

LA REVUE FORCE DE LA AÉRIENNE

ÉTÉ 2009
VOL. 2, N° 3

DU CANADA

DANS CE NUMÉRO :
**CONCEPT DE
PLAQUE TOURNANTE
MONDIALE POUR
LES MOUVEMENTS ET LE
SOUTIEN OPÉRATIONNEL :**
PORTÉE MONDIALE
DES FORCES CANADIENNES

GÖTTERDÄMMERUNG :
LE CRÉPUSCULE DES *EXPERTEN*

**L'ÉMERGENCE D'UNE
« CULTURE DOCTRINALE »
DANS LA FORCE
AÉRIENNE DU CANADA :**
L'ORIGINE, L'ÉTAT ACTUEL ET
L'AVENIR DE CETTE CULTURE

ET ENCORE PLUS!



PUBLIÉ PAR

LE CENTRE DE GUERRE AÉROSPATIALE
DES FORCES CANADIENNES

Canada



Défense nationale
National Defence

LA REVUE DE LA FORCE AÉRIENNE DU CANADA est une publication officielle du Chef d'état-major de la Force aérienne du Canada (CEMFA) 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 la Force aérienne, 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 la Force aérienne. 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 Michael Dabros, 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. - État-major interarmées stratégique

Colonel Randy Wakelam, CD, Ph. D. - Collège des Forces canadiennes

Major Paul Johnston, CD, M.A. - Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes

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

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

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

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

Publiée par le Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes, Trenton, Ontario
ISSN 1916-7032

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.airforce.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

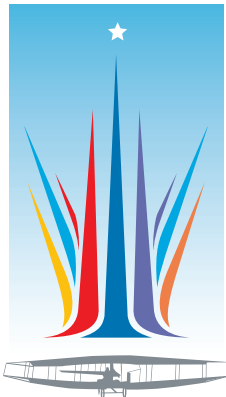
Pour des copies de cette publication ou être inclus dans une liste de distribution contactez Anne Pennington à Anne.Pennington@forces.gc.ca

NOTE AUX LECTEURS ET LECTRICES

La Revue de la Force aérienne est entièrement bilingue; lorsqu'une citation originale a été traduite, le terme [Traduction] indique que le lecteur trouvera le texte original 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.

LA REVUE DE LA FORCE AÉRIENNE DU CANADA

CANADA



100

1909 - 2009

DIRECTIVES SUR LA SOUMISSION DE MANUSCRITS


L'équipe de rédaction de *LA REVUE DE LA FORCE AÉRIENNE DU CANADA* 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'histoire 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 <i>Revue</i>
Articles	3000-5000	Rédigés selon un style académique
Critiques de livres	500-1000	Rédigées selon un style académique et doivent contenir : <ul style="list-style-type: none">• 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 <i>Revue</i> 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 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 : Francoise.Romard@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.

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

**INVITATION À PROPOSER
DES ARTICLES**
pour l'édition d'hiver 2010 de
La Revue de la Force aérienne du Canada
Date de tombée : 30 octobre 2009

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.

DANS CE NUMÉRO

ÉTÉ 2009 • VOL.2, N° 3

- 4 MESSAGE DU RÉDACTEUR PRINCIPAL
- 5 LETTRES À LA RÉDACTION
- 6 EXAMEN D'ARTICLES PAR LES PAIRS

ARTICLES

8 CONCEPT DE PLAQUE TOURNANTE MONDIALE POUR LES MOUVEMENTS ET LE SOUTIEN OPÉRATIONNEL :

Portée mondiale des Forces canadiennes

Par le Lieutenant-colonel Roy C. Bacot (USAF)

20 GÖTTERDÄMMERUNG : LE CRÉPUSCULE DES EXPERTEN

La validité historique des succès des as de la Luftwaffe durant la Deuxième Guerre mondiale

Par Colin Gilmour

35 L'ÉMERGENCE D'UNE « CULTURE DOCTRINALE » DANS LA FORCE AÉRIENNE DU CANADA : L'origine, l'état actuel et l'avenir de cette culture

Partie 1 : La doctrine et la culture de l'Aviation canadienne avant la fin de la guerre froide

Par Aaron P. Jackson

46 LE RÔLE DE LA FORCE AÉRIENNE

Commodore de l'air K.L.B. Hodson, O.B.E., DFC, CD
Au Collège d'état-major de l'armée canadienne

Kingston, Ontario, le 18 avril 1955 (réimpression)

Photo: Cpl Rick Ayer

CRITIQUES DE LIVRES

53 AIR POWER: The Men, Machines, and Ideas that Revolutionized War, From Kitty Hawk to Iraq

Compte rendu du Major Andrew B. Godefroy, CD, Ph.D.

54 ROBERTS RIDGE: A Story of Courage and Sacrifice on Takur Ghar Mountain, Afghanistan

Compte rendu du Major William March, CD, M.A.


56 FALLING OFF THE EDGE: Travels Through the Dark Heart of Globalization

Compte rendu du Capitaine François Dufault, CD

Snowbirds
Photo: Cplc Robert Bottrill

MESSAGE DU RÉDACTEUR PRINCIPAL

Ce numéro de la *Revue* offre un excellent exemple de la diversité de nos collaborateurs. Vous y trouverez des articles et des critiques de membres de la Force aérienne, anciens et actuels, d'officiers de l'Armée de terre du Canada et de l'Australie, ainsi que d'un étudiant d'une université canadienne. Ce contenu indique très certainement l'étendue de l'intérêt pour les questions aérospatiales, et il est toujours souhaitable d'obtenir la participation du plus grand nombre possible de sources tandis que nous continuons à perfectionner notre compréhension de la puissance aérospatiale. Bonne lecture!

De plus, j'aimerais attirer l'attention de nos lecteurs sur la politique de la *Revue* concernant l'examen d'articles par les pairs. Nous faisons appel à une vaste gamme de collaborateurs et examinons soigneusement tous les textes reçus. Toutefois, pour favoriser la collaboration des milieux universitaires nationaux/internationaux, certains articles seront soumis à un examen par les pairs. Lorsque ces articles seront publiés, un  figurera à la gauche du titre ou au début du texte de l'article. Non seulement ce processus contribuera au maintien de la norme élevée qui régit les articles présentés, mais il devrait aussi aider à susciter davantage d'intérêt pour la publication. Des renseignements plus détaillés sur le processus d'examen par les pairs sont disponibles à la page 6 de ce numéro et sur le site web de la *Revue*.



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

LETTRES À LA RÉDACTION



Monsieur,

L'article du Major-général Terreau (retraité) intitulé « Réflexion et questions sur l'éthique », dans le numéro du printemps 2009 (vol 2, n° 2) de la *Revue de la Force aérienne*, est à la fois intéressant et instructif, et il devrait faire partie des lectures obligatoires de tous les cours de leadership des Forces canadiennes, pour les militaires de tous grades. J'aimerais ajouter un commentaire sur le Programme d'éthique de la Défense, et en particulier sur les principes éthiques que les militaires doivent respecter.

Les trois principes éthiques établis dans l'Énoncé d'éthique de la Défense, qui s'appliquent aussi bien aux individus qu'à l'institution, sont les suivants : respecter la dignité de toute personne; servir le Canada avant soi-même; obéir et appuyer l'autorité légale. Mais ces principes sont classés selon une hiérarchie, et leur position dans la liste n'est pas accidentelle. Dans l'Énoncé, les autres normes de conduite éthique ont à peu près le même poids, mais le premier des trois principes, « respecter la dignité de toute personne », est un principe universel qui constitue une obligation envers l'humanité, et c'est pourquoi il figure en tête de liste.

On n'insistera jamais assez sur l'importance de la hiérarchie entre les trois principes éthiques, car à mon avis, la plupart des autres obligations éthiques – sinon toutes – découlent du premier de ces principes. En milieu militaire, le premier principe de l'Énoncé d'éthique s'applique à toutes les situations : lorsque vous commandez un peloton; lorsque vous contrôlez une foule de manifestants; lorsque vous prenez une décision qui aura des répercussions sur des dizaines ou des centaines d'autres militaires; lorsque vous gardez un prisonnier; ou lorsque vous donnez des directives à un militaire subalterne dans la salle des rapports. Quelles que soient vos autres responsabilités envers la société ou votre niveau hiérarchique, les gens doivent toujours être votre principale préoccupation. C'est plus qu'une simple platitude. C'est un principe essentiel que vous devez appliquer lorsque vous vous interrogez sur ce que devrait être votre ligne de conduite.

**Bien respectueusement,
Major Richard E. Gower, CD (retraité)**

Monsieur,

Je vous écris pour offrir mes meilleurs vœux quelque peu tardifs à *La Revue de la Force aérienne du Canada*, dont j'ai appris l'existence seulement cette semaine. Ayant été associé au *Staff College Journal* il y a plusieurs années, je me réjouis de voir qu'on reconnaît de nouveau la nécessité d'une publication axée sur l'éditorial militaire qui favorise un discours professionnel. À une époque où les analystes et les groupes de réflexion militaires foisonnent, la *Revue* nous rappelle nécessairement que l'officier ne peut déléguer à d'autres l'étude de la violence.

Jim Jackson

Bill:

À tort ou à raison, je n'arrive à lire la *Revue de la Force aérienne* que lorsque je voyage en service temporaire. Soit qu'il y ait trop à faire au travail ou que je sois trop occupé à la maison, je n'arrive pas à trouver le temps de me consacrer à la lecture.

Une brève note, donc, pour te remercier de voir à la production d'une revue de si haut calibre, remplie d'articles très intéressants et d'une très grande valeur. Chapeau! Bravo Zoulou.

**De la part de Jeep, de Berlin.
Lieutenant-colonel «Jeep» Pichette**

Les lettres à la rédaction sont les bienvenues et doivent être accompagnées du nom, grade et poste de l'auteur. Un numéro de téléphone doit être également indiqué pour fin de vérification. Nous nous réservons le droit de réviser et même d'abrégier un texte tout en préservant l'objectif principal de l'auteur. Nous ne pouvons garantir la publication d'aucune lettre. Prière de faire parvenir les lettres par la poste, courrier électronique ou télécopie au bureau du rédacteur principal.

Pour de plus amples renseignements, prière de communiquer avec le Rédacteur principal à l'adresse : William.March@forces.gc.ca

EXAMEN D'ARTICLES PAR LES PAIRS

La *Revue de la Force aérienne du Canada* (RFAC) fait appel à une vaste gamme de collaborateurs et examine soigneusement tous les textes reçus. Toutefois, pour assurer le maintien des normes les plus élevées et encourager la présentation d'articles basés sur des recherches originales et provenant des milieux universitaires nationaux/internationaux, la RFAC a mis en place un processus d'examen par les pairs à l'égard de certains articles.

Les articles choisis aux fins d'examen par les pairs seront soumis à au moins deux pairs examinateurs choisis selon leurs titres universitaires, leur réputation dans le domaine précis de l'article et leur admissibilité en général. L'auteur ne connaîtra pas l'identité des examinateurs, et vice versa. Une fois que les commentaires des examinateurs auront été traités d'une façon jugée satisfaisante par le rédacteur principal, l'article publié dans la *Revue* sera marqué d'un 🌟 à la gauche du titre ou au début du texte de l'article.

L'application de cette politique sera laissée à la discrétion du rédacteur principal. Elle sera fondée sur divers critères, y compris, mais non exclusivement, l'actualité de l'article, les souhaits de l'auteur et/ou la question de savoir si le contenu se prête à un examen par les pairs.

Le processus d'examen par les pairs vise à maintenir les normes de la *Revue*, à encourager la recherche originale sur la puissance aérospatiale et à faire de la RFAC une publication de choix pour les spécialistes, qu'ils portent ou non l'uniforme.



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



Des troupes néo-zélandaises échouées sur l'île de Crète fabriquent une voile à l'aide de couvertures et se dirigent vers l'Égypte.

Archives nationales de la Nouvelle-Zélande

L'Université de Calgary est l'hôte d'une conférence universitaire internationale organisée par son Centre for Military and Strategic Studies, son département d'histoire et l'association de ses diplômés en histoire.


Soixante-dix ans plus tard : Nouvelles perspectives sur la Seconde Guerre mondiale

Discours-programme, commémoration de l'éclatement de la guerre et réception
Musées militaires de Calgary, 31 août 2009, de 16 h à 21 h 30, gratuit pour les anciens combattants.

Conférence universitaire internationale, lac Louise, Parc national du Canada Banff, Alberta, Canada
1^{er} et 2 septembre 2009.

Promoteurs : United States Institute for Policy Research, Réseau d'études nord-américaines au Canada,
Society for Military History et Mount Royal College.

Comité organisateur : David Bercuson, Holger Herwig, John Ferris, Alexander Hill, Abraham Roof et Christine Leppard.



**CONCEPT DE
PLAQUE TOURNANTE
MONDIALE POUR
LES MOUVEMENTS
ET LE SOUTIEN
OPÉRATIONNEL :
PORTÉE MONDIALE
DES FORCES CANADIENNES**

Par le Lieutenant-colonel Roy C. Bacot (USAF)

Introduction

En août 2006, le Colonel Mike Boomer (Chef – Transformation du soutien opérationnel du Commandement du soutien opérationnel du Canada [COMSO-CAN]) a rédigé un document de discussion à l'intention du commandant du COMSOCAN qui précisait les assises du concept de plaque tournante pour le soutien opérationnel et qui avançait que les Forces canadiennes (FC) doivent se prévaloir de ce concept. Dans l'étude des antécédents de ce concept, je me dois de mentionner qu'une bonne partie du travail du Colonel Boomer est intégré au présent article et fait toujours office de catalyseur pour notre concept et notre projet.

Si on est d'accord pour dire qu'à l'avenir le Canada souhaitera déployer et utiliser activement des forces à l'extérieur du continent nord-américain afin de protéger ses propres intérêts, on est du même avis que notre équipe de transformation du soutien opérationnel du COMSOCAN. Publiée en mai 2008, la *Stratégie de défense Le Canada d'abord*¹ énumère six missions principales pour les FC au Canada et à l'étranger. Deux de ces six missions consistent (1) à diriger et/ou mener une opération internationale importante durant une période prolongée et (2) à déployer des forces en cas de crise à l'étranger pendant une période de plus courte durée². On prévoit que le concept de plaque tournante pour le soutien opérationnel offrira aux FC la possibilité d'œuvrer partout au monde en vue de l'exécution de missions de la sorte. La décision d'acheter quatre CC177 pour le transport aérien stratégique et trois navires de

soutien interarmées pour la projection stratégique en mer semble confirmer l'intention du gouvernement d'utiliser à grande échelle les FC à l'extérieur du continent nord-américain. Ainsi la question, pour les FC, consiste à déterminer de quelle façon optimiser les capacités de projection de force offertes par ces nouvelles plates-formes. Le présent article indique comment la mise en place d'une plaque tournante opérationnelle et d'un système en étoile pour le soutien, les mouvements et la distribution permettra aux FC de déployer des forces plus efficacement dans les diverses régions du monde dans lesquelles le gouvernement est le plus susceptible de nous demander d'intervenir.

Contexte – Incidence des caractéristiques géographiques, des aspects historiques et des intérêts nationaux

L'un des problèmes les plus importants auquel les Forces canadiennes font face a trait au déploiement de ses unités et formations à l'extérieur du continent puis au maintien en puissance de celles-ci. Pour le Canada, ce problème découle à la fois de ses caractéristiques géographiques, de son histoire et de ses intérêts nationaux. L'effet combiné de ces trois facteurs est fort différent pour le Canada si on se compare à d'autres pays. Par conséquent, les plans de déploiement et d'emploi des forces du Canada doivent être adaptés à cette situation unique. Par comparaison, la plupart des pays européens façonnent et maintiennent leurs

Photo: Sgt Roxanne Clowe

forces principalement en fonction d'une utilisation dans le continent européen. Pendant la guerre froide, qui a sans nul doute exercé l'une des plus importantes influences de l'histoire sur les forces militaires modernes, les pays européens se préparaient à faire la guerre, sur leur propre terrain, aux pays du Pacte de Varsovie. Le Canada préparait ses forces militaires afin de neutraliser une agression soviétique en Amérique du Nord, en collaboration avec les États-Unis, en mettant sur pied le Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord et en Europe en déployant à l'avant des formations des FC en Allemagne en vertu de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN). Les exceptions à cette règle de base étaient généralement des pays qui avaient des anciennes colonies, car ces pays avaient la responsabilité d'offrir des forces de contingence à l'extérieur du continent, en appui à leurs ex-colonies. Le Canada se préparait également à combattre dans l'Atlantique et en Europe : il devait donc constituer une force située à l'avant destinée à combattre à l'extérieur du continent sur des lignes de communication (LDC) externes. En raison de la participation constante du Canada à diverses missions de l'Organisation des Nations Unies (ONU) partout au monde, il s'est avéré encore plus nécessaire de se préparer à des opérations expéditionnaires à l'extérieur du continent.

Cette situation présente, pour le Canada, des problèmes qui ne se retrouvent pas couramment chez nos alliés et qui exigent une vision stratégique différente de celle de la plupart des autres pays. Pour les pays qui ont des liens coloniaux ou post-coloniaux, la colonie ou l'ancienne colonie est le choix naturel comme base des opérations exécutées dans la région. Les États-Unis, grâce à leur richesse, leur puissance, leur prestige et leurs énormes forces militaires, ont des possibilités dont le Canada ne peut pas se prévaloir en raison de ses ressources qui, par comparaison, sont modestes. La situation de l'Australie est semblable à celle du Canada, sauf que dans le passé ce pays s'est efforcé de s'imposer comme puissance régionale, tandis que les intérêts du Canada ont davantage été mondiaux.

Pour la plupart des pays, toutefois, le changement des impératifs géopolitiques qui découlent de l'après-guerre froide exige une nouvelle méthode assez radicale pour les contingences futures. La nature, la taille et les compétences de leurs forces militaires doivent être passées au peigne fin et refaçonnées en fonction des menaces futures. Le Canada figure certes parmi les pays qui doivent agir ainsi et, au cours des trois dernières années, les activités de transformation des FC ont fait preuve de progrès considérables en vue de la mise en place des capacités nécessaires pour l'avenir.

Plaques tournantes pour le soutien opérationnel : raison et endroit

La compréhension du soutien des FC exige une prévision de l'emploi des FC

Si, sur le plan militaire, le Canada devait se concentrer sur le continent nord-américain et prendre la décision politique de restreindre l'utilisation des FC à ce seul continent, il ne serait pas vraiment nécessaire de prévoir le soutien international. Par exemple, si les opérations se bornaient à la région comprenant le Canada, les États-Unis et le Mexique, les FC pourraient prendre des mesures afin de disposer d'installations pour l'accueil, le stationnement transitoire et le mouvement vers l'avant (RSOM) par le recours à des arrangements bilatéraux ou trilatéraux. Les FC pourraient concevoir un système de maintien en puissance hautement ciblé qui consisterait sans doute à faire appel à des trains et des camions, de même qu'à l'occasion à des aéronefs et certains navires, pour assurer une circulation du matériel en temps opportun. En bref, le système de distribution de la zone opérationnelle citée à titre d'exemple plus haut serait fort semblable au système actuel de l'OTAN, du point de vue des pays européens.

Cependant, les intérêts du Canada ne sont pas restreints à ce point et, ainsi, on a besoin d'un autre système pour le déploiement, le RSOM et le maintien en puissance. Bien que le Canada puisse se servir des nombreuses installations et des accords offerts sous l'égide de

l'OTAN, ceux-ci se limitent en général aux pays contigus de l'OTAN et ils ne sont de nature extraterritoriale qu'à l'occasion. Le problème consiste alors à trouver une autre façon d'appuyer efficacement (autrement dit, à faible coût) les FC pendant le déploiement, le RSOM et le maintien en puissance dans le cadre des opérations à l'extérieur du continent et de la zone de l'OTAN.

La conception d'un système optimal pour le déploiement, le RSOM et le maintien en puissance des unités et formations des FC exige une connaissance approfondie de l'endroit où vont se dérouler les opérations des FC au cours des prochaines années ainsi que de la nature de ces opérations. Heureusement, personne n'est affligé d'un tel fardeau; nous devons donc, en l'absence de science infuse, faire preuve de jugement professionnel.

États défaillants et en déroute

Dans le document *Le futur environnement de sécurité en 2025* des FC, qui a été élaboré par la Direction de la recherche opérationnelle, MM. Peter Johnston et Michael Roi avancent

que bien qu'une guerre interétatique entre des grandes puissances soit possible, dans un proche avenir, les conflits seront sans doute nationaux et ils auront lieu dans les pays en développement. Ils précisent ceci : « De plus en plus, la priorité des planificateurs stratégiques doit viser à relever les défis des états en déroute et des guerres civiles que ceux-ci déclenchent souvent³. »

Divers groupes, organisations et personnes ont tenté de définir la nature d'un état défaillant ou en déroute. Dans son ouvrage *The Pentagon's New Map: War and Peace in the Twenty-first Century* et comme on peut le voir à la figure 1⁴, Thomas Barnett désigne une région qu'il appelle « Non-Integrating Gap » (brèche non intégrée). L'analyse de Barnett indique qu'une partie importante du monde s'est retrouvée à l'écart de l'économie mondiale et, par conséquent, des avantages (et des restrictions) de la mondialisation. Il décrit également la zone des états fonctionnels. Ces états font partie de l'économie mondiale car ils se partagent et augmentent la richesse par le commerce et la mise en place de principes juridiques, politiques et économiques communs (qui permettent une

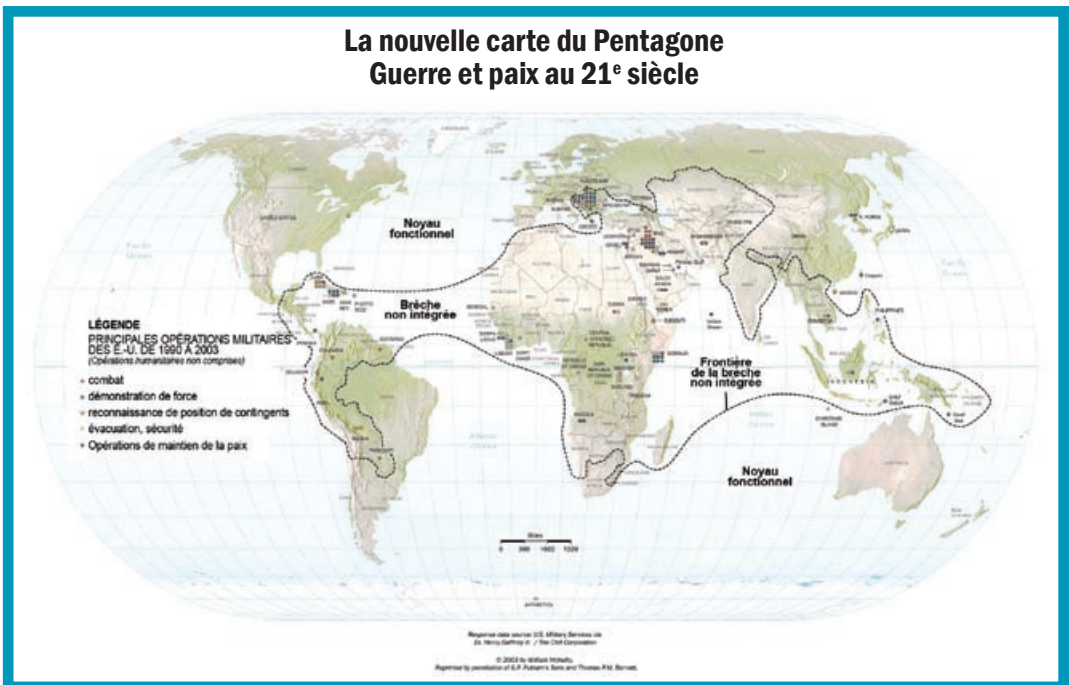


Figure 1 : La brèche non intégrée

circulation plus libre de la richesse dans l'économie, favorisant ainsi l'augmentation continue de la richesse). M. Barnett estime que la menace, pour les États-Unis, provient des pays qui ne font pas partie du « noyau fonctionnel » de la mondialisation. Il estime que ces pays sombre-
ront sans doute dans un chaos qui favoriserait le terrorisme ou qui ferait de ces pays une terre d'accueil pour les terroristes. Par conséquent, ils deviennent le « théâtre expéditionnaire pour les forces militaires des États-Unis au 21^e siècle⁵.» [Traduction]

La revue *Foreign Policy* a sa propre carte des états défaillants et en déroute. Elle découle d'un théorème voulant que la propension au conflit soit attribuable à tout un éventail de facteurs économiques et sociaux mesurables qui permet de calculer un indice pour chaque pays⁶. La Foreign Policy Research Organization a effectué ce calcul pour la plupart des pays du monde, et elle a établi lesquels sont les plus susceptibles de connaître un conflit (voir la figure 2)⁷. D'après la revue *Foreign Policy*, les états dé-
faillants sont caractérisés par des conflits armés, la famine, l'écllosion de maladies et des mouve-
ments de réfugiés à l'intérieur de leurs fron-
tières. Par le passé, ces événements justifiaient le déploiement de forces par le Canada et on peut raisonnablement présumer qu'il en sera de même dans l'avenir.

Aide humanitaire

Les missions qui découlent des consé-
quences des états défaillants et en déroute ne sont pas les seules que les FC exécuteront dans l'avenir. Le déploiement d'éléments des FC en appui à l'aide humanitaire peut se faire n'importe où et à tout moment. Le déploiement le plus surprenant des 30 dernières années est sans doute l'aide apportée à la Nouvelle-Orléans en Louisiane en 2005. Le fait que le Canada envoie des troupes aux États-Unis laisse entendre qu'aucune partie du monde n'est à l'abri d'une catastrophe. Ainsi, les FC doivent être prêtes à intervenir en cas de crise exigeant une aide humanitaire qui découle d'un incendie, d'une inondation, d'une famine ou d'une maladie pestilentielle partout au monde. Bien que ces événements puissent se produire dans pratiquement tous les pays et à n'importe quel moment, les pays qui sont les moins aptes à aider leurs propres citoyens sont ceux qui sont les plus susceptibles d'avoir besoin d'une aide importante et l'on peut donc présumer que les déploiements des FC auront sans doute lieu à ces endroits. Par conséquent, on peut pratiquement affirmer que l'index des états défaillants a un certain rapport avec les missions humanitaires, bien que ce rapport ne soit peut-être pas aussi irréfutable que pour les opérations d'intervention.

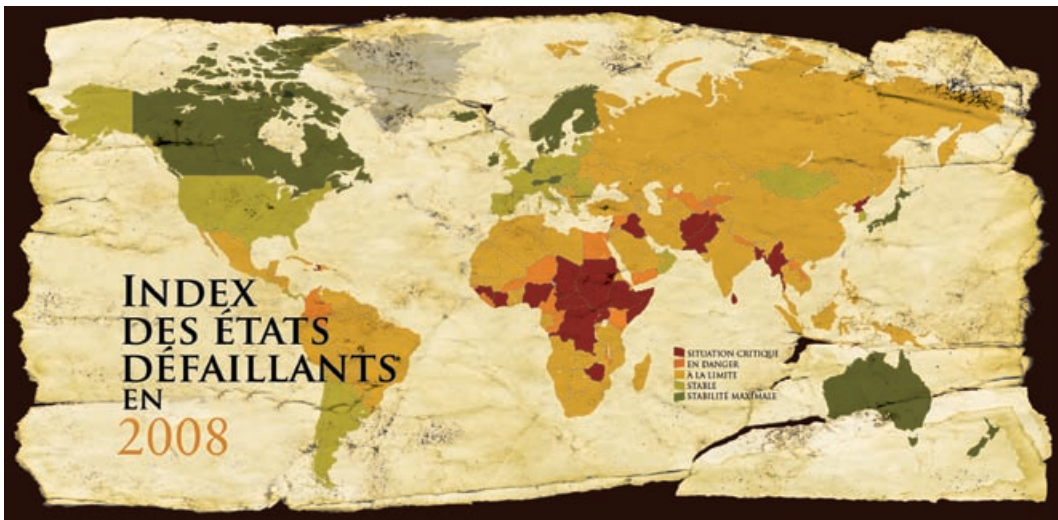


Figure 2 : Index des états défaillants en 2008

Caractéristiques des plaques tournantes pour le soutien opérationnel

Une plaque tournante idéale pour le soutien opérationnel aiderait au déploiement de forces du Canada, au RSOM de celles-ci, au maintien en puissance et, enfin, au redéploiement. La plaque tournante serait toujours disponible, on pourrait l'élargir pour appuyer la ou les missions réalisées à proximité et son maintien serait peu coûteux. Pour choisir une plaque tournante, on doit tenir compte des caractéristiques générales indiquées ci-après.

Caractéristiques géographiques. La plaque tournante doit se trouver près des zones de missions, de sorte que le coût et le temps de déplacement de la plaque tournante aux zones de déploiement, et vice versa, soient réduits au minimum.

LDC commerciales. La plaque tournante doit être déjà une plaque tournante régionale pour la distribution commerciale et les mouvements; elle doit relier les aéroports et les ports de mer importants de l'extérieur du continent aux routes maritimes, aériennes et terrestres régionales. Par ailleurs, la plaque tournante doit disposer de connexions commerciales adéquates avec les réseaux publics régionaux de téléphone et de télégraphe, afin de permettre une utilisation optimale de ces installations et ainsi répondre aux besoins de communication des FC dans la région.

Climat. Le climat qui prévaut au lieu de la plaque tournante doit être semblable à celui des zones de déploiement, de sorte que les troupes qui arrivent dans la région puissent s'adapter au climat avant de se rendre dans les zones en question.

Installations commerciales. La plaque tournante doit être dotée de véhicules commerciaux ou militaires et d'installations de réparation qui serviront à l'entretien du matériel des FC dans le théâtre des opérations. La plaque tournante doit également offrir de bons hôtels et des lieux de loisirs afin que les troupes puissent quitter les zones de déploiements afin de se reposer et se détendre.

Aspects politiques. La plaque tournante doit se trouver dans un pays dont la population et le gouvernement sont dans de bonnes dispositions à l'égard du Canada et des membres des Forces canadiennes. Les responsables du gouvernement fédéral et des administrations municipales doivent être relativement non corrompus; les services de police et des douanes doivent être efficaces et respecter la règle de droit. Le pays doit être suffisamment stable afin qu'il soit peu susceptible d'être touché de manière importante par les problèmes régionaux qui ont provoqué le déploiement de ressources des FC.

Ces caractéristiques peuvent être définies de manière plus précise en fonction du stade du déploiement :

Avant le déploiement. De plus, la plaque tournante doit être suffisamment près des affaires régionales, et intégrée à celles-ci, de sorte que le détachement de la plaque puisse faire office d'observateur pour les FC. Le détachement, en étant sur place, est normalement en mesure de conseiller officieusement le Quartier général de la Défense nationale (QGDN) et les commandements au sujet des événements observés dans la région. En outre, le détachement doit pouvoir évaluer efficacement les besoins des FC et déterminer de quelle façon, s'il y a lieu, les FC peuvent être déployées efficacement dans la région. Le détachement doit également pouvoir tenir un inventaire des installations qui peuvent servir à appuyer les activités des FC et disposer d'offres permanentes et de contrats conclus avec des fournisseurs clés, des installations de réparation et des hôtels afin de permettre, au besoin, un élargissement rapide de la plaque tournante. Pendant la phase de reconnaissance d'un déploiement régional, le détachement de la plaque tournante peut s'occuper de l'administration pour l'équipe de reconnaissance et fournir un exposé à jour sur la situation, ainsi que faire les présentations des responsables du secteur politique et commercial municipal. Ces activités doivent compléter, et non concurrencer, les efforts des attachés d'ambassade et de défense canadiens de la région. Bien qu'il puisse être possible de composer avec ces aspects, il se peut fort bien que certaines difficultés se présentent.

Déploiement. Une fois que le QGDN et le Commandement de la Force expéditionnaire du Canada (COMFEC), conjointement avec le COMSOCAN, ont déterminé les détails du déploiement, la plaque tournante doit normalement être élargie pendant la phase de déploiement. À l'aide de membres du Régiment des transmissions interarmées (RTI), du Groupe de soutien interarmées (GSI) et du Groupe de soutien en matériel du Canada (GSMC) du COMSOCAN, l'élargissement de la plaque tournante ne correspondrait qu'à ce qui est nécessaire pour prendre en compte le personnel et le matériel qui arrive d'Amérique du Nord dans la zone de déploiement. L'ampleur de ces efforts serait adaptée à chaque mission. Dans le cas où le plan de RSOM comprend une acclimatation dans le théâtre d'opérations ou un entraînement supplémentaire, le détachement de la plaque tournante pourrait faciliter ces activités. De plus, en raison de la relation étroite entre les unités et formations du COMSOCAN, le détachement de la plaque tournante pourrait aider à réaliser les activités d'ouverture du théâtre d'opérations du GSI et du RTI en offrant un personnel averti ou des installations. Si une autre plaque tournante de soutien temporaire s'avère nécessaire pour faciliter le déplacement vers le théâtre d'opérations (par exemple, on pourrait avoir recours à un port de mer situé plus près de la zone de déploiement pour décharger l'équipement et le matériel en vue d'un déplacement par route jusqu'à la zone de la mission), la plaque tournante pourrait servir de point de départ pour le transport et appuyer la plaque tournante de soutien temporaire. Selon la nature de la mission, les plaques tournantes de soutien temporaires ne pourraient être ouvertes et maintenues que pendant la phase de déploiement de la mission (et, au besoin, être rouvertes pour la phase de redéploiement) ou demeurer ouvertes pendant toute la mission.

Maintien en puissance. D'après les conclusions de la recherche opérationnelle, qui précisent que 80 p. 100 des coûts de transport engagés en appui à une mission ont trait à la phase de maintien en puissance, les plaques tournantes pour le soutien opérationnel doivent pouvoir s'autofinancer à ce moment, en évitant

les coûts de transport inutiles. À cet égard, il s'agit : de regrouper les charges afin de réduire l'espace de chargement inutilisé, de fournir un point d'équilibre pour les mouvements stratégiques en mer, d'acquérir du matériel sur place afin d'éviter les envois par voie aérienne en rapport avec un besoin opérationnel immédiat (BOI) depuis le Canada et d'éviter les coûts de retour au Canada du matériel qui peut être réparé à la plaque tournante. En plus des nouvelles missions d'envergure, ces plaques tournantes pourraient élargir le soutien aux nombreux petits détachements des FC qui servent avec divers quartiers généraux de mission de l'ONU et offrir à ces militaires un réseau local de maintien en puissance et de soutien dont ils ne disposent pas actuellement. En outre, les plaques tournantes pour le soutien opérationnel fourniraient un soutien aux opérations navales dans la région, plus particulièrement en ce qui a trait à l'approvisionnement en vivres, au carburant et aux installations de réparation.

Redéploiement et reconstitution. De manière semblable à la phase de déploiement, les plaques tournantes temporaires et permanentes pour le soutien opérationnel serviraient à appuyer la dernière étape et le démantèlement d'une mission. Selon l'ampleur, la complexité et l'emplacement de la mission, le détachement de la plaque tournante pour le soutien opérationnel pourrait en théorie exécuter les activités de démantèlement et, ainsi, les troupes pourraient rejoindre leurs unités plus tôt, ce qui permettrait d'éviter les coûts du maintien de leur déploiement. Si l'on dispose de contrats commerciaux et d'une Convention sur le statut des forces dans le pays de la plaque tournante, on réduit sans nul doute les coûts globaux et la difficulté de cette activité pour de nombreuses missions.

La possibilité d'améliorer la fiabilité et la rapidité d'exécution du maintien en puissance des forces déployées, peut-être à un coût réduit, doit constituer un facteur clé de l'étude d'un éventuel réseau de plaques tournantes pour le soutien opérationnel. Actuellement, les systèmes de maintien en puissance sont constitués sur mesure à partir de zéro pour chaque mission des FC. En raison de la fermeture des bases

européennes des FC et de l'accent sur les déploiements depuis le Canada plutôt que depuis l'étranger, on met en place un réseau de distribution distinct chaque fois qu'un déploiement est effectué pour une nouvelle mission. Ainsi, on fait énormément appel au transport aérien et, plus particulièrement, au transport aérien nolisé auquel on adjoint les capacités de transport aérien des avions mixtes CC150 en appui aux missions de déploiement. Dans chaque cas, les systèmes de déploiement sont conçus en fonction de chaque mission, pour une période restreinte, et on prévoit fermer l'itinéraire à la fin de la mission. Avec des arrangements spéciaux de cette nature, il est difficile de faire appel à un système de transport multimodal moins coûteux qui pourrait tout de même respecter les délais opérationnels. Par conséquent, on a peu investi dans le transport maritime en raison des problèmes de respect des délais pour les livraisons ou dans la mise en place d'installations d'entreposage à l'étranger.

Développement des plaques tournantes pour le soutien opérationnel

Les plaques tournantes pour le soutien opérationnel doivent normalement aider les FC à se déployer et à maintenir en puissance les missions. Toutefois, si cette activité était de nature pangouvernementale, les FC pourraient contribuer à d'autres initiatives. Plus particulièrement, les plaques tournantes pour le soutien opérationnel pourraient aider l'Agence canadienne de développement international (ACDI) à déplacer et à distribuer le matériel, ainsi qu'à offrir des communications vocales et de données dans les régions. Des plaques tournantes situées à un endroit adéquat pourraient faciliter le déplacement des gens, du matériel et de l'information jusqu'aux pays en question.

De plus, afin d'optimiser l'utilité de ces plaques tournantes pour le soutien opérationnel, les FC doivent également effectuer un investissement en rapport avec différents aspects connexes :

Connaissance de la région. On doit désigner certains officiers et militaires du rang (MR) des

FC en vue d'un entraînement et d'une éducation poussés dans les régions. Plus particulièrement, on doit faire une présélection afin de retenir les jeunes officiers de soutien et les MR subalternes qui ont un intérêt et l'aptitude pour devenir des spécialistes des aspects linguistiques, politiques, économiques, religieux et culturels des régions desservies par les différentes plaques tournantes pour le soutien opérationnel. Ces militaires recevraient une formation à l'extérieur du service afin qu'ils améliorent leur connaissance des régions en question et ils occuperaient des postes dans des domaines connexes, par exemple le commandement des détachements de la plaque tournante pour le soutien opérationnel.

Établissement de relations. Dans la mesure du possible, on doit inviter les membres des forces armées des pays dans lesquels les plaques tournantes pour le soutien opérationnel sont établies à assister aux cours militaires professionnels canadiens, notamment les cours de formation des collèges d'état-major et des écoles de soutien, de sorte que les membres des FC puissent établir des liens personnels avec des personnes qui seront plus tard les militaires supérieurs de leurs forces armées respectives. Des échanges restreints d'unités offriraient aux FC et aux forces militaires du pays hôte la possibilité de partager des connaissances, des expériences, des tactiques, des techniques et des procédures utiles.

Liste initiale

Les résultats des travaux précédents, de pair avec l'étude analytique connexe⁸ réalisée par M. Ahmed Ghanmi de la cellule de recherche et d'analyse opérationnelles du COMSOCAN, laissent entendre que le Canada doit envisager de mettre en place des plaques tournantes pour le soutien opérationnel dans les régions suivantes :

- Amérique centrale et du Sud;**
- Europe;**
- Afrique occidentale;**
- Afrique orientale;**
- Asie de l'Est;**
- Asie du Sud-Ouest;**
- Asie du Sud-Est.**

Chacun de ces endroits est mentionné à titre indicatif et non définitif. Comme on peut le voir à la figure 3, si l'on créait une plaque tournante pour le soutien opérationnel dans chacune de ces régions, on disposerait d'un ensemble de plaques tournantes dont les zones d'influence se chevaucheraient. Le rayon de chaque cercle est d'environ 2 000 milles : cette distance correspond environ au rayon d'action d'un avion de transport tactique comme le C130J ou l'A400M. La figure 3 montre que ce groupe de plaques tournantes couvre la plupart des pays qui présentent un risque plus grand, d'après la théorie des états non intégrés de Barnett ou l'index des états défaillants de Foreign Policy. On pourrait apporter certaines modifications aux endroits spécifiques, mais on doit viser avant tout à assurer une couverture plus ou moins cohérente des régions comprises dans les cercles de la figure 3⁹.

Exploitation courante des plaques tournantes pour le soutien opérationnel

On a mis sur pied le Groupe de soutien en matériel du Canada dans le seul but de gérer le système d'entreposage et de distribution national

et international de niveau opérationnel. Le GSMC a sous son commandement deux dépôts d'approvisionnement nationaux et les quatre dépôts de munitions nationaux. Il est également responsable de l'établissement et du maintien des lignes de communication entre les formations de mise sur pied et d'emploi des forces au Canada et à l'extérieur du pays. Ainsi, il sait comment exploiter des nœuds de distribution et il a également des connaissances techniques spécialisées à ce sujet, en plus d'avoir la responsabilité de s'acquitter de cette tâche. Qui plus est, il dispose d'un personnel suffisant pour surveiller ces petits détachements et leur offrir des remplaçants. Ce dernier aspect est particulièrement important, car les détachements de petite envergure ont souvent besoin d'un remplaçant provenant d'un réservoir central de personnel chevronné pour prendre la place de militaires qui sont malades, qui suivent des cours professionnels, qui sont en congé ou qui doivent prendre part à un événement quelconque. En adjoignant les plaques tournantes pour le soutien opérationnel à l'ordre de bataille du GSMC, celles-ci disposeront de la direction et de l'orientation technique qui conviennent.

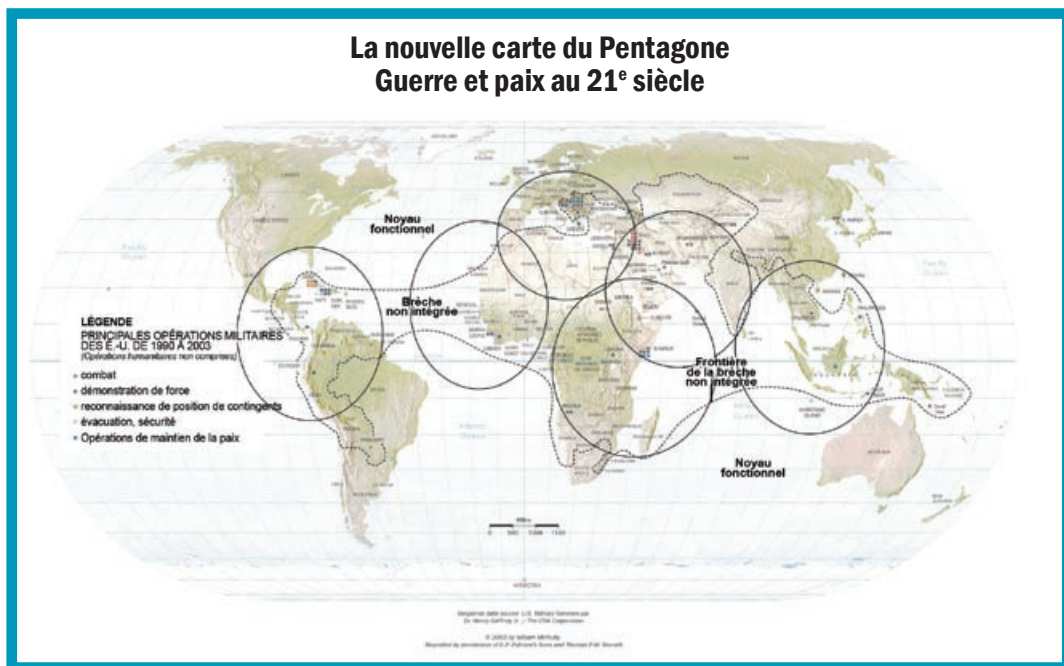


Figure 3 : Emplacements proposés pour les plaques tournantes du soutien opérationnel

Dans les cas où un déploiement d'envergure exige une capacité supérieure à celle offerte par l'élargissement possible du GSMC, le GSI ou le RTI peuvent mettre à contribution leur personnel chevronné en vue d'une expansion de la plaque tournante à la taille requise. Cette situation se présentera sans doute pendant la phase de déploiement ou de redéploiement, mais elle peut également comprendre une partie de la phase de maintien en puissance. Étant donné que le GSMC, le GSI et le RTI font tous partie du COMSOCAN, leur contribution peut être gérée par le centre des opérations du COMSOCAN et des tâches peuvent être directement assignées aux centres d'opérations du GSMC, du GSI et du RTI au besoin. On dispose ainsi d'une chaîne de commandement et de contrôle simple, épurée et facile à comprendre pour l'exploitation courante des plaques tournantes. Les nouveaux besoins d'autres ministères, du Commandement Canada, du COMFEC ou du COMSOCAN concernant les plaques tournantes peuvent être indiqués au centre d'opérations du COMSOCAN qui, à son tour, peut attribuer les tâches et les ressources selon ce qui convient.

Marche à suivre proposée

La viabilité des plaques tournantes pour le soutien opérationnel a déjà été vérifiée au cours des 15 dernières années de manière ponctuelle. Les FC ont périodiquement fait appel à celles-ci depuis le déploiement dans le cadre de la première guerre du Golfe, mais chaque fois pendant une période limitée seulement. On a donc assisté à un cycle continu d'investissement, d'éducation, d'utilisation et de délaissement. Pour rompre ce cycle et envisager la portée mondiale à titre d'élément essentiel de la doctrine opérationnelle des FC, la première étape consiste à accepter le concept de plaques tournantes permanentes pour le soutien opérationnel. Ainsi, le commandant du COMSOCAN a entamé une validation de principe en Allemagne (EuroHub) et, en réponse à une directive de mise en œuvre du Chef d'état-major de la Défense, un projet a été proposé pour les autres parties du réseau mondial des plaques tournantes. L'approbation a été accordée pour

la plaque tournante européenne et, le 20 avril 2009, cette plaque tournante a été inaugurée dans le cadre d'une cérémonie officielle. Une fois que le MDN donne son approbation en vue de l'ouverture d'autres plaques tournantes, le projet peut mettre en place les arrangements nécessaires, puis confier au GSMC l'exploitation des autres plaques tournantes pour le soutien opérationnel. Le projet doit se terminer une fois que toutes les plaques tournantes pour le soutien opérationnel prévues sont ouvertes et en fonction. Pour vérifier les possibilités prévues d'évitement de coûts, on doit mettre en place un système de mesure du rendement afin de déterminer (ou d'évaluer approximativement) le nombre de personnes et la valeur du matériel qui transitent par chaque plaque tournante. Cette information doit servir par la suite à orienter l'élaboration continue du concept.

Résumé

Le présent article propose au Canada d'investir dans un ensemble de plaques tournantes pour le soutien opérationnel situées dans des pays particuliers qui se trouvent à proximité des régions où les opérations futures des FC vont sans doute avoir lieu. Ces plaques tournantes seraient reliées par des lignes de communication aériennes et maritimes, à l'aide de ressources commerciales, des FC et des alliés et elles répondraient non seulement aux besoins des FC, mais également à ceux d'autres ministères canadiens. À chaque plaque tournante, un petit détachement s'établirait dans la région de l'aéroport ou du port de mer et disposerait d'un petit entrepôt loué, de certains outils pour la manutention du matériel et d'un bureau. Le détachement ferait partie du GSMC, mais il travaillerait en étroite collaboration avec l'attaché militaire de la région et le chef de mission pour le pays hôte. Le détachement passerait des contrats avec divers manutentionnaires et fournisseurs du pays hôte afin d'offrir un soutien selon les besoins des éléments des FC ou des autres ministères qui œuvrent dans la région. Si une opération importante est exécutée dans la région, le GSMC, le GSI et/ou d'autres spécialistes viendraient, au besoin, renforcer le détachement. On pourrait envoyer au préalable

du matériel dans ces entrepôts, mais seulement en cas d'exception.

D'entrée de jeu, le choix des plaques tournantes doit être fait non seulement par les FC, mais également par des conseillers des Affaires étrangères, de sorte que les plaques tournantes soient établies de manière pangouvernementale. De plus, il n'est pas nécessaire d'établir toutes les plaques tournantes dès le début : on peut les adjoindre au fur et à mesure que le gouvernement s'intéresse à une région particulière.

La mise en place d'un ensemble de plaques tournantes présente un faible risque et une

possibilité de rendement élevé quant à l'amélioration de la portée mondiale du Canada. De pair avec les achats prévus des FC en matière de transport aérien et maritime stratégique, l'établissement de plaques tournantes de repos, de réparation et de transit de niveau opérationnel favoriserait l'optimisation du déplacement des cargaisons et du personnel vers et depuis les théâtres d'opérations futurs. En bref, à l'aide des plaques tournantes pour le soutien opérationnel, les FC pourraient assurer leur propre projection et leur maintien en puissance, tout comme le suggère l'analyse du *futur environnement de sécurité*. ■

.....

Le Lieutenant-colonel Roy C. Bacot, pilote instructeur de C17A pour la United States Air Force assigné au United States Transportation Command (USTRANSCOM), sert en qualité d'officier stagiaire au Commandement du soutien opérationnel du Canada (COMSOCAN). Il est l'officier responsable de la Direction générale de l'analyse et de la conception, dont les travaux sont axés sur la transformation du soutien opérationnel des Forces canadiennes. Le Lcol Bacot est le premier officier de l'USAF à occuper ce poste crucial des voies internationales de communication des Forces canadiennes.



Cérémonie de signature : de gauche à droite
Lcol D.P. Boyle, nouveau Commandant du Détachement Spangdahlem
Mgén D.J.R.S. Benjamin, Commandant du COMSOCAN
Capv A.L. Slew, Command du GSMC

Liste des abréviations		MR	Militaires du rang
COMFEC	Commandement de la Force expéditionnaire du Canada	ONU	Organisation des Nations Unies
COMSOCAN	Commandement du soutien opérationnel du Canada	OTAN	Organisation du Traité de l'Atlantique Nord
FC	Forces canadiennes	QGDN	Quartier général de la Défense nationale
GSI	Groupe de soutien interarmées	RSOM	Accueil, stationnement transitoire et mouvement vers l'avant
GSMC	Groupe de soutien en matériel du Canada	RTI	Régiment des transmissions interarmées
LDC	Lignes de communication	USAF	United States Air Force (forces aériennes des États-Unis)

Notes

1. Présentée sur Internet à l'adresse suivante : <http://www.forces.gc.ca/site/focus/first-premier/index-fra.asp> (site consulté le 14 mai 2009).

2. Canada, ministère de la Défense nationale, « Stratégie de défense Le Canada d'abord – Six missions principales », ministère de la Défense nationale, <http://www.forces.gc.ca/site/focus/first-premier/missions-fra.asp> (site consulté le 13 mai 2009).

3. Peter Johnston et Dr Michael Roi, *Le futur environnement de sécurité en 2025*, Ottawa, ministère de la Défense nationale, Division de la recherche opérationnelle, septembre 2003. Offert sur le RID à l'adresse suivante : http://vcds.mil.ca/dgsp/pubs/rep-pub/ord/fse2025/intro_f.asp (site consulté le 30 mars 2009) et sur internet à cette adresse : <http://cradpdf.drdc.gc.ca/PDFS/unc35/p520084.pdf> (site consulté le 13 mai 2009).

4. Reproduit avec la permission de Dr. Thomas P. M. Barnett's book *Pentagon's New Map* www.thomaspmbarnet.com. © Copyright 2002. Titre et contenu [traduction].

5. Thomas P. M. Barnett, *The Pentagon's New Map: War and Peace in the Twenty-First Century*, New York, G. P. Putnam's Sons, 2004, p. 134.

6. L'information de la Foreign Policy Research Organization est offerte sur Internet à l'adresse suivante : http://www.foreignpolicy.com/story/cms.php?story_id=4350 (site consulté le 13 mai 2009).

7. Reproduit avec la permission de la Foreign Policy Organisation, numéro 167 (juillet/août 2008) www.foreignpolicy.com. © Copyright 2008 Fund for Peace et Washington Post. Newsweek Interactive, LLC. Titre et contenu [traduction].

8. Ahmed Ghanmi, *Modeling and Analysis of Canadian Forces Operational Support Hubs*, CARO – RDDC – TM 2008-020, juin 2008.

9. Reproduit avec la permission de Dr. Thomas P. M. Barnett's book *Pentagon's New Map* www.thomaspmbarnet.com. © Copyright 2002. Remarque : Ces cercles ont été ajoutés; ils indiquent les régions où l'on doit envisager de disposer les plaques tournantes pour le soutien opérationnel. Titre et contenu [traduction].

GÖTTERDÄMMERUNG:

**LE CRÉPUSCULE DES
EXPERTEN**

LA VALIDITÉ HISTORIQUE DES

**SUCCÈS
DES AS**

**DE LA
LUFTWAFFE**

**DURANT LA
DEUXIÈME**

**GUERRE
MONDIALE**



***Götterdämmerung* est la dernière des quatre parties de l'opéra de Richard Wagner intitulé *Der Ring des Nibelungen* (L'anneau du Nibelung); ce mot est traduit du vieux norrois et signifie « le crépuscule des dieux ». Dans la mythologie norroise, *Götterdämmerung* fait référence à la ruine des dieux¹.**

La Deuxième Guerre mondiale marque elle aussi la fin de beaucoup de choses, notamment celle de l'époque des chasseurs à hélice et de leurs pilotes : les légendaires as de la chasse. Le terme « as » est devenu synonyme d'excellence, de talent et de supériorité. Il est d'abord utilisé par l'armée de l'air française durant la Première Guerre mondiale et désigne un pilote qui abat cinq avions ennemis. Le terme se répand parmi les armées de l'air et perdure, à une exception près, jusqu'à la Deuxième Guerre mondiale. Dans la *Luftwaffe* (l'armée de l'air allemande de la Deuxième Guerre mondiale), il faut abattre dix avions pour être compté parmi les *Experten* (experts)². Les as de la *Luftwaffe* sont de loin les pilotes de chasse les plus accomplis de l'histoire, eux qui abattent des appareils par milliers. Plus de 100 pilotes allemands de la Deuxième Guerre mondiale peuvent se vanter de remporter plus de 100 victoires, alors qu'aucun pilote allié n'atteint ce plateau. Par conséquent, leurs exploits sont scrutés à la loupe depuis 1945, et nombreux sont ceux qui mettent en doute ou qui rejettent carrément leurs nombres extraordinaires de victoires. Le Lieutenant-général américain E. R. Quesada déclare : « Je ne crois pas [...] qu'un seul as allemand ait abattu 150 appareils alliés » et le Commandant d'escadre britannique Asher Lee affirme que « les allégations pharamineuses des *Experten* [...] qui se situent parfois au-dessus de 200, sont de grossières exagérations³ ». Nous affirmons au contraire que de telles remises en

cause sont sans fondement et qu'elles privent ces guerriers gentlemen de leur dû historique. Il sera prouvé que les succès des *Experten* de la *Luftwaffe* sont non seulement historiquement véridiques, mais qu'ils sont inévitables en raison des circonstances dans lesquelles évoluent les pilotes allemands avant et pendant la Deuxième Guerre mondiale.

Le système de pointage de la *Luftwaffe* allemande définit de façon très rigide ce qui est une victoire. Plusieurs auteurs soulignent « la profondeur et la rigidité » du système de confirmation employé par la *Luftwaffe*⁴. Plus précisément, les Allemands adhèrent fermement à la politique « pas de témoin, pas de victoire⁵ ». Adolf Galland (104 victoires), général de la Chasse au cours de la Deuxième Guerre mondiale, indique dans un de ses rapports « Je retire la confirmation de cette victoire en raison de l'absence de témoin⁶. » L'auteur Trevor Constable et le Colonel Raymond F. Toliver (retraité), dans leur livre intitulé *Horrido*, précisent que la rigidité du système est appliquée dans tous les théâtres d'opérations de la *Luftwaffe*⁷. Pendant les combats, les pilotes de la *Luftwaffe* disent « horrido » à la radio afin de signaler une victoire ou un chasseur ennemi en flammes, afin que les autres pilotes et le personnel au sol puissent surveiller la destruction de l'engin⁸. Une telle méthode de comptabilisation des victoires pourrait faire croire que certaines revendications sont frauduleuses. Par contre, l'auteur et biographe des as de la chasse, Christopher Schores, mentionne précisément avoir constaté, en 20 années de recherche, que certains pilotes réclament des victoires frauduleusement, mais que la plupart des revendications de victoires allemandes sont justifiées et honnêtes, souvent même **plus** exactes que celles de leurs adversaires⁹. L'auteur Len Deighton donne un exemple de cette assertion en expliquant que, pendant la bataille d'Angleterre, la *Luftwaffe* met sur pied une *Abschusskommission* (commission) chargée d'enquêter sur les allégations de ses pilotes, qui s'avèrent beaucoup plus près des pertes réelles britanniques que les allégations des pilotes britanniques ne le sont du nombre d'avions abattus de la *Luftwaffe*¹⁰.

Un événement célèbre qui attire l'attention des sceptiques est l'exploit fantastique de « l'étoile de l'Afrique », Hans Joachim Marseille, qui abat 17 avions britanniques en une eule journée. Gunther Rall (275 victoires), un compagnon d'armes pendant son passage au service d'Adolf Galland qui est chargé d'examiner jusqu'à la nausée des rapports de combat, déclare :

Les rapports de combat des pilotes de chasse de la *Luftwaffe* pendant la guerre étaient très détaillés. Il fallait accomplir cette tâche tous les soirs. Témoins, témoins dans les airs, témoins au sol, votre version du combat, le type d'avion ennemi, le type de munitions employé, l'armement de votre avion et le nombre de cartouches¹¹.

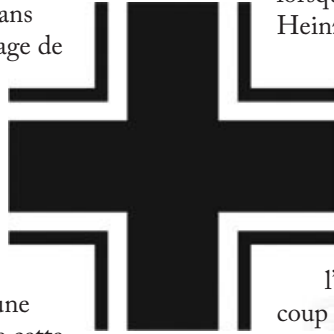
Rall prétend avoir calculé que Marseille, en moyenne, tire 15 cartouches par avion abattu.¹² Constable et Toliver, dans *Horrido*, fournissent le témoignage de première main des ailiers de Marseille, qui sont témoins de la journée faste de ce dernier. Avec force détails, ils font la chronique de l'événement dont les auteurs examinent les faits en 1964, dans une étude visant à établir une fois pour toutes l'authenticité de cette histoire¹³. L'auteur Edward H. Sims raconte son entrevue avec l'as Erich Rudorffer (222 victoires), qui de la même façon raconte méticuleusement ses huit victoires en un seul jour¹⁴. Fait à noter, les journées fastes de Marseille et de Rudorffer ont lieu contre les pilotes britanniques en Afrique du Nord, et non pas contre les pilotes inexpérimentés auxquels ils font face au début de l'opération *Barbarossa*, l'invasion de l'URSS.¹⁵ On peut donc affirmer que les exploits fantastiques des pilotes tels que Marseille et Emil Lang (qui abat un avion de plus que Marseille en une journée, soit 18) sont historiquement plausibles et exacts en raison des points communs entre les événements et des preuves de leur véracité.

Dans son livre sur les aviateurs de la Deuxième Guerre mondiale, William N. Hess

compare les différents systèmes de pointage des belligérants. Il souligne que « contrairement à la croyance populaire, la *Luftwaffe* n'accorde pas de victoires en fonction du nombre de moteurs de l'avion abattu », cependant, ce critère est utilisé pour les ornements indiquant les victoires sur les appareils de la *Luftwaffe*¹⁶. Hess mentionne les systèmes de pointage des Britanniques et des Américains, par exemple, qui accordent des victoires « partagées » ou « partielles » à différents pilotes qui contribuent à abattre le même avion; l'armée de l'air française accorde même des victoires totales à plusieurs aviateurs qui abattent ensemble un seul appareil, ce qui fait qu'un seul avion ennemi peut valoir en pratique jusqu'à quatre victoires individuelles. Par contre, la *Luftwaffe* évite cette pratique et n'accorde une victoire qu'à un pilote par avion abattu¹⁷. Par exemple,

lorsque l'as aviateur de nuit de renom Heinz-Wolfgang Schnauffer (le meilleur pilote de chasse de nuit avec 121 victoires) et son collègue Wilhelm Herget prétendent tous deux avoir abattu le même *Lancaster* britannique, leur commandant ordonne de tirer la victoire au sort; Herget est l'heureux gagnant¹⁸. Au premier coup d'œil, on pourrait être induit en erreur par le système de pointage employé par la *Luftwaffe* sur le front ouest,

qui accorde plusieurs points pour un même avion abattu. Ce système vise à uniformiser la remise de décorations telles que la convoitée *Ritterkreuz* (croix de chevalier) aux pilotes de chasse. Le système accorde, par exemple, un point pour un monomoteur et trois points pour un avion à quatre moteurs. Il ne s'agit pas d'un système de confirmation de victoires; il n'a aucun lien avec le nombre de victoires des *Experten*, mais seulement avec les décorations que ceux-ci arborent à la poitrine ou autour du cou¹⁹. Bref, les historiens ont mené des recherches approfondies sur le système de la *Luftwaffe* visant à documenter et à confirmer le nombre d'avions détruits et sont arrivés à prouver que les nombres de victoires des *Experten* sont précis et souvent plus réalistes et représentatifs que ceux des autres pays.



Les moyens par lesquels le fruit du travail des *Experten* est calculé posent logiquement la question de savoir comment et pourquoi les pilotes allemands peuvent obtenir une si bonne récolte. Le premier aspect de cette discussion est d'ordre chronologique et concerne la société d'avant-guerre et l'expérience déjà acquise par les pilotes de la *Luftwaffe* au commencement de la Deuxième Guerre mondiale. La société allemande entre les deux guerres est démoralisée. Il faut raviver l'espoir et remonter le moral d'une population qui se déprécie. Ce besoin peut être comblé entre autres en portant un regard nostalgique sur la gloire acquise au cours de la Première Guerre mondiale, en particulier sur les « chevaliers de l'air » tels qu'Oswald Boelke et Manfred Von Richthofen. Il est devenu évident pour les dirigeants de la nouvelle Allemagne, surtout pour le futur *Reichsmarschall* Hermann Goering, que ces héros du passé peuvent servir à inspirer et à former une nouvelle génération de guerriers de l'air allemands. Goering déclare que « La jeune Allemagne doit être élevée avec la passion de voler pour que la nation allemande devienne une nation de pilotes²⁰ ». À cette fin, il entreprend publiquement « de faire prendre conscience à tous les pilotes de l'état d'esprit qui s'est avéré si efficace pendant quatre années d'une vie héroïque et qui a permis à l'aviation allemande de se démarquer durant la guerre²¹ ». Le phénomène romantique qui en résulte marque les cœurs et les esprits des jeunes Allemands. Bon nombre des futurs as de la *Luftwaffe* volent pour la première fois à la préadolescence dans les aéroclubs de l'Allemagne ou dans le cadre des programmes de la jeunesse hitlérienne. On retrouve par exemple Adolf Galland (qui a volé en solo pour la première fois à 17 ans et qui dit avoir été constamment habité par l'idée de voler durant sa jeunesse) et Erich Hartmann, auteur de 352 victoires (l'as le plus prolifique de tous les temps qui a obtenu un permis de piloter un planeur à 14 ans). D'autres grands pilotes tels que les pionniers des vols de nuit Hajo Hermann et Kurt Buehligen vivent des expériences similaires durant leur jeunesse²². Les futurs *Experten* sont aux commandes d'avions de nombreuses

années avant que les premiers coups de feu de la Deuxième Guerre mondiale soient tirés.

Les dirigeants nazis exploitent cet enthousiasme en créant la *Luftwaffe*. Secrètement, l'Allemagne crée une nouvelle armée de l'air avec ces jeunes hommes énergiques qui ne s'intéressent qu'à un avenir dans l'aviation. Hermann Goering, le créateur de cette armée de l'air, peut s'assurer que les besoins de celle-ci soient comblés grâce à sa relation étroite avec Hitler. La *Luftwaffe* bénéficie des meilleurs officiers des forces armées et de ce que l'Allemagne peut offrir de mieux à ses héroïques aviateurs. C. G. Grey, un Britannique qui visite la *Luftwaffe* avant la guerre, est abasourdi par le luxe et par l'importance qui est attribuée au personnel de l'aviation. Il se méprend même sur le mess des routiers et y voit les logements des officiers²³. Les jeunes hommes bénéficient d'une instruction approfondie et pratique. M. Grey, qui est cité dans l'ouvrage *Fighter* de Len Deighton, prend également note du caractère complet du programme d'instruction des pilotes de la *Luftwaffe*. M. Deighton explique le côté pratique de l'instruction allemande, par opposition avec l'entraînement des pilotes britanniques de l'avant-guerre, qui ressemble davantage à des « spectacles aériens²⁴ ». Malgré ce déséquilibre, d'autres facteurs expliquent pourquoi l'instruction des pilotes allemands était unique en son genre.

Il est bien connu que l'État allemand emploie des méthodes clandestines pour préparer le pays à la guerre. Plus précisément, des pilotes de chasse sont secrètement envoyés à l'étranger pour acquérir de l'expérience. Certains d'entre eux, par exemple, reçoivent clandestinement une formation en Union soviétique²⁵. La *Luftwaffe* surtout envoie ses pilotes en Espagne afin qu'ils acquièrent de l'expérience de combat pendant la guerre civile espagnole, où « le conflit mondial ultérieur faisait pour ainsi dire l'objet d'exercices en modèle réduit²⁶ » de la Deuxième Guerre mondiale, selon ce que nous apprend Adolf Galland dans ses mémoires. En Espagne, où ils volent le plus souvent à bord de biplans surclassés, les Allemands acquièrent de l'expérience au combat, mettent au point des tactiques et acquièrent le savoir-faire

qu'ils peuvent appliquer à la guerre aérienne moderne, ce qui leur donnera un avantage considérable contre les pilotes et les dirigeants moins expérimentés des autres pays au cours des années qui suivront²⁷. L'esprit de l'aviation qui habite les jeunes Allemands permet de créer une équipe de pilotes de chasse professionnels qui « constituèrent un cadre d'hommes expérimentés largement supérieurs à tous ceux des autres aviations²⁸ ». De futurs *Experten* tels que Galland, Werner Moelders (115 victoires), Hans Trautloft (57 victoires) et Walter Oesau (123 victoires) profitent du temps au combat et de l'expérience pratique acquise durant la guerre civile d'Espagne pour développer les instincts et le professionnalisme des pilotes de chasse d'élite. Ces faits, examinés a posteriori dans le cadre d'une comparaison historique, rendent crédible l'affirmation de Constable et Toliver, selon laquelle la force de chasse de la *Luftwaffe* est sans aucun doute la meilleure au monde en 1939²⁹. En résumé, il est clair que l'expérience acquise avant la guerre par les pilotes de la *Luftwaffe* donne à ces derniers un avantage sur leurs adversaires au début de la Deuxième Guerre mondiale.

Bien que les pilotes de chasse de la *Luftwaffe* bénéficient d'un tel avantage acquis avant la guerre, et qu'il s'agisse d'un des facteurs expliquant leurs futurs succès, c'est principalement pendant la guerre que la majorité desdits facteurs entrent en ligne de compte. La suite du présent texte abordera plusieurs aspects. Un premier fait très important est que les *Experten* de la *Luftwaffe* ont tout simplement plus d'expérience de combat aérien tout au long de la guerre, ce qui explique leur plus grande expertise. Bien que ce ne soit pas toujours le cas, de nombreux *Experten* combattent tout au long de la guerre, comme Galland, Johannes Steinhoff (176 victoires) et Gerhard Barkhorn (301 victoires, ce qui en fait le vice-président du légendaire « club des 300³⁰ »). L'auteur William Murray, dans son ouvrage intitulé *Strategy of Defeat*, souligne que « seulement 8 des 107 as allemands qui remporteront plus de 100 victoires se joignent à leur escadron après le milieu de l'année 1942³¹ ». Il faut donc admettre que le simple nombre

de missions effectuées par les pilotes de la *Luftwaffe* durant la guerre rend possibles des niveaux si élevés de succès et de compétence professionnelle. Le Major Erich Rudorffer (222 victoires), par exemple, effectue en tout plus de 1 000 missions de combat dans presque tous les théâtres d'opérations. Erich Hartmann en réalise environ 1 456 durant sa courte carrière, un chiffre remarquable³². Une double raison explique pourquoi les as de la *Luftwaffe* acquièrent tant d'expérience et volent si souvent.

Lorsqu'on lui pose des questions au sujet des écarts entre les nombres de victoires alliés et allemands, Kurt Buehlig (112 victoires) mentionne que contrairement aux armées de l'air alliées, notamment la Royal Air Force et celle des Américains, la *Luftwaffe* n'effectue aucune rotation des pilotes³³. Il n'y a pas de « tours » pour les *Experten*. Dans les mots de William Murray : « Un pilote allemand ne peut effectuer un nombre magique de missions ou d'heures de vol, à la suite desquelles un retour à la maison est garanti », le pilote de la *Luftwaffe* « est déjà à la maison³⁴ ». William N. Hess est d'accord, lui qui affirme « il ne faut pas oublier que la majorité des pilotes de la *Luftwaffe* volent dans des situations de combat intense du premier jour de leur affectation à un chasseur jusqu'à leur mort – ou, dans bon nombre de cas, jusqu'à la fin de la guerre³⁵ ».

Le deuxième facteur qui explique pourquoi les pilotes allemands volent davantage est que le pays n'a tout simplement pas d'autre choix. On peut affirmer qu'après la bataille d'usure en Angleterre et les premiers succès en Union soviétique, la *Luftwaffe* mène une guerre défensive. Les diverses campagnes qui suivent donnent des exemples de ce fait, surtout sur le front est, où les pilotes doivent combattre contre des hordes d'avions soviétiques, et sur le front ouest, où ils doivent contrer des vagues de bombardements alliés. Les *Experten* ne peuvent se relayer en raison des lourdes pertes que subit l'armée de chasse allemande³⁶. Goering déclare à un certain moment que les pilotes doivent faire le plein au moins trois fois avant d'avoir le droit de quitter une bataille³⁷. Johannes Steinhoff, dans son livre intitulé *The Straits of Messina* se



souvent d'une discussion animée qu'il a eue avec Adolf Galland à l'époque de l'invasion de la Sicile par les Alliés, qui disait au sujet des autres as :

La plupart d'entre eux sont « en opération », comme on le dit si bien, depuis trois ans et demi, volant chaque jour et parfois plusieurs fois par jour. Ils le font parce qu'il n'y a pas d'autre choix. Aucune personne qui se respecte le moins ne se reposera pendant que ses camarades effectuent le travail difficile³⁸.

Bref, en raison de l'organisation et des politiques de leur armée de l'air, du déroulement de la guerre et de leurs propres consciences, les pilotes de chasse de la *Luftwaffe* de la Deuxième Guerre mondiale doivent combattre beaucoup plus souvent que leurs adversaires. Il est donc logique qu'ils aient bien plus d'occasions de connaître du succès et d'inscrire un grand nombre de victoires.

Cependant, plus d'occasions ne veut pas nécessairement dire plus de succès. La plus importante répercussion des combats continuels pour les pilotes de la *Luftwaffe* est la possibilité de se perfectionner. Dans de nombreux domaines, plus d'expérience signifie plus de connaissances et de meilleures chances d'éviter de répéter des erreurs; les *Experten* prouvent

que le combat aérien ne fait pas exception. Fait intéressant, la *Luftwaffe* n'a aucune directive en matière de combat aérien et chaque groupe et pilote de chasse doit élaborer sa propre doctrine en fonction de ses propres besoins³⁹. Le fait que la plupart des *Experten* combattent continuellement au cours des premières années de la guerre, alors qu'ils jouissent d'un avantage numérique, tactique et technologique, leur permet d'améliorer grandement leur style⁴⁰. Au début de la guerre, par exemple, la *Luftwaffe* peut améliorer les leçons tactiques apprises en Espagne, dont les formations *Rotte* et *Schwarm* (des formations à deux et quatre avions respectivement); la seconde de ces formations sera d'ailleurs adoptée par l'ennemi en raison de sa supériorité⁴¹. Les pilotes des premières années peuvent « s'entraîner⁴² » contre les pilotes relativement peu expérimentés de la Pologne en 1939, des démocraties occidentales en 1940, de l'Union soviétique en 1941 et des États-Unis en 1942. On pourrait donc croire que la majorité des victoires ont été remportées au début de la guerre, mais comme William Murray l'affirme et comme son tableau LXXI⁴³ le démontre, le nombre de victoires allemandes par mission augmente au fil de la guerre en raison de l'expérience qu'acquiertent les pilotes⁴⁴.

Selon William Murray, en acquérant tant d'expérience technique et tactique, les pilotes de la *Luftwaffe* qui survivent aux premières campagnes de la guerre « éprouvent peu de difficultés à vaincre les nouveaux pilotes alliés, peu importe le nombre d'heures d'entraînement dont ont bénéficié ces derniers⁴⁵ ». Ainsi, Gunther Rall peut perfectionner l'art de la déviation des tirs aériens, alors que d'autres comme le légendaire virtuose Hans Joachim Marseille (158 victoires)

mettent au point la tactique qui consiste à piquer dans une formation ennemie pour la briser, puis de s'arrêter pour faire feu sur l'ennemi d'en bas⁴⁶. L'expérience au combat donne également aux pilotes de chasse allemands la capacité de déceler une victoire facile d'une victoire difficile. Les entrevues d'Edward H. Sims avec bon nombre d'as allemands sont parsemées de déclarations sur les avions qui sont plus faciles à abattre⁴⁷. Dans le même ordre d'idées, Erich Hartmann déclare dans une entrevue réalisée en 1995 :

« Je savais, lorsqu'un pilote ennemi commençait à faire feu trop tôt, bien au-delà de la portée efficace de ses fusils, qu'il s'agirait d'une victoire facile⁴⁸ ». Tout au long de la guerre, les tactiques des pilotes de la *Luftwaffe* évoluent en fonction des nouveaux défis. Une de ces tactiques se nomme *Herausshuss* et est conçue pour briser une formation de bombardiers afin que chaque avion puisse être facilement abattu⁴⁹. Cela ne signifie pas que les as de la *Luftwaffe* ne font pas d'erreurs; le nombre de fois où plusieurs des meilleurs as sont abattus est remarquable. Les deux membres du « club des 300 » – Hartmann et Barkhorn – s'écrasent ou sont abattus 23 fois au total.⁵⁰ Les styles développés par les as témoignent de leur longue expérience et de leurs erreurs.

Il sera question ici d'Erich Hartmann, le plus accompli de tous les pilotes de chasse, pour donner un exemple de style de combat personnalisé élaboré par les *Experten* ayant un excellent tableau de chasse. Ce n'est pas un membre de la « vieille garde », mais un jeune pilote affecté au front de l'est en 1942. Hartmann reçoit les enseignements et les conseils de certains des meilleurs pilotes tels que Walter Krupinski (197 victoires),



Source: http://en.wikipedia.org/wiki/File:Bundesarchiv_Bild_101I-379-0015-18_Flugzeuge_Messerschmitt_Me_109_auf_Flugplatz.jpg

Gunther Rall, Gerhard Barkhorn et, surtout, « Paule » Rossmann (93 victoires), un gradé qui est aussi le subordonné de Hartmann. Selon ce dernier, le fait qu'il soit l'ailier de Rossmann est un paradoxe courant qui aide les pilotes de la *Luftwaffe* à devenir les aviateurs aguerris qu'ils seront à la fin de la guerre, puisque l'expérience a préséance sur le rang⁵¹. Hartmann développe rapidement son propre style, qui consiste selon lui « à sortir du soleil et à s'approcher; le combat tournoyant étant une perte de temps⁵² ». Edward H. Sims décrit en détail cette tactique, soulignant que la clé du succès de Hartmann est d'infliger le plus de dommages possible. Il y parvient en s'approchant au maximum de sa victime (parfois trop près, puisqu'il vole dans les débris des avions qu'il a abattus à plusieurs reprises), tout en limitant au minimum le danger auquel est exposé son propre avion⁵³. Sims juge que de telles tactiques révèlent « une fermeté et une concentration qui lui permettent d'effectuer des tracés de vol et de tir dans les bonnes conditions et toujours efficacement⁵⁴ ». Les tactiques éclairées que préfèrent de nombreux as tels que Hartmann témoignent de l'attitude de celui-ci selon laquelle « les victoires sont plus importantes que la survie⁵⁵ ». Le style de Hartmann démontre par-dessus tout que les stéréotypes, comme la tactique de tournoyer autour de l'ennemi, ne s'appliquent pas nécessairement aux *Experten*, mais que d'excellents résultats peuvent être atteints grâce au discernement, à la patience, à l'intelligence et à la prise de risques calculés.

Comme il a été mentionné précédemment, les Allemands jouissent d'un avantage technique en matière d'aviation au cours des premières années de la guerre, surtout en ce qui a trait aux chasseurs. Le pilier de l'armement de la *Luftwaffe* est le *Messerschmitt (Me)-109*, un chasseur monomoteur employé pour la première fois en 1935⁵⁶. Cette figure de proue des avions de chasse devient le symbole de la *Luftwaffe* et sera pilotée par presque tous les *Experten* (certains, comme Hartmann, n'utilisent que ce modèle). Au début de la guerre, le *Me-109* est « probablement le meilleur chasseur à haute altitude du monde⁵⁷ »; il est généralement muni d'armes plus puissantes que ses

équivalents britanniques, plus particulièrement les *Hurricanes* et les *Spitfires*.⁵⁸ Contrairement à la croyance populaire, lorsque Adolf Galland, s'adressant à Hermann Goering en 1940, prononce la phrase devenue tristement célèbre « Je demande que mon escadre soit équipée de *Spitfires* », son intention n'est pas du tout, d'après ses mémoires, d'insinuer que le *Me-109* est inférieur.⁵⁹ On peut aisément voir comment, grâce à un armement de loin supérieur à celui des Alliés en 1939-1940, et surtout à celui des Soviétiques en 1941, les pilotes de chasse allemands mieux entraînés et plus expérimentés peuvent tirer profit d'un tel déséquilibre qui leur donne encore plus de temps et « d'entraînement » pour perfectionner leur style. Tel que le mentionne l'auteur Martin Caidin, « un pilote aguerrri à bord d'un avion supérieur dispose d'un grand avantage dans ces circonstances⁶⁰ ». On croit généralement que, dans les dernières années de la guerre, les chasseurs de la *Luftwaffe* sont déclassés par ceux des Alliés, notamment le *P-51 Mustang*. Cependant, les *Experten* ne seront jamais aussi désavantagés que leurs adversaires le sont dans les premières années de la guerre⁶¹. Volant à bord des nouveaux modèles *Me-109* et *Focke-Wolfe (FW)-190*, les *Experten* jouissent encore d'armes extrêmement puissantes et



efficaces, ce qui fait que leurs succès ne peuvent être considérés comme irréalistes du point de vue de la technologie. Par exemple, après mars 1941, les meilleurs pilotes font partie des derniers escadrons de la *Luftwaffe* laissés sur le front ouest et équipés des chasseurs les plus performants et les plus récents⁶². Le principal avantage technologique de la *Luftwaffe* est sans aucun doute les chasseurs à réaction *Me-262*, à bord desquels les *Experten* de l'Escadre de chasse JV44-Galland parviennent constamment à pénétrer dans les escortes de chasseurs alliés et à abattre nombre de bombardiers, même à 100 contre 1⁶³. Compte tenu du fait que les meilleurs pilotes bénéficient du meilleur équipement de la *Luftwaffe*, il est plus facile de comprendre comment ils peuvent abattre autant d'avions.

Un facteur peut-être aussi important que le temps passé aux commandes par les *Experten* est le fait que les pilotes de la *Luftwaffe* sont en infériorité numérique pendant la plus grande partie de la guerre; ils n'ont donc aucune difficulté à trouver une cible, et chacune d'elle représente une occasion de victoire⁶⁴. Il est admis que durant les dernières années de la guerre, la *Luftwaffe* fait face à des forces largement supérieures en nombre sur les deux fronts. Gunther Rall ajoute à ce sujet : « Nous faisons face à une quantité de chasseurs toujours plus grande à mesure que la guerre progresse⁶⁵ ». Cette situation est inévitable en raison de la puissance industrielle des ennemis de l'Allemagne (surtout les États-Unis et l'Union soviétique), de l'accent mis par les Allemands sur la fabrication de bombardiers plutôt que de chasseurs et de l'usure provoquée par plusieurs années de combats ininterrompus⁶⁶. Sur le front est, l'écart entre les Soviétiques et les Allemands est bien plus grand que celui auquel « The Few » sont confrontés en 1940 contre la *Luftwaffe*. De plus, les chasseurs allemands doivent défendre beaucoup plus de terrain que la Royal Air Force

ne le devait, ce qui fait qu'il y a encore moins de concurrence pour l'obtention des victoires. Enfin, leurs bases sont situées près du front afin de demeurer toujours près de l'ennemi⁶⁷. Erich Hartmann affirme qu'en 1944, l'équilibre des forces est de 20 contre 1 contre la *Luftwaffe* en Union soviétique⁶⁸. Lorsque l'on examine une période de 10 jours au cours de laquelle l'as Joachim Brendel (189 victoires) abat 20 appareils ennemis, il faut garder à l'esprit que le pilote fait face à 289 avions ennemis; le pourcentage d'avions abattus se situe tout juste en deçà de sept pour cent⁶⁹. L'armée de l'air soviétique perd au total environ 80 000 avions pendant la guerre. Il est tout à fait possible qu'Erich Hartmann abatte 0,44 pour cent d'entre eux⁷⁰, puisque bon nombre des pilotes talentueux et aguerris volent à bord de chasseurs de grande qualité, combattent continuellement et peuvent

Au cours des quatre premières semaines de l'invasion, plus de 5 000 appareils soviétiques sont détruits et les pilotes allemands remportent des victoires à un rythme inégalé dans l'histoire de la guerre aérienne.

viser un grand nombre de cibles. Il est donc tout à fait logique de conclure que les nombres extrêmement élevés de victoires des *Experten* sont plausibles. Cette situation est parfaitement résumée dans le livre *Straits of Messina*, de Johannes Steinhoff, dans lequel l'auteur raconte avoir été enguirlandé par un

officier qui déclara sur un ton cinglant : « Sachant que les Alliés ont environ 5 000 avions et nous 350, tu pourras calculer les excellentes chances que tu as de les abattre⁷¹ ».

Le dernier élément donnant aux *Experten* de la *Luftwaffe* la capacité de remporter des succès phénoménaux est l'avantage psychologique dont les pilotes font souvent usage. Dès les débuts secrets de la *Luftwaffe*, le ministre de l'Air Werner Von Blomberg ne recherche que des pilotes agressifs et confiants. Durant les premières étapes des guerres à l'est et à l'ouest, les pilotes de chasse sont confiants puisqu'ils savent que leurs appareils, leur expérience, leur leadership et leurs tactiques sont supérieurs; il s'agit là d'un atout inestimable⁷². Même lorsque bon nombre de ces avantages disparaissent, des *Experten* comme Galland se battent et

manœuvrent pour pouvoir prendre les commandes d'un chasseur. Leur détermination est particulièrement évidente dans la célèbre escadre de chasseurs à réaction de Galland, la JV44 :

Beaucoup se présentèrent sans autorisation ni mutation. Presque tous se battaient depuis le premier jour de la guerre. Il n'y en avait pour ainsi dire aucun qui n'eût pas été blessé au moins une fois. Parmi ceux qui étaient connus, aucun qui, outre les plus hautes décorations de cette guerre, ne portât des traces permanentes du combat⁷³.

Galland, dans ses mémoires intitulées *The First and the Last*, affirme : « Seul l'esprit offensif porté par un cœur combatif apportera des succès à la chasse, aussi hautement perfectionnée qu'elle soit⁷⁴ ». C'est cet esprit d'attaque que Galland attribue à l'armée de chasse allemande. Erich Hartmann dit de lui-même : « J'étais ambitieux et passionné. Je ne peux imaginer un pilote de chasse qui n'aurait pas ces qualités⁷⁵ ». En résumé, les as de la *Luftwaffe* sont avantagés car ils se savent supérieurs à leurs adversaires, à un point tel que Hartmann ne se rappelle pas que « qui que ce soit ait parlé de défaite » au sein de son unité⁷⁶. Cette confiance et cet avantage psychologique se manifestent chez les *Experten*, mais aussi chez leurs adversaires. Hartmann peinture même une « tulipe » noire sur le nez de son avion. Quand les pilotes d'avions soviétiques en formation voient le dessin, ils brisent la formation et s'enfuient⁷⁷. La confiance en leur expérience, en leurs engins et en leurs camarades permet aux *Experten* d'obtenir des succès retentissants même s'ils volent dans des conditions extrêmement désavantageuses.

Très souvent, le résultat des combats sur le front de l'est sert à jeter des doutes sur les succès des *Experten*. C'est là que bon nombre des meilleurs pilotes obtiennent la majorité de leurs victoires et bien des sceptiques affirment que les combats aériens contre les Soviétiques sont « plus faciles » et ne demandent pas, par conséquent, des aptitudes de pilotage supérieures. L'étude détaillée des faits démontre que cette soi-disant facilité (d'après les sceptiques) est vraie, mais seulement au début de la guerre. Au moment de l'invasion de l'Union soviétique

par l'Allemagne en 1941, les pilotes d'élite de la *Luftwaffe* affrontent une armée de l'air soviétique très mal préparée. Au cours des quatre premières semaines de l'invasion, plus de 5 000 appareils soviétiques sont détruits et les pilotes allemands remportent des victoires à un rythme inégalé dans l'histoire de la guerre aérienne. Steinhoff compare cette guerre à une « chasse aux canards⁷⁸ ».

De nombreux facteurs expliquent cette période de succès remportés sans trop d'efforts, tels que l'élément de surprise, l'expérience et la meilleure qualité des appareils et des tactiques dont jouit la *Luftwaffe*. Cependant, comme le font valoir énergiquement les auteurs Constable et Toliver, cette assertion selon laquelle les combats sont « faciles » devient mensongère après seulement six mois⁷⁹. Gunther Rall le confirme : « Au début, [...] nous avions de l'expérience et c'était facile. Plus tard, c'est devenu beaucoup plus difficile⁸⁰ ». Les faits montrent que c'est un euphémisme. Selon l'histoire officielle de l'armée de l'air soviétique : « Pendant que le nombre d'avions à notre disposition augmente, les pilotes apprennent et assimilent les compétences au combat⁸¹ ». D'un point de vue technologique, les combats aériens deviennent beaucoup plus compliqués lorsque l'Union soviétique commence à recevoir des avions tels que les *Hurricanes* et les *Spitfires*, prêtés par les puissances occidentales, et à produire en grande quantité leurs propres avions de première ligne de qualité⁸². En fait, Constable et Toliver se demandent comment les Allemands peuvent obtenir de si bons résultats puisque les Soviétiques fabriquent des avions comme le *MIG-3*, plus rapides et plus maniables que leurs équivalents allemands (le *Me-109F-3*)⁸³. La technologie soviétique progresse, mais il faut aussi tenir compte du talent des pilotes. On ne peut nier qu'en 1941, de nombreux pilotes soviétiques sont inférieurs à leurs homologues alliés et allemands. Toutefois, il faut aussi remarquer qu'à la fin de la guerre, l'armée de l'air soviétique aura elle aussi produit de nombreux pilotes d'élite très talentueux. Les deux Soviétiques remportant le plus grand nombre de victoires, soit Ivan Kojedub (62 victoires) et Alexander Pokryshin (59 victoires), jouissent de la même supériorité numérique que leurs homologues alliés et abattent bien

plus d'avions que les meilleurs as alliés comme Johnnie Johnson (38 victoires), de la Royal Air Force⁸⁴. Bref, la *Luftwaffe* affronte après 1942 un ennemi qui est bien différent de celui de l'année précédente et qui comprend des unités d'élite comme les célèbres unités du Drapeau rouge. Des *Experten* comme Hartmann qualifient les pilotes de ces unités de « talentueux et disciplinés »⁸⁵. De plus, de nombreux as du front est combattent aussi contre les alliés à l'ouest et en sortent victorieux, comme Hartmann qui abat sept des réputés *P-51 Mustangs* en quelques jours⁸⁶. Un examen des faits historiques démontre clairement que les Allemands perdent graduellement leur avantage initial en ce qui a trait au nombre d'avions, à la technologie, aux tactiques et à l'expérience des équipages (surtout à cause de l'usure des effectifs), si bien que durant la dernière année de la guerre, même les *Experten* « ne peuvent être sûrs qu'ils ne vont pas au-devant du combat de leur vie sur le front soviétique⁸⁷ ».

Il est tout aussi important de signaler que, pour la *Luftwaffe* et ses pilotes, la guerre sur le front est différente de celle sur le front ouest. À l'est, les conditions globales sont difficiles, c'est le moins qu'on puisse dire. Chaque avantage dont jouissent les pilotes de la *Luftwaffe* contre les Soviétiques est compensé par un désavantage qui rend le pilotage, et la vie en général, atroces. La vie du personnel de la *Luftwaffe* n'est pas de nature à conserver les pilotes en état de bien voler, ceux-ci utilisant des bandes d'atterrissage en terre plutôt dangereuses (souvent à portée des tirs d'artillerie ennemie et près du front) et devant surtout affronter le plus féroce des ennemis – l'hiver soviétique⁸⁸. De plus, la *Luftwaffe* est aux prises avec un manque de pilotes, ce qui l'oblige à envoyer au combat des pilotes moins expérimentés et mal entraînés, qui sont incapables de bien soutenir ou protéger les *Experten*⁸⁹. Ces derniers ne doivent pas se soucier seulement de leurs ennemis, puisque trois avions allemands sur sept sont abattus par des tirs amis⁹⁰. Lorsque l'on demande à Gunther Rall s'il est plus facile de voler sur le front est, il donne peut-être la meilleure raison pour laquelle ce n'est pas le cas : « Je ne peux

pas dire que [se battre sur le front est] est plus facile [...] parce que c'est très pénible psychologiquement⁹¹ ». Pour des pilotes tels que Rall, la possibilité d'être abattu au-dessus de l'Union soviétique est terrifiante. Les prisonniers de la *Luftwaffe*, surtout les meilleurs as, sont traités brutalement; certains, comme Erich Hartmann, voient leur tête mise à prix pour 10 000 roubles et sont détenus illégalement pendant dix ans en Sibérie à la fin de la guerre. Erich Ruddorff (222 victoires) souligne de la même façon la brutalité de la guerre et l'absence de comportements nobles que l'on retrouve parfois sur le front ouest⁹². En résumé, la guerre en général est bien plus difficile pour les pilotes de la *Luftwaffe* sur le front est que pour ceux qui combattent sur le front ouest. Les victoires sont plus faciles à obtenir pendant une courte période, mais les conditions de vie à endurer, de même que la pression psychologique et la terreur à affronter, constituent des preuves contre ceux qui affirment que le combat en Union soviétique est « plus facile » ou que les exploits des *Experten* ne sont pas dignes de mention.

Le présent ouvrage traite des exploits extraordinaires des as de la *Luftwaffe* durant la Deuxième Guerre mondiale et donne des preuves documentaires de ces exploits. Celui qui examine les faits historiques pourrait croire, de la même façon que l'historien Ronald P. Beaumont lorsqu'il déclare que « les pilotes allemands ne semblent pas meilleurs que les nôtres⁹³ », que les exploits et les talents des *Experten* décrits dans le présent texte s'appliquent à l'ensemble de l'armée de chasse de la *Luftwaffe*. Ce n'est pas le cas. Comme le mentionne J. Johnson, l'as de la Royal Air Force ayant remporté le plus grand nombre de victoires (et qui se montre sceptique à propos des allégations de victoires des *Experten*) : « dans tout escadron, les victoires semblent toujours être attribuées au même petit nombre de pilotes⁹⁴ ». Il en est également ainsi au sein de la *Luftwaffe*, qui subit un taux d'attrition épouvantable tout au long de la guerre. L'armée de chasse allemande est composée d'*Experten* devenus tellement talentueux qu'ils peuvent vaincre n'importe quel ennemi et, dans les mots de William Murray, « du très grand nombre

de pilotes qui éprouvent énormément de difficultés à atterrir, et encore plus à survivre au combat⁹⁵ ». Il est prouvé dans le présent ouvrage que les succès des *Experten* sont plausibles, et même probables en raison du cours des événements. Les *Experten*, avant même le début de la guerre, jouissent d'un avantage en matière d'expérience, de tactiques et de savoir-faire professionnel. De plus, ils bénéficient au début de la guerre de circonstances favorables telles que les périodes d'« entraînement » que sont le *Blitzkrieg* en 1940 et l'opération *Barbarossa* en 1941, la supériorité de la technologie à leur disposition, le nombre extraordinaire de cibles, les longs moments passés aux commandes d'un avion et la confiance combative qui les anime. Ce n'est pas étonnant qu'ils réalisent de tels exploits dans ces circonstances. Les *Experten*

accumulent des centaines de victoires, non seulement dans les conditions pas du tout « faciles » de la guerre aérienne sur le front est, mais aussi contre les alliés sur le front ouest, où des pilotes tels qu'Adolph Galland et Hans-Joachim Marseille remportent plus de 100 victoires chacun uniquement contre des pilotes alliés. On peut donc affirmer sans crainte d'errer que les succès des *Experten* ne sont pas le fruit de la propagande nazie imposée à des gens crédules, comme le prétendent E. R. Quesada et R. P. Beaumont, mais qu'ils constituent les exploits logiques et inévitables de guerriers de l'air héroïques et nobles tels que nous n'en reverrons probablement jamais. La Deuxième Guerre mondiale marque la fin d'une époque, le crépuscule des *Experten*. C'est leur « crépuscule des dieux », leur *Götterdämmerung*. ✚

.....

Colin Gilmour est un historien qui s'est toujours intéressé à l'aviation militaire. Il amorce (en septembre 2009) sa quatrième année d'études à l'Université Queen, à Kingston, où il souhaite obtenir un baccalauréat spécialisé en histoire et en études classiques. Ses domaines d'intérêt précis de l'histoire moderne sont la Deuxième Guerre mondiale et la période napoléonienne. M. Gilmour prévoit poursuivre des études supérieures dans le domaine de l'histoire militaire après l'obtention de son diplôme de l'Université Queen, en 2010.

Bibliographie

- BAILEY, Ronald H. *La guerre aérienne en Europe*, édité par les rédacteurs des Éditions Time-Life, Amsterdam, Éditions Time-Life, 1981.
- BARKER, Ralph. *La R.A.F. pendant la guerre*, Amsterdam, Éditions Time-Life, 1982.
- CAIDIN, Martin. *ME-109: Willy Messerschmitt's Peerless Fighter*, New York, Ballantine Books Inc., 1968.
- COLLIER, Basil. *History of Air Power*, Londres, Wiedenfeld and Nicolson, 1974.
- CONSTABLE, Trevor J. et Colonel Raymond F. TOLIVER (retraité). *Horrido: Fighter Aces of the Luftwaffe*, New York, Macmillan Company, 1968.
- DEIGHTON, Len. *Le temps des aigles : la vérité sur la bataille d'Angleterre*, Paris, Flammarion, 1983.
- ÉDITIONS TIME-LIFE, dirs. *La Luftwaffe*, Amsterdam, Éditions Time-Life, 1982.
- EMME, Eugene M. *The Impact of Air Power: National Security and World Politics*, Princeton, D. Van Nostrand Company, 1959.
- GALLAND, Adolf. « Defeat of the *Luftwaffe* », dans « Defeat of the *Luftwaffe*: Fundamental Causes », *Air University Quarterly Review* (Printemps 1953). Dans EMME, Eugene M. *Impact of Air Power: National Security and World Politics*, Princeton, D. Van Nostrand Company, 1959.
- GALLAND, Adolf. *Les premiers et les derniers : les pilotes de chasse de la deuxième guerre mondiale*, Paris, Yves Michelet, 1985.
- GOERING, Hermann. « A Nation of Flyers », dans E. Gritzbach. *Hermann Göring und Aufsätze*, Munich, 1939, traduction en anglais dans H. W. Blood-Ryan. *The Political Testament of Hermann Goering*, Londres, 1940. Dans EMME, Eugene M. *Impact of the Air War: National Security and World Politics*, Princeton, D. Van Nostrand Company, 1959.

- GUTTMAN, Jon. « Greatest Fighter Aircraft of WWII », *World War II Magazine*, vol. 14, n°7 (mars 2000) p. 42–57.
- HALLIDAY, Hugh. *The Tumbling Sky*, Stittsville (Ontario), Canada's Wings, 1978.
- HEATON, Colin D. « Colonel Hajo Hermann: Master of the Wild Boars », *World War II Magazine*, vol. 15, n° 2 (juillet 2000), p. 30-36, 78 et 80.
- HEATON, Colin D. « Final Thoughts of the Blond Knight », *World War II Magazine*, vol. 17, n° 3 (septembre 2002), p. 30-42 et 85.
- HESS, William N. *Famous Airmen: The Allied Aces of World War II*, New York, Arco Publishing Co., 1966.
- LINDEMANS, Micha F. « Gotterdammerung », *Encyclopedia Mythica* (en ligne), mars 1997, mis à jour en décembre 1999, consulté le 1^{er} décembre 2008. Sur Internet : [URL:http://www.pantheon.org/articles/g/gotterdammerung.html](http://www.pantheon.org/articles/g/gotterdammerung.html).
- MURRAY, Williamson. *Strategy for Defeat: The Luftwaffe 1933–45*, Maxwell Air Force Base (Alabama), Air University Press, 1983.
- SHORES, Christopher. *Air Aces*, Greenwich (États-Unis), Bison Books Corp., 1983.
- SIMS, Edward H. *Fighter Tactics and Strategy 1914–1970*, New York, Harper & Row Publishers, 1972.
- STEINHOFF, Johannes. *The Straits of Messina*, traduction en anglais de Peter et Betty Ross, Londres, Andre Deutsch, 1971.
- WAGNER, Ray, dir. de la publ. *The Soviet Air Force in World War II: The Official History, Originally Published by the Ministry of Defence of the USSR*, traduction en anglais de Leland Fetzer, Garden City, NY, Doubleday & Company Inc., 1973.

Notes

1. Micha F. Lindemans, « Gotterdammerung », *Encyclopedia Mythica*, <http://www.pantheon.org/articles/g/gotterdammerung.html> (site consulté le 1^{er} décembre 2008).
2. Christopher Shores, *Air Aces*, p. 6; Hugh Halliday, *The Tumbling Sky*, p. 2 et William N. Hess, *Famous Airmen: The Allied Aces of World War II*, p. 3.
3. Martin Caidin, *ME-109: Willy Messerschmitt's Peerless Fighter*, p. 141.
4. Trevor J. Constable et Colonel Raymond F. Toliver (retraité), *Horrido: Fighter Aces of the Luftwaffe*, p. 14 et 16.
5. *Ibid.* et Len Deighton, *Le temps des aigles : la vérité sur la bataille d'Angleterre*, p. 315.
6. Constable et Toliver, p. 16.
7. *Ibid.*, p. 17.
8. *Ibid.*, p. xiv.
9. Shores, p. 7.
10. Deighton, p. 311-315.
11. Constable et Toliver, p. 83-84.
12. *Ibid.*
13. *Ibid.*, p. 91.
14. Edward H. Sims, *Fighter Tactics and Strategy 1914–1970*, p. 176.
15. Constable et Toliver, p. 83-91.
16. Hess, p. 3.
17. *Ibid.*, p. 6-7.
18. Constable et Toliver, p. 14-15.
19. *Ibid.*, p. 16.
20. Hermann Goering, *Nation of Flyers*, p. 104-107, dans : Eugene M. Emmes, *Impact of Air Power: National Security and World Politics*, p. 56.
21. *Ibid.*, p. 55.

22. *Les premiers et les derniers : les pilotes de chasse de la deuxième guerre mondiale*, p. 1-11; Colin D. Heaton, *Final Thoughts of the Blond Knight*, p. 32; Colin D. Heaton, *Colonel Hajo Hermann: Master of the Wild Boars*, p. 31 et Sims, p. 134.
23. Williamson Murray, *Strategy for Defeat: The Luftwaffe 1933-45*, p. 4-5 et Deighton, p. 151.
24. Deighton, p. 152-155.
25. Constable et Toliver, p. 27.
26. Galland, p. 38.
27. *Ibid.*, p. 115.
28. Deighton, p. 152.
29. Constable et Toliver, p. 6.
30. *Ibid.*, p. 110-111. Le « Club des 300 » est composé des pilotes (Erich Hartmann et Gerhard Barkhorn) qui ont remporté plus de 300 victoires.
31. Murray, p. 312.
32. Sims, p. 173 et Heaton, « Final Thoughts of the Blond Knight », p. 39.
33. Sims, p. 139.
34. Murray, p. 209.
35. Hess, p. 3.
36. Pour des données sur les pertes de pilotes de chasse de la *Luftwaffe* de janvier 1943 à mai 1944, voir les tableaux XXXVIII (p. 187), XLIV (p. 227) et LIII (p. 240) dans Murray, *Strategy for Defeat*.
37. Ronald H. Bailey, *La guerre aérienne en Europe*, p. 144.
38. Johannes Steinhoff, *The Straits of Messina*, p. 86.
39. Eugene M. Emme, *The Impact of Air Power: National Security and World Politics*, p. 250.
40. Constable et Toliver, p. 203.
41. Sims, p. 92.
42. C'est-à-dire améliorer leurs aptitudes au combat.
43. Murray, p. 315.
44. *Ibid.*, p. 312.
45. *Ibid.*, p. 312.
46. Constable et Toliver, p. 84 et 124.
47. Sims, p. 135.
48. Heaton, « Final Thoughts of the Blond Knight », p. 38.
49. Constable et Toliver, p. 17 et Murray, p. 225.
50. Heaton, « Final Thoughts of the Blond Knight », p. 34; Constable et Toliver, p. 111.
51. Heaton, « Final Thoughts of the Blond Knight », p. 33.
52. *Ibid.*, p. 33.
53. Sims, p. 204-206.
54. *Ibid.*, p. 206.
55. Heaton, « Final Thoughts of the Blond Knight », p. 33.
56. Collier, p. 108-109.
57. Sims, p. 89.
58. Collier, p. 167.
59. Galland, p. 115.
60. Caidin, p. 141.
61. Jon Guttman, « Greatest Fighter Aircraft of WWII », p. 45.

62. Murray, p. 134.
63. Galland, p. 455-456.
64. Hess, p. 3.
65. Sims, p. 148.
66. Bailey, p. 147; Constable et Toliver, p. 5 et Sims, p. 158.
67. Constable et Toliver, p. 197 et 204.
68. Heaton, « Final Thoughts of the Blond Knight », p. 36.
69. Constable et Toliver, p. 207.
70. *Ibid.*, p. 197.
71. Steinhoff, p. 80.
72. Murray, p.5 et Constable et Toliver, p. 13-14.
73. Galland, p. 456-457.
74. *Ibid.*, p. 95.
75. Heaton, « Final Thoughts of the Blond Knight », p. 35.
76. *Ibid.*, p. 35.
77. *Ibid.*, p. 36 et Éditions Time-Life, dir. de la publ., *La Luftwaffe*, p. 132.
78. Constable et Toliver, p. 13.
79. *Ibid.*, p. 197.
80. Sims, p. 147.
81. Ray Wagner, dir. de la publ., *The Soviet Air Force in World War II: The Official History, Originally Published by the Ministry of Defence of the USSR*, p. 119.
82. Shores, p. 100 et Sims, p. 148.
83. Constable et Toliver, p. 197.
84. *Ibid.*, p. 150.
85. Heaton, « Final Thoughts of the Blond Knight », p. 33.
86. *Ibid.*, p. 37.
87. Constable et Toliver, p. 205.
88. Steinhoff, p. 224; Constable et Toliver, p. 191 et Murray, p. 88.
89. Pour une comparaison des heures de vol que comprennent les programmes d'entraînement britannique, américain et allemand, voir le tableau LXX dans Murray, *Strategy for Defeat*, p. 314.
90. Murray, p. 94-96 et Emme, p. 253.
91. Sims, p. 148.
92. Sims, p. 175 et Heaton, « Final Thoughts of the Blond Knight », p. 42.
93. Caidin, p. 141.
94. Sims, p. 158.
95. Murray, p. 312.



L'ÉMERGENCE D'UNE
**« CULTURE
DOCTRINALE »**

**DANS LA
FORCE AÉRIENNE
DU CANADA :**

**L'ORIGINE,
L'ÉTAT ACTUEL ET L'AVENIR
DE CETTE CULTURE**

**PARTIE 1 : La doctrine et la
culture de l'Aviation canadienne
avant la fin de la guerre froide**

Par Aaron P. Jackson



Introduction

Dans un document publié en 2002, Paul Johnston, officier de la Force aérienne du Canada, a déclaré ce qui suit : « On observe en général que les forces aériennes accordent d'habitude moins d'importance à la doctrine que les armées de terre tendent à le faire, et que les Forces canadiennes ne font certes pas exception à cette règle¹. » [Traduction] La même année, les auteurs de l'ouvrage *Aerospace Doctrine Study: Final Report* sont parvenus à la même conclusion : « Au fil de l'histoire, la force aérienne du Canada ne s'est pas beaucoup souciée d'élaborer une doctrine; très peu d'ouvrages originaux indépendants ont été écrits par la force aérienne... sur la doctrine². » [Traduction]

Comme nous le montrerons ici, la culture de la Force aérienne du Canada, comme celle des forces aériennes de la plupart des pays occidentaux, ne s'est pas caractérisée au cours de l'histoire par une tendance à l'élaboration de théories ou de doctrines. Une culture orale (plutôt qu'écrite), en vertu de laquelle les officiers supérieurs transmettaient les leçons aux officiers subalternes, s'est formée dès les débuts de l'histoire de l'Aviation canadienne et elle a pris racine. Cela s'est accompagné par une tendance à mettre l'accent avec pragmatisme sur les questions contemporaines au détriment de théories et de doctrines plus vastes.

Parmi les quelques études qui ont été entreprises jusqu'ici pour expliquer pourquoi une telle culture s'est développée dans d'autres forces aériennes, celle de Robert Futrell sur la culture de la United States Air Force (USAF) est sans doute la mieux connue. Cet auteur a affirmé que, dès le début, la nature des forces aériennes tendait à attirer des personnes « d'action » plutôt que des esprits « littéraires ». Au cours des premières années de leur existence, à l'époque où la culture des forces aériennes était encore en devenir, les critiques sévères qu'ont suscitées les premiers théoriciens de la puissance aérienne (surtout de la part des armées de terre et des marines) ont grandement accentué la propension existante de la plupart

des aviateurs à fuir les théories et les doctrines mises par écrit³.

Récemment, toutefois, certains signes ont porté à croire que la Force aérienne du Canada commençait à s'éloigner de ce paradigme culturel traditionnel et qu'une ébauche de culture axée sur l'élaboration d'une doctrine était en train de prendre forme pour le remplacer. En 2007, soit à peine cinq ans après que Johnston et les auteurs de *Aerospace Doctrine Study* eurent affirmé ce que nous avons lu plus haut, la Force aérienne du Canada avait mis sur pied un organisme chargé d'élaborer une doctrine⁴ et publié un manuel novateur sur la doctrine⁵.

Nous présentons ici le premier d'une série de deux articles qui examinent l'origine, l'évolution et le potentiel de ce virage culturel. L'article porte tout d'abord sur la nature de la théorie et de la doctrine concernant la puissance aérienne et sur la relation entre les deux. Il présente ensuite un aperçu du rôle que la théorie et la doctrine ont toujours joué dans la culture des forces aériennes occidentales en général, avant d'examiner la dissonance ayant existé entre la doctrine et la culture de la force aérienne du Canada pendant la guerre froide. Nous appuyant sur cette toile de fond, nous analyserons, dans le deuxième article, les efforts que la force aérienne du Canada a faits pour élaborer une doctrine après 1975, en nous concentrant particulièrement sur la nature, l'importance et le potentiel des activités des cinq dernières années.

La nature de la théorie et de la doctrine sur la puissance aérienne

Il faut d'emblée préciser que « la pensée et la doctrine militaires ne sont pas équivalentes l'une à l'autre »⁶ [Traduction]. Bien que la théorie militaire (et plusieurs éminents théoriciens) ait influé sur la conduite des opérations militaires au cours des siècles, elle n'est pas synonyme de doctrine parce que « la première est personnelle, et la seconde, institutionnelle »⁷ [Traduction]. Malgré cette différence, la théorie

et la doctrine jouent toutes deux des rôles importants dans le développement intellectuel des organisations militaires; il convient donc d'en parler brièvement à ce stade-ci.

La théorie est importante, car elle aide fondamentalement à comprendre pourquoi les choses arrivent; elle favorise une perception plus approfondie que celle que peuvent offrir les simples observations historiques ou contemporaines. Pour reprendre les mots du théoricien militaire prussien Carl von Clausewitz, la théorie « permet [à l'esprit] de jeter un regard dans la masse des objets et de leurs rapports et l'abandonne ensuite dans les régions les plus élevées de l'action »⁸. Ce sentiment a sans doute été exprimé plus clairement par Samuel P. Huntington :

La compréhension exige la théorie, la théorie nécessite l'abstraction, et l'abstraction a besoin de la simplification et de l'organisation de la réalité... De toute évidence, le monde réel est fait de mélanges, d'irrationnel et d'incongruïtés : les personnalités, les institutions et les convictions concrètes n'entrent pas dans des catégories logiques bien précises. Pourtant, il faut de telles catégories pour que l'être humain puisse réfléchir avantageusement au monde réel dans lequel il vit et en tirer des leçons qui lui serviront dans des applications et des utilisations plus vastes⁹.

L'élaboration de la théorie a fourni aux forces aériennes un mécanisme grâce auquel elles comprennent mieux ce qu'elles font ainsi que comment et pourquoi elles le font. Cette compréhension approfondie débouche ensuite sur des lignes directrices qui permettent aux forces aériennes de fonctionner plus efficacement.

D'un autre côté, la doctrine est un mécanisme institutionnel que les forces armées ont toujours utilisé pour exprimer l'acceptation de certains concepts et théories. Un officier d'état-major de l'Aviation de l'Armée de terre américaine (USAAF) expliquait comme suit l'importance de la doctrine :

Dans tous les domaines, privés ou publics, de l'activité humaine, il faut tout d'abord un ensemble de principes directeurs, puis une conception claire de la façon dont on appliquera ces principes avec les ressources dont on dispose. Sans des principes et des concepts clairement définis de la sorte, au moins dans l'esprit des utilisateurs, il est carrément impossible d'obtenir coordination et efficacité, et il n'est pas raisonnable de s'attendre (comme on le souhaite) à ce que tous les travailleurs tendant vers un but commun aient à l'esprit les mêmes possibilités et les mêmes objectifs. Dans le domaine militaire... où les erreurs et l'incohérence coûtent des milliers de vies humaines et des millions d'heures-personne, il est d'autant plus important de formuler des principes directeurs limpides que comprendront clairement tous les planificateurs et tous ceux qui sont chargés de commander des forces sur le terrain¹⁰.

Dans le cas des forces aériennes, la doctrine a un important rôle à jouer pour garantir la réalisation de l'objectif commun. Elle le fait en établissant en bonne et due forme un jeu de principes qui orientent la conduite des opérations.

La relation idéale entre la théorie et la doctrine est donc symbiotique. Comme Markus Mader l'a fait observer dans son étude sur l'élaboration de la doctrine militaire britannique après la guerre :

La doctrine, c'est bien plus que la publication officielle de concepts militaires. Elle traduit une culture institutionnelle axée sur des réflexions conceptuelles concernant la nature des conflits et la meilleure façon de faire la guerre. C'est l'instrument dont les forces armées se servent pour analyser

l'expérience acquise, orienter les opérations en cours et envisager les défis de l'avenir¹¹.

Afin que la doctrine soit un instrument significatif à cet égard, il importe que les principes qu'elle embrasse reposent sur un cadre théorique solide. Cela permet une synthèse entre l'objectif commun, fixé par la doctrine, et la compréhension approfondie, favorisée par la théorie. En d'autres mots, l'intégration des points de vue théoriques permet de donner à la doctrine un rôle plus grand que celui consistant simplement à faire marcher les membres d'une force militaire au même pas.

Comme nous en parlerons dans la deuxième partie du présent article, la force (ou la faiblesse) du lien entre la théorie et la doctrine a été un des facteurs déterminants de la réussite ou de l'échec des manuels de doctrine clés produits par la Force aérienne du Canada depuis 1975¹². Dans un sens plus large, l'histoire des tout débuts de la théorie dans la puissance aérienne est liée de près à l'aversion culturelle de celle-ci pour la doctrine écrite, aversion qui a caractérisé depuis l'origine la plupart des forces aériennes occidentales, y compris l'Aviation canadienne. Étant donné les racines historiques de cet aspect de la culture de cette dernière, il est prudent de dire quelques mots sur l'origine même de la théorie propre à la puissance aérienne¹³.

Théorie, doctrine et émergence de la culture des forces aériennes occidentales

Pendant la Première Guerre mondiale, les avions ont d'abord été employés par les marines et, surtout, par les armées de terre pour mener des missions de reconnaissance et, dans le cas des armées de terre, pour repérer des objectifs pour l'artillerie. Les efforts de contre-reconnaissance ont bientôt débouché sur l'ajout de missions d'interception au rôle des équipages aériens, et l'évolution de la technologie (par exemple, la mise en service de mitrailleuses avant) a vite accru l'efficacité des avions dans les combats air-air¹⁴. Un autre rôle important n'a pas tardé à être ajouté à la liste grandissante des

missions : il s'agissait du bombardement aérien des forces terrestres, ce qui a entraîné l'idée du « bombardement stratégique », qui allait influencer grandement sur l'évolution de la théorie de la puissance aérienne dans la décennie qui a suivi la fin de la guerre. Pendant la guerre même, toutefois, la puissance aérienne a joué un rôle relativement mineur, reléguée qu'elle fut à l'arrière-plan par les vastes campagnes terrestres et navales qui ont principalement caractérisé la guerre¹⁵.

Néanmoins, l'évolution de la puissance aérienne pendant la guerre a donné lieu aux premières théories qui ont pris racine après l'armistice. Un des principaux partisans de la puissance aérienne, à l'origine, a été le général italien Giulio Douhet. Son ouvrage le plus influent, intitulé *La maîtrise de l'air*, a paru pour la première fois en 1921. « Maîtriser l'air signifie se trouver en mesure d'empêcher l'ennemi de voler, tout en conservant soi-même cette possibilité », écrivait Douhet¹⁶. Outre qu'il a formulé cette définition, et c'est là un aspect plus important, Douhet a dit être convaincu que « conquérir la maîtrise de l'air signifie vaincre, et être battu en l'air signifie être vaincu et contraint d'accepter toutes les conditions qu'il plaira à l'ennemi de nous imposer »¹⁷. Il a ensuite écrit ce qui suit :



le général italien Giulio Douhet
Un des principaux partisans de la puissance aérienne.

On peut immédiatement tirer de cette affirmation un premier corollaire : *pour assurer la défense nationale, il est nécessaire et suffisant de se donner les moyens, en cas de conflit, de conquérir la maîtrise de l'air*. De cela découle, nécessairement, ce second corollaire : *tout ce qu'une nation est disposée à faire pour assurer sa défense doit avoir pour but de lui fournir les moyens qui, en cas de conflit, permettent de conquérir la maîtrise de l'air* [les italiques figurent dans l'original]¹⁸.

En outre, Douhet a envisagé un rôle clé pour les bombardements stratégiques dans les guerres à venir, en faisant valoir que le bombardement d'objectifs dans le territoire ennemi servirait « à séparer l'armée et la marine adverses de leurs bases, pour semer la destruction et la terreur à l'intérieur du pays ennemi, pour en briser la résistance matérielle et morale »¹⁹.

D'autres théoriciens de la puissance aérienne, qui écrivaient pendant la même période, ont formulé des arguments semblables, notamment au sujet des effets possibles des bombardements stratégiques. Aux États-Unis (É.-U.), le Brigadier-général William « Billy » Mitchell a fait la démonstration des capacités de la puissance aérienne en mer, en 1921, en recourant à un bombardement aérien pour couler un sous-marin allemand capturé. Dans ses livres, Mitchell a présenté le bombardement stratégique comme étant un moyen de gagner la guerre. Contrairement à Douhet, cependant, il n'a pas préconisé l'utilisation de l'aviation militaire pour « semer la destruction et la terreur » chez la population civile. Il a plutôt mis l'accent sur l'effet stratégique qu'un bombardement aurait sur l'infrastructure industrielle et économique de l'ennemi et, partant, sur sa capacité de poursuivre la guerre²⁰. En Angleterre, Lord Trenchard, premier Chef de l'état-major de l'Air de la Royal Air Force (RAF), a soutenu que l'on pourrait se servir de la puissance aérienne pour remplacer l'armée de terre afin de maintenir le contrôle sur les colonies. Sa théorie a été mise à l'épreuve pendant les années 1920, avec un succès mitigé²¹.

En même temps que l'on formulait ces théories, les forces aériennes faisaient face à un

contexte stratégique caractérisé par les compressions budgétaires et par une forte opposition à leur existence de la part des armées de terre et des marines. En Angleterre, la RAF nouvellement créée devait constamment lutter contre les officiers de l'armée de terre et de la marine qui cherchaient à la réintégrer dans leurs propres rangs²². Aux É.-U., l'aviation a continué à faire partie de l'armée de terre pendant tout l'entre-deux-guerres²³. Au Canada, l'Aviation royale du Canada (ARC) a été créée le 1^{er} avril 1924, mais elle a constitué une branche semi-autonome relevant du Quartier général de la Milice jusqu'en 1938. Des contraintes à la fois financières et politiques en ont entre-temps empêché l'évolution indépendante²⁴.

Pendant les années 1920 et 1930, la naissance du débat théorique sur la maîtrise des airs et sur le potentiel des bombardements stratégiques a finalement été une « épée à double tranchant » pour les forces aériennes en devenir. D'une part, l'idée que la puissance aérienne pourrait devenir le facteur décisif dans les guerres de l'avenir procurait un puissant argument pour ses partisans soucieux de justifier le financement qu'ils demandaient et, aspect plus important, l'autonomie continue des forces aériennes. D'un autre côté, les théories étaient souvent exagérées, et certains des concepts formulés devançaient encore de plusieurs décennies ce que la technologie contemporaine pouvait produire²⁵. Par conséquent, la plupart des théories n'ont pas été mises à l'épreuve²⁶.

La Seconde Guerre mondiale a fourni l'occasion de mettre à l'épreuve plusieurs des théories formulées au début des années 1920, et les résultats ont été tout d'abord décevants pour les partisans des bombardements stratégiques. Au lieu de « semer la destruction et la terreur », les bombardements de Londres, pendant le blitz (1940-1941) et celui de l'Allemagne, de 1941 à 1943, ont eu pour effet global de renforcer la détermination des populations civiles. « Pendant les premières années de la Seconde Guerre mondiale », écrivait Alan Stephens, « les bombardements stratégiques n'ont pas semblé produire les résultats annoncés par leurs partisans, ce qui a miné la crédibilité de la puissance aérienne en général »²⁷.

Cependant, la Seconde Guerre mondiale a favorisé la croissance de l'arme aérienne d'une autre façon. Au cours du conflit, la plupart des rôles contemporains que la puissance aérienne allait assumer se sont développés, et l'on y a recouru, tout en les améliorant. C'est ainsi que l'on a reconnu l'importance de la suprématie aérienne²⁸, que l'on a mis au point la tactique de l'appui aérien rapproché (AAR) au profit des forces terrestres, que l'on a confié aux avions le soin de protéger les voies maritimes de communications et que l'on a élaboré des tactiques pour les combats air-air²⁹. Enfin, le bombardement du Japon avec des engins atomiques à la fin de la guerre a ranimé le débat sur le potentiel des bombardements stratégiques et sur la question de savoir si la théorie à cet égard avait retrouvé une certaine applicabilité à l'ère atomique. Comme Mader l'a affirmé, « bref, pendant la Seconde Guerre mondiale, on a vu naître la force aérienne moderne qui a jeté les bases de la vaste gamme de rôles qu'elle allait assumer dans les années ultérieures »³⁰ [Traduction].

Malgré les nombreuses leçons que les adeptes de la puissance aérienne avaient apprises pendant la Seconde Guerre mondiale, l'expérience de l'entre-deux-guerres et les premières années de la guerre même ont suscité un scepticisme généralisé au sujet de l'utilité de la théorie écrite. Les critiques virulentes que les premiers théoriciens de la puissance aérienne avaient suscitées, l'échec des bombardements stratégiques au début de la guerre et l'écart persistant entre la technologie et la théorie (écart qui s'est rétréci, mais a persisté jusqu'à la fin de la guerre), voilà autant d'éléments qui, ensemble, ont convaincu la plupart des membres de la force aérienne de ne pas coucher leurs réflexions sur papier³¹. La crainte constante d'être réabsorbé dans l'armée de terre et la marine semble avoir renforcé cette aversion, et la perspective de s'attirer des critiques inutiles de la part des officiers de l'armée de terre et de la marine en a dissuadé beaucoup, dans les forces aériennes, de mettre leurs nouvelles

idées par écrit. Résultat : dans les forces aériennes occidentales, y compris l'ARC, une forte tradition orale s'est développée en vertu de laquelle les leçons étaient transmises des officiers supérieurs aux officiers subalternes³².

La doctrine et la culture de la force aérienne du Canada pendant la guerre froide

Avant la Seconde Guerre mondiale, l'ARC fondait l'essentiel de sa culture organisationnelle sur celle de la RAF, et cela a transpiré dans sa doctrine³³. Une culture typiquement canadienne a commencé à prendre forme pendant la Seconde Guerre mondiale, mais après le conflit, elle s'est rapidement atténuée par suite d'un réaligement culturel par lequel la culture de l'ARC en est venue à refléter celle de la USAF. Allan English a résumé les raisons de ce virage culturel :

Avant la Seconde Guerre mondiale, l'ARC imitait son homologue britannique pour ce qui

concernait la doctrine, les grades et les uniformes. À la fin du conflit, la population a exigé la « canadianisation » des escadrilles déployées outre-mer, de sorte que celles-ci ont peu à peu adopté un caractère plus canadien. Au pays, le Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique non seulement a perpétué une façon de faire canadienne chez la majorité des membres de l'ARC demeurés au Canada, mais il a aussi exposé de nombreux stagiaires des équipages aériens britanniques à une culture canadienne très différente de celle qui avait été la leur au Royaume-Uni. Avec l'arrivée de la guerre froide et compte tenu des liens étroits qui la liaient à la USAF dans le NORAD et l'OTAN, l'ARC (et, plus tard, la Force aérienne du Canada) a subi la forte influence culturelle exercée par son voisin du Sud³⁴ [Traduction].

... « les bombardements stratégiques n'ont pas semblé produire les résultats annoncés par leurs partisans, ce qui a miné la crédibilité de la puissance aérienne en général »²⁷.

En dépit de cette transition culturelle, plusieurs tendances qui s'étaient manifestées pendant la guerre froide ont perpétué la forte tradition orale qui s'était déjà développée dans l'ARC à la fin de la Seconde Guerre mondiale.

La première de ces tendances réside dans le fait que l'ARC a continué d'adopter la doctrine tactique et opérationnelle de la RAF et de la USAF (à condition qu'elle existât). Outre que cela a découragé la création de théories et d'une doctrine propres à la force aérienne du Canada, on peut soutenir que cet état de choses a contribué à restreindre la vision de nombreux officiers qui se sont ainsi confinés aux questions opérationnelles et tactiques, au détriment de la réflexion stratégique. Par conséquent, pendant la guerre froide, l'élaboration d'une stratégie institutionnelle pour la force aérienne du Canada n'était ni stimulée par un solide cadre stratégique, ni reliée à tel cadre. Il semble plutôt que l'ARC cherchait principalement à parvenir à l'interopérabilité opérationnelle et tactique avec la USAF, dans le contexte du Commandement de la défense aérienne de l'Amérique du Nord (NORAD), et avec les alliés européens, dans celui de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN)³⁵. L'absence d'un cadre théorique qui aurait orienté la stratégie de la force aérienne du Canada a été aggravée par la nature des quelques publications stratégiques de la RAF et de la USAF qui existaient alors et dont la quasi-totalité ne s'appliquait pas à la force aérienne du Canada, car elles se rapportaient au déploiement d'armes nucléaires, que cette dernière ne possédait pas.

Cependant, c'est sans doute l'unification des Forces canadiennes (FC), en 1968, qui a le plus nuï à l'élaboration d'une doctrine pour la Force aérienne. Comme nous l'avons déjà dit, les forces aériennes occidentales craignaient depuis longtemps d'être réabsorbées dans les armées de terre et les marines. Pour l'ARC, l'unification a effectivement eu le même résultat : l'ARC a été divisée entre les commandements nouvellement créés des FC unifiées, plutôt qu'entre l'armée de terre et la marine, ce qui équivalait à la même chose, en gros³⁶.

Au départ, la structure des FC après l'unification ne comprenait aucune organisation chargée exclusivement d'utiliser la puissance aérienne, car les anciennes unités de l'ARC étaient réparties, selon leur fonction première, entre les six nouveaux « commandements » des FC. Par exemple, le Commandement maritime a reçu les éléments de l'ARC qui, autrefois, s'occupaient de la lutte anti-sous-marine et des autres rôles maritimes; la Force mobile a hérité des unités d'AAR, et le Commandement du transport aérien, des unités de transport stratégique et de certaines unités de transport tactique³⁷. La répartition aussi rigide des ressources n'a pas duré longtemps (la fusion des Commandements de la défense aérienne et du transport aérien, en 1975, conjuguée à l'intégration ultérieure de toutes les autres ressources aériennes du Canada dans le nouveau commandement ainsi formé, quelle que fût leur fonction première, a permis d'asseoir sur des bases communes la reconstruction d'une culture de la force aérienne)³⁸, mais elle a tout de même eu des répercussions durables sur l'élaboration de la doctrine. Citons, en particulier, l'accentuation de l'importance primordiale déjà accordée aux questions opérationnelles et (surtout) tactiques et le renforcement de l'intérêt marqué dont faisaient l'objet les « groupes » axés sur les capacités dans la force aérienne du Canada.

Dans ce contexte, le mot « groupes » désigne les divers groupes fonctionnels qui composent une force aérienne, ou plus exactement, les attitudes des personnes membres de ces groupes. Tout comme l'armée de terre a des corps d'armée et des régiments et que la marine possède différentes classes de navires pour remplir des rôles différents, les forces aériennes sont constituées de diverses composantes, chacune assumant un rôle premier distinct. Voici des exemples de « groupes » de la force aérienne définis en fonction de ces composantes : le personnel qui s'occupe surtout des vols et de l'entretien des « avions à réaction rapides » (les avions de chasse, principalement); des avions de surveillance; des hélicoptères; du transport tactique (ou sur le champ de bataille) et du transport stratégique, et ainsi de suite. En outre, il existe d'autres groupes qui transcendent les

limites tracées en fonction de ces composantes. Ces groupes peuvent être déterminés par la profession (personnel des unités d'entretien, logisticiens, pilotes, etc.), ou par le genre de services qu'une personne rend (p. ex., service dans la Réserve, ou dans la Force régulière)³⁹. Bien que ces divisions existent dans la plupart des forces aériennes, au Canada, l'unification a eu pour effet d'accentuer la division entre les groupes de la force aérienne axés sur les capacités.

Comme nous en parlerons plus en détail dans la deuxième partie du présent article, la division accentuée entre les groupes de la force aérienne du Canada a nuí davantage à la production d'une solide doctrine pour elle. Il y a eu deux raisons à cela : tout d'abord, la tendance naturelle de chaque groupe à se concentrer sur les éléments pragmatiques et tactiques de son rôle au détriment d'une réflexion stratégique et théorique plus vaste; ensuite, l'importance accordée aux groupes de la force aérienne a suscité et perpétué une culture fondée sur le « cloisonnement ». (En général, on définit le cloisonnement comme étant « la situation qui existe quand l'état-major ou le personnel de soutien oublie qu'ils relèvent d'un chef hiérarchique » et qu'ils suivent plutôt les directives émanant d'une autorité plus élevée dans leur hiérarchie propre⁴⁰. Dans la force aérienne du Canada, les « cloisons » correspondaient aux séparations dressées entre les divers groupes axés sur les capacités, mais la loyauté était vouée à une autorité supérieure de chaque groupe⁴¹.)

Conclusion

À la fin de la guerre froide, la culture de la force aérienne du Canada se caractérisait par une forte tradition orale en vertu de laquelle les

idées étaient transmises de vive voix entre les officiers. Outre que cette tradition a empêché la rédaction de textes de qualité professionnelle par le personnel de la force aérienne (à l'exception, peut-être, des officiers fréquentant le collège d'état-major), elle s'est accompagnée d'une tendance à mettre l'accent avec pragmatisme sur des questions contemporaines, plutôt que sur l'élaboration de théories et de doctrines plus vastes.

Cette dimension de la culture de la force aérienne du Canada a ses racines dans les tout débuts du développement de la théorie de la puissance aérienne. Plus particulièrement, les vives critiques que les premiers théoriciens de la force aérienne s'étaient attirées pendant l'entre-deux-guerres et les premières années de la Seconde Guerre mondiale ont fortement dissuadé de nombreux membres de l'aviation militaire de coucher leurs réflexions sur papier. En outre, à la propension des membres de la force aérienne du Canada à s'abstenir d'écrire sur la théorie et la doctrine se sont ajoutées plusieurs réalités de la guerre froide : mentionnons ici le fait que la force aérienne du Canada a adopté des manuels de doctrine britanniques et américains, au lieu d'élaborer sa propre doctrine, et les ramifications qu'a eues l'unification des FC en 1968.

Malgré cet aspect de la culture de la force aérienne du Canada, celle-ci comportait une minorité d'officiers qui s'intéressaient à l'élaboration de la doctrine. Après la formation du Commandement aérien en 1975, le mouvement en faveur de la création d'une doctrine a peu à peu pris de l'ampleur dans la force aérienne. L'histoire de ce mouvement et de son interaction avec la culture de la force aérienne réfractaire à la doctrine fera l'objet de la deuxième partie du présent article. ■

Note de la rédaction : Dans la version française, l'appellation *Aviation canadienne* a été utilisée pour traduire *Canadian Air Force* pour la période entre 1920 et 1924; *Aviation royale du Canada* pour la période entre 1924 et 1968 année de l'unification des Forces canadiennes et le terme général de force aérienne du Canada a été préconisé dans les autres contextes alors que l'appellation militaire *Force aérienne du Canada* est utilisée à partir des années 80.

Aaron P. Jackson détient un baccalauréat en économie de l'entreprise et en études gouvernementales et un baccalauréat en études internationales (avec distinction) de la Flinders University (Australie du Sud), où il vient d'entreprendre ses études de doctorat. En outre, M. Jackson a enseigné les relations internationales à la Flinders University et à l'Université du Sud de l'Australie, et ses écrits ont déjà été publiés en Australie, au Canada et en Nouvelle-Zélande. Il s'est enrôlé dans les forces armées en janvier 2002, il est membre actif de la Réserve de l'Armée de terre australienne, il est diplômé du Royal Military College of Australia et il est actuellement affecté au 10th/27th Bataillon du Royal South Australia Regiment.

Liste des abréviations

AAR	Appui aérien rapproché	NORAD	Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord
ARC	Aviation royale du Canada	OTAN	Organisation du Traité de l'Atlantique Nord
É.-U.	États-Unis	RAF	Royal Air Force
FC	Forces canadiennes	USAF	United States Air Force

Notes

1. Paul Johnston, « Canopy Glint: Reflections on *Out of the Sun: Aerospace Doctrine for the Canadian Forces* », dans *Air Force Command and Control*, sous la dir. de Douglas L. Erlandson et d'Allan English, Winnipeg (Manitoba), Centre de production du matériel d'instruction des Forces canadiennes, 2002, p. 83.
2. John Westrop (président), *Aerospace Doctrine Study: Final Report*, Ottawa, Canadian Air Force, 30 avril 2002, p. iv.
3. Robert Futrell, *Ideas, Concepts, Doctrine, Volume 1: Basic Thinking in the United States Air Force, 1907–1960*, Maxwell Air Force Base : Air University, 1989, p. 2–3.
4. *Canadian Forces Aerospace Warfare Centre Concept of Operations (Final)*, s.l., Canadian Air Force, 7 juin 2005.
5. Canada, Force aérienne, *B-GA-400-000/FP-000 Doctrine aérospatiale des Forces canadiennes*, Trenton (Ontario), Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes, 2007. On peut consulter le document sur Internet, à l'adresse http://www.airforce.forces.gc.ca/cfawc/cdd/Publications/B-GA-400-000-FP-000_f.asp (site consulté le 8 mai 2009).
6. Brian Holden-Reid, *A Doctrinal Perspective 1988–98, The Occasional*, n° 3, Royaume-Uni, Strategic and Combat Studies Institute, mai 1998, p. 13.
7. *Ibid.*
8. Carl von Clausewitz, *De la guerre*, traduction intégrale par Denise Naville, Paris, Éditions de minuit, 1984, p. 670. Ouvrage paru à l'origine en 1832.
9. Samuel P. Huntington, *The Soldier and the State: The Theory and Politics of Civil-Military Relations*, Cambridge (Mass.), Harvard University Press, 1957, p. vii.
10. Colonel Charles G. Williamson (qui écrivait en 1943). Cité dans Futrell, *Ideas, Concepts, Doctrine, Volume 1*, p. 1–2.
11. Markus Mader, *In Pursuit of Conceptual Excellence: The Evolution of British Military-Strategic Doctrine in the Post-Cold War Era, 1989–2002*, Studies in Contemporary History and Security Policy, n° 13, Berne, Peter Lang, 2004, p. 22.
12. En anglais, on emploie le mot « keystone » (clé, ou clé de voûte) pour désigner le manuel de doctrine déterminant (ou le premier) dans une série ou une hiérarchie. D'habitude, le manuel « clé » contient des principes primordiaux conçus pour fournir une orientation philosophique à ceux qui dirigent les opérations. L'analyse faite dans les autres manuels de doctrine d'une même série, analyse qui peut adopter un angle plus étroit, doit d'habitude s'aligner sur celle faite dans le manuel clé.

13. La discussion de l'histoire de la théorie remonte à la Première Guerre mondiale. Certes, avant cette dernière, il y a eu des cas où les airs ont été employés à des fins militaires, mais il s'agissait de situations ou d'expériences d'envergure limitée qui ont eu peu d'effet et auxquelles correspondait une vision négligeable; on considère donc que l'évolution de la guerre et de la puissance aériennes n'a adopté sa forme « moderne » qu'après l'éclatement de la Première Guerre mondiale. Pour lire une histoire de la puissance aérienne avant la Première Guerre mondiale, voir Basil Collier, *A History of Air Power*, Londres, Weidenfeld & Nicolson, 1974, p. 1–82.

14. Tami Biddle, « Learning in Real Time: The Development and Implementation of Air Power in the First World War », dans *Air Power History: Turning Points from Kitty Hawk to Kosovo*, sous la dir. de Sebastian Cox et de Peter Gray, Londres, Frank Cass, 2002, p. 6.

15. *Ibid.*, p. 4.

16. Giulio Douhet, *La maîtrise de l'air*, Paris, Economica, 2007, p. 81. Ouvrage publié à l'origine en 1921.

17. *Ibid.*, p. 87.

18. *Ibid.*

19. *Ibid.*, p. 99.

20. David McIsaac, « Voices from the Central Blue: The Air Power Theorists », dans *Makers of Modern Strategy: From Machiavelli to the Nuclear Age*, sous la dir. de Peter Paret, Princeton, Princeton University Press, 1986, p. 630–631.

21. David E. Omissi, *Air Power and Colonial Control: The Royal Air Force 1919–1939*, Manchester, Manchester University Press, 1990; et Timothy Garden, « Air Power: Theory and Practice », dans *Strategy in the Contemporary World: An Introduction to Strategic Studies*, sous la dir. de John Baylis, James Wirtz, Eliot Cohen et Colin S. Gray, Oxford, Oxford University Press, 2002, p. 142–143.

22. Mader, *In Pursuit of Conceptual Excellence*, p. 106.

23. Bien que la US Air Force ait fonctionné à titre autonome pendant la Seconde Guerre mondiale, elle n'a été séparément officiellement de la US Army que le 18 septembre 1947. David A. Anderton, *The History of the US Air Force*, Londres, Hamlyn-Aerospace, 1981, p. 134.

24. Brereton Greenhous et Hugh A. Halliday, *L'aviation militaire canadienne, 1914–1999*, Montréal, Art Global, 1999, p. 41–42.

25. Un bon exemple de cela réside dans le concept de « l'avion de combat » formulé par Douhet. Douhet, *Le maître de l'air*, p. 241–247. Pour lire d'autres exemples, voir McIsaac, « Voices from the Central Blue », p. 634–635.

26. Alan Stephens, *Power Plus Attitude: Ideas, Strategy and Doctrine in the Royal Australian Air Force 1921–1991*, Canberra, RAAF Air Power Studies Centre, 1992, p. 5–9.

27. *Ibid.*, p. 8–9.

28. On possède la suprématie aérienne quand les forces aériennes ennemies ne peuvent plus menacer ses propres forces ou son propre territoire. Ian McFarling, *Air Power Terminology*, 2^e éd., Canberra, The Aerospace Centre, 2001, p. 10.

29. Richard P. Hallion, « The Second World War as a Turning Point in Air Power », dans *Air Power History: Turning Points from Kitty Hawk to Kosovo*, sous la dir. de Sebastian Cox et de Peter Gray, Londres, Frank Cass, 2002, p. 93–124.

30. Mader, *In Pursuit of Conceptual Excellence*, p. 108.

31. Certes, il y avait pendant cette période un grand débat sur le rôle éventuel des armes nucléaires, débat qui portait en grande partie sur les notions de bombardement stratégique. Cependant, les membres des forces aériennes occidentales n'ont que très rarement participé au débat écrit sur la question. Lawrence Freedman, « The First Two Generations of Nuclear Strategists », dans *Makers of Modern Strategy: From Machiavelli to the Nuclear Age*, sous la dir. de Peter Paret, Princeton, Princeton University Press, 1986, p. 735–778, surtout les pages 736 et 737.

32. Carl H. Builder, *The Icarus Syndrome: The Role of Air Power Theory in the Evolution and Fate of the US Air Force*, Nouveau-Brunswick, Transaction Publishers, 1994. Dans cet ouvrage, l'auteur examine le rôle de l'élaboration des théories de la force aérienne dans la USAF et il conclut que l'abandon, par cette dernière, des réflexions théoriques sur la puissance aérienne dans les décennies qui ont suivi la Seconde Guerre mondiale a engendré bon nombre des problèmes institutionnels que la USAF a connus dans les années 1980 et au début des années 1990. Dans *In Pursuit of Conceptual Excellence* (p. 111–112), Mader met en lumière les facteurs qui ont enrayé l'élaboration de la théorie et de la doctrine dans la RAF, pendant la guerre froide. En ce qui concerne l'Aviation royale du Canada, on n'a pas encore entrepris d'étude approfondie sur le rôle que la théorie de la force aérienne a joué aux premiers stades de son histoire. Dans *Understanding Military Culture: A Canadian Perspective* (Montréal, McGill-Queens University Press, 2004, surtout les pages 93 à 95), Allan D. English analyse la culture de l'ARC pendant cette période en insistant sur son alignement étroit sur celle de la USAF. Cet alignement, ajouté à l'absence de documents canadiens de la période en question qui porteraient sur la théorie de la puissance aérienne, montre qu'il est fort probable que l'expérience de l'ARC à cet égard se soit apparentée à celle des forces aériennes alliées plus grandes.

33. Afin d'avoir un aperçu de l'élaboration de la doctrine de la RAF dans l'entre-deux-guerres, voir William March, « Le ciel ici et ailleurs : le développement de la doctrine de la force aérienne entre les deux guerres – Première partie : force aérienne, doctrine et perspective anglo-américaine », *La Revue de la Force aérienne*, volume 2, n° 1 (hiver 2009), p. 22–26. On peut consulter cet ouvrage sur Internet, à l'adresse http://www.airforce.forces.gc.ca/CFAWC/eLibrary/Journal/Vol2-2009/Iss1-Winter_f.asp (site consulté le 8 mai 2009).

34. English, *Understanding Military Culture*, p. 95.

35. Au sujet du NORAD et de l'OTAN, voir Danford W. Middlemiss et Denis Stairs, « The Canadian Forces and the Doctrine of Interoperability: The Issues », dans *The Canadian Forces and Interoperability: Panacea or Perdition?*, sous la dir. d'Ann L. Griffiths, Halifax, Centre for Foreign Policy Studies, Université Dalhousie, 2002, surtout les pages 15 à 17; Joseph Jockel, « NORAD: Interoperability at 'The Zenith' », dans *The Canadian Forces and Interoperability: Panacea or Perdition?*, p. 126–134; Division de la diplomatie publique, *Manuel de l'OTAN*, Bruxelles, OTAN, 2006, p. 15–31.

36. Depuis que le gouvernement Mulroney a réintroduit la séparation des trois armes sous une forme limitée, au milieu des années 1980, bien peu a porté à croire que la Force aérienne a continué de craindre la répartition éventuelle de ses ressources entre les autres commandements des FC; aujourd'hui, cette préoccupation ne semble pas avoir autant d'importance qu'on pourrait le croire. Citant Douglas Bland, Allan English a formulé une explication possible de la récente nonchalance de la Force aérienne à cet égard : « Bland nous dit que ' peu d'officiers supérieurs auraient l'audace de préconiser le démantèlement d'une arme rivale, à tout le moins ouvertement', car ils comprennent qu'en donnant ' l'impression de partager des ressources limitées, ils se protègent des critiques '. » [Traduction] English, *Understanding Military Culture*, p. 105.

37. Desmond Morton, *A Military History of Canada: From Champlain to Kosovo*, 4^e édition, Toronto, McClelland & Stewart, 1999, p. 251.

38. *Ibid.*, p. 261.

39. Allan English et John Westrop, *Canadian Air Force Leadership and Command: The Human Dimension of Expeditionary Air Force Operations*, Trenton (Ontario), Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes, 2007, p. 156–227. Voir le site Internet http://www.airforce.forces.gc.ca/cfawc/eLibrary/eLibrary_f.asp (consulté le 11 mai 2009).

40. Richard Szafranski, « Desert Storm Lessons from the Rear », *Parameters*, vol. 21, n° 4 (Hiver 1991–1992), p. 45; Builder, *The Icarus Syndrome*, p. xiii–xix.

41. English et Westrop, *Canadian Air Force Leadership and Command*, p. 156–158.

LE RÔLE DE LA FORCE AÉRIENNE



Composition par le CGAFC.

**COMMODORE DE L'AIR K. L. B. HODSON, O. B. E., DFC, CD
AU COLLÈGE D'ÉTAT-MAJOR DE L'ARMÉE CANADIENNE
KINGSTON, ONTARIO, LE 18 AVRIL 1955**

La force aérienne était autrefois un sujet provocateur et controversé. À ses débuts, ses partisans ont violemment plaidé leur cause en tentant délibérément et parfois avec succès d'obtenir le soutien nécessaire pour permettre aux forces aériennes de démontrer leurs capacités. Dernièrement, bien sûr, les armes nucléaires ont donné à la force aérienne une capacité tellement énorme qu'elle a suscité l'appréhension et l'horreur du public et certainement provoqué un large intérêt. Comme les armes nucléaires dominent la scène militaire et politique, toute discussion générale des rôles des Forces armées doit être basée sur un examen de l'arme elle-même. Je me propose donc de commencer par un bref examen des effets de l'avènement des armes nucléaires, et d'exposer par la suite le type de tâches que les forces aériennes peuvent être appelées à remplir.

L'arme principale d'une force aérienne est, bien sûr, la bombe.

Les aviateurs ont toujours cru qu'ils pouvaient forcer une décision par le bombardement stratégique. Les aviateurs sont forcés d'admettre que, durant la Deuxième Guerre mondiale, qui a été la première et la seule possibilité qu'ils ont eue de soutenir cette thèse, ils l'ont fait avec beaucoup de difficultés. Parce que, vu l'absence d'expérience et de précédent, ils ont fait des erreurs dans le choix de leurs systèmes d'objectif qui leur ont fait perdre beaucoup de temps et parce qu'ils sont entrés en guerre sans être préparés à effectuer des bombardements efficaces. En 1939, la plus grosse bombe dont ils disposaient pesait 500 livres, avait été fabriquée en 1919, et explosait parfois au bon moment. Ce n'est qu'à partir de 1943 que des bombes de 1 000 livres et plus ont été produites. À la fin de la guerre, on utilisait des bombes de 22 000 livres et on en préparait une de 45 000 livres. Par ailleurs, les bombardiers étaient trop peu nombreux, trop lents, et ne pouvaient trouver les cibles. Ainsi, les quatre premières années de la guerre ont été perdues à mettre

au point une bombe de taille respectable et à construire une force efficace capable de trouver ses cibles. Durant les deux dernières années de la guerre, les forces de bombardement combinées britannique et américaine sont vraiment entrées en action et ont lâché quelque 2 000 000 du total de 2 700 000 tonnes de bombes lâchées sur l'Allemagne durant toute la guerre.

Il est important de se rappeler ce facteur de prolongation du temps. Le concept des aviateurs a toujours été qu'ils n'ont pas d'abord à désarmer les forces militaires ennemies, mais qu'ils peuvent frapper immédiatement les complexes industriels de l'ennemi. En les

détruisant systématiquement, ils peuvent réduire les capacités de l'ennemi, et donc sa volonté de poursuivre la guerre. Les aviateurs allèguent que les bombardiers parviendront toujours à leurs objectifs. Mais plus se prolonge la période pendant laquelle les bombardiers doivent continuer les raids en

**L'ARME
PRINCIPALE D'UNE
FORCE AÉRIENNE
EST, BIEN SÛR,
LA BOMBE.**

raison de l'incapacité à forcer une décision rapide, plus l'ennemi dispose de temps pour, premièrement, préparer une réaction à la force assaillante et, deuxièmement, réparer les dommages.

La réaction de l'ennemi, bien sûr, entraîne la bataille aérienne. Il était évident que, tout en visant directement le cœur du territoire ennemi, nos forces de bombardement devaient néanmoins se battre avec les forces aériennes de l'ennemi pour atteindre leurs cibles. La bataille de Berlin, par exemple, a duré quatre mois et a coûté à la RAF 300 avions quadrimoteurs. C'est cette bataille aérienne qui devait déterminer si la RAF allait pouvoir continuer de bombardier Berlin ou s'il fallait abandonner. Il est certain que le fait de mener cette bataille a réduit l'efficacité de nos bombardements. Réciproquement, la préoccupation liée à cette bataille, dont l'issue était la vie ou la mort, a forcé l'ennemi à réaffecter ses forces, des bombardiers aux chas-

seurs, de l'offensive à la défensive, des troupes de première ligne aux pompiers, entraînant des répercussions profondes sur ses plans de production et sur sa conduite générale de la guerre. Du point de vue des aviateurs : comme ils ne disposaient pas de l'arme leur permettant de détruire rapidement la production de l'ennemi, la poursuite de la bataille aérienne a donc fourni l'occasion d'exercer une influence puissante sur la conduite de la guerre de l'ennemi.

La nature prolongée de la campagne aérienne contre l'Allemagne a permis de douter de l'aspect décisif de la force aérienne. Comme nous l'avons vu, la destruction a dû être étalée sur plusieurs années et a été infligée en se concentrant sur un lieu à la fois. Cette façon d'attaquer a donné à un ennemi déterminé et plein de ressources la possibilité d'effectuer des réparations et, comme nous le savons maintenant, de convertir l'économie de temps de paix insouciant, avec laquelle il avait espéré finir la guerre, en une production de guerre à outrance. Ces deux facteurs ont rendu les effets de la destruction difficiles à évaluer et ont poussé le gouvernement des États-Unis à mettre sur pied une équipe d'étude stratégique composée de civils et de militaires pour rédiger un rapport impartial. Les constatations, que vous connaissez bien probablement, ont été résumées comme suit : « Les forces aériennes alliées ont joué un rôle décisif dans la guerre en Europe occidentale. L'examen en rétrospective indique inévitablement qu'elles auraient pu être utilisées différemment et mieux sous certains aspects. Néanmoins, leur rôle a été décisif. » [Traduction] Par décisif, l'étude veut dire que pendant les derniers mois de la guerre, les bombardements aériens ont réduit la production allemande d'armements de 50 %, la production de charbon (la clé de l'économie allemande) de 90 %, ont tari les approvisionnements de pétrole, ont rendu les transports impraticables, ont réduit l'armée de l'air allemande à l'impuissance, ont arrêté les chars, et finalement, ont complètement enrayé la machine de production allemande. Leur rôle a donc été décisif. Enfin, l'étude a souligné que la puissance aérienne durant la Deuxième Guerre mondiale en était encore à son adolescence et continuerait très

probablement à se développer.

Une condition préalable au succès de l'offensive de bombardement contre l'Allemagne était de disposer du Royaume-Uni comme base industrielle fortement développée suffisamment proche des cibles afin de permettre à des forces de bombardement de plus en plus nombreuses de maintenir leurs attaques avec une puissance et une fréquence suffisantes pour saturer les défenses de l'ennemi et obtenir ainsi la liberté d'accès aux cibles. Quand on envisage une attaque contre la Russie, la situation est différente, car les Alliés ne possèdent pas de

zone industrielle à proximité. Avec des explosifs conventionnels, il y aurait peu de chances qu'une attaque aérienne puisse être suffisamment forte et soutenue pour forcer une décision. Les aviateurs maintiendraient probablement leurs allégations, mais ils auraient du mal à les soutenir.

Malheureusement, il existe maintenant une arme qui élimine la nécessité de se rapprocher et de se rendre à une cible plus d'une fois. Si nous actualisons les chiffres en plaçant un signe décimal, nous réalisons que les 2,7 mégatonnes de bombes déversées sur l'Allemagne durant toute la Deuxième Guerre mondiale

ne représentent que l'équivalent d'une petite bombe à hydrogène.

L'importance de cette comparaison réside à nouveau dans le facteur temps. La puissance de feu appliquée par deux énormes forces de bombardement en action 24 heures sur 24 durant plusieurs années peut maintenant être égalée par un seul bombardier lâchant une bombe en une seule nuit épouvantable. Bien sûr, une bombe ne peut être lâchée que sur un lieu. Mais ce lieu peut être d'une taille assez grande.

Les essais de Bikini en 1954 ont montré que les radiations létales d'une seule bombe à hydrogène se sont répandues sur plus de 7 000 miles carrés. La surface totale de l'Angleterre n'est que de 51 000 miles carrés. Notre commandement de la défense aérienne considère qu'en ce qui concerne les villes, une bombe va détruire une cible. Cela donne donc à une petite force d'attaque la capacité de réaliser sans avertissement une destruction beaucoup plus complète et sur une surface plus étendue que toutes les campagnes de la Deuxième Guerre mondiale réunies.

Cette puissance destructrice arrive à un moment où la force de bombardement à réaction à grande vitesse détient un avantage marqué sur la défense pour plusieurs raisons techniques qu'il n'est pas nécessaire de développer ici.

De plus, notre expérience de défense a été acquise contre des attaques soutenues dans lesquelles nous avons le temps de réagir contre la force assaillante – une attrition d'au moins 10 % suffirait, à long terme. Mais aujourd'hui, devant cette destruction instantanée et complète, nous n'avons pas de temps. Nous devons infliger une attrition bien supérieure à 90 % et, bien sûr, tous les efforts sont faits pour élaborer une telle défense. Mais nous ne la possédons pas. Nous devons donc conclure que, pour l'instant, nous ne sommes pas en mesure d'empêcher une force de bombardement assaillante de causer davantage de dommages, physiques et psychologiques, à nos zones urbaines que nous ne sommes en mesure d'absorber. Donc, la meilleure défense, en fait la seule défense, est la capacité de représailles.

Il faut ajouter un autre facteur. Malheureusement, les Russes disposent de l'initiative de frapper en premier. On entend souvent parler d'une guerre préventive de notre part, mais une telle action préméditée semble peu compatible avec notre conscience occidentale. Je crois donc que nous devons donner à l'ennemi l'avantage de pouvoir frapper le premier. Comme un ennemi appréhensif envisagerait évidemment de diriger au moins une partie de cette frappe sur notre force de bombardement stratégique, des mesures de protection doivent donc être prises pour nous assurer que cette force peut être mise en action. En prenant des mesures comme la dispersion de la force de bombardement sur une multitude de bases situées en des lieux stratégiques, des réseaux d'alerte lointaine et des mesures de défense actives, on peut raisonnablement penser pouvoir assurer la sécurité d'une partie suffisante de la force de bombardement. Heureusement, ce même système de défense aérienne protège les zones urbaines. L'ampleur de la défense aérienne nécessaire, les moyens dont on dispose pour la mettre en œuvre sont des questions qui relèvent du bon jugement – du jugement politique. Cependant, le minimum requis est cette mesure de défense qui peut assurer que la force de bombardement stratégique est en mesure d'effectuer son attaque de représailles après un premier assaut de l'ennemi.

Si les deux camps souscrivent au truisme selon lequel après la guerre vient la paix, il faut donc admettre que le suicide simultané commis par une guerre thermonucléaire ne profite ni à l'agresseur original ni à la victime supposée qui est en mesure d'effectuer des représailles. Tant que les Alliés sont en mesure de riposter pleinement, les Russes n'ont aucun intérêt à frapper les premiers. Ainsi, les forces aériennes stratégiques alliées servent de force de dissuasion de la guerre atomique. Comme il n'est pas raisonnable de supposer que les Alliés pourraient battre les Russes avec des armes conventionnelles en raison de la disparité des forces en présence, les forces aériennes stratégiques équipées d'armes nucléaires ont un effet dissuasif quant à une guerre de grande ampleur de toute nature. Voilà donc le principal rôle des forces aériennes aujourd'hui – agir comme une force de dissuasion quant à une autre guerre mondiale.

Ce rôle de dissuasion suppose un effort continu de recherche, de développement et de production pour maintenir en état une force de frappe en mesure de montrer clairement qu'elle est capable de frapper des cibles ennemies et un système de défense pouvant assurer qu'une partie suffisante de cette force sera opérationnelle, même après une attaque-surprise initiale de l'ennemi.

Ce concept de dissuasion, si on l'accepte, nécessite des changements drastiques dans notre façon traditionnelle de penser. Il exige une révision radicale de nos notions de synchronisation, de mobilisation, d'utilisation des forces de réserve et d'affectation générale des ressources. Il suppose, par exemple, que nous révéliions à l'ennemi en temps de paix ce que nous faisons au lieu d'assurer notre sécurité habituelle. Il exige une force existante plutôt que potentielle et donc un état de préparation militaire beaucoup plus avancé en temps de paix. Les forces aériennes amènent leurs deux ingrédients essentiels d'attaque et de défense à un état de disponibilité opérationnelle continue 24 heures sur 24 – un engagement important en ressources et en tension nerveuse. La force de dissuasion, qui a gardé la puissance militaire russe à distance durant la période dangereuse

du désarmement allié d'après-guerre, s'avère être une lourde tâche.

Bien sûr, cela n'est qu'un aspect de la question. La force de dissuasion joue le rôle d'une police d'assurance onéreuse. Et, comme toute assurance, tant que les choses vont bien, elle semble ne servir à rien et nous lui reprochons les fortes primes. Bien que la police nous évite d'être anéantis financièrement, il y a une bonne douzaine de petits points en petits caractères qui ne sont pas couverts et auxquels nous devons suppléer nous-mêmes.

La guerre limitée est un de ces points en petits caractères. Il semblerait que, à moins que d'autres mesures ne soient prises, l'application du concept de la force de dissuasion ne nous protège pas contre la possibilité d'une guerre localisée, sur le modèle de la Corée. En fait, la nature humaine étant ce qu'elle est, il est à craindre qu'une fois éliminée la grande guerre comme façon d'atteindre des objectifs politiques par d'autres moyens, nous soyons tentés d'avoir recours à la guerre limitée.

Une guerre limitée comporte normalement une utilisation délibérément restreinte de la force aérienne; sans cela, elle ne demeurerait pas une guerre limitée très longtemps. Le fardeau de mener la guerre limitée revient donc aux forces terrestres et aériennes travaillant en collaboration et appuyées par les forces navales. La contribution apportée par les forces aériennes dépend certainement de la taille et de l'efficacité des formations aériennes, mais également de la durée et de l'espace dans lesquels elles peuvent opérer. En Corée, par exemple, lorsque les forces terrestres alliées ont été repoussées au bas de la péninsule et que les forces aériennes ont pu intervenir librement jusqu'au Yalu, leur contribution a été efficace et a suppléé à la disparité des nombres sur le terrain. Cependant, quand nos forces ont avancé jusqu'aux frontières de la Corée du Nord, moment auquel les communistes chinois sont intervenus en masse, les forces aériennes, qui n'avaient plus la place ni le temps pour agir, n'étaient plus en mesure de faire grand-chose. Ce genre de restriction est un facteur très important dans des guerres limitées.

La guerre limitée souligne l'importance de connaître clairement nos objectifs politiques. Dans une guerre localisée, ces objectifs seront nécessairement de nature limitée et souvent de nature très particulière. Il est donc extrêmement important que l'ensemble de la campagne soit mené strictement pour atteindre ces objectifs. Ces objectifs politiques, ainsi que les capacités et les restrictions relatives des forces terrestres par rapport aux forces terrestres et des forces aériennes par rapport aux forces aériennes, devraient déterminer si les forces aériennes seront utilisées pour appuyer la situation terrestre ou si les forces terrestres devraient être utilisées pour exploiter pleinement la situation aérienne. Cette reconnaissance des forces aériennes comme un partenaire égal aux forces terrestres lors d'une guerre limitée permettra une utilisation plus flexible et plus économique des ressources que le concept rigide très répandu qui considère la force aérienne uniquement comme une auxiliaire des forces terrestres.

Dans ce cas, les forces aériennes s'acquitteront des tâches normales d'attaque des aérodromes ennemis, des combats aériens, de la reconnaissance, de l'interdiction, de l'appui rapproché, de l'évacuation aérienne, du ravitaillement par air, etc. À nouveau, les objectifs d'ensemble, les possibilités et les vulnérabilités indiqueront la répartition appropriée des efforts entre l'interdiction, que les aviateurs préfèrent, et l'appui rapproché, dont les soldats ont toujours l'impression d'avoir besoin. Cela constitue donc un second rôle des forces aériennes – se combiner aux forces terrestres pour mener une guerre limitée.

Ces guerres limitées ne semblent pas à l'avantage des Alliés et les forces aériennes pourraient intervenir d'une façon importante en contribuant à les éviter. La tendance actuelle est de constituer des réserves stratégiques de forces de combat. Lorsqu'il est évident qu'une agression se prépare dans une région donnée, des effectifs importants de ces forces de combat pourraient être amenés sur place, pratiquement du jour au lendemain, par l'utilisation massive du transport aérien. Le changement soudain de l'équilibre des forces armées pourrait brutalement

forcer l'agresseur éventuel à modifier ses intentions. Ce déplacement rapide et énergique de forces importantes d'une région du monde à une autre serait accompagné d'une propagande positive expliquant que ces mesures sont nécessaires pour maintenir la paix. Le pont aérien de Berlin a fourni un exemple de la façon dont l'utilisation opportune du transport aérien peut contrecarrer une manœuvre politique sinistre qui aurait pu mener à une guerre ouverte. Nous n'avons pas eu l'occasion de répéter cette opération réussie. Mais il faut se rappeler que l'utilisation énergique et imaginative de la capacité de transport des forces terrestres, correctement exploitée par une propagande habile, constitue un outil de maintien de l'ordre dans les points chauds.

Une façon plus sûre d'empêcher les guerres limitées est le recours à des alliances régionales, comme l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord. Dans celle-ci, les différents pays qui la composent se sont unis pour constituer un système de défense collective. Cette manifestation physique de la force militaire, dont les forces aériennes font partie, définit en fait une limite claire entre les pays occidentaux et la Russie. Ces forces de défense soutiennent l'avis sans équivoque qu'une attaque manifeste de la Russie contre un seul membre entraîne la guerre avec tous les membres. Et comme ces pays ne peuvent se défendre adéquatement eux-mêmes avec des armes conventionnelles, ils seraient sans aucun doute forcés d'utiliser des armes thermonucléaires, et ce sera la grande guerre, les pays de l'OTAN se mettant à l'abri derrière la force de dissuasion.

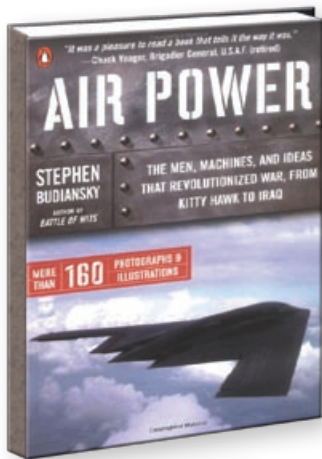
Mais l'OTAN fait plus que cela. La présence physique des forces alliées, notamment celles de l'extérieur de l'Europe, britanniques, américaines et canadiennes, apporte un soutien fort aux gouvernements de l'Europe occidentale et fait beaucoup pour éviter le renversement interne par des éléments communistes. De la même façon, en Allemagne de l'Ouest, les forces d'occupation alliées ont empêché la prise du gouvernement de Bonn par les forces communistes de l'Allemagne de l'Est. Nous voyons donc des forces aériennes, de concert

avec des armées, jouer le rôle un peu inhabituel de soutien des gouvernements démocratiques légalement constitués de l'Europe occidentale. Les forces aériennes ne sont pas aussi adaptables dans ce rôle que les forces terrestres, mais je crois que les aviateurs canadiens et américains qui paradent plusieurs fois par an dans le vieux Metz historique jouent un rôle important dans le rétablissement de la stabilité politique et économique de l'Europe occidentale.

Enfin, la nature étendue de nos alliances présente l'exigence séculaire d'assurer la sécurité des lignes de communication maritimes. Il est certain que le thème de la guerre thermonucléaire courte suppose une réévaluation des forces que nous avons affectées à cette tâche. Cependant, je crois que les lignes maritimes constituent une partie intégrante de notre système de défense que nous ne pouvons en aucun cas laisser sans protection de crainte que l'ennemi ne tire avantage de cette faiblesse et ne l'utilise à son profit dans la guerre froide. De plus, nous ne pouvons assurer le soutien de nos forces dans une guerre locale, si nous ne pouvons pas protéger les lignes maritimes. La tentation de l'ennemi d'interrompre ces lignes, même au risque d'élargir la portée de la guerre, pourrait être proportionnelle à la protection fournie. C'est pourquoi les forces aériennes

sont combinées aux forces de surface pour le développement continu de techniques de combat efficaces contre les sous-marins, les mines et les navires de surface assaillants.

Voici donc ce que les aviateurs considèrent être les rôles importants des forces aériennes; la force de bombardement stratégique avec ses défenses aériennes nécessaires pour assurer la dissuasion quant à la guerre totale; des forces tactiques combinées à des forces terrestres pour mener une guerre locale; le pont aérien stratégique pour décourager les guerres limitées; des forces de couverture stationnées outre-mer pour assurer la santé politique de nos alliés, et des escadrons maritimes pour participer au maintien de l'intégrité de nos nombreuses lignes de communications maritimes. Par ces moyens, les aviateurs espèrent éviter la folie de la guerre thermonucléaire, contribuer à l'atteinte de nos objectifs politiques en s'acquittant bien d'une guerre locale au besoin, et en fin de compte contribuer au succès de nos alliances régionales afin de promouvoir une période de stabilité mondiale suffisamment longue pour permettre aux nations d'en venir à se rendre compte de la futilité de la guerre en cette ère thermonucléaire et à se résigner à vivre ensemble sans plus jamais avoir recours à la guerre. K.L.B.H.



AIR POWER: THE MEN, MACHINES AND IDEAS THAT REVOLUTIONIZED WAR, FROM KITTY HAWK TO IRAQ

PAR STEPHEN BUDIANSKY

NEW YORK,
PENGUIN BOOKS, 2004
518 PAGES ISBN 014303474X

Compte rendu du
Major Andrew B. Godefroy, CD, Ph. D.

Bien que Wikipedia et d'autres bases de données interrogeables en ligne deviennent sans cesse plus utiles, toute bibliothèque doit posséder un certain nombre d'ouvrages de référence de base en plus des livres plus détaillés et parfois plus obscurs. Pour les étudiants et les chercheurs qui travaillent dans le domaine des puissances aériennes, les auteurs des ouvrages de référence sont vraisemblablement Boelcke, Trenchard, Douhet, Mitchell, Sikorksy, Slemon et même Boyd. Le livre *Air Power* de Stephen Budiansky, qui ne propose aucune nouvelle théorie, cherche à donner un aperçu de l'évolution de la puissance aérienne des origines de celle-ci à nos jours.

Tenter de couvrir un domaine aussi vaste que la puissance aérienne dans un seul volume est une tâche colossale. M. Budiansky doit donc aller à l'essentiel et laisser tomber ce qui est moins évident ou moins bien connu. Le livre est divisé en quatre parties et aborde un grand éventail de sujets tels que les bombardements stratégiques, le combat tournoyant, l'aéronavale et les munitions de précision. Bien que l'ouvrage soit parfois instructif, l'auteur se contente trop souvent de dire ce qui est important sans expliquer pourquoi ni décrire les répercussions de la suite des événements sur le stade suivant de l'évolution de la puissance aérienne. De plus, le lecteur a rapidement l'impression que seuls les

concepts relatifs à la tactique, au ciblage et à la technologie font vraiment évoluer la puissance aérienne, alors que de nombreux autres facteurs sont trop souvent négligés. Les vols d'essai expérimentaux ainsi que les opérations en orbite et dans l'espace, pour ne nommer que ceux-là, sont à peine mentionnés et très peu examinés.

L'auteur tombe dans le piège classique de réduire la puissance aérienne à la technologie et aux tactiques. Il n'aborde nullement le rôle des puissances aériennes dans l'ensemble du conflit, que ce soit à titre de force de surveillance ou de coercition, ou même dans le cadre d'interventions humanitaires. Bien que M. Budiansky, de toute évidence, reconnaisse que les puissances aériennes sont des instruments de la souveraineté et de la volonté nationale, il ne semble pas souhaiter approfondir un tant soit peu ces questions dans son livre. Par conséquent, sa vision de la puissance aérienne devient rapidement une simple discussion sur le ciblage.

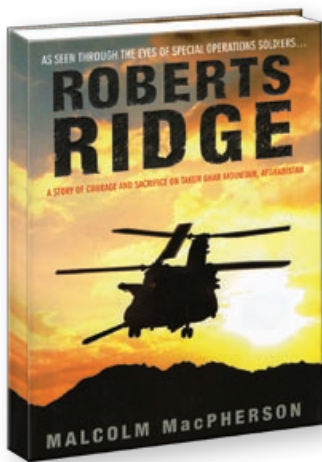
Comme il fallait s'y attendre, *Air Power*, à l'instar de trop nombreux livres dans son genre, est axé sur les Anglo-Saxons; il ne parle pratiquement pas des penseurs allemands, français et italiens et ignore à peu près tous les autres. L'auteur met l'accent sur certains conflits du Moyen-Orient, tels que celui de la plaine de la Bekaa, mais il évite carrément, par exemple, les guerres aériennes indo-pakistanaïses de 1965 et

de 1970, la guerre irano-irakienne des pétroliers dans les années 1980 et, ce qui est plutôt surprenant, la guerre aéronavale des îles Malouines en 1982. En outre, les trois quarts d'*Air Power* sont consacrés à la période avant 1945, qui est pourtant déjà bien documentée dans de nombreux autres livres, alors qu'une petite portion du volume examine tous les changements survenus de 1945 à 2003. Compte tenu des progrès considérables des opérations et des technologies aérospatiales depuis la fin de la Deuxième Guerre mondiale, on s'attendrait à ce qu'un nouveau livre s'abstienne de traiter de sujets moins récents et accorde plus d'attention à l'ère des avions à réaction.

Les lecteurs à la recherche d'un ouvrage de référence ne devraient pas choisir *Air Power*,

qui, malgré ses prétentions, ne porte pas tant sur les puissances aériennes que sur les facteurs ayant influé sur la mise au point des tactiques aériennes de la United States Air Force. Pourtant, même dans ce domaine, M. Budiansky rate la cible. Les lecteurs à la recherche d'un ouvrage de référence pratique devraient envisager d'autres options. ■

Le Major Andrew Godefroy, un sapeur de combat, est actuellement affecté à la Direction des concepts et schémas de la Force terrestre, à la base des Forces canadiennes Kingston. Dans ses temps libres, il agit à titre de rédacteur en chef du *Journal de l'Armée du Canada*, des publications occasionnelles de la collection JADÉX et de la liste d'ouvrages recommandés de l'Armée de terre du Canada.



ROBERTS RIDGE:

A STORY OF COURAGE AND SACRIFICE ON TAKUR GHAR MOUNTAIN, AFGHANISTAN

PAR MALCOLM MACPHERSON

NEW YORK,
DELACORTE PRESS, 2005
338 PAGES ISBN 0-553-80363-8

Compte rendu du
Major William March, CD, M.A.

À mesure que mon domaine de concentration au travail ou que mes intérêts changent, j'ai tendance à relire des livres pour découvrir une perspective différente ou parfaire mes connaissances. J'ai lu *Roberts Ridge(...)* pour la première fois il y a quelques années parce que j'avais un intérêt général pour le sujet, étant donné le rôle joué par le Canada en Afghanistan. L'ouvrage raconte l'histoire

d'une mission américaine des forces d'opérations spéciales qui a horriblement mal tourné. Une mission « ordinaire », bien que dangereuse, menée à l'appui d'une campagne militaire plus vaste s'est rapidement transformée en une bataille en bonne et due forme quand l'hélicoptère Chinook chargé de transporter une équipe des opérations spéciales au sommet du mont Takour Ghar a essuyé le feu ennemi. Dans la

confusion qui a suivi, le Maître de 1^{re} classe Neil C. Roberts, un spécialiste membre des commandos SEAL, a été éjecté de l'hélicoptère et est mort aux mains des talibans et des membres d'Al-Qaïda retranchés là. Le livre *Roberts Ridge*, ainsi intitulé en l'honneur de ce militaire, raconte les efforts déployés pour aller chercher le Maître de 1^{re} classe Roberts tout d'abord par son équipe originale, puis par une force d'intervention rapide formée surtout de Rangers de l'Armée américaine, et les combats qui ont ensuite été livrés à des altitudes supérieures à 10 000 pieds.

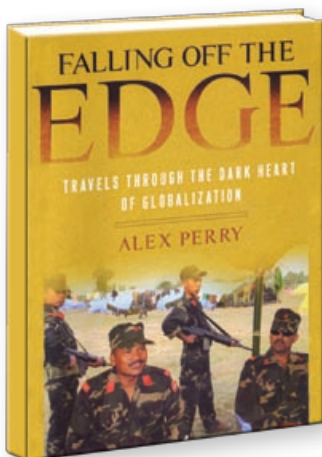
La première fois, j'ai apprécié le récit palpitant d'un combat livré au sommet d'une montagne isolée de l'Afghanistan, dans des conditions environnementales rigoureuses et contre un ennemi farouche. L'auteur, un journaliste professionnel, avait fait des recherches méticuleuses à partir de sources non secrètes et d'entrevues. L'élément humain est fortement mis en évidence, de sorte que le lecteur devient rapidement, par les émotions qu'il éprouve, un témoin de la survie ou de la mort des participants. Bref, c'est un ouvrage qui se lit bien.

Faisons un bond rapide de deux ans environ et nous voici rendus à une époque où la Force aérienne du Canada utilise des hélicoptères Chinook en Afghanistan. Soudainement, le livre *Roberts Ridge* prend une nouvelle signification et peut être relu dans une perspective différente. La tentative originale d'insérer l'équipe des opérations spéciales à l'aide d'un appareil Chinook a eu lieu devant une force ennemie occupant une position bien choisie. Pourquoi? Les services de renseignement ont-ils erré, était-ce une malchance, ou les deux? Il n'y a eu aucune escorte, et l'on a hésité à recourir à des tirs de suppression avant de déposer l'équipe, à la zone d'atterrissage. Pourquoi? S'agissait-il d'une procédure normale destinée à accroître l'élément de surprise, de communications ratées, d'une méprise quant aux capacités de l'ennemi, ou d'une combinaison de nombreux facteurs? Quand les Rangers de l'Armée américaine ont ensuite tenté une opération de « sauvetage », ils l'ont fait avec une unité aux effectifs insuffisants déposés par hélicoptère Chinook exactement dans la même zone d'atterrissage « dangereuse ».

Les résultats étaient prévisibles. Comment cela a-t-il pu se produire? L'échange de tirs qui a suivi entre les Rangers et leurs adversaires a eu lieu alors que les parties étaient très près l'une de l'autre, à tel point que l'appui aérien rapproché (AAR) au moyen de bombes de 500 à 1 000 livres, comme on le fait normalement, risquait de nuire aussi bien aux forces amies qu'aux éléments ennemis. En effet, l'auteur fait valoir que, quand on a su qu'un véhicule aérien sans pilote (UAV) *Predator* muni de missiles Hellfire (chacun étant équipé d'une plus petite ogive) était disponible, on n'a aucunement hésité à s'en servir pour fournir l'AAR dont on avait tant besoin car il posait un moins grand risque de dommages collatéraux. Enfin, l'auteur parle très clairement de la nature même des opérations aériennes en terrain montagneux et de la nécessité pour les équipages aériens (voire pour toutes les forces combattantes) d'être équipés, entraînés et motivés pour, s'il le faut, combattre l'ennemi et esquiver ses attaques dans ce genre d'environnement. L'auteur souligne que les Rangers, tout comme les équipages aériens, n'étaient pas suffisamment préparés pour livrer bataille en haute altitude et pour y affronter les conditions météorologiques.

Le livre *Roberts Ridge* n'est pas une analyse approfondie d'une opération militaire; il raconte plutôt l'histoire de soldats, de marins et d'aviateurs qui luttent pour survivre dans des conditions très difficiles. Cependant, il nous fait entrevoir des aspects des opérations que les Canadiens mènent en Afghanistan avec des hélicoptères tactiques, ou qu'ils pourraient être appelés à exécuter. Par conséquent, il contient matière à réflexion, et je vous recommande fortement de le lire « une première fois », ou, si vous êtes comme moi, « une deuxième fois » en adoptant une nouvelle perspective. ■

Le Major William March, qui est opérateur de systèmes de combat aéroportés navals, est officier de liaison académique au Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes. Il a enseigné l'histoire de la défense et de la puissance aérienne du Canada au premier cycle, et il poursuit des travaux de doctorat en études sur la guerre au Collège militaire royal du Canada.



FALLING OFF THE EDGE:

TRAVELS THROUGH THE DARK HEART OF GLOBALIZATION

PAR ALEX PERRY

NEW YORK,
BLOOMSBURY PRESS, 2008

342 PAGES

ISBN-13 978-1-59691-526-8 ISBN-10 1-59691-526-9

Compte rendu du
Capitaine François Dufault, CD

Les prophètes de l'ère moderne présentent la mondialisation comme un moyen d'aplanir le globe terrestre (« flattening the earth » en anglais)¹. Alex Perry va plus loin dans son analogie en précisant qu'une Terre aplatie pose un problème, car ses habitants tombent dans le vide. Chef du bureau africain du *New York Times*, Alex Perry est en poste à Cape Town. De 2002 à 2006, il a été chef du bureau de l'Asie à New Delhi. Comme journaliste, il a travaillé et il continue de travailler « au front » dans les conflits d'aujourd'hui, la plupart du temps dans des pays en développement. Durant ses affectations en Asie, en Afrique et au Moyen-Orient, il s'est aperçu que les conflits locaux prennent naissance dans le giron de la mondialisation.

Ses antécédents et son expérience confèrent sans nul doute une crédibilité certaine au livre. Selon son auteur, il s'agit de « l'ouvrage d'un reporter »² qui observe les répercussions de la mondialisation depuis les premières lignes. L'ouvrage découle de l'expérience que Perry a acquise en qualité de journaliste après les événements du 11 septembre. Il s'est alors rendu compte qu'il se retrouvait périodiquement dans des lieux troubles du monde et qu'il était souvent le seul journaliste occidental sur place. Il a remarqué que les décideurs qui élaborent les idées et les concepts qui façonnent la mondialisation et les marchés libres mondiaux vivent

pour la plupart à New York, à Londres et dans d'autres grandes villes. Ces personnes se rendent rarement aux endroits où ces politiques ont les plus grandes répercussions sur la vie courante des gens et, par conséquent, ne sont pas à même de constater l'incidence de leurs politiques.

Perry s'appuie sur des comptes rendus faits sur place pour présenter ces répercussions au lecteur. Il consacre tout un chapitre à la ville chinoise de Shenzhen, située à la frontière avec Hong Kong, et à ses ateliers de misère. Ce récit est suivi d'un chapitre fort intéressant sur Mumbai et sur l'énorme fossé grandissant entre les riches et les pauvres qu'on remarque en Inde aujourd'hui. Dans les autres chapitres, Perry alterne entre l'Afrique et l'Asie, en passant par le Nigeria, le Népal et le Kenya (où il a été arrêté pour avoir exercé le métier de journaliste sans permis). En outre, il revient souvent à l'Inde et à la Chine. En fait, dans ces chapitres, son propos est difficile à suivre, car il change très souvent d'endroit d'un paragraphe au suivant, sans donner de précisions.

La principale conclusion de cet ouvrage est que le monde entre dans une nouvelle ère de guerre à cause de la mondialisation. Les riches deviennent encore plus riches et les pauvres s'appauvrissent davantage. Un bon exemple donné par Alex Perry à cet égard est la norma-

lisation mondiale de la télévision. En effet, les habitants de villages éloignés qui, il y a 10 ans à peine, devaient parcourir plusieurs kilomètres à pied pour se rendre au village le plus près ont maintenant des téléviseurs : ils peuvent regarder l'émission *Friends* et voir un mode de vie qui ne sera jamais le leur³. Il s'agit du type d'effet de la mondialisation qui fomenté des troubles dans les pays en développement.

Perry généralise en quelque sorte à l'extrême les effets de la mondialisation. Ainsi, il rejette sur la mondialisation la responsabilité de tous les actes terroristes commis dans le monde. Selon lui, le terrorisme est un sous-produit du mouvement anti-mondialisation. Si la mondialisation « normalise » le monde, l'anti-mondialisation est la résistance à cette tendance et le terrorisme est un moyen de concrétiser cette résistance. D'après lui, c'est la raison pour laquelle al-Qaïda a lancé deux avions sur les tours du World Trade Center⁴. Le point faible de l'argument de Perry découle de cette généralisation. En affirmant que les pirates qui sévissent dans le détroit de Singapour s'en prennent en fait à la mondialisation⁵, il englobe la piraterie, qui existe depuis que les humains voyagent sur les mers, dans le mouvement anti-mondialisation, qui est relativement récent. L'argument contraire serait que certains actes terroristes, par exemple la piraterie, sont perpétrés par des escrocs et des criminels qui sont attirés par l'argent, qui sont motivés par leur avidité et qui s'intéressent fort peu à la mondialisation.

Si l'on extrapole à partir de l'argument de Perry, on pourrait avancer que la contribution du Canada en Afghanistan vise davantage à favoriser la mondialisation qu'à appuyer un gouvernement démocratique dans ce pays. Son argument est valable à certains égards, mais son raisonnement est quelque peu simpliste. On pourrait ainsi alléguer que le Canada, dans le cadre de la participation de l'OTAN en Afghanistan, aide un pays

démocratique en développement à tirer avantage de la mondialisation et ainsi à éviter de « tomber dans le vide ».

Cet ouvrage présente l'« autre côté de la médaille » des conflits d'aujourd'hui et des répercussions de la mondialisation. Il est particulièrement intéressant pour les membres de la Force aérienne du Canada ou des Forces canadiennes, car on fera sans doute appel à nous pour intervenir dans certains de ces lieux troubles, où la mondialisation peut être une cause du conflit qui sévit. Toutefois, selon moi, on doit également lire d'autres ouvrages sur le sujet afin de se familiariser avec les différents points de vue. ■

Le Capitaine François Dufault est pilote d'hélicoptères Griffon et fait partie de la Direction - Besoins aérospatiaux 9 (Aviation tactique) de l'État-major de la Force aérienne à Ottawa. Il a reçu un diplôme de génie civil du Collège militaire royal du Canada et poursuit des études à temps partiel en vue d'obtenir une maîtrise en gestion de l'ingénierie à l'Université d'Ottawa.

Notes

1. Alex Perry attribue au chroniqueur Thomas Friedman, du *New York Times*, la métaphore « flattening the earth » dans : Alex Perry, *Falling off the Edge: Travels Through the Dark Heart of Globalization*, New York, Bloomsbury Press, 2008, p. 19.

2. *Ibid.*, p. 17.

3. *Ibid.*, p. 28.

4. Selon Perry, le mouvement al-Qaïda constitue un « paradoxe intéressant » car ses actes sont ceux d'un opposant à la mondialisation « qui s'en prend à un ennemi plus puissant que lui en menant une guérilla, vilipendant par la même occasion le mode de vie occidental prédominant ». Pourtant, son intention réelle en est une de mondialisation : « imposer au monde entier un vaste califat musulman ». *Ibid.*, p. 309.

5. *Ibid.*, p.106-107.