il est à noter tout particulièrement que Harris a catégoriquement refusé d'attaquer des usines de roulements à billes, alors que des experts avaient justement prédit qu'ils étaient essentiels à l'industrie de guerre allemande.[72] Le ministre allemand des Armements de la production de guerre, Albert Speer, était terrifié à l'idée que des attaques répétées soient menées contre ces usines, car il estimait qu'une telle offensive ralentirait ou stopperait la croissance de la production industrielle, entraînant ainsi la défaite de l'Allemagne.[73] Et malgré les ordres, l'avis des experts et des rappels répétés, Harris a refusé d'obéir et a continué de bombarder d'abord et avant tout des villes.

Dans une série de missives au ton âpre échangées avec Portal au sujet de son refus de coopérer en vue du bombardement (prioritaire) des infrastructures pétrolières, Harris se montrait argumentatif, sans remord et insubordonné, puisqu'il a pratiquement désobéi aux ordres du maréchal en chef de l'Air.[74] Il a finalement cédé dans une certaine mesure en accentuant les attaques sur les cibles pétrolières, les faisant passer de six pour cent en octobre 1944 à plus de vingt-quatre pour cent au cours du mois suivant. Il a été estimé que l'exécution par Harris d'au moins une ou deux attaques supplémentaires par mois contre des objectifs pétroliers « aurait eu une incidence notable dans le cadre de l'effort de guerre allemand et aurait limité, sinon écarté, l'offensive dans les Ardennes en 1944[75]. »

Le mois de janvier 1945 a représenté le sommet de la contribution du Bomber Command à la campagne contre les infrastructures pétrolières, alors que trente pour cent des bombes lancées visaient des cibles pétrolières et quarante pour cent visaient des villes.[76] Dans ses échanges continus avec Portal au sujet de son manque d'engagement envers les priorités qui lui étaient affectées, Harris était impénitent et opiniâtre, menaçant même de démissionner si son supérieur ne se résolvait pas à accepter la poursuite du bombardement de zone au cours des trois mois suivants. Portal a fait marche arrière. Cependant, certains historiens estiment que s'il avait relevé Harris de son commandement :

> Les bombardements des centres urbains auraient pris fin ou à tout le moins auraient été grandement réduits, et les aéronefs auraient pu

> être redirigés vers les cibles pétrolières et de transport clés; des dizaines de milliers de civils n'auraient pas perdu la vie, plus d'une douzaine de villes auraient été épargnées, l'Allemagne aurait éventuellement capitulé plus tôt, et des milliers d'alliés auraient peut-être survécu.[77]

Selon Pigeau et McCann, « [l]es commandants doivent assumer la responsabilité de leurs actes créateurs… en respectant l'intention du commandant[78]. » Harris a eu le courage de ses convictions jusqu'à l'excès et a refusé d'investir son pouvoir considérable à l'appui des fins du commandement (les directives imparties), dont il n'a pas fait de cas, dont il a fait abstraction ou, au mieux, qu'il a interprété à son gré en plusieurs occasions à partir du milieu de l'année 1943. Il a ainsi fait montre d'une faible responsabilité extrinsèque envers ses superviseurs de la RAF.

La responsabilité intrinsèque exprime la mesure de l'obligation inhérente d'une personne envers une mission militaire, soit le niveau de résolution démontré, la responsabilité assumée et l'engagement exprimé.[79] L'engagement profond et durable de Harris à l'égard de la mission du Bomber Command, spécialement le bombardement de zone, ne fait aucun doute.

> Nous allons détruire le Troisième Reich d'un bout à l'autre. Nous bombardons l'Allemagne ville par ville et de façon encore plus terrible pour faire en sorte qu'il lui soit impossible de poursuivre la guerre. Il s'agit de notre objectif, et nous chercherons sans relâche à l'atteindre.[80]

Sa résolution de tous les instants et sa détermination inébranlable — voire son obsession — sont indéniables. Cependant, cette responsabilité intrinsèque extrêmement élevée visait avant tout à accomplir « sa » mission au moyen de ses propres méthodes, ce qui s'est révélé sa plus grande faille. Il a ainsi perdu de vue le contexte général, ce qui a eu un effet préjudiciable sur l'effort de guerre. Par ailleurs, la méthode du bombardement de zone mise en œuvre par Harris n'a pas été particulièrement efficace. Les rapports et les enquêtes réalisés après la guerre ont généralement signalé que le bombardement de zone était inopérant, et n'a pas réussi à saper le moral des Allemands ni à causer une réduction notable de l'efficience des travailleurs.[81]

ÉVALUATION DE LA RESPONSABILITÉ

Il existe une dichotomie entre la responsabilité extrinsèque très élevée de Harris à l'égard de ses subordonnées et celle plutôt faible envers ses supérieurs. De plus, étant donné sa responsabilité intrinsèque élevée à l'égard de sa mission de bombardement de zone, mais celle déficiente envers la mission à mener globalement dans le contexte de la guerre, sa responsabilité globale est jugée moyenne.

CONCLUSION

À la lumière du modèle de Pigeau et de McCann, deux facteurs ont mené à une situation frisant le commandement dangereux ou l'abus d'autorité : d'une part, l'autorité élevée et la responsabilité moyenne démontrées par Harris; et d'autre part, l'incapacité de la chaîne de commandement à le rappeler à l'ordre. La compétence globale de Harris s'est vue grandement réduite par son entêtement, son manque de diplomatie et de flexibilité, et son refus de faire preuve de pensée créative en considérant le contexte stratégique. Elle ne reflète aucunement le commandement équilibré qui est souhaitable selon le modèle CAR.

Néanmoins, il s'agit d'un portrait juste d'un commandant talentueux, mais imparfait, dont le pouvoir considérable a dépassé sa capacité de l'exercer plus efficacement. Les relations complexes et l'interaction dynamique entre les forces et les faiblesses

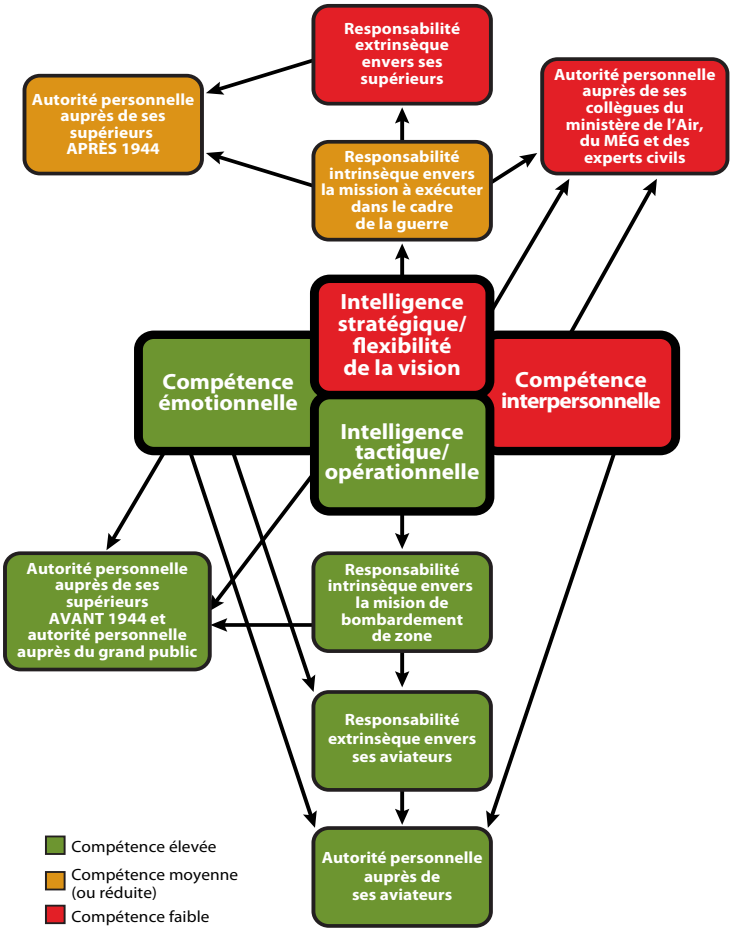


Figure 1. Représentation synthétique des compétences du Maréchal en chef de l'Air Arthur Harris

de Sir Arthur Harris sont représentées dans la figure 1, qui montre les liens entre ses différentes capacités de commandement. Elle permet d'illustrer comment ces compétences sont interreliées. Les principaux nœuds (ou compétences centrales dont les autres découlent) sont l'intelligence stratégique/la flexibilité de la vision; la compétence interpersonnelle; l'intelligence tactique/opérationnelle; et la compétence émotionnelle.

> Il est évident que Harris a servi les intérêts du Bomber Command au meilleur de ses capacités et qu'il a été principalement responsable de mettre en place les éléments ayant fait de ce commandement une arme d'une importance décisive. Par la force de ses convictions, il a non seulement inspiré la confiance de ses équipages à un moment où ils subissaient des pertes dévastatrices, mais il a également stimulé le moral de la nation à une époque où la Grande-Bretagne connaissait plus de défaites que de victoires.[82]

La faible intelligence stratégique/la flexibilité de la vision entraîne, d'une part, une faible autorité personnelle auprès de ses collègues du ministère de l'Air, du ministère de l'Économie de guerre et des experts civils

et, d'autre part, une responsabilité intrinsèque moyenne envers la mission à exécuter dans le cadre de la guerre. Trois autres compétences dérivent de cette dernière : 1) faible autorité personnelle auprès de ses collègues du ministère de l'Air, du ministère de l'Économie de guerre et des experts civils; 2) faible responsabilité extrinsèque envers ses superviseurs; et 3) autorité personnelle moyenne auprès de ses supérieurs après 1944. La faible responsabilité extrinsèque envers ses supérieurs mène également à l'autorité personnelle moyenne auprès de ceux-ci après 1944.

La faible compétence interpersonnelle entraîne, d'une part, une faible autorité personnelle auprès de ses collègues du ministère de l'Air, du ministère de l'Économie de guerre et des experts civils et, d'autre part, une autorité personnelle élevée auprès de ses aviateurs.

L'intelligence tactique/opérationnelle élevée entraîne une autorité personnelle élevée auprès de ses supérieurs avant 1944 et du grand public, de même qu'une responsabilité intrinsèque élevée envers la mission de bombardement de zone. Cette dernière compétence mène également à une autorité personnelle élevée auprès de ses supérieurs avant 1944 et a une autorité personnelle élevée auprès du grand public et une responsabilité intrinsèque élevée envers ses aviateurs, qui par ricochet entraîne une autorité personnelle élevée auprès de ses aviateurs.

Trois autres compétences dérivent de cette compétence émotionnelle élevée : 1) autorité personnelle élevée auprès de ses supérieurs avant 1944 et autorité personnelle élevée auprès du grand public; 2) responsabilité extrinsèque élevée envers ses aviateurs; et 3) autorité personnelle élevée auprès de ses aviateurs.

Cependant, Harris a toujours affirmé que la seule chose qui importait était le succès de l'offensive de bombardement, et qu'il avait un parti pris indéniable envers le bombardement de zone. Ce point de vue étroit explique son mépris envers d'autres théâtres de guerre et stratégies, et a servi de fondement à ses arguments contre les directives émises.[83]

Il est ironique de constater que l'entêtement et la détermination qui ont séduit l'état-major aérien britannique lorsqu'il avait besoin d'un chef solide ont réduit l'efficacité du Bomber Command et ont eu un effet préjudiciable sur l'offensive alliée au cours des dernières années de la guerre. « Tout ce que le Bomber Command... a accompli a été compromis par le refus de Harris d'abandonner le bombardement de zone[84]. »

En fin de compte, la foi et l'engagement inébranlables de Harris envers la destruction systématique des villes allemandes l'ont empêché de penser et d'agir de façon stratégique. Cela a constitué son ultime échec à titre de commandant de haut niveau.

ABRÉVIATIONS

ARC	Aviation royale canadienne
CAR	compétence, autorité et responsabilité
MÉG	Ministère de l'Économie de guerre
OAP	officier des affaires publiques
RAF	Royal Air Force

Le major Lynne Chaloux est officier des affaires publiques (OAP) de l'Aviation royale canadienne (ARC). Diplômée du Collège Militaire Royal de St-Jean, elle a servi à différents titres dans le domaine des affaires publiques au sein de l'escadre; elle a rempli des fonctions aux niveaux opérationnel et stratégique dans l'ARC; et elle a occupé différents postes se rapportant aux communications ministérielles et à la liaison avec les médias nationaux auprès du Sous-ministre adjoint (Affaires publiques) SMA(AP). Elle a été déployée en tant qu'OAP auprès du chef du contingent canadien au sein de la Force de stabilisation en Bosnie-Herzégovine de l'OTAN et, après être devenue réserviste en 2006, elle a également servi à titre d'OAP du président

de la Confédération interalliée des officiers de réserve (CIOR) de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord. Elle travaille actuellement comme conseillère en communications auprès du Directeur général – Personnel (Air) au sein de l'organisation du Chef d'état-major de la Force aérienne, et suit le Programme de commandement et d'état-major interarmées (instruction à distance) au Collège des Forces canadiennes.

NOTES

1. Christina Goulter, « Sir Arthur Harris: Different Perspectives » dans *The Challenges of High Command: The British Experience*, édité par Gary Sheffield and Geoffrey Till, New York, Palgrave Macmillan, 2003, p. 127.

2. Randall Hansen, *Foudre et dévastation : les bombardements alliés sur l'Allemagne, 1942–1945*, Québec, Presses de l'Université Laval, 2012, p. 19.

3. Rebecca Grant, « Bomber Harris », *AIR FORCE Magazine*, vol. 88, nº 1, janvier 2005, p. 69, http://www.airforce-magazine.com/MagazineArchive/Documents/2005/January%202005/0105harris.pdf (consulté le 12 février 2013).

4. Hansen, p. 22-23.

5. *Ibid.*, p. 31.

6. *Ibid.*, p. 26.

7. Robin Neillands, *The Bomber War: The Allied Air Offensive against Nazi Germany*, New York, The Overlook Press, 2001, p. 104.

8. Ross Pigeau et Carol McCann, « Une nouvelle conceptualisation du commandement et du contrôle », *Revue militaire canadienne*, vol. 3, nº 1, printemps 2002, p. 58, http://www.journal.forces.gc.ca/vo3/no1/index-fra.asp (consulté le 12 février 2013).

9. Neillands, p. 5.

10. Pigeau et McCann, p. 58.

11. Tami Davis Biddle, « Bombing by the Square Yard: Sir Arthur Harris at War, 1942–1945 », *The International History Review*, vol. 21, nº 30, septembre 1999, p. 635.

12. Grant, p. 68.

13. United States Air Force Association, « Air Power Quotes », United States Air Force Association, http://www.afa.org/quotes/Quotes_81208.pdf (consulté le 12 février 2013).

14. Neillands, p. 399.

15. Sir Arthur Harris, *Les bombardiers attaquent*, Paris, Plon, [s.d.], p. 233.

16. Colonel d'aviation Peter W. Gray, revue de *Bomber Harris: His Life and Times*, par Henry Probert, *Air Power Review*, vol. 4, nº 4, hiver 2001, p. 5, http://www.airpowerstudies.co.uk/airpowerreview.htm (consulté le 12 février 2013).

17. Harris, p. 234-235.

18. *Ibid.*, p. 149-152.

19. Neillands, p. 398.

20. *Ibid.*, p. 105.

21. Gray, p. 5.

22. Jacqueline Assheton, « Sir Arthur Harris: A Personal Note by his Daughter » dans *Bomber Offensive* (voir la note nº 15), p. xv.

23. Pigeau et McCann, p. 58.

24. Goulter, p. 135.

25. Biddle, p. 631.

26. Grant, p. 68.

27. Neillands, p. 109.

28. *Ibid.*, p. 108-119.

29. Neillands, p. 121.

30. Sebastian Cox, « Sir Arthur Harris and the Air Ministry » dans *Airpower Leadership Theory and Practice*, édité par Peter W. Gray et Sebastian Cox, London, The Stationery Office, 2002, p. 216–217; et Biddle, p. 636.

31. John Terraine, *The Right of the Line: The Role of the RAF in World War Two*, Hodder & Stoughton, 1985, cité dans Gray, p. 6.

32. Grant, p. 71.

33. Cox, p. 215.

34. Goulter, p. 131.

35. *Ibid*., p. 129-130.

36. Neillands, p. 116.

37. Goulter, p. 131.

38. Neillands, pp. 116-117.

39. Biddle, p. 626.

40. *Ibid*., pp. 648-651.

41. *Ibid*., p. 626.

42. Grant, p. 68.

43. Biddle, p. 640.

44. *Ibid*., p. 659.

45. C. Webster et N. Frankland, *The Strategic Air Offensive over Germany, 1939-45*, London, HMSO, 1961, p. 80, cité dans Goulter, p. 133-134.

46. Pigeau et McCann, p. 58.

47. Biddle, p. 631.

48. Neillands, p. 105.

49. Sebastian Cox, cité dans Grant, p. 68.

50. Gray, p. 6.

51. Biddle, p. 627, 631, 638.

52. Cox, p. 217-222.

53. Gray, p. 6.

54. Biddle, p. 651.

55. Goulter, p. 133.

56. Gray, p. 5.

57. Goulter, p. 130.

58. Pigeau et McCann, p. 58-59.

59. Ces deux citations sont tirées de : Neillands, p. 105.

60. *Ibid*., p. 110.

61. Ces deux citations sont tirées de : *Ibid*., p. 105-106.

62. Cox, p. 213; et Hansen, p. 30-32.

63. Neillands, p. 400.

64. Biddle, p. 649-651.

65. Goulter, p. 135; et Biddle, p. 652.

66. Pigeau et McCann, p. 59 (y compris la citation).

67. Neillands, p. 110.

68. Harris, p. 233.

69. Biddle, p. 657.

70. Biddle, p. 640; et Neillands, p. 200-202.

71. Hansen, p. 149-150; et Biddle, p. 640.

72. Goulter, p. 133.

73. Hansen, pp. 142-144.

74. Biddle, p. 663.

75. *Ibid*., p. 652-653.

76. Hansen, p. 290-291.

77. *Ibid*., p. 293.

78. Pigeau et McCann, p. 57.

79. *Ibid*., p. 60.

80. Sir Arthur Harris, cité par : United States Air Force Association.

81. Biddle, p. 658-660.

82. Goulter, p. 131.

83. *Ibid*., p. 135.

84. Biddle, p. 661-662.

Une foi inébranlable : le commandement déficient de Bomber Harris

L'OPÉRATION AIR BRIDGE :

LA CONTRIBUTION DU CANADA AU PONT AÉRIEN DE SARAJEVO

PAR MATTHEW TRUDGEN, PH.D.

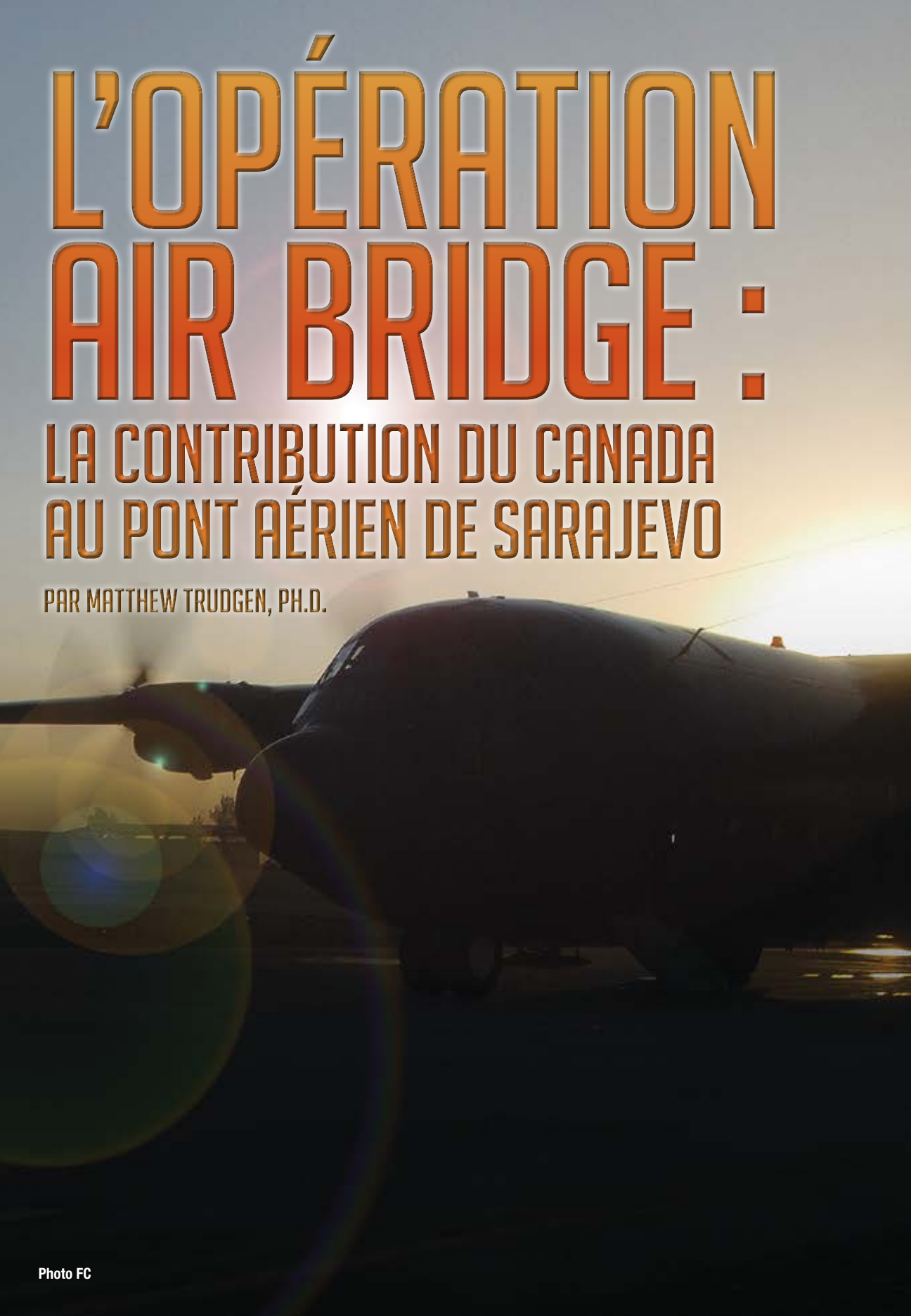


Photo FC

INTRODUCTION

De juillet 1992 à janvier 1996, la Force aérienne du Canada participe au pont aérien d'aide humanitaire vers la ville de Sarajevo, capitale de la Bosnie-Herzégovine, que dirigent les Nations Unies (ONU). Au cours de cette mission, dont le nom de code est opération *Air Bridge*, les avions de transport canadiens CC130 Hercules effectuent 1 806 vols, ou chalks, ce qui est davantage que ce que font des pays comme l'Allemagne et les Pays-Bas et presque autant que la Grande-Bretagne[1]. En fait, parmi les pays qui contribuent au pont aérien, le Canada arrive au quatrième rang[2]. Cette réalisation est toutefois presque totalement méconnue parce que les universitaires et commentateurs canadiens se sont surtout intéressés aux opérations terrestres menées par le Canada dans l'ex-Yougoslavie, et particulièrement aux problèmes que rencontre l'Armée canadienne en essayant de maintenir la paix là où il n'y a pas de paix à maintenir[3]. Cette expérience a en outre été éclipsée par les divers scandales liés aux événements en Somalie et, plus tard, par le récit des événements des années 1990, décrites comme une « décennie de noirceur » pour les Forces canadiennes (FC).

Dans le présent article, je tenterai de combler cette lacune dans la littérature en examinant la participation du Canada au pont aérien de Sarajevo. Je présenterai d'abord le contexte historique de l'éclatement de la Yougoslavie et les événements qui ont mené au siège de la ville. Puis, j'analyserai les opérations canadiennes en utilisant diverses sources primaires, entre autres une entrevue d'histoire orale et des documents d'archives[4]. Enfin, l'article se terminera par un examen sommaire des leçons à tirer de cette expérience.

LES ORIGINES DU CONFLIT

Ce serait un cliché de dire que le conflit en Yougoslavie dans les années 1990 est le résultat de siècles de haine entre les différents groupes ethniques constituant ce pays. De fait, l'auteur américain Norman Naimark a écrit que « l'idée d'un monde balkanique de violence perpétuelle, de marginalité culturelle et de 'haines ancestrales' [a] dominé le discours public sur la guerre[5] ». Les clivages ethniques et religieux — combinés aux graves difficultés économiques que connaît la Yougoslavie dans les années 1980 et, surtout, au problème de leadership qui suit la mort du Maréchal Tito en 1980 — créent les conditions propices pour que les démagogues nationalistes obtiennent l'appui de la population[6]. La plus importante de ces figures est Slobodan Milosevic, qui apparaît comme le leader de la Serbie à la fin des années 1980[7].

Milosevic s'impose d'abord en défendant avec fougue les droits de la minorité serbe au Kosovo, une province autonome en territoire serbe qui, malgré sa population majoritairement albanaise, est considérée comme le cœur de la Serbie à cause de l'importance historique de la bataille de Kosovo[8]. Avec le temps, il parvient à gagner l'appui de l'Église orthodoxe serbe et de nombreux intellectuels serbes. Il consolide ensuite sa mainmise sur la Serbie en supprimant le statut autonome du Kosovo et celui de l'autre province autonome (Vojvodine), qui l'avait obtenu de Tito en 1974[9]. Et il réussit finalement à se rendre maître de l'Armée nationale yougoslave (YNA) dominée par les Serbes. Milosevic est donc en mesure d'atteindre son objectif, à savoir établir une Yougoslavie plus centralisée et dominée par les Serbes, ce qui inquiète grandement les autres républiques yougoslaves, la Slovénie et la Croatie[10].

Par conséquent, la situation en Yougoslavie se détériore rapidement et, lorsque Milosevic s'oppose à l'alternance annuelle de la présidence fédérale, en mai 1991, parce que cela aurait entraîné le remplacement de l'un de ses alliés serbes par un Croate, la Slovénie et la Croatie réagissent en proclamant leur

indépendance en juin de la même année[11]. La YNA intervient alors dans les deux pays et, si le conflit en Slovénie est de courte durée, des combats importants éclatent en Croatie, où l'armée soutient la population locale serbo-croate, que les autorités serbes avaient auparavant armée. Avant que les deux parties finissent par accepter le cessez-le-feu ordonné par l'ONU, à la fin du mois de novembre 1991, les Serbes contrôlent le tiers de ce pays[12].

Ayant atteint leurs objectifs en Croatie, les Serbes se tournent vers la Bosnie, qui compte aussi une minorité serbe non négligeable. La Bosnie, la plus diversifiée des républiques yougoslaves sur le plan ethnique, se retrouve alors dans une situation très difficile[13]. Si elle déclare son indépendance, elle subira l'intervention des forces de la YNA qui sont déjà en sol bosniaque mais, si elle demeure au sein de la Yougoslavie, elle sera soumise à la domination de Milosevic. Ce qui complique encore davantage la situation, c'est que les Serbes de Bosnie, sous le commandement de leur chef Radovan Karadzic, ont déjà fait de quatre enclaves en Bosnie des régions autonomes serbes et ont même établi leur propre Parlement[14]. Finalement, après un référendum, qui est boycotté par la communauté serbo-bosniaque, la population de Bosnie vote en faveur de la séparation d'avec la Yougoslavie le 1er mars 1992. Peu après, malgré tous les efforts de la Communauté européenne pour résoudre cette crise de manière pacifique, les Serbes de Bosnie proclament la « République serbe de Bosnie-Herzégovine » et la guerre commence. En six semaines, les Serbes de Bosnie — avec l'appui de la nouvelle République fédérale de Yougoslavie (qui ne comprend plus que la Serbie et le Monténégro) et de son armée, ainsi que de nombreux groupes paramilitaires serbes — s'emparent de 60 pour cent de la Bosnie[15]. Mais ils ne parviennent pas à prendre Sarajevo; la ville est assiégée et subit le bombardement intense de l'artillerie et des mortiers.

LE DÉBUT DU PONT AÉRIEN

Une fois que Sarajevo est encerclée, des craintes se manifestent rapidement quant à la situation humanitaire, et la communauté internationale commence à discuter de ce qui pourrait être fait. Bien que la Force de protection des Nations Unies (FORPRONU) soit installée dans la ville, elle n'a pas encore le mandat d'intervenir dans Sarajevo[16]. Et, pas plus que d'autres institutions, les Nations Unies ne veulent recourir à la force pour mettre fin au siège. La communauté internationale commence plutôt à envisager la possibilité d'un pont aérien. Cette idée s'impose encore davantage après que la United States Air Force (USAF) eut transporté « 35 palettes de rations alimentaires et 24 palettes de fournitures médicales et de couvertures » en avril 1992[17]. Mais ce ne sera pas avant le 5 juin que l'accord concernant l'aéroport de Sarajevo sera négocié entre la FORPRONU, le gouvernement bosniaque et les autorités serbes de Bosnie et, même alors, il faudra que le président français, François Mitterrand, pose le geste symbolique de se rendre à Sarajevo en avion pour mettre en branle ce pont aérien[18]. Cet effort humanitaire est toutefois entravé par les diverses failles de l'accord.

Ces problèmes sont attribuables au fait que les Nations Unies n'ont pas de moyens de pression lorsque l'accord est négocié parce que les Serbes de Bosnie possèdent la supériorité militaire, et qu'en plus ils ont déjà subi des sanctions économiques et ont été vilipendés par les médias internationaux pour leurs opérations en Bosnie[19]. Entre autres faiblesses, une clause permet aux Serbes de Bosnie d'inspecter les cargaisons à l'aéroport et, ainsi, de créer des difficultés pour l'acheminement de l'aide. L'accord contient une autre clause problématique, l'article 8, qui prévoit que « de l'aide humanitaire sera fournie à Sarajevo et aux environs, sous la supervision des Nations Unies, de manière non discriminatoire et uniquement en fonction des besoins[20] ».

Malheureusement, l'article 8 est interprété de manière à laisser place à la réciprocité et à la proportionnalité, plutôt que de manière impartiale, de sorte que les Serbes bosniaques reçoivent une bonne partie des secours apportés à la ville. En effet, jusqu'à 25 pour cent de ces ravitaillements sont alloués aux populations serbes de Sarajevo et des « environs », même si elles n'en ont pas vraiment besoin[21].

Par ailleurs, il faut reconnaître que la quantité de ravitaillements livrés grâce au pont aérien n'est pas suffisante pour assurer la survie de Sarajevo[22]. Les ravitaillements dont Sarajevo a besoin parviennent à la ville par divers autres moyens, entre autres un tunnel sous l'aéroport dont l'ONU n'a jamais officiellement reconnu l'existence, des convois terrestres et même la vente de nourriture par les assiégeants serbes[23]. Enfin, de nombreux spécialistes soutiennent que le pont aérien a contribué à rendre le siège plus tolérable pour la communauté internationale, puisque la participation à cet effort humanitaire permettait aux nations concernées de ne pas tenter de libérer véritablement la ville[24]. Néanmoins, le pont aérien représente une réalisation importante, tant pour la Force aérienne du Canada que pour les autres nations qui y ont participé, et même les critiques sévères de cette opération, comme Carol Off, saluent les efforts du personnel militaire qui y a participé[25].

En fin de compte, le pont aérien durera trois ans et demi, c'est-à-dire trois fois plus longtemps que le pont aérien de Berlin, et il y aura 12 591 vols vers Sarajevo[26]. Au total, 144 827 tonnes métriques de nourriture et 15 850 tonnes métriques de fournitures médicales sont transportées par avion, et 1 100 patients sont évacués[27]. Ayant brossé un tableau de la crise en Yougoslavie, j'examinerai maintenant plus en détail les opérations aériennes du Canada.

L'EXPÉRIENCE DU CANADA

La contribution du Canada au pont aérien de Sarajevo comprend les éléments suivants : un avion de transport Hercules, deux équipages de vol, du personnel au sol et du personnel de soutien, et une petite équipe médicale[28]. Au début de l'opération *Air Bridge*, les Canadiens partent de Zagreb, en Croatie, mais lorsque l'avion de transport G222 des Forces aériennes italiennes est abattu le

Photo FC

3 septembre 1992 (quatre membres d'équipage seront alors tués) et que les Italiens se retirent, les Canadiens prennent leur place et décollent d'Ancona, en Italie, ce qui est beaucoup plus près de Sarajevo[29].

Au plus fort du pont aérien, les Canadiens effectuent trois missions par jour[30], et chacun de ces vols transporte 35 000 livres [1,6 tonne métrique] de nourriture et de secours[31]. Les Canadiens transportent également des passagers vers la ville et à l'extérieur de celle-ci. Il s'agit parfois de journalistes et de personnages officiels, comme l'ambassadeur de Bosnie en Italie, mais il y a aussi du personnel canadien partant en congé et des évacuations sanitaires (EVASAN) de civils blessés[32]. En fait, les Canadiens en viennent à la conclusion que le Haut Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés est devenu dépendant des « FC pour les EVASAN en raison de la disponibilité et de l'expertise de l'équipe médicale des FC », ce qui constitue un problème parce ces EVASAN sont souvent compliquées par des facteurs bureaucratiques et politiques[33]. Quoi qu'il en soit, malgré ces difficultés, les Canadiens continuent d'évacuer des civils tout au long de la mission. Certaines de ces opérations sont planifiées, mais d'autres sont menées pour répondre à des situations urgentes, comme l'intense attaque au mortier contre Sarajevo en février 1994[34].

Au cours de ces vols, les Canadiens rencontrent toute une série de difficultés, entre autres d'innombrables problèmes mécaniques qui rendent l'avion inutilisable. Ils affrontent aussi d'autres problèmes allant de la pénurie de fret à Ancona à la contrebande (de drogue par exemple), en passant par les problèmes de communication avec Sarajevo, surtout pour obtenir des bulletins météorologiques fiables[35]. Le brouillard représente un problème particulièrement grave, entre autres parce que les Canadiens sont chargés d'effectuer le premier vol de la journée. Et, comme les avions ne sont pas la cible de tirs lorsqu'ils sont au sol, des Sarajéviens profitent de ce moment pour traverser la piste et se rendre dans les villages de l'autre côté de l'aéroport, même lorsque les avions atterrissent ou décollent[36].

Les avions canadiens font face à un autre grave problème : les verrouillages radars. Souvent, ces verrouillages sont causés par les radars de surveillance au sol des factions belligérantes, et les avions de transport Hercules se retrouvent ainsi exposés aux attaques des missiles sol-air (SAM); mais certains sont le fait des chasseurs de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN) qui font respecter la zone d'exclusion aérienne dans le cadre de l'opération *Deny Flight*. Les Canadiens sont particulièrement contrariés par ces verrouillages provenant de leur propre camp, et ils déposent de nombreuses plaintes à l'OTAN à leur sujet. Par exemple, en juin 1993, ils se plaignent que ces verrouillages sont très dérangeants dans la zone très menacée de la région terminale de Sarajevo[37]. En outre, les Canadiens essuient les tirs antiaériens des factions belligérantes, dont certains sont le fait de combattants ivres qui tirent à vue avec des armes légères[38]. La composante aérienne canadienne réussit néanmoins à surmonter toutes ces difficultés.

L'une des choses que font les Canadiens, c'est d'améliorer leur équipement. Au moment où ils sont déployés, ils ne sont pas préparés aux défis qu'impliquent les opérations en zone de guerre mais, une fois qu'il est admis que des vies sont en danger, la Force aérienne du Canada s'attelle à la tâche et l'on accélère le processus d'approvisionnement. Le fait que le Groupe transport aérien (GTA) est une petite organisation facilite ce processus, car il peut réagir rapidement pour régler les problèmes. Les avions Hercules sont donc dotés d'un blindage en Kevlar et de systèmes d'avertissement d'approche de missiles ultramodernes. En fait, la plus grande partie de cet équipement arrive tellement vite à Ancona que la formation doit se faire sur le théâtre d'opérations[39].

En outre, les Canadiens peuvent compter sur le fait qu'ils sont bien préparés pour participer à cette mission. Par exemple, seuls les équipages qui sont qualifiés pour le transport aérien tactique sont autorisés à voler au cours de cette opération[40]. De plus, les militaires canadiens sont très désireux de mettre leur formation à l'épreuve. Ainsi, pendant les 15 minutes que les Hercules passent au sol à Ancona entre le premier et le deuxième vol de la journée, l'équipe au sol fait le plein et vérifie l'avion, règle les problèmes qui peuvent l'être, décharge les palettes[41] et charge la cargaison. Même le personnel médical donne un coup de main en nettoyant les vitres. En plus de remplacer les cartouches éclairantes vides des éjecteurs de leurres utilisés pour détecter les missiles, les armuriers s'occupent du déjeuner de l'équipage de vol, qui n'a pas eu le temps de manger. Au cours de l'entrevue, le Major Bill Lafontaine disait : « Je n'ai jamais vu des gens collaborer aussi étroitement ni un aussi bon service dans une autre base d'attache. » [Traduction] Et c'est parce que ces militaires étaient en mission outre-mer et qu'ils accomplissaient des tâches pour lesquelles ils avaient été formés. Il est important de se rappeler que le moment choisi pour ces vols était absolument crucial, car il n'y avait qu'un court espace de temps pour atterrir à Ancona et à Sarajevo, et en décoller, vu le nombre d'avions qui participaient au pont aérien[42].

Les militaires canadiens doivent aussi adapter leurs procédures pour faire face aux défis de cette mission, entre autres en modifiant leur liste de vérifications pour réduire le broutement pendant les périodes de stress, par exemple à l'approche de la ville. Les Canadiens utilisent aussi des bouteilles d'oxygène portatives en vol parce qu'ils craignent qu'un tir antiaérien égaré atteigne le principal réservoir d'oxygène[43]. Les équipages canadiens utilisent même des systèmes de positionnement global (GPS) portatifs pour bénéficier de cette ressource étant donné qu'il n'y a pas de GPS installés dans les avions Hercules[44]. Il est à noter que ce que les Canadiens font n'est pas toujours une réussite. Par exemple, le Groupe de chasse envoie des militaires dans l'espoir de régler certains problèmes rencontrés par la mission. Cependant, la personne rencontrée en entrevue estime que ces militaires étaient peu utiles et qu'ils ont finalement été retirés à cause des dépenses qu'entraînait leur maintien sur le théâtre des opérations[45].

AU PLUS FORT DU PONT AÉRIEN, LES CANADIENS EFFECTUENT TROIS MISSIONS PAR JOUR, ET CHACUN DE CES VOLS TRANSPORTE 35 000 LIVRES [1,6 TONNE MÉTRIQUE] DE NOURRITURE ET DE SECOURS.

Les Canadiens ont un autre avantage : ils sont capables d'établir de bonnes relations avec les militaires des autres nations qui décollent d'Ancona, notamment les Allemands, les Britanniques et, ultérieurement, les Américains. Tous ces contingents travaillent ensemble pour faire en sorte que la mission réussisse[46]. Par exemple, à la fin du mois d'octobre 1993, des rivets devant servir à réparer un Hercules canadien sont transportés par avion de Francfort à Sarajevo par la USAF, puis à Ancona par la Royal Air Force[47]. Il est aussi arrivé qu'un mécanicien de bord canadien aide des Américains à changer un pneu sur leur avion parce que l'équipage de la USAF n'avait pas de pneu de rechange ou de trousse de changement de pneu et qu'il « n'était pas habitué à cette tâche[48]. »

La plus importante de ces relations, aussi bien pour les Canadiens que pour la mission dans son ensemble, c'est celle qui se développe avec les Britanniques. Cette relation devient particulièrement étroite parce que les deux nations utilisent un petit nombre d'équipages,

contrairement aux Américains[49]. C'est à cause de cette familiarité que les Britanniques et les Canadiens décident à tour de rôle comment se dérouleront les opérations à l'extérieur d'Ancona. Cela se fait souvent « sous la table », mais ça fonctionne parce que les Canadiens et les Britanniques se connaissent très bien. Par exemple, ils établissent des procédures pour que les vols se poursuivent même quand la visibilité est mauvaise[50]. Les Canadiens sont ainsi en mesure d'apporter une importante contribution à cet effort humanitaire.

LA FIN DU PONT AÉRIEN ET LES LEÇONS RETENUES

Finalement, le pont aérien des Nations Unies vers Sarajevo se termine. Les offensives majeures des armées de Croatie et de Bosnie, auxquelles s'ajoutent les frappes aériennes de grande envergure de l'OTAN — qui sont déclenchées par l'exaspération à l'endroit des Serbes de Bosnie, par les atrocités commises par les Serbes, comme le massacre de Srebrenica au mois de juillet 1995, et une attaque au mortier contre le marché de Sarajevo à la fin du mois d'août —ont transformé radicalement la situation militaire. Il s'ensuit un cessez-le-feu en octobre 1995, et le siège prend fin[51]. L'opération *Air Bridge* tire donc à sa fin et, pendant plusieurs jours à la fin de 1995, il n'y a aucun vol parce qu'il n'y a pas de fret. Le dernier vol canadien a lieu le 7 janvier 1996[52].

Le pont aérien de Sarajevo constitue un grand exploit sur le plan de la logistique. Il a duré trois fois plus longtemps que celui de Berlin et a aidé la ville à résister aux Serbes de Bosnie même si, au bout du compte, il n'a pas permis de mettre fin au siège, ce qu'il fallait en réalité. Cela ne doit pourtant pas faire oublier les efforts des forces aériennes, y compris des Canadiens, qui ont mené cette mission, car on leur avait confié cette tâche et elles devaient s'en acquitter.

Après avoir examiné la contribution du Canada, une question demeure : que peut-on en apprendre? L'une des leçons à tirer, c'est qu'il est important de maintenir un niveau élevé de formation et de compétence chez les militaires de l'Aviation canadienne afin qu'ils soient prêts, quels que soient les défis qu'ils devront affronter pendant les opérations, parce que ces missions peuvent être plus difficiles qu'il ne le semblait à première vue. En effet, selon, Lafontaine, l'opération *Air Bridge* a été la mission la plus risquée des FC depuis la guerre de Corée[53]. Il faut aussi rappeler que c'est tout à l'honneur de la Force aérienne et de la communauté des Hercules d'avoir pu maintenir ce niveau de compétence à une époque de restrictions budgétaires drastiques. En analysant cette mission, on remarque également que le système d'approvisionnement a été accéléré, de sorte que le contingent canadien des forces aériennes a pu obtenir l'équipement dont il avait besoin. En fait, cet exploit doit être étudié plus en détail parce que l'une des critiques suscitées par la mission en Afghanistan, c'est que le système d'approvisionnement ne réagissait pas assez promptement aux demandes des militaires sur le terrain. Cette expérience montre aussi l'importance d'établir de bonnes relations avec les nations qui participent aux opérations. Ces relations ont non seulement aidé les Canadiens à effectuer leurs propres vols, elles ont aussi facilité le déroulement de l'ensemble des opérations à l'extérieur d'Ancona. Ce genre de liens deviendra de plus en plus important dans les années futures en raison de l'évolution vers l'interopérabilité et le partage du fardeau au sein des alliances comme l'OTAN. Enfin, j'ai tirée une autre leçon de cette recherche : il est nécessaire d'étudier les missions comme l'opération *Air Bridge* de manière plus approfondie, pas seulement pour en tirer des leçons mais pour raconter l'histoire des militaires de la Force aérienne du Canada qui y ont participé. Même si la contribution du Canada au pont aérien de Sarajevo a été modeste, notre pays a quand même joué un rôle majeur dans cet effort, et il ne faut pas l'oublier.

ABRÉVIATIONS

DHP	Direction - Histoire et Patrimoine
EVASAN	évacuation sanitaire
FC	Forces canadiennes
FORPRONU	Force de protection des Nations Unies
GPS	système de positionnement global
GTA	Groupe transport aérien
ONU	Nations Unies
OTAN	Organisation du Traité de l'Atlantique Nord
SAM	missile sol-air
SITREP	compte rendu de situation
USAF	United States Air Force
YNA	Armée nationale yougoslave

Matthew Trudgen a obtenu un doctorat en histoire à l'Université Queen's en 2010. Il a ensuite bénéficié d'une bourse postdoctorale R.B. Byers au Centre for Military and Strategic Studies, à l'Université de Calgary. En septembre 2012, il a obtenu une autre bourse postdoctorale et entrepris des études au Dartmouth College, au New Hampshire.

NOTES

1. Nations Unies, *The Blue Helmets: A Review of United Nations Peace-keeping*, New York, Département de l'information publique des Nations Unies, 1996, p. 500.

2. Benjamin Zyla, *Un pont pas trop loin? : Sécurité du Canada et de l'Europe, 1989-2001*, thèse de doctorat, Collège militaire royal du Canada, 2008, p. 319.

3. Parmi les travaux de ce genre, mentionnons : Donna Winslow, « Canadian Warriors in Peacekeeping », dans *Warriors in Peacekeeping: Points of Tension in Complex Cultural Encounters; A Comparative Study Based on Experiences in Bosnia*, dir. de publ. Jean Callaghan et Matthia Schönborn, Piscataway (NJ), Transaction Publishers, 2004; Sean M. Maloney et John Llambias, *Chances for Peace: Canadian Soldiers in the Balkans, 1992–1995*, St. Catharines (ON), Vanwell, 2002; Carol Off, *The Ghosts of Medak Pocket: The Story of Canada's Secret War*, Toronto, Random House, 2005; Carol Off, *The Lion, the Fox and the Eagle: A Story of Generals and Justice in Yugoslavia and Rwanda*, Toronto, Vintage Canada, 2001; Lewis MacKenzie, *Peacekeeper: The Road to Sarajevo*, Toronto, Harper Collins, 1994; et Dawn M. Hewitt, *From Ottawa to Sarajevo: Canadian Peacekeepers in the Balkans*, Kingston (ON), Centre des relations internationales de l'Université Queen's, 1998.

4. Les sources primaires utilisées pour ce projet comprennent une entrevue avec le Major Bill Lafontaine, réalisée le 17 août 2011. Il a effectué trois rondes d'affectation de cinq semaines en tant que pilote lors de cette mission, et on peut trouver l'entrevue au Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes. J'ai aussi utilisé les comptes rendus de situation (SITREP) qui ont été recueillis par la mission et envoyés à la 8e Escadre, à Trenton, entre février 1993 et janvier 1996. Ils se trouvent à la Direction – Histoire et patrimoine (DHP), à Ottawa. Bien que leur présentation soit plutôt uniforme, ces SITREP varient beaucoup quant aux détails, selon la minutie de l'officier qui les rédigeait.

5. Norman M. Naimark, « Preface » dans *Yugoslavia and Its Historians: Understanding the Balkan Wars of the 1990s*, dir. de publ. Norman M. Naimark et Holly Case, Stanford, Stanford University Press, 2003, p. xv.

6. Josip Broz Tito était le chef du mouvement partisan communiste qui s'opposait à l'occupation de la Yougoslavie par les forces de l'Axe pendant la Deuxième Guerre mondiale Après le conflit, les communistes ont pris le pouvoir en Yougoslavie et Tito en sera le président pendant 37 ans, jusqu'à sa mort en 1980. Sabrina Petra Ramet, *Balkan Babel: The Disintegration of Yugoslavia from the Death of Tito to Ethnic War*, Oxford, Westview Press, 1998, p. 7.

7. *Ibid.*, p. 300. En plus de l'ouvrage de Ramet, on trouve une analyse détaillée de cette crise dans les livres suivants : Carole Rogel, *The Break-up of Yugoslavia and Its Aftermath*, Westwood (CN), Greenwood Press, 2004; John R. Lampe, *Yugoslavia as History: Twice There Was a Country*, Cambridge, Cambridge University Press, 2000; David Rieff, *Slaughterhouse: Bosnia and the Failure of the West*, New York, A Touchstone Book, 1996.

8. Rogel, p. 17. La Bataille de Kosovo s'est déroulée en 1389. Elle opposait l'État médiéval serbe aux Turcs ottomans. Si son issue fut plutôt incertaine, elle a quand même grandement affaibli le pouvoir serbe et entraîné la disparition de l'État serbe en 1459. Lampe, p. 17.

9. Rogel, p. 17.

10. Il est important de souligner que la montée du nationalisme croate sous le nouveau président de la Croatie, Frajo Tudjman, inquiétait aussi la Serbie et la population serbe de Croatie à cause des liens présumés entre ce gouvernement nationaliste et les Oustachis. Les Oustachis étaient membres du mouvement fasciste croate qui dominait le gouvernement de l'État croate prétendument indépendant, que les Allemands avaient établi après avoir envahi la Yougoslavie, en 1941. Selon l'historien John R. Lampe, les Oustachis avaient cherché à « créer un État croate homogène du point de vue ethnique, purifiés pour toujours des Serbes, des Juifs et des Tziganes ». Lampe, p. 209.

11. Après la mort de Tito, en 1980, il avait été décidé de confier la présidence à tour de rôle, pendant un an, à un représentant des six républiques et des deux provinces autonomes. Rogel, p. 22.

12. *Ibid.*, p. 23.

13. Le recensement d'avril 1991 indique que la répartition de la population selon le groupe ethnique est la suivante : 43,77 % de musulmans, 31,46 % de Serbes et 17,34 % de Croates. Ramet, p. 244.

14. Rogel, p. 28-29; Hewitt, p. 20.

15. Rogel, p. 25. La sixième république yougoslave, la Macédoine, a été autorisée à faire sécession de façon pacifique en janvier 1992. Ramet, p. 230.

16. Hewitt, p. 32.

17. Daniel Haulman, *The United States Air Force and Humanitarian Airlift Operations 1947–1994*, Washington (DC), Air Force History and Museums Program, 1998, p. 269-270.

18. Stuart Gordon, « The Anatomy of Conditionality and Linkage: Negotiating for Life », dans *Negotiation in International Conflict: Understanding Persuasion*, dir. de publ. Deborah Goodwin, London, Frank Cass, 2001, p. 63; Tim Ripley, *Conflict in the Balkans 1991-2000*, Oxford, Osprey Publishing Limited, 2001, p. 11.

19. Gordon, p. 63.

20. Cité dans Mark Cutts, *The Humanitarian Operation in Bosnia, 1992–95: Dilemmas of Negotiating Humanitarian Access* (Document de travail nº 8, New Issues in Refugee Research, Policy Research Unit, Haut Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés [HCNUR], 1999), p. 19, http://www.unhcr.org/3ae6a0c58.pdf (consulté le 12 février 2013).

21. Gordon, p. 65.

22. James Gow, *Triumph of Lack of Will: International Diplomacy and the Yugoslav War*, New York, Columbia University Press, 1997, p. 109.

23. Peter Andreas, *Blue Helmets and Black Markets: The Business of Survival in the Siege of Sarajevo*, Ithaca (NY), Cornell University Press, 2010, p. vii et p. 8.

24. *Ibid.*, p. 13.

25. Off, *The Lion, the Fox and the Eagle*, p. 5.

26. Nations Unies, p. 500; William T. Y'Blood, « From the Deserts to the Mountains », dans *Winged Shield, Winged Sword: A History of the United States Air Force , Volume II, 1950-1997*, dir. de publ. Bernard C. Nalty, Washington (DC), Air Force History and Museums Program, 1997, p. 497; Ripley, p. 14.

27. Nations Unies, p. 500.

28. On effectuait une rotation des avions et des équipages de vol aux cinq semaines. Entrevue avec Lafontaine.

29. Ripley, p. 12-13; Nations Unies, p. 500; entrevue avec Lafontaine. De temps à autre, les Canadiens utilisaient aussi l'aéroport de Split en Croatie. Compte rendu d'octobre 1993, 2008/10 HCNUR – Airlift Ancona Sarajevo Airlift, Airlift Sitrep, juillet à octobre 1993, dossier 5689, DHP.

30. Il arrivait que le pont aérien soit suspendu, par exemple entre avril et septembre 1995. Nations Unies, p. 500.

31. Entrevue avec Lafontaine.

32. Compte rendu d'octobre 1994, 2008/10 HCNUR – Airlift Ancona Sarajevo Airlift, Airlift SITREP, février-juin 1994, dossier 5691, DHP. Lorsqu'ils transportaient des civils, les Canadiens vérifiaient qu'il y avait des policiers militaires armés pour assurer la supervision. Entrevue avec Lafontaine.

33. Compte rendu de septembre 1993, dossier 5689, DHP; compte rendu d'octobre 1993, dossier 5689, DHP.

34. Compte rendu de février 1994, 2008/10 HCNUR – Airlift Ancona Sarajevo Airlift, Airlift Sitrep, février-juin 1994, dossier 5691, DHP.

35. Compte rendu d'avril 1994, dossier 5691, DHP; entrevue avec Lafontaine; Andreas, p. 46 et 55. Dans un SITREP, on note que la mission a fait du bon travail en ce qui concerne le problème de la drogue mais, compte tenu de la corruption décrite dans les ouvrages spécialisés, on peut supposer qu'il s'agit là de vœux pieux. Compte rendu de mars 1994, dossier 5691, DHP.

36. Entrevue avec Lafontaine. Ils faisaient cela pour obtenir de la nourriture et des ravitaillements dans ces villages, qui n'étaient pas isolés par le siège.

37. Compte rendu de juin 1993, 2008/10 HCNUR – Airlift Ancona Sarajevo Airlift, Airlift SITREP, février-juillet 1993, dossier 5688, DHP. Évidemment, Lafontaine décrit la première fois que son Hercules a subi un verrouillage radar comme une situation assez déconcertante. Entrevue avec Lafontaine.

38. Les pilotes ne savaient pas à quelle fréquence leurs avions essuyaient les tirs provenant du sol. Lafontaine n'en a été informé que par des membres de la Gendarmerie royale du Canada qui étaient évacués de Sarajevo pour pouvoir se reposer et récupérer. Entrevue avec Lafontaine.

39. *Ibid*. Par exemple, les Canadiens doivent déterminer la meilleure façon d'utiliser le dispositif de torches et de leurres pour défendre l'avion contre les SAM.

40. Cette exigence a eu pour conséquence que les membres d'équipage ont longuement participé à ce pont aérien. Entrevue avec Lafontaine.

41. Les Canadiens transportaient également des palettes vides pour qu'elles puissent être réutilisées pendant le pont aérien. Entrevue avec Lafontaine.

42. *Ibid*. L'équipe au sol française à Sarajevo était tout aussi capable. Alors que les Canadiens avaient officiellement 10 minutes pour atterrir, rouler jusqu'au terminal, décharger leur cargaison et décoller, les militaires français en sont arrivés à pouvoir faire cela en six ou sept minutes.

43. *Ibid*.

44. *Ibid*. Certains membres du GTA ne voyaient pas d'un bon œil ces improvisations.

45. *Ibid*.

46. *Ibid*. Auparavant, les Américains décollaient de Francfort, en Allemagne.

47. Compte rendu d'octobre 1993, dossier 5689, DHP.

48. Compte rendu de février 1995, 2008/10 HCNUR – Airlift Ancona Sarajevo Airlift, Airlift SITREP, janvier-avril 1995, dossier 5694, DHP.

49. Les Américains effectuaient une rotation de leurs équipages toutes les semaines, de sorte que les relations personnelles entre les membres de ces équipages et les Canadiens, quoique bonnes, n'étaient pas aussi étroites que celles qu'il y avait avec la RAF. Entrevue avec Lafontaine.

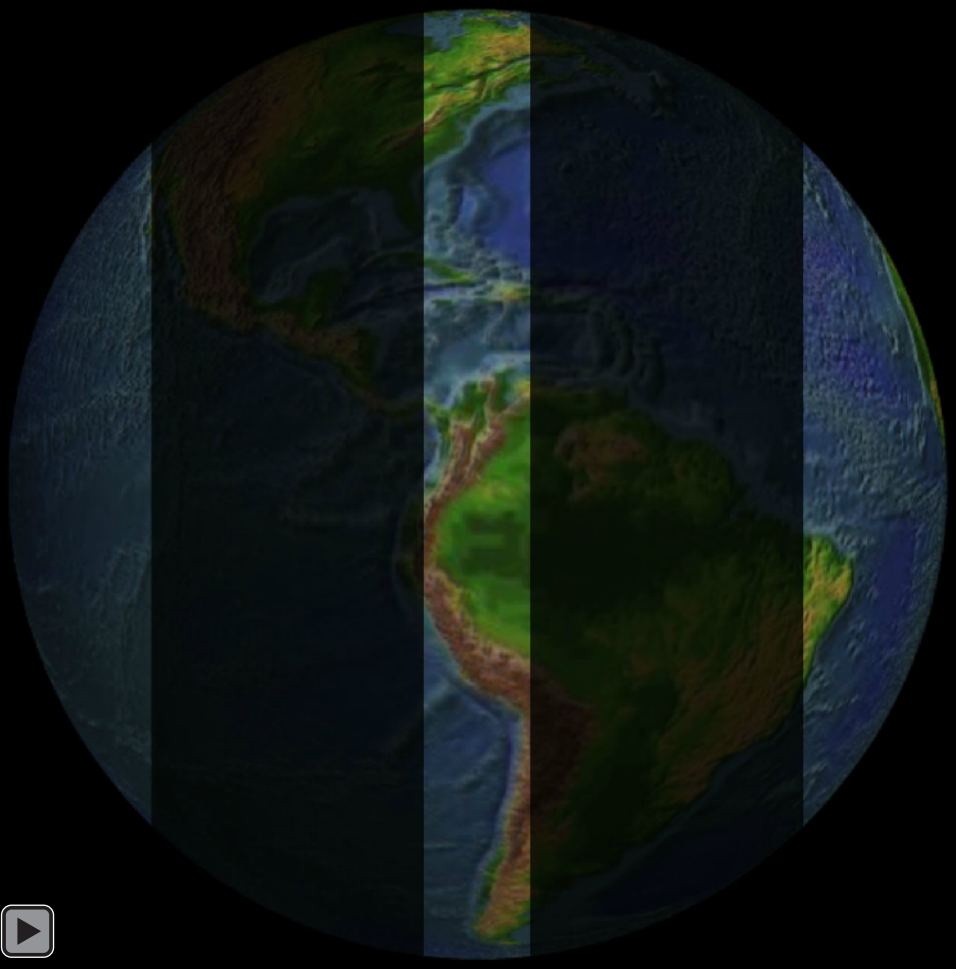
50. *Ibid*.

51. Andreas, p. 104-108; Lampe, p. 30.

52. Compte rendu de novembre 1995, 2008/10 HCNUR – Airlift Ancona Sarajevo Airlift, Airlift SITREP, septembre 1995 – janvier 1996, dossier 5693, DHP; compte rendu de janvier 1996, dossier 5693, DHP.

53. Entrevue avec Lafontaine.

L'ÉVÉNEMENT DU 11 SEPTEMBRE 2001 EST-IL UNE MANIFESTATION DE VIOLENCE POLITIQUE GÉNÉRÉE PAR LE PHÉNOMÈNE DE MONDIALISATION?



PAR LE CAPITAINE SAMUEL BOUDREAULT

La guerre est la continuation de la politique par d'autres moyens[1]

Carl Von Clausewitz

INTRODUCTION

La citation présentée ci-haut est toujours d'actualité, peut-être même plus que lorsqu'elle fut publiée pour la première fois en 1832. En effet, le monde actuel est en conflit. Les sources et causes de ces conflits sont d'ailleurs très nombreuses. Certains pays ou groupes d'intérêts n'ont cependant pas les ressources ou le niveau d'organisation adéquat pour entrer en conflit ouvert et direct avec un autre pays. Ces belligérants se dirigent donc de plus en plus vers la guerre asymétrique. L'émergence de la violence transnationale est une réalité indéniable. Le phénomène de la mondialisation n'est d'ailleurs pas étranger à la guerre. En effet, certains disent même que l'un ne va pas sans l'autre[2]. L'intégration des différents marchés mondiaux n'est pas non plus sans laisser de traces. Alors que les attaques terroristes de grande envergure, comme celle du 11 septembre 2001, ont pour but de faire passer un message au niveau international, les différents actes terroristes commis chaque jour de par le monde démontrent une détresse dramatique et un malaise général. Serait-il possible d'affirmer qu'un ressentiment s'est développé chez ceux pour qui la mondialisation n'est pas profitable?

Dans ce contexte, cette étude a pour but de répondre à la question suivante : l'événement du 11 septembre 2001 est-il une manifestation de violence politique générée par le phénomène de mondialisation? Bien qu'il soit évident que le groupe terroriste à l'origine de cet événement qui a marqué le 21e siècle était haineux à l'égard des Américains, il faut creuser plus en profondeur afin de remonter à la source du malaise pour bien saisir comment les choses se sont mises en place pour en venir à un tel événement.

HYPOTHÈSE

La mondialisation n'est pas un phénomène nouveau. En effet, depuis plusieurs siècles, les nations ont cherché à étendre leur marché pour écouler ou s'approvisionner en matières premières et marchandises diverses. La recherche de nouveaux partenariats économiques (à la base) ne s'est toutefois pas déroulée sans conflits. Selon les théories présentées par l'économiste anglais David Ricardo, les pays tireraient profit de se spécialiser dans un type de commerce pour lequel ils disposent d'un avantage comparatif. Pour que cette théorie soit efficace, les pays doivent toutefois exercer le libre-échange entre eux. De nos jours, ce type d'échange commercial est rare; en raison des fluctuations économiques, les pays adoptent généralement des politiques protectionnistes. Ces politiques servent aussi à protéger les producteurs locaux.

Les pays industrialisés tirent généralement avantage des pays en voie de développement (PVD) en y instaurant des filiales-ateliers qui produiront en vue de répondre à la demande locale, mais aussi à des fins d'exportations. Cette méthode de fonctionnement sert principalement le pays d'origine puisque les conditions de travail des ouvriers des pays producteurs sont souvent misérables.

Pour cette étude, nous partirons de l'hypothèse selon laquelle la mondialisation est un phénomène qui ne privilégie qu'une partie du monde, principalement l'Occident et l'Europe de l'Ouest, en raison des échanges économiques inégaux. L'effervescence des différents types de médias rend également les communications virtuellement instantanées, ce qui contribue à répandre tant l'information que la désinformation. La manipulation de l'information devient alors plus facile, ce qui fait en sorte que les nations traditionnellement laissées dans l'ignorance prennent maintenant conscience des inégalités et de leurs conditions de vie difficile par rapport au reste du monde.

Les attentats terroristes du 11 septembre 2001, perpétrés par des membres du réseau djihadiste Al-Qaïda, visaient justement des figures symboliques – commerciales et militaires – importantes. Pour les terroristes, il s'agissait d'envoyer un message fort : blesser les Américains sur leur territoire en frappant les symboles qui font leur fierté. Préalablement à ces actes terroristes, la tension entre les États-Unis et le mouvement islamique radical en était venue à un point de rupture. La thèse soutenue consistera donc à vérifier si l'événement du 11 septembre 2001 est bel et bien une manifestation de violence politique générée par le phénomène de mondialisation.

> *La prétention qu'a le terrorisme d'agir au nom des pauvres est une flagrante imposture.*[3]
>
> Jean-Paul II

LA NOTION DE TERRORISME

Pour la majorité des Nord-américains, le terrorisme est une notion à laquelle nous nous sommes familiarisés à la suite des attaques terroristes du 11 septembre 2001. En effet, nous avons participé aux deux Grandes Guerres, à la guerre de Corée, ainsi qu'à celles du Vietnam et du Golfe, mais les conflits du dernier siècle ne se sont pas toujours déroulés en sol étranger. À la suite des attentats contre les tours du World Trade Center, la donne a changé : les hostilités se situent maintenant en sol américain. Dans les heures qui ont suivi ces tristement célèbres attentats, le monde entier connaissait l'existence d'un dénommé Oussama Ben Laden et du réseau terroriste dont il était à la tête, Al-Qaïda. L'Occident en fut ébranlé et, dès lors, la chasse aux coupables débuta. Pour Nathalie Cettina, docteure en droit public et attachée d'enseignement et de recherche à l'Institut Universitaire de Technologie (IUT) carrières juridiques de Laon, la vision classique du terrorisme produit par un petit noyau d'individus à l'intérieur de leur État, et contre ses structures, est en perte de vitesse. C'est par une stratégie extraterritoriale que des organisations transnationales recherchent la frappe qui sera la plus spectaculaire aux yeux de l'opinion publique internationale. C'est exactement « l'exploit » qu'Al-Qaïda est parvenue à accomplir il y a maintenant 11 ans de cela.

Il n'existe pas de définition universelle de la notion de terrorisme. Bien souvent, il s'agit d'une question de perspective. L'exemple de la relation entre Israël et la Palestine en est l'exemple parfait. Il existe des lignes directrices ainsi que des principes internationaux permettant de dénoncer ou définir la violence sociopolitique, mais le spectre complet des actes de violence n'a toujours pas, à ce jour, été rigoureusement analysé et conceptualisé. La section suivante se veut donc une tentative de définition de cette notion.

Le dictionnaire français *Larousse* définit le terrorisme comme étant un « ensemble d'actes de violence (attentats, prises d'otages, etc.) commis par une organisation pour créer un climat d'insécurité, pour exercer un chantage sur un gouvernement, ou pour satisfaire une haine à l'égard d'une communauté, d'un pays, d'un système[4]. » Les attentats du 11 septembre 2001 entrent facilement dans cette définition. Officiellement, les auteurs de ces actes appartiennent au groupe Al-Qaïda, qui est reconnu comme une association terroriste selon le gouvernement du Canada[5], le Conseil de l'Union européenne[6] ainsi que le département d'État des États-Unis, pour ne nommer que ceux-ci[7]. Al-Qaïda a pour objectif, notamment, d'unir les musulmans contre les États-Unis et leurs alliés, de renverser les régimes qu'il juge non islamiques et de chasser les Occidentaux ainsi que les non-musulmans des pays musulmans[8].

Pour les pays qui s'impliquent dans la chasse aux terroristes, cela peut signifier le déploiement de forces militaires en zone de guerre. Cependant, l'exemple de l'Irak et de l'Afghanistan démontre que ces conflits ne sont pas traditionnels et que les combattants se retrouvent engagés dans une guerre

asymétrique. Puisqu'Al-Qaïda ne dispose pas de forces armées organisées ni de ressources matérielles satisfaisantes, ils n'ont d'autres choix que de se tourner vers ce type de conflit. Ce mode de fonctionnement leur est utile, car pour faire face aux conflits asymétriques, ni l'outil militaire traditionnel, ni les moyens actuels des forces de l'ordre ne sont en mesure de répondre adéquatement à la situation[9]. Le coût de cette guerre a d'ailleurs été calculé par L'institut d'études internationales de la Brown University, à New York. Selon ce groupe d'experts constitué d'économistes, d'anthropologues, d'avocats, de personnes responsables d'organisation d'aide humanitaire et de sciences politiques, les coûts de cette guerre seraient évalués à environ 4 000 milliards de dollars et 225 000 vies humaines[10]. Les sommes engendrées pour la chasse aux terroristes sont énormes. Considérant que le tout a commencé au lendemain du 11 septembre 2001, nous pouvons dire que les fidèles d'Oussama Ben Laden ont réussi à instaurer un climat de peur et à forcer l'Occident à se lancer dans une guerre dispendieuse et sans issue.

> *Tuer les Américains et leurs alliés, civils et militaires est un devoir individuel pour chaque musulman… .*[11] [Traduction]
>
> Oussama Ben Laden, 23 février 1998

Les actes pouvant être qualifiés de gestes terroristes ne sont pas une invention des dernières années. La résistance et le soulèvement contre une autorité supérieure détentrice d'un pouvoir légal existent depuis l'Antiquité[12]. En effet, on relate des attaques terroristes dès le premier siècle de notre ère. À titre d'exemple, les Sicaires, une faction de dissidents juifs extrémistes tentèrent d'expulser les Romains et leurs partisans de la Judée au moyen de l'assassinat. Leur motivation de nature politique les poussa à continuer cette pratique pendant 60 ans, jusqu'à la destruction de Jérusalem en l'an 70. Le caractère intemporel de l'entreprise terroriste, aussi bien que son utilisation par des forces indifféremment étatiques ou subversives, rend difficile la saisie globale de ce mode d'action. Pour autant, il est possible de distinguer nettement au fil de l'histoire les objectifs définis et les moyens mis en œuvre pour les atteindre par ceux qui y eurent recours[13].

Le terrorisme dit « moderne », quant à lui, revient cependant au Français Maximilien Robespierre qui, suivant la Révolution française de 1789, instaura un règne de terreur en France. Alors qu'il était à la tête du club des Jacobins, il déclara que la dictature révolutionnaire était nécessaire afin de défendre la révolution, et ce, en raison des menaces formulées par l'opposition domestique et les risques d'invasion étrangère. Sous son leadership, des milliers de nobles et d'ennemis de la nation française furent exécutés. La guillotine, utilisée pour les exécutions publiques, projette une image forte et devient rapidement un emblème de terreur. Pour Daniel Arasse, l'efficacité politique de la guillotine ne fait aucun doute et le rapport que la guillotine entretient avec le corps de ses victimes est à l'image de l'opération chirurgicale que le gouvernement révolutionnaire fait subir au corps de la nation pour le régénérer. La période de la Révolution française, par l'introduction d'une action politique fondée sur la violence et l'emploi de mesures d'exception, établit un régime de terreur. Il s'agit de la première expression de ce qui deviendra le terrorisme dit « d'État ». La Terreur qui s'installe de la chute des Girondins, en juin 1793, à la chute de Robespierre, le 27 juillet 1794, mise en œuvre par le Comité de salut public et appuyée sur la juridiction d'exception qu'est le tribunal révolutionnaire, a puisé sa légitimité dans la sauvegarde de l'ordre social établi par le pouvoir, celui des révolutionnaires[14]. Peut-on alors parler de réelle légitimité? Quoi qu'il en soit, l'État s'approprie toujours la violence et son utilisation doit être régie.

« L'épisode de la Terreur joue un rôle décisif dans cette catastrophe imaginaire

survenue entre 1789 et 1795 : pendant deux ans, la Révolution opère un emploi mécanique, très précisément machinal, de la machine; elle en fait une utilisation politique qui dépasse certainement les intentions de ses premiers artisans »[15].

Précisément située à l'articulation du corps individuel et du corps politique, la guillotine condense, en sa chute même, de multiples pensées, se déplaçant du registre proprement médical au domaine politique ou au royaume de la métaphysique[16]. « Tout comme le gouvernement révolutionnaire figure la volonté du peuple qu'il représente, la guillotine met en acte la Loi révolutionnaire : le peuple possède l'instrument qui le représente dignement dans son acte de justice[17]. »

Des Sicaires aux Jacobins, la motivation politique fut à la base des actes posés par ces groupes radicaux. Il est facile de s'apercevoir que les méthodes de fonctionnement ont évolué, mais que les motivations à la base de ces actions demeurent pratiquement les mêmes. Certaines associations qui mènent des combats politiques contre un État, une autre nation ou un envahisseur n'hésitent donc pas à utiliser la violence et les actes terroristes.

Éco-terrorisme, terrorisme de faible ou de haute technologie, terrorisme de l'information, il existe des milliers de façons de causer des dommages matériels, humains et financiers. Dès que l'utilisation de la poudre à canon fut répandue à l'échelle de la planète, les explosions à l'aide de bombes furent la principale méthode utilisée par les terroristes. Ce qui distingue les méthodes de terrorisme dites modernes par rapport aux anciennes façons de faire n'est pas tant dans l'explosif lui-même, mais plutôt dans les technologies qui l'entourent. « Le plus important processus, et le plus évident, de l'âge de la terreur « moderne » (reconnu largement comme la période de 1968 à aujourd'hui) a été le développement même de la technologie[18]. » [Traduction] L'utilisation de nouveaux types de détonateurs, d'explosifs et de dispositifs d'amorçage est en constante évolution, ce qui complique la prévention d'actes du genre. L'exemple de l'Ontarien de 20 ans, Zakaria Amara, arrêté en 2006 pour avoir commandé trois tonnes d'engrais dans le but d'en faire des explosifs est un cas typique démontrant que la menace est réelle et omniprésente. Dans un monde où les déplacements se font extrêmement rapidement entre différentes villes et pays, les cibles potentielles sont abondantes.

Actuellement, il existe de nombreux conflits. On peut facilement se rendre compte que les conflits sont majoritairement localisés au Moyen-Orient et en Afrique. Au cours de la première décennie du 21e siècle, le Moyen-Orient a connu un taux d'actes terroristes par personne quatre fois plus élevé qu'en Europe de l'Ouest et dix fois celui de l'Asie, de l'Amérique Latine et de l'Afrique subsaharienne[19].

Comme dans les cas du World Trade Center et du Pentagone, aux États-Unis, l'attaque suicide est la méthode préférée d'Al-Qaïda puisqu'elle symbolise la ténacité du groupe, inspire plusieurs jeunes musulmans et qu'elle contribue à créer bien plus de peur et de terreur que n'importe quel autre type d'arme[20]. Cette méthode de fonctionnement diffère des autres, notamment en raison de l'image qu'elle projette. Le terroriste est prêt à mourir pour sa cause. Ce genre de pratique est effrayante pour la population puisque la menace est omniprésente et les motivations de ces acteurs incompréhensibles aux yeux de la majorité. Selon la religion islamique, le suicide est interdit. Cependant, devenir un martyr ou tuer des infidèles durant une bataille ne l'est pas. Pour Al-Qaïda, il n'est pas « rentable » d'utiliser les leaders du mouvement et ils doivent continuellement être à la recherche de nouveaux « volontaires ». Plusieurs versets du Coran incitent d'ailleurs les musulmans à se battre jusqu'à la fin alors que d'autres présentent l'Islam comme une religion pacifique, qui ne veut aucun mal et qui recherche la paix. La religion à elle seule

n'est donc pas la motivation des attaques suicides. Cependant, la religion pourrait être une réponse dans les cas d'aliénation. En effet, comme la population afghane est majoritairement analphabète, il est facile pour les leaders religieux et sociaux de les influencer. Le pays hôte d'Al-Qaïda figure bien tristement à l'avant-dernier rang au palmarès du taux d'alphabétisation avec un taux anorexique de 28,1 pour cent en 2000[21]. Bien qu'il existe certains indicateurs, trop de facteurs doivent être pris en considération et le profilage exact de ceux qui commentent les attentats suicides reste impossible à déterminer.

MONDIALISATION ET CAUSES DE TERRORISME

Après la fin de la guerre froide, les États-Unis ont redéfini une stratégie intégrale visant à leur permettre de demeurer une superpuissance et de faire prévaloir leurs intérêts économiques. La géopolitique mondiale est désormais dominée par cette superpuissance dont l'objectif est de maîtriser le capitalisme mondial, façonner le marché à sa convenance et faire en sorte que la mondialisation soit une américanisation sur tous les plans[22].

Il est indéniable que la mondialisation est devenue la force motrice des différents aspects de la société contemporaine. L'ouverture des frontières et la libre circulation des personnes, des marchandises comme des capitaux, associés à la mondialisation des flux de tous genres, offrent un terreau propice à l'essor d'une criminalité organisée internationalement, dont la pratique terroriste ne peut que s'alimenter[23]. Les différentes associations de par le monde qui contestent ce phénomène ont généralement les mêmes motifs, à savoir l'augmentation de la pauvreté, l'écart grandissant entre les riches et les pauvres et la substitution des valeurs et coutumes locales pour celles proposées par ceux étant perçu comme l'élite mondiale. Il est cependant intéressant de noter que ceux qui s'opposent au mouvement sont généralement parmi les premiers à utiliser les technologies qui sont l'image même de la mondialisation. Internet, les téléphones cellulaires et autres technologies sophistiquées ont permis aux protestants anti-mondialisation de planifier, communiquer, coordonner, promouvoir et protéger leurs activités d'une façon qu'il leur en aurait été autrement impossible. Une étude publiée par le World Values Survey a d'ailleurs trouvé des liens évidents entre les croyances individuelles et les caractéristiques de leur société[24]. Le professeur Ronald Inglehart de l'Institut de la Recherche Sociale de l'Université du Michigan a analysé les résultats de ces recherches et a ainsi pu démontrer que le développement économique atteint éventuellement un point de retour diminuant, en terme de bonheur humain. Cette conclusion est majeure puisqu'elle explique un changement progressif des valeurs et des buts des sociétés industrialisées et avancées, ce qui contribue alors à générer de la colère au sein des autres nations qui considèrent être des victimes de ces autres États qui se plaignent le ventre plein.

Krug et Reinmoller concluent que la mondialisation est un déterminant important pour le terrorisme. Dans leur étude, ils construisent un modèle permettant d'expliquer que l'internationalisation du terrorisme est une réponse naturelle à une économie mondiale. Au fur et à mesure que les pays deviennent économiquement intégrés et orientés vers les marchés, il n'y a alors plus de discrimination entre ce que certains groupes terroristes peuvent considérer comme de bons ou de mauvais produits et investissements[25]. Ce même type de raisonnement s'applique aussi aux biens et technologies militaires. Il ne faut cependant pas croire aveuglément que la mondialisation mène nécessairement au terrorisme. Le discours populaire veut cependant que la mondialisation augmente le flux d'échange de biens, de services, d'idées, de gens et permettent aux cultures de traverser plus facilement les frontières. À l'aide de modèles mathématiques complexes prenant

en compte le centre de gravité, la distance, les barrières de la langue, les produits intérieur et national brut, Loayza obtient des données empiriques intéressantes et peut alors faire ressortir les trois phénomènes observés qui sont d'une importance capitale pour cette étude, à savoir[26] :

1. Les effets que la démocratie et la mondialisation ont sur le terrorisme varient en fonction des pays source et cible.
2. La démocratie et la mondialisation font chuter le terrorisme dans les pays sources.
3. La démocratie et la mondialisation alimentent le terrorisme dans les pays cibles.

« Nous constatons que l'avènement d'institutions démocratiques, de revenus élevés et d'une plus grande ouverture dans un pays source entraîne une réduction considérable du terrorisme[27]. » [Traduction]

L'une des conséquences non voulues de la mondialisation est le conflit entre ce phénomène et la religion islamique. L'impact de la mondialisation sur les musulmans vivant dans les pays de l'Ouest est particulièrement profond, mais représente surtout un défi, puisque plusieurs musulmans sont habitués aux valeurs et à une structure familiale et sociale traditionnelle alors que celle-ci apparaît menacée par la mondialisation[28]. C'est l'une des raisons qui expliquent, notamment, la volonté d'un retour en arrière, c'est-à-dire à une époque où l'Islam était glorieux. La société occidentale prône l'individualisme alors que la majorité des pays arabes favorisent la vie communale. Plusieurs jeunes musulmans considèrent cette société impersonnelle, insulaire, solitaire et un endroit où ils perdent le sens de la dignité[29]. Les musulmans sont aussi affectés par la mondialisation puisque selon leurs croyances, l'islam est la religion suprême qui prévaut sur toutes les autres. Malheureusement pour eux, l'islam est en déclin. La mondialisation est peut-être l'une des raisons de cette dissonance cognitive ressentie par plusieurs musulmanes puisqu'elle a rendu possible le recul de certaines régions arabes qui est, en comparaison avec d'autres, impossible à ignorer[30]. Les dommages collatéraux d'un conflit à l'intérieur même de l'Islam constituent un effet direct de la mondialisation, qui se traduit par de la haine envers les pays occidentaux.

L'Islam, en tant que religion mise au service d'une idéologie radicale, est utilisé comme propulseur à travers le monde d'une pratique terroriste destinée conjointement à propager l'idéologie islamique et à sanctionner les non-musulmans[31]. Dans son livre intitulé *The Canons of Jihad*, l'ancien officier d'infanterie américain Jim Lacey, devenu analyste pour l'Institute for Defense Analyses à Alexandria VA, explique que les musulmans ne doivent entrer en guerre que pour répandre l'islam sur le monde. En fait, le prophète Mahomet a spécifié que le Jihad ne doit pas être utilisé à des fins de gains personnels, d'oppression ou de tyrannie[32]. Le Jihad trouve sa justification d'existence dans la nature du message de l'Islam. Pour l'islam, il n'existe que deux sociétés, soit la société islamique et la *jihili*. La société islamique est celle qui vit selon les coutumes et croyances de l'Islam dans les lois, organisations ainsi que dans la morale et le comportement tandis que la société *jahili*, quant à elle, ne suit pas les valeurs et standards, ou les lois et règlements de l'Islam[33]. De par sa nature, la société islamique se retrouve donc comme étant la seule société dite civilisée. Le terme arabe *jihilayyah* est un concept signifiant l'ignorance de la direction divine ou encore l'état dans lequel quelqu'un se retrouve sans l'assistance ou l'aide de Dieu. Il peut aussi être utilisé pour désigner quelqu'un ou encore un État ne suivant pas la voie de l'Islam. Pour les musulmans, il n'est pas possible de mélanger le *jihili* et le *jihilayyah*. L'explication qu'ils fournissent à ce sujet est qu'on ne peut pas diviser une vérité. « La coexistence de la vérité et du mensonge est impossible[34]. » [Traduction]

Comme le mentionne Cettina, « le désenchantement du monde qu'analyse Max Weber permet l'implantation islamiste au cœur des sociétés musulmanes. L'intrusion dans une société traditionnelle des techniques, des modèles politiques, économiques, sociaux et idéologiques de l'Occident (industrialisation, urbanisation et mondialisation), aboutit à la déstabilisation sociale générant exclusion, traumatisme, accroissement de la pauvreté, perte de sens, tensions[35]. »

Le recours à la violence terroriste se veut une résistance au pouvoir et une lutte contre la pression internationale. Opposant la « maison de l'islam » au monde extérieur, les islamistes s'engagent dans un *jihad* contre l'oppression étrangère, allant jusqu'à refuser toute relation de coopération avec un Occident porteur d'une idéologie impérialiste colonisatrice et corruptible[36].

Règle générale, plusieurs personnes, groupes et régimes sont en colère contre la société occidentale et sont hostiles envers les États-Unis pour des raisons fondamentalement culturelles, socioéconomiques et politiques[37]. L'anti-américanisme, bien qu'il puisse être analysé de différentes façons, peut se regrouper en trois catégories principales soit : le soutien apporté à l'État d'Israël; les enjeux pétroliers; et l'aide relative et calculée apportée par les Américains au développement du tiers-monde et des pays arabes, particulièrement.

« Le monde arabe et Musulman est en colère contre le gouvernement américain à cause de son soutien inconditionnel et excessif d'Israël[38]. » [Traduction] Le fait que les Américains donnent sans compter et qu'Israël puisse pratiquement faire ce qu'il veut sans aucune condition a causé beaucoup d'irritation chez les leaders et groupes sociopolitiques du monde arabe. Il existe de nombreux ouvrages et publications qui tentent, chacun de leur côté, d'analyser cette aide et les conclusions sont aussi vastes que farfelues. Cependant, les tensions que cette assistance cause sont bel et bien réelles. La ville de Jérusalem est considérée comme un lieu saint par les croyants de trois religions parmi les plus importantes soit les chrétiens, les musulmans et les Juifs. Pour certains musulmans, il s'agit d'un affront que des infidèles occupent une terre sainte. Pour d'autres Arabes, plus radicaux, tous les non-musulmans devraient être chassés des pays musulmans. Il est certain que le fait qu'Israël soit supporté à outrance par les États-Unis (financièrement, militairement et diplomatiquement) génère de la tension envers ces deux pays. En fait, depuis la création de l'État d'Israël en 1948, les Américains se sont engagés à les supporter pour qu'ils puissent être en sécurité en leur fournissant du matériel militaire, mais aussi en les supportant sur le plan diplomatique et financier. La ligue des États arabe, à l'exception de l'Égypte, ne reconnaît toutefois pas la légitimité d'Israël à titre d'État. Pour ces États, il s'agit d'une confrontation indirecte qui vise, une fois de plus, à les humilier et miner leur crédibilité.

LE RECOURS À LA VIOLENCE TERRORISTE SE VEUT UNE RÉSISTANCE AU POUVOIR ET UNE LUTTE CONTRE LA PRESSION INTERNATIONALE. OPPOSANT LA « MAISON DE L'ISLAM » AU MONDE EXTÉRIEUR, LES ISLAMISTES S'ENGAGENT DANS UN *JIHAD* CONTRE L'OPPRESSION ÉTRANGÈRE, ALLANT JUSQU'À REFUSER TOUTE RELATION DE COOPÉRATION AVEC UN OCCIDENT PORTEUR D'UNE IDÉOLOGIE IMPÉRIALISTE COLONISATRICE ET CORRUPTIBLE.

Les Américains sont souvent perçus, à tort ou à raison, comme voulant maîtriser le monde. Leurs politiques d'affaires étrangères

PIPELINES DU CHAMP DE PÉTROLE BURGAN AU KOWEÏT

sont souvent décidées sans consultation, considération ou coordination avec les leaders des autres nations. La politique commerciale, quant à elle, « ne fait pas seulement que répondre aux intérêts commerciaux et stratégiques des États-Unis; elle porte aussi leurs valeurs, notamment celles de liberté, de démocratie et de responsabilité individuelle[39]. » Les Américains ont toujours été très agressifs dans leurs négociations sur les marchés internationaux en utilisant toutes les ressources légales disponibles. La mondialisation, alors soutenue par le gouvernement, n'avait plus d'obstacle. Le point de non-retour fut peut-être atteint au cours des dernières décennies. Il n'est plus possible de se contenter d'affirmer que les accords commerciaux contribuent au bien-être général et de penser que, sur la foi d'affirmations, l'on peut obtenir l'appui du public à l'internationalisme économique quand, dans les faits, les travailleurs et l'opinion publique se rendent bien compte que ce qui est peut-être bon pour les entreprises et l'économie mondiale ne l'est pas nécessairement pour eux[40]. Il est facile de s'imaginer les effets causés dans les pays en voie de développement quand le tissu social d'une superpuissance est en train de s'effriter. C'est entre autres parce que la maîtrise de la mondialisation a échappé aux mains des Américains et qu'une partie du monde a développé tant de haine à leur égard.

Le pétrole est la seule ressource que les pays musulmans ont et qui est convoitée par le reste du monde[41]. Les membres de l'Organisation des pays exportateurs de pétrole (OPEP), ensemble, fournissent approximativement 40 pour cent du rendement pétrolier du monde et ont le pouvoir sur plus de trois quarts des réserves de pétrole brut dans le monde. Il dépend totalement des pays musulmans, qui sont impliqués dans l'OPEP, à un moment où ils envisagent qu'il est approprié, d'utiliser le pétrole comme une arme pour la défense des musulmans. Le pétrole demeure actuellement la source principale d'énergie. Le moteur à explosion n'a toujours pas été remplacé et l'or noir devient plus que jamais un enjeu avec l'industrialisation de certains pays, dont la Chine, l'Inde, le Brésil, etc.

L'importation de pétrole n'a jamais cessé de croître (à l'exception du début de la décennie 80), et s'avère une source de conflit évident. Considérant que les réserves mondiales de pétrole sont principalement situées

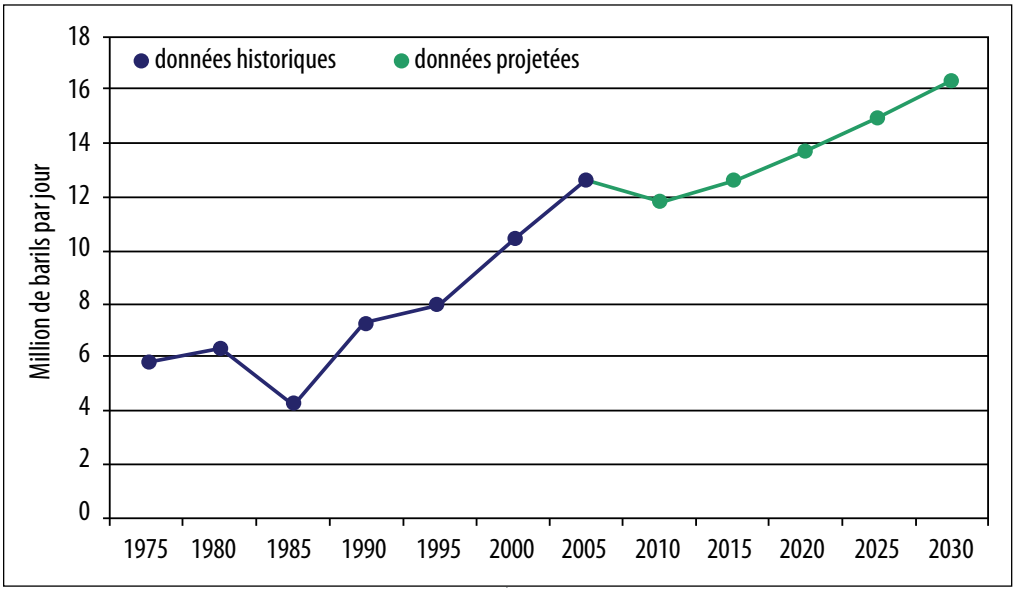


Figure 1. Importations nettes de pétrole des Américains de 1975 à 2030[42]

en sol arabe, les jeux d'alliance entre les Américains et leurs partenaires économiques génèrent des tensions au sein de l'OPEP et de la ligue des États arabes. La figure 1 représente l'importation nette de pétrole des Américains depuis 1975. Il est ironique de voir la tendance de ce graphique sachant qu'en 1979, le président américain Jimmy Carter déclarait : « Ce soir, je fixe un objectif clair quant à la politique énergétique des États-Unis. Désormais, notre nation n'utilisera jamais plus de pétrole d'origine étrangère que ce qui a été utilisé en 1977 — plus jamais[43]. » [Traduction] À la suite des liens brisés entre l'Iran et les États-Unis, ceux-ci doivent chercher de nouveaux partenaires d'affaires et renforcer les liens avec d'autres. Le support qu'ils offrent alors à certaines nations attise la colère de certains musulmans et contribue à la haine envers les Américains. À titre d'exemple, les États-Unis ont apporté leur aide au gouvernement yéménite pour combattre Al-Qaïda. Dans le rapport du Groupe présidentiel d'études de 2001, intitulé *Navigating through Turbulence: America and the Middle East in a New Century*, « il est suggéré d'encourager une meilleure connaissance mutuelle entre les États-Unis et les pays arabes dits «pro-occidentaux», afin de sauvegarder les «intérêts vitaux» des États-Unis. Sur ce point, il est remarquable que, sous couvert du renforcement de la coopération dans le domaine de «la sécurité énergétique, militaire et économique», le rapport préconise surtout un renforcement de la présence militaire américaine dans certains pays arabes, au risque de leur créer de graves problèmes intérieurs[44]. »

La décision prise par Al-Qaïda d'étendre ses opérations au niveau mondial a reflété un changement de stratégie. Au cours des années 1995 et 1996, à la suite de discussions internes houleuses, Al-Qaïda a décidé de ne pas attaquer ses ennemies proches, soit les États arabes vus comme apostat, mais plutôt de cibler ses ennemis lointains, soit les nations de l'Ouest infidèles, mais surtout, les États-Unis[45]. La vengeance est explicitement mentionnée dans plusieurs communiqués de revendication comme étant la principale justification des attentats perpétrés[46]. La vengeance apparaît alors comme le principal moteur du terrorisme et de sa persistance à l'heure actuelle. Par leurs cultures, l'agresseur et la victime, tous deux partisans de la manière forte, appliquent sans discernement

les principes implicites à la loi du talion : « œil pour œil, dent pour dent[47]. »

RETOUR SUR L'HYPOTHÈSE

Au début de cette étude, l'hypothèse voulant que les événements du 11 septembre 2001 constituent une manifestation de violence politique générée par le phénomène de la mondialisation a été énoncée. Selon l'hypothèse de départ, les pays industrialisés et avancés technologiquement tiraient avantages des pays qui le sont moins, notamment par l'implantation de filiales-ateliers où les employés n'ont pas accès ni aux avantages sociaux, ni au salaire des travailleurs de la société occidentale. Comme la mondialisation ne privilégie qu'une partie du monde, l'autre s'est révoltée et les attentats de New York et Washington en furent le résultat.

Après avoir analysé différents arguments, nous sommes en meilleure posture pour affirmer que cette hypothèse est vraie, mais incomplète. En effet, la mondialisation fait partie d'un ensemble de facteurs ayant mené aux attentats. L'exportation de l'idéologie américaine ajoutée à la prolifération des moyens de communication et technologie de l'information a contribué à la haine générale du Moyen-Orient envers les États-Unis. La radicalisation du *Jihad* afghan s'est effectuée plus rapidement en raison du déclin et de la stagnation du Moyen-Orient, combinée à l'humiliation du monde islamique.

L'historien britannique Tony Judt disait que « l'inégalité a un effet corrosif. Elle pourrit les sociétés de l'intérieur. Elle illustre et amplifie la perte de cohésion sociale, c'est la pathologie de notre époque et la plus grande menace pour la santé de toute démocratie[48]. » Il ne s'agit pas d'une seule cause ou d'un unique événement qui a mené Al-Qaïda à s'attaquer au World Trade Center mais une évolution dans la façon de voir la société occidentale. Pour les nations les mieux nanties qui ont exploité les pays les plus vulnérables, le point de non-retour a été atteint et les revendications de ces derniers se traduisent souvent en actes violents. Comme il n'est pas possible pour ces derniers de se battre à arme égale, le terrorisme devient le choix par défaut. Avec peu de moyens, ils réussissent tout de même à exprimer leurs revendications à l'échelle mondiale. L'exploitation des pays en voie de développement par les Américains et la société occidentale, ajoutée au déclin de l'Islam et des valeurs traditionnelles musulmanes, a soutenu la création ou du moins, le renforcement de l'aile radicale religieuse qui propage un message haineux envers les États-Unis, menant aux événements du 11 septembre 2001.

CONCLUSION

En conclusion, il est possible d'affirmer que la mondialisation a beaucoup apporté. Un esprit d'ouverture a eu raison des clivages dans le monde entier et permis un partage de l'information et de la technologie entre les pays et les peuples à une échelle sans précédent dans l'histoire de l'humanité. Mais la mondialisation n'a pas eu que des avantages. Elle s'est opérée avec, en arrière-plan, un gouffre considérable et croissant entre les riches et les pauvres, et ce, surtout à l'intérieur des pays. Une répartition inéquitable des richesses peut laminer le tissu social. Les pays où les inégalités sont les plus marquées sont aussi ceux où les indicateurs sociaux sont les pires, où le développement humain est le moins avancé et où la sécurité économique et l'angoisse sont les plus prononcées. Fondamentalement, le modèle de croissance qui a accompagné la mondialisation était déséquilibré et intenable. Dans certains pays, la croissance a été alimentée par un recours excessif à l'emprunt; dans d'autres, elle s'est appuyée sur une épargne excessive. L'inégalité se heurte aux idéaux de justice et de solidarité, mais elle menace aussi la stabilité économique et sociale. Cela est particulièrement vrai dans les pays les plus pauvres[49].

La mondialisation est une plateforme pour la diffusion immédiate et transnationale

de griefs. La mondialisation a aussi fait augmenter le nombre de griefs dans quelques régions puisque les outils modernes et les innovations de la mondialisation – comme l'accès à l'information à plus grande échelle pour un coût moindre sur différentes parties du globe – ont approfondi ces griefs, rendant du même coût plus facile pour les individus d'une certaine culture, la comparaison de leurs circonstances et conditions de vie avec celles d'une autre culture[50].

Les événements du 11 septembre 2001 ont ébranlé le monde entier et touché les Américains en plein cœur d'une des villes les plus populeuses du pays. À la suite des éclaircissements présentés dans ce travail, il est possible d'affirmer que les événements du 11 septembre 2001 furent bel et bien une manifestation de violence politique générée par le phénomène de mondialisation. Bien sûr, il existe d'autres causes adjacentes, mais la mondialisation porte une part importante de responsabilité. L'exportation de l'idéologie américaine à outrance, combinée au conflit de l'Islam dans un contexte de mondialisation est un cocktail dangereux. Il sera intéressant de voir quelle sera l'approche américaine au cours des prochaines années avec la réélection du candidat démocrate, Barack Obama, qui promettait dès son premier mandat de rétablir le leadership américain à l'échelle mondiale, et ce, tout en assurant la sécurité des Américains. Le pari que le président Obama a pris est ambitieux et il sera captivant d'analyser la réception qu'en feront les nations arabes au cours des prochaines années.

Le capitaine Samuel Boudreault, de la 438 Air Expeditionary Wing (unité d'appartenance au Canada, 430e Escadron tactique d'hélicoptères (Esc Tac Hél) participe à un déploiement dans le cadre de l'opération *Attention* en tant que mentor au Centre de commandement et de contrôle aérien de Kaboul, en Afghanistan. Il est un ancien officier des opérations maritimes de surface de la Marine royale canadienne (MARS) et il attend de suivre l'instruction de contrôleur – aérospatiale (C AERO).

ABRÉVIATION

OPEP Organisation des pays exportateurs de pétrole

NOTES

1. Carl Von Clausewitz,. *On War*, édité et traduit par Michael Howard et Peter Paret. Princeton University Press, 1989. p. 88.

2. Jean-François Daguzan, *Terrorisme et Mondialisation : La coopération, réponse à la menace transnationale*, mémoire de maîtrise, Université de Paris, 2012.

3. Jean Paul II, « Il n'y a pas de paix sans justice, il n'y a pas de justice sans pardon » (message pour la Journée mondiale de la paix, 8 décembre 2001), http://www.vatican.va/holy_father/john_paul_ii/messages/peace/documents/hf_jp-ii_mes_20011211_xxxv-world-day-for-peace_fr.html (consulté le 4 avril 2003).

4. *Dictionnaire Larousse* (2012).

5. Gouvernement du Canada, Sécurité publique Canada, « Entités inscrites actuellement », http://www.securitepublique.gc.ca/prg/ns/le/cle-fra.aspx#Hezbollah (consulté le 4 avril 2013).

6. France, ministère des Affaires étrangères, France diplomatie, « La lutte contre le terrorisme au sein de l'Union européenne », http://www.diplomatie.gouv.fr/fr/enjeux-internationaux/defense-et-securite/terrorisme/la-lutte-contre-le-terrorisme-au/article/la-liste-anti-terroriste (consulté le 26 octobre 2012, site supprimé).

7. U.S. Department of State, *Foreign Terrorist Organizations*, 28 septembre 2012,

http://www.state.gov/j/ct/rls/other/des/123085.htm, (consulté le 4 avril 2013).

8. Gouvernement du Canada.

9. Julie Breton, Dany Deschênes et Richard Garon, « La politique canadienne de sécurité nationale, une conséquence de la transformation des institutions publiques de sécurité depuis la fin de la Guerre froide? » Institut québécois des hautes études internationales, Programme Paix et sécurité internationales, Québec, Université Laval, 2004. Document présenté dans le cadre du 17e Symposium annuel des finissants de l'Institut de la Conférence des Associations de la Défense (CAD)-CAD et des affaires étrangères (CADAE), CMR, 29 et 30 octobre 2004.

10. Eisenhower Study Group, *The Cost of War Since 2001 : Irak, Afghanistan and Pakistan, Executive Summary*, Watson Institute for International Study, Brown University, juin 2011, http://www.thefiscaltimes.com/~/~/media/Fiscal-Times/Research-Center/Budget-Impact/Think-Tanks/2011/06/29/The-Costs-Of-War-Since-2001.ashx?pid=%7B1C75F3DB-0DE3-4470-8A8C-DB8E4C8DA971%7D (consulté le 4 avril 2013).

11. Emergency Response and Research Institute, « Summary/Review of Reports Concerning Threats by Osama Bin Laden to Conduct Terrorist Operations Against the United States and/or her Allies – 23 February 1998 to 16 June 1998 (incluant l'original daté de février "fatwa"), » Emergency Response and Research Institute, https://www.mtholyoke.edu/acad/intrel/news/osama.htm (consulté le 4 avril 2013).

12. Nathalie Cettina, *Terrorisme : L'histoire de sa mondialisation*, Paris, L'Harmattan, 2001, p. 24.

13. François Géré, *Pourquoi le terrorisme?* Paris, Larousse, 2006, p. 24.

14. Cettina, p. 9.

15. Daniel Arasse,. *La guillotine et l'imaginaire de la Terreur*, Paris, Flammarion, 1987, p. 46.

16. *Ibid.*, p. 47

17. *Ibid.*, p. 97

18. David Martin Jones, *Globalisation and the New Terror, The Asia and Pacific Dimension*, Northhampton (MA), Edward Elgar Pub, 2004, p. 80.

19. Keefer Loayza, *Terrorism, Economic Development and Political openness*, Cambridge University Press, 2008, p. 95.

20. Assaf Moghadam, *The Globalization of Martyrdom: Al Qaeda, Salafi Jihad, and the Diffusion of Suicide Attacks.*, Baltimore, The Johns Hopkins University Press, 2011, p. 44.

21. États-Unis, Central Intelligence Agency (CIA), « The World of Factbook: Afghanstan », CIA, https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/af.html (consulté le 29 octobre 2012, contenu mis à jour).

22. Observatoire d'études géopolitiques, « La politiques des États-Unis au Proche-Orient », http://www.etudes-geopolitiques.com/article5.asp (consulté le 2 novembre 2012, site supprimé).

23. Cettina, p. 9.

24. Jones, p. 41.

25. Loayza, p. 122.

26. *Ibid.*, p. 135.

27. *Ibid.*, p. 95.

28. Moghadam, p. 120.

29. *Ibid.*

30. *Ibid.*

31. Cettina, p. 77.

32. Jim Lacey, *The Canons of Jihad. Terrorists' Strategy for Defeating America*, Annapolis, Maryland, Naval Institute press, 2008, p. 9.

33. *Ibid.*, p. 27.

34. Sayyib Qutb, *Milestones*, Salimiah, Kuwait, International Islamic Federation of Student Organizations (distributed by Kazi Publications), 2003, p. 130.

35. Cettina, p. 79.

36. *Ibid.*, p. 90.

37. Lynne Jackson, *Understanding terrorism: Psychosocial roots, consequences and interventions*, Washington, DC, American Psychological Association, 2004, p. 80.

38. *Ibid.*, p. 81.

39. Christian Deblock, « La politique commerciale des États-Unis en perspective », Centre d'études sur l'intégration et la mondialisation, Université du Québec à Montréal, 7 décembre 2099, http://www.ceim.uqam.ca/IMG/pdf_intro-pol-com.pdf (consulté le 4 avril 2013).

40. *Ibid.*

41. Mbola, Muslim Academy, « Comment les pays Musulmans utilisent le pétrole comme une arme », 2 octobre 2012, http://muslim-academy.com/comment-les-pays-musulmans-utilisent-le-petrole-comme-une-arme/ (consulté le 4 avril 2013).

42. États-Unis, U.S. Department of Energy, « Fact # 456: February 12, 2007 Oil Imports, Today and Tomorrow », US Department of Energy, http://www1.eere.energy.gov/vehiclesandfuels/facts/2007_fcvt_fotw456.html (consulté le 4 avril 2013).

43. Thom Hartmann, « Carter Tried to Stop Bush's Energy Disaster – 28 Years Ago », 3 mai 2005, Common Dreams, http://www.commondreams.org/views05/0503-22.htm (consulté le 4 avril 2013).

44. Obervatoire d'études géopolitiques.

45. Moghadam, p. 44.

46. Mathieu Guidère, *Les nouveaux terroristes*, Paris, Autrement Paris, 2010, p. 89.

47. *Ibid.*

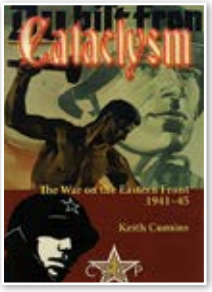
48. Tony Judt,. *Contre le vide moral : Restaurons la social-démocratie,* traduction de Pierre-Emmanuelle Danzat, Paris, éditions Héloïse D'Ormesson, p. 52.

49. Dominique Strauss-Kahn, « Développement humain et répartition des richesses », Allocution du Fonds monétaire international, Agadir, 1er novembre 2010, http://www.imf.org/external/french/np/speeches/2010/110110f.htm (consulté le 4 avril 2013).

50. Moghadam, p. 121.

CRITIQUES DE LIVRES

CATACLYSM: THE WAR ON THE EASTERN FRONT, 1941–45



Par Keith Cumins

Helion and Company, 2011
ISBN 978-1-907677-23-6
359 pages

Compte rendu du
major Chris Buckham, CD, M.A.

Au cours de la Seconde Guerre mondiale, le front de l'Est couvre une étendue qui dépasse assurément l'imagination. Sur une distance nord-sud de 2 900 kilomètres (1 800 milles), les 4 millions d'hommes des troupes de l'Axe, 750 000 chevaux et 600 000 véhicules envahissent l'Union des républiques socialistes soviétiques (URSS) et s'avancent jusqu'aux portes de Moscou et de Stalingrad avant d'être finalement repoussés vers Berlin et d'être vaincus. Cette campagne se soldera par des pertes colossales : 8 millions de militaires y trouvent la mort du côté de l'URSS, et 4 millions du côté de l'Allemagne et de l'Axe. Dans une grande mesure, la guerre sur le front de l'Est, qui est d'une brutalité jamais vue dans les autres théâtres d'opérations, décide de l'issue de la Seconde Guerre mondiale.

Dans *Cataclysm*, Keith Cumins essaie de rendre compte, dans un seul livre, de l'ampleur et de la nature de la guerre dans l'Est. C'est un défi colossal, pour dire le moins, mais l'auteur le relève plutôt bien. Il existe une foule d'ouvrages sur le conflit germano-soviétique, et ils couvrent tout l'éventail qui va de la micro à la macroanalyse. À vrai dire, le livre de Cumins brosse un tableau plus vaste (il couvre la période 1941-1945), mais il réussit très bien à présenter au lecteur une description des événements sur le front de l'Est. L'ouvrage est structuré de manière chronologique, de sorte que le lecteur peut facilement suivre le déroulement des événements même si plusieurs opérations et mouvements ont souvent lieu en même temps.

Les combats aériens sur le front de l'Est sont aussi complexes que n'importe quel autre élément, mais Cumins se concentre sur la

campagne terrestre. Cela ne diminue en rien l'intérêt du livre; en fait, c'est avantageux puisque le sujet est ainsi traité avec suffisamment de profondeur. L'ouvrage contient une série de cartes en couleurs, qui aident le lecteur à suivre l'enchaînement des événements sur le terrain. L'auteur compense le fait que les cartes sont regroupées au centre du livre en indiquant dans la marge du texte à quelle carte se reporter. C'est une bonne idée, et c'est extrêmement utile.

L'auteur a de plus ajouté des annexes, qui fournissent des précisions sur les noms de lieux, les ordres de bataille et les structures divisionnaires allemandes et soviétiques. Les ordres de bataille sont d'ailleurs décrits selon les différentes phases : 22 juin 1941; opération *Blau*; opération *Citadel* et opération *Bagration*. La mise en page comporte un autre bon point : les notes sont présentées au bas des pages correspondantes plutôt qu'à la fin du livre. Je préfère cette façon de faire, car elle permet de prendre connaissance de l'information supplémentaire sans perdre le fil de la lecture. On peut déplorer que la bibliographie soit partielle. Il aurait en effet été utile que l'auteur indique toutes les sources utilisées.

Le style de Cumins est fluide. Par conséquent, même si les batailles dans de multiples régions sont décrites selon différents points de vue, le récit est facile à suivre et à comprendre. En analysant le conflit sous l'angle stratégique et opérationnel, Cumins peut suivre le déroulement des combats du nord au sud et parler des opérations qui ont lieu dans les sphères d'influence des alliés des Allemands. Par ailleurs, du point de vue de la structure du livre, l'auteur amorce son récit par un résumé de la situation stratégique ayant mené au déclenchement de l'opération *Barbarossa*. Encore une fois, même si c'est un peu bref, l'auteur aborde tous les points importants et fournit au lecteur le contexte nécessaire pour saisir le caractère colossal des activités qui s'ensuivent. De plus, Cumins divise son récit en sous-unités en coiffant de titres les sections des chapitres, ce qui permet d'avoir un aperçu contextuel.

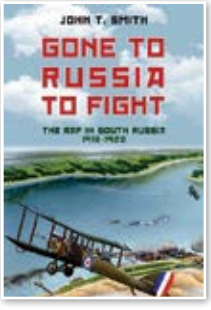
Globalement, l'ouvrage de Cumins est très réussi. Même s'il ne nous apprend rien de nouveau sur l'opération *Barbarossa*, il parvient admirablement bien à condenser la complexité de cette opération dans un récit efficace et utile présenté du point de vue stratégique et opérationnel des combats. Pour les aspirants historiens et les militaires passionnés, c'est un livre fortement recommandé comme point de départ avant de s'intéresser à des ouvrages plus détaillés, d'autant plus qu'il est rédigé dans un style lucide et agréable.

Le Major Chris Buckham est officier de logistique dans l'Aviation royale canadienne. Il a servi dans toutes les armées, dont les Forces d'opérations spéciales. Diplômé du Collège militaire royal du Canada, il est titulaire d'un baccalauréat en sciences politiques et d'une maîtrise en relations internationales. Il occupe actuellement le poste d'officier de lignes de communications intégrées (LCI) au sein de la division J4 du Commandement européen (EUCOM) à Stuttgart, en Allemagne.

Abréviation

URSS Union des républiques socialistes soviétiques

GONE TO RUSSIA TO FIGHT: THE RAF IN SOUTH RUSSIA 1918–1920



Par John T. Smith

Gloucestershire, Royaume-Uni, Amberley Publishing, 2010
214 pages
ISBN 978-1-84868-891-9

Compte rendu de
l'élève-officier Joshua Wanvig

Dans son livre, l'auteur fournit des renseignements historiques et analyse la participation de la Royal Air Force (RAF) à la guerre civile qui a ravagé le peuple russe au lendemain de la Première Guerre mondiale.

D'abord, le texte semble décousu et mal structuré. Habituellement, on trouve dans les textes historiques un certain contexte ou des renseignements préliminaires qui éclairent sur les motivations politiques, économiques et sociales et permettent d'examiner de façon cohérente les événements étudiés. Toutefois, l'auteur ne suit d'aucune façon le modèle habituel, omettant de définir les principaux termes que le lecteur pourrait ignorer. Par exemple, le lecteur qui, comme moi, n'est pas versé dans l'histoire russe doit chercher dans d'autres ouvrages les termes politiques et militaires qui font partie intégrante du contexte du conflit.

Dans le premier chapitre, qui ne comporte qu'une brève introduction sur l'origine de la guerre civile en Russie, Smith renvoie souvent aux bolcheviks et à l'influence qu'ils ont eue précédemment dans l'histoire de la Russie, mais il n'apporte aucun détail expliquant leurs associations politiques ou leurs objectifs. En outre, étant donné cette absence d'information, il est considérablement plus difficile de suivre l'évolution du conflit, puisque le lecteur ne sait pas si les objectifs militaires dont il est question représentent une avancée pour la RAF et ses alliés ou l'inverse.

Dans le même ordre d'idées, Smith a tendance à utiliser des surnoms pour désigner les personnes d'intérêt, en les resituant à peine, voire pas du tout, même s'il n'en a pas été question depuis plusieurs chapitres.

En plus de passer sous silence tout contexte, Smith ne nous présente ni les escadrilles ni les escadrons avant d'aborder chacun de leurs exploits ou de leurs plans. Par conséquent, il est souvent nécessaire de revenir en arrière dans le livre pour démêler de quel groupe d'aviateurs traite telle partie du texte afin d'être en mesure de se remémorer les personnes mentionnées et leurs zones d'opérations. Le lecteur qui a finalement établi de quel escadron ou escadrille il s'agit n'est pas au bout de ses peines puisque Smith changera vraisemblablement de point de vue historique, sans avis ni indication. Comme il s'agit d'un texte historique, il serait logique de suivre l'ordre chronologique des événements. Toutefois, il semble que Smith ait opté pour une autre approche, à savoir étudier les événements touchant un groupe dans un ordre chronologique puis, sans avertissement, recommencer au début de la même période. Ainsi, le texte aurait été beaucoup plus efficace si l'auteur avait plutôt choisi de traiter chacun des thèmes en parallèle, fournissant un contexte et donnant la possibilité de comparer les opérations de chaque groupe aérien, à n'importe quelle période donnée.

Néanmoins, la richesse du contenu présenté dans l'ouvrage de Smith est nettement plus frappante que les faiblesses sur les plans organisationnel et littéraire. Dans le but d'authentifier ses recherches et de faire connaître le point de vue de militaires plutôt que de stratèges, Smith retrace de nombreux comptes rendus d'événements tirés de carnets, de documents d'archives et de journaux rédigés par des personnes d'intérêt. Dans le journal de bord, on fait souvent mention de manière très succincte de la charge transportée ainsi que des missions, selon qu'il soit l'œuvre d'un pilote ou d'un tireur. Par exemple, dans un extrait du journal du 47e Escadron, on rapporte un vol des capitaines Elliot et Anderson qui a eu lieu le 17 août 1919 : « Altitude, 1 500. Quatre bombes de 112 lb (50 kilogrammes [kg]) et seize bombes de 20 lb (9 kg) ont été larguées sur des véhicules de transport de soldats et de chevaux, sur la place et dans les rues… »[1] Divers extraits de journaux révèlent que de nombreux aviateurs et membres d'équipages souffraient de leurs conditions de vie et, en fait, la pire étant d'être en Russie. La météo représentait une préoccupation constante et une des plus grandes difficultés, tant pour les hommes que pour les machines. Elle est ainsi

décrite par « Knock » : « Tenter de se tenir au chaud n'a rien d'une partie de plaisir. Un gros poêle à bois est allumé dans les quartiers, et nous ajoutons tous nos vêtements disponibles aux couvertures de lit. Pourtant, on gèle toujours […] Nous devons casser la glace dans une cuve pour avoir de l'eau et nous laver... »[2] [Traduction]

De nombreuses citations tirées de sources officielles montrent bien que Smith a investi beaucoup d'efforts et de zèle dans des recherches rigoureuses. Toutefois, cela ne signifie pas que Smith a admis d'emblée tous les renseignements recueillis dans les différents documents d'archives. Le livre est parsemé de propos qui contredisent les croyances historiques généralement admises, et Smith souligne et commente souvent le côté ridicule d'affirmations pompeuses, mettant en relief l'impossibilité de situations ou d'événements en se basant sur de simples calculs et des recoupements. Par exemple, au cours d'une attaque combinée, lancée contre Tsaritsyne à la fin juin 1919, des membres de la RAF prétendent avoir largué une bombe de 112 lb (50 kg) sur un immeuble bondé de commissaires russes, tuant toutes les personnes présentes à l'intérieur. Smith répond à cette affirmation, « Il est impossible de trouver quelque mention que ce soit de cet incident dans les documents officiels. De plus, […] n'étaient pas présents dans la région avant la chute de Tsaritsyne, ni immédiatement après, et il est probable que ce récit ne soit pas exact[3]. » [Traduction]

Les personnes curieuses d'en savoir plus sur les campagnes de la RAF en Russie ou l'évolution de la RAF en général trouveront ce livre extrêmement intéressant. Néanmoins, je ne le recommanderais pas en guise d'introduction pour les raisons susmentionnées (le manque d'information générale et de contexte). Étant donné les erreurs relatives et répétées de la RAF durant la campagne en question, l'ouvrage pourrait servir de guide sur les comportements à éviter et sur les leçon retenues des erreurs de la jeune RAF.

Lorsqu'il a rédigé cet article, l'élève-officier Wanvig travaillait à la Division de la recherche du Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes, situé à la 8e Escadre. En septembre 2012, il est retourné au Collège militaire royal du Canada pour suivre sa dernière année du baccalauréat en Études militaires et stratégiques.

Abréviations

kg	kilogramme
lb	livre
RAF	Royal Air Force

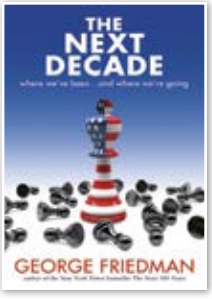
Notes

1. John T. Smith, *Gone to Russia to Fight: The RAF in South Russia 1918–1920*, Gloucestershire, Royaume-Uni, Amberley, 2010, p. 129.

2. *Ibid.*, p. 44.

3. *Ibid.*, p. 107.

THE NEXT DECADE: WHERE WE'VE BEEN… AND WHERE WE'RE GOING



Par George Friedman

New York, Double Day, 2011
243 pages
ISBN 978-0-385-53294-5

Compte rendu de
l'élève-officier Bradley Ticky

Un siècle est marqué par des événements, une décennie, par des personnes. Le présent livre s'attache à la brève période des dix prochaines années : les réalités particulières à affronter, les décisions concrètes à prendre et les conséquences probables de ces décisions[1]. [Traduction]

Dès la première page de l'introduction, George Friedman nous révèle ce que nous pouvons attendre de son livre intitulé *The Next Decade*. Au début du livre, l'auteur porte un regard sur le passé des États-Unis. Il examine les conflits et les événements qui se sont produits tout au long de l'histoire américaine, puis il explique l'influence qu'ont eue les décisions prises par différents présidents dans le contexte de ces événements (notamment les alliances créées par Roosevelt et Nixon avec des pays qui représentaient auparavant une menace stratégique et morale[2]) sur ce que sont devenus aujourd'hui les États-Unis qui, selon lui, constituent un empire mondial[3]. Friedman se penche sur le rôle que jouent les États-Unis sur tous les continents, en mettant l'accent sur des régions plus importantes, comme Israël, afin d'analyser adéquatement la situation.

Il ressort clairement de la lecture de *Next Decade* que Friedman n'a pas ménagé ses efforts de recherche et qu'il est versé dans l'histoire des États-Unis. Il présente l'information de façon intelligible, en employant un langage simple mais efficace que tout lecteur peut comprendre, sans omettre de renseignements utiles. Comme son livre traite également de géopolitique, Friedman présente souvent des cartes de la région dont il est question afin de renforcer son point de vue, à savoir l'importance que revêt la géographie d'une région sur son économie et ses politiques. Friedman fait preuve d'une grande perspicacité dans *The Next Decade* lorsqu'il nomme de nombreux problèmes internationaux que les Américains pourraient avoir à surmonter dans un proche avenir, par exemple, « contenir la relation entre la Russie et l'Allemagne, car il se peut qu'elle engendre une puissance susceptible de menacer l'hégémonie des États-Unis dans les prochaines décennies »[4].

Même si le livre a beaucoup à offrir, il nous laisse tout de même sur notre faim. L'absence complète de citation constitue un des principaux problèmes de *Next Decade*. Il est inacceptable de présenter des statistiques sans mentionner la source; les données perdent alors toute crédibilité. Prévoir l'avenir est une entreprise ardue; il y a tout simplement trop d'incertitudes dont on ne peut tenir compte. En ne présentant aucune conclusion convaincante sur ce qui pourrait se produire, Friedman rappelle au lecteur, tout au long de son livre, à quel point il s'avère difficile de prévoir l'avenir. Il déclare que le président a de nombreuses tâches à accomplir au cours des dix prochaines années, mais il ne donne à peu près pas d'information ou d'indications sur les façons possibles de régler les problèmes. *The Next Decade* est censé expliquer « les décisions concrètes à prendre »[5] [traduction] au cours des dix prochaines années; toutefois, il n'atteint pas cet objectif et il laisse le lecteur légèrement insatisfait.

The Next Decade ne tient peut-être pas toutes ses promesses, mais cela n'en fait nullement un mauvais livre pour autant. En effet, l'auteur a su présenter les décisions des dirigeants américains qui ont forgé le pays tel qu'il est aujourd'hui, ainsi que les problèmes qui pourraient bientôt survenir sur le plan politique. Je recommande ce livre aux personnes qui s'intéressent à l'histoire ou à la géopolitique américaine ou même aux relations internationales.

Lorsqu'il a rédigé cet article, Bradley Ticky était élève-officier au Collège militaire royal du Canada; il en était à sa deuxième année d'université et il visait à obtenir un baccalauréat en génie civil.

Notes

1. George Friedman, *The Next Decade: Where We've Been… and Where We're Going*, New York, Double Day, 2011, p. 1.

2. *Ibid.*, p. 112.

3. *Ibid.*, p. 10.

4. *Ibid*, p. 165.

5. *Ibid.*, p. 1.

SOVIET AIR FORCE THEORY, 1918–1945

Par James Sterrett

New York,
Routledge, 2007
208 pages
ISBN-10 0415651867
ISBN-13 978-0415651868

Compte rendu du
major Nathan Burgess, CD

Dans son livre *Soviet Air Force Theory, 1918–1945*, James Sterrett examine en détail la théorie soviétique en matière de puissance aérienne. Il soutient que, même si les théoriciens soviétiques ont pris en considération les théories occidentales dans ce domaine, ils ont dans une grande mesure développé leur propre doctrine fondée sur la situation de l'Union soviétique.

L'auteur brosse un portrait du développement de la théorie soviétique sur la puissance aérienne depuis le début du 20e siècle jusqu'à la fin de la Deuxième Guerre mondiale. Le livre porte plus particulièrement sur les idées des théoriciens soviétiques concernant l'utilisation judicieuse des nouvelles capacités aériennes. L'auteur s'intéresse aussi à quelques questions de portée plus générale, comme l'économie et la capacité industrielle de la nation, mais uniquement dans la mesure où elles se rapportent à la théorie soviétique. Il fait abstraction d'autres thèmes connexes, comme les spécifications techniques des avions, et choisit plutôt de se concentrer sur ce que les Soviétiques pensaient de la tactique et de la doctrine durant cette période.

Sterrett démontre, en procédant à un examen approfondi des échanges entre les théoriciens de l'époque, que les Soviétiques ne se sont pas contentés d'adopter ou de copier les idées venues d'ailleurs au sujet de la puissance aérienne. Au contraire, ils ont analysé l'utilisation de la force aérienne dans le contexte particulier de l'Union soviétique, et ils ont tenu compte d'une multitude de facteurs pour développer leurs propres théories sur la guerre aérienne : la géographie du pays, sa situation géopolitique, la confiance que leur inspiraient les capacités et technologies aériennes, la situation économique, les capacités industrielles et les menaces représentées par les forces ennemies. Cela dit, les Soviétiques ne restaient pas indifférents aux publications occidentales faisant état de la théorie de la puissance aérienne, mais ils adoptaient les idées qui s'intégraient à leurs propres théories sur la guerre aérienne.

L'auteur utilise d'innombrables sources primaires et secondaires, notamment une foule de documents publiés, d'articles et de livres écrits par les principaux stratèges de la puissance aérienne de l'époque. Il intègre brillamment des extraits des manuels de campagne soviétiques, ce qui permet au lecteur de se mettre à la place de ces théoriciens. Le livre se divise en quatre chapitres, organisés de manière chronologique, c'est-à-dire des premières années du 20e siècle jusqu'à la fin de la Deuxième Guerre mondiale. Le premier chapitre, *Early Concepts, 1900–1928*, porte sur l'émergence des théories sur la puissance aérienne. De manière un peu confuse, l'auteur passe chronologiquement des ballons d'observation utilisés pendant les manœuvres, en 1895, aux règlements en campagne, publiés en 1936. Ce chapitre décrit néanmoins à grands traits comment, à la suite de la Révolution russe, les Soviétiques se sont retrouvés en 1918 avec une force aérienne réduite et inexpérimentée, et avec un secteur industriel et une économie très affaiblis.

Sterrett examine les débats entre les différents théoriciens du temps, qui se demandaient, entre autres choses, si la force aérienne devait être organisée sous un commandement centralisé ou être subordonnée à l'armée. D'autres questions étaient aussi débattues : les avions devaient-ils être regroupés en

masse ou utilisés dans des missions distinctes; la principale mission de la force aérienne est-elle d'appuyer les forces terrestres ou de conduire des missions indépendantes pour affirmer la supériorité aérienne du pays; en quoi consiste la supériorité aérienne et à quoi ressemblera la puissance aérienne de l'avenir. Au bout du compte, il semble que l'Union soviétique, comme la plupart des pays exposés à une menace importante le long de leur frontière terrestre, ait penché pour une force aérienne dont la mission fondamentale était d'appuyer les forces terrestres. Des pays comme les États-Unis d'Amérique et la Grande-Bretagne, dont la frontière n'était pas menacée, ont plutôt confié comme principale mission à leur force aérienne d'effectuer des bombardements stratégiques.

L'hypothèse sous-jacente postule que, tout au long de cette période, la force aérienne communiste était relativement faible en nombre, qu'elle n'avait qu'un maigre budget et ne pouvait compter que sur un secteur industriel affaibli. Tout cela devait changer en 1928 avec l'approbation du premier plan quinquennal soviétique, qui prévoyait un réarmement militaire majeur.

Le chapitre 2, *Expansion, 1928–1937*, porte sur le développement de la force aérienne communiste, qui est maintenant bien financée et soutenue par l'industrie lourde. L'auteur montre que les capacités et le nombre des avions augmentent considérablement mais que, par ailleurs, la liberté intellectuelle est étouffée à cause des événements politiques de l'heure, à savoir le « nettoyage » effectué par le Parti soviétique en 1932, la guerre civile espagnole de 1936, et les purges militaires de 1937.

Les débats théoriques sur la puissance aérienne se poursuivent néanmoins et un consensus s'établit dans certains domaines, par exemple la nécessité d'acquérir la supériorité aérienne. Les théoriciens sont tout de même aux antipodes sur plusieurs questions. Ils ne sont pas d'accord lorsqu'il s'agit de déterminer si la supériorité aérienne peut être affirmée en effectuant des bombardements stratégiques sur les bases aériennes, les industries, etc. (donc en éliminant de manière stratégique les forces aériennes ennemies); en utilisant des chasseurs dans les combats aériens et en obtenant ainsi une supériorité aérienne temporaire. Ils ne s'entendent pas non plus sur ce que doit être la mission fondamentale de la force aérienne : doit-elle appuyer les forces terrestres et navales ou mener des missions stratégiques indépendantes, et la puissance aérienne doit-elle être utilisée de manière massive ou dans des missions distinctes coordonnées. Sterrett montre que les événements de la guerre civile espagnole, au cours de laquelle les bombardiers font piètre figure comparativement aux chasseurs, mettent un terme au débat sur les bombardements stratégiques. Pendant les purges de 1937, presque tous les théoriciens soviétiques de la puissance aérienne sont « éliminés », ce qui entrave et transforme le débat théorique à partir de là.

Dans le troisième chapitre, *Small Wars, 1936–1940*, Sterrett s'intéresse aux guerres en Espagne, en Mongolie, en Chine et en Finlande. Il analyse les succès et les échecs de ces divers conflits. Plusieurs enseignements sont alors tirés et, bien que les débats théoriques se poursuivent, un certain consensus semble s'établir quant à la nécessité, pour la force aérienne, de coopérer davantage avec les forces terrestres et de mieux les appuyer. Pour ce faire, la coordination et les communications doivent être améliorées.

Le chapitre 4, *The Great Patriotic War, 1941–45*, est consacré à la plus importante guerre terrestre de l'histoire, à laquelle les Allemands avaient donné le nom de code Opération *Barbarossa*. De nombreux aspects de la théorie de la puissance aérienne continuent d'être débattus, mais Sterrett montre qu'il y a un consensus relatif dans certains domaines, à savoir l'emploi des avions en masse le long du principal axe de l'effort terrestre et la primauté de l'appui aux opérations sur terre. En revanche, pour les principaux théoriciens occidentaux, aux

États-Unis et ailleurs, la primauté doit être donnée aux missions de bombardement stratégique indépendantes plutôt qu'au soutien des forces terrestres.

Sterrett soutient vigoureusement que les théoriciens soviétiques n'ont pas servilement copié la doctrine occidentale entre 1918 et 1945. Grâce à des sources primaires et secondaires, entre autres des documents rédigés par les grands théoriciens de l'époque, il prouve que la théorie soviétique s'est élaborée à partir d'une réflexion indépendante, en tenant compte de la situation particulière de l'Union soviétique. Si les théoriciens soviétiques ont tenu compte des publications occidentales sur la puissance aérienne, ils n'ont adopté les idées qu'on y défendait que dans la mesure où elles correspondaient à leurs propres théories. L'utilisation par Sterrett de citations des stratèges soviétiques, et le fait que leur doctrine en matière de puissance aérienne était très différente de celle de l'Ouest, fournit un argument de poids montrant que les Soviétiques ont produit une théorie sur la force aérienne qui est unique et qui leur est propre.

Il est difficile de trouver des comptes rendus de ce livre, mais Beatrice Heuser a rédigé un excellent compte rendu universitaire. Dans son analyse, elle louange Sterrett pour la rigueur avec laquelle il a étudié un sujet aussi complexe. Elle admire l'utilisation abondante qu'il fait de citations et d'autres sources primaires et secondaires, ce qui permet d'avoir des informations exceptionnelles sur les théoriciens de l'époque. En fait, elle formule un seul commentaire négatif : elle aurait souhaité que Sterrett utilise davantage de citations. Elle souligne avec perspicacité que, contrairement à son objectif peut-être, Sterrett fournit des preuves qui apportent de l'eau au moulin de nombreux historiens occidentaux qui cherchent justement des données montrant que des théoriciens de la force aérienne soviétique ont recommandé le recours à l'aviation pour les bombardements stratégiques (c.-à-d. des cibles comme les villes). Heuser apprécie néanmoins beaucoup la contribution importante de Sterrett à l'étude de l'aviation soviétique. Son compte rendu incite à réfléchir, et il correspond à ma propre opinion sur le livre, à savoir que l'auteur fait une utilisation judicieuse des citations, de sorte que son argumentation s'appuie sur un solide fondement. Les observations d'Heuser à propos des bombardements stratégiques sont particulièrement intéressantes[1].

En tant qu'officier des communications, et dans la logique de ce thème, il est intéressant de noter que les transmissions et les communications — qui rendent possibles le commandement, le contrôle, la coordination et la reconnaissance — ont eu un rôle à jouer dans les succès et les échecs de la force aérienne de l'armée rouge durant toute cette période. Les nombreux exemples fournis par Sterrett démontrent que l'absence de communications radio paralysait les opérations (c'est ce qu'il appelle le « talon d'Achille[2] » des Soviétiques) et que, inversement, leur utilisation appropriée procurait l'appui nécessaire pour garantir l'efficacité des opérations. Ironiquement, ces problèmes ressemblent à ceux qu'on décrit dans des articles récents sur le C4ISR (commandement, contrôle, communications, informatique, renseignement, surveillance et reconnaissance). Même si la technologie a évolué et que nous avons inventé de nouveaux sigles, comme C4ISR, pour décrire ce problème-espace, nous sommes encore loin d'avoir trouvé une solution efficace. Il s'agit là d'un domaine des études sur la guerre et de l'histoire militaire qui mérite une recherche plus approfondie.

James Sterrett effectue un examen assez complet de la théorie soviétique de la puissance aérienne. Il montre que, même si les théoriciens de l'Union soviétique prenaient en considération les théories occidentales, ils ont développé leur propre doctrine, qui s'appliquait à la situation particulière de leur pays. Dans son compte rendu du livre, Beatrice Heuser tire la même conclusion, et elle mentionne l'abondance des sources utilisées par Sterrett. L'approche globale de

Sterrett à l'égard de la théorie de la puissance aérienne se situe dans la ligne du débat général sur cette théorie, et dans l'ensemble, c'est un excellent travail universitaire.

Le major Nathan Burgess est un officier en génie électronique et des communications de l'Aviation royale canadienne (ARC). Il a occupé des postes au sein de diverses composantes de l'ARC et des Forces canadiennes, notamment à la Direction – Gestion du programme d'équipement aérospatial (Systèmes de radar et de communication), au 42e Escadron de radar, aux services d'information et de télécommunications de la 4e Escadre à la 4e Escadre Cold Lake, au Commandement du soutien opérationnel du Canada, et à l'École d'électronique et des communications des Forces canadiennes. Il est actuellement subventionné par le Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes (CGAFC) pour faire une maîtrise en études sur la guerre (avec une concentration en puissance aérospatiale) au Collège militaire royal du Canada. Après avoir obtenu son diplôme, il espère occuper un poste au C4ISR – Espace au CGAFC.

Abréviation

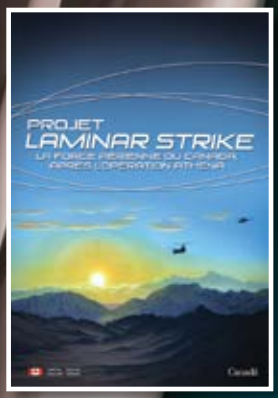
C4ISR commandement, contrôle, communications, informatique, renseignement, surveillance et reconnaissance

Notes

1. Heuser, Beatrice. « Review of *Soviet Air Force Theory, 1918–1945*, by James Sterrett », *Cold War History*, vol. 9, nº 3 (août 2009), p. 441-452.

2. Sterrett, James. *Soviet Air Force Theory, 1918–1945*, New York, Routledge, 2007, p. 111.

COMMANDEZ VOS LIVRES MAINTENANT!



POUR DES COPIES DE CES PUBLICATIONS, FAITES VOS DEMANDES À L'ADRESSE SUIVANTE : CFAWCProd@forces.gc.ca