

# Sic Itur Ad Astra

## Études sur la puissance aérospatiale canadienne



Volume 1  
Aspects historiques du leadership dans  
la Force aérienne



National  
Defence

Défense  
nationale

Canada

*Sic Itur Ad Astra :*  
**Études sur la puissance aérospatiale canadienne**

**Volume 1**

**Aspects historiques du leadership dans la Force aérienne**

*Publié sous la direction de W.A. March*

Numéro de catalogue : D4-7/1-2009F-PDF

Numéro ISBN : 978-1-100-92494-6

Cette publication est disponible en ligne, sur Intranet à l'adresse suivante : [Trenton.mil.ca/lodger/CFAWC/eLibrary/eLibrary\\_e.asp](http://Trenton.mil.ca/lodger/CFAWC/eLibrary/eLibrary_e.asp) ou sur Internet à [www.airforce.forces.gc.ca/cfawc/eLibrary/eLibrary\\_f.asp](http://www.airforce.forces.gc.ca/cfawc/eLibrary/eLibrary_f.asp).

Conception graphique et édition : Section de la production du Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes.

Cette publication a été préparée pour le ministère de la Défense nationale du Canada, mais les opinions qu'elle contient sont strictement celles des auteurs. Elles ne reflètent pas nécessairement la politique ou l'opinion des organismes publics comme le gouvernement du Canada et le ministère de la Défense nationale du Canada.

© Sa Majesté la Reine, représentée par le ministre de la Défense nationale, 2009

## Table des matières

<b>Préface</b> .....	3
<b>Introduction</b> .....	5
<b>Chapitre 1 Le leadership du Maréchal de l’Air Harold (Gus) Edwards</b> .....	9
<i>Suzanne K. Edwards</i>	
<b>Chapitre 2 La stature d’un chef :</b> le Commandant d’aviation L. J. Birchall (dit « le sauveur de Ceylan ») .....	17
<i>Ernest Cable</i>	
<b>Chapitre 3 Qu’est-il advenu de..?</b> Une enquête sur certains officiers .....	32
<i>Hugh Halliday</i>	
<b>Chapitre 4 Après l’état d’urgence :</b> le professionnalisme, le leadership et l’expression de la désobéissance dans l’aviation militaire canadienne, de 1919 à 1946 .....	47
<i>Rachel Lea Heide</i>	
<b>Chapitre 5 Le leadership de la défense aérienne durant l’« âge d’or » de l’ARC</b> .....	56
<i>Richard Goette</i>	
<b>Chapitre 6 Maréchal en chef de l’Air Frank Miller :</b> Un chef civil et militaire .....	71
<i>Raymond Stouffer</i>	
<b>Chapitre 7 De bons partenaires ou de simples intrigues de haut niveau :</b> La relation transnationale entre l’USAF et l’ARC au chapitre du Système de défense aérienne de l’Amérique du Nord, 1947–1960 .....	83
<i>Matthew Trudgen</i>	
<b>Chapitre 8 Leadership et protection du patrimoine :</b> Le Lieutenant-colonel d’aviation Ralph V. Manning et la Section historique de l’ARC, 1961-1965 .....	93
<i>Edward Peter Soye</i>	
<b>Chapitre 9 Le Canada et l’espace :</b> une question de leadership .....	110
<i>William P. Sparling</i>	
<b>Chapitre 10 La dimension « aérienne » du leadership</b> .....	123
<i>William Lewis</i>	
<b>Liste des abréviations</b> .....	131



## Préface

Les deux responsabilités fondamentales du Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes sont d'effectuer et de favoriser des études sur la puissance aérospatiale du point de vue canadien. Il s'agit de tâches importantes car la puissance aérospatiale, quelle que soit la définition que l'on en fait, constitue un élément essentiel de la puissance nationale au pays et à l'étranger. Par conséquent, en tant que professionnels, il est important pour nous non seulement d'étudier le domaine que nous avons choisi, mais aussi de communiquer le résultat de notre étude à un vaste auditoire. Je n'insisterai jamais assez sur ce dernier point; en effet, s'il est une chose que l'histoire a enseignée ou devrait avoir enseignée aux praticiens de la puissance aérospatiale, c'est que celle-ci n'existe pas en vase clos. Comme l'a prouvé l'actuel conflit en Afghanistan, la puissance aérospatiale n'est que l'un des outils d'une boîte à outils riche et variée dont dispose un gouvernement. Une bonne compréhension de ses atouts et de ses faiblesses ainsi que de ses relations avec d'autres éléments de la puissance nationale est essentielle pour que les capacités aérospatiales soient utilisées de manière efficace et complémentaire. La meilleure façon d'y arriver est d'apprendre de nos expériences passées en matière de puissance aérospatiale.

Dans cette optique, j'ai le plaisir de vous présenter le premier numéro de Sic Itur Ad Astra : Études sur la puissance aérospatiale du Canada. L'histoire est l'une des pierres angulaires d'un processus d'apprentissage institutionnel et, au moment où nous devons composer avec les complexités actuelles et un futur incertain, la Force aérienne doit continuer à s'adapter en tant qu'institution. La série Sic Itur Ad Astra a pour but d'explorer et d'approfondir la riche histoire et le patrimoine de l'aviation militaire canadienne dans toutes ses formes et facettes. Ainsi, nous avons l'intention d'utiliser à l'occasion des bribes d'histoire pour aider à concevoir et illustrer la doctrine et les concepts aérospatiaux.

Il est approprié que notre premier volume porte sur les aspects du leadership de la Force aérienne, qui constitue l'élément central de tout service militaire, à savoir le personnel et la façon dont il est géré. Même si les sujets futurs pourront porter sur des questions plus techniques ou organisationnelles, nous devons constamment garder à l'esprit la dimension humaine. En effet, tout au long de notre histoire, certains des défis de la puissance aérospatiale sont liés à la compréhension, à la motivation et au commandement du personnel de la Force aérienne en temps de paix et en temps de guerre.

J'espère que le contenu du présent numéro sera intéressant et éducatif pour vous et surtout qu'il suscitera votre réflexion.

Le commandant,



M. R. Dabros, CD  
Colonel



## Introduction

Existe-t-il un leadership propre à la Force aérienne? Lorsqu'on réfléchit à la question, il est tentant de répondre par un simple oui ou non. Les personnes ayant l'impression que l'environnement aérien et les combats qui s'y déroulent requièrent l'emploi d'une approche particulière auraient plus tendance à répondre « oui », alors que les personnes considérant l'espace aérien comme une simple partie de l'espace global de combat auraient plus tendance à répondre « non ». Existe-t-il un juste milieu? Certains aspects du leadership sont-ils uniques à la Force aérienne et cette dernière a-t-elle d'autres qualités correspondant à celles d'autres armées? Comme on favorise maintenant l'emploi d'une approche interarmées (faisant appel à l'Armée de terre, la Marine et la Force aérienne) ou axée sur le cadre interarmées, interorganisationnel, multinational et public (IIMP), ces questions peuvent être purement hypothétiques.

La Force aérienne du Canada n'a aucune doctrine du leadership. En effet, l'énoncé décrivant le mieux le leadership de la Force aérienne se trouve dans le document *Vecteurs stratégiques : la vision de l'avenir pour transformer la Force aérienne*, publié en 2004 par le Directeur général du Développement de la Force aérienne. L'un des principaux éléments, ou vecteurs, du développement de la Force aérienne au XXI<sup>e</sup> siècle souligne la nécessité de faire du leadership « facilitant la transformation » un objectif. Afin d'exercer ce genre de leadership, les chefs de la Force aérienne :

doivent obtenir au cours de leur carrière l'expérience et le perfectionnement professionnel nécessaire grâce auxquels ils acquerront l'étendue et la profondeur de connaissances nécessaires au développement et au déploiement de la puissance aérospatiale dans le cadre d'une gamme d'activités et de conflits.<sup>1</sup>

Les personnes ayant atteint ce niveau d'expertise en aérospatiale deviendront les penseurs, les leaders et les visionnaires de l'avenir.<sup>2</sup> Cependant, il n'existe malheureusement aucune définition expliquant clairement en quoi consiste un leadership facilitant la transformation.

En effet, si un militaire de la Force aérienne du Canada souhaite déterminer ce en quoi consiste le leadership, il ou elle doit consulter les publications interarmées des Forces canadiennes (FC). *Servir avec honneur : la profession des armes au Canada* est un bon document à consulter en premier lieu, car il contient une analyse de ce que sont les forces armées et des tâches qui leur incombent dans le contexte canadien. Il est énoncé dans ce document que les trois chefs d'état-major d'armée (CEMA) ont la responsabilité de mettre sur pied et de maintenir des forces prêtes sur le plan opérationnel et de voir aux opérations courantes.<sup>3</sup> Malheureusement, ce document ne décrit pas les CEMA comme les chefs de leur armée respective, sauf en termes généraux. Des besoins militaires précis, appelés « connaissances fondamentales », sont réglementés au niveau tactique en tenant compte du fait que « l'expertise fondamentale est essentiellement la même aux niveaux opérationnel et stratégique. »<sup>4</sup> Si cet énoncé est vrai, les futurs chefs de la Force aérienne n'auront pas à se préoccuper de la complexité de mener une campagne aérienne avec rien de plus qu'un escadron.

Le document *Le leadership dans les Forces canadiennes : fondements conceptuels* contient beaucoup d'énoncés qui feront réfléchir les chefs de la Force aérienne et qui auront du sens pour eux. Voici comment le leadership efficace est décrit dans cette publication : « Diriger, motiver et habiliter de manière à ce que la mission soit accomplie avec professionnalisme et éthique, et chercher en même temps à développer ou à améliorer les capacités qui contribuent au succès de la mission. »<sup>5</sup> En outre, peu de personnes pourraient contester les différences inhérentes à la direction de personnes d'une part et la multitude de défis associés à la direction d'une institution. Cependant, l'analyse contenue respectivement dans les chapitres 6 et 7 a tendance à considérer les personnes et l'institution comme une seule entité formant une FC cohérente.<sup>6</sup> Si cet énoncé est vrai, la culture de l'Armée de terre, de la Marine et de la Force aérienne n'aurait pour ainsi dire aucun effet sur le leadership, car les hommes ou les femmes militaires qui mettent en place ces cultures utiliseraient ou réagiraient au même type de leadership. En outre, l'Armée de terre, la Marine et la Force aérienne ne semblent pas être considérées comme des institutions à part entière et le fait que leurs besoins en matière de leadership pourraient être légèrement différents n'est pas pris en compte.

La doctrine du leadership des Forces canadiennes tient compte des différences existant entre les cultures de chaque service. Dans le document *Le leadership dans les Forces canadiennes : Diriger des personnes*, ces différences de culture sont reconnues de deux façons. Premièrement, on reconnaît que les

coutumes et les traditions formant la culture militaire « sont autant de caractéristiques qui contribuent à souder des liens entre militaires [et] engendrent des structures sociales particulières qui raffermissent le sentiment d'unité et l'identité militaire. »<sup>7</sup> Deuxièmement, surtout en ce qui concerne la Force aérienne, le manuel de doctrine met la culture axée sur les différentes armées et le style de leadership sur le même pied. La première phrase de la section intitulée « Styles de leadership » nous prévient que « Les leaders doivent être conscients que les styles de leadership varient selon qu'il s'agit de la Marine, de l'Armée de terre ou de la Force aérienne. Cela s'explique évidemment en raison des rôles différents de chacune dans l'espace de bataille. »<sup>8</sup> Cependant, plus loin dans cette section, la culture des FC et les différents styles de leadership sont rapidement relégués de nouveau au niveau tactique. Toute différence, réelle ou imaginée, sera incorporée dans « une doctrine commune réelle et une culture unifiée au sein des FC [qui] tend à gommer ces différences [et est] particulièrement vraie quand des leaders montent en grade. »<sup>9</sup>

Cet énoncé semble être en conflit avec le concept appuyé du « leadership partagé » qui énonce catégoriquement que « personne ne peut tout maîtriser et contrôler dans une organisation aussi vaste et complexe que les FC, et il ne serait pas raisonnable de s'attendre à ce que quelqu'un le puisse. »<sup>10</sup> Cela ne signifie-t-il pas que des organisations complexes et de culture différente telles que la Force aérienne ont besoin de chefs ayant été sélectionnés, formés et éduqués en fonction du service qu'ils dirigent? Ainsi, ils seraient les mieux placés pour faire en sorte que la Force aérienne, avec tous ses membres, ses ressources et ses capacités, contribue de manière maximale à l'espace de bataille (à tous les niveaux) tout en continuant à se développer en tant qu'institution.<sup>11</sup>

Une lecture détaillée de la doctrine du leadership des FC pourrait soulever d'autres questions en ce qui a trait au leadership axé sur le service plutôt que de fournir des réponses. Cela dit, l'incapacité de traiter l'enjeu du leadership aérospatial ne provient peut-être pas du regroupement interarmées, mais plutôt de la Force aérienne elle-même. Jusqu'à récemment, le rôle du leader dans la Force aérienne n'avait pas été examiné attentivement. Des documents tels que *The Cream of the Crop : Canadian Aircrew, 1939-1945* d'Allan English ont donné une nouvelle dimension à la sélection d'un équipage d'aéronef pour les combats. D'un bout à l'autre de son ouvrage, English souligne à quel point l'exercice d'un leadership de qualité est important pour mener des opérations aériennes efficaces.<sup>12</sup> Même si cette observation n'est pas surprenante, la description que fait l'auteur d'une force aérienne efficace était avant-gardiste. Comme English le mentionne, la première tâche du nouveau chef d'un escadron est d'améliorer les compétences de ce dernier en matière d'opérations de vol.<sup>13</sup> Ce n'est qu'après avoir acquis ces compétences techniques qu'il a la possibilité de diriger un escadron ou une unité. Une fois ces compétences maîtrisées, d'autres qualités de leadership, telles que l'équité et la volonté à partager les risques, deviennent plus importantes pour les militaires étant dirigés.

On pourrait faire valoir que cette dynamique de leadership culturel présente dans la Force aérienne est unique. Certes, English élabore davantage à propos de ce qu'il qualifie de leadership technique et héroïque, selon lui la pierre angulaire du leadership de la Force aérienne. Dans *The Operational Art: Canadian Perspectives, Leadership and Command* et *Canadian Air Force Leadership and Command: The Human Dimension of Expeditionary Air Force Operations*, English souligne la tendance de la Force aérienne à favoriser ces deux styles de leadership pour les équipages d'aéronefs et, dans une certaine mesure, le personnel au sol, bien que le leadership exercé dans ce cas soit plus technique qu'héroïque.<sup>14</sup> Fait intéressant, même si la première publication renferme des articles écrits par des officiers supérieurs de la Force aérienne, seul le chapitre d'English traite du leadership de la Force aérienne comme une entité à part entière.

D'autres éléments du leadership de la Force aérienne doivent être traités d'une manière systématique. Même si la doctrine du leadership des FC souligne la nécessité du leadership institutionnel, peu de choses ont été écrites sur ce sujet du point de vue de la Force aérienne. Il est également nécessaire d'effectuer des recherches sur le rôle en matière de leadership des militaires du rang (MR) de la Force aérienne et d'émettre des commentaires à ce sujet. Des auteurs tels qu'English se sont penchés sur le sujet, mais la majorité des documents produits traitent des MR faisant partie des unités de combat terrestre.<sup>15</sup> Enfin, il est nécessaire de s'attarder à certains facteurs de motivation culturels qui existent au sein de la Force aérienne. Par exemple, une escadre aérienne déployée composée d'escadrons aériens, d'un personnel d'entretien, d'escadrilles du génie de l'air et d'une police militaire, entre autres, devrait peut-être employer une approche à plusieurs volets en matière de leadership par rapport au leadership exercé dans d'autres services. Les chefs de la Force aérienne de tous

les grades doivent être prêts à exercer leur leadership dans les airs, au sol (en mer) ou à Ottawa, plus particulièrement en raison de la nature multidimensionnelle du champ de bataille actuel. En effet, le leadership, qui est un élément clé de la conduite de la guerre, n'a pas été assez examiné pour ce qui est du Canada et cela représente un obstacle considérable à la maîtrise du métier des armes dans la Force aérienne du Canada.<sup>16</sup>

Une partie du mandat du Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes consiste à examiner les enjeux aérospatiaux concernant la Force aérienne; le leadership se retrouve à l'avant-plan de cet examen. Par conséquent, la première édition de *Sic Itur Ad Astra: Études sur la puissance aérospatiale canadienne* traitera de certains aspects historiques du leadership aérien au Canada. Le volume 1 du document *Aspects historiques du leadership dans la Force aérienne* contient les articles présentés lors de l'Atelier sur l'histoire de la Force aérienne qui s'est tenu à Ottawa les 24 et 25 septembre 2008.<sup>17</sup>

La majorité des articles du volume 1 traitent de ce que l'on pourrait appeler le leadership institutionnel. Richard Goette et Matthew Trudgen traitent des enjeux liés à la direction de l'Aviation royale du Canada (ARC) pendant la période turbulente de l'après-guerre. Ces articles, qui ont comme toile de fond la défense aérienne nord-américaine et les exigences politiques et militaires binationales, mettent de l'avant des obstacles importants auxquels la Force aérienne a dû faire face durant ses soi-disant « années dorées ». Durant cette période de l'histoire de la Force aérienne, l'ARC était nettement considérée comme une institution à part entière. D'un angle différent, soit celui d'une institution devant surmonter des problèmes internes, Rachel Lea Heide traite dans son article de la désobéissance dans l'Aviation canadienne (1919-1946) en s'attardant à l'approche légèrement différente employée par les chefs de la Force aérienne face à ces incidents potentiellement volatiles. Enfin, l'article de William P. Sparling, qui offre un aperçu des actions entreprises par le Canada dans l'espace, se termine en soulignant l'importance de la mise en place d'un leadership aérospatial plus proactif afin que le Canada progresse au même rythme que les autres pays.

Des articles écrits par Suzanne Edwards, Hugh Halliday, Raymond Stouffer et Edward Peter Soye mettent aussi l'accent sur le leadership institutionnel. Cependant, tous ces auteurs ont choisi de se concentrer sur le rôle de personnes précises au sein de la Force aérienne. L'étude réalisée par Hugh Halliday au sujet d'un groupe choisi de commandants d'aviation d'avant la Seconde Guerre mondiale et de leurs accomplissements — ou leur inaction — au cours de la guerre, est fascinante. Que certaines de ces personnes se soient élevées à de hauts niveaux, tandis que d'autres n'ont jamais progressé bien au-delà de leur grade initial, réclame une étude complémentaire afin de comprendre quels étaient les facteurs déterminants, que ce soit leurs compétences, connaissances, expériences, occasions ou le hasard tout simplement. En attendant, l'étude réalisée par Edward Peter Soye au sujet du rôle du Commandant d'escadre Ralph V. Manning pour la préservation de l'histoire et du patrimoine de la Force aérienne souligne la nécessité de renforcer la mentalité axée sur le service comme un élément important de la viabilité des institutions.

Suzanne Edwards et Raymond Stouffer ont tous les deux étudié le leadership institutionnel d'un officier supérieur de la Force aérienne. Le Maréchal en chef de l'Air Frank Miller s'est particulièrement distingué pour avoir été non seulement un officier supérieur d'aviation, mais aussi le sous-ministre de la Défense nationale et le premier Chef d'état-major de la Défense des Forces canadiennes unifiées. L'excellent récit fait par Raymond Stouffer n'effleure que la surface de l'histoire de Frank Miller et des réalisations de ce chef particulièrement doué. Une étude biographique à part entière est nécessaire. L'article de Suzanne Edwards sur son père, le maréchal de l'Air Harold (Gus) Edwards, pourrait être qualifié de la même manière. S'inspirant de son livre sur le même sujet, Suzanne Edwards porte sur le travail de son père, particulièrement son aide à la création de ce qui deviendrait la quatrième plus grande force aérienne alliée et ses combats pour veiller à la « canadianisation » des escadrons de l'ARC à l'étranger, un regard qui vaut qu'on s'y intéresse. Les deux articles susmentionnés soulignent le besoin, ou le manque, d'un portrait détaillé des chefs supérieurs de la Force aérienne du Canada, quelle que soit la période. Le dévouement et le courage de ces personnes méritent d'être étudiés.

L'article du Colonel Cable sur le Commandant d'aviation L.J. Birchall s'apparente davantage au travail d'English sur le leadership technique et héroïque. Le courage et les aptitudes au pilotage de Birchall ont été mis à l'épreuve lorsqu'il a choisi de tout risquer pour prévenir qu'une invasion japonaise de Ceylan était imminente au début de l'année 1942. Abattus, les membres survivants de son équipage et lui-même ont été faits prisonniers jusqu'à la fin de la guerre et subi des traitements inhumains et la

torture. L'altruisme, le courage et le leadership dont Birchall a fait preuve pendant sa captivité sont légendaires. Cet exemple souligne aussi la nécessité de préparer les officiers d'aviation au rôle de chefs à la fois dans les airs et sur terre, et ce, quelles que soient les circonstances.

L'article final par William Lewis aborde la doctrine de leadership des FC et la manière dont elle concerne la Force aérienne. Il se termine en recommandant d'autres études du leadership d'un point de vue aérien — une recommandation qui sera, espérons-le, mise à exécution. Espérons que ces articles seront perçus comme complémentaires aux études proposées, puisqu'ils donnent un autre aperçu de l'histoire du leadership de la Force aérienne. Bonne lecture.

.....

**Notes**

1. Canada, Ministère de la Défense nationale (ci-après MDN), *Vecteurs stratégiques : la vision de l'avenir pour transformer la Force aérienne*, Ottawa, Directeur général – Développement de la Force (Air), 2004, p. 49.
2. *Ibid.*
3. MDN, *Servir avec honneur : la profession des armes au Canada*, Kingston, Institut du leadership des Forces canadiennes, 2003, p. 47-48.
4. *Ibid.*, p. 51.
5. MDN, *Le Leadership dans les Forces canadiennes : fondements conceptuels*, Kingston, Institut du leadership des Forces canadiennes, 2005, p. 30.
6. *Ibid.*, Chapitre 6, « Diriger des personnes : un aperçu », 75–96 et chapitre 7, « Diriger l'institution : un aperçu », p. 97–118.
7. MDN, *Le leadership dans les Forces canadiennes : diriger des personnes*, Kingston, Institut du leadership des Forces canadiennes, 2007, p. 88.
8. *Ibid.*, p. 87.
9. *Ibid.*
10. *Ibid.*, p. 8.
11. La Force aérienne, comme l'Armée de terre et la Marine, est considérée comme une institution à part entière dans les FC, mais seulement pour l'organisation et la mise sur pied de forces prêtes sur le plan opérationnel. MDN, *Leadership dans les Forces canadiennes : diriger l'institution*, Kingston, Institut du leadership des Forces canadiennes, 2007, p. 54.
12. Allan English, *The Cream of the Crop: Canadian Aircrew 1939–1945*, Montréal, McGill-Queen's University Press, 1996, p. 65, 90, 97.
13. *Ibid.*, p. 97.
14. Voir « The Masks of Command: Leadership Differences in the Canadian Army, Navy and Air Force » d'Allan English, *The Operational Art: Canadian Perspectives, Leadership and Command*, Winnipeg, Canadian Defence Academy Press, 2006, p. 1-30, et « Air Force Leadership: An Overview and Canadian Perspectives », *Canadian Air Force Leadership and Command: The Human Dimension of Expeditionary Air Force Operations* d'Allan English et du Colonel John Westrop (retraité), Trenton, Ontario, Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes, 2007, p. 89-109. Même si la plupart des renseignements contenus dans ces deux publications sont similaires, il faut consulter les deux documents afin de voir les opinions intéressantes qui y sont présentées.
15. Voir « The Senior NCO Corps and Professionalism: Where do We Stand? » d'Allan English, article écrit pour l'Institut de leadership des FC, 8 février 2005. Dans cet article, English offre un aperçu assez équilibré du sujet, mais est gêné par le fait que la majorité de son matériel de recherche est axé sur l'Armée de terre.
16. Allan English, *Canadian Air Force Leadership and Command*, p. 89.
17. L'atelier remplace les Conférences sur l'histoire de la Force aérienne tenues par la Section patrimoine et histoire de la Force aérienne, à la 1<sup>re</sup> Division aérienne du Canada, Winnipeg (Manitoba), à différents endroits depuis 1994. L'atelier de 2008 était la 14<sup>e</sup> activité qui examinait des aspects de l'histoire de la Force aérienne du Canada.

## Chapitre 1

# Le leadership du Maréchal de l'Air Harold (Gus) Edwards

*Suzanne. K. Edwards*

À l'été 1942, au milieu de la Deuxième Guerre mondiale, seuls deux officiers de la force permanente de l'Aviation royale du Canada (ARC) détenaient le grade de maréchal de l'Air : Lloyd S. Breadner, Chef d'état-major de la Force aérienne (CEMFA) et mon père, Harold (Gus) Edwards, Commandant en chef de l'ARC outremer. Les deux hommes partageaient des antécédents militaires semblables; tous deux étaient officiers subalternes durant la Première Guerre mondiale, avaient combattu en France avec le Royal Naval Air Service (RNAS), et tous deux ont continué de servir au Canada entre les deux guerres, dans l'ARC nouvellement constituée. C'est là que s'achèvent les similitudes, puisque la façon dont chacun des deux hommes a développé ses qualités de chef diffère grandement. Je laisse à quelqu'un d'autre le soin de faire des recherches sur la vie du Maréchal de l'Air Breadner. Pour ma part, forte des cinq années de recherches que j'ai effectuées avant de rédiger l'histoire d'Edwards, je vous fais part de mes découvertes sur mon père. Je vais, en premier lieu, résumer brièvement sa carrière, pour ceux d'entre vous qui sont peu renseignés sur sa vie.

En septembre 1944, Harold « Gus » Edwards, âgé de 51 ans, à l'apogée de sa carrière, prend sa retraite de l'Aviation royale du Canada avec le grade de maréchal de l'Air. Les mauvais traitements infligés à son corps dans sa pénible ascension vers les sommets l'ont rattrapé, et celui-ci n'est plus en mesure de répondre aux exigences qu'il lui impose. Quel chemin il a parcouru : du jeune homme travaillant dans les mines de charbon du Cap-Breton à la guerre, la révolution, la paix, puis une autre guerre, jusqu'à ce qu'il obtienne le plus haut grade du Service. Il participe activement à l'extraordinaire croissance de l'ARC, à partir de sa formation en 1924, avec un effectif de 375 hommes, à près d'un quart de million d'hommes et de femmes qui se sont enrôlés durant la Deuxième Guerre mondiale...

[En 1940 et 1941], il dirige les efforts visant à résoudre l'énorme volume de problèmes liés au personnel découlant de la croissance phénoménale de l'ARC et de sa participation au Programme d'entraînement aérien du Commonwealth (PEACB). Sa réputation de personnage controversé de l'ARC remonte sans doute à cette période du début de la guerre, car c'est au printemps 1941 qu'il décide de modifier la politique d'enrôlement raciste qui excluait tous ceux qui n'étaient pas Blancs et exigeait que les candidats soient de « descendance européenne pure ». Si, en fait, cette décision a été le point de départ de cette réputation, l'article qu'il a rédigé au moment de sa retraite en 1946 préconisant l'unification des forces armées – vingt-deux années avant que cela se produise – a sans doute contribué à attiser le feu qui a fait rage durant la guerre concernant sa défense passionnée de la politique gouvernementale de « canadienisation » et la mise en œuvre de celle-ci.

En tant que Commandant en chef de l'ARC outremer à Londres, en 1942-1943, il a lutté avec acharnement, durant longtemps, contre le ministère de l'Aviation britannique et la Royal Air Force (RAF) ... il voulait rassembler les équipages d'aéronefs canadiens (et plus tard le personnel au sol) dans leurs propres escadrons. Un marin travaillait avec d'autres Canadiens à bord de son navire; un soldat de l'armée de terre travaillait avec d'autres Canadiens dans son régiment, mais ce n'était pas le cas dans la Force aérienne. Environ 60 pour cent des aviateurs canadiens étaient dispersés dans quelque 700 unités de la RAF... Cette défense de la politique de canadienisation, à laquelle il croyait profondément, porte un coup fatal à sa santé, le laisse partiellement handicapé au moment de sa retraite et entraîne son décès (à l'âge de 59 ans), sept années après la fin de la guerre<sup>1</sup>. [Traduction]

\*\*\*

En examinant la vie de Gus cinquante ans après son décès, je réalise que, même à l'adolescence, mon père possédait ces qualités indispensables à un chef : la poursuite d'un but précis, le courage et la ténacité. Car, dès l'âge de 14 ans, il n'était pas prêt à accepter aveuglément le statu quo, ce qui

l'aurait relégué à la vie souterraine d'un mineur; il s'est plutôt fixé comme objectif de s'échapper de la pauvreté et de l'asservissement de ce travail, pour viser quelque chose de mieux.

Gus est né en Angleterre en 1892, mais le chômage oblige sa famille à immigrer au Canada en 1903. Son cheminement vers un poste de commandement débute en 1907, lorsqu'il quitte l'école à 14 ans pour devenir portier dans une mine de charbon. Quatre années plus tard, à 18 ans seulement, il devient chef électricien des mines British Empire Steel Corporation de Glace Bay. Son passage du métier inférieur de portier à celui de chef électricien dans un si court laps de temps est le résultat de périodes d'étude de cinq heures par nuit : deux heures avant de se mettre au lit, puis lever à 3 h du matin pour trois heures supplémentaires d'étude, avant de se présenter au travail à la mine. Faisant preuve d'une ténacité sans borne, il s'astreint à ce régime durant sept longues années, poursuivant sans relâche sa recherche de savoir et son objectif d'obtenir l'équivalent d'un grade universitaire.

À la fin de 1915, il joint les rangs de la Marine royale du Canada comme matelot, mais sa connaissance de la machinerie et de l'électricité lui vaut une nomination d'officier du Royal Naval Air Service. En août 1916, « avec seulement cinquante-trois minutes d'entraînement avec un instructeur et moins de six heures de vol en tout – y compris le temps requis pour piloter son aéronef en France – il va-t-en guerre, se joignant à des millions de militaires pour participer à la guerre qui doit marquer la fin de toutes les guerres »<sup>2</sup> [Traduction]. Durant les neuf mois qui suivent, Gus participe à un certain nombre de raids, en tant que bombardier ou pilote de chasse au sein de la 3<sup>e</sup> Escadre (navale). Au retour de l'infortuné raid de représailles sur le canton de Fribourg en avril 1917, son aéronef est abattu, et il est fait prisonnier. Dans un rapport sur le raid, son commandant souligne qu'il possède les qualités d'un chef – le souci de son escadrille – en écrivant : « C'est seulement grâce au sacrifice personnel des trois pilotes de chasse manquants et de leurs viseurs d'armes que tous nos appareils de bombardement sont revenus en toute sécurité. » Il adresse un message spécial de félicitations à Gus : «... un pilote de chasse remarquable toujours soucieux de l'importance de protéger son escadrille<sup>3</sup>. » [Traduction] Et pendant le reste de sa vie, Gus continue de protéger son escadrille, peu importe sa taille ou sa composition.

Après sa capture, Gus tente de s'évader à plusieurs reprises avant d'y arriver, avec deux de ses collègues, pour finalement être capturé de nouveau après dix jours de cavale. De retour en prison, il continue d'importuner ses ravisseurs; il passe donc la majorité de sa période de détention dans une cellule isolée. Il cesse d'essayer de s'échapper et profite de cette période pour étudier, améliorer son français et apprendre l'allemand.

Trois mois après sa sortie de prison, avec le grade de capitaine de la RAF, il joint les rangs du 47<sup>e</sup> Escadron et passe la prochaine année dans le sud de la Russie, combattant avec les forces blanches du Général Denikin contre les Russes. Libéré de la RAF en juillet 1920, il retourne au Canada et joint les rangs de l'Aviation canadienne en septembre, avec le grade de capitaine d'aviation et le matricule C30.

\*\*\*

Dans les années 20, il sert à Ottawa en tant qu'officier d'administration, rencontre et marie Beatrice Coffey (sans aucun doute la meilleure décision qu'il n'ait jamais prise), participe à la réalisation de la cartographie aérienne du Manitoba, et suit des cours au Collège militaire royal du Canada de Kingston, en Ontario, et au Royal Naval College de Greenwich, en Angleterre.

\*\*\*

Fort de l'instruction et de l'expérience accumulées au fil des ans, Gus est désormais bien préparé à prendre des responsabilités additionnelles et « ... En septembre 1934 il est affecté à Halifax pour surveiller le développement de la Station de l'ARC de Dartmouth et assumer le commandement du 5<sup>e</sup> Escadron (Flying Boat) ... »<sup>4</sup> [Traduction]. La raison de l'agrandissement de la station était l'un des projets de lutte contre le chômage mis de l'avant par le gouvernement durant la dépression. Après cinq années de construction, la base d'hydravions originale se transforme en une station aérienne

entièrement fonctionnelle dotée de pistes, de hangars et d'autres bâtiments et jouera un rôle essentiel dans la Bataille de l'Atlantique durant la prochaine guerre.

Le commandement de l'escadron et la surveillance de l'agrandissement de la station exigent chaque parcelle de l'énergie et de l'enthousiasme sans borne qui font la réputation de Gus et, plusieurs années plus tard, il s'en souviendra comme de l'affectation qui l'a rendu le plus heureux. Mais le stress et une surcharge de travail affectent sa santé, comme on peut s'en douter. En 1938, il souffre pour la première fois de fibrillation auriculaire et de troubles cardiaques débilissants. Ce n'est que plus tard que le stimulateur cardiaque fera son apparition et sans lui, les médecins ne peuvent faire grand-chose pour réduire les symptômes de malaise et d'épuisement. En fait, il souffrira de crises récurrentes jusqu'à la fin de sa carrière et la façon dont il a rempli ses fonctions si efficacement dans les années qui ont suivi, alors qu'il occupait des postes de responsabilité, générant beaucoup de stress, demeure pour moi un mystère.

\*\*\*

Il remplit ses fonctions avec beaucoup d'efficacité, en effet et, au début de 1938, il retourne de nouveau au quartier général à Ottawa, cette fois-ci en tant qu'officier supérieur d'état-major – Personnel aérien et dossiers.

En 1938, l'ARC compte au total 2 510 membres... À la fin de la guerre, six années catastrophiques plus tard, l'ARC est devenue la quatrième force aérienne alliée la plus imposante, et un *quart de million* d'hommes et de femmes ont servi dans ses rangs...

Il va sans dire que l'augmentation rapide de l'effectif a entraîné la promotion rapide de bon nombre de ces officiers de la force permanente qui ont servi dans l'ARC depuis sa création. Gus, qui a dû patienter dix années avant d'obtenir une promotion... a été promu quatre fois en trente-huit mois : le 1<sup>er</sup> avril 1939, il obtient le grade de colonel d'aviation, le 1<sup>er</sup> février 1940, celui de commodore de l'air; le 5 août 1941, celui de vice-maréchal de l'Air et le 20 juin 1942, celui de maréchal de l'Air<sup>5</sup> [Traduction].

Un avancement fulgurant, accompagné cependant d'un volume de travail écrasant. Tout commence de façon raisonnable, en mai 1939, lorsqu'en qualité de spécialiste réputé en matière d'exercice militaire et de cérémonial, Gus est nommé responsable des préparatifs de la force aérienne en vue de la visite du roi et de la reine au Canada.

Le jour de la déclaration de la guerre, son désir de participer aux plus durs combats est évident dans la note de service qu'il envoie :

Si vous décidez d'envoyer un corps expéditionnaire outremer, je vous prie de prendre note du fait que je suis prêt et disponible<sup>6</sup> [Traduction].

Deux années ardues s'écoulent avant qu'on l'expédie outremer et, durant cette période, ses tâches croissent dans une proportion alarmante. Porteur du nom de code plutôt banal de « Mr. P. Jones », il participe à l'effort quelque peu clandestin du Comité de Clayton Knight visant à recruter des Américains dans l'ARC.

Deux années plus tard, lorsque les États-Unis s'engagent dans la guerre, les Américains témoignent leur reconnaissance à Gus qui a facilité la libération rapide de leurs citoyens de l'ARC pour qu'ils puissent joindre les rangs de leur propre service. Et plus tard, en 1943, il est applaudi par des officiers britanniques et américains après une allocution donnée dans le centre de planification du quartier général de la Huitième force aérienne sur :

... la coopération entre la RAF et la Force aérienne des États-Unis (USAAF), parfois difficile à obtenir en raison de divergences d'opinions des membres des deux services. De bonnes relations de travail entre les deux groupes sont indispensables à la conduite de la guerre et Gus, citoyen britannique de naissance, mais tourné vers l'Amérique du Nord, comprend les deux cultures et

fait tout en son possible pour combler le fossé qui les empêche de se comprendre mutuellement<sup>7</sup> [Traduction].

De retour à Ottawa en 1940. Au moment où le PEACB prend de l'expansion :

Une note de service recommandant sa promotion au grade de commodore de l'air... énumère ces responsabilités : Un officier d'état-major extrêmement efficace. Il agit comme chef du personnel, membre du Conseil de l'air, est chargé de la dotation de la Force aérienne, de la discipline, des services de la paye, des services médicaux, des services d'aumônerie, des nominations, promotions, mises à la retraite, affectations, de la supervision de la Réserve, de la compilation du budget des dépenses du Service du personnel et du contrôle de la surveillance des crédits budgétaires des divisions<sup>8</sup> [Traduction].

Durant deux années, il tente frénétiquement de s'acquitter du volume de travail, puis en novembre 1941, à l'âge de 48 ans, il reçoit la nomination qu'il attendait : le service outremer.

\*\*\*

... compte tenu de sa vaste expérience de l'administration, de son souci du bien-être des officiers et militaires du rang, et certainement de sa forte personnalité, [Gus] est le mieux placé pour commander l'ARC outremer et veiller à ce que les modalités du PEACB soient mises en application. Avant son départ pour Londres, lui et son second, le Commodore de l'air [Cmdre/air] W.A. Curtis reçoivent du ministre de la Défense nationale pour l'aviation, l'honorable C.G. Power, la directive explicite de « promouvoir l'ARC » et « de faire en sorte que le plus grand nombre possible d'escadrons soient constitués d'équipages d'aéronefs canadiens et d'officiers canadiens<sup>9</sup>. » [Traduction]

En vertu de l'Article XV du Programme original d'entraînement aérien du Commonwealth britannique, ... vingt-cinq escadrons devaient être formés avec des équipages de l'ARC outremer... en juin 1942, leur nombre est porté à trente-cinq, et une clause stipule que le personnel au sol de la RAF de ces escadrons doit être graduellement remplacé par du personnel de l'ARC. Le terme « canadianisation » est né; il décrit la politique administrative gouvernementale visant à créer ces escadrons de l'ARC, à y affecter des Canadiens et... à faire en sorte que, dans la mesure du possible, ces derniers servent dans une structure de commandement canadienne... Il inclut également la notion selon laquelle les règles et règlements canadiens en matière de promotion, par exemple, doivent s'appliquer, peu importe où les militaires sont affectés<sup>10</sup> [Traduction].

C'est le 5 septembre [1942] que le débat sur la canadianisation fait davantage la manchette au Canada. Ce jour-là, Gus donne une conférence de presse à Londres, à la suite de quoi il prend la parole « officieusement ». Dans ces remarques, il critique malencontreusement la politique éditoriale des journaux *The Globe and Mail* et *The Gazette* de Montréal, en déclarant : « certaines gens parlent de façon absurde d'une division de l'empire. Si les Canadiens qui partagent ce point de vue veulent être des nigauds toute leur vie, libre à eux. Je ne vois aucune raison de rejeter la canadianisation<sup>11</sup>. » [Traduction]

Malheureusement, faute de temps, je dois résumer très brièvement ce qui s'est passé ensuite dans ce que nous appelions dans la famille la « Bataille de l'absurdité ». Ses remarques officieuses ont causé un tollé au Canada et, malgré un appui incontestable du public, on lui a ordonné de présenter des excuses. Il n'a cependant pas invoqué le fait qu'on avait déformé ses propos, pas plus qu'il n'a blâmé le journaliste; il a plutôt encaissé le coup et agi en bon soldat.

Pourquoi Gus défendait-il avec tant d'acharnement la canadianisation, avec tellement d'acharnement qu'en fait cela devait lui coûter éventuellement sa santé et son poste? Trois raisons principales justifiaient son comportement : premièrement, il était de son devoir d'obéir aux ordres du Ministre; deuxièmement, il croyait fermement que c'était dans le meilleur intérêt de ses troupes,

et enfin, la canadienisation mettrait en valeur la contribution du Canada à la guerre aérienne et lui vaudrait la reconnaissance qu'elle méritait. Il ne fait aucun doute que certains officiers supérieurs de l'ARC ne s'intéressaient pas au programme; d'autres s'opposaient ouvertement à celui-ci et le Maréchal de l'Air (M/air) Arthur (Bomber) Harris, s'est montré particulièrement arrogant à son égard, allant jusqu'à déclarer : « S'il me reste un seul geste à poser, je ferai en sorte que ce, comment déjà, cet Edwards quitte le pays<sup>12</sup>. » [Traduction]

Après des mois d'efforts et exaspéré par les excuses et les attermoissements des Britanniques, tout en étant constamment réprimandé par Ottawa pour le peu de progrès réalisé, il s'engage délibérément dans une épreuve de force en écrivant une lettre très explicite au ministère de l'Aviation. Il adresse les propos suivants à Ottawa :

« cette question devait tôt ou tard trouver un aboutissement. Ou bien mon interprétation de ce que nous voulons et ce à quoi nous avons droit est erronée, ou bien le ministère de l'Aviation est dans l'erreur. La seule façon de le savoir est d'en parler ouvertement. Vous devez faire preuve de compréhension si vous voulez que mes successeurs et moi vivions une vie qui vaut la peine d'être vécue<sup>13</sup>. » [Traduction]

Il a jeté de l'huile sur le feu. À Ottawa, Power est vexé de ne pas avoir approuvé la lettre d'avance, et Breadner lui suggère de venir à Ottawa pour discuter de la situation. Comme tout bon chef, Gus assume l'entière responsabilité de ses gestes et est prêt à en subir les conséquences, quelles qu'elles soient, lorsqu'il répond :

Le contenu de votre câblogramme est pour le moins étrange. Vous exigez une action vigoureuse et vous vous indignez contre l'indolence dans la mise en application de votre politique. Je me bats pour cette cause et je dois maintenant me battre sur les deux fronts sans l'aide de personne. Faire des compromis maintenant signerait la fin de l'ARC en tant qu'entité, à l'étranger. Il ne sert à rien de tenter de minimiser une situation problématique. Mon retour au pays témoignerait de ma faiblesse, ce que je ne puis accepter. J'ai tout fait avec fermeté, sincérité et franchise, consciencieusement, croyant que j'avais raison. Je vais tenir bon ou succomber, adienne que pourra<sup>14</sup>. » [Traduction]

À Londres, le ministère de l'Aviation et la RAF n'ont pas accueilli favorablement la lettre de Gus, et Portal, le CEMFA de la RAF exprime son mécontentement à Ottawa, avec les conséquences suivantes :

Voulant balayer sous le tapis la controverse et la dissimuler au Premier ministre et à ses collègues du cabinet, Power revient sur sa position première « d'envoyer paître la RAF » et envoie sur-le-champ Breadner à Londres, en février, pour apaiser Portal...<sup>15</sup> Comme on s'y attendait, le manque de soutien de la part de Power et Breadner a pour double conséquence de miner la position de Gus et de favoriser l'intransigeance du ministère de l'Aviation. Toutefois, la formation du Groupe de bombardiers de l'ARC établit la structure favorable au processus<sup>16</sup>[Traduction].

Il est vrai qu'à court terme, les efforts de Gus ont connu un succès mitigé. Mais à long terme, ils ont fait toute une différence non seulement pour l'histoire de l'ARC, mais principalement pour le Canada en tant que nation indépendante, car, après la défaite de l'Allemagne, les membres de l'ARC n'ont plus jamais servi autrement que sous le commandement et le contrôle d'officiers canadiens.

\*\*\*

En tant que commandant de l'ARC outremer, Gus a bien d'autres préoccupations, mis à part la canadienisation, son escadrille ayant pris de l'expansion pour ce qui est de l'effectif et de la complexité. Lorsqu'il prend le commandement, les Canadiens arrivent en Angleterre en nombre de plus en plus élevés et, à la fin de 1943, près de 50 000 membres de l'ARC sont déployés outre-mer. Il fait des efforts considérables pour discuter avec le plus grand nombre d'hommes et de femmes

possible, effectuant des voyages fatigants, parcourant des milliers de milles en avion, attentif aux préoccupations du personnel des stations, des îles Shetland aux postes situés à l'extrémité nord de l'Écosse, en passant par l'Afrique équatoriale et le Moyen-Orient, jusqu'aux avant-postes les plus reculés de la frontière de l'Inde et de la Birmanie.

Bon nombre d'autres actions qu'il a entreprises démontrent jusqu'à quel point il se souciait constamment du bien-être de ses troupes. Craignant que le personnel au sol ne reçoive pas toute la reconnaissance qu'il mérite, il consacre l'une de ses émissions diffusées au Canada à expliquer le rôle essentiel qu'il joue. Il manifeste également son appui à la construction de l'aile canadienne de l'hôpital de chirurgie plastique de East Grinstead, et finalement, il écrit une lettre personnelle aux proches de chaque aviateur tué outremer en 1942-1943.

\*\*\*

Durant toute sa carrière, Gus a pu compter sur des amitiés solides et un personnel très dévoué, mais malgré les exigences de sa carrière, il n'a jamais négligé sa famille. Il a vécu un mariage heureux et a gardé un contact étroit avec sa mère veuve. J'ai eu la chance de lire les belles lettres qu'il lui a envoyées durant plus d'un quart de siècle. Il consacrait ses moments de loisir à la pêche à la mouche, au golf, à l'opéra et à la musique classique; il était également un rédacteur accompli et demeura un lecteur avide durant toute sa vie.

Pour moi, cependant, l'un de ses traits de caractère les plus attachants était son irrésistible sens de l'humour et du ridicule. À mon adolescence, au pensionnat, l'allocation qu'il me versait par chèque était habituellement accompagnée d'une lettre d'un personnage fictif appelé « A. Drehdful Skynflint O.B.E., Esq. », secrétaire de l'infâme banque appelée « Edwards, Skynflint, Edwards & Edwards Co. (Victoria) Limited ». Au cas où quelqu'un aurait des doutes sur la mission de cette banque, on trouvait dans l'en-tête de sa lettre la mention suivante : « Prêts, paiements et dettes contractées partout dans le monde – Prêts sans gémissements. » [Traduction]

L'énoncé de la mission de la banque était sans doute plus près de la vérité que de la fiction, si on l'applique aux finances personnelles de Gus, car la Force aérienne n'a pas fait de mon père un homme riche; au contraire, il était constamment criblé de dettes. Lorsqu'il a pris sa retraite en septembre 1944, le montant de sa rente annuelle se chiffrait à 5 845,25 \$. À sa retraite, en dépit de préoccupations constantes d'ordre financier et d'une santé chancelante, la devise de Gus, « le bien-être des troupes avant tout », était toujours évidente, lorsqu'il a accepté le poste de président de la caisse de secours de l'ARC.

Et dans ce qui semble une extraordinaire suggestion pour un homme tellement attaché à son propre service, il rédige, en juin 1946, un article intitulé « Unifier les forces combattantes », qui est publié dans une série de trois articles du *Ottawa Citizen*. Il ne fait aucun doute que le fardeau financier imposé par le maintien de trois services en temps de paix, pour un pays dont la population se chiffrait à ce moment à 12 millions de personnes, était l'une de ses raisons de proposer les changements. Les autres raisons étaient, assurément, la réduction du chevauchement des services, l'élimination des jalousies et des rivalités dans les services, ce qui selon lui, nuisait aux opérations. Il écrit ce qui suit :

Tout au long des longues vies de l'Armée de terre et de la Marine et de celle plus courte de la Force aérienne, une tradition impérieuse et résolue s'est installée, une tradition faite de satisfaction de soi basée sur la rivalité et la concurrence, non seulement les uns envers les autres, mais aussi au sein des nombreuses unités et organisations qui constituent l'ensemble.

Cette tradition, qui profite principalement aux plus petites unités a souvent entraîné l'isolement d'un service par rapport à l'autre, une situation qui, dans le pire des cas, a créé une rupture qui a failli mener au désastre. Étant donné que les guerres se succèdent, la tâche des trois services devient de plus en plus une activité mixte exigeant une solidarité et une interdépendance accrues<sup>17</sup> [Traduction].

Je suis certainement mal placée pour comparer les idées de Gus en matière d'unification et les événements qui se sont effectivement produits en 1968 et dans les années qui ont suivi, mais il pourrait être intéressant que quelqu'un développe plus à fond ce sujet.

\*\*\*

Tourmenté par la maladie, Gus a failli mourir en 1947. Il semble que la volonté de s'en sortir l'ait gardé en vie cette fois, mais sa longue lutte a pris fin cinq années plus tard. Il a été enterré à Ottawa par sa Force aérienne bien-aimée, par temps clair, dans un froid cinglant, le 29 février 1952.

Ce même jour, un autre maréchal de l'air, John Plant, exprimant ses condoléances à ma mère depuis la France écrit ce qui suit :

Pour moi, Gus était beaucoup plus qu'un simple officier supérieur de la Force aérienne, il était sous plusieurs aspects davantage comme un père. De lui j'ai beaucoup appris sur le comportement des hommes; de lui j'ai appris la loyauté – qu'elle se propage aussi bien vers le bas que vers le haut, car il m'a aidé lorsque j'étais en difficulté et m'a félicité pour mes réussites.

Comme tous ceux qui ont eu la chance de servir avec lui, il sera toujours pour moi la plus grande personnalité de la Force aérienne. Je me souviendrai de lui comme d'un homme dont la loyauté, la générosité et la persévérance étaient, en fait, la devise de l'ARC – À travers les embûches jusqu'aux étoiles. C'est à lui, plus qu'à toute autre personne, que revient le crédit de la position de l'ARC aujourd'hui<sup>18</sup> [Traduction].

.....

#### Notes

1. Suzanne K. Edwards, *GUS: From Trapper Boy to Air Marshal*, Renfrew, ON, General Store Publishing House, 2007, p. 1-2.
2. *Ibid*, p. 16.
3. *Ibid*, p. 25.
4. *Ibid*, p. 62.
5. *Ibid*, p. 85-86.
6. *Ibid*, p. 85.
7. *Ibid*, p. 163.
8. *Ibid*, p. 91.
9. *Ibid*, p. 106.
10. *Ibid*, p. 105. N.B. : Les notes 10 à 16 sont tirées du chapitre 10 du volume, qui résume les propos sur la canadienisation des chapitres 2 et 3 de l'ouvrage *The Official History of the Royal Canadian Air Force Volume III, The Crucible of War 1939-1945*, de Brereton Greenhous et coll.
11. *Ibid*, p. 111.
12. *Ibid*, p. 119.
13. *Ibid*, p. 114.
14. *Ibid*, p. 115.
15. *Ibid*.
16. *Ibid*.
17. *Ibid*, p. 218.
18. *Ibid*, p. 225.

#### **Suzanne K. Edwards**

*Sue Edwards est née en 1931 et elle a fréquenté des écoles à Ottawa, à Halifax, à Vancouver et à Montréal, et elle a par la suite étudié au programme de baccalauréat pendant deux ans à l'Université McGill.*

*Suite à ses études à McGill, elle s'est jointe au milieu des affaires de Montréal : grâce à ses aptitudes en planification et en organisation, elle a eu une carrière diversifiée en gestion de bureau. Durant les années 1960, elle a mis sur pied sa propre entreprise spécialisée dans la gestion d'associations et de conférences, sur les scènes nationale et internationale.*

## Chapitre 1

*Elle s'est alors intéressée à la sculpture sur bois. Dans le cadre de ses voyages d'affaires au Canada, en Europe, au Proche-Orient et en Extrême-Orient, elle a pu observer et étudier la sculpture d'autres pays. Après la vente de son entreprise à la fin des années 1970, elle s'est adonnée à plein temps à la sculpture et elle a ainsi produit des œuvres réalistes et stylisées. Son œuvre la plus ambitieuse consiste en la reproduction du célèbre jeu d'échec « Lewis », dont des photos ont paru à la une du catalogue Lee Valley en mai 1993. Elle a également reçu de nombreux prix pour ses œuvres, qui font partie de collections privées et de sociétés au Canada, aux États-Unis et au Royaume-Uni.*

*Elle est retournée au monde des affaires dans la région de Toronto dans les années 1990 avant de prendre sa retraite en Nouvelle-Écosse en 1997. Depuis, elle a fait des recherches et elle a publié un livre sur la vie de son père, le Maréchal de l'air Harold « Gus » Edwards. Aujourd'hui, lorsqu'elle ne joue pas au golf au club Digby Pines afin de tenter, en vain, d'abaisser son handicap, elle s'adonne à la sculpture.*

## Chapitre 2

## La stature d'un chef : le Commandant d'aviation L. J. Birchall (dit « le sauveur de Ceylan »)

*Ernest Cable*

L'histoire de l'Aviation royale du Canada (ARC) pendant la Deuxième Guerre mondiale regorge de récits remarquables concernant des héros ou des opérations en Europe, en Afrique du Nord et dans l'Atlantique. On en sait cependant beaucoup moins sur les efforts de l'ARC durant la « guerre oubliée », celle de l'Extrême-Orient, où les actions d'un officier de l'ARC changèrent le cours de la guerre dans l'Océan Indien. Selon Winston Churchill, premier ministre britannique, c'est grâce au Commandant d'aviation Leonard J. Birchall, qui avait repéré la flotte impériale japonaise au cours de sa première mission de reconnaissance dans un Catalina du 413<sup>e</sup> Escadron de l'ARC, que l'île stratégique de Ceylan (aujourd'hui le Sri Lanka) fut sauvée. Les avions de Birchall et de son groupe furent abattus, et l'équipage passa le reste de la guerre dans un camp de prisonniers. En tant qu'officier supérieur allié dans une série de camps de prisonniers de guerre sous contrôle japonais, le Commandant Birchall, par son dévouement et son leadership dans des conditions inhumaines, incarna le slogan de l'ARCR « *Per Ardua Ad Astra* » (*À travers les embûches jusqu'aux étoiles*).

Après avoir obtenu son diplôme du Collège militaire royal, le Commandant Birchall suivit une formation de pilote en mai 1938, puis obtint son diplôme de l'Air Navigation and Seaplane School à Trenton (Ontario) en novembre 1938. Sa première affectation le fit rejoindre le 5<sup>e</sup> Escadron de reconnaissance générale (RG), qui était équipé d'hydravions biplans et bimoteurs Stranraer et était basé à la station Dartmouth de l'ARC<sup>1</sup>. Le 10 septembre 1939, Birchall fit l'une des premières missions de l'ARC durant la Deuxième Guerre mondiale : à bord d'un Stranraer n° 907, il décolla des eaux d'Eastern Passage, près de Dartmouth, pour patrouiller les abords du port stratégique de Halifax. Après une période de service mouvementée au 5<sup>e</sup> Escadron, Birchall fut muté à un tout nouvel escadron d'hydravions, en Écosse, au milieu de l'année 1941.

Le 413<sup>e</sup> Escadron (RG) fut créé en Écosse le 1<sup>er</sup> juillet 1941. Il s'agissait du onzième escadron de l'ARC constitué en Grande-Bretagne, et c'était le troisième escadron (après les 404<sup>e</sup> et 407<sup>e</sup> Escadrons) et la première unité d'hydravions affectés au commandement de l'aviation côtière de la Royal Air Force (RAF)<sup>2</sup>. Peu après, le Commandant Birchall rejoignit cet escadron, apportant avec lui l'expérience acquise dans le 5<sup>e</sup> Escadron pour enrichir l'expérience de la toute nouvelle unité en matière de reconnaissance côtière. Le 413<sup>e</sup> Escadron, basé à Sullom Voe dans les Îles Shetland, était censé relever de l'ARC, mais, en raison du manque de personnel canadien, la grande majorité des membres de l'escadron appartenaient à la RAF<sup>3</sup>.

Les Catalina étaient des hydravions bimoteurs à voilure haute amarrés sur l'eau. Les neuf hommes d'équipage disposaient de couchettes, d'une cuisinière et d'un réfrigérateur et étaient raisonnablement autonomes. Les aéronefs, construits aux États-Unis, conservaient les réservoirs prévus pour des vols de convoi entre les Bermudes et l'Angleterre et avaient donc une autonomie de 32 heures. La durée ordinaire d'une mission de surveillance à partir des Îles Shetland était de 24 heures.

Le 413<sup>e</sup> Escadron assumait un rôle anti-sous-marin et d'escorte de convois à partir de Sullom Voe jusqu'en février 1942, après quoi il reçut l'ordre de se rendre en hâte à Ceylan. Dans la conquête acharnée de l'Asie du Sud-Est, la chute de Hong Kong et de Singapour avait permis aux Japonais de préparer leurs opérations dans l'Océan Indien. Pour contrer la menace japonaise, la Grande-Bretagne élargit sa flotte orientale et consolida sa base à Ceylan. La situation dans l'Océan Indien était grave. Les ressources destinées à Hong Kong et Singapour, qui étaient tombées aux mains des Japonais, furent détournées vers Ceylan tandis que les Alliés se bouscuaient pour rassembler plus de forces sur le théâtre asiatique pour enrayer l'avance des Japonais. Il y avait là des avions de combat modernes, des pilotes expérimentés, des batteries antiaériennes, des installations radar et les Catalina du 413<sup>e</sup> Escadron. À Ceylan, l'escadron devait effectuer les mêmes missions de reconnaissance qu'aux Îles Shetland<sup>4</sup>.

La flotte orientale britannique était composée de deux porte-avions seulement (avec de vieux Swordfish et Fulmar), de cinq cuirassés (dont un seulement pouvait être considéré comme moderne), d'un croiseur, de cinq croiseurs légers et de nombreux destroyers. Mise sur pied à la dernière minute, elle n'eut guère l'occasion de se préparer à jouer le rôle d'une force cohésive. De plus, elle ne pouvait

pas compter sur des avions de combat pour la protection aérienne, de sorte que ses vieux bombardiers torpilleurs étaient tout à fait inutiles. L'absence de protection aérienne signifiait également que la flotte ne pourrait pas attirer l'ennemi dans le rayon d'action du tir de ses cuirassés sans risquer une attaque aérienne.

Aucun pays au monde n'avait encore conquis autant de territoire que le Japon en si peu de temps. L'avance de la flotte japonaise fut accélérée du fait qu'il ne fut pas nécessaire de perdre du temps dans les ports pour effectuer des réparations, puisque ses bateaux de guerre n'avaient subi que des dommages superficiels au cours des batailles précédentes. Le Japon s'intéressait surtout à l'Extrême-Orient, mais il devait vaincre les Américains dans le Pacifique pour arriver à ses fins, à savoir s'emparer des ressources naturelles de la grande région de l'Asie orientale. Il était sûr de se débarrasser de la force américaine dans le Pacifique occidental. Il était tout aussi sûr que l'Allemagne l'emporterait au Moyen-Orient et en Russie et que les sous-marins allemands couperaient la Grande-Bretagne de l'aide américaine. C'est pourquoi les forces terrestres et navales du Japon continuaient leur avancée sur tous les fronts. L'Amiral Raeder, commandant en chef des forces navales allemandes, écrivit ceci le 13 février 1942 dans un rapport destiné à Hitler :

Le Japon a l'intention de protéger ce front dans l'Océan Indien en s'emparant de la région stratégique de Ceylan. Il a également l'intention de prendre le contrôle de la mer dans ce secteur grâce à la supériorité de sa flotte. Lorsque les cuirassés, les avions de combat et les sous-marins ainsi que la force aérienne du Japon seront installés à Ceylan, les Britanniques seront contraints de faire escorter lourdement leurs convois s'ils veulent maintenir leurs communications avec l'Inde et avec le Proche-Orient<sup>5</sup> [Traduction].

L'état-major de la flotte combinée des Japonais dressa des plans pour frapper vers l'ouest dans l'Océan Indien et s'emparer de Ceylan. Il dressa même des plans successifs pour prendre Madagascar, qui appartenait encore à la France de Vichy. Les Allemands firent tout pour convaincre les Japonais de lancer ces opérations, qui auraient largement favorisé leur effort de guerre contre les Britanniques. Ils allèrent jusqu'à leur fournir des renseignements secrets sur les sites de débarquement utiles à Ceylan<sup>6</sup>.

Le 413<sup>e</sup> Escadron se rendit de Sullom Voe à Pembroke Dock (Pays de Galles) pour préparer son déploiement en Orient. Le commandant Birchall fut le capitaine de l'un des deux escadrons de Catalina qui quittèrent Pembroke Dock le 19 mars pour se diriger vers Gibraltar, première étape du voyage vers Ceylan. Les avions de l'escadron étaient équipés d'une seule mitrailleuse Lewis dans le masque de tourelle et de bitubes dans chacune des coupes latérales, mais ils n'avaient ni réservoirs auto-obturants ni blindage. Trois réservoirs auxiliaires pour les missions à long rayon d'action furent installés dans la coque, et les avions furent chargés de ravitaillement au maximum de leur poids total en ordre de vol. Comme les Catalina étaient de gros avions dont la vitesse de croisière était de 100 nœuds, ils étaient très vulnérables en cas d'attaque aérienne. Les équipages décidèrent donc de faire les premières étapes de leur voyage de nuit, bien que les pipes d'échappement direct ne soient pas munies de systèmes d'extinction des flammes (cela donnait aux Catalina l'allure d'arbres de Noël volant dans le ciel nocturne). De Gibraltar, Birchall traversa la Méditerranée pour se rendre au Caire, puis à Basra (Irak) et enfin à Karachi (Inde). Durant la dernière étape, le pilote automatique du deuxième avion tomba en panne, de sorte que Birchall dut poursuivre sa route de nuit, seul, vers la base aéronavale de la RAF au lac Koggala, sa destination finale à Ceylan<sup>7</sup>. Le lac Koggala se trouve immédiatement au sud de Galle, sur la côte occidentale de Ceylan. Il est tout petit, entouré de cocotiers imposants et rempli de récifs de corail. Un passage avait été frayé à travers les récifs pour faciliter le décollage et l'amerrissage, mais il fallait faire preuve d'habileté pour passer au-dessus des arbres et poser l'hydravion sur l'eau avant de manquer d'espace.

Il régnait une grande confusion à la base, mais tout le monde se rendait compte que la bataille était imminente et que la situation des Alliés était désespérée. Le commandant de la station informa Birchall du manque cruel d'avions de reconnaissance à long rayon d'action et des détails d'installation du 413<sup>e</sup> Escadron à Koggala. En raison du silence radio, on n'avait aucune nouvelle des mouvements de la flotte alliée. Le commandant de la station demanda donc à Birchall de diriger une mission de reconnaissance le lendemain en direction d'une base secrète de la Marine royale pour y transmettre des messages et rapporter des renseignements sur la localisation des navires britanniques et sur leurs intentions. Comme le vol devait se faire de jour, Birchall accepta de bon cœur. Un Catalina de la RAF fut chargé de patrouiller jusque dans la baie du Bengale, et un avion hollandais, le secteur de l'Océan Indien situé au sud de Ceylan. Vers minuit, le commandant de la station informa Birchall que l'avion

hollandais irait à la base de la Marine royale et lui demanda de patrouiller le secteur sud. L'équipage de Birchall devait quitter la base tôt le matin et revenir à Ceylan dans la nuit, mais ils pouvaient voler toute la journée aussi longtemps qu'il leur était possible de se poser. Grâce à leurs réservoirs à long rayon d'action, les Catalina du 413<sup>e</sup> Escadron pouvaient facilement effectuer cette nouvelle mission, que Birchall accepta donc<sup>8</sup>.

Les Japonais avaient dépassé leurs pronostics les plus optimistes dans l'espace et dans le temps. La question pour les Alliés était de savoir où les Japonais allaient attaquer. On envisageait trois possibilités stratégiques : l'Australie, l'Inde ou Hawaï, et chacune d'elles avait ses partisans acharnés. Tandis que l'affrontement des théories faisait rage, l'Amiral japonais Yamamoto décida de mettre la flotte orientale britannique hors d'état de nuire et de supprimer la menace dans l'Océan Indien.

Conformément à la stratégie de Yamamoto, le Vice-amiral Nagumo, doté d'une force à peu près équivalente à celle qu'il avait dirigée pour l'attaque de Pearl Harbor, quitta la mer de Célèbes, en Indonésie, le 26 mars. Se dirigeant vers le sud, Nagumo pénétra dans l'Océan Indien par le détroit d'Ombai, entre Florès et Timor. Une force de diversion plus modeste, du nom de « Force de Malaisie », quitta Mergui (Birmanie) quelques jours plus tard pour pénétrer dans l'Océan Indien au même moment que la Première flotte aérienne de Nagumo. La Force de Malaisie devait intervenir au nord-est de l'Inde, tandis que Nagumo chercherait la flotte orientale britannique près de Ceylan et la détruirait<sup>9</sup>.

Pendant ce temps, limités seulement par le besoin en hommes et en équipement sur tous les autres théâtres de la guerre, les Alliés prenaient toutes les mesures possibles pour consolider la position de Ceylan. Le général Layton fut nommé commandant du théâtre des opérations et se mit aussitôt à fortifier Ceylan : on construisit des aérodromes et l'on y achemina des avions. La détection radio était quasi-inexistante, de sorte que les missions de reconnaissance à long rayon d'action étaient cruciales.

L'Amiral James Somerville, commandant en chef de la flotte orientale, qui venait d'arriver à Ceylan le 24 mars, passa en revue ce dont disposait la flotte. Le seul cuirassé moderne était le *Warspite*, mis en chantier au début de la Première Guerre mondiale, mais modernisé et doté d'un pont blindé. Le reste de la force navale était composé de deux porte-avions, l'*Indomitable* et le *Hermes*, de croiseurs légers, le *Dragon*, le *Caledon*, l'*Emerald*, l'*Enterprise*, le *Dorsetshire* et le *Cornwall*, et de six destroyers. Un croiseur et un destroyer hollandais complétaient le tout. On n'avait pas le temps d'entraîner les hommes. Somerville se mit en route aussitôt et dressa des plans à partir de l'hypothèse d'une approche de l'ennemi par le sud-est. Il installa sa flotte dans l'atoll d'Addu, base navale secrète située à 600 milles (1 000 kilomètres) au sud-ouest de Ceylan (l'île où Birchall était censé se rendre à l'origine). La flotte y fut rejointe par quatre cuirassés : le *Resolution*, le *Revenge*, le *Ramillies* et le *Royal Sovereign*.<sup>10</sup>

Les renseignements obtenus par les services secrets incitèrent Somerville à penser que Nagumo avait quitté Singapour et il estimait donc que celui-ci arriverait dans la région le 31 mars. Comme la flotte ne s'était pas montrée le 3 avril, on se convainquit qu'il s'agissait d'une fausse alerte. Le cuirassé *Dorsetshire* fut renvoyé à Colombo pour y être réparé en compagnie de son navire jumeau, le *Cornwall*. Le porte-avions *Hermes* fut renvoyé à Trincomalee avec le destroyer *Vampire*. Le reste de la flotte retourna à l'atoll d'Addu pour se ravitailler.

Nagumo avait une mission cruciale à remplir : trouver et détruire ce qui restait de la force navale britannique en Orient. Les services secrets japonais savaient que les Alliés étaient en train de constituer une force aéronavale, mais Nagumo avait la supériorité dans les airs et sur la mer. Il disposait de six porte-avions dotés chacun de cinquante-quatre bombardiers et de dix-huit avions de combat, ainsi que de quatre cuirassés, de deux croiseurs lourds, d'un croiseur léger, de onze destroyers et de sept sous-marins. Ses hommes étaient bien entraînés et avaient fait leurs preuves à Pearl Harbor et dans d'autres batailles. Il s'attendait à trouver les navires britanniques à Trincomalee, à Colombo ou dans les eaux ceylanaises et il était convaincu de pouvoir les localiser et les détruire. Somerville et l'amirauté étaient tout à fait conscients de la supériorité des Japonais, et les Britanniques ne pouvaient pas se permettre de provoquer le combat, car une défaite aurait permis au Japon d'envahir Ceylan et l'Inde et donc aux puissances de l'Axe de « refermer la boucle » autour des théâtres d'opérations de l'Asie, de l'Afrique du Nord et de l'Europe<sup>11</sup>.

À l'aube du 4 avril, l'équipage de Birchall décolla du lac Koggala dans un Catalina « A ». Il s'agissait d'une mission de reconnaissance visant à quadriller la mer à environ 250 milles (415 kilomètres) au sud-est de Ceylan. On envisageait de trouver, de jour, un endroit suffisamment éloigné de Ceylan pour que l'ennemi ne puisse pas s'y rendre de nuit, puis de lancer une attaque à l'aube. L'équipage prévoyait

de voler à environ 2 000 pieds (700 mètres) d'altitude pour pouvoir repérer n'importe quoi à la surface de l'eau, y compris les périscopes de sous-marins susceptibles de guider la flotte. Comme on ignorait où se trouvait la flotte britannique, l'équipage fut invité à identifier avec certitude tous les navires et à enregistrer leur position, leur direction et leur vitesse.

Birchall se rendit à l'endroit prévu et arriva juste au moment où le soleil se levait à l'horizon. La journée fut monotone et sans histoires, et l'équipage fit sa tournée, heure après heure, sur 150 milles (250 kilomètres) vers l'est, 50 milles (85 kilomètres) vers le sud et 150 milles vers l'ouest. Le ciel était clair, sans nuages, et la visibilité, illimitée. La seule aide à la navigation était le soleil, et le navigateur, l'Adjudant (adj) G. C. Onyette (« Bart »), calculait constamment des lignes de position à l'aide de ses observations au sextant. Le soleil ne permettrait de calculer qu'une seule ligne de position, mais il en fallait deux pour certifier leur position géographique. Cela n'inquiétait pas trop Onyette parce que, à son retour à Ceylan de nuit, des quantités d'étoiles lui permettraient de déterminer une position exacte.

À la tombée du jour, l'équipage de Birchall était en train de terminer leur circuit de reconnaissance. Au cours de la dernière étape, le navigateur signala à Birchall que la lune se levait et que, s'ils faisaient un autre circuit, il pourrait faire un calcul croisé en fonction de la lune et du soleil et établir exactement leur position pour calculer un trajet de retour exact au lac Koggala. Comme ils devaient voler jusqu'au crépuscule, Birchall accepta de faire un circuit supplémentaire. Onyette prit ses mesures et se rendit compte que le Catalina était beaucoup plus au sud que prévu. Birchall poursuivait sa route jusqu'à la limite sud du circuit pour reprendre le chemin du retour lorsqu'il aperçut des points noirs sur l'horizon. Il modifia son itinéraire pour en savoir plus, conformément à ses ordres, qui étaient de signaler la position de tous les navires découverts dans la zone de reconnaissance. Comme il s'approchait, il vit d'autres points noirs qui prirent progressivement la forme de navires de guerre. Ayant amplement de temps et d'essence pour retourner à Koggala, l'équipage se mit en demeure d'identifier avec certitude les navires. Comme le navigateur venait d'obtenir une bonne mesure, il était possible d'établir la position exacte des navires ainsi que leur direction et leur vitesse. Lorsque le Catalina fut assez près pour identifier les navires comme étant des vaisseaux japonais, il était trop tard! L'équipage fit un compte rapide et, à 16 h 5 (heure universelle), le Sergent (sgt) F. C. Phillips, chargé des transmissions radio, envoya un premier message signalant que l'ennemi avait été repéré. Il y précisa le nombre de navires aperçus, leurs types, leur position et leur vitesse. Selon la procédure classique, le sergent aurait répété le message trois fois avant d'attendre un accusé de réception<sup>12</sup>.

Le navire de tête, un croiseur japonais, ouvrit le feu au moment où Birchall faisait demi-tour. Trois escadrilles de Zero (avions de combat japonais) piquèrent sur le Catalina « A », qui retourna le feu par les mitrailleuses de l'avant et des coupoles, mais en vain. Il n'y avait aucun nuage et nul moyen de se cacher. Au milieu de la troisième transmission du message, le compartiment de radio fut touché par un obus explosif de 20 millimètres, rompant toutes les communications et blessant gravement le Sergent Phillips. Birchall essaya en vain de fuir. Les réservoirs d'essence de l'aile étaient perforés, et, comme ils n'étaient pas auto-obturants, de l'essence en flammes dégoulinait du fuselage et dans la coque, où se trouvaient les réservoirs employés pour les missions à long rayon d'action. L'équipage éteignit l'incendie par deux fois, mais celui-ci se répandit pour de bon. L'un des mitrailleurs, le Sergent Calorossi, fut touché à la jambe et celle-ci explosa. Le mitrailleur de l'avant, le Sergent Henzell, fut atteint de plein fouet : les shrapnels et les balles pleuvaient de partout. Une autre explosion brisa le tableau de bord, blessant Birchall à la jambe, mais celui-ci continua de plonger le Catalina gravement endommagé dans des manœuvres de fuite. L'incendie qui avait pris dans les réservoirs de la coque était désormais incontrôlable.

Il fallut les efforts conjugués de Birchall et de son copilote, le Sous-lieutenant d'aviation (slt) P. N. Kenny, pour maintenir l'avion en vol. La seule chance de survie de l'équipage était de poser le Catalina d'urgence. L'avion était devenu très difficile à contrôler, mais les deux pilotes réussirent à faire amerrir le Catalina en flammes. On fit enfiler des gilets de sauvetage aux hommes blessés et on les jeta à l'eau. Le Sergent Calorossi (le mitrailleur qui avait perdu sa jambe), descendit de l'avion. Les autres mirent leur gilet de sauvetage, sautèrent dans l'eau et s'éloignèrent en nageant fiévreusement de l'essence enflammée qui coulait sur l'eau. Tirant les blessés, ils craignaient que les fusibles hydrostatiques entraînent l'explosion des grenades sous-marines dans leur immersion.

Lorsque le Catalina eut coulé, les Zero se mirent à mitrailler l'équipage dans l'eau. Les survivants blessés plongèrent, voyant les balles changer de direction une fois sous l'eau. Les deux membres d'équipage gravement blessés, qui ne purent pas, en raison de leurs blessures, retirer leur gilet de

sauvetage pour plonger, furent tués. Lorsque le mitraillage cessa, les survivants commencèrent à s'inquiéter des requins, car ils saignaient presque tous. Finalement, c'est le destroyer japonais *Isokaze* qui recueillit le Commandant Birchall, le Sous-lieutenant Kenny, l'Adjudant Onyette, le Sergent Phillips, le Sergent Cook (officier mécanicien) et le Sergent Catlin. Les mitrailleurs – les Sergents Davidson et Henzell – étaient morts<sup>13</sup>.

Les six survivants furent installés sur le pont avant. Trois souffraient de blessures relativement mineures. Les blessures des trois autres étaient graves : l'un avait un shrapnel enfoncé dans la hanche gauche, le deuxième souffrait de fractures multiples à la jambe droite à cause d'une rafale de mitrailleuse, et le troisième avait eu le bras déchiqueté par une mitrailleuse. Un interprète japonais qui avait passé beaucoup de temps aux États-Unis s'approcha et demanda à parler à l'officier supérieur. Birchall se leva pour s'identifier et fut aussitôt roué de coups. Les Japonais voulaient savoir si l'équipage avait réussi à transmettre un message. Birchall nia, ce qui incita le Sous-lieutenant Kenny à murmurer à l'officier de radio qu'il était désormais un mitrailleur, afin qu'il puisse feindre l'ignorance. La question du message radio fut posée à plusieurs reprises entre les séances de brutalité, mais l'équipage s'en tint à sa version. Ils venaient de convaincre leurs interrogateurs lorsque les Japonais interceptèrent un message en provenance de Colombo demandant une confirmation du message. Les six survivants furent roués de coups, puis enfermés dans une soute à peinture, dans l'étrave. Les demandes de confirmation en provenance de Colombo firent croire à Birchall que les Britanniques n'avaient pas reçu le message, ce qui fut une triste nouvelle pour l'équipage.

Mais le message arriva à Ceylan : quoique confus, il était intelligible et fut immédiatement transmis à l'Amiral Somerville. Une garde d'écoute fut maintenue toute la nuit : on attendait le *Catalina* « A », et, lorsqu'il ne s'annonça pas au matin, on supposa qu'il avait été abattu. L'avertissement de Birchall indiquait que la flotte ennemie se trouvait à 360 milles (600 kilomètres) au sud-sud-est de Ceylan, ce qui signifiait que l'attaque pourrait se produire le lendemain matin. Cette nuit-là, un deuxième *Catalina* du 205<sup>e</sup> Escadron dirigé par le Capitaine d'aviation Graham, fut envoyé pour repérer les Japonais. Entre minuit et une heure du matin, Graham signala un destroyer japonais à 200 milles (330 kilomètres) au sud-est de Ceylan. On n'entendit plus jamais parler de Graham ni de ses huit membres d'équipage.

Grâce à l'avertissement transmis par Birchall, le *Dorsetshire* et le *Cornwall*, qui avaient été renvoyés à Colombo, reçurent l'ordre de quitter le port immédiatement<sup>14</sup>. Ils se mirent en route à 22 h pour rejoindre Somerville, qui avait quitté l'atoll d'Addu avec les éléments les plus rapides de sa flotte à minuit pour s'avancer à l'est vers les Japonais. Le *Hermes* fit décoller ses deux bombardiers torpilleurs *Swordfish* pour prêter main-forte aux deux escadrons de *Hurricane* de la RAF et à quelques *Fulmar* de l'Aéronavale à Colombo. Par ailleurs, à 160 milles de là vers l'est, à China Bay, près de Trincomalee, deux escadrons de *Hurricane* et *Fulmar* attendaient l'attaque, prévue pour le lendemain, dimanche de Pâques.

À l'aube du 5 avril, Nagumo s'approcha à 200 milles (330 kilomètres) des côtes de Ceylan et lança 125 avions sous la direction du Commandant Mituso Fuchida, qui avait dirigé le raid contre Pearl Harbor. Les avions japonais se mirent en route vers la côte sud-ouest de Ceylan, avec l'intention de se tenir loin de Colombo. Ils furent détectés le long de la côte par radar et visuellement, mais aucun avertissement ne fut donné : tout le monde croyait qu'il s'agissait d'avions alliés. Un *Catalina* en reconnaissance aperçut aussi les avions, mais, comme on s'attendait à voir des avions britanniques dans le secteur, l'équipage ne les signala pas non plus. Mais ce même équipage aperçut la flotte japonaise et transmit un message par radio pour la signaler. C'est ainsi que, malgré l'état d'alerte depuis l'aube chez les Alliés, les avions japonais arrivèrent sans être annoncés à 7 h 50.

La bataille fut brève et féroce. Colombo fut violemment bombardée et ses réserves d'essence, détruites. Grâce à leur dispersion rapide à l'extérieur du port, on perdit moins de navires. Les six *Swordfish* du *Hermes*, arrivés au milieu de la bataille, furent abattus. La RAF et la défense aérienne de Ceylan affirmèrent avoir abattu 24 avions ennemis et en avoir probablement détruit sept et endommagé neuf. Les Japonais, de leur côté, affirmèrent avoir abattu 19 des 42 avions de combat alliés, dont 15 *Hurricane* de première ligne. Malgré les pertes des Britanniques, les Japonais n'avaient pas réussi à obtenir le résultat qu'ils visaient de prime abord : la destruction de la flotte orientale britannique.

Fuchida, qui avait dirigé l'attaque, intercepta un message provenant d'un avion de reconnaissance japonais qui indiquait que les Britanniques étaient sur le point de lancer une attaque navale contre la flotte japonaise. Le message que Fuchida avait intercepté était en fait un rapport sur le repérage du *Dorsetshire* et du *Cornwall*, qui tentaient de rejoindre la flotte de Somerville, laquelle avait quitté l'atoll

d'Addu. Les Japonais, qui conservaient une autre vague de bombardiers au cas où ils trouveraient la flotte britannique, attaquèrent rapidement à 13 h 40, et, huit minutes plus tard, le *Dorsetshire* avait coulé. Le *Cornwall* le suivit de peu dans les profondeurs de la mer. Après 27 heures à l'eau, 1 122 des 1 546 hommes et officiers furent recueillis. C'est ainsi que se termina le dimanche de Pâques 1942.

Les services secrets alliés croyaient que l'invasion de Ceylan était imminente. La chute de Ceylan serait très favorable à l'avancée de l'armée japonaise vers l'Inde en passant par la Birmanie et à la conquête finale du sous-continent asiatique. Pour repousser l'invasion, Somerville joua un jeu de leurre non seulement pour éviter de tomber aux mains des Japonais, mais aussi pour les menacer. Durant les trois jours suivants, les Japonais se laissèrent délibérément repérer par les avions de reconnaissance pour inciter la petite flotte britannique à engager le combat. Somerville l'évita à tout prix.

Lorsque le Vice-amiral Nagumo ne trouva pas la flotte orientale à Colombo, il supposa que les Britanniques avaient pris la mer après le message de Birchall ou qu'ils étaient peut-être dans le port de Trincomalee, de l'autre côté de Ceylan<sup>15</sup>. En fait, Somerville restait au large, convaincu que, comme les Japonais n'avaient pas lancé d'autres attaques contre Colombo, ils attaqueraient peut-être sa base secrète de l'atoll d'Addu. Au bout de quelques jours sans nouvelles, Somerville essaya de s'approcher de l'atoll Addu de l'ouest pour se ravitailler.

Nagumo ne s'approchait pas de Ceylan, mais, le 8 avril, un Catalina aperçut la flotte japonaise, à 500 milles (830 kilomètres) au sud-est de Ceylan, se dirigeant à toute vitesse vers Trincomalee. L'avion réussit à échapper aux avions de combat japonais et s'enfuit à Koggala. Somerville connaissait désormais le prochain objectif de Nagumo.

Le port de Trincomalee était de nouveau vide. Les navires les plus importants étaient le porte-avions *Hermes* et son escorte, le destroyer australien *Vampire*. Pour appuyer solidement la défense aérienne de Trincomalee, tous les avions du navire furent laissés à terre. Le 9 avril, le Capitaine d'aviation Thomas, du 413<sup>e</sup> Escadron, décolla du Lac Koggala à bord d'un Catalina « Y » et se dirigea vers l'est pour repérer la flotte ennemie. Peu après l'aube, à 7 h, il adressa un message précisant la position, la direction et la vitesse de la flotte japonaise. La transmission fut brusquement interrompue, et il n'y eut plus jamais de contact. L'avion disparut avec son équipage, mais le message avait été transmis.

Vingt-cinq minutes plus tard, une centaine d'avions japonais apparurent au-dessus du port de Trincomalee. La détection radar et le message du lieutenant Thomas alertèrent les défenseurs, qui étaient mieux préparés que pour la dernière attaque contre Colombo. Malgré la bravoure de ces derniers, les bombardiers japonais endommagèrent gravement l'aérodrome et le port, et beaucoup d'ateliers et de bâtiments furent détruits. Les Japonais l'emportèrent non sans payer le prix, puisque la RAF et les mitrailleuses antiaériennes abattirent 15 avions ennemis, en détruisirent probablement 17 et en endommagèrent cinq.

Entre-temps, les avions de reconnaissance japonais repèrent le porte-avions britannique *Hermes*, qui revenait à toute vitesse à Trincomalee. Les bombardiers japonais lancèrent une attaque contre le navire et coulèrent tour à tour le *Hermes* et son escorte, le *Vampire*. À la tombée de la nuit, Nagumo et Ozawa se replièrent sur les Îles Andaman et Nicobar. Les tentatives d'attaque de Ceylan étaient terminées, et la flotte de Nagumo se retira de l'Océan Indien.

L'Amiral Somerville n'était pas au courant de la retraite des Japonais : il continua donc en vain à la chercher pendant plusieurs jours. Ce n'est que lorsqu'on réussit à la localiser qu'il retira la flotte orientale sur la côte occidentale de l'Afrique, pour ne revenir à Ceylan qu'en septembre 1943.

Malgré le nombre de navires et d'avions détruits et les dégâts causés aux installations portuaires et aériennes des Alliés, Nagumo n'avait pas rempli sa mission première, qui était de détruire la flotte orientale britannique<sup>16</sup>. Cette bataille fut la première qui permit de stopper l'expansion japonaise vers l'ouest et elle remonta le moral des troupes, qui en avaient bien besoin. Winston Churchill affirma qu'elle eut des répercussions stratégiques importantes, imprévisibles à l'époque. Il écrivit :

La désormais célèbre flotte de porte-avions de l'Amiral Nagumo, qui avait remporté des victoires écrasantes sans guère être inquiétée pendant quatre mois, dut à cette occasion subir de telles pertes aériennes que trois de ses navires furent renvoyés au Japon pour y être réparés et rééquipés. Ainsi, lorsque, un mois plus tard, le Japon attaqua de nouveau Port Moresby, en Nouvelle-Guyane, deux des cinq porte-avions seulement furent mis à contribution. S'ils avaient tous été présents dans la mer de Corail, le cours des événements en aurait peut-être été radicalement changé<sup>17</sup> [Traduction].

Birchall et son équipage ne savaient pas que leur message avait déclenché une série d'événements qui allait changer le cours de la guerre dans l'Océan Indien. Le 7 avril, ils furent transférés du destroyer *Isokaze* au navire de l'amiral Nagumo, le porte-avions *Akagi*. Les Sergents Cook, Phillips et Catlin furent finalement envoyés au navire-hôpital pour y être soignés. Les trois autres membres de l'équipage furent tenus prisonniers dans un atelier de réparation à l'air vicié, où il faisait chaud sous un éclairage constant. Ils furent nourris comme les marins : une ration de riz, soupe, poisson et saumure avec du thé. Toutes les nuits, Birchall, Onyette et Kenny étaient emmenés, chacun leur tour, aux cabines d'officiers pour y être interrogés et battus à coup de gourdins et de bâtons de bambou. Le trio avait heureusement mis au point leur version des faits lorsqu'ils avaient été enfermés dans la soute à peinture de l'*Isokaze*<sup>18</sup>.

En route vers le Japon, l'*Akagi* s'arrêta pour se ravitailler à Singapour, mais Birchall et ses hommes ne comprirent pas pourquoi on ne les laissait pas à terre pour les envoyer dans un camp de prisonniers de guerre. Les Canadiens débarquèrent finalement le 22 avril lorsque l'*Akagi* accosta à Yokosuka (Japon), une énorme base navale située à proximité de Yokohama. Les trois blessés furent envoyés à un hôpital de la Marine. Quant à Birchall, Onyette et Kenny, ils descendirent les rues de la ville jusqu'à une gare sous les insultes d'une population en furie. Le train arriva finalement à Ofuna, où ils firent à pied, dans la campagne, le chemin vers leur premier camp de prisonniers de guerre.

C'est là qu'ils découvrirent pourquoi ils avaient été ramenés au Japon au lieu d'être emprisonnés à Singapour. Ofuna était un camp spécial d'interrogatoire contrôlé par la Marine, et, comme les prisonniers n'étaient pas signalés à la Croix Rouge, on pouvait les tuer en tout temps. Les prisonniers vivaient, deux par deux, dans des pièces de deux mètres carrés, sous une lumière vive. La porte vitrée permettait aux gardiens de les observer sans arrêt. Birchall partageait sa cabine avec un pharmacien capturé à Kiska (Îles aléoutiennes). Ils n'avaient pas le droit de parler et risquaient d'être roués de coups s'ils prononçaient un seul mot. Chaque prisonnier avait une couverture et un oreiller fait d'un sac à fèves. La famine et la maladie régnaient. L'exercice, une fois par jour, consistait en une marche en file indienne dans la cour pendant quelques précieuses minutes. Les prisonniers étaient également initiés aux rudiments du japonais, pour pouvoir demander aux gardiens l'autorisation d'aller aux toilettes, obtenir de l'eau quand ils étaient malades et faire d'autres modestes demandes.

Le camp permettait de conserver un dictionnaire vivant des compétences militaires de l'ennemi. Chaque jour, une équipe d'interrogatoire y venait interroger les prisonniers sur les compétences qui l'intéressaient. Ces séances commençaient et se terminaient toujours par des coups. Le seul moyen d'y échapper, en dehors de la mort, était que les Japonais capturent un militaire plus compétent dans le même domaine. Pour étudier le Japonais, les prisonniers disposaient de papier et de crayons, qu'ils utilisaient également pour écrire des notes d'information clandestines. Ils convinrent que ceux qui réussiraient à sortir du camp remettraient une liste des prisonniers encore vivants à la Croix Rouge. Parmi les prisonniers alliés, ce camp avait la réputation d'être l'un des pires, parce que les gardiens y étaient convaincus qu'ils ne seraient pas tenus responsables de leurs actes. Birchall eut plus tard la satisfaction de témoigner contre les gardiens du camp dans le cadre de procès pour crimes de guerre. Son témoignage donna lieu au plus fort pourcentage de condamnations à mort contre des gardiens de camp<sup>19</sup>.

Un jour, l'équipage d'un hydravion PBY américain (Catalina) arriva à Ofuna pour y remplacer celui de Birchall à la fin de 1942. Celui-ci et ses hommes furent envoyés dans un tout nouveau camp de prisonniers de guerre à Yokohama, où ils furent les premiers à être incarcérés. Le nouveau camp était composé d'une seule grande salle construite sous les gradins de l'ancien stade de baseball d'Imperial Oil. La salle comprenait trois niveaux de plates-formes d'environ 6 pieds (2 mètres) de largeur. Les officiers avaient une petite salle dotée d'une plate-forme de 6 pieds de large en guise de lit. Les plates-formes étaient recouvertes de paille, et les soldats trouvaient du papier à mettre sous la paille pour être plus au chaud. Birchall et ses hommes n'avaient pas d'effets personnels en dehors des vêtements qu'ils portaient et devaient compter sur la générosité des autres pour avoir, par exemple, des couvertures. Il y avait bien une ou deux petites cuisinières dans la grande salle, mais rarement quelque chose à cuire. Il y avait également une petite plate-forme au-dessus de celle qui servait de lit, où les hommes gardaient leurs petits trésors : aiguilles à coudre, ciseaux, couteaux, etc. Tout ce qui risquait d'être confisqué était dissimulé, et chaque homme avait sa propre cachette. Les gardiens fouillaient les lieux au moins une fois par semaine.

Un groupe de prisonniers de guerre britanniques en provenance de Hong Kong arriva au camp en même temps que Birchall. Il se trouve que ces prisonniers étaient une bande de fauteurs de troubles

que les Japonais avaient transférés de camps situés dans le sud pour travailler sur le continent. En tant que chef d'escadron, Birchall était le prisonnier de guerre au rang le plus élevé et, par conséquent, responsable du bien-être de tous les prisonniers de son camp. Birchall commença par se heurter à l'hostilité de tous les hommes. Il apprit que, dans les camps de prisonniers de guerre de Hong Kong, beaucoup d'officiers avaient laissé tomber les hommes et s'occupaient d'abord d'eux-mêmes. Ils avaient plus de nourriture et de cigarettes et ils avaient accès aux produits de contrebande, ce qui déclenchait la haine des simples soldats. Le résultat net était que les soldats ne faisaient pas confiance à ces officiers et les méprisaient carrément. Les officiers qui avaient accompagné les prisonniers de guerre de Hong Kong au Japon faisaient exception : ils avaient lutté pour leurs hommes, en affrontant non seulement les Japonais, mais leurs propres officiers.

La première nuit, Birchall convoqua une réunion dans la salle des officiers. Après un long débat, il les convainquit de s'entendre sur un seul et même objectif : faire de leur mieux pour l'ensemble du camp. Dans les jours qui suivirent, les officiers créèrent des sections dirigées par des sous-officiers supérieurs. Ils faisaient le tour des malades tous les jours et essayaient d'obtenir tous les médicaments nécessaires. Là encore, ils se heurtèrent à beaucoup d'hostilité. Les hommes gardaient jalousement leurs médicaments, car on ne leur donnait pas de fournitures médicales et il leur fallait compter sur leurs propres ressources. Ils savaient que les médicaments qu'ils avaient en leur possession ne serviraient pas nécessairement à les soigner, mais ils pouvaient les troquer contre ceux dont ils avaient besoin. Les médicaments étaient un rempart contre la mort, et il était pratiquement impossible de convaincre qui que ce soit de se défaire de cette précieuse fourniture.

Birchall et les officiers se rendirent rapidement compte que leur seul espoir était de rétablir un minimum de respect mutuel dans le camp. Ils devaient convaincre les hommes que leurs chances de survivre seraient plus grandes s'ils collaboraient. La première amélioration qui fut apportée fut la supervision par les officiers de la préparation et de la distribution de la nourriture. Les seaux de riz furent pesés afin que la répartition soit équitable. Les officiers s'assurèrent que les légumes soient également distribués dans la soupe. Les seaux de nourriture des officiers furent servis au vu et au su de tous les prisonniers. Ceux qui estimaient que la part de l'un des officiers était supérieure à la sienne avaient toute liberté d'échanger son bol avec ce dernier. Au début, certains soldats essayèrent de tricher en mangeant une partie de leur ration pour ensuite échanger leur bol avec celui d'un officier. Comme les officiers ne réagirent pas, les tricheurs constatèrent rapidement qu'ils n'avaient gagné que l'inimitié de leurs amis. Le fait de faire participer les hommes à la routine de la nourriture eut un effet immédiat. Finalement, les officiers durent surveiller leur nourriture parce que les hommes essayaient d'en donner plus aux officiers malades<sup>20</sup>.

La confiance des hommes dans leurs officiers s'améliora encore lorsque Birchall instaura une politique interne visant à les protéger. Prêchant par l'exemple, il fut le premier à s'interposer entre un prisonnier et un gardien japonais. Cette intervention permit au prisonnier de disparaître dans la foule des autres prisonniers et abasourdit le gardien pendant un instant. En principe, un officier recevait une correction moins brutale qu'un simple soldat. Après quelques incidents de ce genre, les hommes retrouvèrent un sentiment de respect non seulement envers leurs officiers, mais entre eux, ce qui était indispensable à leur survie.

Sous la direction de Birchall, les prisonniers de guerre entreprirent une longue marche pour leur survie. Ils étaient une bande de voyous qui avaient subi les conséquences de leurs fautes. La punition la plus courante était la privation de nourriture, dont la quantité était, dans le meilleur des cas, tout juste suffisante pour ne pas mourir de faim. Lorsqu'ils n'étaient pas assez nourris pour résister, la plupart des prisonniers tombaient malades. Beaucoup souffraient de maladies dues à la malnutrition : scorbut, pellagre, furoncles, dysenterie, etc. La malnutrition avait un effet sur les terminaisons nerveuses, de sorte que leurs pieds étaient brûlants et douloureux. La situation empira au point que les hommes soulageaient leurs pieds dans des seaux d'eau froids ou se promenaient pieds nus sur le ciment froid. La peau finissait par se craqueler, ouvrant la voie à la gangrène. Quelques prisonniers perdirent leurs pieds avant que les officiers réussissent à les dissuader de les tremper dans de l'eau froide ou de marcher sur les surfaces froides. La détérioration des terminaisons nerveuses touchait également les yeux et faisait courir le risque de cécité. Malheureusement, les pieds brûlants et la cécité étaient inguérissables. Jusqu'à sa mort, Birchall sentit ses pieds devenir brûlants lorsqu'il était fatigué<sup>21</sup>.

Sous la direction de Birchall, les officiers réussirent à améliorer progressivement la santé des prisonniers. À l'insu des Japonais, les prisonniers firent leur propre inspection des malades, car

l'un d'eux était un médecin de Hong Kong. Comme la santé générale s'améliorait, les hommes commencèrent à donner leurs médicaments à leur organisation. Ils se rendirent compte que les officiers ne prenaient de médicaments qu'en cas d'absolue nécessité et que beaucoup d'entre eux refusaient d'en prendre par principe. C'est au cours de cette période qu'un des soldats donna trois comprimés de morphine, qui furent les seuls sédatifs ou anti-douleur du camp. Birchall convint avec tous que ce médicament ne serait jamais administré à quelqu'un que sur l'approbation de l'ensemble du camp. Étrangement, il y eut de nombreuses opérations chirurgicales, dont des amputations, au cours desquelles le médecin recommanda l'utilisation de l'un des comprimés, mais, lorsque les hommes furent appelés à voter, dans chaque cas, l'intéressé lui-même votait contre. L'opération se déroulait donc sans sédatif, tandis que plusieurs hommes devaient tenir le patient et étouffer ses cris. Lorsque Birchall quitta le camp deux ans plus tard, les trois comprimés de morphine étaient toujours inutilisés<sup>22</sup>.

Le camp du stade était une réserve centrale où l'on venait chercher des prisonniers pour exécuter des travaux manuels dans diverses entreprises. Les renseignements concernant ces travaux étaient fournis la veille, ce qui donnait aux officiers le temps de désigner les hommes en fonction de leur état de santé. Ceux qui étaient trop malades pour travailler, mais étaient capables de se rendre à pied au travail, y allaient et étaient aidés par leurs copains. Là où les choses se compliquaient, c'était lorsqu'il n'y avait pas suffisamment d'hommes en mesure de se rendre à pied au travail. Les malades étaient passés en revue devant les gardiens, qui les rouaient de coups pour les inciter à aller au travail. Cela se terminait toujours par une intervention d'officiers qui recevaient une bonne raclée. Les Japonais ne comprirent jamais que, s'ils voulaient que les hommes travaillent, il fallait que les malades puissent se rétablir le plus rapidement possible. Au lieu de cela, les malades étaient battus, on ne leur donnait pas de médicaments et on appliquait le principe du « pas de travail, pas de nourriture ».

Les Japonais aimaient à tenir un journal. C'est pourquoi ils donnèrent aux prisonniers de petits carnets et des crayons. Pour vérifier leur usage, les hommes écrivirent des choses comme « aujourd'hui, il a fait froid », « tout était mouillé » ou « j'ai travaillé », etc. Comme ils le soupçonnaient, à la fin de la première semaine, les Japonais confisquèrent tous les carnets pour les lire, à la recherche de renseignements sur des activités clandestines éventuelles. Ils les rendirent le lendemain, mais continuèrent de les confisquer périodiquement pour en examiner le contenu. Ils avaient involontairement fourni des fournitures pour garder un journal officiel secret du camp. Chaque nuit, Birchall notait méticuleusement les événements de la journée et il se mit à conserver des documents secrets. L'identité de chaque homme du camp fut notée ainsi que le régiment auquel il appartenait, le nombre d'années de service et le nom de son parent le plus proche. Il tint également à jour un dossier des maladies et des blessures. Ces documents servirent de preuve au cours des procès pour crimes de guerre (qui se déroulèrent après la guerre) et pour justifier les demandes de pensions des anciens prisonniers ou de leurs veuves<sup>23</sup>.

Lorsqu'un carnet était fini, il était dissimulé dans les murs. Le carnet en cours de rédaction était caché avec les fournitures médicales secrètes, elles-mêmes conservées dans le double fond d'une boîte que les Japonais avaient ordonné de fabriquer pour garder les carnets, les crayons, les rouleaux de papier hygiénique et les vêtements qui étaient distribués. Les hommes firent le décompte de tous les recoins et fissures du bâtiment où ils pourraient cacher à peu près tout ce qu'ils voulaient. Ils découvrirent même un petit recoin dans la prison où ils stockèrent quelques conserves et des livres. Ces provisions servaient aux prisonniers mis au secret et soumis à un régime de famine. Les gardiens ne trouvèrent jamais cette cachette, qui servit à tous ceux qui furent en détention au secret, y compris Birchall lui-même.

Les lieux de travail fournissaient une excellente occasion de voler de la nourriture destinée aux travailleurs de l'usine. Il était facile de voler, mais rapporter les objets de contrebande était une autre histoire. Pourtant, en dépit des fouilles par les gardiens de l'usine et du camp, il y eut un afflux régulier de produits dans le camp. Pour veiller à ce que ces produits soient employés dans l'intérêt de tous, Birchall créa une organisation chargée d'en faire la liste et de les distribuer. On ajoutait de l'huile d'arachide et de la noix de coco râpée dans la ration de riz des malades. Un arrivage de lait condensé leur fut d'un grand secours. Des contacts à l'usine de briquetage et à l'usine de bateaux permirent de troquer du savon et de l'huile de cuisson contre des médicaments. Bientôt, l'organisation des prisonniers dut contrôler la sortie régulière de produits destinés à être échangés contre des médicaments comme les sulfamides, l'aspirine et les oungents.

Grâce aux efforts de Birchall, l'amélioration de la santé des hommes remonta le moral de tous. Lorsque l'hiver arriva, ils avaient même commencé à accumuler une réserve d'énergie et de quoi résister

à la maladie. Un contingent de prisonniers de guerre américains des Philippines arriva bientôt au camp. Comme les prisonniers de Hong Kong, les soldats américains ne faisaient pas confiance à leurs officiers. Mais le leadership et l'abnégation qui avait permis à Birchall de gagner la confiance des premiers lui acquirent rapidement celle des seconds également. Heureusement, le docteur Kauffman, de l'US Army Medical Corps, remplaça le médecin de Hong Kong qui avait été envoyé à l'hôpital de prisonniers de guerre de Shinagawa. Il se révéla un excellent suppléant, travaillant jour et nuit pour les hommes du camp.

L'amélioration de la santé des hommes leur permit de survivre à leur premier hiver au Japon (1942-1943), qui fut très rigoureux. La maladie, les rhumes et les gripes se multiplièrent, et certains prisonniers contractèrent la tuberculose. Lorsqu'un prisonnier tombait malade, sa résistance diminuait et la porte était ouverte à tous les maux associés à la malnutrition : pellagre, scorbut, furoncles et pieds brûlants. Lorsqu'il devenait trop malade pour travailler, ses rations étaient coupées, ce qui empirait son état. Pour lutter contre la dépression, Birchall instilla parmi ses hommes la résolution que tous survivraient ou personne. Environ 35 pour 100 de l'ensemble des prisonniers de guerre du Japon moururent cet hiver-là, alors que Birchall ne perdit que deux hommes sur plus de 250<sup>24</sup>. Ces deux hommes furent envoyés à l'hôpital de Shinagawa et ne revinrent jamais.

Shinagawa était un hôpital spécialement mis sur pied à Tokyo pour les prisonniers de guerre. Presque tous les prisonniers possédant des compétences médicales y furent envoyés pour y travailler, mais sous la direction d'un des hommes les plus sadiques que Birchall ait jamais connus. On savait qu'il battait et torturait les malades. Il se considérait comme un médecin, mais c'était un boucher. L'hôpital était crasseux, et la nourriture y était plus rare que dans les camps. Le taux de guérison des prisonniers de guerre était effarant. Lorsque Birchall découvrit cette lamentable situation, il fit tout ce qui était en son pouvoir pour éviter que des malades y soient envoyés. Ce n'était que lorsqu'il savait que la mort était imminente et inévitable qu'il permettait qu'on y envoie le malade. Il valait mieux qu'il ne meure pas au camp, car une mort avait un effet catastrophique sur le moral des hommes. Il fallait des semaines pour surmonter l'épreuve morale. Et même ainsi, le camp n'était plus le même tandis que l'égoïsme et le sentiment d'autopréservation refaisaient surface et que le chacun pour soi reprenait le dessus. Les deux hommes que Birchall perdit ne pouvaient plus être aidés, et il fut soulagé d'apprendre qu'ils n'avaient duré que quelques heures à Shinagawa, c'est-à-dire trop peu pour être maltraités. Birchall eut la satisfaction d'être membre de l'équipe qui poursuivit ce médecin japonais et ses gardiens pour crimes de guerre. Ils furent tous condamnés à mort<sup>25</sup>.

Le deuxième hiver (1943-1944) ne fut pas plus facile que le précédent, et, une fois encore, les « malades chroniques » commencèrent à présenter leurs symptômes. Le médecin conservait des dossiers médicaux et pouvait annoncer à quelques jours près le moment où un soldat aurait une crise de pellagre ou contracterait une dysenterie. Certains prisonniers pleuraient pour rien et envisageaient de se suicider. Birchall dut désigner des hommes pour surveiller ces patients jour et nuit afin de les garder en vie. Il fit lui-même l'expérience de cette situation de désespoir puisqu'il fut l'un des malades qui seraient volontiers passés de vie à trépas, si leurs gardiens personnels n'avaient pas veillé sur eux<sup>26</sup>.

Birchall comprit pourquoi les Japonais étaient si désireux de produire le plus grand nombre de travailleurs lorsqu'il découvrit que leur armée offrait à une unité une solde annuelle pour acheter ou louer ses locaux, ses rations, ses vêtements et son équipement. Lorsqu'il manquait d'argent, les unités étaient laissées à elles-mêmes, et c'est pourquoi le pillage et le vol étaient si répandus dans l'armée japonaise. Les unités étaient plus ou moins riches selon leur degré d'agressivité. L'unité du camp de Birchall était pauvre et comptait dans une large mesure sur l'argent qu'elle tirait de la main-d'œuvre fournie à divers lieux de travail.

Un jour que le camp ne pouvait pas fournir suffisamment d'hommes pour le travail, le sergent chargé des gardiens ordonna que tous les malades soient tirés de leur lit et passés en revue. Il se mit alors à frapper les hommes sur leurs furoncles. Birchall perdit son sang froid et se jeta sur le sergent. La bataille fut brève et violente, et, après quelques coups, le sergent fut mis hors de combat. Tout le monde était sous le choc, mais le mal était fait. Les malades se précipitèrent parmi les autres prisonniers tandis que Birchall attendait que la furie s'abatte sur lui. Il fut mis au secret jusqu'au retour du commandant du camp, après quoi il fut de nouveau roué de coups et pendu par les pouces. Au bout de quelques jours d'isolement, il fut conduit à Tokyo pour passer en cour martiale. Le procès se termina par une longue harangue, et Birchall fut condamné à être fusillé. Devant le peloton d'exécution prêt à tirer, Birchall se fit dire qu'il n'était pas honorable et que seules les personnes honorables pouvaient être fusillées. Il fut alors condamné à être décapité. Il était à genoux sous l'épée levée au-dessus de lui lorsqu'on changea

encore d'avis : il fut remis au secret pendant deux semaines. C'est alors qu'il apprécia à sa juste valeur la cache de conserves et de livres de la prison du camp.

Au début de 1944, les principaux camps de prisonniers de guerre furent démantelés, et Birchall et une centaine d'hommes furent envoyés dans un camp placé au service de l'arsenal maritime d'Asano<sup>27</sup>. Ayant perdu leurs sources illicites de contrebande, les « malades chroniques » commencèrent à dépérir, et le camp ne fut plus en mesure de remplir son quota de travailleurs. La première fois que cela se produisit, tous les malades furent passés en revue, et l'on préleva les travailleurs manquants parmi eux.

Le lendemain, le camp manqua encore d'hommes, et les malades furent passés en revue. Lorsque l'ordre fut donné d'envoyer des malades, Birchall dit « Halte », et tous les hommes s'assirent. Les Japonais se mirent à les battre, mais Birchall leur expliqua que personne ne bougerait tant que les malades ne seraient pas retournés au lit. Au bout d'un moment, les gardiens abandonnèrent, et les malades restèrent au camp, tandis que les hommes partaient travailler. Environ une heure plus tard, un groupe de gardiens du camp Omori vinrent chercher Birchall pour l'y emmener : ce camp, situé à Tokyo, était un camp disciplinaire réservé aux prisonniers indisciplinés<sup>28</sup>.

Avant de partir pour le camp d'Omori, Birchall et le docteur Kaufman<sup>29</sup> prirent des dispositions pour que tous les produits de contrebande, les dossiers, les carnets et les médicaments soient laissés à Asano, car ils savaient qu'ils seraient fouillés. Le camp Omori avait été construit sur une petite île de la baie de Tokyo. Les gardiens y étaient particulièrement cruels, et le commandant aimait regarder les punitions. Après avoir été roués de coups pour commencer et été privés de nourriture pendant 48 heures, ils furent emmenés au camp principal. À titre de mesure disciplinaire, Birchall devait travailler toute la journée à fabriquer des havresacs, puis toute la nuit dans les cuisines. Il faisait des sommes de cinq minutes à chaque fois qu'il le pouvait et était puni pour toute infraction mineure en étant contraint, à la pointe du fusil, de rester pieds nus sur les fours chauds en tenant dans les mains deux seaux d'eau<sup>30</sup>. Comme les nerfs de ses pieds étaient particulièrement sensibles à cause de la malnutrition, la douleur était épouvantable. Son châtimement dura deux semaines, après quoi il fut retiré de l'usine de fabrication de havresacs et put dormir entre les périodes de travail dans les cuisines. Le vol était tout aussi répandu dans ce camp que partout ailleurs, mais la contrebande n'était pas collective. C'est là qu'il rencontra, pour la première et unique fois, des « barons » de la contrebande. La monnaie d'échange était les cigarettes. L'existence d'un prisonnier de guerre dépendait de son renoncement au tabagisme et de l'usage des cigarettes pour s'acheter de la nourriture et des médicaments. Il n'existait pas d'organisation de prisonniers chargée de distribuer équitablement les produits de contrebande, de sorte qu'il fallait passer par les « barons » pour survivre. Il n'existait pas non plus de revue des malades ni de problèmes de médicaments : c'était chacun pour soi. La maladie se répandait donc, et des hommes étaient continuellement envoyés à l'hôpital de Shinagawa pour n'en plus jamais revenir.

À la suite des bombardements de Tokyo, beaucoup d'usines où travaillaient les prisonniers furent incendiées. Des groupes de prisonniers furent donc transférés dans des camps situés à l'extérieur de Tokyo. Comme Birchall était un « indésirable », ce fut l'un des premiers qu'on envoya au nouveau camp de Suwa<sup>31</sup>.

Les prisonniers arrivèrent au camp de nuit. Il n'y avait ni nourriture ni eau, il pleuvait et il faisait froid. Le vent soufflait dans les baraquements, où il n'y avait ni électricité ni chauffage. Birchall se trouva être, une fois de plus, l'officier le plus gradé et se fit conduire à la cuisine, qui était une zone ouverte avec une toiture en appentis. Il y avait très peu de riz et ni millet ni fèves, seulement un peu de pâte de haricots pour faire de la soupe. Birchall considéra le délabrement des lieux et se demanda ce qu'il pourrait bien dire aux hommes malades, trempés, gelés et affamés qui se trouvaient dans les baraquements froids et humides.

Birchall revient aux baraquements. Avant qu'il ait eu le temps de parler de l'état lamentable de la cuisine, un sergent canadien se présenta à lui et lui demanda s'il y avait quelque chose que les Canadiens pouvaient faire. Birchall lui montra la cuisine, et les Canadiens se mirent aussitôt au travail pendant que lui-même allait chercher ce dont les hommes avaient besoin. Les Canadiens abattirent un petit bâtiment pour en tirer du bois sec pour le feu, et, avant que tout le monde aille se coucher, un bol de riz avec un peu de soupe chaude et du thé furent distribués à chacun.

Le lendemain matin, Birchall constata que la grande majorité des prisonniers avaient été dans des camps sans leadership ni organisation où les taux de décès étaient élevés. Birchall dut affronter une fois encore la vieille attitude du « chacun pour soi ». Il finit par convaincre plusieurs officiers d'assumer

leurs responsabilités et de travailler pour leurs hommes. Les Canadiens et les Britanniques furent les plus enclins à faire ce qu'ils pouvaient pour créer un certain état d'esprit dans le camp<sup>32</sup>.

Birchall se rendit compte que les Canadiens, qui étaient ceux qui avaient le moins de matériel, étaient les plus ingénieux. Les Britanniques n'étaient pas très habiles à réparer les choses, tandis que les Américains se débrouillaient bien à condition d'avoir le matériel nécessaire. Comme les Canadiens pouvaient arranger ou réparer n'importe quoi, leur partie des baraquements fut rapidement réparée et confortable. Ils aidèrent ensuite les autres à faire de même. Puis ils firent rapidement marcher la cuisine, tandis que les Américains, avec du fil électrique volé par les Canadiens, rétablirent l'électricité dans les baraquements. Il n'y avait pas d'installations sanitaires, mais c'est là que le service mobile britannique intervint, et le camp eut bientôt ses « bécosses » (que les Anglais appelaient les « bogs »).

Le camp était dans un état lamentable. Birchall comptait sur la période estivale pour développer la résistance des hommes en prévision de l'hiver, mais la santé de l'ensemble du camp se détériorait rapidement chaque jour. Avant peu, trois hommes étaient morts, et le nombre des malades augmentait de jour en jour. Une fois encore, les malades furent passés en revue, mais ils étaient trop atteints pour pouvoir même se mettre debout, sans parler d'aller travailler. Birchall décida de prendre des mesures drastiques.

Avec ses officiers, il choisit quelques hommes sûrs à l'énergie et au moral suffisants. Il forma quatre équipes de voleurs : deux équipes seraient chargées de voler les denrées, tandis que les deux autres surveilleraient la partie faussement fixée de la clôture à travers laquelle les premières pourraient aller et venir. Ces préparatifs clandestins se déroulèrent à l'insu du reste des hommes, car on savait qu'il s'y dissimulait des collaborateurs. La première nuit, les deux équipes tombèrent sur un trésor en trouvant des fermes maraîchères : la soupe devint aussitôt un peu plus épaisse. Les équipes se rendaient dans les potagers au moins une fois par semaine<sup>33</sup>.

Grâce à l'interprète, Birchall apprit que l'empereur du Japon avait annoncé la reddition de son pays à la radio. Il déclara alors au commandant japonais qu'il prenait le contrôle du camp.

Son problème le plus important était maintenant que beaucoup d'hommes voulaient quitter le camp par leurs propres moyens. Birchall craignait qu'ils tombent sur des fanatiques ou sur des soldats qui n'auraient pas encore rendu les armes. Il leur expliqua qu'ils devaient d'abord guérir, puis quitter le camp ensemble pour survivre. À l'aide de vieilles chemises et de crayons, il leur fit faire des drapeaux britanniques, américains et hollandais, qui furent hissés sur des poteaux. Les drapeaux donneraient aux hommes un sentiment de sécurité et d'unité lorsqu'ils quitteraient le camp.

Il fallait également emmener les hommes à Tokyo. Ils quittèrent le camp silencieusement, de nuit, dans des camions volés et se rendirent à la gare, où ils réquisitionnèrent des wagons dans un train en partance pour Tokyo. Arrivés à la gare de Tokyo, ils ne trouvèrent aucun signe de la présence des Alliés. Birchall fit réquisitionner des camions et se rendit avec ses hommes à la gare des trains électriques, d'où ils embarquèrent pour Yokohama. Il n'était pas facile de changer de mode de transport, car Birchall devait s'assurer que tous ceux qui étaient très malades, aveugles ou qui avaient perdu leurs pieds ou leurs mains étaient pris en charge. Enfin, à Yokohama, Birchall trouva les Américains, qui fournirent des douches et des vêtements neufs et demandèrent l'aide de la Croix Rouge. Birchall avait emporté beaucoup de ses dossiers et les remit aux Américains<sup>34</sup>.

En route pour le Canada, Birchall dut rester à Manille, où l'information qu'il avait accumulée le rattrapa. L'équipe d'examen des crimes de guerre voulait l'interroger, car elle avait déjà commencé à monter des dossiers pour poursuivre les criminels de guerre. C'est à ce moment-là qu'il apprit que le message envoyé pour signaler la présence de la flotte japonaise avait été reçu à Colombo et que cela lui avait valu le surnom de « sauveur de Ceylan ». Birchall envoya aussitôt un télégramme à tous les membres de son équipage en route pour le Canada pour les informer de la bonne nouvelle.

Lorsque Birchall fut de retour au pays, il fut promu au rang de commandant d'escadre et reçut la Croix du Service distingué pour sa détermination à signaler la présence de la flotte japonaise alors qu'il était sous le feu de l'ennemi et pour sa remarquable compétence à poser le Catalina en flammes dans l'Océan Indien. Plus impressionnant encore, Birchall fut fait membre de l'Ordre de l'Empire britannique pour sa bravoure et son leadership exceptionnels lorsqu'il était prisonnier de guerre. Dans les conditions les plus répressives et les plus tyranniques que l'on puisse imaginer, il avait créé des organisations clandestines pour obtenir de la nourriture et des médicaments et insisté pour que l'on traite correctement les prisonniers, notamment les malades. Cette abnégation et ce courage lui valurent des privations extrêmes et des tortures<sup>35</sup>. Mais pour les prisonniers eux-mêmes, **le plus grand mérite**

**de Birchall était d'avoir su instiller dans les hommes une résolution intérieure qui était absolument indispensable à leur survie dans ces conditions inhumaines.** Il est dommage que Churchill n'ait pas été au courant du rôle joué par Birchall dans les camps de prisonniers de guerre lorsqu'il donna à Birchall le surnom de « sauveur de Ceylan ». Le sobriquet conféré par ce grand homme éclipsa un triomphe bien plus important de Birchall, celui d'avoir sauvé la vie de centaines de prisonniers de guerre.

Le dernier chapitre de la saga du « sauveur de Ceylan » se déroule au cours des fêtes du Centenaire du Canada, en 1967. Le premier ministre Lester Pearson offrit un dîner officiel et une réception à chacun des chefs d'État venu au Canada pour l'occasion, et Birchall fut invité au dîner donné en l'honneur des Ceylanais. C'est à cette occasion que le premier ministre raconta son expérience personnelle de la bataille de Ceylan.

Pearson parla d'un événement qui s'était produit au cours d'un dîner à l'ambassade de Grande-Bretagne à Washington, peu avant ou peu après la fin de la guerre. Quelqu'un avait demandé à Winston Churchill ce qui lui avait semblé le moment le plus dangereux ou le plus pénible de la guerre. Pearson pensait qu'il serait question des événements de juin ou juillet 1940 et de l'imminence de l'invasion ou de l'époque où Rommel se dirigeait à toute vitesse vers Alexandrie et le Caire ou encore de la chute de Singapour, mais Churchill répondit que, pour lui, cela avait été le moment où il avait appris que la flotte japonaise se dirigeait vers Ceylan et la base navale britannique. La chute de Ceylan, le contrôle de l'Océan Indien qui s'en serait suivi et l'éventualité d'une conquête de l'Égypte par les Allemands auraient « refermé la boucle », et l'avenir aurait été sombre.

Churchill avait poursuivi en disant que cette catastrophe avait été évitée grâce à un aviateur en mission de reconnaissance qui avait repéré la flotte japonaise et qui, quoique son avion ait été abattu, avait pu transmettre le message à Ceylan. Ce message avait permis aux forces de défense de se préparer à l'attaque; sinon, elles auraient été complètement prises par surprise. Churchill estimait que l'aviateur inconnu, qui gisait dans les profondeurs de l'Océan Indien, avait **fait l'une des contributions les plus importantes à la victoire**<sup>36</sup>. Il devint très ému à cette évocation.

Pearson fut heureux d'apprendre à Churchill que « l'aviateur inconnu » ne gisait pas dans les profondeurs de l'Océan Indien et qu'il s'agissait d'un officier de l'Aviation royale du Canada, en poste au bout de la rue où se trouvait l'ambassade, où il était membre de la mission militaire du Canada.

Churchill fut surpris et ravi d'apprendre que la fin de l'histoire était plus heureuse que ce qu'il avait cru<sup>37</sup>.

## Post-scriptum

Après la guerre, Birchall fut membre de l'équipe qui, en 1947, participa aux procès pour crimes de guerre au Japon. Il fut par la suite promu au rang de colonel d'aviation et nommé attaché de l'air adjoint à l'état-major interarmées à Washington (D.C.), où le gouvernement américain lui décerna la Légion du Mérite. Au cours de sa carrière, il occupa de nombreux postes supérieurs à Ottawa, Paris (France) et North Bay (Ontario). En 1963, il fut promu au grade de commodore de l'air et assumait les fonctions d'administrateur en chef des affaires extérieures pour l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord, puis de commandant du Collège militaire royal. Il fut également aide de camp des gouverneurs généraux Vanier et Michner. Le Commodore de l'air Birchall prit sa retraite en 1968, mais il resta au service de la Force aérienne à de nombreux titres ex-officio. Il est le seul militaire possédant cinq agrafes de la Décoration des Forces canadiennes, qui représentent plus de 62 années de service. Il fut nommé membre de l'Ordre du Canada en 2000 et fit fonction de colonel honoraire du 413<sup>e</sup> Escadron, qui était le sien durant la guerre.

## Encore un mot...

Le commodore de l'air Birchall est mort d'un cancer le 10 septembre 2004. Il demeura actif dans la Force aérienne jusqu'à son décès. Le 5 juillet 2004, le colonel honoraire du 413<sup>e</sup> Escadron était trop malade pour assister à la cérémonie de changement de commandement de l'escadron à la 14<sup>e</sup> Escadre, Wing Greenwood (Nouvelle-Écosse). L'escadron décida donc d'organiser la cérémonie à Kingston (Ontario). Pour l'occasion, l'homme de 89 ans fut transporté en fauteuil roulant de son lit d'hôpital au parc municipal voisin. Il portait son uniforme et une rangée impressionnante de 18 médailles dont cinq agrafes de la Décoration des FC marquant plus de 60 ans de service. Birchall fut ravi de l'honneur que lui rendait son escadron. Et nous, Canadiens, nous sommes honorés de compter parmi nous un chef plein de dévouement et d'abnégation qui a su servir son pays avec autant d'élégance.

Notes

1. L.J. Birchall, « Trenton to Dartmouth », *Canadian Aviation Historical Society Journal*, 1985, vol. 23, n° 2.
2. S. Kostenuk et J. Griffen, *RCAF Squadrons and Aircraft*, Toronto, Samuel Stevens Hakkert & Company, 1977, p. 102.
3. Paul Nyzik, « The Saviour of Ceylan », *Airforce*, été 1998, vol. 22, n° 2, p. 4.
4. D.J. Baker, *A History of 413 Squadron*, Burnstown, Ont., General Store Publishing House, 1997, p. 1 à 6.
5. L. J. Birchall, discours non daté adressé à l'École d'état-major des Forces canadiennes, Toronto, vers 1982. Le discours fut reproduit en série dans six éditions du Bulletin de la Fondation du CCMR, vers 1982-1983.
6. *Ibid.*
7. *Ibid.*
8. *Ibid.*
9. Winston S. Churchill, *The Hinge of Fate*, Boston, Houghton Mifflin Company, 1950, p. 180.
10. *Ibid.*, p. 178.
11. *Ibid.*, p. 186.
12. Birchall, discours à l'École d'état-major.
13. *Ibid.*
14. Churchill, p. 179.
15. *Ibid.*, p. 180.
16. *Ibid.*, p. 186.
17. *Ibid.*, p. 188.
18. Birchall, discours à l'École d'état-major.
19. *Ibid.*
20. *Ibid.*
21. *Ibid.*
22. *Ibid.*
23. *Ibid.*
24. *Ibid.*
25. *Ibid.*
26. *Ibid.*
27. *Ibid.*
28. *Ibid.*
29. On sait que Birchall et le docteur Kaufman quittèrent Asano en même temps, mais on ignore à quel camp ou hôpital Kaufman fut transféré.
30. Dave Brown, « A Bitter Pill to Swallow », *Ottawa Citizen*, [octobre 1996?].
31. Birchall, discours à l'École d'état-major.
32. *Ibid.*
33. *Ibid.*
34. *Ibid.*
35. Baker, p. 20.
36. *Ibid.*, p. 21.
37. Anecdote sur l'expérience de Pearson d'après Birchall, discours à l'École d'état-major.

**Colonel E.S.C. Cable, OMM, CD (retraité)**

Le Colonel Cable est né à Saskatoon, en Saskatchewan. Après quatre ans au Royal Roads Military College de Victoria, en Colombie-Britannique, et au Collège militaire royal de Kingston, en Ontario, il a obtenu un diplôme de baccalauréat en sciences en 1965. Il a reçu l'insigne ailé de navigateur un an plus tard à l'École de navigation aérienne des Forces canadiennes de Winnipeg, au Manitoba. Après son entraînement opérationnel à la 2<sup>e</sup> Unité d'entraînement opérationnel (Maritime) de Summerside, à l'Île-du-Prince-Édouard, le Colonel Cable a volé en qualité de navigateur d'aéronef Argus au sein du 404<sup>e</sup> Escadron de patrouille et d'entraînement maritime de la 14<sup>e</sup> Escadre Greenwood pendant quatre ans et il est devenu le premier officier d'océanographie de l'escadron. En 1970, il a été muté au 449<sup>e</sup> Escadron de patrouille et d'entraînement maritime, où il a été instructeur de tactique patrouille maritime et d'océanographie.

En 1972, le Colonel Cable terminait le Cours sur les systèmes aérospatiaux de l'École d'études aérospatiales des Forces canadiennes de Winnipeg et il a été affecté à un poste d'échange avec la Marine des États-Unis au Naval Air Development Center (NADC) de Warminster en Pennsylvanie. Pendant les trois années qu'il a passées au NADC, le Colonel Cable a agi en qualité d'officier responsable du projet de l'avion P3C Update (Orion); il s'est ainsi occupé de la conception logicielle, des essais en vol et de l'entraînement du premier escadron de la Marine des États-Unis à passer à l'aéronef P-3C Update. Dans le cadre de ses fonctions au NADC, le Colonel Cable a reçu la mention élogieuse du Secrétaire de la Marine.

À son retour au Canada en 1975, le Colonel Cable a fréquenté le Collège d'état-major des Forces canadiennes à Toronto (Ontario), puis il a été affecté au bureau du Programme CP140 Aurora à Ottawa, en qualité de gestionnaires des besoins opérationnels. Suite à sa promotion au grade de lieutenant-colonel, il est devenu Directeur des besoins du bureau du Programme Aurora.

En juillet 1980, le Colonel Cable a pris le commandement du 405<sup>e</sup> Escadron de patrouille maritime de la 14<sup>e</sup> Escadre Greenwood (Nouvelle-Écosse). Sous son commandement, le 405<sup>e</sup> Escadron est passé de l'aéronef Argus au nouvel aéronef CP140 Aurora. Pendant la première année de service de l'aéronef Aurora, l'escadron a remporté le très convoité Trophée Fincastle, l'emblème de la suprématie de la lutte anti-sous-marine des forces aériennes du Commonwealth.

Après son service de commandant du 405<sup>e</sup> Escadron, le Colonel Cable est devenu officier des opérations de la 14<sup>e</sup> Escadre Greenwood. Il s'est ainsi occupé de la planification et de la coordination de toutes les missions des aéronefs Aurora de même que de la réalisation des analyses après vol.

Suite à sa promotion au grade de colonel, il a été affecté à la BFC Trenton (Ontario), où il s'est acquitté des fonctions de Chef d'état-major adjoint pour le personnel et l'administration au Quartier général du Service de l'instruction des Forces canadiennes. Le Colonel Cable a ensuite été affecté au Quartier général du Commandement maritime à Halifax (Nouvelle-Écosse) en qualité de Sous-chef d'état-major – Opérations. En août 1990, le Colonel Cable est devenu commandant adjoint du Groupe aérien maritime. Pour souligner son apport, durant toute sa carrière, aux progrès de la guerre aéronavale, le Colonel Cable a été intronisé à l'Ordre du mérite militaire (OMM) en 1994.

Le Colonel Cable a pris sa retraite des Forces canadiennes en septembre 1995. Son épouse Carol et lui habitent à Dartmouth en Nouvelle-Écosse. Le Colonel Cable siège au conseil d'administration du Musée de l'air de Shearwater en plus d'agir en qualité d'historien du musée. Il est particulièrement intéressé par l'histoire de l'aviation maritime au Canada et il agit à titre d'historien associé de la Force aérienne pour le Quartier général de la 1<sup>re</sup> Division aérienne du Canada de Winnipeg (Manitoba). En plus de conseiller le Centre for Foreign Policy Studies de l'Université Dalhousie au sujet des questions de sécurité maritime, le Colonel Cable a rédigé de nombreux articles sur les affaires maritimes, qui ont été publiés par le Defence Association News Network, la revue canadienne Defence Quarterly, le Bulletin des affaires maritimes de l'Université Dalhousie ainsi que dans diverses revues de la Force aérienne, dont Wings et Canadian Helicopter.

## Qu'est-il advenu de..? Une enquête sur certains officiers

*Hugh Halliday*

En octobre 1939, le Cadre du personnel navigant de l'Aviation royale du Canada (ARC) contenait les noms de 61 officiers du grade de commandant d'aviation. Neuf d'entre eux avaient déjà réussi aux examens du Collège d'état-major. Plusieurs avaient combattu pendant la Première Guerre mondiale, et l'on pouvait s'attendre à ce que leur carrière militaire s'achève avec la fin des hostilités. En fait, quelques-uns auraient pris leur retraite bien avant, n'eût été de l'éclatement de la guerre.

Un survol de l'histoire de ces 61 officiers n'éclaire que peu notre lanterne, mais il contribue à montrer comment l'ancienneté, la force de caractère, la compétence et l'occasion influent tant sur les carrières personnelles que sur le profil du commandement de l'ARC une vingtaine d'années après la publication du Cadre du personnel navigant du corps d'aviation, en octobre 1939.

On pourrait penser que ces commandants d'aviation (ce bassin de talents) offriraient un leadership considérable au cours de la guerre qui commençait. Six ans plus tard, un avait été tué au combat, trois avaient péri dans des accidents d'aviation, trois étaient décédés de causes naturelles, trois avaient été libérés relativement tôt au cours de la guerre, un autre était passé dans la Royal Air Force (RAF), et un autre était encore commandant d'aviation.

Au sein de ce groupe, 45 officiers avaient obtenu leur brevet dans l'ARC après avoir participé au programme des officiers pilotes à titre provisoire (OPP), qui datait de 1923, et ils avaient fait partie d'une petite force aérienne de temps de paix. Le programme avait commencé cette année-là, avec neuf aspirants-officiers qui s'étaient présentés à Camp Borden. L'un d'eux a abandonné pour des raisons médicales, et seulement six sont revenus ensuite pour faire leur deuxième cycle. Quatre de ces six hommes ont obtenu leur brevet de pilote, en décembre 1924. Deux d'entre eux ont été tués dans des accidents d'aviation et un autre a démissionné en 1927. Il ne restait plus qu'un seul membre du groupe original d'OPP, soit Charles Roy Slemon. Par défaut, donc, ce dernier était, en octobre 1939, le deuxième plus ancien commandant d'aviation de la Force régulière, et il fut en fait promu lieutenant-colonel d'aviation à la fin du mois. Le seul autre commandant d'aviation de la Force régulière qui comptât plus d'ancienneté (14 mois de plus) était Elmer Fullerton, un ancien combattant de la Première Guerre mondiale<sup>1</sup>.

La prochaine classe d'OPP, après celle de Slemon, a commencé en 1924, avec 25 aspirants-officiers [huit venaient du Royal Military College (RMC)]; quatre autres élèves-officiers du RMC avaient été nommés officiers directement dans l'ARC et avaient commencé leur entraînement de pilote. Seulement six de ces 29 chefs éventuels étaient encore dans le Cadre du personnel navigant de l'ARC en 1939; quant au reste, un avait été tué lors d'un accident d'aviation à l'entraînement, et les autres n'avaient pas terminé leur entraînement ou avaient démissionné après l'obtention de leur brevet.

On constate sans surprise que, dans la petite force aérienne de l'entre-deux-guerres, ces hommes tendent à se déplacer en groupe; ainsi, sept officiers sont inscrits à un cours de coopération avec l'Armée de terre, qui a commencé en septembre 1933, et ils sont tous commandants d'aviation en octobre 1939. Dans le très petit cadre d'officiers supérieurs de l'après-guerre, les mêmes cheminements professionnels étroitement liés entre eux sont manifestes. En juillet 1951, par exemple, le Vice-maréchal de l'air C. R. Dunlap succède au Vice-maréchal de l'air Frank Miller à titre de commandant du Collège de la Défense nationale. Dunlap avait été auparavant officier d'aviation commandant du Commandement de la défense aérienne, et le poste qu'il laissait vacant allait être rempli par le Vice-maréchal de l'air A. L. James.

Les officiers formés avant la guerre dans le cadre du programme d'OPP ont rempli divers rôles au service des autorités civiles dans des domaines tels que la photographie, les levés topographiques, les douanes et la reconnaissance, et les vols expérimentaux. Pourtant, au chapitre des véritables opérations militaires, l'ARC n'avait presque aucune expérience pratique. Les méthodes de photographie d'arpentage, adaptées à une aviation de temps de paix, étaient inutiles dans un contexte de guerre. Les cours de coopération avec l'Armée de terre s'étaient résumés à des préparatifs en vue de livrer de nouveau les combats de la Première Guerre mondiale; les tactiques étudiées allaient s'avérer désuètes, ou pires encore, en 1940, et une doctrine tactique entièrement nouvelle allait être adoptée. L'ARC ne s'était aucunement entraîné à effectuer des bombardements en vol horizontal ou à livrer des combats aériens. Ses premiers

exercices comportant le mouvement massif d'avions ont eu lieu en juin 1938 : le 3<sup>e</sup> Escadron (avions Wapiti) a alors déménagé d'Ottawa à Calgary.

En fait, on se surprend parfois de constater à quel point l'aviation a peu volé entre les deux guerres. Il convient ici de se rappeler que, jusque vers 1935, on volait très peu en hiver. Les vols réguliers de nuit et aux instruments n'ont commencé qu'en 1930 environ, les compagnies américaines de transport aérien ayant montré la voie à cet égard. Par exemple, William Riddell a fait en moyenne 111 heures de vol par année entre 1926 et 1937, la gamme allant de 34 heures en 1926 à 134 en 1927. Au cours d'une période de trois ans (1931-1933), Albert Carter a accompli 120 heures de vol par année, en moyenne. Ernie McNab a enregistré 99 heures en 1929, 154, en 1930, puis 254 en 1931 en qualité de pilote d'avion de voltige lors du Spectacle aérien transcanadien (Trans-Canada Air Pageant). En 1932, il faisait surtout des vols expérimentaux de livraison du courrier. Cette année-là, il n'a enregistré que 153 heures de vol, mais ce chiffre est passé à 175 heures, en 1934, puis à 215, en 1935 (vols photographiques surtout).

Walter Whitson Brown avait commencé son entraînement au pilotage dans l'ARC en septembre 1925; par la suite, il a été instructeur, pilote d'avion de patrouille des incendies et pilote de photographie d'arpentage. Pourtant, en août 1939, son carnet de bord ne montrait que 1 327 heures, soit environ 95 heures par année. Non seulement il avait très peu volé, mais ses heures de vol avaient été accomplies quasi exclusivement aux commandes d'avions non militaires (avions-écoles, appareils de photographie). Cela explique peut-être (ou non) pourquoi il est resté au Canada à commander des écoles de pilotage presque jusqu'à la fin de la guerre. Quand il est effectivement parti outre-mer, ce fut à titre d'officier d'état-major dans le 84<sup>e</sup> Groupe (de désarmement)<sup>2</sup>.

Fowler Morgan Gobeil a été beaucoup plus occupé : en effet, en 12 ans, il a accompli 2 462 heures de vol, soit environ 205 heures par année. On peut faire des comparaisons intéressantes entre Gobeil et Brown. Ce dernier n'a piloté que des avions de type « civil » jusqu'en 1939 (quand il a réussi à enregistrer quelques heures aux commandes d'un Hawker Hart), et même son entraînement dans le cadre du programme de coopération avec l'Armée de terre s'est fait à bord d'appareils Moth et Courier. En revanche, Gobeil a souvent piloté des avions « militaires », enregistrant ainsi 91 heures aux commandes d'appareils Atlas et 456 heures (chiffre étonnant) à celles d'avions Siskin<sup>3</sup>.

Frank Goodell Wait, qui a commencé son entraînement au pilotage en septembre 1924, avait enregistré 1 093 heures de vol en octobre 1939, soit une moyenne de 73 heures par année<sup>4</sup>. Russell Charles Gordon a fait 2 150 heures entre 1925 et 1939 (140 heures par année en moyenne)<sup>5</sup>. Contrairement à Brown, les deux hommes ont réussi à accumuler un nombre considérable d'heures aux commandes d'avions Atlas.

Relativement parlant, seulement quelques-uns des 61 hommes du groupe original ont effectivement occupé des postes de commandement opérationnel. En raison de l'expansion de l'ARC, beaucoup ont été rapidement promus dans des écoles de commandement ou dans les quartiers généraux de formations opérationnelles et autres. Il y a cependant eu des exceptions (H. M. Carscallen, par exemple)<sup>6</sup>. Le cas de Russell Charles Gordon est plus typique, lui qui, en mai 1939, rentre d'Angleterre au Canada après avoir occupé pendant deux ans un poste d'échange dans une unité aérienne, la plupart du temps dans le Coastal Command. Grâce à son expérience acquise récemment et à son grade de commandant d'aviation, il sert pendant les 18 premiers mois de la guerre dans le Commandement aérien de l'Est (EAC) [dans les 5<sup>e</sup> et 10<sup>e</sup> Escadrons], avant d'être muté dans d'autres postes au Canada. En juin 1943, il est finalement envoyé outre-mer, cette fois pour commander une base de bombardiers du 6<sup>e</sup> Groupe. Martin Costello passe la première moitié de la guerre au sein de l'EAC. Quand on l'envoie outre-mer en août 1943, le Coastal Command met son expérience à profit, et il reçoit le commandement de la Station de Castle Archdale, base des 422<sup>e</sup> et 423<sup>e</sup> Escadrons.

Certains officiers n'ont pas dépassé le grade de colonel d'aviation (col avn), mais trois commandants d'aviation (Slemon, Campbell et Dunlap) ont atteint le niveau de chef de l'état-major de l'Air et un autre (Miller) est devenu le premier Chef de l'état-major de la Défense. Il convient sans doute de souligner qu'aucun autre officier n'a exercé un commandement aussi court que celui de Slemon : en août 1945, il avait été désigné commandant de la composante de l'ARC de la « Tiger Force », laquelle devait se composer d'avions Lancaster (puis de Lincoln) et être déployée dans le théâtre du Pacifique. Peu après les bombardements de Hiroshima et de Nagasaki, Slemon s'est présenté à Greenwood, a remercié les hommes de s'être portés volontaires et leur a adressé ses meilleurs vœux de succès en temps de paix, tout cela la même journée!

Parlons maintenant des commandants d'aviation de 1939 qui étaient d'anciens combattants de la Première Guerre mondiale. Il y en avait 17. Sept d'entre eux avaient fait partie de la Force régulière; les

dix autres appartenait à la Force aérienne auxiliaire. La majorité d'entre eux ont reçu le commandement d'une base d'entraînement ou ont été affectés dans un poste d'état-major. Seulement deux de ces anciens combattants avaient servi outre-mer pendant une période assez longue : Geoffrey Stuart O'Brian avait commandé le 3<sup>e</sup> Centre d'accueil du personnel, à Bournemouth (1942-1943), et Norman Sinclair MacGregor, des bases non opérationnelles du 6<sup>e</sup> Groupe, y compris celle de Wembleton.

Le Commandant d'aviation William Rogers, M. C., a été l'ancien combattant de la Première Guerre mondiale dont la carrière dans l'ARC a été la plus courte. Il avait été envoyé dans la Réserve le 1<sup>er</sup> octobre 1938 expressément pour mettre sur pied le 117<sup>e</sup> Escadron auxiliaire à Saint John (Nouveau-Brunswick). Son travail avait à peine commencé quand la guerre a éclaté. Le 117<sup>e</sup> Escadron a été dissout (il n'avait jamais reçu d'avions), et Rogers a été affecté dans le Commandement aérien de l'Est pour former le Corps de repérage aérien. Cependant, il était aussi directeur général de la SMT (Eastern) Ltd., la plus grande entreprise de transport par autobus et de camionnage des Maritimes, et l'entreprise souffrait de son absence. La SMT avait été désignée « industrie essentielle », et les autorités ont jugé que les services de Rogers dans l'entreprise étaient plus importants que ceux qu'il pouvait offrir dans l'ARC. Il est donc passé à la Réserve des officiers le 23 mars 1940, ce qui a mis fin à sa carrière dans l'aviation, à toutes fins utiles.

Les anciens combattants de la Première Guerre mondiale, à qui l'on avait refusé le privilège de servir outre-mer, ont malgré tout rempli des fonctions singulières au Canada. Les états de service du Commandant d'aviation (plus tard, Commodore de l'air) Roger Amédée Del'Haye, D.F.C., nous apprennent de curieux détails. Pendant l'entre-deux-guerres, il avait été secrétaire du Regina Flying Club et l'âme fondatrice du 120<sup>e</sup> Escadron de bombardement, quand la force auxiliaire de l'ARC a été organisée. À la fin des années 1930, l'ARC a tenté à maintes reprises de le mettre à la retraite en raison de son âge; chaque fois, les brigadiers-généraux de l'Armée de terre du 1<sup>er</sup> District militaire avaient protesté, en faisant valoir que Del'Haye était essentiel pour promouvoir la coopération entre l'Armée de terre et l'Aviation. Quand la guerre a éclaté, il a mené le 120<sup>e</sup> Escadron à la côte Ouest, puis a pris le commandement de la 5<sup>e</sup> École de bombardement et de tir, à Dafoe (Saskatchewan). En août 1942, il a été nommé officier d'administration (Aviation) au 3<sup>e</sup> Commandement d'entraînement, à Montréal, où il fut un officier d'état-major efficace remplissant des fonctions spéciales de recrutement auprès des francophones. Malgré tout, son âge demeurait pour lui un obstacle constant, de sorte que l'ARC a fixé au 1<sup>er</sup> décembre 1944 son départ à la retraite. Ironiquement, deux semaines avant cette date, soit le 18 novembre 1944, il fut tué dans l'écrasement d'un appareil Harvard.

Au cours de l'après-guerre, l'ARC a songé à créer un escadron auxiliaire à Regina, mais elle a abandonné l'idée en concluant que l'unité de réserve d'avant la guerre n'avait essentiellement existé que grâce au charisme, à l'enthousiasme et à l'efficacité de Del'Haye; on ne pouvait la remettre sur pied sans lui.

Au moins deux des commandants d'aviation d'octobre 1939 étaient de véritables « personnages » et ils ont tous deux connu une fin plutôt malheureuse. Frederick Joseph Mawdesley — le fameux « Mawdie » — avait été observateur pendant la Première Guerre mondiale et il avait obtenu son brevet de pilote à Camp Borden, en 1924. Il mettait du temps à apprendre, mais une fois son entraînement terminé, il est devenu un des plus brillants pilotes de l'ARC. Il fut même mis en nomination (sans succès) pour l'obtention du trophée McKee. Quand il effectuait des vols de pionnier dans le Nord, on aurait dit qu'il avait une boussole dans le cerveau. Il n'avait absolument peur de rien. Malheureusement, il aimait tellement voler qu'il refusait toute autre tâche, au point qu'en 1931, le Lieutenant-colonel d'aviation G. O. Johnson a décrit la résistance de Mawdie à occuper un poste administratif comme étant de l'« insubordination ».

Mawdesley avait une personnalité aux multiples facettes — il était à la fois excentrique et brillant, farceur, joueur et célibataire. Bref, il se distinguait des autres et il était donc la cible de bien des attaques. Il est parvenu jusqu'au grade de colonel d'aviation, mais il ne fut jamais affecté en dehors du Canada. Au dire de tous, on le sous-évaluait.

Il a failli être mis à la retraite en 1938 à cause de son âge. Entre 1939 et 1945, sa carrière a évolué curieusement. Ses supérieurs semblaient faire son éloge, mais avec une certaine réserve. « Son empressement risque parfois d'influer sur son jugement », écrivait le Commodore de l'air A. H. Hull le 14 décembre 1942. En fait d'évaluation ambiguë, c'en est toute une! Le Vice-maréchal de l'air (v/m/air) A. B. Shearer a été plus généreux : « Le Lieutenant-colonel d'aviation Mawdesley a servi l'ARC avec cœur et loyauté pendant de nombreuses années, et c'est un officier compétent et bien informé. »

Le Col avn Gordon McGregor a fait des éloges outrés au sujet de Mawdesley, surtout après une période que ce dernier passa en 1943 à titre de commandant intérimaire à Patricia Bay. Occupant un poste à titre temporaire, Mawdie n'avait reçu d'autre consigne que celle d'« assurer la permanence ». Or, il décida plutôt d'améliorer l'allure de l'endroit ainsi que le rendement et le moral du personnel; il réussit même à régler de vieux problèmes que McGregor n'espérait jamais résoudre. Partout où il allait, Mawdie était décrit comme étant un homme bien mis, un excellent gestionnaire et un officier qui se souciait beaucoup du bien-être de ses subalternes. S'il se sentait disgrâcié, il ne fit rien pour montrer son désappointement personnel ni quelque amertume que ce soit.

Ce fut en qualité de commandant de la 5<sup>e</sup> École de bombardement et de tir qu'il brilla le plus. Dafoe (Saskatchewan) était un lieu isolé et inhospitalier d'après les normes du Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique (PEACB). Finalement promu colonel d'aviation et ayant reçu le commandement de l'École, Mawdie s'est vivement intéressé au bien-être de tous en créant des installations de loisirs et de conditionnement physique là où il n'y en avait jamais eu. Le moral est remonté en flèche, de sorte qu'à la fin de 1943, l'unité a été désignée comme étant la meilleure école du PEACB.

Au début de 1944, le V/M/Air T. A. Lawrence a recommandé de nommer Mawdesley commandeur de l'Ordre de l'Empire britannique (C.B.E.), mais le nom de Mawdie n'a pas figuré sur la liste prioritaire des personnes inscrites sur la « Birthday Honours List ». À la fin d'août 1944, le V/M/Air Ken Guthrie a proposé de faire Mawdie membre de l'Ordre de l'Empire britannique (MBE); le 8 septembre, cela a été changé pour la Croix de l'Aviation (AFC), et cette décoration lui a finalement été accordée. Il est possible (non, probable) que cette décoration lui ait été décernée en partie pour souligner ses longs états de service et en partie en guise de consolation.

Mawdesley a pris sa retraite en 1945, mais sa réputation a continué d'obscurcir ses talents. À la fin des années 1950, le Commandant d'aviation Rick Mignon, alors rédacteur en chef de la revue *The Roundel*, a réuni des dizaines d'histoires concernant Mawdie, car il comptait les publier sous la forme d'un opuscule. Malheureusement, Mawdesley a vu le texte et en a été offensé au point d'en avoir le cœur brisé : l'homme qui aimait tant faire des blagues était devenu trop irritable ou trop vieux pour apprécier une blague faite à ses dépens. L'ouvrage ne fut jamais publié (le manuscrit semble avoir été perdu ou détruit). Pour s'amender, l'ARC a baptisé un centre d'instruction à Winnipeg « Mawdesley Hall ». Le vieil homme est venu assister aux cérémonies d'inauguration, mais les photographies prises pendant qu'on lui rendait hommage et que l'on évoquait le passé le montrent qui sourit sans grande conviction. En fait, il était très seul. Il ne s'était jamais marié et avait survécu à tous les membres de sa famille. Quand Mawdie est décédé à Orange (New Jersey), le 13 mai 1968, il était seul et sans le sou<sup>7</sup>.

L'autre « personnage » était le Commandant d'aviation (devenu plus tard lieutenant-colonel d'aviation) William Irwin Riddell, également appelé « Bull » Riddell. Il avait reçu l'entraînement de pilote juste à la fin de la Première Guerre mondiale et il s'était enrôlé dans l'ARC en 1925. Sa carrière a connu un bel essor à la fin des années 1920 et au début de la décennie suivante. Il était respecté à titre d'instructeur, de pilote de voltige et de commandant de l'escadron d'avions de chasse Siskin, à Trenton (de 1931 à 1934). La plupart des évaluations rédigées sur lui faisaient son éloge. Malgré tout, à partir de 1927, il exprime de plus en plus par écrit son mécontentement au sujet de son ancienneté; à partir de 1937, il manifeste une obstination grandissante au sujet de la nature de ses fonctions. Il comparait deux fois devant le Commandant d'aviation A. M. Hull qui lui rappelle en quoi consistent ses responsabilités. Il est promu commandant d'aviation en 1937, puis lieutenant-colonel d'aviation en mai 1940. Un officier subalterne décrira plus tard Riddell, alors commandant de la base de Rockcliffe, en ces termes : un chef bourru qui met en accusation un nombre exagéré de subalternes. Dans une note de service datée du 9 janvier 1941, on mentionne « son caractère ergoteur et son inaptitude à coopérer avec ses supérieurs »<sup>8</sup>. Au moins un rapport contredit les autres : le 17 décembre 1940, le Colonel d'aviation F. V. Heakes écrit ce qui suit sur Riddell :

Un commandant enthousiaste et énergique qui s'intéresse, à chaque étape, aux activités de la station; perçoit sous un bon angle les relations avec le QG et les commandants subalternes. A accordé une attention particulière à l'organisation de contrôle des vols, à la sécurité, à la discipline, au bien-être du personnel et à la croissance de la station. Conduite personnelle entièrement satisfaisante<sup>9</sup> [Traduction].

Riddell a ensuite été nommé commandant d'une école de bombardement et de tir au Manitoba, où l'on a vite constaté qu'il manquait de tact et de bon sens. Quand il est parti en congé de maladie, les autorités ont convoqué une commission médicale qui a conclu, en son absence, que des motifs médicaux justifiaient sa mise à la retraite. On l'a immédiatement remplacé dans son poste de commandant, et on l'a

mis à la retraite officiellement cinq mois plus tard. Cependant, Riddell n'est pas parti sans bruit. Pendant un an encore, il a dénoncé la façon dont on l'avait traité. Le Quartier général de la Force aérienne (QGFA) a fait valoir qu'il avait des ulcères (ce qu'il a nié, et l'on ne saura jamais si les ulcères avaient aggravé son comportement, ou vice-versa.

Le départ de Riddell a aussi donné lieu à un incident quasi comique. Juste au moment où il quittait son poste au Manitoba, le Chef de l'état-major de l'Air (le Maréchal de l'air Lloyd Breadner) a reçu un télégramme signé par deux officiers subalternes :

LE COMMANDANT D'AVIATION RIDDELL EST LE MEILLEUR COMMANDANT DE L'AVIATION. NOUS AIMERIONS LE GARDER À LA TÊTE DE LA SEPTIÈME ÉCOLE DE BOMBARDLEMENT ET DE TIR. SELON NOUS, CELA VAUDRAIT MIEUX POUR TOUT LE MONDE, CAR LE DÉPART DU COMMANDANT D'AVIATION RIDDELL CONSTITUERAIT UNE LOURDE PERTE POUR L'AVIATION, À CE STADE-CI ET DANS LES CIRCONSTANCES ACTUELLES. AU NOM DE TOUS LES OFFICIERS ET AVIATEURS DE LA STATION, JE PEUX DIRE FRANCHEMENT : « NOUS VOULONS QUE LE COMMANDANT D'AVIATION RIDDELL SOIT NOTRE COMMANDANT, ET NOUS ESPÉRONS QUE VOUS DONNEREZ SUITE À NOTRE DEMANDE. (Lieutenants d'aviation John L. Pinney et Edward Kirkby « et tout le monde »)<sup>10</sup> [Traduction].

Des officiers supérieurs ont fait savoir aux deux jeunes hommes (qui comptaient moins de six mois de service) que l'envoi de tels télégrammes allait carrément à l'encontre du protocole. À l'interne, on a déclaré : « Ce message semble avoir transpiré d'une fête d'adieu et de la consommation excessive d'alcool dans ce contexte. »

Plusieurs des commandants d'aviation de 1939 ont participé aux opérations outre-mer au début de la guerre, avant d'être promus dans des postes d'état-major et des postes de commandement supérieurs. En fait, la première sortie opérationnelle exécutée par l'ARC l'a été par le Commandant d'aviation William Isaac Clements. Quand la guerre a éclaté, il était officier détaché auprès de la RAF; il a traversé en France avec le 53<sup>e</sup> Escadron (avions Blenheim) et, dans la nuit du 29 au 30 septembre 1939, il a effectué un vol de reconnaissance sans incidents au-dessus de l'Allemagne occidentale. Clements ne semble pas avoir exécuté d'autres missions opérationnelles par la suite. Il a été brièvement détaché auprès du Quartier général de l'ARC outre-mer, puis il est rentré au Canada où il a occupé divers postes d'état-major et des fonctions au sein du Commandement de l'instruction. Il s'est élevé jusqu'au grade de colonel d'aviation dans l'ARC du temps de guerre, et jusqu'à celui de commodore de l'air, en temps de paix, dans des postes tels que ceux de chef d'état-major de la 1<sup>re</sup> Division aérienne et de chef du Commandement maritime de l'ARC.

Le Commandant d'aviation Wilbert Denison Van Vliet, nouvellement promu lieutenant-colonel d'aviation, s'est rendu outre-mer avec le 110<sup>e</sup> Escadron de coopération avec l'Armée de terre, en février 1940. Cette unité aurait été aux premières loges si les Allemands avaient débarqué en Angleterre. Comme elle était munie d'appareils Westland Lysander, elle aurait sans doute aussi été anéantie en quelques heures. Ce rôle a été épargné à l'escadron (et à Van Vliet). Il est rentré au Canada en octobre 1940 et il a été affecté à des fonctions d'état-major au QGFA. Il est décédé de causes naturelles en octobre 1942.

Entre-temps, un autre commandant d'aviation de l'ARC prend, en octobre 1939, le commandement d'un escadron de la RAF nouvellement formée en Angleterre. Il s'agit du 242<sup>e</sup> Escadron, constitué de Canadiens qui se sont enrôlés précédemment dans la RAF. Les choses commencent bien pour Fowler Morgan Gobeil : il persuade le ministère de l'Air de doter son unité d'avions Hurricane, plutôt que de Blenheim, il amène son escadron au niveau opérationnel et il le dirige avec compétence en mai 1940. Puis, au lendemain de la débâcle de Dunkerque, les Britanniques tentent de recréer un « front de l'Ouest » en France et engagent plusieurs escadrons dans cet effort, y compris le 242<sup>e</sup>. C'est un désastre, mais pour le 242<sup>e</sup> Escadron, les choses sont particulièrement chaotiques. Au milieu d'une retraite des unités combattantes, le personnel au sol décampe en pleine nuit. Quand le 242<sup>e</sup> Escadron rentre en désordre en Grande-Bretagne, Gobeil perd son commandement et est renvoyé au Canada. Il demeurera commandant d'aviation pendant toute la guerre, mais on lui décernera la Croix de l'Aviation pour le rôle qu'il aura joué à titre de copilote d'un planeur chargé d'une cargaison et remorqué au-dessus de l'Atlantique, dans le cadre d'une expérience particulièrement futile. Gobeil sera finalement promu lieutenant-colonel d'aviation en 1948 et prendra sa retraite en 1956.

À peu près au moment où Gobeil quitte l'Angleterre pour rentrer au Canada, un autre membre de la « classe de 1939 » arrive là-bas : le Commandant d'aviation Ernest McNab. Tout comme Gobeil, c'est un ancien de l'équipe d'acrobatie des années 1930 qui a piloté des Siskin. Quand l'ARC envoie le

1<sup>er</sup> Escadron de chasse outre-mer en juin 1940, McNab est l'officier tout désigné pour le commander. Il a antérieurement été affecté dans le Fighter Command dans le cadre d'un échange d'officiers et il a même piloté des Hurricane. Son seul concurrent, en ce qui concerne l'expérience aux commandes de Hurricane, est le Commandant d'aviation Elmer Fullerton (qui deviendra ensuite colonel d'aviation), mais ce dernier est un ancien combattant de la Première Guerre mondiale et est sans doute en moins bonne condition physique que McNab, qui a 34 ans. McNab dirige le 1<sup>er</sup> Escadron canadien pendant toute la bataille d'Angleterre et mérite la Croix du service distingué dans l'Aviation (DFC), ce faisant. Les choses commencent mal pour son escadron, qui abat deux bombardiers britanniques, mais le rendement de celui-ci pendant la bataille d'Angleterre sera par ailleurs acceptable (destruction de 30 avions ennemis au prix de trois pilotes tués et de dix autres blessés).

Le cas de McNab est intéressant, car, même s'il s'est hissé au grade de colonel d'aviation en 1942, il n'est pas monté plus haut. Pendant la guerre, il a servi dans le Commandement aérien de l'Ouest (une impasse) et il a commandé la Station Digby outre-mer (ce qui aurait dû favoriser sa promotion). Pourtant, il est demeuré colonel d'aviation jusqu'à sa retraite, en 1957.

Le Maréchal de l'air G. O. Johnson, passant en revue les états de service de McNab en mars 1945, a laissé entendre qu'il avait sans doute trop mis l'accent sur les opérations au cours de sa carrière. Chose certaine, son travail ne laissait rien à désirer :

Pendant la période d'affectation où le Colonel d'aviation McNab a été commandant de la Station de Digby, il a fait l'objet de rapports très satisfaisants; il se distinguait par ses aptitudes et son efficacité et il était considéré comme étant un officier fiable et affable, notamment dans ses rapports avec les officiers supérieurs de la RAF et dans ses relations et sa coopération avec les autorités de l'Armée de terre.

À titre de colonel d'aviation ayant de l'ancienneté, cet officier n'a pas souvent eu l'occasion de servir dans des postes d'état-major, si l'on exclut une courte période passée au Commandement aérien de l'Ouest, d'abord en qualité d'officier de liaison de l'ARC avec les forces de la United States Army Air Forces (USAAF) à Seattle, puis à titre d'ASO.1, au Quartier général du Commandement<sup>11</sup>.

Johnson a proposé de confier plus de fonctions de direction à McNab et un poste « correspondant davantage à son grade actuel ». Il se souciait de la carrière de McNab (mais pas nécessairement de l'intérêt des forces armées). Johnson avait toujours été un bureaucrate indifférent et il faisait partie d'une aviation qui, après la victoire sur le Japon, allait de plus en plus être influencée par les évaluations administratives plutôt qu'opérationnelles.

Un homme a dénoncé l'iniquité de la situation. Le 28 janvier 1946, soit la veille de son propre départ à la retraite, le V/M/Air M. Heakes a rédigé une longue évaluation au sujet du Colonel d'aviation McNab. Cet officier, estimait-il, faisait l'objet d'accusations bidon. Sa réputation en tant qu'officier d'état-major n'était pas bonne; par conséquent, on le jugeait défavorablement sans prendre connaissance de ses états de service. Heakes a décrit cet état de choses comme étant une « campagne de commérages » attisée par l'ignorance et la jalousie. Il a attiré l'attention sur les réalisations de McNab, qui avait déménagé le 1<sup>er</sup> Escadron outre-mer et l'avait entraîné et organisé en vue de la bataille d'Angleterre. Il a cité des évaluations rédigées sur McNab quand celui-ci était à Digby où il avait été chargé de l'administration, de la tactique et de l'entraînement d'un personnel dont les effectifs avaient atteint 3 600 membres. Heakes a aussi évoqué la propre hésitation de McNab à se défendre contre les rumeurs et les préjugés.

Malheureusement, sa réputation ne s'est pas améliorée, et il semble que McNab lui-même ait montré tant et plus qu'il avait atteint son niveau maximal. Dans des affectations successives au Commandement aérien de l'Ouest et ailleurs, il a paru incapable de déléguer le travail, puis il a été débordé par les « montagnes de paperasserie » engendrées de ce fait. C'était un homme cordial et populaire, mais même un supérieur sympathique tel que le V/M/Air Ken Guthrie a éprouvé de la gêne face aux retards accumulés par son fervent subalterne.

En 1948-1949, McNab a fréquenté le Collège d'état-major de l'ARC, et cela a eu des effets remarquables sur lui. Par la suite, il a fait à maintes reprises l'objet d'éloges pour des projets tels que la coordination de la participation de l'ARC à la Visite royale de 1951 et le Spectacle aérien national de Toronto, en 1953. Malgré tout, il était tombé très bas dans l'échelle des promotions entre 1943 et 1949, et, en dépit des multiples efforts qu'il déployait pour « se rattraper », ils ne semblaient jamais suffisants pour lui valoir une autre promotion. Il n'a jamais manifesté d'amertume (à tout le moins, pendant ses années de service) face à l'enlèvement de sa carrière, ce qui est tout à son honneur.

Tandis que les escadrons de l'ARC commencent à se former outre-mer, un autre membre de la classe de 1939 est affecté en Grande-Bretagne pour assumer un commandement. Richard Gustav Briesse, fraîchement promu lieutenant-colonel d'aviation, est affecté dans le 413<sup>e</sup> Escadron, muni de Catalina. Sa carrière sera brève, car il sera abattu pendant une mission de reconnaissance à Tromsø (dans le nord de la Norvège), le 22 octobre 1941. Ce sera le seul membre de la classe de 1939 à être tué au combat. Briesse est remplacé à la tête du 413<sup>e</sup> Escadron par le Lieutenant-colonel d'aviation J. D. Twigg, puis par un autre membre de la classe de 1939, le Lieutenant-colonel John Plant, nouvellement promu. Prendre le commandement du 413<sup>e</sup> Escadron est une malédiction pour Plant, à un moment où l'océan Indien est devenu l'arrière-cour de la guerre. Il rentre en Grande-Bretagne en octobre 1942, puis au Canada à la fin de 1943, mais il n'aura la chance de se distinguer dans des opérations aériennes qu'en juin 1945, quand il prendra le commandement du 9<sup>e</sup> Groupe de transport, poste dans lequel il se distinguera avec brio. J'ai déjà mentionné Henry Myles Carscallen, un commandant d'aviation de la classe de 1939 qui est plus tard devenu lieutenant-colonel d'aviation et commandant du 424<sup>e</sup> Escadron (d'octobre 1942 à avril 1943) dans laquelle il a mérité la DFC. Pendant la guerre, il s'est hissé jusqu'au grade de colonel d'aviation et il était vice-maréchal de l'air au moment de sa retraite. Un des incidents les plus curieux de sa carrière s'est produit en octobre 1940, quand il commandait un détachement de bombardiers patrouilleurs Douglas Digby, à St. John's (Terre-Neuve).

L'incident concerne l'île française de Saint-Pierre. Le 15 septembre 1940, deux avions Digby de l'ARC commencent des vols de reconnaissance au-dessus du port de l'endroit. Un avion se tient au large, tandis que l'autre, piloté par Carscallen, descend à basse altitude au-dessus de la ville pour photographier le *Ville d'Ys* (un navire de guerre). L'équipage du navire découvre aussitôt un canon anti-aérien, semble-t-il pour tirer sur le Digby. Officiellement, Saint-Pierre relève de la France de Vichy, mais le sentiment populaire favorise la France libre et De Gaulle. La foule, qui déambule dans le port, car c'est un dimanche, réagit avec violence et se met à crier des injures et à lancer des pierres contre le navire. Pour riposter, les officiers de ce dernier arrosent les manifestants avec un boyau d'incendie. Ne réussissant pas à disperser la foule de cette façon, les autorités déploient des marins munis de fusils et de baïonnettes autour du quai. C'est là un incident parmi bien d'autres qui creuseront un fossé entre la population favorable à la France libre et le gouvernement de Vichy<sup>12</sup>.

On peut penser qu'une courte période de service outre-mer influera relativement peu sur les opérations, mais tel n'a pas été le cas de celle de Walter Edwin Bennett. Avant la guerre, il avait suivi un cours de photographie avancé avec la RAF. Pendant la guerre, il a principalement été affecté dans le Commandement aérien de l'Ouest, mais de février à septembre 1941, il a été envoyé en Grande-Bretagne. Les documents sur cette affectation sont on ne peut plus rares, tout en portant à croire que Bennett a alors accompli un travail important. Le dossier de la Direction – Histoire et patrimoine (qui ne contient pas les états de service complets de cet officier) comportent le passage suivant : « Pendant une période de huit mois, en 1941, cet officier a exécuté 14 sorties opérationnelles au-dessus d'objectifs européens. Ces missions avaient pour objet de mettre à l'essai du matériel photographique spécial, et les résultats en ont été précieux au cours d'opérations de reconnaissance photographique menées à des stades ultérieurs de la guerre. » Clarence Rupert Dunlap a connu une carrière opérationnelle très active, tout d'abord à titre de commandant de la 331<sup>e</sup> Escadre (bombardiers Wellington, en Afrique du Nord), puis de commandant de la 139<sup>e</sup> Escadre (avions Mitchell) au sein de la 2<sup>e</sup> Force aérienne tactique. Dunlap a exécuté 35 sorties avec la seule 139<sup>e</sup> Escadre<sup>13</sup>.

La majeure partie des membres de la classe de 1939, même pendant leurs affectations outre-mer, ont dû faire des pieds et des mains pour trouver des occasions d'aller au combat. Même les officiers d'état-major prenaient des risques pour ce faire (Hugh Campbell fut blessé par une mine terrestre en Afrique du Nord). Ceux qui commandaient les stations et les bases du 6<sup>e</sup> Groupe et qui détenaient le grade de colonel d'aviation ou de commodore de l'air, étaient censés administrer leur base ou station, surveiller l'entraînement, évaluer leurs subalternes et s'abstenir de gêner les choses en participant en catimini à des missions opérationnelles. Le fait est que beaucoup ont ainsi « fait du stop » à bord d'avions partant au combat, bien qu'il existe peu de documents relatant leurs opérations furtives. À titre de colonel d'aviation commandant la Station de Tholthorpe, Russell Charles Gordon a exécuté une mission (le 29 juillet 1943) à Hambourg. Parfois, un journal révélait que tel ou tel colonel d'aviation avait récemment pris part à un raid. Quand deux commandants de base (Hurley et Bryans) ont participé à un même raid (Le Mans, en mars 1944), les officiers du quartier général du 6<sup>e</sup> Groupe ont sans doute eu un frisson dans le dos. Malgré tout, il était difficile d'empêcher les officiers d'agir de la sorte : ils aspiraient naturellement à aller au combat,

tout en craignant d'être perçus par leurs hommes comme étant des « bureaucrates ». Par ailleurs, tout le monde savait, dans le 6<sup>e</sup> Groupe, que le commandant (V/M/Air C. M. « Black Mike » McEwen) exécutait régulièrement des opérations aériennes, contrairement aux ordres.

Parmi les commandants de base et de station, deux membres de la classe de 1939 se sont distingués par leur héroïsme « exceptionnel ». Le premier, le Commodore de l'air Arthur Ross, est bien connu : à Tholthorpe, les 27 et 28 juin 1944, il a pris part au sauvetage de l'équipage d'un bombardier Halifax qui s'était écrasé en flammes. Ross n'a pas été le seul à intervenir, mais il a alors assumé la direction des choses, alors qu'il aurait pu rester à l'écart. Il a par ailleurs perdu une main au cours des efforts de sauvetage. Il a ainsi mérité la Croix de George, laquelle n'a été décernée qu'à quatre membres de l'ARC, et il a été le seul à survivre à son exploit.

Lawrence Edward « Larry » Wray est l'autre membre de la classe de 1939 qui s'est démarqué par sa grande bravoure. Après de nombreuses affectations au Canada, à la faveur desquelles il s'est hissé au grade de colonel d'aviation, Wray arrive en Grande-Bretagne en novembre 1943, et il prend le commandement de la Station de Skipton-on-Swale. Il décide à tout hasard de « participer en cachette à un vol opérationnel » et, dans la nuit du 18 au 19 mars 1944, au cours d'un raid sur Frankfort, il est abattu. Il arrive au Stalag Luft III peu après la Grande Évasion et il y devient l'officier de l'ARC le plus élevé en grade. Il deviendra aussi l'officier britannique le plus élevé en grade (SBO) à cet endroit. À ce titre, il doit se débattre pour obtenir de petites concessions sous forme de nourriture et de confort matériels de la part des officiers allemands qui sont de plus en plus effrayés par leurs camarades de la SS et par les Alliés qui sont de toute évidence en train de gagner la guerre. En janvier 1945, l'ennemi vide plusieurs camps, y compris le Stalag Luft III et fait marcher les prisonniers de guerre vers l'ouest, juste devant l'armée russe qui avance. C'est dans ce contexte que Larry Wray assume vraiment le leadership. Des documents officiels résumant ses efforts, mais la meilleure description nous vient d'un collègue prisonnier de guerre, le Commandant d'aviation B. J. Bourchier, qui l'a envoyée au commandant de l'ARC outre-mer (Johnson) :

À titre de prisonnier de guerre libéré, j'ai le privilège d'attirer l'attention de votre quartier général sur l'excellent travail que le Colonel d'aviation L. E. Wray, de l'Aviation royale du Canada, a fait en mon nom et en celui de centaines d'autres prisonniers de guerre qui, dans une grande mesure, doivent leur vie à son leadership.

Jusqu'à l'arrivée du Colonel d'aviation Wray, j'étais le prisonnier de guerre de l'ARC le plus élevé en grade en Allemagne; comme il n'y avait aucun officier de l'ARC détenant un grade supérieur à celui du Colonel d'aviation Wray, j'estime qu'il est de mon devoir de vous faire parvenir le texte qui suit :

Quand le Colonel d'aviation Wray est arrivé au Stalag Luft III, il a immédiatement été accepté au sein du groupe, en raison de sa personnalité et de son leadership exceptionnels, et on lui a donné le titre d'« ambassadeur du Canada au royaume des prisonniers de guerre alliés ».

Il est devenu officier supérieur de l'administration (O Sup Admin, ou SAO, en anglais), et il a libéré l'officier britannique le plus élevé en grade (SBO) d'un bon nombre de tracas administratifs. Le travail qu'il faisait à ce titre l'occupait à temps plein, et il a réussi à apporter de nombreux changements qui ont aidé à rendre la vie des prisonniers de guerre beaucoup plus supportable. Il prévoyait toujours quelque chose pour nous tenir occupés : sports, loisirs, ou cours de formation, par exemple. En outre, quelle que fût l'heure du jour ou de la nuit, si un prisonnier avait besoin de conseils ou d'une oreille attentive, le Colonel d'aviation Wray était là pour l'encourager et lui donner espoir. C'est au Stalag Luft III qu'il a le mieux influé sur le moral.

Ce n'est que quand les prisonniers ont reçu l'ordre de marcher de Sagan à Brême, dans la deuxième moitié de janvier, que ses aptitudes remarquables se sont pleinement manifestées. Si la marche avait eu lieu à la cadence fixée par les Allemands, d'innombrables prisonniers se seraient effondrés, épuisés, et auraient été laissés à la merci de la population allemande.

À notre arrivée au camp de la région de Brême, les conditions étaient loin d'être satisfaisantes; encore une fois, le Colonel d'aviation Wray, en sa qualité d'O Sup Admin, a travaillé jour et nuit pour organiser le camp et les Allemands, au point que la vie était acceptable.

De nouveau, pendant la marche entre la région de Brême et Lubeck, le Colonel d'aviation Wray, désormais officier britannique le plus élevé en grade, a constamment contredit les ordres du commandant allemand afin de ralentir la marche, de manière que les prisonniers plus faibles puissent suivre les autres. Ce faisant, le Colonel d'aviation Wray risquait constamment d'être livré à la Gestapo

ou à la SS par le commandant allemand, mais faisant fi de cela, il a si bien réussi à ralentir la marche et à étirer la colonne que très peu de prisonniers ont dû être abandonnés. En outre, la longue colonne étirée a fait de son mieux pour paralyser la circulation sur les routes allemandes.

À l'arrivée des prisonniers de guerre dans le secteur de Lubeck, le Colonel d'aviation Wray a demandé qu'on les installe dans des fermes à l'extérieur de la ville, pendant qu'il allait inspecter le camp proposé par les Allemands. Comme ce dernier était trop petit et tout à fait inacceptable, le Colonel d'aviation Wray a refusé que la colonne se rende jusqu'à Lubeck et il a obtenu qu'elle revienne sur ses pas jusqu'à un grand domaine rural où les prisonniers ont pu être logés dans des granges, des étables, etc. dans un certain luxe par rapport aux conditions qui auraient existé à Lubeck. Afin d'obtenir tous ces avantages, le Colonel d'aviation Wray a dû se déplacer considérablement sur les routes; plusieurs fois, son véhicule a été la cible de nos forces aériennes tactiques. Par ailleurs, il est entré dans la ville de Bad Odersloe 24 heures après un raid de jour de la RAF. À cet endroit, en particulier, il a risqué de subir la colère de la population allemande encore présente sur les lieux.

Ces quelques exemples visent à montrer comment le Colonel d'aviation Wray a constamment risqué sa vie pour que les prisonniers de guerre reçoivent un meilleur traitement de la part des Allemands. Je suis profondément convaincu que la plupart des prisonniers qui ont survécu doivent leur vie au Colonel d'aviation Wray. On pourrait citer de nombreux autres exemples précis. Chaque prisonnier qui a fait la marche forcée confirmera que le Colonel d'aviation Wray s'exposait constamment aux représailles de la Gestapo à cause de ses tactiques retardatrices et de son indifférence absolue pour les ordres ou les directives de nos gardiens. Dans tout ce qu'il faisait, il n'avait qu'un seul but : sauver la vie des prisonniers de guerre alliés. On peut mesurer sa réussite au nombre de prisonniers qui ont eu la vie sauve. Je vous adresse le présent compte rendu dans l'espoir le plus profond qu'il pourra être transmis aux plus hautes autorités, de manière qu'un hommage convenable soit rendu à un chef courageux et à un vaillant officier<sup>14</sup> [Traduction].

Larry Wray a mérité l'Ordre de l'Empire britannique (O.B.E.) [ses supérieurs de l'ARC ont réclamé en vain l'Ordre du service distingué (DSO) pour lui]. Il s'est hissé jusqu'au grade de vice-maréchal de l'air et, au fil des années, il a été à la tête du 9<sup>e</sup> Groupe de transport, du Commandement de la défense aérienne et de la 1<sup>re</sup> Division aérienne en Europe.

Tous les membres de la classe de 1939 n'ont pas connu une carrière aussi mouvementée que McNab ou Wray, mais la plupart ont fait leur marque à un moment donné. Arthur Haliburton Wilson n'est pas un nom bien connu dans l'histoire de l'ARC; avant la guerre, il avait surtout été pilote commercial, puis instructeur tout d'abord auprès de l'Aero Club de la Colombie-Britannique, puis au sein du 111<sup>e</sup> Escadron auxiliaire. Pendant la guerre, il est demeuré au Canada : il a commandé une station et une école militaire d'entraînement au pilotage. Malgré tout, après avoir pris sa retraite de l'ARC en juillet 1944, il a travaillé pour le ministère des Transports, essentiellement à titre de surintendant régional des voies aériennes en Colombie-Britannique. Il a quitté l'aviation en 1965 et il a été intronisé au Panthéon de l'aviation du Canada en 1978.

Tout compte fait, il est difficile de faire des généralisations au sujet de la classe de 1939. Certains de ses membres étaient brillants (ou ont eu la chance de manifester leurs talents); d'autres étaient des fainéants (ou n'ont jamais eu la chance de briller). Quelques-uns, comme Elmer Fullerton (récipiendaire du trophée McKee en 1935) ont atteint leur zénith avant la guerre. Il faut aussi dire qu'une contribution durable de Fullerton a été la conception du tartan de l'Aviation<sup>15</sup>. Au moins un officier (John George Bryans) est devenu prophète, en quelque sorte, après sa carrière dans l'ARC. Même Fowler Gobeil, le mouton noir de la classe, est devenu collecteur de fonds pour les universités et, au moment de sa mort, il a exigé que son corps soit remis à une faculté de médecine.

Toute une classe!

.....  
**Officiers de l'ARC ayant le grade de commandant d'aviation en octobre 1939**

\* Officier qui a servi pendant la Première Guerre mondiale  
**En gras** : officiers de la Réserve ou de la Force auxiliaire

\*ADAMS, Albert Oliver – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1938. Décoration pendant la guerre : O.B.E.  
Grade le plus élevé pendant la guerre : colonel d'aviation. A pris sa retraite dans ce grade en mai 1953.

ASHTON, Arthur James – ancienneté à partir du 18 mars 1938. A pris sa retraite à titre de commodore de l'air, en mai 1945.

- BENNETT, Walter Edwin – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1939. Décorations pendant la guerre : citation à l'ordre du jour, Légion d'honneur. Grade le plus élevé pendant la guerre : colonel d'aviation. A pris sa retraite à titre de commodore de l'air en juillet 1961.
- BRIESE, Richard Gustav – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1939. Grade le plus élevé pendant la guerre : lieutenant-colonel d'aviation. Tué au combat au sein du 413<sup>e</sup> Escadron, le 22 octobre 1941.
- BROWN, Walter Whitson – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1938 – Décoration pendant la guerre : Légion d'honneur. Grade le plus élevé pendant la guerre : commodore de l'air; a pris sa retraite dans ce grade, en 1955.
- BRYANS, John George – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1939. Décorations pendant la guerre : O.B.E., C.B.E.; citation à l'ordre du jour. A pris sa retraite à titre de vice-maréchal de l'air, en 1961.
- CAMERON, Robert Alexander – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1939. Grade le plus élevé pendant la guerre : colonel d'aviation. A pris sa retraite à titre de vice-maréchal de l'air, en 1966. Il semble avoir passé toute sa carrière au QGFA, en qualité de spécialiste des armements; il a fait de courts séjours outre-mer et a servi brièvement à la Station de l'ARC de Mountain View (Ontario). Aucune décoration du temps de guerre. Son dossier ne contient même pas de communiqués de presse.
- CAMPBELL, Archibald Patrick – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1937. Décorations pendant la guerre : C.B.E.; citation à l'ordre du jour. A été muté dans la RAF à titre de colonel d'aviation en mai 1944.
- CAMPBELL, Hugh Lester – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1939. Décorations pendant la guerre : C.B.E., Croix de guerre tchèque, Ordre tchèque du Lion blanc, Légion du Mérite. Grade le plus élevé pendant la guerre : vice-maréchal de l'air. A pris sa retraite à titre de maréchal de l'air, en 1962.
- CAREFOOT, Herbert Reginald – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1939. Grade le plus élevé : colonel d'aviation, le 1<sup>er</sup> mars 1942. Tué dans l'écrasement d'un Liberator du Ferry Command, le 25 avril 1942.
- CARR-HARRIS, Brian Gethyn – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1937. Grade le plus élevé : lieutenant-colonel d'aviation. Tué dans un accident d'aviation, au lac Saint-Louis (Québec), le 6 juillet 1942.
- CARSCALLEN, Henry Myles (SHC) – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1939. Grade le plus élevé pendant la guerre : colonel d'aviation. Décorations pendant la guerre : D.F.C., citation à l'ordre du jour. A pris sa retraite à titre de vice-maréchal de l'air, en 1963.
- \*CARTER, Albert, MM – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1939. Grade le plus élevé : lieutenant-colonel d'aviation. A pris sa retraite dans ce grade, le 6 août 1943.
- CLEMENTS, William Isaac – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1939. Décorations pendant la guerre : O.B.E., Croix de Guerre. Grade le plus élevé pendant la guerre : colonel d'aviation. A pris sa retraite à titre de commodore de l'air, en 1963.
- COLEMAN, Sheldon William – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1939. Décoration pendant la guerre : officier de la Légion du mérite. A pris sa retraite à titre de commodore de l'air, en juin 1959.
- COSTELLO, Martin – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1938. Décorations pendant la guerre : O.B.E., C.B.E.; citation à l'ordre du jour. Grade le plus élevé pendant la guerre : commodore de l'air. A pris sa retraite dans ce grade, le 9 mars 1959.
- \*CREIGHTON, Gerald Esmond – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> mai 1939 pour commander le 116<sup>e</sup> Escadron de chasse. Grade le plus élevé pendant la guerre : lieutenant-colonel d'aviation. A pris sa retraite en juillet 1943.**
- \*DEL'HAYE, Roger Amédée, D.F.C. – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1936. Grade le plus élevé : commodore de l'air. Tué dans l'écrasement d'un Harvard, le 18 novembre 1944.**
- \*DUBUC, Marcel – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> septembre 1934. A pris sa retraite à titre de colonel d'aviation, en novembre 1944.**
- DUNLAP, Clarence Rupert – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1939. Décorations pendant la guerre : C.B.E., Croix d'argent, Croix de Guerre. Grade le plus élevé pendant la guerre : commodore de l'air. A pris sa retraite à titre de maréchal de l'air, en 1968.
- EDWARDS, Douglas Muir – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1939. Décorations pendant la guerre : A.F.C., citation à l'ordre du jour, Croix de Guerre, Légion d'honneur, American Air Medal. Grade le plus élevé pendant la guerre : colonel d'aviation. A pris sa retraite dans ce grade, en 1951.

ELAINE, Donald Smith – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1939. Grade le plus élevé pendant la guerre : colonel d’aviation. A pris sa retraite à titre de commodore de l’air, en 1956.

**\*FOSS, Roy Holmes – ancienneté à partir du 28 septembre 1938. Grade le plus élevé : colonel d’aviation. A pris sa retraite dans ce grade, en septembre 1945.**

\*FULLERTON, Elmer Garfield – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1935. Décoration pendant la guerre : A.F.C. A pris sa retraite à titre de colonel d’aviation, en 1946.

GOBEIL, Fowler Morgan - ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1939. Décoration pendant la guerre : A.F.C. Promu lieutenant-colonel d’aviation le 1<sup>er</sup> janvier 1948. A pris sa retraite en avril 1956.

GODWIN, Harold Brandon – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1938. Décorations pendant la guerre : O.B.E., C.B.E. Grade le plus élevé pendant la guerre : commodore de l’air. A pris sa retraite à titre de vice-maréchal de l’air, en avril 1959.

GORDON, Russell Charles – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1939. Décorations pendant la guerre : C.B.E., citation à l’ordre du jour, Légion du mérite. Grade le plus élevé pendant la guerre : commodore de l’air. A pris sa retraite dans ce grade, en 1953.

\*HARDING, David Allen, A.F.C. – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1937 – Décoration pendant la guerre : O.B.E. A pris sa retraite à titre de colonel d’aviation, en février 1946.

HAWTREY, Ralph Courtney – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1939. Grade le plus élevé : colonel d’aviation, en mars 1942. A pris sa retraite dans ce grade, en mars 1959.

HURLEY, Joseph Louis - ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1939. Décorations pendant la guerre : C.B.E., citation à l’ordre du jour. Grade le plus élevé pendant la guerre : colonel d’aviation. A pris sa retraite à titre de commodore de l’air, en 1955.

JAMES, Arthur Lome – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1938 – Décorations pendant la guerre : C.B.E., Légion du mérite (commandeur). Grade le plus élevé pendant la guerre : vice-maréchal de l’air. A pris sa retraite dans ce grade, en avril 1955.

JOHNSON, Bertram Frederick – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1937. Décorations pendant la guerre : O.B.E., citation à l’ordre du jour. A pris sa retraite à titre de commodore de l’air, en juillet 1946.

JONES, Wilfred Alexander – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1939. Décoration pendant la guerre : citation à l’ordre du jour. Grade le plus élevé pendant la guerre : colonel d’aviation. Est décédé de causes naturelles en Angleterre, le 2 mai 1944.

KERR, John Gordon – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1939. Décorations pendant la guerre : C.B.E., A.F.C., citation à l’ordre du jour. Grade le plus élevé pendant la guerre : commodore de l’air. A pris sa retraite à titre de vice-maréchal de l’air, en 1963.

LEWIS, Alexander – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1938. Décoration pendant la guerre : A.F.C. Grade le plus élevé : colonel d’aviation, en 1941. A pris sa retraite dans ce grade, en 1949.

**LITTLE, Robert Hazen – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> octobre 1939. Officier de la force auxiliaire. Grade le plus élevé pendant la guerre : lieutenant-colonel d’aviation. A pris sa retraite en août 1944.**

MacCAUL, Donald Harvey – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1938. Décoration pendant la guerre : citation à l’ordre du jour. Grade le plus élevé pendant la guerre : colonel d’aviation. A pris sa retraite dans ce grade, vers 1955.

**\*MacGREGOR, Norman Sinclair, D.F.C. – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> octobre 1938. Décoration pendant la guerre : citation à l’ordre du jour. Grade le plus élevé : colonel d’aviation. A pris sa retraite dans ce grade, en avril 1945.**

MAIR, Robert Comrie – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1939. Grade le plus élevé pendant la guerre : colonel d’aviation. Il a été rétrogradé lieutenant-colonel d’aviation le 1<sup>er</sup> octobre 1946 et a pris sa retraite dans ce grade en 1957.

\*MAWDESLEY, Frederick Joseph – ancienneté à partir du 8 septembre 1936. Décoration pendant la guerre : A.F.C. A pris sa retraite à titre de colonel d’aviation, en 1945.

McBURNEY, Ralph Edward – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1938. Décorations pendant la guerre : C.B.E., citation à l’ordre du jour. A pris sa retraite à titre de vice-maréchal de l’air, en 1952.

- McGOWAN, Edwin Archibald – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1938. Décoration pendant la guerre : citation à l'ordre du jour. Grade le plus élevé pendant la guerre : colonel d'aviation. A pris sa retraite dans ce grade, en juillet 1948.
- McNAB, Ernest Archibald – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1939. Décorations pendant la guerre : O.B.E., D.F.C., Croix de guerre tchèque. Grade le plus élevé : colonel d'aviation, en juin 1942. A pris sa retraite dans ce grade, en 1957.
- \*MIDDLETON, Elwood Edward – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1937. Décoration pendant la guerre : C.B.E. Grade le plus élevé pendant la guerre : commodore de l'air. A pris sa retraite à titre de vice-maréchal de l'air, en 1949.
- MILLER, Frank Robert – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1939. Décorations pendant la guerre : C.B.E., citation à l'ordre du jour. Grade le plus élevé pendant la guerre : commodore de l'air. A pris sa retraite à titre de maréchal en chef de l'air, en juillet 1966.
- \*O'BRIAN, Geoffrey Stewart, A.F.C. – ancienneté à partir du 8 octobre 1932. Décoration pendant la guerre : C.B.E. A pris sa retraite à titre de commodore de l'air, le 15 novembre 1944.**
- ORR, Walter Alyn – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1939. Décorations pendant la guerre : O.B.E., C.B.E., citation à l'ordre du jour. Grade le plus élevé pendant la guerre : commodore de l'air. A pris sa retraite à titre de vice-maréchal de l'air, en 1962.
- PLANT, John Lawrence – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1939. Décorations pendant la guerre : C.B.E., A.F.C., citation à l'ordre du jour. Grade le plus élevé pendant la guerre : commodore de l'air. A pris sa retraite à titre de vice-maréchal de l'air, en 1956.
- \*RAYMOND, Adélarde – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> septembre 1939. Officier de la force auxiliaire. Décorations pendant la guerre : C.B.E., Légion d'honneur, Croix de Guerre. Grade le plus élevé pendant la guerre : vice-maréchal de l'air. A pris sa retraite en mai 1945.**
- \*RIDDELL, William Irwin – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1937. Promu lieutenant-colonel d'aviation. A pris sa retraite, le 25 mai 1942.
- \*ROGERS, William Wendell, MC – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> octobre 1938. A été muté dans la Réserve, le 23 mars 1940.**
- ROSS, Arthur Dwight – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1938. Décorations pendant la guerre : G.C., O.B.E., C.B.E., citation à l'ordre du jour. Grade le plus élevé pendant la guerre : commodore de l'air. A pris sa retraite dans ce grade, en février 1961.
- \*RUSSELL, Arthur Herbert Keith – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> octobre 1938. Décoration pendant la guerre : C.B.E. Grade le plus élevé : colonel d'aviation. A pris sa retraite dans ce grade, en février 1945.**
- SAMPSON, Frank Augustus – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1938. Décorations pendant la guerre : O.B.E., citation à l'ordre du jour, Légion du mérite (Légionnaire), Croix de Guerre. Grade le plus élevé pendant la guerre : colonel d'aviation. A pris sa retraite dans ce grade, en novembre 1955.
- SLEMON, Charles Roy – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1936. Décorations pendant la guerre : C.B., C.B.E., trois fois cité à l'ordre du jour, Légion du mérite (É.-U., officier), Croix de Guerre, Légion d'honneur. Grade le plus élevé pendant la guerre : vice-maréchal de l'air. A pris sa retraite à titre de maréchal de l'air, en 1965.
- TRECARTEN, Clive Leonard – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1939. Décoration pendant la guerre : O.B.E. Grade le plus élevé pendant la guerre : colonel d'aviation. A pris sa retraite dans ce grade, en décembre 1954.
- VAN VLIET, Wilbert Denison – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1938. Grade le plus élevé : colonel d'aviation. Est décédé de causes naturelles le 25 octobre 1942.
- WAIT, Frank Goodell – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1937. Décorations pendant la guerre : C.B.E., citation à l'ordre du jour. Grade le plus élevé pendant la guerre : commodore de l'air. A pris sa retraite à titre de vice-maréchal de l'air, en 1955.
- WALKER, Cecil Charles – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1937. Grade le plus élevé : colonel d'aviation. Est décédé de causes naturelles, en mai 1941.

**\*WILSON, Arthur Haliburton – ancienneté à partir du 16 juin 1937. A pris sa retraite à titre de colonel d’aviation, en juillet 1944.**

WRAY, Lawrence Edward – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1939. Décorations pendant la guerre : A.F.C., C.B.E., Croix de guerre tchèque, Croix de Guerre. Grade le plus élevé pendant la guerre : colonel d’aviation. A pris sa retraite à titre de vice-maréchal de l’air, en 1964.

.....

**Liste d’ancienneté – commandants d’aviation, octobre 1939**

**\*O’BRIAN, Geoffrey Stewart, A.F.C. – ancienneté à partir du 5 octobre 1932.**

**\*DUBUC, Marcel – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> septembre 1934.**

\*FULLERTON, Elmer Garfield – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1935.

**\*DEL’HAYE, Roger Amédée, D.F.C. – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1936.**

SLEMON, Charles Roy – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> juillet 1936.

\*MAWDESLEY, Frederick Joseph – ancienneté à partir du 8 septembre 1936.

\*HARDING, David Allen, A.F.C. – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1937.

WALKER, Cecil Charles – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1937.

WAIT, Frank Goodell – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1937.

CAMPBELL, Archibald Patrick – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1937.

CARR-HARRIS, Brian Gethyn – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1937.

JOFINSON, Bertram Frederick – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1937.

\*MIDDLETON, Elwood Edward – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1937.

\*RIDDELL, William Irwin – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1937.

**\*WILSON, Arthur Haliburton – ancienneté à partir du 16 juin 1937.**

ASHTON, Arthur James – ancienneté à partir du 18 mars 1938.

BROWN, Walter Whitson – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1938.

MacCAUL, Donald Harvey – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1938.

McBURNEY, Ralph Edward – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1938.

VAN VLIET, Wilbert Denison – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1938.

LEWIS, Alexander – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1938.

\*ADAMS, Albert Oliver – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1938.

JAMES, Arthur Lome – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1938.

SAMPSON, Frank Augustus – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1938.

COSTELLO, Martin – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1938.

McGOWAN, Edwin Archibald – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1938.

ROSS, Arthur Dwight – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1938.

GODWIN, Harold Brandon – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1938.

**\*FOSS, Roy Holmes – ancienneté à partir du 28 septembre 1938.**

**\*ROGERS, William Wendell, M.C. – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> octobre 1938.**

**\*RUSSELL, Arthur Herbert Keith – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> octobre 1938.**

**\*MacGREGOR, Norman Sinclair, D.F.C. – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> octobre 1938.**

\*CARTER, Albert, M.M. – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1939.

TRECARTEN, Clive Leonard – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1939.

HAWTREY, Ralph Courtney – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1939.

- GOBELL, Fowler Morgan – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1939.  
 DUNLAP, Clarence Rupert – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1939.  
 CAREFOOT, Herbert Reginald – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1939.  
 BRYANS, John George – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1939.  
 COLEMAN, Sheldon William – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1939.  
 McNAB, Ernest Archibald – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1939.  
 GORDON, Russell Charles – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1939.  
 JONES, Wilfred Alexander – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1939.  
 EDWARDS, Douglas Muir – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1939.  
 WRAY, Lawrence Edward – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1939.  
 HURLEY, Joseph Louis – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1939.  
 CAMPBELL, Hugh Lester – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1939.  
 KERR, John Gordon – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1939.  
 PLANT, John Lawrence – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1939.  
 BENNETT, Walter Edwin – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1939.  
 CAMERON, Robert Alexander – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1939.  
 CLEMENTS, William Isaac – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1939.  
 MILLER, Frank Robert – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1939.  
 ORR, Walter Alyn – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1939.  
 BLAINE, Donald Smith – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1939.  
 CARSCALLEN, Henry Myles (SGC) – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1939.  
 BRIESE, Richard Gustav – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1939.  
 MAIR, Robert Comrie – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> avril 1939.  
 \*CREIGHTON, Gerald Esmond – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> mai 1939.  
 LITTLE, Robert Hazen – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> octobre 1939.  
 \*RAYMOND, Adélar – ancienneté à partir du 1<sup>er</sup> septembre 1939

Notes

1. Voir Sandy Babcock, « Air Marshal Roy Slemmon: the RCAF's Original », dans *Warrior Chiefs*, publié sous la direction du Lieutenant-colonel Bernd Horn et de Stephen Harris (Toronto, Dundurn Press, 2001).
2. Les documents de W. W. Brown, y compris ses carnets de bord, sont conservés au Musée canadien de la guerre (Transfert 19870285).
3. Les carnets de bord de F. M. Gobeil sont conservés au Musée canadien de la guerre (Transfert 19950114), mais leur valeur est réduite du fait que les carnets de 1928 à 1938 ont été détruits; on n'a pu conserver que des résumés annuels de ses vols.
4. Carnets de bord de F. G. Wait, Musée canadien de la guerre (Transfert 19790310).
5. Carnets de bord de R. C. Gordon, Musée canadien de la guerre (Transfert 19800659).
6. Voir « H. M. Carscallen: A Pioneer Airman », dans *Airforce*, Volume 17, n° 2 (juillet 1993).
7. On a souvent mentionné Mawdesley sans jamais l'analyser; voir les articles parus dans *Journal of the Canadian Aviation Historical Society*, Vol. IV, n° 4, Vol. VIII, n° 3, Vol. XII, n° 4 et Vol. XXXII, n° 2 (été 1995); Max Hendrick, « What's a Pre-War Story Without Mawdesley? », dans *Airforce*, Vol. IX, n° 2 (juillet-août-septembre 1985); Leslie Roberts, *There Shall Be Wings*, p. 102-105 et 108; W. A. B. Douglas, *The Creation of a National Air Force*, p. 113-115; Larry Milberry, *Aviation in Canada*, p. 192. La recommandation pour l'obtention du trophée McKee se trouve dans le Vol. 2 des dossiers de l'ARC, p. 821-824, « Trophies for Individuals - McKee Trans-Canada Trophy », dans les Archives nationales du Canada, Groupement d'enregistrement 24, Vol. 17795.
8. Bibliothèque et Archives Canada, note de service datée du 9 janvier 1941, dans les états de service de l'ARC sur le Commandant d'aviation (devenu plus tard lieutenant-colonel d'aviation) William Irwin Riddell. Les références ultérieures sont désignées comme étant les « états de service de Riddell ».

9. États de service de Riddell, rapport rédigé par le Commandant de groupe F. V. Heakes et daté du 17 décembre 1940.
10. États de service de Riddell.
11. Bibliothèque et Archives Canada, extrait des états de service de l'ARC concernant le Commandant d'aviation Ernest McNab; rapport de rendement rédigé par le Maréchal de l'air G. O. Johnson en mars 1945.
12. Douglas Anglin, *The St. Pierre and Miquelon Affaire of 1941: A Study in Diplomacy in the North Atlantic Quadrangle* (Presses de l'Université de Toronto, 1966); réimprimé en 1999 sous le titre *Free French Invasion: The St. Pierre and Miquelon Affaire of 1941*, Calgary, Penny Black Publishing, p. 20-22.
13. Dunlap a rédigé un article intitulé « Memories of 139 Wing », *High Flight* (Vol. II, n° 5, septembre-octobre 1982), dans lequel il décrit les tactiques et les objectifs de l'Escadre, sans toutefois dire grand-chose sur ses contributions personnelles.
14. Archives nationales de Grande-Bretagne, dossier AIE 2/9104.
15. See Alice Gibson Sutherland, *Canada's Aviation Pioneers: 50 Years of McKee Trophy Winners*, Toronto, McGraw-Hill Ryerson, 1978; H. G. Williamson, « How it All Began », dans *Air Force*, décembre 1980.

### **Hugh Halliday**

*Hugh A. Halliday (1940 - ) est né au Manitoba, où il a fait ses études. Il détient un baccalauréat de l'Université du Manitoba (1961) et une maîtrise de l'Université Carleton (1965). En 1961, il s'est joint à l'Aviation royale du Canada et il a alors été officier d'état-major au sein de la Section de l'histoire aérienne et par la suite de la Direction intégrée de l'histoire du ministère de la Défense nationale. En 1968, il a quitté les forces armées pour enseigner au Niagara College of Applied Arts and Technology à Welland (Ontario). Il s'est joint à l'état-major du Musée canadien de la guerre en 1974 et il a occupé plusieurs postes, notamment celui de conservateur d'art de guerre (1976-1985). Il a pris sa retraite du musée en 1995.*

*Il a rédigé ou compilé plusieurs études se rapportant à l'histoire de l'Aviation royale du Canada et des aviateurs canadiens, dont les titres sont les suivants : Chronology of Canadian Military Aviation (1975), The Tumbling Sky (1978), 242 Squadron: The Canadian Years (1981), Woody: A Fighter Pilot's Album (1987) et Typhoon and Tempest: The Canadian Story (1992). Il a corédigé, en collaboration avec Larry Milberry, l'ouvrage The Royal Canadian Air Force at War, 1939-1945 (1990), et avec Brereton Greenhaus il a rédigé Canada's Air Forces (1999). Il est également l'auteur de nombreux articles traitant de questions militaires, sur l'art de guerre canadien et sur des naufrages. En 1974, il a publié l'ouvrage The Wreck of the Lady of the Lake and Other Stories From the Age of Sail, qu'il avait rédigé. Plus récemment, son ouvrage Wreck ! (1997) porte sur les accidents de chemin de fer les plus graves du Canada. L'ouvrage Murder Among Gentlemen (1999) relate l'histoire des duels au Canada. Not in the Face of the Enemy: Canadians Awarded the Air Force Cross and Air Force Medal, 1918-1966 (2000) traite de divers exploits récompensés par les deux décorations mentionnées. Un autre ouvrage, Valour Reconsidered: Studies of the Victoria Cross and Other Awards for Bravery (2006), aborde les questions touchant la façon dont les décorations pour acte de bravoure sont accordées.*

## Chapitre 4

## Après l'état d'urgence : le professionnalisme, le leadership et l'expression de la désobéissance dans l'aviation militaire canadienne, de 1919 à 1946

*Rachel Lea Heide*

### La désobéissance dans la Force aérienne du Canada

Jamais des groupes nombreux ne se sont mutinés dans la Force aérienne canadienne, mais il est arrivé que des aviateurs adoptent des moyens de protestation du genre de ceux qui étaient employés dans l'industrie. Des hommes de l'Aviation militaire canadienne ont refusé de défilé et de travailler en janvier 1919. Des équipes de piste, à deux stations, ont déclenché des grèves d'occupation en février 1946. Dans les deux cas, les hommes ne se révoltaient pas contre leurs officiers supérieurs; ils faisaient plutôt des déclarations politiques pour amener le gouvernement à remplir ses obligations relatives à la solde promise (en 1919) et à un rapatriement rapide (en 1946).

À certains égards, il existe des différences frappantes entre les mutineries qui se sont produites dans la Force aérienne du Canada et celles qui ont eu lieu dans l'Armée de terre et la Marine. Chez ces deux dernières, les manifestations ont toujours concerné le rétablissement de conditions de vie acceptables, ou l'amélioration de ces dernières, et la résistance à des officiers qui, dans des postes de commandement, se souciaient peu du bien-être de leurs hommes et encore moins d'entretenir des communications efficaces avec eux. Dans la Force aérienne, les protestations ne visaient pas à améliorer le leadership ou les conditions de vie; il s'agissait surtout du rapatriement, et les aviateurs savaient qu'il leur fallait capter l'attention des dirigeants politiques et non celle des chefs militaires. Néanmoins, en dépit des différences entre les griefs présentés d'un service à l'autre, il existe une similarité importante : dans les trois services, les hommes ont pensé avoir le droit de désobéir parce qu'ils croyaient faire valoir un principe moral parmi leurs camarades. Selon eux, les chefs devaient rendre des comptes quand ils ne remplissaient pas leurs obligations et qu'ils ne procuraient pas à leurs subalternes ce que ceux-ci estimaient être un traitement juste et raisonnable en échange de leur loyauté militaire. Les mutineries survenues dans l'Aviation militaire en 1919 et en 1946 s'inscrivent clairement dans une tradition de défense des principes moraux, mais les chefs que les aviateurs ont dû affronter — surtout en 1946 — n'étaient pas des officiers supérieurs, mais plutôt les membres du gouvernement civil. L'étude des mutineries du passé peut fournir des enseignements sur le leadership déficient, les qualités souhaitables chez les chefs, les attentes des subalternes et les politiques réalistes.

### Les mutineries dans l'Aviation militaire canadienne – janvier 1919

Jusqu'à la création de l'Aviation militaire canadienne en 1918, les Canadiens servaient dans le Royal Flying Corps de la Grande-Bretagne, dans le Royal Naval Air Service et dans la Royal Air Force. Pendant la guerre, les aviateurs canadiens n'avaient pas coutume de désobéir aux ordres, car leurs conditions de vie étaient infiniment meilleures que dans les tranchées. Néanmoins, une fois la guerre terminée, certains de ceux qui attendaient la démobilisation sont devenus moins tolérants et se sont mis à militer plus énergiquement en faveur de leurs intérêts. La situation d'urgence était passée, et les aviateurs canadiens au Camp Halton et dans le Détachement de Heyford, en Grande-Bretagne, réclamaient un meilleur traitement, de meilleures conditions de vie, des réponses au sujet de leur solde de temps de paix et des garanties au sujet de la démobilisation.

Le vendredi 3 janvier 1919, un groupe de Canadiens qui suivaient un cours au Camp Halton a refusé de défilé. Une enquête menée le lendemain a révélé que l'officier britannique qui avait dirigé le défilé le 3 janvier avait gravement manqué de jugement. Bien que le terrain de rassemblement fût « dans un état déplorable », l'officier « s'est mis à faire faire des drills aux hommes devant une foule de jeunes soldats qui, de toute évidence, se sont bien amusés à voir les hommes piétiner dans la boue ». Face à ce manque de respect de la part de l'officier et des jeunes soldats qui s'étaient amusés bêtement à leurs dépens, les Canadiens ont refusé de défilé de nouveau pour protester de l'humiliation ridicule dont ils avaient fait l'objet. L'officier enquêteur a recommandé « d'envoyer immédiatement au Camp Halton un officier fiable qui s'y occuperait du groupe canadien ». Cette mesure prise, il a estimé que l'incident était clos, et il a envoyé au quartier général des Forces militaires canadiennes d'outre-mer (OMFC) à Londres le rapport suivant : « Les hommes travaillent bien sans faire de vagues aux ateliers<sup>1</sup>. » [Traduction]

Le Quartier général de l'OMFC à Londres a envoyé un certain Capitaine Ryan surveiller les Canadiens au Camp Halton et remplacer l'officier dont la conduite négligente avait été à l'origine de cette affaire. Le 23 janvier 1919, Ryan a fait savoir au Quartier général « que les conditions semblaient nettement plus satisfaisantes ». Il a cependant estimé qu'il y avait lieu de remplacer les instructeurs qui formaient les soudeurs à l'acétylène, les forgerons, les électriciens et les mécaniciens-monteurs de machines. Les instructeurs de la RAF ne s'intéressaient plus à leur travail, et Ryan soupçonnait que « cette attitude était due à un désir de démobilisation »<sup>2</sup> [Traduction]. Un leadership faible et l'irrespect manifesté à l'endroit des aviateurs les avaient incités à faire valoir leurs principes moraux au Camp Halton.

L'incident du Camp Halton n'a pas été la seule protestation à laquelle les autorités canadiennes ont dû faire face. Le 7 janvier 1919, une autre manifestation a eu lieu. Cette fois, c'était à Upper Heyford, et la liste des griefs et des exigences était longue. À 8 h 40, « les caporaux et soldats ont défilé comme d'habitude par section sous la direction de leurs sous-officiers, et l'escadrille, sous celle du sergent-major régimentaire. Quand on leur a donné le commandement de rompre et de se rendre dans les locaux de leurs sections respectives, ils ont refusé de bouger. Les sous-officiers, à l'exception des sergents de section, ont adopté la même attitude que les hommes. » Quand le commandant de l'escadrille, le Capitaine A. E. McKeever, s'est adressé à eux, les hommes ont refusé de remplir les fonctions techniques pour l'escadrille jusqu'à ce qu'on leur garantisse le paiement de leur solde. À Upper Heyford, les hommes ont déclaré très clairement que, s'ils ne recevaient pas immédiatement la solde qu'on leur avait promise, ils refuseraient d'exécuter les fonctions techniques pour l'Aviation canadienne et ils demanderaient à être réintégré dans leurs unités de l'Armée de terre. Les hommes et les sous-officiers voulaient aussi savoir pendant combien de temps on les empêcherait de retourner à la vie civile<sup>3</sup>.

À peine cinq jours plus tard, le Capitaine McKeever a fait savoir que la situation s'était grandement améliorée. La solde et la politique de démobilisation avaient peut-être été les motifs des plaintes exprimées pour justifier le refus de travailler, mais une enquête ultérieure a clairement montré que le moral était bas depuis quelque temps déjà en raison des piètres conditions de vie. Les hommes avaient ensuite emménagé dans de meilleures casernes qui, selon McKeever, « étaient aussi confortables que n'importe quelles autres qu'on aurait pu espérer trouver ailleurs » [Traduction]. Ce déménagement s'imposait, étant donné que « le médecin militaire a condamné les casernes où les hommes étaient logés à la date de ma dernière note de service; en effet, le matériau de la toiture n'était plus imperméable après la lourde chute de neige d'il y a une quinzaine de jours » [Traduction]. Le commandant de l'escadrille s'est également efforcé d'améliorer la qualité des repas offerts aux hommes. Il a donc signalé que « la situation s'est grandement améliorée depuis ma dernière note de service, en ce qui concerne la situation des caporaux et soldats [...] Les hommes semblent travailler avec plus d'entrain qu'ils ne l'ont fait au cours des semaines ayant précédé la crise »<sup>4</sup> [Traduction].

Malgré la mise à jour positive de McKeever, le rapport que le Major C. M. Marshall a fait à l'État-major général de l'OMFC, le 28 janvier 1919, était loin d'être élogieux. Quand il s'est rendu à Upper Heyford le 23 janvier, il « a trouvé que le port général et la discipline des hommes [...] laissaient beaucoup à désirer; ils sont mécontents et négligés, ce qui est dû, à mon avis, au fait qu'ils ne sont pas bien commandés et que l'on ne s'occupe pas assez d'eux » [Traduction]. Marshall a aussi estimé que les hommes avaient besoin d'une instruction plus poussée. Il a donc recommandé de confier l'instruction à un sergent-major de drill, et McKeever « a approuvé de tout cœur » les améliorations et les changements proposés<sup>5</sup>.

Malgré tout, le rapport adressé par Marshall au Quartier général de l'OMFC, à la fin de février, condamnait durement lui aussi les dirigeants de Heyford. Marshall écrivait « qu'en prenant le commandement du détachement de Heyford le 5 février 1919, j'ai trouvé que les hommes étaient en général mécontents et négligés » [Traduction]. Il a modifié les repas, les installations sanitaires, la discipline et l'instruction à la station. Après avoir amélioré les conditions de vie et mis davantage l'accent sur la discipline, il a pu écrire ce qui suit au Quartier général de l'OMFC : « Je suis très heureux de vous informer que les hommes semblent maintenant très satisfaits et que le nombre d'infractions a diminué d'au moins 75 p. 100<sup>6</sup>. » [Traduction] Le moral des hommes a continué de remonter au cours des semaines suivantes. Marshall n'était pas entièrement satisfait de l'état de la discipline chez les Canadiens, mais il percevait une amélioration constante. Il ne pouvait s'empêcher de constater que « les hommes semblent beaucoup plus joyeux et contents et qu'ils voient que l'on se préoccupe de leur confort et de leurs intérêts »<sup>7</sup> [Traduction].

C'était là tout ce que les hommes du Camp Halton et d'Upper Heyford voulaient : que l'on prenne leur sort en considération. Maintenant que la guerre était terminée, le sentiment d'urgence et la volonté d'endurer les privations pour la patrie s'étaient dissipés. Ces hommes en uniforme voulaient retourner

à la vie civile. Les aviateurs du Camp Halton voulaient qu'on leur témoigne un certain respect et qu'on leur épargne les abus inutiles. Leurs protestations ont clairement mis au jour la nécessité d'un meilleur leadership, et les enquêteurs ont facilement vu que la solution tout indiquée consistait à confier la surveillance des aviateurs canadiens à un officier canadien : ce compatriote et compagnon d'armes comprenait le contrat social implicite liant les officiers à leurs hommes mieux que l'officier britannique qui avait publiquement humilié les Canadiens dans la boue. À Upper Heyford, les problèmes avaient aussi leur origine dans le piètre comportement des chefs et dans leur incapacité de prendre en compte le bien-être général des aviateurs, mais les principaux documents d'archives ne montrent pas clairement si les aviateurs étaient eux-mêmes conscients de cet état de choses. Leurs plaintes concernaient la politique : ils ne recevaient pas la solde qu'on leur avait promise quand ils avaient été mutés dans l'Aviation militaire canadienne naissante, et ils craignaient de devoir porter l'uniforme six mois de plus que leurs camarades de l'Armée de terre par suite de leur décision de faire partie de la nouvelle aviation. Leurs officiers supérieurs immédiats ne pouvaient dissiper aucune de ces craintes, car il appartenait aux décideurs militaires et au gouvernement de ce faire. Bien qu'à Upper Heyford, les hommes ne l'aient pas dit ouvertement, la faiblesse du moral, les conditions de vie douteuses et la piètre qualité du leadership ont aussi influé sur leur comportement. Une fois que leur mécontentement a été porté à l'attention du Capitaine McKeever, celui-ci a déployé des efforts honnêtes pour améliorer les vivres et le logement des hommes. Marshall a apporté d'autres changements aux conditions de vie, il a mis sur pied un programme de loisirs et il a mis l'accent sur l'instruction et la discipline pour faire échec au mécontentement et au je-m'en-foutisme des hommes<sup>8</sup>. Aucune autre protestation massive n'a été signalée pendant que les troupes attendaient la démobilisation; on peut donc conclure qu'un leadership attentif et des conditions de vie acceptables avaient écarté toute autre transgression.

## Les mutineries dans l'Aviation royale du Canada, en février 1946

Comme lors de la Première Guerre mondiale, les Canadiens qui ont participé à la guerre aérienne menée par les Alliés entre 1939 et 1945 ont fait leur devoir avec distinction et détermination. La Marine canadienne a connu un certain nombre de protestations semblables à celles organisées dans l'industrie au sujet des conditions de vie et de chefs affichant des comportements inacceptables, mais aucune manifestation de ce genre n'a eu lieu dans l'Aviation royale du Canada (ARC) pendant la guerre. Même une fois la guerre terminée et les hommes gardés outre-mer aux fins de l'occupation, le personnel de l'ARC n'a pas senti le besoin de se soulever et d'essayer d'améliorer l'attitude de ses officiers supérieurs ou ses conditions de vie. Néanmoins, en février 1946, les équipes de piste de l'ARC dans deux stations britanniques (et dans une autre, en Allemagne) se sont senties obligées de dénoncer la politique de démobilisation du gouvernement et les engagements relatifs aux forces d'occupation. Leurs protestations ont pris diverses formes : grèves d'occupation, lettres adressées aux politiciens et communication des griefs directement à la population canadienne.

Les ennuis aux stations de l'ARC d'Odiham et de Down Ampney n'étaient pas des éruptions spontanées de mécontentement de la part d'hommes tout simplement fatigués d'attendre leur rapatriement et saisissant donc tous les moyens pour accélérer le processus. Leur grogne couvait depuis quelque temps, de sorte que les annonces faites en janvier 1946 au sujet des dates de démobilisation ont indirectement précipité les manifestations de février. Le 9 janvier 1946, le Colonel d'aviation N. W. Timmerman [commandant du Quartier général de la 120<sup>e</sup> Escadre de transport à Odiham (Hampshire)] a rassemblé le personnel de la station pour expliquer au 437<sup>e</sup> Escadron la politique du gouvernement relative aux engagements futurs du Canada en Europe quant à l'occupation. Le personnel de l'ARC a appris que les escadrons commenceraient à être dissouts le 31 mars, que les activités de l'ARC cesseraient graduellement entre cette date et le 30 juin, et que la majorité du personnel de l'ARC serait rapatriée avant le début de l'automne 1946. Deux jours plus tard, le Colonel Colin Gibson, ministre de la Défense nationale pour l'air, a rendu visite à la station. Les aviateurs ont pu parler avec lui des politiques de rapatriement et ils ont tous reçu l'assurance qu'ils seraient de retour au Canada à l'automne<sup>9</sup>. Deux autres escadrons de l'ARC (les 435<sup>e</sup> et 436<sup>e</sup>) qui composaient la 120<sup>e</sup> Escadre de transport étaient stationnés dans une base voisine, soit celle de Down Ampney, dans le Gloucestershire. Les hommes de cette base ont été informés le 10 janvier par leur commandant, le Colonel d'aviation R. C. Davis, que le 435<sup>e</sup> Escadron serait dissout le 31 mars 1946, que toutes les forces d'occupation de l'ARC cesseraient leurs activités le 30 juin 1946 et que tout le personnel serait rapatrié au début de septembre au plus tard. Le Colonel Gibson s'est rendu à Down Ampney, le 16 janvier, pour s'entretenir avec les hommes et répondre à leurs questions sur le rapatriement »<sup>10</sup> [Traduction].

Il semble que les réponses données aux équipes de piste des deux stations n'aient pas été satisfaisantes, car le 5 février, dans le journal de la Station d'Odiham, on lisait ce qui suit : « Aujourd'hui, un événement sans précédent s'est produit dans l'ARC, à cette station : les caporaux et soldats se sont mutinés. » [Traduction] Tout le personnel s'est rassemblé à 9 heures pour la revue hebdomadaire des troupes par le commandant, mais après l'inspection, 1 500 hommes ont refusé de retourner au travail et ainsi donné suite à la décision qu'ils avaient prise deux semaines auparavant de faire la grève pour protester contre les politiques de rapatriement du gouvernement. Les aviateurs s'étaient surtout indignés d'apprendre que le ministre de la Défense nationale pour l'air avait publié une déclaration disant que les quatre cinquièmes du personnel de l'ARC outre-mer s'étaient portés volontaires pour demeurer en Europe. Ils exigeaient que ce chiffre erroné soit corrigé (un cinquième seulement de la force d'occupation de l'ARC s'était porté volontaire), car « beaucoup parmi eux recevaient des lettres leur demandant pourquoi ils s'étaient portés volontaires pour servir dans les forces d'occupation et pourquoi ils ne rentraient pas au pays pour être avec leur famille » [Traduction]. Les aviateurs ont donc décidé qu'ils devaient rectifier cette erreur et prendre position : ils ont dit à leur commandant qu'ils ne retourneraient pas au travail tant que le gouvernement ne fixerait pas des dates de rapatriement définitives et qu'il ne corrigerait pas les chiffres erronés publiés sur la proportion de volontaires dans les journaux et à la radio<sup>11</sup>.

L'ARC a pris des mesures immédiates : le Commandant en chef intérimaire de l'aviation outre-mer, le Commodore de l'air H. B. Godwin, est arrivé à la station et s'y est réuni le jour même avec les aviateurs en grève, à 16 heures. Les dirigeants de l'ARC ont promis de faire pression sur le gouvernement pour corriger les renseignements erronés que les médias diffusaient, mais « les aviateurs n'ont pas semblé trouver la satisfaction voulue dans leurs entretiens avec les officiers supérieurs » [Traduction]. Néanmoins, le commandant a décidé de ne pas modifier le régime ordinaire de la station; le personnel n'a pas été confiné au camp, et « le programme de loisirs n'a pas été modifié ». Le commandant du Quartier général de la 120<sup>e</sup> Escadre de transport, à Odiham, a décidé de ne pas fuir les médias, mais plutôt d'appliquer « une politique de publicité ouverte ». Par conséquent, non seulement le Colonel d'aviation Timmerman a accordé des entrevues, mais il a aussi autorisé les aviateurs à accorder autant d'entrevues qu'ils le souhaitaient<sup>12</sup>.

Une vaste publicité était exactement ce que les aviateurs voulaient : faire connaître leurs griefs au sujet de la lenteur du rapatriement et corriger auprès du public canadien les renseignements erronés sur le taux de volontaires<sup>13</sup>. Un aviateur-chef a critiqué ouvertement, au cours d'une entrevue, les récentes décisions prises par le gouvernement : « On nous garde ici contre notre volonté. Le gouvernement a pris certains engagements au sujet de la force d'occupation, et l'on avait d'abord prévu qu'elle se composerait de volontaires. Le gouvernement a obtenu les volontaires nécessaires, puis il les a rapatriés et les a démobilisés. Nous ne nous sommes pas portés volontaires pour servir dans la force d'occupation. » [Traduction] Des membres de l'ARC au Canada avaient le même nombre de points de rapatriement que le personnel d'outre-mer et étaient libérés les premiers; cela ne présageait rien de bon pour les aviateurs canadiens en Europe<sup>14</sup>. Ceux-ci ont été encore plus mécontents de la lenteur du rapatriement quand ils ont appris que des places étaient offertes à bord des navires aux femmes et aux enfants anglais de militaires canadiens qui voulaient s'installer au Canada. Non seulement le gouvernement accordait un traitement préférentiel à ces civils plutôt qu'aux militaires qui avaient combattu au front, mais encore la disponibilité de places à bord des navires de transport pour les femmes et les enfants montrait que le gouvernement mentait en affirmant qu'il y avait une pénurie de navires<sup>15</sup>. Le mécontentement des aviateurs découlait aussi en grande partie du sentiment qu'ils avaient que leur présence dans l'Europe de l'après-guerre, loin d'être essentielle, était à peine nécessaire. Les équipages soutenaient que des civils auraient dû s'occuper d'ouvrir de nouvelles routes aériennes et de transporter les passagers civils pour les compagnies aériennes britanniques. Bien que les réclamations relatives au rapatriement eussent surtout retenu l'attention, il y avait lieu de croire que la détérioration de la qualité et de la quantité des vivres faisait aussi problème<sup>16</sup>.

La dernière inscription faite le 6 février dans le journal de la Station d'Odiham se terminait par les mots « des films ont été projetés au mess des aviateurs, et un tournoi de bridge a eu lieu à la Maison du Canada » [Traduction], mais la journée n'avait pas été aussi tranquille que ces propos portaient à le croire. Selon des rumeurs qui avaient circulé à Down Ampney, l'autre station de la 120<sup>e</sup> Escadre de transport, les aviateurs de l'endroit suivraient l'exemple de leurs camarades d'Odiham. Aucune grève n'a eu lieu ce jour-là, mais le lendemain matin, « les préposés à l'entretien ont quitté le travail pour aller assister à une réunion ... à 16 h 30 » [Traduction]. Le comportement des officiers et des hommes a révélé que l'on savait dans toute la station qu'une grève se préparait. À la réunion, l'adjudant de la

station a fait circuler une note du commandant qui demandait aux préposés à l'entretien de lui envoyer des représentants : « Ils ont répondu qu'ils n'enverraient des représentants que s'ils obtenaient par écrit la garantie du commandant qu'aucune sanction disciplinaire ne serait prise. » [Traduction] Comme le commandant a rejeté cette demande, entre 800 et 1 000 membres des équipes de piste ont déclenché une grève d'occupation à 13 h 30. Le Colonel d'aviation Davis s'est réuni avec les aviateurs à 15 h pour entendre leurs doléances, mais les entretiens n'ont abouti à aucune solution. Le chroniqueur de la station a écrit dans le journal que « les aviateurs ont chahuté pendant toute la réunion » [Traduction]. Le commandant de la 120<sup>e</sup> Escadre de transport est arrivé à 17 heures et s'est entretenu avec les aviateurs; malheureusement, « il a été très mal accueilli »<sup>17</sup> [Traduction]. Aucun progrès ne fut alors accompli pour satisfaire les aviateurs et mettre fin à la grève. Les hommes de Down Ampney avaient vraiment à cœur de faire valoir leurs arguments<sup>18</sup>.

En fin de journée, le 7 février, près de 2 500 membres de l'ARC étaient en grève, et ce chiffre risquait d'augmenter à tout moment. Comme les services essentiels étaient assurés aux deux stations, les commandants des stations ont décidé de « laisser les choses suivre leur cours et d'accorder au personnel tout le temps nécessaire pour réfléchir et faire preuve de bon sens »<sup>19</sup> [Traduction]. Les officiers savaient que la force aérienne était à bien des égards une armée de « citoyens » et ils ont compris que le problème n'avait rien à voir avec les chefs de l'aviation, mais plutôt avec la politique des hauts dirigeants gouvernementaux. Par conséquent, « l'affaire a été considérée comme une grève » [Traduction] plutôt que comme la mutinerie qu'elle était, techniquement parlant<sup>20</sup>. Les aviateurs en grève ont d'ailleurs souligné cette importante distinction<sup>21</sup>. Comme les hommes ne faisaient pas la grève pour dénoncer un officier supérieur en particulier ou ses exigences, ils n'estimaient pas être des mutins.

Comme la manifestation avait pour objet de « sensibiliser le gouvernement canadien au sort qui leur était réservé »<sup>22</sup> [Traduction], les aviateurs ne se sont pas contentés de recourir aux représentants de l'ARC et aux médias pour faire connaître leur mécontentement; ils ont en fait communiqué directement avec les représentants du gouvernement. Outre qu'ils ont écrit à leurs députés, les aviateurs d'Odiham ont envoyé un télégramme au Colonel Gibson, ministre de la Défense nationale pour l'air, et exigé sa démission<sup>23</sup>. Les équipes de piste de Down Ampney ont eu l'audace d'adresser un télégramme au Premier ministre W.L.M. King pour le saisir de leurs griefs.

Le Colonel Gibson s'est bien assuré que les médias diffuseraient les réponses qu'il avait à donner aux aviateurs. Tout d'abord, sans hésiter, il a admis que la majorité des aviateurs encore outre-mer n'étaient pas des volontaires : « Ils ont été sélectionnés<sup>24</sup>. » [Traduction] Selon lui, la tempête de protestations engendrée par la mention d'un chiffre erroné (quatre cinquièmes) était attribuable à une erreur des médias qui avaient mal cité ses propos<sup>25</sup>. Il a aussi expliqué pourquoi tant de non-volontaires avaient été gardés outre-mer : comme l'ARC n'avait recruté personne depuis 1944, il manquait de personnel de piste pour la force d'occupation. Les aviateurs estimaient que leur présence outre-mer n'était pas importante, mais le Ministre a garanti à tous que « leur présence est essentielle pour aider les Alliés à conserver le contrôle du territoire ennemi »<sup>26</sup> [Traduction]. Les escadrons de transport étaient chargés d'acheminer des fournitures médicales, des vêtements, des vivres, le courrier et du matériel technique vers des villes d'Europe et de l'Inde. Les aviateurs ne voyaient pas pourquoi ils devaient transporter des passagers vers le continent, mais Gibson leur a expliqué que, ce faisant, les escadrons conservaient un certain état de préparation opérationnelle au cas où une crise éclaterait dans l'ancien territoire ennemi<sup>27</sup>. Pour répondre aux plaintes des aviateurs selon lesquelles « des militaires au Canada étaient libérés avant des collègues d'outre-mer qui avaient le même nombre de points » [Traduction], le Ministre a dû admettre que des militaires dont le nombre de points de rapatriement était inférieur étaient libérés, mais ces hommes n'étaient pas des volontaires non plus et, au Canada, ils étaient excédentaires par rapport aux besoins de l'ARC<sup>28</sup>. La bonne nouvelle, du moins c'est ce que Gibson pensait, était que 500 équipes de piste remplaçantes étaient sur le point de partir pour l'Europe, ce qui allait permettre de rapatrier certains non-volontaires; les 250 premières équipes devaient quitter le Canada au cours de la dernière semaine de février<sup>29</sup>.

L'annonce de l'envoi de seulement 500 équipes de remplacement n'a satisfait aucun des aviateurs; ils ont donc décidé de poursuivre la grève. Le troisième jour de la protestation, les grévistes à Odiham ont remis à leur commandant un ultimatum en trois points pour qu'il le transmette au Quartier général de l'ARC, à Londres<sup>30</sup>. Aucun règlement n'étant en vue, le gouvernement et l'ARC ont commencé à durcir le ton. Le 7 février, soit le troisième jour de la grève à Odiham et le premier à Down Ampney, le ministre de la Défense nationale pour l'air a donné un avertissement aux aviateurs : « Nous ne pouvons tolérer le refus continu d'exécuter les fonctions normales. » Dans la même déclaration, il a fait planer une

menace : « Le rapatriement hâtif ne sera pas accordé à ceux qui commettront de graves manquements à la discipline<sup>31</sup>. » [Traduction] Le Quartier général de l'ARC à Ottawa a lui aussi adopté un ton plus sévère; en effet, les autorités ont décidé que, si les grévistes ne retournaient pas au travail le matin du lundi 11 février, leur protestation serait dès lors considérée comme une mutinerie et que des sanctions seraient imposées : le paiement de la solde cesserait, les indemnités versées aux personnes à charge et les suppléments d'après-guerre prendraient fin, le rapatriement serait retardé, et des poursuites en cour martiale pourraient avoir lieu<sup>32</sup>. Le Colonel d'aviation F. A. Sampson, officier du personnel au Quartier général de l'ARC à Londres, a été chargé d'annoncer ces conditions en personne aux grévistes des deux stations.

Presque immédiatement après la visite du Colonel d'aviation Sampson à Odiham, les grévistes ont décidé qu'ils respecteraient l'échéance fixée. Un caporal a admis que la peur avait incité les aviateurs à retourner au travail : « Disons-le franchement : nous avons repris le travail par crainte des conséquences annoncées. Mais au moins, nous avons attisé les communications entre ici et Ottawa<sup>33</sup>. » [Traduction] Le matin du samedi 9 février, environ 90 p. 100 des grévistes d'Odiham avaient réintégré leur poste. À 8 h 15, le lundi matin, tous les hommes étaient au rassemblement et ont été accueillis par un Colonel d'aviation Timmerman tout souriant qui leur a déclaré : « Vous avez fait preuve de sagesse en revenant au travail<sup>34</sup>. » [Traduction] Face à l'ultimatum d'Ottawa, les grévistes de Down Ampney ont tout d'abord décidé de rester en grève et de refuser tout compromis; ils voulaient recevoir une réponse satisfaisante au télégramme qu'ils avaient adressé au Premier ministre<sup>35</sup>. Après une réunion des grévistes tenue le samedi après-midi, les hommes ont accepté la recommandation de leur comité de grève et ont annulé leur décision de ne pas respecter l'échéance du 11 février. Ils ont librement admis qu'ils avaient fait ce choix parce que « bon nombre d'entre eux avaient un nombre élevé de points de rapatriement et qu'ils ne voulaient pas risquer le report de leur retour au Canada<sup>36</sup>. » [Traduction] Le lundi matin, tout le personnel était présent au rassemblement de 8 h 15. Les grèves avaient pris fin.

Les officiers des stations touchées ont été fort accommodants et tolérants à l'égard des aviateurs grévistes. Les officiers et les sous-officiers supérieurs ont assumé bon nombre des fonctions des hommes pour que les stations continuent à respecter les horaires de vol réguliers. Ils ont conduit les véhicules de transport, se sont occupés des blessés qui arrivaient, ont fait des travaux d'entretien, des inspections et les petites réparations dont l'équipement avait besoin, et ils ont aussi travaillé dans les mess<sup>37</sup>. Après la grève, le commandant de la Station d'Odiham a accru les agréments dont les aviateurs pouvaient bénéficier, pour aider ainsi à rendre plus supportable le temps passé outre-mer loin de leur famille. À la fin de février, des spectacles en direct étaient présentés tous les soirs au mess des aviateurs et, deux fois par semaine, on projetait des films dans ce mess, dans celui des officiers et à l'hôpital. La station offrait aussi un club de photographie, des sessions d'appréciation musicale ainsi que des installations de badminton, de ballon-panier, de tennis et de gymnastique<sup>38</sup>. Les autorités ne pouvaient rien à certains désagréments, car elles étaient à la merci du mauvais temps et des chutes de pluie quotidiennes qui ont valu à Down Ampney son surnom : « Deep Agony »<sup>39</sup>. À Ottawa, les chefs de l'ARC étaient impuissants à changer la politique gouvernementale et à accélérer le rapatriement que les aviateurs souhaitaient tant. Non seulement ils semblaient rater lamentablement le coche avec les efforts qu'ils déployaient pour améliorer le moral des aviateurs, mais ils montraient aussi, de façon amusante, à quel point ils avaient mal compris les véritables revendications des grévistes. De la crème glacée aromatisée et du sirop de chocolat! Ce n'était pas là ce que les équipes de piste voulaient, mais que pouvaient faire d'autres les dirigeants de l'ARC? Les engagements pris par le gouvernement leur liaient les mains<sup>40</sup>.

## Cadre théorique et doctrine sur le leadership

Le rôle d'un chef consiste à influencer sur ses subalternes, à leur donner un but et une orientation et à les motiver à remplir la mission qu'on leur a confiée. Le bon chef bloque les influences négatives, soutient le moral de son groupe et le motive sans cesse. Plusieurs facteurs déterminent le degré d'efficacité d'un chef : sa proximité, l'intensité des exigences, la légitimité de l'autorité et le respect qu'il peut inspirer. Afin de mériter le respect, le chef doit établir des liens avec ses subalternes, et ceux-ci doivent avoir l'impression qu'il se préoccupe activement de leur bien-être. Si le chef est perçu comme étant loyal et digne de confiance et s'il peut entretenir de saines communications avec ses subalternes, il saura prévenir les mutineries en éliminant les conditions risquant d'engendrer le mécontentement, la révolte et les protestations massives<sup>41</sup>. Si les subalternes estiment que les chefs en titre ont échoué dans leur rôle, se sentant trahis, ils se tourneront vers les chefs naturels en leur sein, et ces chefs de facto réussiront peut-être à les convaincre de se mutiner pour exprimer le mécontentement accumulé au sujet du manque de communication et des ruptures de contrat<sup>42</sup>.

Selon E. P. Thompson et Craig Mantle, le concept des foules opprimées défendant un principe moral était un puissant moyen d'action que les masses ont délibérément circonscrit en s'imposant des limites. L'objectif ne consistait pas à renverser le système existant et à susciter une révolution, mais plutôt à rétablir des conditions de vie acceptables et à amener les dirigeants à faire de nouveau preuve de respect envers leurs subalternes. Par conséquent, il est possible d'étudier les mutineries dans les deux sens de la hiérarchie, soit de haut en bas et de bas en haut. On peut tirer des leçons sur le leadership déficient et sur les caractéristiques que les chefs doivent cultiver pour prévenir les mutineries. On peut aussi en tirer sur ce que sont les principes moraux d'un service, sur ce que les militaires attendent de leurs chefs en échange de leurs services, et sur les mesures de prévention que les chefs peuvent prendre pour ne pas violer le contrat social implicite qui existe entre le personnel et l'institution et pour éviter ainsi de provoquer une mutinerie.

Dans les Forces canadiennes (FC) modernes, le leadership a fait l'objet de nombreuses études, et la doctrine est enseignée à ceux qui choisissent d'y faire carrière. Contrairement à ceux qui se sont portés volontaires pendant les deux guerres mondiales, les membres actuels des FC bénéficient d'un luxe précieux : le temps. Le temps d'élaborer une doctrine, le temps de créer des programmes d'études et le temps de s'investir personnellement dans les forces armées du Canada pendant une bonne partie de leur vie. Il importe donc de comprendre que les troupes volontaires qui ont participé aux guerres n'ont pas eu des années pour étudier les rapports entre les chefs et leurs subalternes : elles ont appris par tâtonnements, tout en affrontant l'ennemi, jour après jour.

Selon l'ouvrage *Servir avec honneur : la profession des armes au Canada*, la profession militaire a quatre grandes caractéristiques : la responsabilité, l'expertise, l'identité et l'éthique professionnelle (ethos militaire). La responsabilité s'accompagne par l'obligation qu'ont les chefs « d'assurer le bien-être des subordonnés »<sup>43</sup>. Dans les FC, le chef efficace est celui qui « dirige, motive et habilite, de manière à ce que la mission soit accomplie avec professionnalisme et éthique, et [qui] cherche en même temps à développer ou à améliorer les capacités qui contribuent au succès de la mission ». L'importance du bien-être des subalternes est fréquemment et clairement mise en évidence dans les manuels de doctrine. Le bien-être des membres de l'équipe constitue une des cinq dimensions de l'efficacité collective, laquelle est au cœur des rôles incombant au chef. Il appartient aussi à ce dernier de « bâtir et de maintenir des rapports de confiance sains avec ses subordonnés, ses pairs et ses supérieurs ». Une autre valeur institutionnelle qui définit l'efficacité des FC est la suivante : « Aider les membres des FC à se perfectionner et veiller à leur bien-être. » Selon la doctrine du leadership, « le leadership dans les FC tend à un seul but : obtenir les résultats souhaités. Ces résultats, qui sont essentiels pour les FC, sont répartis entre quatre grandes catégories : le succès de la mission, l'intégration interne, le bien-être et l'engagement des membres et l'adaptation au monde extérieur. » Comme ils sont responsables du bien-être de leurs subalternes, les chefs doivent aussi se préoccuper des aspects suivants : l'atmosphère dans l'unité, le traitement équitable de tous et de toutes, le règlement des différends et des plaintes, la défense des intérêts ainsi que le renforcement du moral et du sentiment d'engagement. En fin de compte, « le leadership a pour objet d'influencer les gens pour qu'ils accomplissent des tâches ». Des études ont montré que les chefs efficaces sont ceux qui bénéficient du respect, du dévouement et de la confiance de leurs subalternes<sup>44</sup>.

## Leçons retenues

Les hommes et les femmes qui s'enrôlent dans un des trois services le font en sachant qu'ils devront obéir aux ordres licites et renoncer à bon nombre de leurs privilèges civils. Néanmoins, en échange de ce qu'ils laissent de côté, ils s'attendent à être traités équitablement, comme des personnes qui apportent une contribution valable, et à être dirigés par des chefs compétents qui se soucient de leurs subalternes. Il n'est pas déraisonnable de leur part de s'attendre à avoir à leur tête des chefs capables de répondre à ces exigences, et il n'est pas très difficile pour les chefs de parvenir au niveau de compétence voulu. Créer des liens avec les subalternes en montrant que l'on se soucie d'eux, en les respectant et en s'intéressant à eux engendre un sentiment de loyauté. En renforçant la confiance, les chefs peuvent remplir leur rôle, à savoir influencer sur les subalternes et les amener, par la motivation, à faire leur devoir. Afin d'édifier cette confiance, le chef doit s'assurer que le système a répondu aux besoins physiques et émotifs des subalternes, de préférence avant que les masses commencent à se plaindre de leurs conditions de service. La clé d'un bon leadership, de saines relations entre les chefs et leurs subalternes et d'un solide moral réside dans de bonnes communications. Les chefs doivent être disposés à écouter, et les subalternes doivent se sentir libres d'exprimer leurs préoccupations. Les chefs doivent donner un but aux subalternes, et ceux-ci doivent sentir qu'ils ont un rôle important à jouer dans l'accomplissement de la mission globale. Les bons chefs se préoccupent du bien-être de leurs subalternes, et c'est ainsi que

le contrat social est automatiquement respecté. Les subalternes s'attendent à ce que les chefs veillent sur eux; si ces obligations tacites ne sont pas remplies, les subalternes tiendront leurs mauvais chefs responsables et exigeront des réparations. Par conséquent, le leadership et les principes moraux sont inextricablement liés quand on parle tant de l'origine que de la prévention des mutineries.

.....

**Notes**

1. Lettre du Major J. McCrimmon adressée à la section de l'Aviation militaire canadienne (Quartier général de l'OMFC, à Londres), le 7 janvier 1919, Bibliothèque et Archives Canada (BAC), Fonds d'archives fédérales (Fonds RG) 9 III B1, volume 3430, dossier D-2-49.
2. Lettre de l'État-major général (Quartier général de l'OMFC, à Argyll House, à Londres) au Colonel Sadler (École d'instruction technique de la RAF, au Camp Halton), 23 janvier 1919, BAC, Fonds RG 9 III B1, volume 3430, dossier D-2-49.
3. Note de service du Capitaine A. E. McKeever (commandant du 1<sup>er</sup> Escadron, Aviation militaire canadienne, Upper Heyford), 7 janvier 1919, BAC, Fonds RG 9 III B1, volume 3432, dossier R-4-49.
4. Note de service du Capitaine A. E. McKeever (commandant du 1<sup>er</sup> Escadron, Aviation militaire canadienne, Upper Heyford), 12 janvier 1919, BAC, Fonds RG 9 III B1, volume 3432, dossier R-4-49.
5. Lettre du Major C. M. Marshall (Détachement canadien auprès de la RAF, Upper Heyford) au Lieutenant-colonel C. M. Edwards, 28 janvier 1919, BAC, Fonds RG 9 III B1, volume 3068, dossier A-6-36.
6. Rapport hebdomadaire du Major C. M. Marshall (Détachement canadien auprès de la RAF, Upper Heyford) à la section de l'ARC (Quartier général de l'OMFC, à Londres), le 25 février 1919, BAC, Fonds RG 9 III B1, volume 3430, dossier D-2-49.
7. Rapport hebdomadaire du Major C. M. Marshall (Détachement canadien auprès de la RAF, Upper Heyford) à la section de l'ARC (Quartier général de l'OMFC, à Londres), le 13 mars 1919, BAC, Fonds RG 9 III B1, volume 3430, dossier D-2-49.
8. *Ibid.*
9. Journal de la Station d'Odiham de l'ARC, 9 janvier 1946, 11 janvier 1946, Direction – Histoire et patrimoine (DHP), bobine 277.
10. Journal de la Station de Down Ampney de l'ARC, 10 janvier 1946, 16 janvier 1946, DHP, bobine 277.
11. Journal de la Station d'Odiham de l'ARC, 5 février 1946, DHP, bobine 277; « RCAF Strike Still On », *Stratford Beacon-Herald*, 6 février 1946, DHP, dossier 78/47; extrait de l'article « Demand Faster Repatriation », paru dans l'*Ottawa Journal* du 6 février 1946, DHP, dossier 78/47.
12. Journal de la Station d'Odiham de l'ARC, 5 février 1946, DHP, bobine 277.
13. « Demand Faster Repatriation », *Ottawa Journal*, 6 février 1946, DHP, dossier 78/47.
14. Extrait de l'article « Flyers Refuse to Work Until Demands Met », *Hamilton Spectator*, 6 février 1946, DHP, dossier 78/47; « Replacements Promised as More Men Quit », journal inconnu, 7 février 1946, DHP, dossier 78/47.
15. « 1500 RCAF Ground Crew Strike in UK », *Winnipeg Free Press*, 6 février 1946, DHP, dossier 78/47; « Airmen's Strike », *Saskatoon Star-Phoenix*, 7 février 1946, DHP, dossier 78/47.
16. « RCAF Strike Spreads; Ottawa Gives Warning », *Vancouver Province*, 7 février 1946, DHP, dossier 78/47; « Warning Sent Strikers Repat Chances Reduced by Breach of Discipline », *Toronto Evening Telegram*, 7 février 1946, DHP, dossier 78/47; « Down Ampney Airmen Quit Sit-Down Strike », *Hamilton Spectator*, 9 février 1946, DHP, dossier 78/47.
17. Journal de la Station d'Odiham de l'ARC, 6 février 1946, DHP, bobine 277; Journal de la Station de Down Ampney de l'ARC, février 1946, appendice, DHP, bobine 277.
18. « No Break Yet in Strike of RCAF Airmen », *Ottawa Citizen*, 8 février 1946, DHP, dossier 78/47; « Replacements Promised as More Men Quit », journal inconnu, 7 février 1946, DHP, dossier 78/47.
19. Journal de la Station d'Odiham de l'ARC, 7 février 1946, DHP, bobine 277.
20. Journal de la Station d'Odiham de l'ARC, 5 février 1946, DHP, bobine 277.
21. « 800 Down Ampney Men Vote to Continue Strike », journal inconnu, 8 février 1946, DHP, dossier 78/47; Registre du Quartier général de la 120<sup>e</sup> Escadre de transport, 5 février 1946, DHP bobine 277; « Flyers Refuse to Work Until Demands Met », *Hamilton Spectator*, 6 février 1946, DHP, dossier 78/47; « No Break Yet in Strike of RCAF Airmen », *Ottawa Citizen*, 8 février 1946, DHP, dossier 78/47.
22. « More Striking Airmen Returning to Duties », *Winnipeg Free Press*, 9 février 1946, DHP, dossier 78/47.
23. « Replacements Promised as More Men Quit », journal inconnu, 7 février 1946, DHP, dossier 78/47; télégramme adressé par les équipes au sol de Down Ampney au Premier ministre W. L. M. King, 7 février 1946, Fonds de manuscrits (Fonds MG) 26 J1, volume 416, bobine C9176, p. 373437.
24. « Demand Faster Repatriation », *Ottawa Journal*, 6 février 1946, DHP, dossier 78/47.
25. « Airmen's Strike », *Vancouver Sun*, 9 février 1946, DHP, dossier 78/47.

26. Extrait de « Homesick RCAF Unit Will be Replaced », *Vancouver Sun*, 9 février 1946, DHP, dossier 78/47; « Airmen's Strike Halts Movement of Medicine, Food », *Saint John Telegraph-Journal*, 8 février 1946, DHP, dossier 78/47; « RCAF Men Call Off Strike », *Vancouver Province*, 8 février 1946, DHP, dossier 78/47.
27. « RCAF Strike Spreads; Ottawa Gives Warning », *Vancouver Province*, 7 février 1946, DHP, dossier 78/47.
28. « Warning Sent Strikers Repat Chances Reduced by Breach of Discipline », *Toronto Evening Telegraph*, 7 février 1946, DHO, dossier 78/47.
29. « Replacements Promised as More Men Quit », journal inconnu, 7 février 1946, DHP, dossier 78/47.
30. « No Break Yet in Strike of RCAF Airmen », *Ottawa Citizen*, 8 février 1946, DHP, dossier 78/47.
31. « RCAF Strike Spreads; Ottawa Gives Warning », *Vancouver Province*, 7 février 1946, DHP, dossier 78/47.
32. « Down Ampney Ground Crews Stay Off Jobs », *Hamilton Spectator*, 8 février 1946, DHP, dossier 78/47.
33. « Down Ampney Ground Crews Stay Off Jobs », *Hamilton Spectator*, 8 février 1946, DHP, dossier 78/47; extrait de « More Striking Airmen Returning to Duties », *Winnipeg Free Press*, 9 février 1946, DHP, dossier 78/47; « Down Ampney Airmen Continue Walkout », journal inconnu, 8 février 1946, DHP 78/47.
34. Journal de la Station d'Odiham de l'ARC, 9 février 1946, DHP, bobine 277; extrait de « More Striking Airmen Returning to Duties », *Winnipeg Free Press*, 9 février 1946, DHP, dossier 78/47.
35. « No Compromise: Striking Airmen Ask Resignation of Air Minister », *Sydney Record*, 8 février 1946, DHP, dossier 78/47.
36. « Down Ampney Airmen Quit Sit-Down Strike », *Hamilton Spectator*, 9 février 1946, DHP, dossier 78/47; télégramme adressé par les équipes de piste de Down Ampney au Premier ministre W.L.M. King, 9 février 1946, Fonds MG 26 J1, volume 416, bobine C9176, p. 373416-373417.
37. *Ibid.*
38. Journal de la Station d'Odiham de l'ARC, sommaire du commandant pour février 1946, DHP, bobine 277.
39. « Striking Ground Crews in Britain Ended Four-Day Stoppage », *Brantford Expositor*, 11 février 1946, DHP, dossier 78/47.
40. Journal du Quartier général du 9<sup>e</sup> Groupe de transport, 14 février 1946, DHP, bobine 277.
41. J. E. Hamby, « The Mutiny Wagon Wheel: A Leadership Model for Mutiny in Conflict », *Armed Forces and Society* 28, n° 4, été 2002, p. 578, 589, 590 et 595.
42. Howard G. Coombs, *Dimensions of Military Leadership: The Kimmel Park Mutiny of 4-5 March 1919*, Kingston (Ontario), Institut de leadership des Forces canadiennes, 2004, p. 8.
43. Canada, ministère de la Défense nationale, *Servir avec honneur : la profession des armes au Canada*, Kingston (Ontario), Académie canadienne de la Défense, 2003, p. 14. Document accessible sur Internet, à <http://www.cda.forces.gc.ca/cfli-ilfc/poa-pac/index-fre.asp> (site consulté le 25 mai 2009).
44. Canada, ministère de la Défense nationale, *Le leadership dans les Forces canadiennes*, Kingston (Ontario), Académie canadienne de la Défense, 2005, p. iii, 3, 6, 11, 26, 24. Document accessible sur Internet, à <http://www.cda-acd.forces.gc.ca/cfli-ilfc/doc/dnddoc-fre.pdf> (site consulté le 25 mai 2009).

### **Rachel Lea Heide**

*Rachel Lea Heide est une scientifique de la Défense ainsi qu'une analyste de la planification stratégique pour le Centre d'analyse et de recherche opérationnelle de Recherche et développement pour la défense Canada (RDDC). Actuellement, elle travaille pour la Direction – Analyse de la sécurité future du Chef – Développement des forces. Également doctorante en histoire à l'Université Carleton, elle est sur le point d'achever sa thèse, intitulée Politics, Policy, and the Professionalization of the Royal Canadian Air Force, 1919-1949.*

*En plus de traiter, aussi bien oralement qu'à l'écrit, de sujets tels que l'organisation de la Force aérienne, l'instruction, le leadership, le moral, les enquêtes sur les accidents et les politiques gouvernementales entre la Première Guerre mondiale et les débuts de la Guerre froide, Rachel écrit sur l'actuelle politique de défense, le renseignement aux fins du maintien de la paix, les forces expéditionnaires aériennes, les mesures anti-insurrectionnelles et la guerre contre le terrorisme.*

*Rachel enseigne par ailleurs au Collège Algonquin d'Ottawa, en Ontario, et au Collège militaire royal du Canada de Kingston, également en Ontario. Elle est instructrice de téléapprentissage de même qu'experte en la matière pour le cours de commandement et d'état-major interarmées pour la Réserve du Collège des Forces canadiennes de Toronto, toujours en Ontario. En plus d'être une boursière prédoctorale pour le Centre for Security and Defence Studies de l'Université Carleton, elle est également historienne associée de la Force aérienne au Bureau Patrimoine et histoire de la Force aérienne (1<sup>re</sup> Division aérienne du Canada à Winnipeg, au Manitoba). Elle a également été pendant plusieurs années membre de la section Ottawa de la Canadian Aviation Historical Society et, l'été dernier, s'est jointe à l'exécutif national de l'organisme.*

## Le leadership de la défense aérienne durant l'« âge d'or » de l'ARC

*Richard Goette*

### Introduction

L'Aviation royale du Canada (ARC) connaît son « âge d'or » durant les années 1950, décennie où le service est à son apogée. James Eayrs mentionne, en parlant de l'ARC, qu'à cette époque « son rôle est plus facilement défini, son statut est plus prestigieux et ses relations plus puissantes. Par conséquent, elle reçoit plus de fonds et son avenir est mieux assuré<sup>1</sup>. » [Traduction] Les dépenses militaires explosent au cours des années 1950, le budget de la Défense passant d'environ 1,4 % du produit national brut en 1947 à 8,8 % en 1952-1953. L'ARC reçoit une bonne partie du financement, même plus que l'Armée de terre et la Marine royale du Canada (MRC) réunies, et la majorité de ces fonds sont consacrés à la défense aérienne<sup>2</sup>. Cependant, comme nous le soutiendrons, l'augmentation des fonds consacrés à la défense aérienne fait que l'ARC doit composer avec des responsabilités et une responsabilisation accrues et faire des choix difficiles en ce qui a trait aux priorités. Par conséquent, le présent article examine comment les leaders de l'Aviation royale du Canada tirent profit de l'accroissement du budget consacré à la défense aérienne au début de la guerre froide et s'assurent de le conserver.

Pour ce faire, la présente étude fournit des exemples historiques de ce que le manuel intitulé « Le leadership dans les Forces canadiennes » (FC) appelle le « leadership institutionnel<sup>3</sup> ». Selon ce document, « diriger l'institution » signifie que les leaders principaux d'un service ou d'un environnement et leurs états majors « sont seuls responsables du maintien et du développement des systèmes et des capacités dont ont besoin les FC pour s'acquitter de leurs responsabilités en matière de défense maintenant et à l'avenir, c'est-à-dire pour exploiter les capacités nécessaires pour accomplir les objectifs du gouvernement<sup>4</sup>. » C'est exactement ce que l'ARC tente de faire dans les années 1950.

À cette époque, le financement, les plans et les opérations de la Force aérienne mettent surtout l'accent sur la mission de défense aérienne du Canada et du continent nord-américain (conjointement avec les États-Unis) contre une éventuelle attaque aérienne soviétique effectuée à l'aide de bombardiers stratégiques pilotés à long rayon d'action. Afin de justifier les importantes sommes investies par le gouvernement canadien en matière de défense aérienne, les leaders de l'ARC doivent diriger leur personnel et gérer leurs ressources efficacement. Par conséquent, le leadership institutionnel demande que les leaders de l'Aviation royale du Canada remplissent également la fonction importante de défenseurs de la puissance aérienne, et plus précisément de la défense aérienne, au début de la guerre froide.

Par ailleurs, cette importante partie de l'histoire de l'ARC a largement été ignorée. La plupart des études sur la défense aérienne du continent nord-américain sont plutôt axées sur l'approche « politique » du gouvernement et du ministère des Affaires étrangères. C'est pourquoi les ouvrages historiques négligent grandement le service chargé de cette responsabilité primordiale (c.-à-d. le rôle de l'ARC dans la défense aérienne) et l'examen de la doctrine sur la défense aérienne (en tant que partie importante de la puissance aérienne canadienne durant la guerre froide). Le présent article se veut le début d'un effort visant à combler cette lacune dans l'historiographie de l'ARC. Il ne s'agit pas d'une étude exhaustive sur le leadership dans la défense aérienne au cours des années 1950, mais plutôt d'un aperçu de certaines questions que les leaders de l'ARC doivent aborder durant cette période. Mais avant d'amorcer cet examen, une brève discussion sur les écrits historiques traitant de la Force aérienne canadienne de la guerre froide s'impose.

### Historiographie

Malheureusement, il existe très peu de recherches et de textes savants sur l'ARC après la Deuxième Guerre mondiale, ce qui laisse à la Force aérienne du Canada actuelle assez peu de récits spécialisés sur des exemples historiques pour fonder et faire progresser sa mission actuelle en matière de puissance de l'air. Plusieurs facteurs expliquent cette situation. D'abord, comme nous l'avons dit plus haut, la majorité des ouvrages spécialisés traitant de l'Aviation royale du Canada, et surtout de la défense aérienne, mettent l'accent sur l'approche « politique », négligeant ainsi l'aspect « fonctionnel »<sup>5</sup>. En outre, la plupart des textes spécialisés sont l'œuvre de spécialistes des sciences politiques plutôt que d'historiens. Bref, il y a peu d'historiens de la Force aérienne au Canada. Ce qui est encore plus frappant est l'absence

criante d'historiens **civils** dans ce domaine, car heureusement, quelques officiers de la Force aérienne actuellement en service étudient l'histoire de leur service et de leur environnement<sup>6</sup>.

Le fait qu'il n'existe aucune histoire officielle de la Force aérienne durant la guerre froide est une des principales raisons expliquant le manque de recherches spécialisées à ce sujet. Des compressions budgétaires dans les années 1990 ont forcé l'annulation du quatrième volume de l'histoire officielle de la Force aérienne rédigée par la Direction – Histoire et patrimoine (DHP) du ministère de la Défense nationale, qui aurait porté sur la période après la guerre. Le fait qu'aucun travail préliminaire, soit les excellents récits réalisés par la DHP sur lesquelles l'histoire officielle est fondée, n'a été effectué est peut-être encore plus regrettable<sup>7</sup>. Enfin, la question de l'accès aux sources primaires a nui à la rédaction de l'histoire spécialisée de la Force aérienne au Canada. Un des facteurs, surtout en ce qui a trait à l'étude du leadership en matière de puissance aérienne, est que les officiers supérieurs de l'ARC ont rédigé très peu de mémoires et que l'on retrouve peu de biographies à leur sujet. Les dossiers de sources primaires jouent également un rôle. Bien que la Direction – Histoire et patrimoine dispose d'une excellente collection de documents sur la guerre froide, notamment l'inestimable Collection Raymond<sup>8</sup>, la majorité des dossiers relatifs à l'ARC se trouvent à Bibliothèque et Archives Canada et leur diffusion est malheureusement restreinte.

La comparaison de cette situation avec celle de l'histoire spécialisée de l'United States Air Force (USAF) est révélatrice. Les historiens américains spécialistes de la force aérienne doivent bien entendu composer avec des problèmes semblables, tels que la diffusion restreinte de certains documents dans les institutions d'archives des États-Unis, mais il existe beaucoup plus de mémoires et de biographies, d'histoires officielles, et de récits historiques. C'est particulièrement vrai en ce qui a trait à ces derniers puisque l'on retrouve quantité de récits de l'USAF et du commandement américain. Le nouveau livre<sup>9</sup> de Joseph Jockel sur le 50<sup>e</sup> anniversaire du Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord (NORAD) en est un bon exemple, puisque ce spécialiste américain des sciences politiques utilise à bon escient les récits du Commandement et un certain nombre de documents qui se trouvent au bureau historique du NORAD et de l'United States Northern Command, à Colorado Springs. Quoi qu'il en soit, nous espérons que plus d'historiens canadiens spécialistes de la force aérienne pourront bientôt aborder ces questions afin de produire d'excellents ouvrages spécialisés sur l'ARC durant la guerre froide. Nous souhaitons donc que le présent article sur le leadership de l'ARC en matière de défense aérienne soit le modeste début d'une renaissance générale de l'histoire spécialisée sur la Force aérienne du Canada.

## Des années de vache maigre à l'âge d'or

Si les années 1950 sont maintenant reconnues comme l'âge d'or de l'ARC, les premières années après la Deuxième Guerre mondiale – du milieu à la fin des années 1940 – sont loin d'être prospères. À l'image des deux autres services canadiens après la Deuxième Guerre mondiale, l'ARC démobilise rapidement ses forces, qui ne comptent plus que 12 200 hommes de tous les échelons, y compris 650 membres de la force auxiliaire de l'ARC.<sup>10</sup> En fait, celle-ci est responsable de la protection de l'ensemble du Canada contre les attaques aériennes durant la période suivant immédiatement la Deuxième Guerre mondiale. Elle s'agrandit ensuite jusqu'à compter 15 escadrons (répartis dans les grandes villes de tout le pays) composés de pilotes volant à bord des chasseurs à réaction P-51 Mustangs, puis Vampire.<sup>11</sup>

Il est vrai que la menace aérienne soviétique durant ces années est négligeable et consiste en des bombardiers pilotés tels que le Tu-4 Bull (une copie à l'ingénierie inversée du célèbre B-29 Superfortress) chargés de bombes conventionnelles<sup>12</sup>. Durant les trois premières années suivant la fin de la Deuxième Guerre mondiale, les Alliés savourent leur victoire chèrement acquise contre l'Allemagne et le Japon et la rivalité entre les superpuissances de la guerre froide ne pointe pas encore à l'horizon. Cependant, les tensions entre l'Union soviétique et ses anciens alliés s'exacerbent et la crise du blocus de Berlin et du pont aérien, en mars 1948, laisse entrevoir la possibilité d'une guerre, et donc d'attaques aériennes soviétiques en Amérique du Nord<sup>13</sup>. La question de savoir si le Canada dispose des forces et de l'organisation nécessaires pour affronter une nouvelle menace aérienne devient donc d'actualité.

Dire qu'en 1948 les défenses aériennes canadiennes sont inadéquates serait un euphémisme. La situation de la défense aérienne est possiblement le mieux résumée dans un plan de défense d'urgence du Canada fondé sur les capacités et publié cette année-là. Même si, selon l'annexe du plan concernant la défense aérienne, les Soviétiques n'ont qu'une faible capacité de bombardiers, on y mentionne

carrément : « aucune défense n'est accessible immédiatement<sup>14</sup>. » En fait, hormis les défenses aériennes de la force auxiliaire, les seules défenses du pays sont celles de la Marine royale du Canada : quatre escadrons de chasseurs (chacun composé de huit appareils) et les canons antiaériens des navires « qui se trouvent au port à ce moment-là<sup>15</sup> ». Après la crise de Berlin, les leaders de l'ARC commencent à élaborer des moyens de répondre à cette préoccupation, notamment en décidant comment organiser le grand commandement.

Durant cette période, le Comité des chefs d'état-major décide de réorganiser les rôles de la défense canadienne en fonction du contexte de la guerre froide. Chaque service canadien reçoit une « responsabilité principale » à l'égard de tâches à entreprendre concernant certaines menaces potentielles contre le pays. L'ARC est responsable de la défense aérienne, la MRC de la défense des côtes et l'Armée de terre de la diminution des forces ennemies en territoire canadien<sup>16</sup>. Pour remplir leurs rôles, l'Armée de terre canadienne et la Marine royale du Canada décident de conserver intacte l'organisation régionale et géographique de leurs commandements. L'opinion de l'ARC sur sa structure organisationnelle est cependant différente. Lorsque le Maréchal de l'Air W. A. Curtis devient le Chef d'état-major de la Force aérienne (CEMFA), il insiste pour dire que les divers rôles d'une force aérienne obligent l'ARC à adopter une organisation fonctionnelle. Malgré certaines réticences du ministre de la Défense nationale (MDN) Brooke Claxton, Curtis réussit à convaincre ce dernier du bien-fondé de son idée. Le reclassement en 1948 des rôles des forces armées en matière de défense et cette insistance du CEMFA jettent les bases du Commandement de la défense aérienne en menant à la fondation du Groupe Défense aérienne (GDA) plus tard durant l'année<sup>17</sup>.

En effet, cette réorganisation modifie considérablement l'orientation de l'ARC durant la guerre froide en mettant l'accent sur la défense et la reconnaissance aériennes plutôt que sur les bombardements stratégiques, qui étaient la priorité au cours de la Deuxième Guerre mondiale<sup>18</sup>. Après celle-ci, l'ARC prévoyait établir un Commandement des forces aériennes (CFA) très semblable au commandement des bombardements stratégiques de l'USAF qui portait le même nom<sup>19</sup>. Cependant, une comparaison entre la taille d'un B-29 et celle d'un bombardier du plus récent modèle du CFA de l'USAF – le B-36 Peacemaker – montre très clairement que l'explosion des frais de maintien d'une force de bombardiers stratégiques à l'ère atomique qui suit la Deuxième Guerre mondiale oblige l'ARC à abandonner l'idée de mettre sur pied un CFA. L'ARC décide plutôt de mettre l'accent sur la coopération avec les États-Unis en ce qui a trait à la défense aérienne de l'Amérique du Nord<sup>20</sup>. Au moment où les leaders de l'ARC centralisent la responsabilité de la protection du pays contre les attaques aériennes dans le Groupe Défense aérienne, en décembre 1948, le service ne comprend que le 410<sup>e</sup> Escadron de chasse et la 1<sup>re</sup> Unité d'entraînement opérationnel de chasse. Bien qu'organisé comme un groupe, en raison de sa vaste gamme de responsabilités, le GDA « est par conséquent essentiellement un commandement<sup>21</sup> », selon Curtis. Effectivement, les besoins croissants en matière de défense aérienne entraînent le changement de nom peu de temps après.

## **La « crise » de la défense aérienne et la mise sur pied du commandement de la défense aérienne de l'ARC**

L'explosion d'une bombe atomique soviétique en août 1949, puis le déclenchement de la guerre de Corée en juin de l'année suivante entraînent une « situation de crise » en matière de défense en 1950. Alors que la guerre froide devient « chaude » en orient, les dirigeants militaires sont enfin convaincus du besoin de disposer de défenses aériennes continentales en raison de la possibilité grandissante que des Tu-4 soviétiques frappent des cibles nord-américaines. Cette situation incite les États-Unis et le Canada à établir un vaste système de radars et à accorder plus d'attention et davantage de fonds à la défense aérienne au début des années 1950<sup>22</sup>. Le Groupe Défense aérienne s'accroît considérablement et devient un commandement le 1<sup>er</sup> juin 1951. Le nouveau Commandement de la défense aérienne (CDA) gère l'ensemble des opérations des forces qui lui sont assujetties, dont le commandement antiaérien de l'Armée canadienne<sup>23</sup>. Bien qu'il ressemble aux commandements unifiés du chef d'état-major interarmées (CEMI) américain, le nouveau Commandement de la défense aérienne de l'ARC n'est pas un commandement unifié, mais bien un commandement interarmées. Quoi qu'il en soit, la mise sur pied du CDA au début des années 1950 fait que les défenses aériennes canadiennes sont adéquatement centralisées et relèvent de l'ARC<sup>24</sup>.

Le nouveau commandement de l'ARC bénéficie énormément de l'augmentation des fonds accordés pour le programme de défense annoncée par le gouvernement canadien en 1950. La défense aérienne étant une grande priorité, le CDA s'accroît considérablement, jusqu'à atteindre sa taille autorisée

de 19 escadrons de chasseurs intercepteurs (9 de la Force régulière et 10 de la Force auxiliaire) en 1955<sup>25</sup>. L'objectif de l'ARC durant cette période est d'accroître le nombre d'escadrons opérationnels et, ce faisant, d'augmenter le nombre d'éléments combattants. On donnerait surtout la priorité à la défense aérienne et aux opérations maritimes, « et l'important programme de renouvellement du matériel serait par nécessité limité à des appareils pour la défense aérienne, à de l'équipement d'alerte lointaine, à du matériel de commande et à des installations dans des zones cibles cruciales<sup>26</sup>. »

Ces facteurs – surtout l'accroissement des fonds accordés à la Force aérienne – n'échappent pas à l'attention des leaders de l'ARC. Le CEMFA par intérim, le Vice-maréchal de l'air A. L. James, souligne notamment lors d'une conférence des commandants de l'aviation et des groupes en 1950, que « le fait que l'ARC ait reçu davantage de fonds que l'un ou l'autre des services montre l'importance accordée à la maîtrise de l'air par le gouvernement et le chef d'état-major ». Cependant, James ajoute qu'une telle reconnaissance entraîne de plus grandes responsabilités et le besoin pour l'ARC d'opérer avec le plus grand soin et beaucoup de prudence :

Bien que les chefs d'état-major de la Marine et de l'Armée de terre aient reconnu l'importance primordiale de la maîtrise des airs, ils ont de bonnes raisons de vouloir recevoir plus de fonds pour leurs programmes. Par conséquent, l'ARC sera scrutée à la loupe par les autres services, le gouvernement et le public. Des preuves d'opérations peu économiques, d'un gaspillage flagrant des fonds publics ou d'un manque d'intelligence nous feront certainement perdre la confiance du gouvernement et pourraient facilement nuire à notre avenir.<sup>27</sup>

Plusieurs moyens s'offrent aux dirigeants de l'ARC pour assumer leur rôle de leadership institutionnel en assurant une meilleure efficacité de l'ARC en général – et de son rôle de défenseur de l'air en particulier – de façon à justifier l'accroissement des fonds accordés au service par le gouvernement. Ils comprennent la valorisation de l'image de l'ARC, la formation professionnelle et l'intensification des débats intellectuels sur la puissance aérienne, les réunions pour discuter des questions préoccupantes pour l'ARC, des choix difficiles en ce qui a trait aux priorités, le soin accordé au personnel de l'ARC et l'assurance que l'ARC joue un rôle dans la défense aérienne du continent. Il sera brièvement question de chacun de ces moyens.

## Valoriser l'image de l'ARC

L'une des principales stratégies de l'ARC durant son âge d'or est de valoriser l'image du service au sein du gouvernement et du public canadiens. Ce faisant, les leaders de l'ARC exercent ce que le manuel sur le leadership des FC appelle le leadership institutionnel en « exerçant une influence sur le monde extérieur par des avis directs, une influence directe, des activités d'affaires publiques, des partenariats stratégiques et des réseaux professionnels<sup>28</sup>. » En d'autres termes, pour atteindre ces objectifs, le Maréchal de l'air Curtis met à l'époque l'accent sur « l'amélioration de l'efficacité globale, de la tenue et de la conduite de l'ARC afin de gagner l'appui du public<sup>29</sup> ».

La publicité est importante pour la Force aérienne, mais il est essentiel d'éviter à tout prix toute publicité **négative** puisque l'ARC attire davantage l'attention du gouvernement et du public en raison du haut niveau de financement dont elle bénéficie. De plus, des mesures sont prises pour accroître la publicité **positive** sur le service<sup>30</sup>, dont des manifestations plus visibles de la Force aérienne comme la cérémonie des grilles commémoratives à Trenton, les cadets de l'Air et les prestations devant le public d'appareils de l'ARC tels que le Golden Hawks<sup>31</sup>. Une autre mesure est de communiquer avec d'autres groupes au Canada et de parler des réalisations de l'ARC en général et de son rôle de défense aérienne en particulier.

La série de discours sur la puissance aérienne et sur le rôle des armées de l'air prononcés par le Commodore de l'air Clare Annis du début au milieu des années 1950 en est un bon exemple. Annis est tout désigné pour prononcer de tels discours, lui qui est l'officier supérieur d'état-major du CDA de la fin de 1953 à septembre 1954, mois où il devient officier d'aviation commandant par intérim du Commandement de la défense aérienne (jusqu'en janvier 1955). Bien qu'Annis parle parfois devant un auditoire déjà convaincu, comme l'Institut interarmées de Montréal et l'Association des anciens combattants des forces aériennes de Montréal, d'autres auditoires sont plus représentatifs du public canadien en général, tels que la Chambre de commerce de Trenton et le Cercle canadien de Montréal.<sup>32</sup>

Annis valorise surtout la mission de défense aérienne de l'ARC en parlant avec des termes simples des moyens par lesquels la Force aérienne remplirait ce rôle crucial. Par exemple, dans un de ses

discours, Annis ne se contente pas de donner un aperçu de la menace de bombardements soviétiques sur le continent. Il offre un exemple tiré de la Deuxième Guerre mondiale en décrivant comment les Allemands ont commis une grave erreur en ne déployant pas leurs escadrons de chasse plus au nord de façon à intercepter les bombardiers alliés plus rapidement. Annis défend ainsi le concept de « défense en profondeur » de la défense aérienne : il est nécessaire d'intercepter l'ennemi et d'amorcer les combats aussi loin que possible de la cible visée et d'accroître la pression contre ledit ennemi au fur et à mesure que celui-ci approche de son objectif en utilisant un grand nombre et une vaste gamme d'armes. En Amérique du Nord, cela signifie que les combats aériens doivent avoir lieu de la plus au nord possible, de façon à ce qu'ils puissent être menés plus efficacement dans les plus brefs délais après que le réseau de radars du continent a détecté un bogey<sup>33</sup>. De plus, Annis décrit les détails du concept de défense aérienne à l'aide d'une analogie avec un match de rugby :

Les chasseurs sont comme une ligne dans un match de rugby. Ils ont une double responsabilité. Ils doivent maintenir le front et empêcher les bombardiers ennemis de passer. Nous savons que tant que la ligne tient, les bombardiers ennemis ne se rendront pas très loin très souvent. La deuxième responsabilité des chasseurs est d'affaiblir, puis de percer la ligne ennemie. En cas de réussite, notre champ arrière de bombardiers [c.-à-d. le Commandement des forces aériennes de l'USAF] peut manœuvrer à sa guise<sup>34</sup>. [Traduction]

En décrivant le concept de « défense en profondeur » de cette façon, Annis parvient à rendre la mission de défense aérienne plus compréhensible, et donc plus justifiable, aux yeux du citoyen canadien moyen.

Les autres services font également partie des auditoires cibles des discours sur la puissance aérienne. Un discours du Commodore de l'air Keith Hodson prononcé au Collège d'état-major de l'armée canadienne en 1955 en est un bon exemple. Intitulé « Le rôle de la puissance aérienne », le discours d'Hodson donne un aperçu tant de l'importance des armes aériennes dans les opérations conjointes avec l'Armée de terre que du pouvoir destructif des bombardements stratégiques, surtout ceux effectués par des appareils armés de bombes nucléaires. Il en résulte un plus grand besoin de défenses aériennes **en temps de paix**. Selon l'officier de l'ARC, celles-ci sont essentielles non seulement pour défendre les régions indispensables du continent, mais aussi pour protéger les forces dissuasives du Commandement des forces aériennes de l'USAF<sup>35</sup>.

De tels discours prononcés devant le public canadien et les autres services procurent une publicité essentielle à la Force aérienne, et contribuent à défendre la puissance aérienne. Ils renseignent des acteurs influents et pertinents sur les plus récents développements dans le domaine de la défense aérienne, consolidant et justifiant ainsi le financement élevé de l'ARC en temps de paix<sup>36</sup>. Par contre, il est également essentiel, pour que les officiers soient capables d'expliquer la mission de défense aérienne de l'ARC à l'auditoire, qu'ils connaissent suffisamment les questions d'actualité en matière de puissance aérienne.

## Formation professionnelle et intensification des débats intellectuels sur la puissance aérienne

Les efforts des leaders de l'ARC visant à améliorer la formation professionnelle et les débats intellectuels sur la puissance aérienne sont liés à ceux dont le but est de valoriser l'image de la Force aérienne. Comme le mentionne le manuel sur le leadership des FC, les leaders supérieurs des services et des environnements « ont des responsabilités particulières en ce qui concerne le maintien des capacités professionnelles. [Ils] ne doivent pas seulement incarner les qualités professionnelles, ils doivent également assumer, de par leur statut, de vastes responsabilités afin de favoriser et d'assurer le maintien d'une culture fondée sur le professionnalisme militaire<sup>37</sup>. » Il est donc crucial que les leaders supérieurs assurent la gérance de leur profession en faisant en sorte de « toujours repousser les limites de la profession<sup>38</sup> ». Cet objectif s'applique bien à l'ARC des années 1950 puisque les leaders utilisent bon nombre de méthodes en vue d'améliorer le professionnalisme du service de défense aérienne.

Le perfectionnement professionnel au sein de l'ARC a partiellement lieu par l'entremise d'échanges d'officiers avec d'autres forces aériennes, et surtout en exigeant que les officiers de la Force aérienne étudient au Collège d'état-major de l'ARC, où se trouve maintenant le Collège des Forces canadiennes. Le Collège d'état-major a été fondé à Armour Heights, à Toronto, en 1943. La formation a toujours fait partie intégrante de la carrière d'un officier, mais au Collège d'état-major, les officiers de l'ARC reçoivent un **enseignement** professionnel sur la puissance aérienne. Comme le soulignait récemment le Colonel William Lewis, l'enseignement joue un rôle essentiel dans les efforts visant à assurer que l'effectif de la Force aérienne puisse « fonctionner avec efficacité dans un contexte militaire complexe » en lui

permettant d'acquérir les « aptitudes mentales essentielles et certaines compétences bien précises<sup>39</sup> ». L'éducation au Collège d'état-major durant les années 1950 prévoit des réflexions et la rédaction de textes sur la puissance aérienne, ainsi que l'apprentissage auprès de divers experts du domaine, que ce soit avec l'effectif militaire ou civil du Collège ou des conférenciers<sup>40</sup>.

Favoriser les débats intellectuels sur la puissance aérienne est peut-être tout aussi important pour le perfectionnement professionnel dans la Force aérienne. Cette exigence crée le besoin d'avoir des lieux où les officiers peuvent publier leurs réflexions et leurs textes sur la puissance aérienne. Durant les années 1950, les leaders de l'ARC comblent ce besoin par le biais du *RCAF Staff College Journal* et le magazine *The Roundel*. À l'image de *La Revue de la Force aérienne du Canada* actuelle, le *RCAF Staff College Journal* vise à « encourager la rédaction d'articles sérieux sur des sujets d'intérêt militaire<sup>41</sup> ». Bien que les idées exprimées dans ces pages soient celles des auteurs et ne rendent évidemment pas nécessairement compte de la politique officielle, elles sont essentielles à la compréhension de la pensée de l'ARC et jouent donc un rôle crucial dans la défense du financement de la puissance aérienne au Canada. Certains articles sont rédigés par des chercheurs bien connus de l'époque, tels que Bernard Brodie, expert en stratégie nucléaire et officier de recherche opérationnelle au Quartier général de la défense aérienne.<sup>42</sup>

De plus, les périodiques comprennent des articles rédigés par des professeurs et des étudiants du Collège de l'état-major de l'ARC, comme l'article intitulé « The Wisdom of Our Air Defence Policy<sup>43</sup> » et écrit par le Colonel d'aviation M. Lipton, un diplômé du Collège de l'état-major et l'ancien directeur des études de l'institution. Dans cet article, Lipton répond aux critiques contre les importantes dépenses canadiennes en matière de défense aérienne, formulées par des généraux de l'Armée de terre canadiens à la retraite et publiées dans les journaux<sup>44</sup>, en exposant l'importance de la mission de défense aérienne de l'ARC. Il y explique le triple rôle du Commandement de la défense aérienne de l'ARC : aider à dissuader l'ennemi de déclencher une guerre nucléaire en protégeant le principal élément dissuasif, soit le Commandement des forces aériennes de l'USAF, contre une attaque soviétique surprise; faire fonctionner un système intégré de radars conjointement avec les États-Unis pour avertir adéquatement la population civile de prendre des mesures de défense civile, « que ce soit en évacuant les villes ou en se réfugiant sous terre »; et protéger le cœur industriel du continent (où se trouvent aussi les zones les plus peuplées) en abattant un grand pourcentage des bombardiers ennemis et en minimisant ainsi les dommages que l'ennemi peut infliger à la capacité militaire de l'Amérique du Nord<sup>45</sup>. Lipton conclut donc que les dépenses consacrées au CDA de l'ARC sont justifiées puisque celui-ci, par son rôle dans le système global de défense aérienne du continent, remplit une fonction tant offensive que défensive essentielle : « notre système de défense aérienne est un complément essentiel à l'ensemble de la force dissuasive, et, en cas de guerre, il jouerait un rôle vital dans le succès des opérations offensives et la protection de nos zones habitées<sup>46</sup>. » [Traduction] En plus du *RCAF Staff College Journal* dans lequel paraissent des articles comme celui-ci, une autre publication permet aux leaders de l'ARC d'intensifier les débats intellectuels et de plaider en faveur de son rôle de défense aérienne.

*The Roundel* est peut-être un moyen de communication encore plus important que le *RCAF Staff College Journal* pour prôner la défense de la puissance aérienne, car il est beaucoup plus diffusé et lu. En décrivant la fonction du magazine du service, le Chef d'état-major de la Force aérienne, le Maréchal de l'air Wilf Curtis, met en garde contre la « spécialisation » croissante au sein de l'ARC. Tout en soulignant qu'il s'agit d'un élément essentiel d'une force aérienne moderne, le CEMFA souligne « le danger que le point de vue des spécialistes sur l'ensemble soit obscurci par l'étude des parties ». Pour pallier ce danger, Curtis demande « des lectures et des débats approfondis » sur les questions de puissance aérienne pour favoriser un « point de vue plus général qui donne tout leur sens aux différentes tâches [de l'ARC] ». Contrairement au *RCAF Staff College Journal*, *The Roundel* n'est pas seulement spécialisé, mais il contient aussi des articles que « le Comité éditorial considère comme particulièrement intéressants et utiles pour les militaires et le personnel de tous les grades et de toutes les professions dans l'ARC<sup>47</sup> » [Traduction], comme l'explique Curtis. *The Roundel* joue effectivement un rôle crucial de sensibilisation à la fonction de défense aérienne de l'ARC. En plus d'articles précis sur la puissance et la défense aériennes rédigés par des experts canadiens, américains et britanniques, les premiers numéros du *The Roundel* portent une attention particulière à des sujets relatifs à la défense aérienne passée et contemporaine, dont les opérations au nord du Canada et dans l'Arctique, ainsi qu'une série d'articles sur les types d'avions militaires soviétiques et la capacité de ceux-ci de la Deuxième Guerre mondiale à l'époque contemporaine<sup>48</sup>. C'est ainsi que *The Roundel* remplit un rôle crucial de défense de la mission de l'ARC et donne un moyen au personnel de tout grade de se familiariser avec les principales questions touchant le service.

## Réunir les dirigeants pour discuter des préoccupations de l'ARC

Faire en sorte que les officiers supérieurs communiquent efficacement entre eux sur des questions clés concernant l'ARC est une autre des mesures que les leaders de l'ARC doivent prendre pour sauvegarder la priorité des dépenses en défense aérienne. Cet objectif est atteint durant les conférences des commandants de l'aviation et des groupes dont il a déjà été question. Tous les six à douze mois, les leaders de l'ARC, y compris les deux principaux commandants opérationnels et les officiers supérieurs de divers quartiers généraux de la Force aérienne, se réunissent à Ottawa « pour discuter des problèmes d'intérêt commun concernant le service<sup>49</sup> ». Le ministre de la Défense nationale est souvent présent à ces conférences.

Ces rassemblements jouent un autre rôle important pour ce qui est de défendre les subventions. Ils permettent à l'ARC d'influer sur le « monde extérieur », dans ce cas-ci en offrant au gouvernement un témoignage de première main sur ce qui se passe au sein du service, tout en donnant à l'ARC une idée de ce que le gouvernement attend d'elle<sup>50</sup>. De plus, en réunissant tous les officiers supérieurs de l'ARC pour discuter des questions auxquelles est confronté le service, ces conférences contribuent largement à assurer que les leaders de l'ARC connaissent l'état de la Force aérienne, puissent conclure des ententes dans une atmosphère de coopération et de collégialité et fassent front commun devant tous les défis. Une des principales épreuves que doivent affronter les officiers de la Force aérienne est liée à l'établissement des priorités.

## Établir des priorités et faire des choix difficiles

Les leaders de l'ARC doivent faire des choix difficiles concernant les priorités en matière de défense et d'approvisionnement aériens. Idéalement, la défense aérienne la plus efficace serait une force aérienne capable de protéger chaque kilomètre carré du pays. En raison de la menace atomique soviétique (l'URSS met au point sa propre bombe atomique en 1949) et malgré l'accroissement des dépenses en défense aérienne, cet idéal est tout simplement inatteignable dans les années 1950 puisque les ressources consacrées à la défense aérienne sont limitées. Par conséquent, les leaders de l'ARC établissent des priorités en ce qui a trait aux régions essentielles précises du pays qu'il faut protéger. Il est difficile de décider de laisser certaines régions du pays sans protection, mais les leaders de l'ARC doivent examiner la question à la lumière de la théorie des bombardements stratégiques et découvrir les « points vitaux » que l'ennemi visera vraisemblablement. Ils prennent donc le parti de concentrer les défenses aériennes de l'ARC, notamment les six escadrons de CF100 du CDA, près des grandes agglomérations économiques de la région des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent ainsi que de la côte ouest, à proximité de Vancouver.<sup>51</sup>

Lorsque les Soviétiques font exploser une arme thermonucléaire (bombe H) en 1953, ces priorités doivent être réévaluées. Comme nous l'avons vu, en plus de protéger les centres industriels et les agglomérations essentiels du Canada, l'autre principale préoccupation du système de défense aérienne consiste à alerter la population de façon appropriée en cas d'attaque. C'est nécessaire, d'une part, pour permettre aux populations de se mettre à l'abri et de prendre les mesures de défense civile et, d'autre part, ce qui est peut-être plus important encore aux yeux des aviateurs, pour donner aux bombardiers du Commandement des forces aériennes de l'USAF le temps dont ils ont besoin pour décoller et exercer une frappe de représailles. La protection des bases aériennes du CFA, et, ce qui est de toute première importance, de la force dissuasive qu'elles procurent, devient par conséquent une considération cruciale des priorités de planification de défense aérienne de l'ARC et des priorités bilatérales canado-américaines connexes<sup>52</sup>.

L'acquisition de chasseurs est un autre défi que doivent relever les leaders de l'ARC en matière d'établissement des priorités. Comme le démontre le Colonel Randy Wakelam, « au cours de la décennie suivant la Deuxième Guerre mondiale, les leaders de la Force aérienne du Canada remplissent une fonction essentielle en ce qui a trait à l'organisation et à l'attribution des rôles de la force de chasse du Canada »<sup>53</sup>. Lorsqu'il faut établir les priorités concernant les ressources en termes de chasseurs intercepteurs, l'augmentation des forces de l'OTAN oblige les leaders de l'ARC à trouver un équilibre entre les exigences de la défense aérienne en Amérique du Nord et les responsabilités à exercer en Europe dans le cadre de l'alliance expéditionnaire<sup>54</sup>. Ainsi, les dirigeants de l'ARC doivent effectuer une autre tâche importante en matière de leadership institutionnel pour répondre à ces exigences : acquérir de nouveaux avions qui pourraient remplir les rôles élargis et toujours plus complexes technologiquement que l'on attend des chasseurs durant les années 1950. Fait intéressant, le dossier de l'ARC concernant l'acquisition de chasseurs durant son âge d'or est un mélange de succès (le F86 Sabre et, jusqu'à un certain point, le CF100 Canuck) et de purs désastres (le CF105 Avro Arrow)<sup>55</sup>.

Enfin, les leaders de l'ARC prennent une décision importante en appuyant l'entreprise américaine consistant à construire une série de lignes radar partout au Canada pour donner l'alerte en cas d'attaque aérienne soviétique. Beaucoup d'argent et de ressources sont consacrés à la construction des lignes radar Pine Tree, Centre du Canada et détection lointaine avancée (DEW). Celles-ci alertent le CDA et lui donnent le temps nécessaire pour protéger les zones cruciales et le SAC, devenant ainsi des composantes essentielles du système global de défense aérienne continentale canado-américain.<sup>56</sup> Pourtant, l'historiographie de l'ARC néglige grandement le rôle et le fonctionnement de ces lignes radar pendant la guerre froide. Bien que certains chercheurs aient commencé à combler à cette lacune<sup>57</sup>, il reste beaucoup de travail à accomplir dans ce domaine.

## Prendre soin du personnel : carrières, personnel et travail au service de l'ARC

Une autre tâche importante entreprise par la direction de l'ARC dans les années 1950 est de remplir la fonction de leadership institutionnel qui consiste à prendre soin des ressources les plus importantes de la Force aérienne : les gens. Comme le mentionne le manuel sur le leadership des FC :

[L]es leaders du niveau supérieur doivent assurer le bien-être et l'engagement de leurs subordonnés en se faisant leurs champions. Pour cela, ils doivent comprendre parfaitement les principes du contrat social, s'efforcer de mettre en place des conditions de service satisfaisantes et prévoir des mécanismes équitables d'examen des préoccupations des membres quant à la façon dont ils ont été traités. Ils doivent gérer les attentes personnelles des membres tout en les incitant à servir à l'aide de systèmes de récompense et de reconnaissance. Les leaders supérieurs doivent aussi tendre à un équilibre entre les obligations du service militaire et les besoins individuels<sup>58</sup>.

Bien que l'ARC reçoive la plus grande part des budgets consacrés à la Défense dans les années 1950, les fonds ne sont pas illimités et les leaders du service doivent composer avec les limites imposées par le gouvernement. Les dirigeants de l'ARC doivent surtout s'assurer d'inciter les gens à travailler et à rester au sein de l'ARC afin d'atteindre le plafond de l'effectif et d'utiliser le mieux possible le personnel à sa disposition.

En cherchant à atteindre ces objectifs en matière de ressources humaines, les dirigeants de l'ARC (ainsi que de la MRC et de l'Armée de terre) doivent comprendre très tôt que le personnel militaire est composé de **volontaires en temps de paix**. La situation dans les années 1950 diffère de celle qui prévalait pendant la Deuxième Guerre mondiale. Durant ce conflit, un très grand nombre de citoyens canadiens envahissent les stations de recrutement pour devenir soldats, marins et aviateurs. Ils arrivent, comme le mentionne un récit de l'ARC, « avec de nobles sentiments de patriotisme qui leur font accepter les inconvénients de la vie militaire comme les salaires et les possibilités d'avancement limités, le travail dangereux, l'éloignement de la famille, les déménagements fréquents, etc. » Cependant, comme l'explique le récit, « en temps de paix, les militaires ne sont pas que des patriotes : ils sont des employés<sup>59</sup>. » [Traduction] Ainsi, bien que le patriotisme et la loyauté envers le pays soient encore des facteurs importants pour attirer les aviateurs éventuels, l'ARC doit, en temps de paix, faire en sorte d'offrir des incitatifs pour que les jeunes et les professionnels canadiens trouvent la carrière militaire attrayante. Soulignons que dans la période de prospérité économique d'après-guerre, soit les années 1950, l'ARC est en concurrence, non seulement avec les deux autres services canadiens, mais aussi avec les emplois attrayants et bien rémunérés, les avantages sociaux et la sécurité d'emploi dont bénéficie la main-d'œuvre civile. Au début des années 1950, la forte économie canadienne entraîne surtout un grand manque d'employés dans certains métiers de première importance. Trouver la façon d'attirer dans la Force aérienne des employés éventuels qui « peuvent toujours trouver l'herbe plus verte chez le voisin » est un problème auquel les leaders de l'ARC sont constamment confrontés<sup>60</sup>.

Puisque le gouvernement ne peut augmenter les salaires que jusqu'à un certain point, les autres mesures et incitatifs sont essentiels. Une des mesures consiste à recruter des femmes au sein de l'ARC, surtout aux postes moins prestigieux – mais d'une importance capitale pour la mission de défense aérienne – d'opérateurs de contrôle de la chasse et des radars<sup>61</sup>. De plus, dans les années 1950, les dirigeants de l'ARC instaurent bon nombre de mesures pour attirer, et conserver, des employés de qualité. Un des principaux incitatifs pour ceux qui s'intéressent à une carrière au sein de l'ARC est une pension avantageuse à la fin de la carrière militaire, comme c'est le cas pour d'autres organismes gouvernementaux. L'attrait exercé par la possibilité d'apprendre à piloter un avion est un autre incitatif, qui est assorti d'une formation gratuite ainsi que d'un traitement et d'indemnités de 6 000 dollars par année, somme assez généreuse à l'époque, pour les officiers du personnel

navigant. Monter en grade, accroître ses responsabilités ou être promu sont autant d'incitatifs offerts aux aviateurs éventuels. On retrouve également des « avantages sociaux », dont un régime de retraite, des prestations au survivant, des vacances payées, des congés de maladie payés et des prestations pour soins de santé, comparables aux avantages dont bénéficient les employés civils à l'époque<sup>62</sup>.

Pendant, bien qu'attrayants, ces incitatifs sont destinés à de jeunes hommes fraîchement sortis de l'école secondaire. Les titulaires d'un diplôme d'études supérieures, que ce soit d'un collège communautaire ou d'une université, sont beaucoup plus difficiles à attirer. Ce sont des candidats idéaux pour les grades d'officiers subalternes de l'ARC et leur présence est nécessaire pour occuper les postes techniques au sein de la Force aérienne et composer avec la complexité toujours grandissante du matériel et des plateformes de défense aérienne modernes. C'est pourquoi les leaders de l'ARC instaurent en 1952 le Programme de formation des officiers de la Force régulière (PFOR) pour les inciter à travailler au sein du service. Ce programme prévoit des subventions gouvernementales visant à permettre à des jeunes hommes qui n'ont pas les moyens d'accéder aux études supérieures de suivre des cours dans une université canadienne. Les bénéficiaires peuvent choisir un établissement civil ou l'une des trois universités militaires – le Collège militaire royal du Canada à Kingston, le Collège militaire royal de Saint-Jean ou Royal Roads à Victoria. Durant l'été, les cadets suivent la formation des officiers de la Réserve avec l'ARC et reçoivent le salaire des militaires de la Force régulière. À la fin des quatre années d'études universitaires, le cadet reçoit un diplôme de premier cycle en plus d'une commission de membre d'équipage qualifié. En échange, le nouvel officier se voit garantir 20 ans de service ouvrant droit à pension et doit servir à tout le moins trois ans dans la Force régulière de l'ARC<sup>63</sup>.

En 1958, seulement 13 % des aviateurs sont titulaires d'un diplôme universitaire, bien en deçà des 25 % visés. Les leaders de l'ARC croient que le personnel ayant étudié à l'université, en plus de mieux connaître les aspects techniques de la guerre aérienne moderne, aiderait la Force aérienne à long terme en ce qui a trait aux postes du commandement supérieur et de l'état-major puisque les officiers de l'ARC seraient « en mesure de mieux rivaliser avec les officiers d'autres listes [c.-à-d. d'autres services] avec lesquels ils sont en concurrence après avoir atteint le grade de colonel d'aviation<sup>64</sup>. » [Traduction] Le PFOR vise donc à procurer à la Force aérienne « un groupe d'officiers très formés qui auront un jour la capacité de mener et de diriger la défense aérienne du Canada<sup>65</sup>. » [Traduction] Offrir et gérer des occasions de carrière avantageuses sur les plans financier et professionnel au sein de la Force aérienne est une préoccupation centrale des leaders de l'ARC<sup>66</sup>.

Enfin, en plus d'attirer de nouveaux aviateurs au sein de l'ARC, les dirigeants de la Force aérienne doivent s'assurer de prendre soin du personnel en place. Certains des « avantages sociaux » offerts aux membres de la Force aérienne ont déjà été mentionnés, mais il faut aussi instaurer d'autres programmes spéciaux pour rendre la vie aussi agréable que possible pour les aviateurs. C'est particulièrement vrai pour le Commandement de la défense aérienne de l'ARC. Le personnel du CDA est souvent muté dans de petits endroits isolés partout au Canada, surtout les stations radar dans l'Arctique. Ces périodes de service sont plus courtes, comprennent plus de transferts, garantissent moins le maintien en fonction et offrent moins de continuité d'opération que d'autres nominations en temps de paix. Le plus important est d'assurer une vie à peu près normale à ceux qui occupent ces postes. Souvent, les aviateurs se trouvent loin de leurs familles durant une longue période, et ceux qui ont la chance de côtoyer leurs proches n'ont pas toujours « tous les services et les installations auxquels on peut s'attendre dans une collectivité tournée vers l'avenir<sup>67</sup> ». Puisque ces hommes sont chargés de défendre le mode de vie canadien, les leaders de l'ARC tentent de leur fournir, ainsi qu'à leurs familles, l'occasion de profiter de ce mode de vie. Veiller sur les ressources humaines de la Force aérienne s'avère donc un rôle de leadership institutionnel essentiel que doivent remplir les dirigeants de l'ARC durant les années 1950.

### Participer à la défense du continent

Enfin, un des principaux moyens par lesquels les leaders de l'ARC maintiennent le financement prioritaire de la défense aérienne est de faire en sorte que le service assume sa part de responsabilités dans le cadre de l'ensemble des efforts bilatéraux canado-américains de défense aérienne du continent<sup>68</sup>. Évidemment, le rôle des officiers de l'ARC au sein des principaux organismes bilatéraux canado-américains de consultation et de planification en matière de défense est d'une importance primordiale dans ce domaine. Ces organismes comprennent la Commission permanente mixte de défense (CPMD), le Comité de coopération militaire (CCM), le Groupe d'études militaires du Canada et des États-Unis (GEM) et les officiers du CDA de l'ARC mutés au quartier général du Continental Air

Defense Command (CONAD) de l'USAF, à Colorado Springs. Le Commodore de l'air Clare Annis, les vice-chefs d'état-major de l'air, soit le Vice-maréchal de l'Air Marshal Frank Miller et le Vice-maréchal de l'Air C. R. Dunlap, ainsi que le Chef d'état-major de la Force aérienne au milieu des années 1950, le Maréchal de l'Air Roy Slemmon, sont quatre personnes qui jouent un rôle essentiel à cet égard. Chacun de ces aviateurs défend vigoureusement les intérêts de l'ARC, surtout en ce qui concerne le commandement et le contrôle, tout en prônant une meilleure coordination et une plus grande intégration des défenses aériennes canado-américaines. Annis, Miller, Dunlap et Slemmon jouent par conséquent des rôles importants en jetant les bases de la fondation future du NORAD en 1957<sup>69</sup>.

En dernier lieu, il faut souligner l'apport du Maréchal de l'Air Slemmon, qui fait en sorte que l'ARC ait sa part de responsabilités en ce qui a trait au commandement et au contrôle relatifs à la défense aérienne du continent. En plus d'être un des principaux artisans de l'intégration de la défense aérienne en un seul commandement, l'ancien chef d'état-major de l'air de l'ARC devient le premier officier à occuper le poste de commandant adjoint du NORAD au moment de l'établissement de ce commandement en septembre 1957<sup>70</sup>. L'adjoint canadien prend même le contrôle des opérations du NORAD lorsque le Commandant en chef (C en C) de l'USAF est absent<sup>71</sup>. Une discussion que le Maréchal de l'Air Roy Slemmon a eue avec son supérieur, le Général Earle Partridge, donne un bon exemple de ce fait. Partridge lui a dit : « Roy, je suis censé être le commandant en chef du NORAD et tu es censé en être le commandant adjoint. Lorsque je pars en voyage, que je vais inspecter des unités ou que je pars pour me divertir un peu, *tu* assumes les responsabilités et l'autorité<sup>72</sup>. » Cette phrase établit clairement la relation entre le C en C du Norad et son adjoint, surtout lorsque le premier s'absente du quartier général. Cette entente se poursuit avec les C en C du NORAD qui suivent. Slemmon se souvient de sa relation avec le successeur de Partridge, le Général Laurence Kuter, « malheureusement, il était malade environ le tiers du temps, à l'hôpital ou quelque chose comme ça. J'étais donc sur la sellette. Mais puisque le Général Partridge avait adopté cette politique, ce n'était pas un problème, j'ai simplement poursuivi dans la même veine<sup>73</sup> ». Ainsi, en remplissant la fonction de leadership institutionnel qui consiste à défendre le droit de l'ARC d'assumer sa part des responsabilités, Slemmon réussit à garantir un important poste de commandement à l'ARC au sein du NORAD et participe grandement à la mission bilatérale de défense aérienne du continent.

## Conclusion

Les années 1950 sont bel et bien l'âge d'or de l'ARC, car c'est une époque où les opérations du service et les dépenses consacrées à celui-ci, surtout en ce qui a trait à son rôle de défense aérienne, sont à leur sommet. Comme le souligne James Eayrs, l'ARC est « constamment en mesure d'attirer la plus grande part des recrues » et « le moral est au plus haut dans la Force aérienne et s'améliore avec les années<sup>74</sup> ». [Traduction] Cependant, ces avantages entraînent bon nombre de défis, surtout en termes de responsabilité et de responsabilisation, ce qui met à l'épreuve les fonctions de leadership institutionnel des officiers supérieurs de l'ARC. Durant cette période, les leaders de l'ARC prennent une série de mesures visant à conserver la priorité du financement et à plaider en faveur de la mission de défense aérienne. Le présent texte a abordé certaines d'entre elles.

La valorisation de l'image de l'ARC aux yeux du public, du gouvernement et d'autres services canadiens par des moyens tangibles comme des spectacles aériens, des discours et des conférences s'avère efficace pour valoriser le rôle de défense aérienne de l'ARC. Le perfectionnement professionnel, tant dans le domaine de la formation que dans celui de l'enseignement, l'intensification des débats intellectuels sur la puissance aérienne dans *The RCAF Staff College Journal* et *The Roundel* sont d'autres grandes préoccupations que les leaders de la Force aérienne ne négligent pas. Le besoin pour les dirigeants de l'ARC de se réunir – souvent avec le ministre de la Défense nationale – pour discuter de questions importantes concernant le service est comblé grâce aux conférences annuelles des commandants de l'aviation et des groupes, qui s'avèrent également un moyen efficace pour les leaders de l'ARC et leur ministre de connaître l'état du service et les défis actuels en matière de défense aérienne. Les dirigeants de l'ARC doivent également prendre des décisions difficiles concernant les priorités, que ce soit à propos de l'attribution des ressources relatives à la défense aérienne pour protéger les zones essentielles du pays, ou des chasseurs et des autres systèmes (comme les radars) qui jouent un rôle primordial dans la défense aérienne du continent. En outre, les leaders de la Force aérienne du Canada doivent être conscients de l'aspect relatif aux ressources humaines de ce rôle qu'est le leur au sein de l'institution et veiller à prendre soin de leur personnel, c'est-à-dire lui offrir des emplois, des salaires, des avantages sociaux et des incitatifs attrayants. En dernier lieu, l'ARC fait en sorte d'assumer sa part des responsabilités en ce qui a trait à la défense aérienne du continent en favorisant et en encourageant

une relation étroite avec l'USAF, qui aboutit à la formation du NORAD et à la nomination d'un officier supérieur de l'ARC au poste de C en C adjoint du nouveau commandement bilatéral de défense aérienne.

Tous ces facteurs aident l'ARC à étendre sa mission de défense aérienne durant l'âge d'or du service. Cependant, le présent article ne dresse qu'un rapide aperçu du leadership institutionnel de l'ARC en matière de défense aérienne durant les années 1950. Il reste beaucoup à apprendre de ces exemples. D'autres recherches sur l'histoire de la défense aérienne et de la défense de la puissance aérienne au Canada seront indispensables pour mieux comprendre les leçons que la Force aérienne du Canada d'aujourd'hui peut en tirer. Le présent article est un premier pas et nous espérons qu'il encouragera d'autres chercheurs à étudier cette question et divers enjeux historiques d'importance présentant un intérêt pour la Force aérienne.

Notes

1. James Eayrs, *In Defence of Canada Volume III: Peacemaking and Deterrence*, Toronto, University of Toronto Press, 1972, p. 58.
2. *Ibid.*, p. 59; Jeff Noakes, « L'architecte de la force aérienne : le maréchal de l'air Wilfred Austin Curtis, chef d'état-major de la force aérienne, 1947-1953 » dans *Chefs guerriers : perspectives sur les chefs militaires supérieurs canadiens*, Lieutenants-colonels Bernd Horn et Stephen Harris, directeurs de la publication, Toronto, Dundurn Group, 2002, p. 282 et 283.
3. A-PA-005-000/AP-003, *Le leadership dans les Forces canadiennes : Doctrine*, Kingston, Académie canadienne de la Défense/Institut de leadership des Forces canadiennes, 2005, accessible en direct à l'adresse <<http://www.cda.forces.gc.ca/cfli-ilfc/doc/dnddoc-fre.pdf>> (consulté le 27 mai 2009).
4. *Ibid.*, p. 36. Le manuel ajoute que « Les FC ne doivent pas être prises au dépourvu. Par conséquent, les leaders supérieurs n'ont pas d'autre choix que de jouer le rôle d'agents de changement. Afin de maintenir en tout temps la capacité opérationnelle, ils doivent avoir une excellente compréhension de l'environnement dans lequel ils évoluent et de ce que cet environnement sera dans cinq, dix et vingt ans. Ils doivent évaluer de façon fiable et précise les menaces à la sécurité. Ils doivent bien connaître la nature et les causes des nombreux conflits sociaux et militaires auxquels les FC sont susceptibles de participer. Ils doivent connaître les rouages des alliances internationales et se garder au fait des avancées technologiques dans le domaine militaire. Ils doivent avoir une connaissance approfondie de la culture et des valeurs canadiennes et maintenir des liens solides avec la société. Finalement, ils doivent comprendre les politiques et les priorités du gouvernement et agir conformément à ces dernières tout en tentant, dans la mesure du possible, de les influencer. » *Ibid.*, p. 36 et 37.
5. Les termes « politique » et « fonctionnel » sont ceux de Joseph Jockel, expert en relations canado-américaines en matière de défense aérienne du continent. Joseph Jockel, *Canada in NORAD, 1957-2007: A History*, Centre for International Relations de l'Université Queen's, discours prononcé dans le cadre de la série de séminaires sur la sécurité nationale, le 24 janvier 2007.
6. La liste assez courte comprend le Colonel Randy Wakelam, le Major Bert Fransden, le Major Paul Johnston, le Major Matt Joost, le Major Bill March et le Major Ray Stouffer.
7. M. Steve Harris (historien principal de la DHP), courriel écrit à l'auteur le 25 août 2003.
8. Ministère de la Défense nationale, Direction – Histoire et patrimoine (ci-après « DHP »), Fonds Robert Lewis Raymont (DHH 73/1223). Le personnel de la DHP responsable des archives a mis au point un instrument de recherche exhaustif d'excellente qualité pour cette collection.
9. Joseph T. Jockel, *Canada in NORAD 1957-2007: A History*, Montréal et Kingston, McGill-Queen's University Press, en collaboration avec le Centre for International Relations de l'Université Queen's et le Defence Management Program de l'Université Queen's, 2007.
10. Brereton Greenhous et Hugh A. Halliday, *L'aviation militaire canadienne 1914–1999*, Montréal, Art Global, 1999, p. 122 et 124.
11. Samuel Kostenuk et John Griffin, *RCAF Squadron Histories and Aircraft, 1924–1968*, Toronto, A. M. Hakkert Ltée, 1977, p. 144; D. J. Goodspeed, *Les forces armées du Canada : un siècle de grandes réalisations*, Ottawa, Direction des services historiques du Quartier général des Forces aériennes, 1967, p. 217 et 219; Major Mat Joost, « The RCAF Auxiliary and the Air Defence of North America, 1948 to 1960 », dans *Proceedings, 7<sup>th</sup> Annual Air Force Historical Conference: Canada in NORAD*, Colorado Springs (Colorado, États-Unis), du 4 au 8 juin 2001 (Winnipeg, section patrimoine et histoire de la Force aérienne, 2001), p. 27; Allan English et Colonel John Westrop (retraité), *Canadian Air Force Leadership and Command: The Human Dimension of Expeditionary Air Force Operations*, Trenton, Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes, 2007, p. 24 et 26, accessible en direct à l'adresse <[http://www.airforce.forces.gc.ca/cfawc/eLibrary/eLibrary\\_f.asp](http://www.airforce.forces.gc.ca/cfawc/eLibrary/eLibrary_f.asp)> (consulté le 27 mai 2009).
12. Yefim Gordon et Vladimir Rigmant, *Tupolev Tu-4: Soviet Superfortress*, Hinkley (Royaume-Uni), Midland Publishing, 2002. Lire surtout le 1<sup>er</sup> chapitre intitulé « Presents from America ». Les Soviétiques ne possèdent pas la bombe atomique à l'époque.

13. Ann et John Tusa, *The Berlin Blockade*, Toronto, Hodder & Stoughton, 1988.
14. Appendice « A » Air Defence [ci-après Appendice Air Defence] de l'étude du Comité interarmes de la planification (CIT), *Summary of Joint Defence Capabilities*, le 16 septembre 1948, procès-verbal des réunions et correspondance du CIT, vol. 10, Fonds de l'État-major interarmées, DHP 2002/17, boîte 55, dossier 4.
15. *Ibid.* Pour une évaluation sévère des faibles capacités de défense aérienne du Canada, voir le rapport du CIT intitulé *Canadian Air Defence Requirements*, le 14 juillet 1948, procès-verbal des réunions et correspondance du CIT, vol. 9, de mars à août 1948, DHP 2002/17, boîte 55, dossier 3.
16. Rapport du CIT 25-13, « Planning and Control of Joint Operations in Defence of Canada », le 15 mai 1950, Comité des chefs d'état-major, Organization, Defences Against Enemy Lodgements, DHP 2002/17, boîte 111, dossier 6.
17. Bibliothèque et Archives Canada (ci-après BAC), fonds de manuscrits (ci-après FM) B5, Fonds Brooke Claxton, vol. 221. Mémoires non publiées de Brooke Claxton, p. 862 et 863; Commandant d'escadre J. H. Roberts, CFA, « The RCAF's Functional Command Organization », dans *The Roundel*, vol. 4, n° 10 (novembre 1952), p. 20-23, exemplaire au Canadian Warplane Heritage Museum, Hamilton (Ontario).
18. Andrew Richter, *Avoiding Armageddon: Canadian Military Strategy and Nuclear Weapons, 1950-1963*, Vancouver, University of British Columbia Press, 2002, p. 17.
19. Note du CIT, « Command Boundaries – Canadian Services », le 18 juillet 1947, procès-verbal des réunions et correspondance du CIT, volume 7, DHP 2002/17, boîte 55, dossier 1.
20. L'ARC espère cependant « conserver la « technique de bombardement » aux niveaux de l'état-major ». Procès-verbal de la conférence des commandants de l'aviation et des groupes, au Quartier général de la Force aérienne, Ottawa, du 27 au 29 juin 1949, conférences des commandants de l'aviation, collection Raymont, DHH 73/1223/2000.
21. Kostenuk et Griffin, p. 145 et 208; Maréchal de l'Air W. A. Curtis, Chef d'état-major de la Force aérienne, mémoire « Groupe Défense aérienne » au MDN, 21 juin 1950, BAC, (ci-après RG) 24, Acc. 1983-84/216, boîte 3108, dossier HQS-895-100-69/14, partie 1. Les citations sont tirées de la deuxième source.
22. Le meilleur exposé sur le système radar de défense aérienne des années 1950 se trouve aux chapitres trois et quatre de l'ouvrage de Joseph Jockel, *No Boundaries Upstairs: Canada, the United States and the Origins of North American Air Defence, 1945-1958*, Vancouver, University of British Columbia Press, 1987 et dans C. L. Grant, *The Development of Continental Air Defence to 1 September 1954*, USAF Historical Study n° 126, Montgomery (Alabama), USAF Historical Division, Research Studies Institute, Air University, 1954.
23. Le Vice-maréchal de l'air C. R. Dunlap devient commandant de l'aviation du Commandement des forces aériennes (CFA) lors de la mise sur pied de celui-ci et est remplacé peu après par le Vice-maréchal de l'air A. L. James. Le Colonel W. R. MacBrien est nommé officier d'état-major en chef du CFA. Ordonnance d'organisation interarmées 14, 23 mai 1951, BAC, RG 24, Acc. 1983-84/216, boîte 3108, dossier HQS-895-100-69/14, partie 1; histoire du CDA de l'ARC « à des fins de renseignements contextuels » intitulée « Commandement de la défense aérienne », sans date [vraisemblablement août 1953], BAC, RG 24, Acc. 1983-84/216, boîte 3108, dossier HQS-895-100-69/14, partie 5; Kostenuk et Griffin, p. 146 et 208; Don Nicks, John Bradley et Chris Charland, *A History of the Air Defence of Canada 1948-1997*, Ottawa, Canadian Fighter Group, 1997, p. 9 et 10; English et Westrop, p. 26. La citation est tirée du premier document.
24. Un commandement unifié est une organisation de commandement dans laquelle un commandant en chef (C en C) se voit attribuer le commandement ou le contrôle opérationnel des forces des commandements des composantes désignées. Un commandement unifié assure donc qu'il n'y a qu'une chaîne de commandement, la diminution du double emploi et des frais généraux, ainsi que l'efficacité opérationnelle. Les commandements unifiés canadiens (c.-à-d. Commandement Canada) établis récemment dans le cadre de la transformation des FC en sont un bon exemple.
25. Claxton, *Acceleration of RCAF Programme*, mémoire au Cabinet, 19 juillet 1950, BAC, MG 32, B5, Fonds Brooke Claxton, vol. 94, fichier Accelerated Defence Programme; Kostenuk et Griffin, p. 146 et 208; English et Westrop, p. 26; Noakes, « L'architecte de la force aérienne », p. 282 et 283.
26. Procès-verbal de la conférence des commandants de l'aviation et des groupes, au Quartier général de la Force aérienne, Ottawa, les 20 et 21 mars et du 27 au 29 juin 1949, conférences des commandants de l'aviation, Collection Raymont, DHH 73/1223/2000.
27. *Ibid.* On rappelle constamment ce message d'économie au cours des conférences des commandants de l'aviation et des groupes tout au long des années 1950. Consulter, par exemple, le procès-verbal des conférences des commandants de l'aviation et des groupes, du 5 au 7 novembre 1952 et du 17 au 19 mars 1959, conférences des commandants de l'aviation, Collection Raymont, DHH 73/1223/2000.
28. La suite du manuel mentionne que « les chefs supérieurs doivent très bien comprendre la société canadienne et ses institutions et être en mesure d'expliquer la nature des FC au gouvernement, aux organismes centraux et externes et au peuple canadien ». *Le leadership dans les Forces canadiennes*, p. 38 et 39.
29. Procès-verbal de la conférence des commandants de l'aviation et des groupes, au Quartier général de la Force aérienne, Ottawa, du 27 au 29 juin 1949, conférences des commandants de l'aviation, Collection Raymont, DHH 73/1223/2000.

30. Par exemple, une série de vols importants se produit dans les trois services en 1952. Cependant, comme l'ARC se trouve davantage sous les projecteurs à cette époque, elle reçoit davantage de publicité négative. Comme l'explique le Maréchal de l'air Curtis à d'autres officiers supérieurs : « La publicité à ce sujet a toujours entraîné des réactions défavorables du public parce que cela donne l'impression que les services ne sont pas administrés assez rigoureusement. » Par conséquent, en plus de resserrer la sécurité pour combattre ces vols, le CEMFA assure également que « l'on insistera sur l'honnêteté dans le cadre des premiers cours donnés aux futures recrues de l'ARC ». Procès-verbal de la conférence des commandants de l'aviation et des groupes, au Quartier général de la Force aérienne, Ottawa, du 5 au 7 novembre 1952, conférences des commandants de l'aviation, Collection Raymont, DHH 73/1223/2000.

31. Greenhous et Halliday, p. 138.

32. Commodore de l'air Clare L. Annis, *Airpower 1952: Three Speeches by Air Commodore Clare L. Annis*, collection du Collège des Forces canadiennes, Toronto; « The significance to Air Defence of Some Recent Technical Trends » (discours du Commodore de l'air C. L. Annis, officier d'aviation commandant par intérim du Commandement de la défense aérienne de l'ARC, devant l'Association des anciens combattants des forces aériennes de Montréal, le 12 novembre 1954). Un exemplaire se trouve au Centre d'information spécialisée du Collège des Forces canadiennes, à Toronto (ci-après CIS du CFC).

33. DHH 73/1501, *Nineteen Years of Air Defense*, NORAD Historical Reference Paper n° 11, Colorado Springs, North American Air Defence Command, Ent Air Force Base, Colorado, 1965, p. 11-12; JCS 2084/19, Chairman, JCS, Memorandum « Interception and Engagement of Identified Hostile Aircraft » to Secretary of Defence, 29 août 1950, United States National Archives and Records Administration, College Park (Maryland), RG 218, JCS, Geographic File, 1951-1953, boîte 56, dossier CCS 373.24 U.S. (9-8-49), section 3; Jockel, *No Boundaries Upstairs*, p. 50.

34. « The Role of the R.C.A.F. » (discours devant la Chambre de commerce de Trenton, le 26 mars 1952) dans *Airpower 1952: Three Speeches by Air Commodore Clare L. Annis*. Ce document fait partie de la collection du Collège des Forces canadiennes.

35. « Le rôle de la puissance aérienne » (discours du Commodore de l'air K. L. B. Hodson, O.B.E., DFC, CD, Collège d'état-major de l'armée canadienne, Kingston, 18 avril 1955). La copie papier en possession de l'auteur est une courtoisie de Ian Hodson, frère du Commodore de l'air Hodson. L'auteur a également donné une copie papier de ce discours au CIS du CFC et au Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes, à Trenton. Ce discours est publié dans *La Revue de la Force aérienne du Canada*, vol. 2 n° 3 (été 2009), accessible en direct à l'adresse <[http://www.airforce.forces.gc.ca/CFAWC/eLibrary/Journal/Vol2-2009/Iss3-Summer\\_f.asp](http://www.airforce.forces.gc.ca/CFAWC/eLibrary/Journal/Vol2-2009/Iss3-Summer_f.asp)>.

36. La conclusion d'un des discours d'Annis illustre bien les besoins considérables de l'ARC en termes de financement : « Les frais liés à la Force aérienne ne peuvent être reportés jusqu'après le début des combats. Les principaux frais des armées de l'air sont les coûts d'immobilisation et les armées de l'air les plus efficaces sont celles qui sont financées en temps de paix. » [Traduction] Citation tirée de « The Role of the R.C.A.F. », discours devant la Chambre de commerce de Trenton, le 26 mars 1952, dans *Airpower 1952: Three Speeches by Air Commodore Clare L. Annis*. Ce document fait partie de la collection du Collège des Forces canadiennes.

37. *Le leadership dans les Forces canadiennes*, p. 37.

38. *Ibid.*, p. 37.

39. « Half-Way House: Training Staff Officers in the R.C.A.F. » dans *The Roundel*, vol. 3, n° 4, mars 1951, p. 3 à 17; Colonel William Lewis, « La dimension "aérienne" du leadership » dans *La revue de la Force aérienne du Canada*, vol. 2, n° 1, hiver 2009, p. 10, accessible en direct à l'adresse <[http://www.airforce.forces.gc.ca/CFAWC/eLibrary/Journal/Vol2-2009/Iss1-Winter\\_f.asp](http://www.airforce.forces.gc.ca/CFAWC/eLibrary/Journal/Vol2-2009/Iss1-Winter_f.asp)> (consulté le 27 mai 2009). La citation est tirée du deuxième document.

40. « Half-Way House ».

41. Préambule du *The R.C.A.F. Staff College Journal*, vol. 1, 1956. Le journal était publié une fois par année et le président du Comité éditorial était le commandant du Collège d'état-major.

42. Voir, par exemple, l'extrait suivant : Bernard Brodie, « Implications of Nuclear Weapons in Total War » dans *The R.C.A.F. Staff College Journal*, vol. 2, 1957, p. 12 à 22; George R. Lindsey, officier de recherches opérationnelles supérieures au QG du CDA, « When is Air Defence Worth While? », dans *The R.C.A.F. Staff College Journal*, vol. 1, 1956, p. 30 à 32. Des copies papier du *RCAF Staff College Journal* sont accessibles au Centre d'information spécialisée du Collège des Forces canadiennes.

43. Colonel d'aviation M. Lipton, « The Wisdom of Our Air Defence Policy », dans *The R.C.A.F. Staff College Journal*, vol. 1, 1956, p. 28 à 32.

44. Voir, par exemple, Lieutenant-général Guy Simonds, « Where We've Gone Wrong on Defence », dans *Maclean's* (23 juin 1956), p. 22 et 23 et 62 à 69.

45. Dans son article, Lipton insiste sur l'importance du **temps** – pour assurer que les bombardiers du CFA aient le temps de décoller et que les populations canadienne et américaine puissent se rendre dans les abris antiaériens.

46. Lipton, p. 29.

47. Maréchal de l'air W. A. Curtis, Chef d'état-major de la Force aérienne, « A Message from the CAS », dans *The Roundel*, vol. 1, n° 1, novembre 1948, p. 1.

48. Voir, par exemple, « Air Defence », discours prononcé par l'ancien CEMFA de la RAF, Lord Tedder, devant la Royal Empire Society, et James Hay Stevens, « An Interceptor's Future », dans *The Roundel*, vol. 2, n° 9, juillet-août 1950; « Northern Skytrails: The RCAF in the Arctic, 1927-1939 », dans *The Roundel*, vol. 1, n° 3, 4, 5, 6, 7, 8, et 9, 1949; Commandant d'aviation D. Gooderham, « So You're Going North? » et Capitaine d'aviation T. J. MacKinnon, « RCAF Station, Whitehorse », dans *The Roundel*, vol. 1, n° 10, août 1949; Colonel d'aviation W. H. Patriarch, « The Strategy of the Arctic », dans *The Roundel*, vol. 2, n° 6, avril 1950; « J.E.F. » et « Russian Fighter Strength », dans *The Roundel*, vol. 1, n° 5, mars 1949; et la série « Aircraft in the News », publiée à partir de 1951, qui accorde une attention particulière aux chasseurs et aux bombardiers soviétiques.

49. Procès-verbal de la conférence des commandants de l'aviation et des groupes, au Quartier général de la Force aérienne, Ottawa, du 27 au 29 juin 1949, conférences des commandants de l'aviation, Collection Raymont, DHH 73/1223/2000.

50. Procès-verbal de la conférence des commandants de l'aviation et des groupes, au Quartier général de la Force aérienne, Ottawa, du 27 au 29 juin 1949, les 17 et 18 janvier 1952, du 5 au 7 novembre 1952 et du 17 au 19 mars 1959, conférences des commandants de l'aviation, Collection Raymont, DHH 73/1223/2000; *Le leadership dans les Forces canadiennes*, p. 38.

51. Les plans de l'Aviation canadienne en 1950 prévoient le stationnement de cinq escadrons de chasseurs à Saint-Hubert, Bagotville, Chatham, Trenton (temporairement) et Toronto pour protéger les points vitaux de la région des Grands Lacs et du fleuve Saint-Laurent. On prévoit également des unités radar dans les régions de Chatham, du lac Saint-Joseph et de Bagotville, de Pembroke et de Toronto. En 1954, un escadron additionnel de CF100 est muté à Vancouver pour défendre la côte ouest, mais il ne reste aucun avion intercepteur pour défendre le Canada atlantique. Procès-verbal de la conférence des commandants de l'aviation et des groupes, au Quartier général de la Force aérienne, Ottawa, les 20 et 21 mars 1950 et les 5 et 7 novembre 1952, conférences des commandants de l'aviation, Collection Raymont, DHH 73/1223/2000; Jockel, *No Boundaries Upstairs*, p. 92.

52. Lipton, p. 28 à 32; « The Role of Air Power », discours du Commodore de l'air K. L. B. Hodson; Note du sous-secrétaire d'État aux Affaires extérieures pour le secrétaire d'État aux Affaires extérieures, le 11 février 1955, note du chef de la Direction de liaison avec la Défense (1) au sous-secrétaire d'État aux Affaires extérieures, le 2 novembre 1955; procès-verbal d'une réunion du Comité du Cabinet pour la Défense, le 8 novembre 1955, reproduit dans Greg Donaghy, dir. de la publ., *Documents relatifs aux relations extérieures du Canada*, vol. 21, 1955, Ottawa, ministère des Affaires étrangères et du Commerce international, 1999, p. 703, 704 et 721 à 731.

53. Randall Wakelam, *Flights of Fancy: RCAF Fighter Procurement 1945-1954*, mémoire de maîtrise, Collège militaire royal du Canada, 1997, p. i.

54. Il s'agit d'une question particulièrement délicate en ce qui a trait à la défense de Terre-Neuve et, surtout, des bases américaines qui s'y trouvent. Richard Goette, « Command and Control of Air Defence Forces in Newfoundland: The RCAF and U.S. Northeast Command », communication, 19<sup>e</sup> Colloque d'histoire militaire, Centre d'études Laurier sur la stratégie militaire et le désarmement, Université de Waterloo, du 1<sup>er</sup> au 3 mai 2008. Voir également DHH 73/1223/2000, Collection Raymont, procès-verbal de la conférence des commandants de l'aviation des 17 et 18 janvier 1952.

55. Pour d'autres commentaires sur l'acquisition de chasseurs par l'ARC, voir Wakelam; Sandy Babcock, « Le maréchal de l'air Roy Slemon – l'original de l'ARC », dans *Chefs guerriers*, p. 311-312; Eays, p. 104, 105 et 123; Craig Stewart, *Shutting Down the National Dream – A. V. Roe and the Tragedy of the Avro Arrow*, Toronto, McGraw-Hill Ryerson, 1988.

56. Procès-verbal de la conférence des commandants de l'aviation et des groupes, au Quartier général de la Force aérienne, Ottawa, du 5 au 7 novembre 1952, conférences des commandants de l'aviation, Collection Raymont, DHH 73/1223/2000; Jockel, *No Boundaries Upstairs*, chapitres 3 et 4.

57. Par exemple, Jeffrey David Noakes, « Defence Construction (1951) Limited and Military Infrastructure in Canada, 1950–1960 », thèse de doctorat, Université Carleton, 2006; et les recherches historiques continues sur la ligne DEW menées par M. P. Whitney Lackenbauer, accessible en direct à l'adresse <<http://www.lackenbauer.ca/DEWline/>> (consulté le 27 mai 2009).

58. *Le leadership dans les Forces canadiennes*, p. 39.

59. DHH 74/649, « The Air Defence of Canada », par le Lt avn L. R. N. Ashley, Ph. D., p. 87.

60. Procès-verbal de la conférence des commandants de l'aviation et des groupes, au Quartier général de la Force aérienne, Ottawa, les 17 et 18 janvier et du 5 au 7 novembre 1952, conférences des commandants de l'aviation, Collection Raymont, DHH 73/1223/2000; « The Air Defence of Canada », p. 87. La citation est tirée de la deuxième source.

61. « The Air Defence of Canada », p. 110 et 111; Procès-verbal de la conférence des commandants de l'aviation et des groupes, au Quartier général de la Force aérienne, Ottawa, les 17 et 18 janvier 1952, conférences des commandants de l'aviation, Collection Raymont, DHH 73/1223/2000. Voir également Barbara Dundas, *Les femmes dans le patrimoine militaire canadien*, Montréal, Art Global, 2000, pour un examen plus approfondi des femmes dans

la Force aérienne. L'historiographie de l'ARC n'a pas encore examiné de grandes parties du rôle joué par les femmes dans l'ARC après la guerre et de celui des opérateurs de contrôle de la chasse et des radars dans le cadre du système de défense aérienne canadien.

62. « The Air Defence of Canada », p. 87, 88 et 93.

63. Procès-verbal de la conférence des commandants de l'aviation et des groupes, au Quartier général de la Force aérienne, Ottawa, du 5 au 7 novembre 1952, conférences des commandants de l'aviation, Collection Raymont, DHH 73/1223/2000; « The Air Defence of Canada », p. 88 à 90 et 92. Malheureusement, si le PFOR permet d'attirer du personnel, la majorité des nouveaux officiers retournent à la vie civile à la fin de leurs trois années de service.

64. « The Air Defence of Canada », p. 90 et 91.

65. *Ibid.*, p. 90.

66. *Ibid.* De plus, en raison des occasions de promotion moins nombreuses à l'avenir, une autre mesure prise par les leaders de l'ARC en 1956 consiste en un « système de salaires pour les aviateurs établis en fonction du métier ou de la longévité comme moyen de rendre une carrière dans le service militaire plus attrayante ». Décisions et sujets demandant des mesures soulevés à la conférence des directeurs du Conseil de l'air et de l'AOSC, du 13 au 17 février 1956, conférences des commandants de l'aviation, Collection Raymont, DHH 73/1223/2000.

67. « The Air Defence of Canada », p. 97.

68. Pour un excellent texte sur le concept de « part des responsabilités », voir P. Whitney Lackenbauer, « From «Defence Against Help» to «A Piece of the Action»: The Canadian Sovereignty and Security Paradox Revisited », Centre for Military and Strategic Studies (CMSS), Université de Calgary, publication hors-série n° 1, mai 2000.

69. Ces renseignements sont recueillis de deux chapitres de ma thèse de doctorat à paraître, soutenue à l'Université Queen's et intitulée « Who is in Charge Here? Canada, the United States and the Command and Control of Air Forces for Continental Defence from Ogdensburg to NORAD, 1940-1957 ».

70. Jockel, *No Boundaries Upstairs*, p. 109.

71. Mission et mandat proposés du Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord (NORAD), le 8 octobre 1957, documents Raymont, DHH 73/1223/85; Mandat révisé du Commandant en chef, Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord, sans date [vraisemblablement au début janvier 1958], Collection Raymont, DHH 73/1223/86. Cette relation entre le commandant en chef et le commandant adjoint au sein du NORAD est toujours en vigueur de nos jours. Voir « Accord entre le gouvernement du Canada et le gouvernement des États-Unis d'Amérique sur le commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord », le 28 avril 2006, accessible en ligne sur le site « Information sur les traités du Canada ». Accessible en direct à l'adresse <[http://www.treaty-accord.gc.ca/ViewTreaty.asp?Language=1&Treaty\\_ID=105060](http://www.treaty-accord.gc.ca/ViewTreaty.asp?Language=1&Treaty_ID=105060)> (consulté le 7 février 2007).

72. DHH 79/128, Entrevue avec le Maréchal de l'air Roy Slemon réalisée par W. A. B. Douglas et William McAndrew, le 20 octobre 1978, p. 18. C'est nous qui soulignons.

73. *Ibid.*

74. Eayrs, p. 122.

### **Richard Goette**

*Historien de la Force aérienne, Richard Goette est spécialisé dans tout ce qui a trait au commandement, contrôle, leadership, puissance aérienne et maritime, ainsi qu'aux questions liées à la défense aérienne. Il a publié bon nombre d'articles où il traite de multiples sujets historiques dans des médias tels que Canadian Defence Academy Press, The Canadian Historical Review et la Revue militaire canadienne. Grâce à une double expérience acquise comme enseignant et comme professionnel, Richard Goette peut mener simultanément des travaux de recherche sous contrat pour le compte de l'Institut de leadership des Forces canadiennes, la Force aérienne du Canada et KMG Associates, tout en assumant la 3<sup>e</sup> année du cycle d'études sur la Seconde Guerre mondiale, au Département d'histoire de l'Université Queen's. Il enseigne également à St. Jerome's University (Université de Waterloo), où il est chargé de la 2<sup>e</sup> année du cours Affaires extérieures Canada, et il dirige aussi la 2<sup>e</sup> année du cours d'histoire militaire canadienne dispensé par le Collège militaire royal du Canada. Richard Goette pose actuellement sa candidature au doctorat auprès du Département d'histoire de l'Université Queen's. Dans le mémoire qu'il a soumis dans le cadre de cette candidature, il se livre à une analyse des relations canado-américaines relatives au commandement et au contrôle de la défense aérienne continentale, depuis la Seconde Guerre mondiale jusqu'à la formation du NORAD. Dans cet exposé, Richard reprend certains éléments qu'il avait développés auparavant dans sa thèse de doctorat.*

*Originaire d'Hamilton, en Ontario, Richard et sa femme résident actuellement à Milton, en Ontario.*

## Chapitre 6

# Maréchal en chef de l'Air Frank Miller : Un chef civil et militaire

Raymond Stouffer

## Introduction

Le jeudi 28 avril 1960, le journal *Ottawa Citizen* annonçait que Frank Miller, l'ex-maréchal de l'Air et, plus récemment, sous-ministre (SM) de la Défense nationale, avait été choisi par le gouvernement Diefenbaker au poste de président du Comité des chefs d'état-major (CCEM), en remplacement du général Charles Foulkes. Les vingt-quatre années passées par M. Miller au service de l'Aviation royale du Canada (ARC) « lui ont permis d'acquérir une vaste expérience dans tous les domaines de la Défense »<sup>1</sup> [Traduction]. En tant que sous-ministre, M. Miller était « considéré comme un des esprits les plus vifs et perspicaces du ministère de la Défense »<sup>2</sup> [Traduction]. Dans le même article, on laissait entendre que les changements qu'il fallait apporter au sein des forces armées canadiennes exigeaient l'expérience, les compétences en gestion et le leadership de Miller. Aussi M. Miller était-il « vu comme l'une des rares personnes capables de faire des forces militaires canadiennes une force unifiée »<sup>3</sup> [Traduction]. Le retour de Frank Miller à l'uniforme était ainsi idéal, compte tenu de ses états de service et des hautes attentes qu'il inspirait. Il allait devenir le plus haut gradé au Canada, malgré la méconnaissance des Canadiens à son égard, qui subsiste encore de nos jours.

L'objectif du présent article est, en partie, de mettre en lumière la vie publique de Frank Miller et ainsi de permettre aux gens de savoir qui il était et pourquoi il a été choisi pour remplacer M. Foulkes. Le fait qu'une telle chose n'a jamais été entreprise auparavant en dit long sur le peu d'intérêt qu'accordent en général les spécialistes à l'ARC de l'époque de la Guerre froide et, plus particulièrement, sur le sérieux manque de biographies consacrées aux aviateurs canadiens importants. La carrière de M. Miller, aussi remarquable soit-elle, demeure ainsi de nos jours grandement inconnue et sous-estimée. Le fait d'en apprendre sur le service civil et militaire de M. Miller permettra non seulement de découvrir les raisons ayant motivé sa nomination au poste de président du CCEM, mais également de mettre en lumière le leadership militaire en temps de paix. Nous avançons que ceux qui ont choisi M. Miller ont vu en sa personne des qualités supérieures à ses homologues en matière de leadership et de compréhension des besoins des forces armées en temps de paix.

Pour appuyer cette thèse, nous mettrons l'accent sur deux facettes de la carrière de Frank Miller. Premièrement, sa montée dans les rangs et ses nominations à des postes de plus en plus importants seront décrites dans le contexte de l'ARC en temps de paix et en temps de guerre. Deuxièmement, les réalisations professionnelles de M. Miller seront comparées à celles de deux autres officiers supérieurs de l'époque dont la carrière fut couronnée de succès, à savoir Roy Slemon et Charles Foulkes. M. Slemon avait quatre ans de plus que M. Miller et s'était joint à l'ARC avant lui. Ces deux aviateurs ont eu des affectations similaires dans les secteurs de l'aviation et du commandement sur une période de plus de trois décennies. Leurs ascensions rapides au sein de l'ARC en temps de guerre et en temps de paix ont fait en sorte qu'ils étaient des rivaux professionnels. M. Slemon allait devenir Chef d'état-major de la Force aérienne (CEMFA) en 1953. Sept ans plus tard, M. Miller allait atteindre un grade plus élevé à titre de président du CCEM et de Chef d'état-major de la Défense (CEMD).

Selon un historien, Charles Foulkes avait compris mieux que ses rivaux que le leadership militaire en temps de paix durant la Guerre froide exigeait des aptitudes particulières. M. Foulkes était conscient du fait que la mise en place de coûteuses forces constituées en temps de paix représentait un défi énorme pour les gouvernements canadiens qui devaient trouver un équilibre judicieux entre les intérêts nationaux et internationaux<sup>4</sup>. Dans le présent article, nous avancerons que Frank Miller savait aussi bien que son prédécesseur – et peut-être savait-il mieux – relever les défis liés à la direction des forces militaires canadiennes durant les premières années de la Guerre froide. Les carrières militaire et civile de M. Miller lui ont permis non seulement de se distinguer de ses pairs, mais également de M. Foulkes. Frank Miller, et non Charles Foulkes, a été considéré comme étant le chef militaire le plus apte à guider les forces militaires canadiennes durant les années turbulentes de l'intégration et de l'unification des forces.

## La vie au sein de l'ARC – Première partie

Un des grands défis que doit relever celui qui veut écrire au sujet de Frank Miller est la pénurie de sources à sa disposition. Du fait que M. Miller n'a pas tenu de journal personnel, il y a peu de sources

primaires qui décrivent la carrière professionnelle de Frank Miller et encore moins qui font état des premières années de sa vie. Les sources secondaires s'avèrent peu utiles. Heureusement, il y a assez de documentation pour nous permettre de broser un tableau raisonnable.

Frank Miller est né à Kamloops, Colombie-Britannique, le 30 avril 1908. Il a fréquenté l'école publique et l'école secondaire de Kamloops. De 1925 à 1931, il a suivi un programme de génie civil menant à un baccalauréat ès sciences à l'Université de l'Alberta. Durant ses années universitaires à Edmonton, M. Miller était membre du Corps-école d'officiers canadiens<sup>5</sup>. Après l'obtention de son diplôme, M. Miller souhaitait devenir pilote. Tout comme Roy Slemmon quelques années auparavant, M. Miller fut accepté dans l'ARC parce que les planificateurs de l'entre-guerres « estimaient qu'un diplôme en génie était une qualification essentielle pour devenir pilote »<sup>6</sup> [Traduction]. De plus, ils avaient tous les deux manifesté leur désir de faire carrière dans les forces militaires, à titre de membres du Corps-école d'officiers canadiens.

Frank Miller a été nommé officier au sein de la Force régulière de l'ARC le 15 septembre 1931. Un mois plus tard, le Sous-lieutenant d'aviation Miller était affecté au 1<sup>er</sup> Escadron au Camp Borden, en Ontario. En décembre 1931, il a obtenu son brevet de pilote après avoir réussi un programme de formation au pilotage. Le 16 décembre, il a été promu au grade de lieutenant d'aviation<sup>7</sup>. Bien que Frank Miller se soit enrôlé dans l'ARC parce qu'il souhaitait piloter des avions, il n'était conscient ni de l'envergure nationale du Service, ni de son potentiel militaire en gestation. Avant son enrôlement, il avait l'impression que l'ARC se contentait d'assumer des fonctions non militaires. Il s'attendait à donner un coup de main à d'autres ministères en exécutant des tâches telles que la cartographie aérienne, la lutte contre les incendies ainsi que les vols de liaison et de transport<sup>8</sup>. Dans l'ensemble, les présuppositions de M. Miller concernant l'ARC de la période de l'entre-guerres se sont avérées exactes. Sa propre expérience allait confirmer que, pendant une grande partie de l'entre-guerres, les aviateurs canadiens étaient « des pilotes de brousse en uniforme » [Traduction]. Néanmoins, M. Miller a été impressionné par l'éventail des rôles assumés par l'ARC au début des années 1930.

Malheureusement pour Frank Miller et ses confrères de la Force aérienne, ils s'étaient enrôlés dans l'ARC au moment où les effets de la Grande Crise se sont manifestés. Cherchant désespérément à financer les programmes de secours, le gouvernement Bennett a réduit radicalement le budget militaire en 1932. L'ARC s'est vue contrainte à réduire considérablement son personnel. Se souvenant de cette époque, M. Miller dirait un jour : « Le sol s'est ouvert à mes pieds... on m'a flanqué à la porte [de l'ARC]! »<sup>9</sup> [Traduction]. Heureusement pour M. Miller, son « congé » temporaire de la Force aérienne devait être de courte durée. En juillet 1932, il a été embauché au Quartier général de la Force aérienne (QGFA) à Ottawa. En janvier 1933, il était de retour à Borden pour y poursuivre sa formation au pilotage. Cette fois, la formation a eu lieu à la School of Army Cooperation.

Frank Miller figurait parmi le nombre restreint d'aviateurs qui ont eu la chance de poursuivre leur formation durant les années qui ont suivi la grande compression budgétaire. En 1932-1933, l'ARC a subi une réduction de personnel, passant de 906 officiers et aviateurs à 694. Le gouvernement a réduit le budget militaire de plus d'un million de dollars par rapport aux années qui avaient précédé la Grande Crise, si bien qu'il se chiffrait à 1 405 000 dollars. L'ARC a libéré des aviateurs et radicalement restreint la formation au pilotage, des expériences que M. Miller a vécues lui-même. Dans certains cas, la formation au pilotage a été complètement interrompue. De plus, l'élargissement de l'ARC était impossible en raison du manque de fonds à consacrer à la construction de bases, aux vols opérationnels et de formation, ainsi qu'à l'achat de nouveaux aéronefs<sup>10</sup>. Les compressions budgétaires ont également entraîné une réduction des initiatives de perfectionnement professionnel destinées au personnel plus chevronné. Ce genre de formation coûtait cher. Les seuls cours destinés au personnel d'état-major à la disposition des aviateurs de grade supérieur, leur permettant d'apprendre les plus récentes percées dans la théorie de la puissance aérienne, ainsi que les services de commandement et d'état-major, étaient enseignés outre-mer par la Royal Air Force<sup>11</sup>.

Bien que les activités de pilotage au Camp Borden aient été grandement réduites à l'époque, le Lieutenant d'aviation Miller a pu achever son cours de coopération avec l'armée du 1<sup>er</sup> février au 31 mai 1933. Il a accumulé trente-quatre heures de pilotage aux commandes du Avro 621 Tutor et une seule heure aux commandes d'un des trois Consolidated O-17 Courier de l'ARC. Ce cours visait clairement à familiariser les pilotes de l'ARC avec les moyens de concerter les opérations avec l'armée. On lui a enseigné la photographie aérienne, la lecture de cartes, l'observation d'artillerie et le code Morse<sup>12</sup>.

Les aviateurs canadiens, qui suivaient attentivement les nouveaux développements en matière de puissance aérienne en Grande-Bretagne, détestaient l'idée de consacrer de précieuses heures de formation au soutien des opérations de l'armée. La doctrine de la RAF reposait sur la primauté du bombardement stratégique. Le soutien des forces terrestres n'était pas une priorité. Malheureusement pour l'ARC, elle n'était pas dans une position qui lui aurait permis de mettre en application sa théorie. Jusqu'en 1938, elle est demeurée subordonnée au Chef d'état-major général (CEMG). Les officiers supérieurs de l'armée souhaitaient que l'aviation soit contrôlée au niveau de la division ou du corps, tout comme durant la Première Guerre mondiale. Mises à part les exigences de l'Armée canadienne, le fait demeure que l'ARC de la période de la Grande Crise se contentait de n'importe quel type d'entraînement opérationnel, compte tenu du nombre restreint d'aéronefs et de pilotes à sa disposition.

Pour le reste de l'année 1933, le Lieutenant d'aviation Miller a continué sa formation au pilotage à Borden et à Ottawa, en Ontario. Il a réussi son cours de pilotage aux instruments à Borden en juin. Aux commandes d'un de Havilland (D.H.) 60 Gypsy Moth, le prédécesseur de l'omniprésent appareil d'entraînement utilisé en temps de guerre, le D.H. 62 Tiger Moth, M. Miller a obtenu une cotation générale de « très bien » [Traduction] de la part de son instructeur, le Commandant d'aviation R.S. Grandy. D'après Grandy, M. Miller avait accompli d'importants progrès et n'avait commis aucune faute majeure. En juillet, M. Miller a suivi le cours de conversion au pilotage d'hydravion à ARC Ottawa (Rockcliffe), où il a piloté le D.H. 60 Floatplane et le Vickers Vedette. Du 1<sup>er</sup> août au 22 décembre 1933, le Lieutenant d'aviation Miller était de retour à Borden pour suivre le cours d'officier de l'armement de l'escadron à l'École des armes de l'air et de bombardement. Ce cours lui a permis de prendre les commandes de divers aéronefs de l'ARC, notamment le Fairchild 71, le Courier, l'Armstrong Whitworth Siskin et le Gypsy Moth. Par conséquent, il est étonnant de constater que, durant une année où la plupart des activités de pilotage avaient été arrêtées au sein de l'ARC, Frank Miller est parvenu à achever quatre cours de pilotage<sup>13</sup>!

Devant se plier aux compressions financières des années de la Grande Crise, la Force permanente de l'ARC a maintenu une présence nationale ténue et un semblant d'activité aérienne. Sur la côte Ouest, l'ARC avait pour base la station ARC de Vancouver, domicile du 4<sup>e</sup> Escadron Flying Boat (FB) et de deux détachements mobiles. L'ARC y a affecté le Lieutenant d'aviation Miller en janvier 1934 pour amorcer sa première affectation à des opérations. En plus de sa tâche principale en tant que pilote d'escadron, il a été nommé adjudant d'unité<sup>14</sup>. En 1934, la menace d'une guerre en Europe ne se préciserait que plusieurs années plus tard. Ainsi, le 4<sup>e</sup> Escadron (FB) a continué d'exécuter des fonctions non militaires pour venir en aide à d'autres ministères fédéraux et provinciaux. M. Miller et ses confrères de l'escadron ont piloté des hydravions Vedette, Vancouver et Fairchild dans le cadre de missions de lutte contre la contrebande et de photographie aérienne<sup>15</sup>.

En 1935, les cheminements professionnels de Frank Miller et de Roy Slemmon se sont croisés pour la première fois. De 1933 à 1938, M. Slemmon était affecté à Borden à titre d'instructeur de vol et d'officier d'état-major au Quartier général de l'ARC<sup>16</sup>. En avril 1935, le Capitaine d'aviation Slemmon était l'instructeur de M. Miller pour le cours de navigation à vue. Il a accordé à M. Miller la cote « supérieur à la moyenne » [Traduction]. En juin de la même année, M. Miller a réussi le cours d'instructeur de vol. Il a été jugé « un excellent élève » [Traduction] par nul autre que le Commandant d'aviation G.E. Brookes, le futur commandant (cmdt) de l'aviation, Groupe n° 6 (ARC)<sup>17</sup>.

De 1935 à 1938, Frank Miller a assumé plusieurs affectations en tant qu'instructeur de vol et de navigation aérienne. M. Miller fut promu au grade de capitaine d'aviation le 1<sup>er</sup> avril 1937 – on peut présumer qu'il ne s'agissait pas d'un poisson d'avril! Le mois suivant, il quittait l'École d'entraînement au vol de Borden pour l'École de navigation aérienne et de pilotage d'hydravions à Trenton. En septembre 1938, il se rendait en Grande-Bretagne pour poursuivre son entraînement. L'ARC a affecté M. Miller à la School of Air Navigation, RAF Manston, pour qu'il y suive un cours spécialisé en navigation aérienne<sup>18</sup>. Avant son départ, Frank Miller a épousé Dorothy Virginia Minor le 3 mai 1938. Le mariage a eu lieu à Galveston, au Texas<sup>19</sup>.

Lorsque le Capitaine d'aviation Miller est allé outre-mer à l'automne de 1938, il y avait des motifs sérieux de craindre une guerre. Bien que le premier ministre Mackenzie King avait intérieurement accepté le fait que le Canada allait se ranger du côté de la Grande-Bretagne si la guerre était déclarée contre l'Allemagne nazie, le ministère de la Défense devait restreindre sa planification à la défense continentale. Malgré ces enjeux politiques, les planificateurs de la Défense au Canada, y compris ceux

de l'ARC, ne pouvaient ignorer la probabilité d'une autre guerre en Europe. Préparer les forces militaires canadiennes, si peu nombreuses en temps de paix, à faire la guerre serait un grand défi. Pour y parvenir, les planificateurs de la Défense devaient identifier les marins, soldats et aviateurs qui avaient fait preuve d'aptitudes professionnelles supérieures, notamment au plan du leadership, pour diriger un tel élargissement des forces militaires<sup>20</sup>. Frank Miller était du nombre.

Bien que les forces militaires canadiennes savaient qu'elles devaient élargir leurs effectifs pour se préparer à la guerre, elles n'avaient pas les moyens d'atteindre cet objectif durant les années qui ont précédé la Deuxième Guerre mondiale. Faute de ressources suffisantes au Canada, l'ARC a dû envoyer un groupe d'aviateurs en Grande-Bretagne pour y recevoir un entraînement spécialisé de la part de la RAF<sup>21</sup>. Le Capitaine d'aviation Miller a été envoyé en Grande-Bretagne parce que ses supérieurs à la Force aérienne avaient noté ses qualités supérieures d'aviateur. M. Miller avait aussi fait preuve d'un potentiel de leadership supérieur à celui de ses pairs. Le 1<sup>er</sup> avril 1939, il a été promu à un grade d'officier supérieur, soit cmdt d'aviation<sup>22</sup>. L'ARC s'attendait à ce que, au terme de ce cours, M. Miller revienne au Canada avec une connaissance de pointe de la navigation aérienne. Sur tout, les hauts dirigeants de la Force aérienne misaient sur M. Miller pour prendre les commandes des écoles de navigation aérienne, dans le cadre d'un programme d'entraînement aérien en pleine expansion.

Lorsque le Canada a déclaré la guerre à l'Allemagne le 10 septembre 1939, l'ARC a rappelé le Commandant d'aviation Miller. Il était bel et bien prévu que M. Miller dirigerait une école d'entraînement dans le cadre de l'élargissement des forces militaires en temps de guerre<sup>23</sup>. Toutefois, l'ARC ignorait à l'époque que ce programme allait prendre beaucoup d'ampleur. À la fin de septembre, le gouvernement King discutait de son engagement immédiat auprès de la Grande-Bretagne et de ses alliés du Commonwealth. Les Britanniques ont eu le choc d'apprendre que l'offre immédiate de King ne comptait qu'une division d'infanterie. Par la suite, la Grande-Bretagne a demandé à Ottawa si le Canada appuierait un programme d'entraînement aérien du Commonwealth, dans le cadre du British Empire Air Training Scheme.

Après plusieurs mois de négociations acrimonieuses, le gouvernement King a convenu de consacrer d'importantes ressources – soit des fonds, du matériel et du personnel – à la création d'une telle initiative nationale de grande envergure<sup>24</sup>. Selon l'entente, l'organisation et l'administration du Programme d'entraînement aérien du Commonwealth britannique (PEACB) seraient la contribution principale du Canada au développement de la puissance aérienne du Commonwealth. En fait, le premier ministre King a accepté d'administrer le PEACB parce qu'il croyait que cet apport du Canada lui éviterait de contribuer des forces militaires importantes à l'effort de guerre. Toutefois, ce ne fut pas le cas. Quelle qu'ait été la motivation du premier ministre King, aux yeux de la minuscule ARC, cette responsabilité nationale constituait « un défi d'une grande envergure »<sup>25</sup> [Traduction]. À l'avis du vice-maréchal de l'air, chef d'état-major de la Force aérienne, mettre sur pied et administrer le PEACB était « l'équivalent de maintenir 50 escadrons durant une campagne »<sup>26</sup> [Traduction]. Avant la guerre, l'ARC avait de la difficulté à entraîner 125 pilotes par année. On lui demandait maintenant d'entraîner 540 pilotes, 340 observateurs et 580 radiotélégraphistes /mitrailleurs de bord tous les quatre mois! Heureusement pour l'ARC, elle avait acquis de l'expérience dans l'entraînement d'équipages alliés durant la guerre précédente. Aussi, elle disposait de leaders chevronnés et éprouvés comme Frank Miller qui allaient s'assurer de la réussite de ce programme d'entraînement aérien.

Même avant que la version finale du PEACB ait été approuvée avec la signature de l'entente le jour de l'anniversaire de Mackenzie King, le 17 décembre 1939, on avait amorcé la sélection et l'examen des sites pour les écoles d'entraînement. De plus, des contrats se rapportant à l'instruction de vol et aux besoins logistiques avaient été conclus. Le besoin le plus important à combler était de loin le recrutement d'instructeurs de vol civils et militaires. Bon nombre de jeunes pilotes de l'ARC qui avaient espéré une affectation outre-mer pour effectuer des vols de combat ont été déçus en apprenant qu'ils demeureraient au Canada à titre d'instructeurs<sup>27</sup>. Le Commandant d'aviation Miller était trop occupé pour s'inquiéter des vols opérationnels qu'il ne pourrait effectuer. Au moment même où débutaient les négociations anglo-canadiennes concernant le programme d'entraînement aérien, M. Miller était nommé cmdt de l'École de navigation aérienne et de reconnaissance à Trenton<sup>28</sup>. Il s'agissait de la première de plusieurs affectations importantes où il serait appelé à commander des écoles d'entraînement spécialisé dans le cadre du PEACB. Dans toutes ces situations, les évaluations du rendement de M. Miller ont signalé son travail remarquable. De plus, plusieurs officiers supérieurs importants de l'ARC allaient recommander la promotion accélérée de M. Miller, le préférant à ses pairs.

Pendant son affectation à l'École de navigation aérienne et de reconnaissance, il y avait parmi les supérieurs de M. Miller deux futurs commandants du Commandement de la défense aérienne du Groupe n° 6 (ARC), les Colonels d'aviation G. E. Brookes et C. M. McEwen. En janvier 1940, M. McEwen a écrit que M. Miller était fiable, dynamique et plein de tact et qu'il avait fait preuve de jugement et de sens commun. Il a ajouté que M. Miller était particulièrement qualifié pour l'exercice de ses fonctions et qu'il était un excellent leader. En septembre 1940, M. Brookes a écrit que M. Miller avait fait preuve d'une maturité de jugement et de beaucoup d'initiative afin de résoudre les nombreux problèmes de son école au cours des premiers mois de fonctionnement. M. Brookes a ajouté que M. Miller avait eu une conduite exemplaire et a recommandé sa promotion accélérée<sup>29</sup>.

En novembre 1940, l'École de navigation aérienne n° 1 (ENA) a été relocalisée à Rivers, au Manitoba. Moins d'un mois après avoir déménagé au nouvel emplacement de cette école, M. Miller a encore une fois impressionné ses supérieurs. Le Colonel d'aviation Sully, futur directeur du Conseil de l'air responsable du personnel au QGFA, a souligné que M. Miller a fait un travail remarquable dans des conditions difficiles à titre de cmdt à l'ENA n° 1. M. Sully a recommandé la promotion accélérée de M. Miller au grade de lieutenant-colonel d'aviation par intérim. Cette recommandation a été fortement appuyée par le Commodore de l'air Shearer. Dans le cadre des débuts difficiles du PEACB, Frank Miller a clairement démontré ses compétences hors pair à titre d'officier dirigeant l'ENA n° 1. M. Miller a en effet été promu au grade de lieutenant-colonel d'aviation en décembre 1940 et six mois plus tard, il a été affecté à l'ENA n° 2 située à Pennfield Ridge, au Nouveau-Brunswick, en qualité de cmdt<sup>30</sup>.

L'année que M. Miller a passée à Pennfield Ridge s'est avérée une aussi grande réussite pour M. Miller que ses affectations précédentes à Rivers et à Trenton. Selon ce qu'a écrit le Colonel d'aviation Costello, en ce qui a trait à l'instruction et à l'administration, M. Miller a assuré d'une manière très efficace l'organisation et le commandement à Pennfield Ridge. La recommandation de M. Costello pour la promotion accélérée de M. Miller au grade de colonel d'aviation a été appuyée par le Vice-maréchal de l'air A. A. L. Cuffe, directeur du Conseil de l'air responsable de l'instruction. En mai 1942, M. Miller a été réaffecté à Rivers en qualité de cmdt de l'École centrale de navigation n° 1. Il a encore une fois payé le prix pour sa réussite et s'est vu accorder deux mois plus tard une promotion au grade de colonel d'aviation par intérim et a été envoyé à l'est à Summerside, Île-du-Prince-Édouard, en qualité de cmdt de l'École de reconnaissance générale (GRS) n° 1 nouvellement créée<sup>31</sup>.

Bien que M. Miller n'ait passé que six mois à Summerside, il a été en mesure durant cette période de transformer la GRS n° 1 en une école reconnue pour l'excellence de son niveau d'instruction. En janvier 1943, le Vice-maréchal de l'air Cuffe a souligné, dans le cadre de son évaluation du Colonel d'aviation Miller, que ce dernier était très intelligent et qu'il avait une personnalité plaisante. Il a ajouté que les normes élevées de M. Miller en matière d'efficacité se reflétaient dans l'excellente condition de l'école d'instruction. Dans le cadre de leur évaluation réalisée le mois suivant, deux autres étoiles montantes au sein de l'ARC, soit le Commodore de l'air Morfee et le Vice-maréchal de l'air G. O. Johnson, ont déclaré que le Colonel d'aviation Miller avait fait un excellent travail à titre de cmdt de la GRS n° 1. Ils ont également écrit que M. Miller méritait des éloges pour la haute qualité de l'instruction et l'efficacité de l'administration de la base<sup>32</sup>. Au printemps de 1943, les supérieurs de M. Miller sont arrivés à la conclusion qu'en raison de son excellent travail réalisé à ce jour dans le cadre du PEACB, il était prêt à assumer des fonctions au sein de l'état-major supérieur. Le Colonel d'aviation Miller a donc été affecté au Quartier général de la Force aérienne (QGFA) à Ottawa en qualité de directeur de l'instruction (Plans et besoins)<sup>33</sup>.

M. Miller a travaillé au QGFA de janvier 1943 à avril 1944. Durant cette période, il a été promu commodore de l'air par intérim; il a terminé son service au Quartier général à titre de directeur de l'instruction aérienne et de directeur adjoint de l'instruction au Conseil de l'air. Si l'on examine les quatre années qui ont précédé, on constate que les réalisations de M. Miller à titre de dirigeant dans des établissements d'instruction dans le cadre du PEACB, ont renforcé sa réputation d'officier exceptionnel au sein de la Force aérienne. À son arrivée au QGFA, il était l'un des aviateurs les plus hauts gradés assurant la surveillance du plan d'entraînement aérien au plus fort de ses activités. Toutefois, au début du printemps de 1944, le PEACB s'apprêtait à connaître une réduction de ses opérations. On prévoyait une victoire et l'ARC avait besoin des talents d'aviateurs tels que Frank Miller pour combler des postes de commandement outre-mer. En avril 1944, M. Miller a été affecté au Quartier général du Groupe n° 6 (ARC), situé à Allerton Hall, Yorkshire. À ces fins, il a renoncé à son grade de commodore de l'air par intérim<sup>34</sup>.

D'avril à juin 1944, le Colonel d'aviation Miller « a appris les ficelles du métier » dans le cadre des nombreuses tâches de l'état-major liées à la direction des opérations canadiennes de bombardement. Durant cette période, M. Miller collaborera encore une fois avec Roy Slemon. Ce dernier avait servi à titre d'officier supérieur d'état-major - Air au Quartier général du Groupe n° 6 (ARC) depuis sa création en janvier 1943. Ayant été le bras droit des Vice-maréchaux de l'air Brookes et McEwen, l'expérience du Commodore de l'air Slemon s'est avérée inestimable pour son protégé Frank Miller<sup>35</sup>.

Au cours de l'été de 1944, M. Miller s'est vu confier son premier commandement d'une unité opérationnelle de bombardement, à la Base de Skipton-on-Swale de l'ARC<sup>36</sup>. Pour des raisons de sécurité, le grade et la position de M. Miller l'empêchaient « officiellement » de voler lors de missions de combat. Malgré le peu de détails qui existent au sujet de ses périodes de service au sein du Groupe n° 6, ceux-ci donnent toutefois à penser qu'il a démontré un intérêt marqué à l'égard de ses subalternes. Son principal défi a été de diriger et d'encourager ses équipages aériens qui n'avaient que très peu de chances de survie lors de leurs missions de bombardement. Il a rencontré ses équipages à leur retour et a participé activement à leur débriefing<sup>37</sup>. Par ailleurs, en examinant de près les journaux de guerre des 424<sup>e</sup> et 433<sup>e</sup> Escadrons, on a découvert que le Colonel d'aviation Miller a « volé » en mission au-dessus de la région de Falaise en Normandie le 17 juillet 1944. Bien que le bombardement tactique à moyenne altitude constituait une procédure inhabituelle et dangereuse pour les équipages de bombardement<sup>38</sup>, il voulait voir de près comment ses équipages appuyaient l'avance des alliés en France.

Le premier commandement opérationnel de M. Miller a impressionné ses supérieurs. Le Vice-maréchal de l'air McEwen a écrit en août 1944 que M. Miller était un bon organisateur et qu'il connaissait bien la nature humaine. Il a ajouté que M. Miller ne ménageait pas ses efforts en vue de garantir le fonctionnement opérationnel de sa base<sup>39</sup>. Le 14 octobre 1944, il a encore une fois été promu, cette fois au grade de commodore de l'air et a été nommé cmdt de la Base n° 61, située à Topcliffe.

Au printemps de 1945, Frank Miller était devenu un officier respecté et expérimenté au sein du Groupe n° 6 à titre de cmdt de base en temps de guerre. Durant cette période, il a également assuré le commandement de la Base n° 63 de l'ARC de Leeming dans le Yorkshire. Au nombre des défis qu'il a relevés, mentionnons que M. Miller a été en mesure de maintenir les taux de sortie des escadrons de Leeming en dépit des changements de types d'aéronefs, des cours de conversion d'aéronef dispensés aux équipages et de la rotation du personnel. Il importe de souligner sa nomination en juillet 1945 à titre de cmdt adjoint de Roy Slemon au sein de la force Tiger de l'ARC. Cette unité devait représenter l'engagement pris par le Canada au sein d'une force de bombardement du Commonwealth collaborant avec les Américains dans la guerre livrée au Japon impérial. Toutefois, en raison de la capitulation du Japon plus tard cet été-là, les plans prévus pour la force ont été annulés et M. Miller a été rapatrié au Canada en septembre 1945<sup>40</sup>.

La démobilisation en cette période de guerre s'est faite de façon rapide et dramatique. D'un effectif de pointe en temps de guerre s'élevant à plus d'un million d'hommes et de femmes portant l'uniforme, le gouvernement King a réduit son effectif militaire d'après-guerre à moins de cinquante mille tous grades confondus. Le premier ministre et ses plus proches conseillers comprenaient toutefois que les réalités du contexte géostratégique empêchaient le retour en temps de paix à une force comptant un effectif aussi négligeable que celui qui existait avant la guerre. La nouvelle menace à la paix mondiale était posée par l'État belligérant de l'Union soviétique. Armés de bombardiers à long rayon d'action et, après septembre 1949, d'armes atomiques, les Soviétiques constituaient une menace pour le continent nord-américain. Ottawa ne pouvait ignorer cette menace ni la réalité qu'il fallait se rapprocher des États-Unis (É.-U.) afin de défendre conjointement le continent contre toute attaque stratégique. Le Canada s'est donc joint aux É.-U. afin d'établir le Commandement de la défense aérienne de l'Amérique du Nord (NORAD). Avant de prendre cet engagement sans précédent en temps de paix, le Canada est devenu membre de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN). La menace soviétique s'est étendue à l'échelle des pays de l'Europe de l'Ouest ainsi que de l'Amérique du Nord. Encore une fois, à l'encontre de la tradition, le gouvernement canadien a créé des forces régulières constituées de grande envergure. À l'ère du nouvel âge nucléaire, l'Alliance occidentale s'est appuyée sur la force aérienne pour soutenir ses stratégies offensives et défensives. Au début des années 1950, l'ARC deviendrait donc le service connaissant la croissance la plus rapide et la plus importante des trois services<sup>41</sup>.

Fait remarquable, la carrière du Commodore de l'air Miller n'a jamais ralenti durant cette période de transition. On le préparait manifestement à occuper un poste de dirigeant au sein de l'ARC

d'après-guerre. Avec des activités de vol se limitant principalement à la cartographie aérienne et aux communications durant la période de 1945 à 1948, M. Miller a été affecté au Commandement du matériel aéronautique tout d'abord à titre d'agent en chef du personnel puis, en juin 1946, à titre de cmdt du Commandement de la défense aérienne. Du mois d'août 1948 à septembre 1949, il a fréquenté le US National War College<sup>42</sup>. Les amitiés et les contacts qu'a établis M. Miller avec des collègues stagiaires américains et de l'OTAN ont été très opportuns et ont grandement profité à l'ARC dans le cadre de ses relations futures avec des membres de l'alliance. À l'automne de 1949, M. Miller a été affecté au QGFA à titre de directeur des opérations et de l'instruction au Conseil de l'air. Deux ans plus tard, il a obtenu une promotion au grade de vice-maréchal de l'air et est devenu vice-chef d'état-major de l'air pour le Maréchal de l'air Curtis. Un rôle important qu'il a joué est celui à titre de représentant de la Force aérienne canadienne au sein de la Commission permanente mixte de défense Canada-États-Unis. À cet égard, le Chef d'état-major de la Force aérienne (CEMFA) a reconnu les mérites de M. Miller pour sa contribution exceptionnelle dans le domaine des relations militaires canado-américaines<sup>43</sup>. À une époque où la collaboration entre l'ARC et la United States Air Force (USAF) a connu une croissance rapide, M. Miller était le plus haut gradé au sein de l'ARC à entretenir des liens avec l'USAF au chapitre des discussions portant sur la doctrine commune, les achats d'équipement militaire et la planification de la défense aérienne en Amérique du Nord.

Il n'est pas clairement établi si M. Miller s'attendait à remplacer M. Curtis en tant que chef d'état-major de la Force aérienne. Les dossiers existants donnent à penser que l'ARC avait préparé Roy Slemon à cette fin, et c'est lui qui a bel et bien remplacé M. Curtis en janvier 1953; cette conclusion repose sur le fait que M. Curtis occupait ce poste depuis 1947. Cela sous-entend que le ministre de la Défense Claxton a accordé plus de temps à M. Curtis à titre de CEMFA afin que M. Slemon puisse acquérir davantage d'expérience<sup>44</sup>. Frank Miller a dû concéder à son vieil ami et concurrent cette nomination tant convoitée. Cependant, au cours de l'année suivante, le Maréchal de l'air Slemon a offert à M. Miller une possibilité de carrière formidable. Il a pris des dispositions avec le Général Foulkes afin que M. Miller soit affecté au Grand Quartier général des Puissances alliées en Europe à titre de représentant adjoint de la Force aérienne pour le Général Lauris Norstad<sup>45</sup>. L'ARC a insisté sur le fait qu'il était approprié de lui accorder un poste aussi prestigieux au sein de l'état-major de l'air compte tenu du fait que le Canada fournissait à titre de contribution au Secteur du Centre de l'OTAN, une division aérienne comptant douze escadrons de chasse. Frank Miller n'a pas accédé au grade de CEMFA, mais il a été l'aviateur le plus haut gradé au Canada à faire partie de l'OTAN.

Le 14 juin 1954, le ministre de la Défense Claxton a profité de la visite à Ottawa du Général Gruenther, Commandant suprême des Forces alliées en Europe (SACEUR), pour annoncer la nouvelle nomination de M. Miller. Bien qu'il y ait eu un moment d'embarras lorsque M. Claxton a erronément annoncé que M. Miller était immédiatement promu au grade de maréchal de l'air, cet événement s'est avéré important pour l'ARC sur le plan général et également pour M. Miller sur le plan personnel. La raison de la visite du Général Gruenther à Ottawa était entre autres pour convaincre les représentants officiels de la Défense de l'importance d'assurer la défense collective dans l'Ouest et les aviser qu'il fallait que le Canada continue à fournir un soutien à cet égard. Le SACEUR a souligné que la force aérienne était devenue le facteur dominant dans le cadre de la planification de la défense et il a remercié ses hôtes canadiens pour leur participation croissante dans ce secteur. Il était donc des plus appropriés qu'un aviateur hautement recommandé tel que Frank Miller se joigne à l'état-major de l'OTAN<sup>46</sup>.

Un an après l'annonce de sa nomination, Frank Miller a été promu maréchal de l'air. Il a donc rejoint Roy Slemon au sein des rangs des aviateurs les plus hauts gradés au cours d'une période qui est devenue « les années dorées » [Traduction] de l'ARC. En plus des douze escadrons de chasse équipés de Sabres en Europe, l'ARC comptait au sein de la Force régulière au pays, neuf escadrons équipés de chasseurs CF100 tout temps, fabriqués au Canada. En 1955, le budget de défense affecté à l'ARC dépassait les budgets de la Marine royale du Canada (MRC) et de l'Armée canadienne réunis. Durant cette même année, l'effectif de l'ARC de 51 000 militaires a dépassé celui de l'Armée canadienne. L'année 1955 serait également une année mémorable pour Frank Miller. Alors qu'il assistait à une réunion de l'OTAN à Paris cette année-là, le premier ministre St-Laurent, accompagné de Bud Drury, le sous-ministre de la Défense nationale, a rendu visite au Maréchal de l'air Miller. Au grand étonnement de M. Miller, le premier ministre voulait que ce dernier revienne au Canada et remplace M. Drury en qualité de SM<sup>47</sup>.

## Frank Miller, le haut fonctionnaire

Comment le premier ministre en est-il venu à désirer qu'un aviateur en service actif devienne sous-ministre au ministère de la Défense? M. Miller a raconté plusieurs années plus tard, qu'il avait envoyé un message au premier ministre afin qu'il reconsidère sa décision. M. Miller a déclaré qu'à sa connaissance, c'était un travail pour un civil, et non un militaire, parce que le SM représentait les employés civils du ministère. M. Drury, qui n'était pas content d'avoir été remplacé, s'est dit d'accord avec M. Miller. Cependant, les supérieurs de M. Drury ont clairement indiqué que M. Miller n'avait pas été « sollicité pour être son remplaçant, mais qu'on lui avait demandé de le remplacer »<sup>48</sup> [Traduction]. Avant de relever cette fonction six années plus tôt, M. Drury détenait des antécédents similaires à ceux de M. Miller. Il était diplômé du Collège militaire royal et avait connu une ascension jusqu'au grade de brigadier durant la guerre. Il n'y a donc eu aucune réaction négative de la part des hauts fonctionnaires lors de la nomination de M. Miller à titre de SM. L'ex-brigadier Drury avait déjà établi un précédent et avait été bien accueilli au sein du ministère. Il a cédé son poste à M. Miller à contrecœur, et ce, seulement pour des raisons familiales<sup>49</sup>.

En qualité de sous-ministre, les responsabilités de Frank Miller ont considérablement changé en portée et en nature. Bien que ses responsabilités incluaient principalement la gestion de civils au sein du ministère et la coordination du budget de la Défense, il a exercé une profonde influence préalablement à l'intégration et à l'unification des Forces armées canadiennes. L'organisation du pouvoir reposait sur une myriade de comités supérieurs<sup>50</sup>. M. Miller siégeait à tous ces comités. Il faisait partie du Conseil de la Défense, du Comité des chefs d'état-major et du Conseil de recherches pour la défense du Canada. En l'absence du ministre de la Défense, M. Miller a participé aux réunions du Comité du Cabinet pour la Défense, et à l'occasion, à des réunions du Cabinet. Il voyait rarement les premiers ministres St-Laurent et Diefenbaker, mais il communiquait très souvent avec ses patrons immédiats, Ralph Campney et George Pearkes. Il s'est également rappelé bien s'entendre avec Charles Foulkes<sup>51</sup>.

La preuve documentaire donne à penser que M. Miller a été confronté à deux grands défis. L'un était son désir de mieux intégrer les chaînes de commandement civil et militaire. L'autre était la nécessité de changer l'organisation globale du ministère de la Défense. Il a réalisé des progrès en vue de régler le premier problème. Bien que les employés civils étaient guidés à l'aide de règlements distincts, ils ont été mieux intégrés à la chaîne opérationnelle militaire. Des progrès minimes ont été réalisés sur le plan de l'organisation de la défense. Ici, jusqu'à un certain degré, M. Miller a partagé les frustrations de M. Foulkes. Selon leur expérience respective au sein du CCEM, ils ont compris que jusqu'à ce que l'on retire le droit aux chefs de service de consulter directement le ministre, on observerait toujours une gestion inefficace au ministère. Après avoir tenté en vain pendant cinq années d'inciter les chefs de service à mieux coordonner et rationaliser leurs exigences de programme, M. Miller savait qu'il fallait apporter des changements afin que le ministère soit en mesure de satisfaire aux tâches de défense qui lui étaient assignées. Toutefois, des changements internes n'étaient pas la seule solution. M. Miller a dû composer avec l'animosité existant entre les services. Il a également dû traiter avec un Conseil du Trésor parcimonieux et insensible au fait qu'un budget de défense en baisse constante était plus préoccupant que l'inefficacité au sein du ministère<sup>52</sup>.

Si M. Miller s'est rappelé bien s'entendre avec le Général Foulkes, les procès-verbaux des réunions du CCEM portent à croire qu'ils ne s'entendaient pas toujours. Fait intéressant, leurs différends ne se limitaient pas aux budgets de la Défense et du personnel civil, sujets qui constituaient les responsabilités traditionnelles du SM. Ces derniers avaient également des désaccords sur des questions opérationnelles. M. Miller avait des opinions bien arrêtées sur diverses questions ayant trait à la politique stratégique. Il a formulé des recommandations relativement à l'utilisation et à l'entreposage des armes nucléaires, a encouragé les discussions sur le désarmement et a commenté des évaluations stratégiques du renseignement militaire. On comprend par conséquent que messieurs Miller et Foulkes n'étaient pas du même avis sur de tels sujets. Cela dit, M. Miller s'en remettait à l'autorité du président lors de ces réunions<sup>53</sup>. Par ailleurs, en privé et au sein d'autres comités comme le Conseil de la Défense, messieurs Miller et Foulkes « avaient une très bonne relation et travaillaient en étroite collaboration »<sup>54</sup> [Traduction].

Hormis les frustrations de M. Miller à l'égard des chefs de service, il a eu la plupart du temps une bonne relation professionnelle avec eux. Cela incluait le fait de travailler avec son vieil ami et rival, Roy Slemon. Ils ont bien travaillé ensemble et ont uni leurs efforts pour défendre le programme Arrow de CF105 qui a connu une triste fin ainsi que le besoin d'un commandement canado-américain de défense

aérienne<sup>55</sup>. Lors de la création du Commandement de la défense aérienne de l'Amérique du Nord (NORAD) en 1957, M. Slemon a été nommé cmdt adjoint, ce qui représentait encore une fois une affectation de carrière prestigieuse. Fait encore plus important, en ce qui avait trait au gouvernement Diefenbaker, les liens étroits existant entre Frank Miller et l'organisation de la défense aux É.-U., ont facilité la signature de l'Accord sur le partage de la production de défense (DPSA) et l'Accord sur le partage du développement industriel pour la défense (DDFA). Pour les Conservateurs, le NORAD signifiait une production de défense intégrée ainsi qu'une défense aérienne continentale intégrée<sup>56</sup>.

Les relations étroites qui existaient entre M. Miller et l'USAF ont également été profitables pour le Canada dans le cadre d'acquisitions d'équipement et de mises à niveau de systèmes majeures, notamment les CF104 Starfighters, les missiles BOMARC et les CF101 Voodoos. M. Miller a également surveillé le financement et la passation de marchés pour des plateformes d'armes à coût aussi élevé. Il n'était donc pas surprenant que M. Miller fasse souvent des commentaires au sujet de la politique opérationnelle de l'ARC durant les réunions du CCEM<sup>57</sup>. Cela a peut-être déplu à Hugh Campbell, le CEMFA; l'infrastructure, la logistique et les coûts de personnel qui y étaient associés constituaient cependant des préoccupations pour M. Miller en qualité de SM. Par ailleurs, ce dernier a la plupart du temps appuyé les intérêts de l'ARC<sup>58</sup>. Ultimement, à titre de SM, il était en meilleure position que le CEMFA pour savoir qu'il fallait rationaliser les demandes de l'ARC et celles des autres services.

Frank Miller n'a peut-être pas voulu devenir sous-ministre, mais une fois qu'il s'y est engagé, il a accompli son travail de façon aussi exceptionnelle qu'auparavant dans le cadre de sa carrière militaire. Cela ne veut pas dire qu'il pouvait faire le travail seul. Pour l'aider dans le cadre de l'aspect civil au ministère, il a compté énormément sur Elgin Armstrong. Cela a donné lieu à deux résultats positifs. Tout d'abord, la vaste expérience détenue par M. Armstrong sur les questions ayant trait au personnel civil et aux finances a grandement aidé M. Miller dans cette portion importante de son travail. Ensuite, et fait encore plus important pour assurer l'avenir du ministère de la Défense, M. Miller a préparé M. Armstrong afin qu'il le remplace<sup>59</sup>. Frank Miller a donc été en mesure de combiner dans le cadre de l'exercice de ses fonctions une bonne connaissance des enjeux du côté civil à la Défense nationale et ce qu'il comprenait déjà comme étant les vrais enjeux posés du côté militaire.

## **Retour à l'uniforme – La recrue la plus âgée à l'ARC**

Lorsqu'il a été annoncé publiquement au début de l'année 1960 que Diefenbaker voulait remplacer M. Foulkes, ceux qui connaissaient bien le ministère de la Défense ont étonnamment laissé entendre que Frank Miller était un candidat sérieux. Le choix logique était l'un des chefs de service. Le Vice-amiral Dewolf, chef des services de la Marine, semblait détenir une longueur d'avance si le gouvernement décidait d'établir un précédent et de faire la rotation de la présidence entre les trois services. Or, le chef des services de la Marine était trop âgé. En outre, la Marine royale du Canada (MRC) était également le plus petit des trois services au chapitre de la main-d'œuvre et des dépenses. Compte tenu de l'importance réduite de l'Armée canadienne durant la Guerre froide, le Lieutenant-général Clark, chef d'état-major général (CEMG), n'était pas considéré comme un choix sérieux. Le gouvernement ne voulait pas d'un marin ni d'un soldat pour remplacer M. Foulkes. Curieusement, l'aviateur haut gradé était également inacceptable. À cette époque, Ottawa devait composer avec de nombreuses questions critiques en matière de politique de défense liées à la puissance aérienne et aux armes nucléaires. Cependant, Hugh Campbell n'a pas été choisi<sup>60</sup>. Le ministre de la Défense Parkes a informé Frank Miller de son retour à l'uniforme en tant que prochain président du Comité des chefs d'état-major.

En avril 1960, M. Miller a dépoussiéré son uniforme de maréchal de l'air et a amorcé sa deuxième carrière à l'ARC à titre de « recrue la plus âgée » [Traduction]. Le 2 juin, il a assuré la présidence dans le cadre de sa première réunion au sein du CCEM. Le 1<sup>er</sup> septembre 1961, Frank Miller a été promu maréchal en chef de l'air; le seul aviateur canadien en service actif à détenir ce grade<sup>61</sup>. Lorsque les Libéraux ont repris le pouvoir en 1963, M. Miller a travaillé avec le ministre de la Défense Hellyer à l'intégration et l'unification des Forces armées canadiennes. En août l'année suivante, M. Miller est devenu le premier Chef d'état-major de la Défense (CEMD). Il importe de souligner que M. Hellyer a maintenu M. Miller en poste à titre de CEMD pendant deux autres années, sachant que cet officier supérieur appuyait l'intégration de l'armée, mais pas son unification. Charles Foulkes a tenté de convaincre le premier ministre Pearson et M. Hellyer de lui permettre de revenir en tant que CEMD en raison de son soutien non équivoque aux changements proposés par le ministre de la Défense à la

structure militaire canadienne. M. Hellyer a pourtant décidé de garder M. Miller, écrivant plus tard que son CEMD avait « les qualités requises »<sup>62</sup> [Traduction].

En 1966, Frank Miller a pris sa retraite et a laissé l'avenir des Forces canadiennes entre les mains de son patron. Sous la direction de M. Miller, la majeure partie du travail avait été faite pour préparer le changement au sein des Forces canadiennes. Loyal jusqu'à la fin, son départ à la retraite a permis à M. Hellyer de choisir un CEMD entièrement engagé à diriger une armée canadienne unifiée. M. Miller et son épouse ont vécu leurs années de retraite à Charlottesville, en Virginie. Frank Miller est décédé le 20 octobre 1997. Malheureusement, tout comme ce fut le cas pour sa vie publique, peu de Canadiens et de Canadiennes ont remarqué son décès.

## Conclusion

En décrivant la carrière de Frank Miller, ce document a permis d'accomplir deux choses. Tout d'abord, on en connaît davantage au sujet de cet homme remarquable dont les trente-cinq années de service fournissent un bon aperçu de l'évolution de l'ARC durant quatre périodes distinctes : la grande dépression, la Seconde Guerre mondiale, l'après-guerre et la Guerre froide. Il est devenu un aviateur et un dirigeant expérimenté. Ses affectations à des opérations et son instruction professionnelle acquise en Grande-Bretagne et aux États-Unis l'ont préparé à relever les défis qui se sont posés à la force aérienne lors de son rétablissement du retranchement de l'après-guerre et lors de son expansion durant la Guerre froide. Au milieu des années 1950, la carrière exceptionnelle de Frank Miller avait été remarquée non seulement par des officiers supérieurs, mais aussi par des politiciens et des hauts fonctionnaires. Le premier ministre St-Laurent lui a « ordonné » de devenir sous-ministre adjoint de la Défense nationale. Cet événement sans précédent a été suivi d'un autre, cinq ans plus tard, lorsque George Pearkes a fait reporter l'uniforme à M. Miller en qualité d'officier militaire le plus haut gradé.

La deuxième chose que ce document a permis d'accomplir découle de la première. Le fait de décrire la carrière de Frank Miller a permis de répondre à la question à savoir pourquoi il a gravi les échelons jusqu'au plus haut grade pour diriger les militaires en temps de paix. Son rendement exceptionnel continu et son expérience acquise à titre d'officier supérieur et de fonctionnaire l'ont placé en tête de ses concurrents. Il ne fait nul doute que ses antécédents au sein de la force aérienne et son expérience de travail avec les alliés du Canada ont fait de lui un candidat préféré par rapport à ses collègues de la marine et de l'armée. En qualité d'aviateur, il a également profité du fait concret que la stratégie nucléaire durant la Guerre froide s'est fortement appuyée sur la force aérienne. On a dépensé plus d'argent pour l'ARC que pour l'armée canadienne et la MRC confondues. Et pourtant, le gouvernement n'a pas choisi M. Miller l'aviateur. Il y avait plus encore. Reconnu pour son excellent travail à titre de SM, l'expérience de M. Miller du côté civil était tout aussi importante pour diriger des militaires en temps de paix que ses antécédents militaires. M. Miller a eu un historique de carrière reconnu sur le plan de l'excellence, de la conscience professionnelle et de la loyauté.

Ce sont les « qualités requises » [Traduction] auxquelles M. Hellyer a fait allusion. Elles placent M. Miller dans une catégorie à part par rapport aux autres officiers de grade supérieur. Ces caractéristiques personnelles et professionnelles ont également distingué M. Miller de Roy Slemmon et Charles Foulkes. Ces deux collègues de M. Miller ont été eux-mêmes des dirigeants hors pair et ont connu du succès dans le cadre de leur carrière militaire. Heureusement pour eux, leurs réalisations professionnelles ont éclipsé celles de Frank Miller en raison de publications précédentes et dans le cas de M. Foulkes, en raison d'un document détaillé de remplacement rédigé par M. Foulkes lui-même. Le présent document a permis d'égaliser le terrain au chapitre de la recherche. Il a permis au lecteur de comprendre et d'apprécier à sa juste valeur la vie publique de Frank Miller. Ainsi, ce document nous montre qu'il était non seulement un dirigeant exceptionnel durant la Guerre froide, mais qu'il était l'un des meilleurs.

.....

### Notes

1. « Airman Heads Chiefs », *The Ottawa Citizen*, 28 avril 1960. Dossier de M. Miller, Direction – Histoire et patrimoine (DHP).
2. *Ibid.*
3. *Ibid.*
4. Sean M. Maloney, « General Charles Foulkes: A Primer on How to be CDS », dans *Warrior Chiefs: Perspectives on Senior Canadian Military Leaders*, Bernd Horne et Stephen Harris éditeurs, Toronto, Dundurn Press, 2001, p. 219.

5. Bibliothèque et Archives Canada (BAC), Record Group 2, RCAF Record of Service, 139 Air Chief Marshal Frank Miller, CBE, CD. Dossier signé par Paul Hellyer, MDN, août 1966. Aux fins des renvois subséquents, désigné sous le nom de « état de service de M. Miller ».
6. Sandy Babcock, « Air Marshal Roy Slemon: The RCAF's Original », dans *Warrior Chiefs: Perspectives on Senior Canadian Military Leaders*, Bernd Horne et Stephen Harris éditeurs, Toronto, Dundurn Press, 2001, p. 258.
7. « Career summary for Air Member for Personnel (AMP) » (Résumé de carrière), 28 août 1946, État de service de M. Miller.
8. Entrevue avec le maréchal en chef de l'Air Miller (retiré), par Douglas Bland, 22 septembre 1992, DHP. Aux fins des renvois subséquents, désignée sous le nom de « Entrevue de Bland ».
9. Entrevue de Bland.
10. Larry Milberry, *Sixty Years: The RCAF and CF Air Command 1924-84*, Toronto, CANAV Books, 1984, p. 47.
11. W.A.B. Douglas, *The Creation of a National Air Force: The Official History of the Royal Canadian Air Force Volume II*, Toronto, University of Toronto Press, 1986, p. 120.
12. Résumé de carrière, 28 août 1946.
13. Résumé de carrière rédigé pour Paul Hellyer, août 1966, État de service de M. Miller.
14. *Ibid.*
15. Milberry, p. 53. Durant les années de la Grande Crise, l'ARC consacrerait la moitié de ses heures de vol civiles à mener des patrouilles de lutte contre la contrebande pour la Gendarmerie royale du Canada (GRC). Voir Douglas, p. 117.
16. Babcock, p. 264.
17. Résumé de carrière, août 1966.
18. Entrevue de Bland.
19. Résumé de carrière, 28 août 1946.
20. Brereton Greenhous, Stephen J. Harris, William C. Johnston and William G. P. Rawling, *The Crucible of War 1939-1945: The Official History of the Royal Canadian Air Force Volume III*, Toronto; University of Toronto Press, 1994, p. 13.
21. Douglas, p. 145.
22. Résumé de carrière, 28 août 1946.
23. *Ibid.*
24. Greenhous et al., p. 20-23.
25. Auteur inconnu, « The Canadian Overseas Air Force Policy », résumé de la DHP (sans date), Dossier 83/698, p. 1.
26. *Ibid.*
27. *Ibid.*
28. Résumé de carrière, 28 août 1946.
29. *Ibid.*
30. *Ibid.*
31. *Ibid.*
32. *Ibid.*
33. *Ibid.*
34. Entrevue de Bland.
35. Résumé de carrière, 28 août 1946.
36. Pour des raisons que l'on ignore, les documents officiels ne font pas mention de l'affectation de M. Miller à la Base de Skipton-on-Swale de l'ARC. La date exacte à laquelle il est arrivé là-bas n'est pas clairement établie non plus. Cet auteur a déterminé que M. Miller a quitté le QG du Groupe n° 6 à un certain moment en juin ou au début de juillet 1944 – bien avant ce qui est écrit dans les documents officiels où l'on indique qu'il a quitté le QG en septembre 1944 pour se rendre à TopCliffe. Greenhous et autres, p. 915. Consulter également les états de service de M. Miller.
37. *Ibid.*, voir la photo, p. 495.
38. Rapports historiques, Base de Skipton-on-Swale de l'ARC, 17 juillet 1944, Direction Histoire et Patrimoine (DHP).
39. Résumé de carrière, 28 août 1946.
40. *Ibid.*
41. Major Stouffer, *An Expression of Canadian Nationalism : The History of No.1 Air Division and RCAF Cold War Air Power Choices* (thèse de doctorat, Collège militaire royal du Canada, janvier 2005), chapitres 1 et 2.
42. Note non datée rédigée par le Maréchal de l'air Curtis. États de service de Miller.
43. Résumé de carrière, 28 août 1946.

44. Babcock, 264.
45. Lettre du Maréchal de l'air Slemon envoyée au Général Norstad, 5 juin 1954, états de service de Miller, DHP.
46. Message de Claxton au Général Norstad, 12 juin 1954, états de service de Miller, DHP.
47. Entrevue de Bland.
48. *Ibid.*
49. *Ibid.*
50. Douglas L. Bland, *Chiefs of Defence: Government and the Unified Command of the Canadian Armed Forces*, Toronto, Brown Book Company Limited, 1995, p. 154-158.
51. Entrevue de Bland.
52. *Ibid.*
53. Divers procès-verbaux de réunions du Comité des chefs d'état-major, dossier 2002/17, boîte n° 71, Fonds de l'état-major interarmées, DHP.
54. Entrevue de Bland.
55. *Ibid.*
56. Jon B. McLin, *Canada's Changing Defense Policy, 1957-1963 : The Problems of A Middle Power in Alliance*, Baltimore, John Hopkins University, 1967, p. 178-181.
57. Procès-verbal d'une réunion spéciale du Comité des chefs d'état-major, paragraphe 27, 4 décembre 1957, dossier 2002/17, boîte n° 71, Fonds de l'état-major interarmées, DHP.
58. À titre d'exemple, consulter le procès-verbal de la 608<sup>e</sup> réunion du Comité des chefs d'état-major, paragraphe 17, dossier 2002/17, boîte n° 71, Fonds de l'état-major interarmées, DHP.
59. Entrevue de Bland.
60. « Civilian may be successor to Foulkes », *The Province*, 23 janvier 1960. Dossier de M. Miller, DHP.
61. Lloyd Breadner a été promu maréchal en chef de l'air en 1945, année où il a pris sa retraite.
62. Paul Hellyer, *Damn the Torpedoes : My Fight To Unify Canada's Armed Forces*, Toronto, McClelland & Stewart Inc., 1990, p. 85.

### **Major Raymond Stouffer**

*Le Major Raymond William Stouffer naît le 21 avril 1956 à Baden-Soellingen, en Allemagne de l'Ouest. Il est l'unique enfant de l'Adjudant-chef à la retraite Norman Hollis Stouffer et de Gertrud Waltraud Stouffer (née Schneider).*

*Le Major Stouffer s'engage dans les Forces armées canadiennes le 10 août 1975 et étudie au Collège militaire royal du Canada. Il obtient son baccalauréat spécialisé en histoire en mai 1979. Le Major Stouffer occupe ensuite dans les forces armées un poste d'officier du transport de la Force aérienne et se spécialise dans les opérations d'aérotransport tactique et stratégique. C'est un arrimeur qualifié pour le C130 Hercules. Au cours de sa carrière, le Major Stouffer occupe plusieurs postes de commandement et d'état-major au Commandement aérien et au Quartier général de la Défense nationale. Comme dernière affectation à Ottawa, il est membre de l'ancien Bureau du projet de la capacité de transport aérien stratégique, mis en place à l'époque pour choisir le nouvel avion de transport stratégique pour les Forces canadiennes.*

*En mai 2000, le Major Stouffer reçoit sa maîtrise en études sur la conduite de la guerre du Collège militaire royal du Canada (CMR). En septembre 2002, il entreprend un doctorat à temps plein dans le même programme, toujours au CMR. Ses trois domaines d'études théoriques sont la puissance aérienne, la politique de défense du Canada et l'histoire canadienne. Le 28 janvier 2005, le Major Stouffer soutient avec succès sa thèse de doctorat et obtient son doctorat en philosophie (Études sur la conduite de la guerre) lors d'une convocation, le 20 mai 2005. Il travaille aujourd'hui en tant que professeur adjoint au département d'histoire du CMR.*

*Le Major Stouffer est marié et a deux enfants : Kimberley, 23 ans, et Alexander, 18 ans. La famille du Major Stouffer vit à Orléans, en Ontario.*

## Chapitre 7

**De bons partenaires ou de simples intrigues de haut niveau :  
La relation transnationale entre l'USAF et l'ARC  
au chapitre du Système de défense aérienne de l'Amérique du Nord,  
1947–1960**

*Matthew Trudgen*

## Introduction

À la fin des années 1940 et pendant les années 1950, le Canada et les États-Unis étaient confrontés à la menace que faisaient peser sur eux les bombardiers à long rayon d'action soviétiques munis d'armes nucléaires. Le gouvernement américain a donc entrepris l'aménagement d'un système de défense aérienne afin de protéger son territoire continental. Les Américains, toutefois, se sont vite rendu compte que leurs défenses aériennes nationales n'allaient pas suffire, car leurs radars d'alerte lointaine ne pourraient pas sonner l'alerte assez longtemps d'avance si des bombardiers soviétiques survolaient le pôle Nord et le Canada pour venir frapper les États-Unis. Ce problème s'aggravait du fait que le Canada ne disposait pas des ressources nécessaires à l'érection d'un vaste réseau de radars d'alerte lointaine sur son territoire, pas plus qu'il n'était en mesure de fournir un nombre suffisant d'intercepteurs d'avion à réaction pour bloquer une attaque menée par des bombardiers soviétiques. Les États-Unis et le Canada ont donc décidé de collaborer à l'élaboration d'un système continental de défense aérienne. Cette démarche a été ralentie par des désaccords survenus au sein de l'établissement politique et des Forces armées du Canada. Ces dissensions découlaient de l'idée différente qu'avaient, chacun de leur côté, le Cabinet, le ministère des Affaires extérieures et l'Aviation royale du Canada (ARC) des politiques de défense aérienne les plus capables de servir les intérêts nationaux. Les dirigeants de l'ARC, par exemple, voulaient resserrer les liens avec les États-Unis, car ils avaient pour objectif premier de produire le système de défense aérienne le plus efficace possible, tandis que le cabinet et le ministère des Affaires extérieures se préoccupaient davantage des effets de ces défenses aériennes sur la souveraineté du Canada que sur leur efficacité militaire.

Dans le présent document, l'auteur défend l'hypothèse voulant que les dirigeants de l'ARC s'en soient remis à leur proche relation avec la United States Air Force (USAF) (force aérienne américaine) pour accroître leur influence sur l'élaboration de ce système de défense aérienne. Il y donne d'abord les grandes lignes du problème de la défense aérienne après la Deuxième Guerre mondiale et de la façon dont les deux pays s'y sont pris pour essayer de régler ce problème. Le lecteur y trouvera ensuite le détail de l'établissement de liens étroits entre les deux forces aériennes et de l'environnement politique dans lequel les dirigeants de l'ARC évoluaient pendant cette période, ce qui leur permettra de comprendre pourquoi l'USAF est tout naturellement devenue la partenaire bureaucratique de l'ARC. Y est finalement abordée la création du Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord (NORAD pour « North American Aerospace Defence Command »), vers le milieu et la fin des années 1950, sous forme d'étude de cas du fonctionnement de cette relation à l'époque.

## Naissance de la défense aérienne : de 1945 à 1950

Une fois la Deuxième Guerre mondiale terminée, en 1945, on s'est rendu compte au Canada et aux États-Unis qu'une menace potentielle pesait sur l'Amérique du Nord, car les bombardiers soviétiques avaient la capacité de survoler le pôle Nord. Les planificateurs militaires américains, par exemple, et le Comité (consultatif) d'après-guerre, au Canada, avaient conscience de l'importance de l'espace aérien arctique canadien pour la défense du continent<sup>1</sup>. Qui plus est, nombre de haut placés et de haut gradés reconnaissaient dès lors qu'une défense contre le bombardement nucléaire constituait une stratégie viable au vu du pouvoir explosif limité des premières bombes atomiques<sup>2</sup>. Il faut tout de même savoir que l'élaboration de ces défenses aériennes a débuté très lentement, car la force soviétique de bombardiers constituait, en 1945 et 1946, une menace plus potentielle que réelle. D'autre part, la combinaison des budgets limités américain et canadien de défense de la fin des années 1940 et des pressions de la démobilisation d'après-guerre ne laissait que peu de ressources à de tels projets. Le début de la guerre froide et un certain nombre d'événements survenus en Union soviétique, par contre, ont eu tôt fait de stimuler l'intérêt américain et canadien envers ces systèmes.

Le premier de ces événements a été l'élaboration, par les Soviétiques, d'un nouveau bombardier à long rayon d'action. Les Soviétiques avaient bien construit différents bombardiers de pointe dans les années 1930, mais leur concentration sur l'aviation tactique à court rayon d'action, pendant la Deuxième Guerre mondiale, les avait laissés sans bombardiers lourds en 1945. Cependant, en 1947, la force aérienne soviétique dévoilait son TU4 Bull, une copie exacte du B29 Superfortress américain, et le mettait en service en 1949. Le TU4 était déficient à bien des égards : il était vulnérable à l'action des chasseurs à réaction modernes et n'avait pas le rayon d'action voulu pour constituer un véritable bombardier à longue portée. Son rayon d'action maximal, à titre d'exemple, ne dépassait pas les 3 000 kilomètres<sup>3</sup>. Malgré cela, l'Instance collégiale des chefs d'état-major (JCS) a pris cet appareil très au sérieux, déclarant en 1949 qu'en dépit de son faible rayon d'action, il était tout de même possible au bombardier, en mission sans retour, de venir bombarder la majorité des grands centres urbains des États-Unis<sup>4</sup>. Le deuxième événement a été l'essai, en août 1949, de la première bombe atomique soviétique<sup>5</sup>. La menace de bombardement soviétique a alors pris toute sa gravité, particulièrement après que les États-Unis aient estimé que dès 1954, les Soviétiques disposeraient d'assez de bombes atomiques pour dévaster l'Amérique du Nord<sup>6</sup>. Finalement, en 1950, le début de la guerre de Corée a joué un rôle dans l'accroissement de l'intérêt envers les modes de défense aérienne. Bien que le conflit n'ait pas dépassé les limites de la péninsule coréenne, l'invasion de la Corée du Sud semble avoir été le premier pas d'une offensive communiste générale contre les Américains et leurs alliés et avoir aidé à aiguillonner une hausse des dépenses de défense au Canada et aux États-Unis<sup>7</sup>.

Par conséquent, des responsables gouvernementaux comme Brooke Claxton, ministre canadien de la Défense, se sont mis à soutenir qu'une attaque par un bombardier soviétique constituait une menace grave pour l'Amérique du Nord, tandis que le Général Hoyt Vandenberg, chef d'état-major de l'USAF, exigeait la réalisation d'un « projet Manhattan » afin d'améliorer la défense aérienne<sup>8</sup>. Le rapport 68 du National Security Council des États-Unis, adopté par l'administration Truman en 1950, affirmait d'ailleurs qu'il fallait améliorer les défenses aériennes afin « de donner l'assurance raisonnable que, en cas de guerre, [les États-Unis] puisse[nt] survivre au choc initial et se remettre à l'atteinte éventuelle de [leurs] objectifs »<sup>9</sup> » [Traduction] L'occurrence de ces événements a mis à la disposition du Canada et des États-Unis des fonds supplémentaires visant le déploiement de chasseurs à réaction et l'installation de lignes radar aux États-Unis<sup>10</sup>.

## Élaboration d'une approche continentale de la défense : 1950–1956

Jusqu'à 1950 ou à peu près, toutes ces améliorations s'inscrivaient dans un effort, au Canada et aux États-Unis, visant le renforcement de leur propre système national de défense aérienne. On sentait de plus en plus des deux côtés de la frontière, toutefois, qu'une approche plus continentale de la défense aérienne devenait nécessaire. Le problème le plus grave découlant de l'approche nationale était qu'elle posait tout le fardeau de la construction de radars d'alerte lointaine au Canada sur les épaules du gouvernement canadien. Il s'agissait d'un problème grave car, malgré la hausse radicale du budget canadien de la Défense survenue au début des années 1950, il restait des limites à ce que pouvait faire le pays, car il déployait des forces substantielles en Europe pour appuyer l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN). Le Canada était en outre doté d'une force relativement modeste de chasseurs et le ministre Claxton soutenait qu'il était vain de construire un vaste réseau d'alerte lointaine si on n'avait pas les chasseurs nécessaires pour le soutenir. Le problème était d'autant plus grave que le secteur industriel américain se trouvait dans la partie nord-est des États-Unis et que, la couverture radar du Canada étant limitée, les bombardiers soviétiques ne seraient repérés qu'une fois proches de leurs cibles, sinon directement au-dessus. Le Général Ennis Whitehead, commandant de la Défense aérienne américaine au début des années 1950, a fait savoir à ses supérieurs que faute d'amélioration de l'efficacité de la couverture radar aérienne au Canada, les défenses aériennes américaines auraient moins d'une heure d'avis d'une attaque soviétique<sup>11</sup>. Par surcroît, les Américains en étaient venus à la conclusion que, si l'on voulait défendre l'Amérique du Nord, les chasseurs de l'USAF devraient intercepter les bombardiers soviétiques au-dessus du territoire canadien. Le Canada et les États-Unis se sont donc entendus pour installer plusieurs grandes lignes radar en sol canadien. La première de ces lignes, nommée « réseau Pinetree », a été construite au début des années 1950, bientôt suivie par la Ligne du Centre du Canada et par le Réseau DEW (pour « Distant Early Warning »), entrés en fonction à la fin de la décennie. Des procédures ont d'autre part été créées pour permettre aux chasseurs de l'USAF d'intercepter des avions non identifiés au-dessus du Canada et des États-Unis. Pour finir, en 1957, les deux pays se sont entendus sur la formation du NORAD afin d'exercer le contrôle opérationnel de ce système continental de défense aérienne. L'accord a été officialisé le 12 mai 1958.

## Relations entre l'USAF et l'ARC

Les liens solides unissant l'USAF à l'ARC ont compté pour beaucoup dans le processus. Cette relation est née à la fin des années 1940 et au début des années 1950 et a rapidement pris de l'ampleur par la suite. Le professeur Joel Sokolsky, du Collège militaire royal du Canada, a décrit ce type de relation comme « un ensemble non gouvernemental, presque transnational, de liens d'ordre personnel et institutionnel qui peut exister pratiquement sans tenir compte des gouvernements <sup>12</sup> ». En plus de l'identité commune du personnel d'aviation et du fait que le Canada et les États-Unis partagent des antécédents culturels et linguistiques, la relation est née de motifs divers. D'abord, il y a eu le fait que les officiers de l'USAF traitaient leurs confrères de l'ARC comme des alliés et n'avaient pas envers eux l'attitude colonialiste de la Royal Air Force<sup>13</sup>. D'autre part, la relation reposait sur un solide respect réciproque, car l'USAF considérait l'ARC comme un précieux partenaire pour la défense de l'Amérique du Nord. De fait, avec le réarmement rapide des Forces canadiennes, après 1950, l'ARC était devenue une force aérienne moderne, munie de chasseurs comme le F86 Sabre et le CF100 Canuck, conçu et fabriqué au Canada. Réciproquement, l'ARC considérait son homologue américaine comme un excellent modèle à suivre, même sachant que l'USAF était une force aérienne centrée sur les bombardiers tandis que l'ARC mettait l'accent sur les chasseurs. Le fait qu'il se soit agi de deux organisations nouvelles, l'ARC datant de 1924 et n'ayant son propre Chef d'état-major que depuis 1938; tandis que l'USAF ne s'était détachée de l'armée de terre américaine qu'à la fin de 1947, a aussi contribué à cette amitié. Ainsi, ni l'une ni l'autre de ces organisations n'entraînait dans la relation chargée d'un passé trop lourd, ce qui a contribué au rapprochement.

En outre, les deux forces aériennes avaient la même vision du problème de la défense aérienne : c'était l'efficacité militaire, et non des facteurs politiques comme la souveraineté, qui les préoccupait. La vision commune de la situation de la défense aérienne a émergé, au moins en partie, parce que nombre d'aviateurs canadiens, comme Wilfred Curtis et C. R. Dunlap, ont servi aux côtés d'autres officiers de l'USAF au sein de différentes organisations, comme la Canada-United States Permanent Joint Board of Defence (PJBD) (Commission permanente mixte de défense Canada - États-Unis) et le Comité canado-américain de coopération militaire (CCACM). Ces organismes ont contribué à la gestion de la relation canado-américaine; le CCACM était aussi chargé d'élaborer des plans de défense interarmées. Ces intervenants, par conséquent, en plus de s'intéresser aux questions de défense continentale, en sont venus (de concert avec leurs collègues américains) à acquérir une compréhension commune du problème de la défense aérienne. Tout ceci a pris une importance particulière car Curtis et Dunlap ont tous deux, par la suite, occupé le poste de Chef d'état-major de la Force aérienne au sein de l'ARC<sup>14</sup>. La relation s'est resserrée au fil des ans à la faveur d'un certain nombre de liens non officiels, y compris des amitiés liées lors d'excursions de pêche au Labrador. En effet, le président du Comité des chefs d'état-major, le Général Charles Foulkes, avait pressé l'ARC d'établir un camp de pêche à Eagle River, au Labrador, pour permettre aux officiers du Canada et de ses alliés de se rencontrer et de parler de politiques dans une ambiance détendue, à l'écart du rythme effréné des capitales. Cela signifiait également, bien sûr, à l'écart de la supervision de leurs gouvernements<sup>15</sup>. En conséquence, dès le début des années 1950, l'USAF a émergé en tant que partenaire bureaucratique naturelle de l'ARC et elle a constitué une source indéfectible d'appui pour le projet de l'ARC de devenir une force aérienne de première classe.

Cette relation a notamment permis à l'ARC d'influer davantage sur la démarche de politique qu'elle n'aurait dû en avoir la capacité dans une démocratie libérale. Le fait est que dans les démocraties libérales, les gouvernements sont censés élaborer les politiques (en s'aidant des avis de leurs conseillers civils et militaires) et, par la suite, demander aux dirigeants civils et militaires de les mettre à exécution. Cependant, dans la présente situation et avec l'appui de l'USAF, il est arrivé dans certains cas que les dirigeants de l'ARC prennent des décisions de politiques sur la défense aérienne au cours des années 1950. Cela s'est fait de deux façons : d'abord, l'ARC et l'USAF concluaient des marchés accessoires à l'insu du gouvernement canadien. L'interception d'avions non identifiés par des chasseurs de l'USAF dans l'espace aérien canadien en est un exemple. Alors que, en vertu de la recommandation 53/1 de la PJBD, le gouvernement canadien a donné à l'USAF la permission d'intercepter des avions non identifiés au-dessus du Canada, il a précisé que les chasseurs américains devraient être sous contrôle opérationnel canadien tant qu'ils se trouvaient dans l'espace aérien canadien. Cependant, après que la recommandation a fait l'objet d'un accord, l'ARC et l'USAF ont établi un canal qui allait permettre, au besoin, le transfert du contrôle de ces appareils de l'USAF,

dans l'espace aérien canadien, aux Américains<sup>16</sup>. Plus encore, l'ARC a utilisé l'USAF comme moyen de contourner le Cabinet canadien et le ministère des Affaires extérieures pour réaliser des buts qu'elle visait.

Cette situation a fait l'objet de critiques, particulièrement de la part de la politicologue Ann Denholm Crosby, qui soutenait que la relation canado-américaine de coopération militaire avait mené à l'acceptation graduelle de politiques ne correspondant pas à l'évaluation que faisait le gouvernement canadien de la situation stratégique. Elle ajoutait que cela avait débouché sur un phénomène de militarisme inattendu en politique canadienne, un concept qu'elle a emprunté du politicologue américain Moris Janowitz<sup>17</sup>. Dans son ouvrage de 1959 intitulé *Peacemaker or Powder-Monkey*, le journaliste canadien James Minifie accusait aussi les manœuvres de haut gradés (« brassy intrigue », pour reprendre ses mots) d'avoir entraîné la création du NORAD<sup>18</sup>. La réalité, c'est que l'ARC est une bureaucratie armée (ou, dans le cas présent, une bureaucratie munie d'avions de chasse) et que ses dirigeants ont la responsabilité de défendre ses intérêts. Toutes les bureaucraties productives trouvent des alliés pour soutenir leurs ambitions et l'allié le plus logique de l'ARC était l'USAF, car l'ARC faisait face à des défis posés par d'autres éléments des forces armées canadiennes et de l'établissement politique de l'époque.

À titre d'exemple, alors que l'ARC était d'avis que la défense aérienne était l'une des responsabilités les plus importantes des forces armées canadiennes, l'Armée de terre et la Marine royale du Canada (MRC) voyaient les choses autrement. Elles envisageaient surtout sous l'angle budgétaire le rôle de la défense aérienne, car plus on y consacrait de ressources, moins il en restait pour elles. La MRC, en fait, n'avait pas de rôle officiel en défense aérienne continentale. Il est bon de savoir que, puisque l'Armée canadienne avait utilisé des pièces d'artillerie antiaérienne pendant la Deuxième Guerre mondiale et avait conservé la responsabilité de ces armes pendant la période d'après-guerre, elle a gardé un certain intérêt pour l'exploitation de missiles sol-air jusqu'à ce que ce rôle passe à l'ARC à la fin des années 1950<sup>19</sup>. Tout de même, en fin de compte, ni l'Armée canadienne ni la MRC n'ont constitué un obstacle important aux intentions de l'ARC au chapitre de la défense aérienne. Premièrement, les deux services étaient très pris, pendant la décennie 1950, par la remise sur pied de leurs propres forces, qui avaient été rapidement démobilisées après la Deuxième Guerre mondiale. D'autre part, le budget de défense du Canada a été suffisant, pendant l'essentiel de la période, pour garder les trois services dans un état de satisfaction relative. Le plus important facteur, en réalité, a été le fait que l'USAF se chargeait de la majorité des coûts du Système de défense aérienne de l'Amérique du Nord, ce qui aidait à réduire le fardeau potentiel des forces armées canadiennes quant à la construction de ces défenses. Ce n'est qu'avec l'avènement du CF105 Avro Arrow – un projet coûteux exclusivement canadien – que des conflits sérieux ont surgi entre l'ARC et les deux autres services. Tandis que le conflit entre les services, dans les faits, a grondé plus qu'éclaté, celui qui opposait l'ARC au ministère des Affaires extérieures et au Cabinet était bien plus important.

Alors que les Affaires extérieures, par exemple, ne s'opposaient pas à la collaboration avec les États-Unis pour l'amélioration des défenses aériennes de l'Amérique du Nord, elles faisaient souvent montre de scepticisme devant le besoin de multiplier ces systèmes. Elles étaient moins préoccupées, en effet, de l'efficacité militaire de ces défenses que de facteurs politiques comme la protection de la souveraineté canadienne. Les Affaires extérieures croyaient également qu'en retour de la coopération avec les Américains à l'élaboration du système de défense aérienne de l'Amérique du Nord, le Canada devrait obtenir des concessions des États-Unis. Il était notamment question de limites fermes à la présence militaire américaine au Canada et d'une hausse de la consultation entre les deux pays quant à la stratégie des États-Unis face à la guerre froide<sup>20</sup>. Comme l'a observé Joseph Jockel, par exemple, les Affaires extérieures considéraient le NORAD comme « non seulement un commandement et une entente diplomatique, mais aussi une charnière vers ce que les diplomates espéraient voir devenir un rouage de consultation entre les États-Unis et le Canada en cas de crise internationale grave »<sup>21</sup>. [Traduction] D'autre part, puisque les Affaires extérieures voulaient conserver leur influence sur le gouvernement, elles avaient tendance à dire au gouvernement ce qu'il voulait entendre. Ce facteur a eu une influence supplémentaire sur l'intérêt des Affaires étrangères pour la consultation avec les États-Unis car nombre de politiciens canadiens s'intéressaient au concept. Pour ces personnalités politiques, la consultation était une manière de se protéger de la controverse suivante : les États-Unis allaient-ils prendre la décision et les armes nucléaires allaient-elles être employées contre le bloc soviétique<sup>22</sup>.

Le gouvernement du Premier ministre Louis Saint-Laurent avait aussi une conception différente de celle de l'ARC, car il visait principalement la réélection. Ainsi, pour atteindre ce but, le Cabinet de Saint-Laurent devait trouver l'équilibre entre différentes priorités. D'un côté, il devait soutenir la construction d'un système de défense aérienne pour défendre le pays contre les Soviétiques et pour montrer à la population canadienne qu'il était sérieux dans ses efforts. De l'autre côté, le gouvernement devait se garder de consacrer trop d'argent à ces défenses aériennes afin que d'autres engagements plus importants, comme les programmes sociaux du Canada et ses contributions à l'OTAN, n'en soient pas affaiblis. En outre, le premier ministre et ses ministres devaient tenir compte du besoin de collaborer avec les Américains pour protéger le continent de la menace que cela pouvait poser à la souveraineté canadienne. Ce besoin d'équilibre se reflétait dans les positions prises par les ministres de la Défense nationale, Brooke Claxton et Ralph Campney. D'une part, ils représentaient et défendaient les intérêts des militaires auprès du Cabinet. Mais, et cela compte encore plus, ils étaient membres du parti au pouvoir et une partie de leurs responsabilités consistait à gérer les ministères de manière à éviter tout ce qui risquait d'être trop cher ou trop dommageable pour les intérêts politiques du gouvernement. Ainsi, de concert avec le reste du Cabinet, ils ont soutenu la coopération de défense avec les États-Unis, mais voulaient aussi qu'il y ait des limites à cette coopération.<sup>23</sup>

L'influence du nationalisme canadien figurait parmi les raisons importantes pour lesquelles les opinions du Cabinet et des Affaires extérieures sur la défense aérienne différaient de celle de l'ARC. Pour de nombreux responsables et politiciens canadiens, la souveraineté n'était pas qu'une question de frontières et d'espace aérien. C'était plus. C'était le rêve que le Canada puisse exercer sa propre politique étrangère une fois libéré des influences de l'Empire britannique. Pour eux, comme le disait le responsable canadien Escott Reid, le Canada était une nation qui « n'avait pas arraché à Londres la liberté entière de prendre ses propres décisions sur tous les points – y compris la guerre et la paix – pour devenir une colonie de Washington <sup>24</sup>. » [Traduction] L'influence de l'homme qui avait présidé à la création de la bureaucratie moderne de la politique étrangère canadienne, O. D. Skelton, sous-secrétaire des Affaires extérieures de 1925 jusqu'à son décès, en 1941, comptait parmi les grandes sources de cette attitude. Comme l'indiquait l'historien Norman Hillmer, Skelton « était décidé à bâtir un ministère qui serait un instrument d'une politique étrangère nationaliste », une vision que partageait son maître à penser politique, le Premier ministre William Lyon Mackenzie King<sup>25</sup>. C'était aussi un produit d'un changement de génération entamé après la Première Guerre mondiale, bien qu'on puisse soutenir que c'était le fait d'« une poignée de Canadiens anglais – des universitaires, des artistes, des mandarins formés à Oxford et des journalistes ayant décidé que le Canada devrait officiellement 'lobotomiser' la britannicité <sup>26</sup>. » [Traduction] Quelle que soit la cause du phénomène, cependant, le sentiment nationaliste – qui visait à l'origine l'Empire britannique – n'a pas disparu avec le déclin du lien impérial, mais a été redirigé vers les États-Unis. En réalité, le simple fait que le Canada, par la Déclaration d'Ogdensburg, en 1940, « se soit engagé envers une alliance militaire permanente avec les États-Unis pour la défense commune de l'Amérique du Nord » [Traduction] ne signifiait pas que les ministres canadiens, ou leurs représentants officiels, allaient se tenir tranquilles et devenir les alliés muets des Américains<sup>27</sup>.

Une part de cette inquiétude était nourrie par les problèmes qui avaient surgi pendant la Deuxième Guerre mondiale, quand le Canada avait coopéré avec les États-Unis pour protéger le continent, particulièrement dans le Nord canadien. Vincent Massey, haut commissaire à Londres, notait au début de 1943 que « les Américains semblent avoir fait irruption [dans l'Arctique canadien] et en avoir pris possession, dans bien des cas comme si le Canada était un territoire non réclamé habité par une race docile d'Autochtones <sup>28</sup>. » La sensibilité du Canada au chapitre de la souveraineté nationale, toutefois, a été exacerbée quand les États-Unis sont passés de l'état de puissance régionale à celui de puissance mondiale. À compter du début de 1942, les responsables des Affaires extérieures se sont inquiétés de l'accroissement du pouvoir américain et de son impact potentiel sur les intérêts du Canada, ainsi que du fait que le Canada allait de plus en plus être tenu pour acquis et traité comme un allié de seconde zone. À la fin de 1941, par exemple, le sous-secrétaire d'État aux Affaires extérieures, Norman Robertson, soulignait que les États-Unis, en leur qualité de puissance mondiale, pouvaient maintenant user de « méthodes plus directes et plus énergiques pour exercer leur influence » [Traduction] tandis qu'avant la guerre, ils avaient pris pour approche « l'application d'une politique juste et amicale envers leurs voisins <sup>29</sup>. » [Traduction] Ce sentiment a été nourri plus avant par la lutte pour la création de la mission militaire canadienne à Washington ainsi que par l'effort visant à obtenir la représentation aux conseils combinés qui coordonnaient l'effort de guerre allié. Il existait également au sein du Ministère

un désir, après la guerre, de voir le Canada conserver sa liberté d'action dans le domaine des affaires étrangères. Finalement, tous ces sentiments ont trouvé leur reflet dans le désir d'établir une relation de défense avec les États-Unis, mais seulement dans une certaine mesure. Il est utile de remarquer ici que ni le Cabinet ni le ministère des Affaires extérieures n'a vu de contradiction entre son vœu de voir les États-Unis s'acquitter de leurs responsabilités en tant que chef du « monde libre » et son désir de limiter la présence américaine au Canada. Tous deux appuyaient donc la présence de milliers de militaires américains munis d'armes nucléaires en Allemagne de l'Ouest et en Europe occidentale, mais s'opposaient à l'implantation d'un unique escadron de chasseurs de l'USAF à Torbay, à Terre-Neuve<sup>30</sup>.

En fin de compte, ce nationalisme a influé sur leur conception des intérêts nationaux et a compliqué la relation du Canada avec les États-Unis. Il en a résulté un problème pour l'ARC sur la question de la défense aérienne car ses membres, pour la plupart, ne partageaient pas cet avis. Qui plus est, l'ARC appuyait l'idée voulant que la défense aérienne soit une responsabilité continentale. Toutefois, et bien que les Affaires extérieures aient été un obstacle formidable pour l'ARC, il restait à celle-ci de nombreuses possibilités de manœuvre. Cette situation était attribuable en partie aux complexités des problèmes, ce qui signifiait que le gouvernement Saint-Laurent manquait souvent, et gravement, d'attention envers les dispositions exactes de la politique de défense. Cela a même été le cas de ce ministre de la Défense nationale actif et efficace qu'était Claxton, que d'autres problèmes, comme la controverse politiquement délicate du détournement de fonds survenu à Petawawa mis au jour dans le rapport Currie de 1952, ont distrait<sup>31</sup>. Bien que Claxton et son successeur, Ralph Campney, aient été en mesure d'intervenir, en fin de compte eux-mêmes et le Cabinet n'ont pu tracer que les grandes lignes de la politique. Une bonne part, donc, de l'orientation de la politique de défense a été confiée au président du Comité des chefs d'état-major, le Général Charles Foulkes. Celui-ci, en plus d'être très calé en politique, ce qu'appréciaient ses ministres<sup>32</sup>, avait ses propres vues (compatibles avec celles de l'ARC) quant à la façon de servir les intérêts nationaux. Il disposait d'autre part d'une liste de contacts à Washington, où figuraient au moins deux présidents de l'Instance collégiale des chefs d'état-major, le Général Omar Bradley et l'Amiral Arthur Radford<sup>33</sup>. Ainsi, tout au long des années 1950, l'ARC et l'USAF ont travaillé de concert, souvent en coulisse, à créer un système continental de défense aérienne plus efficace.

## **Création du NORAD : 1954 à 1958**

Les meilleurs exemples de cette relation étroite sont les événements qui ont mené à la création du Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord. Dès le milieu de la décennie 1950, comme le déclarait le politicologue Joseph Jockel, « le réseau national de défenses aériennes que le Canada et les États-Unis avaient érigé... tapissait par l'électronique, la géographie et la tactique toute l'étendue du continent nord-américain <sup>34</sup>. » Un problème avait survécu à ce progrès. Bien qu'un certain nombre d'ententes informelles aient été conclues entre le Canada et les États-Unis pour contrôler certaines parties du réseau en temps de guerre, il n'existait pas d'organisation centralisée ayant le contrôle opérationnel des défenses. Les systèmes de défense aérienne américain et canadien étaient intégrés, mais ils ne pouvaient être coordonnés que d'une manière qui exigeait une communication constante et de bonnes relations entre les commandants. Par surcroît, bien qu'il ait existé un plan conjoint de défense aérienne, sa mise en œuvre exigeait un effort qui combinait une structure américaine de commandement ayant le contrôle des avions américains et canadiens aux États-Unis et un système canadien de commandement dirigeant les avions de l'ARC et de l'USAF dans l'espace aérien canadien, à ceci près que le pouvoir de commander les avions américains avait été délégué à l'USAF<sup>35</sup>. Les deux forces aériennes, par conséquent, avaient fini par se rendre compte que la frontière (aux fins des appareils d'interception) n'était pas pertinente au sens opérationnel et que l'absence de commandement central nuisait à l'efficacité<sup>36</sup>. La doctrine de l'USAF motivait aussi l'attrait des deux forces aériennes pour un commandement continental de la défense aérienne. Cette doctrine reposait sur l'idée que, puisque les moyens aériens étaient extrêmement précieux et n'étaient accessibles qu'en nombre limité, il fallait qu'ils soient bien coordonnés grâce à un commandement central. C'était particulièrement important car la doctrine de l'ARC reprenait en grande partie, depuis la fin de la Deuxième Guerre mondiale, la doctrine de l'USAF<sup>37</sup>. Il demeurait un obstacle important à la création d'un tel commandement : la réticence des Américains à traiter avec le gouvernement canadien et avec le ministère des Affaires extérieures.

Le gouvernement et les militaires américains avaient appris par expérience que le gouvernement canadien était sensible à toute menace potentielle à sa souveraineté. En plus, nombre de membres

des organisations militaires américaines s'inquiétaient de la volonté possible des Canadiens de lier le commandement aérien continental à l'OTAN. Un tel lien, dans l'esprit tant du Cabinet que du ministère des Affaires extérieures, était naturel aux yeux du Canada, qui estimait sa souveraineté protégée par son appartenance à des organisations multilatérales comme l'OTAN, au sein desquelles la puissance des États-Unis était amoindrie par les autres États membres. Par contre, dans le cadre d'une entente bilatérale avec les Américains, rien n'empêcherait les États-Unis d'oblitérer, tout simplement, la souveraineté canadienne. L'existence d'un lien entre le commandement de la défense aérienne de l'Amérique du Nord et l'OTAN était inacceptable aux yeux de l'établissement militaire américain, qui ne voulait soumettre à aucune contrainte sa capacité de défendre son territoire et n'avait nulle intention de communiquer des renseignements sur ses défenses aériennes et son commandement aérien stratégique à ses alliés de l'OTAN, en lesquels il n'avait aucune confiance quant à une pareille information<sup>38</sup>. Les deux forces aériennes, néanmoins, avaient la conviction que ce commandement était nécessaire. Maintenant qu'un système continental de défense aérienne avait été érigé, il leur incombait de le faire fonctionner le mieux possible.

Ainsi, pendant l'hiver 1954-1955, un rapport produit par un groupe conjoint de planification formé d'officiers de l'ARC et de l'USAF soutenait que l'absence de commandant unique pour la défense aérienne imposait des restrictions à l'instruction des militaires relativement au système et à la capacité de coordonner la réaction à une attaque perpétrée par des bombardiers soviétiques<sup>39</sup>. En février 1955, le Groupe d'études militaires du Canada et des États-Unis, après une séance d'information sur le sujet, a soumis une proposition de commandement continental de la défense aérienne aux dirigeants militaires supérieurs de chacun des deux pays<sup>40</sup>. Le Comité canadien des chefs d'état-major était en accord avec la teneur du rapport mais ne l'a pas soumis au Cabinet, car il craignait que le gouvernement Saint-Laurent le rejette en raison des répercussions politiques qu'il y aurait à placer les forces canadiennes sous le contrôle opérationnel d'un commandement américain en temps de paix. De même, une tentative du Maréchal de l'Air Roy Slemmon, Chef d'état-major de la Force aérienne, visant à susciter de l'intérêt envers un tel commandement au moyen d'une allocution prononcée devant l'Association des chroniqueurs de l'aviation en 1955 a été contrecarrée par le ministre de la Défense nationale, Ralph Campney, qui a déclaré que Slemmon faisait simplement « état d'une tendance de la pensée militaire » et ne parlait pas d'une politique gouvernementale<sup>41</sup>. Le gouvernement canadien a consenti à la création d'un système continental de défense aérienne, mais il n'était pas disposé à admettre le besoin d'y adjoindre un commandement central. Il semblait donc peu probable qu'une telle organisation soit jamais mise sur pied. Néanmoins, ni l'ARC ni l'USAF n'ont abandonné leurs manœuvres en coulisse. En septembre 1955, le Général Earl Partridge, commandant en chef du United States Continental Air Defense Command, indiquait dans une note de service que les Canadiens n'étaient pas disposés à franchir le premier pas vers la création d'un commandement de la défense aérienne de l'Amérique du Nord en raison des sensibilités politiques qu'éveillait la question. Il ajoutait toutefois qu'il avait appris de sources « non officielles » qu'une proposition américaine de commandement conjoint de la défense aérienne aurait l'appui du Comité canadien des chefs d'état-major<sup>42</sup>.

Avec l'aide du chef d'état-major de l'USAF, le Général Nathan Twining, les JCS ont été persuadés de la possibilité de créer un commandement intégré de la défense aérienne. Après quelques débats, le 18 janvier 1956, les JCS ont informé le secrétaire américain à la Défense, Charles Wilson, de la nécessité de mettre sur pied un commandement central ayant le contrôle opérationnel des forces de défense aérienne canadiennes et américaines en temps de paix. Cette note de service contenait une demande d'autorisation d'approcher les militaires canadiens. Wilson a donné son accord et une lettre a été expédiée au Général Foulkes, président du Comité canadien des chefs d'état-major, lui présentant les grandes lignes de la proposition. Le Comité a répondu, le 27 février, que la question devait faire l'objet d'une étude plus poussée avant que les deux pays puissent aller de l'avant. Comme l'indiquait Joseph Jockel, « bien sûr, le résultat global d'une telle étude était déjà connu de tous. Après tout, le chef d'état-major de l'USAF et [...] de l'ARC [...] étaient de fervents partisans de la désignation d'un seul commandant » [Traduction]. L'étude a résulté en un rapport indiquant que les efforts des deux défenses aériennes devraient être intégrés et que leur contrôle opérationnel devrait être délégué à un seul commandant<sup>43</sup>.

Wilson, par conséquent, a donné son approbation officielle à l'entente en mars 1957. D'autre part, bien que des élections fédérales prochaines aient retardé cette acceptation, le nouveau gouvernement conservateur du Premier ministre John Diefenbaker a approuvé l'entente en juillet 1957. Le

gouvernement canadien et les Affaires extérieures ont par la suite été en mesure d'officialiser l'entente et de la modifier de manière à augmenter la somme des consultations entre les deux gouvernements et le commandement est né, pour finir, pratiquement sous la forme qu'avaient visée les deux forces aériennes.

## Conclusion

De la fin des années 1940 à la fin des années 1950, les dirigeants de l'ARC ont tiré parti de leur proche relation avec leurs collègues de l'USAF pour influencer sur l'instauration du Système de défense aérienne de l'Amérique du Nord. Cette relation, en fait, a permis à l'ARC de réaliser des initiatives et de créer des politiques correspondant à sa conception des intérêts nationaux. Elle lui a donné la capacité de prendre les devants sur ses opposants appartenant à l'établissement politique et militaire canadien. On peut soutenir, de fait, que sans cette relation particulière, le NORAD n'aurait probablement jamais existé. Quels enseignements peut-on tirer de cette expérience?

D'abord, que l'on approuve ou réprouve cette relation et son influence sur la politique canadienne, il faut la comprendre, particulièrement si l'on veut saisir la façon dont les dirigeants de l'Aviation royale du Canada y ont recouru dans l'intérêt de l'ARC au fil des ans. Cette relation est demeurée très importante pour les dirigeants de la Force aérienne du Canada, car l'USAF est restée sa partenaire bureaucratique naturelle. Sa relation, par exemple, avec les dirigeants de l'USAF a permis au Canada de refaire rapidement ses réserves de munitions à guidage de précision pendant la campagne de bombardement du Kosovo, en 1999. Elle a aussi été utile lors de l'acquisition, par le Canada, de l'avion C17.

Il importe également de comprendre la relation à la lumière de son utilité pour les intérêts du Canada. Ces liens, en effet, ont non seulement aidé à protéger le Canada de la menace de bombardements soviétiques aériens à la fin des années 1950 et au début des années 1960, mais ils lui ont aussi assuré par l'entremise du NORAD, comme l'a soutenu Joel Sokolsky, une place pas tellement « à la table » qu'« à la console » et la possibilité de prendre part à des échanges au NORAD « advenant un avertissement et (ou) une attaque <sup>44</sup>. » [Traduction] Sans elle, le Canada n'aurait pas eu cette voix et se serait trouvé dans une situation où les Américains auraient pris toutes les décisions, que le Canada le veuille ou pas. On peut soutenir en effet que le Canada s'est servi de sa position au NORAD pour avoir un certain droit de cité « dans le fonctionnement de l'équilibre politico-stratégique touchant sa sécurité <sup>45</sup>. » [Traduction] Ces leçons prennent une importance particulièrement critique à l'heure actuelle car, depuis la fin de la Deuxième Guerre mondiale, il n'y a eu que deux périodes pendant lesquelles les États-Unis ont à la fois eu un intérêt très vif à défendre l'Amérique du Nord et besoin du soutien du Canada pour réaliser ce but. La première occasion s'est présentée à la fin des années 1940 et dans les années 1950 et la deuxième, née des attentats terroristes du 11 septembre 2001, existe toujours. Ainsi, la compréhension de la façon dont les dirigeants de l'ARC ont collaboré avec leurs collègues américains pour protéger le continent constitue un moyen important de tirer du passé des enseignements sur la façon de protéger l'Amérique du Nord et de servir les intérêts du Canada dans l'après-11-septembre.

### Notes

1. *Rapport final du Comité consultatif sur les problèmes de l'après-guerre*, janvier-février 1945, *Documents relatifs aux relations extérieures du Canada (DRREC)*, vol. 11, 1944-1945, p. 1567; Joseph Jockel, *No Boundaries Upstairs: Canada, the United States and the Origins of North American Air Defense 1945-1958*, Vancouver, UBC Press, 1987, p. 11-13; Stéphane Roussel, *The North American Democratic Peace: Absence of War and Security Institution-Building in Canada-US Relations, 1867-1958*, McGill-Queen's University Press, Montréal et Kingston, 2004, p. 225.
2. Lawrence Freedman, *Evolution of Nuclear Strategy*, New York, St. Martin's Press, 1981, p. 32.
3. Steven Zaloga, *The Kremlin's Nuclear Sword: The Rise and Fall of Russia's Strategic Nuclear Forces, 1945 to 2000*, Washington, DC, Smithsonian Institution Press, 2002, p. 16; Steven Zaloga, *Target America The Soviet Union and the Strategic Arms Race, 1945-1964*, Novato, Presidio, 1993, p. 76-78.
4. Richard K. Betts, « A Nuclear Golden Age? The Balance Before Parity », dans *International Security*, vol. 11, n° 3 (hiver 1986-1987), p. 7. Les États-Unis avaient prévu des missions à sens unique de même nature à l'aide de leur bombardier à réaction B47 pendant les premières années de la guerre froide. Zaloga, *Target America*, p. 76.
5. Roussel, p. 212; Zaloga, *Target America*, p. 71-75.
6. Betts, p. 7.
7. George Lindsey, « Canada-US Defense Relations in the Cold War », dans *Fifty Years of Canada-United States Defense Co-Operation - The Road From Ogdensburg*, Joel J. Sokolsky et Joseph T. Jockel, éditeurs, Lewiston, New York, The Edwin Mellen Press, 1993, p. 62.

8. Roussel, p. 212; Jockel, *No Boundaries Upstairs*, p. 71; James Meikle Eglin, *Air Defense in the Nuclear Age – The Post-War Development of American and Soviet Strategic Defense Systems*, New York, Garland Publishing Inc., 1988, p. 51; Brooke Claxton, « Extracts from an Address by the Minister of National Defence The Hon. Brooke Claxton, to the Advisory Council Meeting, National Liberal Federation, 26 February 1951 », dans James Eayrs, *In Defence of Canada: Peacemaking and Deterrence*, Toronto, University of Toronto Press, 1972, p. 401–404.
9. « NSC 68 : United States Objectives and Programs for National Security », 14 avril 1950, dans *American Cold War Strategy Interpreting NSC 68*. Ernest R. May, éditeur, New York, Bedfords/St. Martins, 1993, p. 76–77.
10. Jockel, *No Boundaries Upstairs*, p. 36–37.
11. *Ibid.*, p. 43–44.
12. Joel J. Sokolsky, « Exporting the ‘Gap’ : *The American Influence, In The Soldier and the State in the Post Cold War Era*. Albert Legault et Joel Sokolsky, éditeurs, Kingston, Queen’s Quarterly Press, 2002, p. 213. Sokolsky a d’abord remarqué cette relation chez des officiers de marine des États-Unis et des pays alliés qui avaient suivi le cours ‘National Command’ au United States Naval War College dans les années 1950. *Ibid.*, p. 234.
13. C. P. Stacey, *A Date with History: Memoirs of a Canadian Historian*, Ottawa, Deneau, 1982, p. 256.
14. Je remercie Richard Goette d’avoir souligné ce fait.
15. Sean Maloney, « Le général Charles Foulkes : pour une introduction à la fonction de CEMD », dans *Chefs guerriers : perspectives sur les chefs militaires supérieurs canadiens*, Bernd Horn et Stephen Harris, éditeurs, Toronto, Dundurn Press, 2001, p. 229.
16. Jockel, *No Boundaries Upstairs*, p. 58–59.
17. Ann Denholm Crosby, « A Middle-Power Military in Alliance: Canada and NORAD », *Journal of Peace Research*, vol. 34, n° 1 (février 1997), p. 40. Accessible en direct à l’adresse <http://jpr.sagepub.com/content/vol34/issue1/> (consulté le 20 mai 2009). Janowitz décrit ce concept dans *The Professional Soldier – A Social and Political Portrait*.
18. James MacDonald Minifie, *Peacemaker or Powder-Monkey: Canada’s Role in a Revolutionary World*, Toronto, McClelland & Stewart, 1960, p. 99.
19. J’ai repéré cette information dans différents dossiers du Directeur – Histoire et patrimoine, dont ceux-ci : 73/1223, collection Raymont, série 1, dossier 8 : *Chairman Chief of Staff Air Defence of Canada 12/28/50 – 01/29/54* et 73/1223, collection Raymont, série 2, dossier 1/05 : *Chairman Chief of Staff and Chief of Defence Staff Anti-aircraft Defence and Air Defence*.
20. Andrew Richter, *Avoiding Armageddon, Canadian Military Strategy and Nuclear Weapons, 1950-63*, Toronto, UBC Press, 2002, p. 43–45.
21. Joseph T. Jockel, *Canada in NORAD, 1957–2007 : A History*, Montréal et Kingston, McGill-Queen’s University Press, 2007.
22. Ces préoccupations ont été particulièrement marquées après que le secrétaire d’État américain, John Foster Dulles, a déclaré dans son allocution de 1954, intitulée « Massive Retaliation », que la stratégie des États-Unis consisterait à s’en remettre à sa « grande capacité de riposter, instantanément [à l’aide d’armes nucléaires] par des moyens et dans des lieux de leur choix ». Citation tirée de John Newhouse, *War and Peace in the Nuclear Age*, New York, Alfred A. Knopf, 1989, p. 95. D’accord en cela avec d’autres dirigeants mondiaux, Lester Pearson s’était montré critique face à cette allocution, car il s’inquiétait de ce que les Américains ne prévoient pas consulter leurs alliés avant d’utiliser des armes nucléaires. Jockel, *No Boundaries Upstairs*, p. 86.
23. Il est bon de savoir que la position du ministre de la Défense nationale n’était pas la même quand John Diefenbaker était premier ministre. Comme l’avait déclaré le Maréchal en chef de l’Air Miller : « George Pearkes, qui n’était pas doué pour la politique, avait tendance à penser comme le soldat qu’il avait été. Pour lui, si une décision semblait raisonnable au point de vue militaire, elle avait son appui et il ne tenait pas compte de ses répercussions politiques » [Traduction]. Oral History Interview of Air Chief Marshal Frank Miller by Dr. Reginald Roy, 1967-06-20, Bibliothèque et Archives Canada, 1979-0151. D’autre part, tant Pearkes que son successeur, Douglas Harkness, devaient aussi défendre les intérêts des militaires devant le cabinet face au secrétaire d’État des Affaires extérieures, Howard Green, et à sa campagne en faveur du désarmement nucléaire.
24. Citation tirée de Escott Reid, *Radical Mandarin: The Memoirs of Escott Reid*, Toronto, University of Toronto Press, 1989, p. 159.
25. Norman Hillmer, « O. D. Skelton : l’ambition maîtrisée », Affaires étrangères et Commerce international Canada. Accessible en direct à l’adresse [http://www.international.gc.ca/odskelton/articles\\_hillmer.aspx?lang=fra](http://www.international.gc.ca/odskelton/articles_hillmer.aspx?lang=fra) (consulté le 1 septembre 2006).
26. C. P. Champion, « Marriage of Minds: Isabel and Oscar Skelton Reinventing Canada » (critique de livre), *American Review of Canadian Studies* 36, n° 1 (printemps 2006), p. 143(3). Il a exprimé des vues similaires dans son article intitulé « A Very British Coup: Canadianism, Quebec, and Ethnicity in the Flag Debate, 1964-1965 », *Revue d’études canadiennes* 40, n° 3 (automne 2006), p. 68–99.
27. Gordon T. Stewart, *The American Response to Canada Since 1776*, East Lansing, Michigan, Michigan State University Press, 1992, p. 154. La Déclaration d’Ogdensburg a donné naissance à la Commission permanente mixte de défense Canada-États-Unis.

28. Vincent Massey, *What's Past is Prologue: The Memoirs of Vincent Massey*, Toronto, The MacMillan Company of Canada Limited, 1963, p. 371.
29. Memorandum to Prime Minister, 22 décembre 1941, DRREC, vol. 9, p. 1126; R. D. Culf et J. L. Granatstein, *Ties That Bind Canadian-American Relations in Wartime From the Great War to the Cold War*, Toronto, Samuel Stevens & Company, 1977, p. 105.
30. Escott Reid, par exemple, s'est dit inquiet de voir la souveraineté canadienne amoindrie si l'USAF stationnait des chasseurs à Torbay. Il concluait que « si un escadron de chasseurs de l'ARC était affecté à St. John's, et seulement si un escadron de l'ARC était prévu, nous pourrions facilement défendre Terre-Neuve d'une voix raisonnable et faire en sorte que la responsabilité de la protection du territoire canadien demeure entre des mains canadiennes » [Traduction]. Note du sous-secrétaire d'État suppléant aux Affaires extérieures pour le secrétaire d'État aux Affaires extérieures, 21 avril 1952, DRREC, vol. 18, 1952. Accessible en direct à l'adresse <http://www.international.gc.ca/departement/history-histoire/dcer/details-en.asp?intRefId=4231> (consulté le 30 novembre 2008).
31. David Bercuson, *True Patriot: The Life of Brooke Claxton, 1898–1960*, Toronto, University of Toronto Press, 1993, p. 246–257.
32. James Eayrs, par exemple, indiquait que Foulkes « était chez lui dans un bureau du gouvernement aménagé dans une roulotte de chantier » [Traduction]. Eayrs a aussi déclaré que Foulkes avait « acquis une compréhension instinctive des aspects politiques de la défense » [Traduction] au point où le Général Guy Simmons avait affirmé, une fois à la retraite, que le Comité des chefs d'état-major était structuré « de manière à protéger le gouvernement contre les conseils de mauvais goût » [Traduction]. Citation tirée de Eayrs, p. 62.
33. De fait, George Ignatieff se plaignait des liens étroits qu'entretenait le Général Foulkes avec 'Brad' et 'Rad'. George Ignatieff, *The Making of a Peacemonger: The Memoirs of George Ignatieff*, Toronto, University of Toronto Press, 1985, p. 186.
34. Jockel, *No Boundaries Upstairs*, p. 91.
35. *Ibid.*, p. 59.
36. Lindsey, p. 67.
37. Allan D. English, « Rethinking 'Centralized Command and Decentralized Execution' », dans *Air Force Command and Control*, Douglas L. Erlandson et Allan English, éditeurs, Toronto, Collège des Forces canadiennes, 2002, p. 77–78.
38. Lindsey, 67. Les Européens ne voulaient pas être responsables de la défense aérienne de l'Amérique du Nord. *Ibid.*, p. 68; Roussel, p. 209.
39. Joseph Jockel, « The Military Establishments and the Creation of NORAD », *American Review of Canadian Studies* 12, n° 3 (1982), p. 5.
40. Roussel, p. 216. Ce groupe d'études militaires a été créé en 1953 pour permettre l'échange de données et pour mener des études sur les projets proposés de défense aérienne. *Ibid.*, p. 194.
41. Campney, cité dans Jockel, « The Military Establishments and the Creation of NORAD », p. 5.
42. *Ibid.*, p. 6. Comme l'indiquait Joseph Jockel, ces renseignements non officiels provenaient de l'ARC.
43. Jockel, *No Boundaries Upstairs*, p. 100-101; Jockel, « The Military Establishments and the Creation of NORAD », p. 6–9. Citation tirée de *No Boundaries Upstairs*.
44. Joel Sokolsky, « A Seat at the Table: Canada and Its Alliances », dans *Armed Forces and Society*, vol.16, n° 1 (automne 1989), p. 21. Accessible en direct à l'adresse <http://afs.sagepub.com/content/vol16/issue1/> (consulté le 20 mai 2009).
45. Jon McLin, *Canada's Changing Defense Policy, 1957–1963: The Problems of a Middle Power in Alliance*, Baltimore, John Hopkins Press, 1967, p. 21.

### **Matt Trudgen**

Matt est titulaire d'un baccalauréat spécialisé en histoire et en science politique du Huron University College (Université de l'ouest de l'Ontario) depuis 2003 et il a fait sa maîtrise en histoire à l'Université de l'ouest de l'Ontario en 2004. Il en est actuellement à la troisième année d'un doctorat en histoire à l'Université Queen's, sous la direction du professeur Allan English. Sa thèse examine les interactions entre différentes conceptions de l'intérêt national canadien et de la relation canado-américaine dans la mise au point du Système de défense aérienne de l'Amérique du Nord entre 1949 et 1956.

## Chapitre 8

## Leadership et protection du patrimoine : Le Lieutenant-colonel d'aviation Ralph V. Manning et la Section historique de l'ARC, 1961-1965

*Edward Peter Soye*

Les auteurs qui contribuent à ce volume examinent les dimensions historiques du leadership au sein de la Force aérienne du Canada. Les exemples retenus témoignent le plus souvent du leadership de personnes ou d'institutions dans le cadre d'opérations en temps de guerre ou en temps de paix. Nous aborderons ici les choses sous un angle légèrement différent, puisqu'il s'agira du rôle d'un officier en activité déterminé à préserver et à faire connaître le patrimoine de la Force aérienne du Canada. Placé à la tête du Bureau de l'historien de l'aviation, le Lieutenant-colonel d'aviation (Lcol avn) Ralph Manning se trouva en situation d'organiser des projets à valeur historique pour la Force aérienne. Au début de son mandat d'historien de la guerre aérienne à l'Aviation royale du Canada (ARC), Manning fut invité explicitement à créer une institution destinée à conserver le souvenir du patrimoine de la Force aérienne canadienne<sup>1</sup>. Puisant dans les ressources de la Section historique et s'associant à d'autres ministères, il réalisa une grande partie de cet objectif. Avec l'aide de la Force aérienne, il fit un effort concerté pour faire connaître le patrimoine du Canada dans ce domaine au début des années 1960, mais le moment n'était pas opportun, car l'ARC n'en avait plus que pour quelques années à vivre. Paul Hellyer, alors ministre de la Défense nationale, estimait qu'il y aurait avantage, sur le plan financier aussi bien qu'en termes d'efficacité, à intégrer la haute direction des trois branches des forces armées canadiennes. Cette intégration fut généralement considérée comme une mesure positive, mais Hellyer, pour toutes sortes de raisons, décida de ne pas en rester là. Il alla beaucoup plus loin et tenta d'éliminer les identités traditionnellement propres à l'Armée de terre, à la Marine et à la Force aérienne pour constituer les Forces armées canadiennes. Le climat politique qui suivit immédiatement l'unification était particulièrement peu favorable à la création d'un musée national réservé à une ancienne branche de l'armée. Ralph V. Manning mérite d'être considéré comme un modèle de leadership dans l'histoire de la Force aérienne du Canada pour sa détermination à préserver le patrimoine aéronautique en dépit de circonstances difficiles.

L'examen de trois projets coordonnés par la Section historique de l'ARC peut illustrer la mesure dans laquelle le Lcol avn Manning réussit à inspirer d'autres gens pour réaliser son objectif de préservation du patrimoine. Chacune de ces entreprises ne visait pas simplement à perpétuer l'existence d'artefacts dans le seul but de les conserver. E. B. Armstrong, sous-ministre de la Défense nationale, fit la remarque suivante concernant l'un des projets de Manning : « L'ARC désire mettre un plus grand nombre de ses éléments d'intérêt historique à la disposition du public<sup>2</sup> » [Traduction]. Manning prit soin de lier la conservation du patrimoine aux expositions publiques et muséales auxquelles participaient des collectivités extérieures à la Force aérienne. L'utilité du travail accompli par Manning prend d'autant plus d'importance que les éléments préservés et, plus précisément, la culture de la force aérienne furent associés à des activités de relations publiques visant à promouvoir à la fois l'intérêt pour l'ARC et son histoire, puis leur étude. L'ARC fut dissoute dans les Forces armées canadiennes en 1968, mais il faut comprendre que ce processus d'intégration du Quartier général de la Défense nationale (QGDN) fut entamé en raison d'une loi adoptée en juillet 1964<sup>3</sup>. Au Quartier général de la Force aérienne (QGFA), la Section historique de l'ARC fut amalgamée en 1965 à la nouvelle Direction interarmées du service historique (DHist).

Un examen attentif du travail de la Section historique de l'ARC au cours des dernières années précédant sa fusion illustrera combien la Force aérienne fit un effort conscient pour promouvoir ses réalisations. Cela contredit l'impression courante selon laquelle la Force aérienne n'était pas très sensible à son propre patrimoine ni préoccupée des traditions dont elle fut dépouillée au moment de l'unification des armées en 1968<sup>4</sup>. De ces premiers efforts d'après-guerre pour commémorer et préserver le passé de l'ARC dans le cadre de l'histoire officielle, Tim Cook a dit : « Il est évident que les officiers supérieurs de la force aérienne ont compris leur valeur. Mais, en fin de compte, ils n'étaient pas disposés à en payer le prix<sup>5</sup>. » [Traduction] L'absence d'histoire officielle était un obstacle constant à une étude théorique plus vaste de l'histoire de la Force aérienne au Canada. De fait, le quatrième volume de l'histoire officielle de l'ARC (qui porterait sur les années 1945 à 1967) n'est toujours pas écrit pour à peu près la même raison : la Force aérienne ne veut pas y consacrer de budget<sup>6</sup>. Au début des années 1960, l'ARC décida de réserver des ressources à la célébration de son histoire et de son patrimoine, mais sa vision prit la forme d'un musée

national de la Force aérienne plutôt que d'une histoire écrite. De 1961 à sa dissolution, le Conseil de l'air permit à l'historien de l'aviation de faire la promotion de la Force aérienne et de sa culture. Pour réaliser cet objectif, le Lcol avn Ralph Manning plaça la politique muséale de l'ARC au cœur du mandat de la Section historique.

L'un des trois projets dont nous parlerons ici est le plus remarquable, aussi bien par son envergure que par son importance. Peu après son entrée en fonction comme historien de l'aviation en 1961, le Lcol avn Manning fit savoir que « le Conseil de l'air avait décidé qu'il faudrait créer un musée central de la force aérienne, probablement à Rockcliffe, qui ressemblerait à ce que l'USAF (Force aérienne des États-Unis) avait à Wright Field (procès-verbal du Conseil de l'air 7/61 en date du 15 février 1961, article 34)<sup>7</sup> ». On savait bien qu'il était impossible de créer d'un jour à l'autre l'équivalent canadien du musée de l'USAF à Dayton (Ohio)<sup>8</sup>. Le Lcol avn Manning décida tout d'abord de profiter des activités de la Fête nationale de l'aviation à Rockcliffe pour mettre en valeur la collection d'avions de l'ARC. De 1962 à 1965, cette exposition estivale temporaire prit de l'ampleur et se prolongea pour finir par compter des avions de la Société historique du comté de Brome (SHCB), du Musée canadien de la guerre (MCG) et de l'ancien Musée national de l'aviation (MNA) à Uplands, en plus de ceux de l'ARC. Ces expositions permirent de concrétiser l'objectif de faire venir des avions de diverses collections pour les regrouper à Rockcliffe et d'envisager la création d'un musée national de l'ARC. Elles suscitèrent beaucoup d'intérêt dans la population. L'exposition plus modeste de la Fête de l'aviation à Trenton attira plus de 30 000 visiteurs en 1963, et les célébrations nationales à Ottawa furent encore plus achalandées<sup>9</sup>. Cet enthousiasme apporta de l'eau au moulin des partisans de la création d'une collection permanente de la force aérienne compte tenu du succès des expositions estivales.

Outre les expositions estivales temporaires organisées chaque année à l'occasion de la Fête nationale de l'aviation à Rockcliffe, Manning et la Section historique prirent d'autres mesures provisoires en vue de la création d'un musée national. Un rapport daté du début de 1962 décrit dans les termes suivants le deuxième projet dont nous parlerons ici : « Nous pensons que, pour exposer comme il se doit le matériel de l'ARC à l'échelle nationale, il faudrait absolument créer des musées au niveau des commandements. Il s'agirait de petits musées qui fonctionneraient à même les ressources des commandements<sup>10</sup>. » [Traduction] Seul le commandement de l'instruction (CI), situé au Camp Borden, répondit à l'appel. Au cours des quatre années qui suivirent, Manning supervisa l'évolution de la politique muséale de l'ARC et défendit les projets de Rockcliffe et de Borden. Il se trouve que le centenaire de la Confédération canadienne en 1967 coïncida avec le 50<sup>e</sup> anniversaire de l'aviation militaire du Canada. À l'époque, la Section historique considérait que la formation au pilotage des membres du Royal Flying Corps (RFC) en 1917 représentait la naissance de l'aviation militaire canadienne. Cette fête commune permit de fixer une date cible utile, 1967, pour planifier les activités muséales à Borden et à Ottawa. Ce fut aussi la dernière année que les membres de la Force aérienne portèrent l'uniforme bleu distinctif qui avait été le leur en temps de guerre et en temps de paix. Le sentiment grandissant que l'avenir de la Force aérienne était compromis influença l'orientation que Manning décida de donner à la politique muséale. Il accepta des compromis pratiques concernant les objectifs de 1961 dans l'espoir de créer une institution durable qui serait vouée à la préservation du patrimoine aéronautique, même s'il ne devait plus exister une Force aérienne distincte pour guider ses activités.

Le troisième projet qui nous intéresse ici est la restauration et l'exposition en 1963 d'un Fokker D.VII original appartenant à la SHCB de Knowlton (Québec). La restauration d'un avion de combat allemand de la Grande Guerre peut sembler une entreprise obscure et d'une importance contestable pour la préservation du patrimoine aéronautique du Canada. Un examen détaillé du traitement réservé par la Section historique de l'ARC à ce Fokker démontrera le contraire. On peut dire que la capacité de Manning à préserver le patrimoine de la force aérienne est directement liée à ce fameux « Fokker de Knowlton » en raison des méthodes qu'il employa pour rassembler des gens et des organismes. Le projet du Fokker permit de consolider un réseau de partenaires qui partageaient son point de vue sur l'importance de la préservation et dont plusieurs se joignirent à Manning pour participer aux travaux du comité qui sut habilement diriger le projet de musée de Rockcliffe. Nous commencerons donc par contextualiser et analyser le lien entre le Fokker de Knowlton et le Bureau de l'historien de l'aviation, avant la nomination de Manning au poste d'historien de l'aviation au Quartier général de l'ARC et après.

De 1945 à 1960, le principal moteur de la Section historique ne fut pas Ralph Manning, mais son prédécesseur, le Lieutenant-colonel d'aviation Fred Harvey Hitchins. Il convient de parler brièvement de Hitchins pour comprendre pourquoi il ne fait pas l'objet de notre analyse et pour inscrire dans son

contexte l'état des affaires de la Section historique de l'ARC lorsque Manning la prit en main en 1961. L'intérêt de Hitchins pour l'étude de l'histoire de l'aviation canadienne remonte aux années 1930, lorsqu'il enseignait l'histoire à l'Université de New York<sup>11</sup>. Hitchins fut un ardent et précoce partisan de l'étude de l'histoire de la force aérienne au Canada, c'est pourquoi il mérite d'être reconnu comme chef de file à cet égard. Il contribua énormément aux premiers travaux sur l'histoire de la force aérienne, pendant et après la Deuxième Guerre mondiale. On peut en savoir plus sur son rôle dans le cadre de la Section historique de l'ARC pendant et après la guerre en consultant l'ouvrage de Tim Cook intitulé *Clio's Warriors : Canadian Historians and the Writing of the World Wars*<sup>12</sup>. Mais, de notre point de vue, ce qui compte c'est que le leadership de Hitchins s'est manifesté sous la forme d'une histoire écrite, alors que Manning s'est intéressé à la préservation et à l'exposition d'artéfacts.

Le travail méritoire de Fred Hitchins au service du Bureau de l'historien de l'aviation n'a guère été reconnu durant sa vie, notamment par la Force aérienne elle-même, mais cet oubli fut en partie corrigé en 2007 lorsque son nom fut inscrit au Panthéon de l'aviation du Canada. Jusqu'ici, aucun honneur de ce genre n'a été accordé à Ralph Manning. Pour comprendre cette contradiction, il suffit de considérer leurs antécédents respectifs. Hitchins mit ses connaissances spécialisées à titre d'érudit au service de la Section historique de l'ARC, alors que Ralph Manning était un pilote de guerre accompli. Il prit la direction du Bureau de l'historien de l'aviation en 1961 à titre d'aviateur décoré, mais il n'avait guère ou fort peu de formation à titre d'historien<sup>13</sup>. On peut donc comprendre que Manning ne se soit pas intéressé à l'histoire écrite, mais plutôt à la préservation des restes tangibles du patrimoine de la force aérienne.

Au cours de la Deuxième Guerre mondiale, Hitchins travailla avec diligence sous la direction du Colonel d'aviation Kenneth Conn et s'intéressa surtout à la rédaction de récits censés faciliter l'élaboration d'une histoire officielle de l'ARC après la guerre<sup>14</sup>. Il joua également un rôle important dans les histoires populaires de l'ARC qui furent publiées dans la série intitulée *The RCAF Overseas*<sup>15</sup>. Peu après la guerre, le personnel du Bureau de l'historien de l'aviation passa de 32 à 14 officiers au moment même où Hitchins remplaça Conn à la tête de la Section<sup>16</sup>. Moins d'un an plus tard, le personnel fut encore réduit : il ne resta que Hitchins et une secrétaire, qui eurent à cataloguer l'énorme quantité de documents de la guerre et continuèrent de s'atteler au projet d'histoire officielle en huit volumes<sup>17</sup>. Au début de 1947, Brooke Claxton, ministre de la Défense nationale, fut chargé par le premier ministre Mackenzie King de réduire le budget du ministère. Claxton était d'avis que le public n'aurait guère envie de lire des livres sur la Deuxième Guerre mondiale après 1947 ou 1948. Lui et son cabinet décidèrent donc de ne plus financer d'histoires officielles après le 31 mars 1948<sup>18</sup>. Malgré ce tour des événements, Hitchins continua en coulisse de préparer une éventuelle série officielle. Ce n'est qu'après son départ de l'ARC qu'une partie de son travail fut publiée, non par l'armée, mais par le MCG, sous la forme du second volume de la série *Mercur*<sup>19</sup>. L'année 1948 fut très défavorable pour le projet d'histoire officielle, mais c'est également cette année-là que fut publiée pour la première fois *The Roundel*, une revue de l'ARC offrant une plateforme de rechange pour les études historiques de Fred Hitchins. Concrètement, chaque numéro contenait des articles directement attribuables à Hitchins ou très largement influencés par ses travaux. La recherche nécessaire à un seul article de *The Roundel* déclencha pour la première fois un intérêt à caractère historique pour l'avion de combat allemand qui se trouvait à Knowlton, le Fokker D.VII (Alb.) 6810/18, depuis le moment où, le 26 août 1921, Sir Robert Borden l'avait découvert<sup>20</sup>.

En mars 1953, le Lieutenant-colonel d'aviation Hitchins reçut une lettre d'Arnold M. Feast lui demandant des renseignements généraux sur Anthony Fokker et son avion de combat de 1918, le D.VII<sup>21</sup>. Feast avait rejoint les rangs de l'ARC en 1937 et servi comme pilote durant la Deuxième Guerre mondiale. Son avion fut abattu en mars 1943, et Feast passa le reste de la guerre dans divers camps de prisonniers, dont le Stalag Luft III<sup>22</sup>. Après la guerre, le Capitaine d'aviation Feast demeura actif au sein de la Force auxiliaire de l'ARC et écrivit plusieurs articles pour *The Roundel*. Seuls les deux premiers paragraphes de son article sur le Fokker D.VII article, intitulé *Achtung – DVII!*, renvoyait précisément au 6810/18 de Knowlton<sup>23</sup>. Par contre, les lettres qu'échangèrent Hitchins et Feast sont très instructives parce que les deux hommes y discutent largement des origines de cet avion. La raison en est que les origines effectives de ce Fokker dans les Cantons de l'Est s'étaient perdues entre les deux guerres.

La tradition locale attribua au sénateur George G. Foster la venue de cet avion à Knowlton. Le compte rendu publié par la Société historique du comté de Brome de sa 22<sup>e</sup> assemblée annuelle en août 1919 révèle simplement ceci : « Le sénateur Foster déclare qu'il a en sa possession l'un des grands avions allemands capturés pendant la guerre » [Traduction] et qu'il propose de « le dédier aux gars du comté de Brome qui

furent membres de l'Aviation dans l'armée britannique au cours de la Grande Guerre<sup>24</sup> » [Traduction]. Il se trouve que l'un des huit jeunes pilotes qui furent inscrits sur la plaque commémorative était le lieutenant George Buchanan Foster, décoré de la DFC, le propre fils du sénateur. Lorsqu'Arnold Feast commença à faire enquête sur l'avion de combat allemand de Knowlton en 1953, il apprit ceci :

Il paraît que l'avion a été abattu par le fils du sénateur Foster à la fin de l'année 1918. (...) Bien entendu, le jeune Foster prit allègrement possession de cet engin avant la fin des hostilités ou par la suite. Certains pensent que les bonnes grâces politiques de son père permirent au jeune homme d'embarquer l'avion à bord d'un navire et de le ramener chez lui. Il le pilota dans les environs de Montréal en 1919 et 1920 avant de le donner au Musée<sup>25</sup> [Traduction].

Feast reconnut que ses renseignements étaient surtout de l'ouï-dire, mais il n'en piqua pas moins la curiosité de Hitchins, qui voulut connaître la provenance du 6810/18.

Un mois plus tard, Fred Hitchins répondait ceci à Feast : « J'ai pu retrouver les traces de notre vieux 6810 : c'est effectivement l'un des trophées de guerre qui fut envoyé au Canada en juin 1919, et cela met fin à la jolie 'légende de Foster' quant à ses origines<sup>26</sup> » [Traduction]. C'est probablement la plus ancienne recherche d'archives de l'histoire de ce trophée de guerre du Canada. Il y a, avec l'exemplaire de sa réponse à Feast appartenant à Hitchins, une feuille de notes rédigées à la main au sujet de l'avion confié à l'Aviation canadienne (CAF) en 1919. Selon ces notes et compte tenu de l'identification correcte, par Hitchins, de la date d'expédition du 6810 en juin 1919, il semble probable que Hitchins ait pris connaissance du manifeste original du *Batsford* (navire du Canadian Pacific Ocean Services)<sup>27</sup>. Un examen détaillé des autres documents versés au dossier permet de comprendre que l'embarquement et l'expédition de l'avion allemand au Canada figurent parmi les grandes tâches exécutées par la CAF en Angleterre<sup>28</sup>. Compte tenu des preuves disponibles, il semble que Hitchins était surtout désireux de discréditer ce qu'il appelait la « légende de Foster » pour expliquer l'origine du Fokker de Knowlton et non pas d'approfondir la recherche sur ce trophée de guerre.

La légende entourant le fils de Foster et l'origine du Fokker de Knowlton est effectivement une légende. Pourtant, le sénateur lui-même fut le principal instigateur de l'attribution du 6810/18 à la Société historique du comté de Brome. Le compte rendu fourni dans les *Transactions of the BCHS* est absolument exact lorsqu'il y est dit que le sénateur Foster a pris possession de l'avion allemand pendant la guerre. Quelques semaines après l'Armistice, à la fin de 1918, Sir George Foster écrit à Arthur G. Doughty, directeur des trophées de guerre, « au nom de la Société de Knowlton » pour demander « les souvenirs de guerre auxquels nous avons raisonnablement droit<sup>29</sup>. » [Traduction] Les deux hommes jouissaient d'une grande réputation à Ottawa : Doughty était archiviste du Dominion depuis fort longtemps, et Foster était un homme politique chevronné qui, avant d'être nommé au Sénat, avait remplacé le premier ministre pendant l'absence de Robert Borden<sup>30</sup>. Lorsque le 6810/18 fut transféré du Camp Borden au comté de Brome le 27 mai 1920, Foster écrit de nouveau à Doughty pour le remercier d'avoir attribué un avion à Knowlton, ajoutant ceci : « Je vous suis infiniment reconnaissant<sup>31</sup>. » [Traduction] La tradition locale qui associait l'acquisition du D.VII de Knowlton à Foster père était donc justifiée. Les détails précis de l'entreprise se perdirent après la mort du sénateur Foster en 1931, et la rumeur concernant le rôle de son fils se répandit, comblant l'ignorance des origines de l'engin. Hitchins était en bonne voie de découvrir l'histoire du 6810/18 lorsqu'il examina les documents d'archives, même si son objectif était plus limité.

Malgré les démarches précoces de Hitchins, la Section historique de l'ARC ne recommença à s'intéresser au 6810/18 de Knowlton qu'en 1961, lorsque le Lcol avn Ralph Manning reprit les travaux du vénérable Fred Hitchins. Ce dernier avait accepté un poste de professeur à l'Université de Western Ontario (UWO), mais les deux hommes restèrent en contact. Dans une lettre adressée à Hitchins en mars 1962, Manning lui apprend ceci : « Il m'incombe d'élaborer une politique muséale. Nous espérons exposer bientôt certains de nos avions, ne serait-ce qu'à une occasion spéciale comme la Fête de l'aviation à Rockcliffe<sup>32</sup>. » [Traduction] Ce n'est qu'en 1963 que des documents du Conseil de la Défense indiquent que « nous espérons en fin de compte qu'il sera possible de produire neuf volumes de récits officiels qui rendront compte du rôle joué par l'ARC dans l'histoire du Canada. Nous avons obtenu une approbation de principe qui nous permettra d'attribuer 11 personnes au Bureau de l'historien de l'aviation afin qu'il puisse entreprendre cette tâche<sup>33</sup>. » [Traduction] L'expansion de la Section ne fut pas telle qu'elle avait été prévue avant son intégration à la DHist en 1965. Manning était parfaitement conscient qu'il disposait de peu de ressources pour accomplir ce travail et, en 1963, il avait déjà accentué l'orientation muséale du mandat de la Section historique.

L'une des premières mesures prises en vue de la création d'un musée national de l'aviation fut une exposition estivale temporaire de vieux avions à Rockcliffe. Manning y testa le concept en 1962 à l'occasion de la Fête de l'aviation. Pendant qu'il planifiait l'événement, le Lt Col avn Manning proposa que L. F. Murray, secrétaire et conservateur du MCG, prenne contact avec la Société historique du comté de Brome au sujet d'un emprunt éventuel du Fokker D.VII. Les deux hommes siégèrent au comité créé dans les premiers mois de 1962 par les sous-ministres responsables de l'ARC (Défense nationale) et du Musée national du Canada (Affaires du Nord et Ressources nationales). L'ARC possédait un certain nombre d'artéfacts et de carcasses d'avion et elle espérait qu'une planification conjointe avec le MCG permettrait de choisir et de présenter ce qu'il y avait de mieux au public<sup>34</sup>. Dirigé par Manning, Murray demanda à la SHCB si elle était disposée à prêter son très précieux Fokker D.VII à l'ARC. Manning en profita probablement pour évaluer officiellement la possibilité d'intégrer un jour cette relique irremplaçable de la Grande Guerre au Musée de l'aviation. Il se rendit rapidement compte que la SHCB tenait beaucoup à son avion et qu'un prêt de courte durée était tout ce qu'il pourrait espérer obtenir. Qu'à cela ne tienne, un Fokker D.VII serait tout de même un élément unique de l'exposition organisée à l'occasion de la Fête de l'aviation à Rockcliffe. Plus important encore, peut-être, cela permettrait d'exécuter des procédures de conservation sur l'avion, car il montrait des signes d'usure considérable en raison de son long voyage vers Knowlton et de 40 ans d'exposition à la SHCB. Si la Société acceptait, l'Aviation assumerait tous les frais de transport de l'avion et procéderait aux réparations nécessaires avant de l'exposer<sup>35</sup>. Une assemblée spéciale de la SHCB fut convoquée à Knowlton le 11 mai 1962 pour discuter de la proposition.

Ce n'était pas la première fois qu'un organisme externe avait approché les gardiens du 6810 pour enlever celui-ci à Knowlton. Cela avait généralement pris la forme de lettres provenant d'Américains désireux d'acheter l'avion. Comme Harry Shufelt, président de la SHCB, le déclara à Murray, « nous sommes tout à fait opposés à l'idée que l'avion quitte le musée et nous avons rejeté beaucoup de demandes<sup>36</sup>. » [Traduction] Selon Arnold Feast, les producteurs du film épique de Howard Hughes intitulé *Les Anges de l'enfer* (1930) proposèrent une somme considérable à la SHCB pour son avion<sup>37</sup>. Cette offre est tout à fait plausible compte tenu des instructions que le millionnaire Hughes donna à Frank Tomick, l'un des pilotes et consultants aéronautiques du film : « Il me dit qu'il avait besoin d'un tas d'avions, des Camels, des S.E.5', des Fokker D.VII, etc. 'Ramasse tout ce que tu peux'<sup>38</sup>. » [Traduction] En fin de compte, Tomick réussit à acheter cinq Fokker D.VII authentiques qui furent pilotés durant le tournage<sup>39</sup>. Knowlton n'avait nulle envie de vendre l'avion à Hughes, d'autant qu'il avait été dévoilé dans l'annexe Martin de la SHCB à peine six ans auparavant. Par contre, l'offre de l'ARC en 1962 fut prise en considération pour plusieurs raisons.

Pour les membres de la SHCB, ce qui comptait d'abord, c'est le sentiment qu'ils avaient que le 6810 serait bien traité par l'ARC. Après 45 ans sans entretien ou à peu près, l'avion présentait des signes d'usure considérable. Une autre raison, secondaire mais sans doute importante, de prêter l'avion était qu'ils espéraient s'attirer une publicité dont ils avaient grand besoin. La Société exigeait que l'Aviation convienne par écrit de certaines conditions avant de permettre que le Fokker quitte Knowlton. L'avion devait être ramené et installé dans le musée au plus tard le 16 juin afin qu'il soit exposé lorsque la SHCB ouvrirait sa saison estivale habituelle. Lorsqu'il serait exposé à Ottawa, l'avion devrait être accompagné d'un écriteau indiquant qu'il était prêté par la SHCB, où il était normalement en exposition permanente. Enfin, la Société énonça des instructions très précises concernant la toile de l'avion. Compte tenu de renseignements qu'elle avait obtenus auprès d'un membre de la Royal Aeronautical Society, la SHCB était convaincue (avec raison) que ce Fokker D.VII était le seul qui ait conservé sa toile d'origine — une toile de lin préimprimée ornée d'un motif de camouflage allemand à « losanges ». Elle donna donc instruction à l'ARC « de ne pas enlever ni repeindre la toile, ni de la modifier de quelque façon SAUF [souligné dans le texte] là où elle est endommagée et doit être réparée. Dans ce cas, la toile de réparation doit ressembler d'aussi près que possible à la toile d'origine<sup>40</sup> » [Traduction]. Pourvu que ces conditions soient remplies, la Société était disposée à conclure une entente avec l'ARC pour lui prêter le D.VII 6810/18 et le faire réparer. Le désir de préserver l'originalité d'artéfact du 6810 était une considération primordiale aussi bien pour Manning que pour les membres de la SHCB.

Lorsque Manning et Murray reçurent la réponse positive de Shufelt, il restait à peine un mois avant l'exposition de la Fête de l'aviation, prévue pour le 9 juin 1962. Il serait difficile ne serait-ce que de transporter l'avion et évaluer son état dans un si court délai, sans parler de l'installer et de trouver de la toile de camouflage allemande, introuvable depuis 1918. Murray remercia la SHCB de sa générosité et de sa collaboration, mais il fallait suspendre le projet. Après la Fête de l'aviation, Manning se rendit à Knowlton

pour rencontrer Shufelt et inspecter l'avion allemand. C'est au cours de cette visite, en juin, qu'il réitéra son désir d'exposer l'avion à Ottawa et qu'il proposa de mettre le projet à exécution au moment de la Fête de l'aviation de 1963. Une fois conclue l'entente de principe entre la Section historique de l'ARC et la SHCB, Manning s'attela à coordonner l'appui d'autres organismes dont la contribution serait nécessaire pour mener l'opération à bien. Il commença par faire enquête sur les sources possibles de toile à losanges. Lorsqu'il écrivit à Shufelt à la suite de sa visite, il joignit à sa lettre une photo d'un D.VII, trophée de guerre se trouvant à Toronto en 1919<sup>41</sup>. C'était la première de nombreuses photos envoyées à Brome qui eurent un double usage. À première vue, il s'agissait d'un geste aimable pour enrichir les archives de la SHCB concernant l'avion. Mais elles servirent également à illustrer l'histoire typiquement canadienne de l'avion allemand comme trophée de la Grande Guerre, dont le Fokker de Knowlton était le dernier survivant.

Sur la photographie se trouvait William George Barker, médaillé de la Croix de Victoria, assis dans un Fokker D.VII qu'il pilota dans le cadre de la course Toronto-New-York à la fin d'août 1919. C'est dans des Fokker capturés que Barker fit des démonstrations aériennes au cours de l'Exposition nationale canadienne organisée à Toronto la fameuse « Année de la victoire ». Ces démonstrations donnèrent une idée des combats aériens à la population. Au cours de la guerre, les Canadiens développèrent un goût prononcé pour les récits de la guerre aérienne. Les journaux furent prompts à répondre à ce désir de savoir concernant le nouveau phénomène de la guerre aérienne<sup>42</sup>. Les démonstrations de Barker en 1919 furent littéralement une représentation de ce combat individualisé et elles furent possibles grâce à la disponibilité des Fokker D.VII qu'Arthur Doughty avait obtenus pour la collection de trophées de guerre. Tout comme ils avaient oublié comment ils avaient acquis l'engin, les gardiens du 6810/18 ne savaient pas grand-chose de son histoire comme artefact canadien. Manning avait joint à ses lettres des photos faisant allusion à cette histoire pour tenter subtilement d'élucider l'importance de ces Fokker pour l'histoire de la force aérienne du Canada.

En septembre 1962, Ralph Manning en était encore à circuler parmi les couloirs administratifs d'Ottawa pour obtenir l'autorisation d'emprunter le Fokker. L'historien de l'aviation avait espéré que l'emprunt serait une procédure relativement simple, mais, malheureusement, certaines difficultés inattendues, notamment la question du financement du projet, retardèrent l'obtention de l'autorisation. Il profita de ce délai pour envoyer une autre photographie à Knowlton : celle-là montrait la façon dont les Fokker D.VII capturés avaient été utilisés par l'Aviation canadienne en Angleterre<sup>43</sup>. L'Aviation canadienne fut le premier service aérien distinctement canadien et le 1<sup>er</sup> Escadron, une unité de reconnaissance, fut équipée d'avions Sopwith Dolphin au début de 1919. Le Dolphin n'était pas tenu en très grande estime parmi les aviateurs chevronnés de l'Aviation canadienne, de sorte que, avant que les Fokker soient confiés à Doughty, quelques-uns d'entre eux furent pilotés régulièrement en lieu et place des Sopwith. La photographie encadrée que Manning envoya à Knowlton montrait Andrew McKeever, commandant du 1<sup>er</sup> Escadron de l'Aviation canadienne, assis dans un Fokker D.VII portant l'insigne de l'unité, une feuille d'érable verte encerclée de blanc sur laquelle était imprimé le chiffre « 1 ». Il soulignait ainsi, peut-être sans le savoir, le fait que le 6810/18 était l'un des tout premiers avions que les Canadiens aient pilotés dans le cadre d'un service distinct et que c'était, à ce titre, le dernier engin digne de ce titre.

Harry Shufelt fut heureux de recevoir ces photos et de les ajouter aux archives de la SHCB concernant le Fokker D.VII. Lorsque les deux hommes se rencontrèrent en juin, le président de la Société historique se fit une opinion positive de Manning. Lorsqu'il écrivit au lieutenant-colonel d'aviation, Shufelt lui dit : « J'espère que vous reviendrez à Knowlton lorsque l'avion sera chargé, car j'aimerais que vous soyez présent pour superviser ce chargement, si du moins cela vous est possible<sup>44</sup>. » [Traduction] Les demandes non conventionnelles ont la malheureuse habitude de se prendre dans la toile d'araignée de la bureaucratie fédérale. Compte tenu du caractère sans précédent de l'entente concernant le Fokker de Knowlton, Manning eut toutes les difficultés du monde à obtenir une autorisation officielle. On était déjà à la mi-décembre 1962 lorsqu'il écrivit à Shufelt pour s'excuser de la lenteur de la réalisation du projet<sup>45</sup>. Au début de la nouvelle année, la permission de donner suite au projet fut enfin accordée. Manning et Shufelt convinrent qu'il valait mieux attendre la fin de mars ou le début d'avril pour transporter l'avion, parce que le sol serait encore suffisamment gelé pour supporter de lourds camions, mais qu'une grande partie de la neige aurait disparu. Il avait fallu plus d'une année de patients efforts au Lcol avn Manning pour parvenir à ce résultat. Grâce à l'entente conclue avec la SHCB et à l'autorisation officielle de ses supérieurs, il pouvait donner suite à son projet. Il se mit alors à travailler de concert avec toutes sortes d'organismes et de ministères extérieurs à la Section historique de l'ARC pour dresser un plan d'action détaillé.

Nous nous sommes attardés ici au dialogue entre l'historien de l'aviation et la SHCB afin d'illustrer les méthodes employées par Ralph Manning pour réaliser ses objectifs. Il s'attacha à créer des relations personnelles avec Harry Shufelt et à gagner son respect au moyen d'un échange de courrier régulier. Il cimentait leurs relations en se rendant personnellement sur les rives du Lac Brome. Il envoya une carte de Noël à l'intention de Shufelt et de son épouse, ajoutant une touche personnelle à la correspondance entre Knowlton et Ottawa. Par ailleurs, les photos habilement choisies par Manning servirent à illustrer l'histoire et l'importance pour le Canada de l'artéfact dont la Société avait la propriété. Le désir de Shufelt de voir Manning présent au moment du chargement de l'avion, outre l'accord conclu par la SHCB pour le prêter à l'ARC, est la preuve que le lieutenant-colonel d'aviation avait gagné son respect et sa confiance. C'est par des méthodes semblables que, durant la première moitié de 1963, Ralph Manning réussit à obtenir la collaboration de beaucoup de gens extérieurs à son service et, plus important encore peut-être, à avoir accès à leurs ressources. Que l'on songe, par exemple, à cette usine de l'État de New-York qui fit savoir qu'elle pourrait produire une copie raisonnable du motif à losanges. Il s'agissait d'un tissu que l'usine avait produit quelques années plus tôt pour refaire la toile d'un Fokker D.VII appartenant au Smithsonian's National Air and Space Museum (NASM), à Washington<sup>46</sup>. Ce tissu permit à Manning de respecter le désir de Shufelt que l'on n'utilise qu'une toile semblable pour réparer l'avion. Il restait à régler la question de l'expertise et du personnel nécessaires au transport de l'avion des Cantons de l'Est à Ottawa et à procéder aux réparations nécessaires.

Comme l'indique la correspondance initiale avec la SHCB, L.F. Murray, du Musée canadien de la guerre, participa d'emblée au projet. Il y avait, dans la collection du MCG, quelques avions de la Première Guerre mondiale. Beaucoup d'entre eux étaient attribuables aux efforts d'Arthur Doughty pendant et immédiatement après la Première Guerre mondiale pour réunir une collection : on pouvait y voir notamment un Nieuport 12, l'A.E.G. G.IV (bombardier allemand à deux moteurs), le Junkers J.1 et un B.E.2c de la Royal Aircraft Factory. De 1957 à 1958, le MCG demanda à l'ARC de réparer certains de ces avions. C'est le Dépôt de réparation no 6 (DR6) à Trenton qui s'occupa du Nieuport, du B.E.2c et du Sopwith Camel<sup>47</sup>. Ken Molson critiqua par la suite ces réparations, jugeant qu'elles n'étaient pas à la hauteur des normes modernes, mais elles créèrent un précédent tel que le DR6 était la première unité à laquelle l'ARC s'adressait lorsqu'elle avait besoin de faire réparer un avion ancien. Il est évident que Murray discuta de ces projets antérieurs avec Manning lorsqu'ils décidèrent de la meilleure façon de traiter le D.VII de Knowlton. On demanda également l'avis de Kenneth M. Molson, au petit musée national de l'aviation situé à Uplands, qui n'était ouvert que depuis 1960. Le Musée des beaux-arts du Canada fut peut-être une source inattendue, mais logique. Un certain Monsieur Ruggles, du Musée, fut en mesure d'initier Manning aux techniques employées pour restaurer et conserver des œuvres d'art<sup>48</sup>. Comme l'une des principales difficultés du projet Fokker était la préservation de la toile tendue sur la structure de métal et de bois, le parallèle semble rétrospectivement évident. Mais, à l'époque, il fallut que Ralph Manning suive une réflexion originale pour songer à demander conseil au Musée des beaux-arts concernant la réparation d'un avion allemand de la Première Guerre mondiale.

Le DR6 expédia une équipe mobile de réparation au cours de la dernière semaine de mars 1963 pour démonter le Fokker de Knowlton et le transporter à Ottawa. Le Lt Col avn Manning ne fut pas en mesure d'accompagner le groupe comme Harry Shufelt l'avait souhaité, mais un gréeur chevronné de la Force aérienne, le Sergent de section Huffman, fut chargé de diriger le projet. Shufelt fut impressionné par le travail de Huffman et de son équipe au point de dire que le traitement réservé au 6810 tenait « presque de la tendresse<sup>49</sup> ». Il restait à peine plus de deux mois avant la Fête de l'aviation, prévue pour le 8 juin 1963, et Huffman et son équipe avaient encore bien des problèmes à régler au DR6. Lorsqu'ils arrivèrent à Rockcliffe avec le Fokker, ils se rendirent compte que les travaux de réparation ne pourraient être effectués à Ottawa. L'avion fut donc transporté à Trenton où les installations du dépôt de réparation étaient propres à la réalisation du projet<sup>50</sup>. Passons outre aux détails intimes de la restauration et laissons Manning lui-même nous décrire les difficultés que l'équipe dut affronter. Il écrit ce qui suit au commandant du DR6 :

Il est entendu que, compte tenu du court délai qui nous sépare de la Fête de l'aviation, seuls les premiers soins et réparations les plus urgentes peuvent être appliqués au Fokker D.VII. Nous vous prions cependant de songer à ce qui devrait être fait pour que l'avion soit intégralement réparé.

Concernant la plupart des avions anciens, il a fallu prendre la décision de retirer la vieille toile, de réparer la structure et, puisque la vieille toile ne pouvait pas être remise, de couvrir les ailes d'une nouvelle toile, l'ancienne étant conservée dans un entrepôt ou montée en panneau sur un mur. Ce

sort semblera cruel aux admirateurs du Fokker de Knowlton parce que c'est, à ce que nous sachions, le dernier Fokker DVII possédant encore une grande partie de sa toile originale et qu'il a servi de référence dans la réparation du Fokker DVII de Washington et de celui de Londres. Cette triste fin pourrait être évitée si l'on emploie les techniques utilisées par le Musée des beaux-arts pour restaurer de vieux tableaux dans ses ateliers.

Les problèmes ne sont pas très différents. On doit réparer la toile peinte, craquelée et déchirée, sans endommager la peinture et aplanir la surface après avoir bouché les trous. En général, la vieille toile est collée sur une neuve à l'aide d'un adhésif et les joints sont traités de façon à être presque invisibles. Le Musée a été invité à fournir des conseils au sujet de la réparation du Fokker. Lorsque l'avion se trouvait à Uplands, il a été inspecté par M. Ruggles, selon qui il semblait tout à fait possible d'employer les techniques utilisées par le Musée pour régler le vieux problème des avions anciens. Ce monsieur a fait certaines suggestions au sujet des solvants, qui vous ont été transmises. Nous vous demandons de voir, en premier lieu, s'il est possible de joindre la vieille toile à une nouvelle en expérimentant sur de petites surfaces, puis, si ces essais sont satisfaisants, en prélevant une petite section de l'avion pour le recouvrir de la nouvelle toile de camouflage et la tendre, ensuite d'appliquer la vieille toile ou des bandes de toile sur la nouvelle surface externe, un peu comme on applique du papier peint sur un mur. La zone qu'il y a lieu d'employer, si vous estimez que cette solution est valable, est la partie se trouvant à gauche du fuselage immédiatement à l'arrière du cockpit (selon l'avis du Lcol avn Hemsley, de M. Molson et du Lcol avn Manning).

Le Musée des beaux-arts sera à votre service pour tout conseil technique. N'hésitez pas à téléphoner à M. Ruggles ou à aller le voir<sup>51</sup> [Traduction].

Dans cette seule lettre, Manning fait clairement comprendre la valeur qu'il accorde à l'avion comme artéfact et insiste sur la nécessité de préserver au maximum son originalité. Il y a fait également allusion au personnel de l'ARC travaillant sous sa direction qui expérimente une technique entièrement nouvelle dans le domaine de la restauration des avions anciens. Compte tenu du fait qu'il ne restait que deux mois pour réaliser le projet et de la valeur inestimable de l'artéfact, il s'agissait d'une œuvre de taille. Et c'est grâce aux efforts concertés du Bureau de l'historien de l'aviation, de la SHCB, du MCG, du MNA, du DR6, du Musée des beaux-arts et d'autres que le projet fut réalisé. Bien que, selon les mots de Manning, la restauration ait été faite à « 65 p. 100 et valable pour 6 ou 7 ans<sup>52</sup> » [Traduction], le Fokker fut très bien accueilli par les visiteurs de la Fête de l'aviation, aussi bien à Trenton qu'à Ottawa.

Harry Shufelt et la SHCB furent eux aussi tout à fait satisfaits de l'échange de bons procédés avec l'ARC. Peu après, le D.VII fut réinstallé à Knowlton par le sergent de section Huffman (avant la date convenue du 15 juin), Shufelt écrivit ceci : « Je tiens à vous dire combien nous sommes heureux de vous avoir prêté le Fokker D.VII (...). Nous vous sommes infiniment redevables d'avoir présenté le Fokker à la Fête de l'aviation<sup>53</sup>. » [Traduction] Ce succès fut en grande partie attribuable au fait que l'entente conclue au sujet du 6810 profita à chacune des principales parties. La SHCB fit l'objet de beaucoup de publicité, et les gréeurs et appareilleurs professionnels de l'ARC réparèrent leur cher avion allemand. Manning et la Section historique de l'ARC réussirent à intégrer un avion extrêmement rare à l'exposition d'avions anciens de la Fête de l'aviation en 1963. Du point de vue plus général de la politique muséale de l'ARC, la coordination du projet Fokker donna le ton de la collaboration ultérieure entre Ralph Manning, Lee Murray et Ken Molson.

Au début de 1962, l'ARC et le Bureau de l'historien de l'aviation étaient très désireux de créer un musée national de l'aviation à Ottawa. On sent très bien dans la correspondance relative à ce projet la fierté et le sentiment d'identité de la Force aérienne. Les premières négociations avec la SHCB au sujet du Fokker D.VII eurent lieu dans le cadre de l'objectif global de Manning, qui était de commémorer la Force aérienne. Des années plus tard, Manning fit la réflexion suivante : « Je suis toujours aussi convaincu que la réparation du Fokker D.VII de Knowlton par le DR6 il y a quelques années fut une percée majeure dans la préservation des vieux aéroplanes, et il est dommage que cela n'ait pas fait l'objet de la publicité que cela méritait<sup>54</sup>. » [Traduction] C'est sûrement ce qu'il pensait lorsqu'il occupa le poste d'historien de l'aviation, et peut-être croyait-il que l'expérience acquise par l'ARC durant le projet de réparation du 6810/18 pourrait être la preuve du leadership de la Force aérienne dans le domaine de la restauration d'avions. C'est ainsi que la Force aérienne pourrait être considérée comme le gardien naturel de la collection qu'il cherchait à regrouper à Rockcliffe. Il était entendu également que les musées nationaux relevaient d'un autre ministère fédéral. Il fallait donc envisager une solution de compromis dans la gestion éventuelle d'un musée national de l'ARC. Voici comment Manning voyait la situation :

L'évolution stratégique la plus importante de l'année s'est traduite par la décision de ne pas compter exclusivement sur l'Aviation nationale et le Musée canadien de la guerre pour organiser une exposition majeure d'artéfacts historiques de l'ARC. Certains souhaitaient créer un musée central de l'aviation dans ce pays qui serait comparable au musée américain qui se trouve à la base aérienne de Wright-Patterson, où l'on peut voir toutes sortes de matériels de l'USAF, dont des avions. Au Canada, le fonctionnement des musées à l'échelle nationale relève du ministère des Affaires du Nord et des ressources nationales [sic], et l'on sait qu'il faudrait une entente interministérielle pour créer un musée de l'envergure envisagée. Le rôle que chaque ministère serait appelé à jouer pourrait se décliner comme suit : le ministère de la Défense nationale, par le biais de l'ARC, serait chargé de circonscrire, de cataloguer, d'entreposer et de remettre en état le matériel destiné au musée et prendrait l'initiative de choisir et d'offrir un site convenable pour le musée; le ministère des Affaires du Nord et des ressources nationales, de son côté, serait chargé d'administrer les locaux. Une politique détaillée concernant la collection et l'exposition éventuelle du matériel de l'ARC serait élaborée par un comité du QGFA, lequel a été constitué et placé sous la présidence de l'historien de l'aviation<sup>55</sup> [Traduction].

Autrement dit, la Force aérienne voulait créer un musée national conforme à sa vision du patrimoine de l'ARC et dont la direction serait confiée à un comité ayant à sa tête l'historien de l'aviation. On espérait par ailleurs que la gestion quotidienne du musée pourrait être confiée au ministère des Affaires du Nord et des ressources nationales et probablement financée par lui, un peu comme les divers sous-volets du Musée national du Canada de l'époque (dont le Musée canadien de la guerre)<sup>56</sup>. Manning savait qu'il faudrait du temps pour obtenir une entente interministérielle et il employa ce délai à faciliter la création d'un musée du commandement de l'instruction à Borden.

Comme c'est le cas du projet de musée national à Rockcliffe, l'origine du musée de Borden se trouve dans le procès-verbal susmentionné du Conseil de l'air daté du 15 février 1961. Chacun des commandements de l'ARC fut autorisé à envisager la création d'un musée, mais seule la station Camp Borden de l'ARC manifesta son intérêt à cet égard. Ce désir de création d'un musée était en grande partie considéré comme un moyen de préserver les hangars construits par le Royal Flying Corps au Canada au cours de l'année 1917. Selon les plans de développement du QGFA datés du 1<sup>er</sup> avril 1958, les quatorze hangars de l'époque de la Grande Guerre situés à Borden étaient destinés à être démontés. En avril 1962, certains firent remarquer que « la disparition complète [des hangars originaux de Borden] [ferait] également perdre un lien historique avec les origines de l'aviation au Canada (...) pour le RFC, la RAF, l'Aviation canadienne et l'ARC, dont tous les pilotes, à un moment donné ou à un autre [avaient] suivi une formation à la station<sup>57</sup> » [Traduction]. Au début de 1963, il fut convenu que le commandement de l'instruction créerait un musée dans les hangars 9 et 10. En dehors du choix de deux hangars pour conserver une première collection de reliques historiques à la station, on ne fit pas grand-chose. Cela est dû en grande partie au manque de financement, alors que, selon les plans initiaux, ces musées seraient financés par le commandement intéressé. L'échéance de 1967 fut fixée pour l'ouverture du musée du commandement de l'instruction afin de célébrer le Centenaire de la Confédération et le cinquantième anniversaire de l'aviation militaire au Canada.

Pour compléter les hangars conservés et constituer la pièce maîtresse des célébrations, on décida de construire une réplique grandeur nature du JN-4C Canuck. Canadian Aeroplanes Limited fut l'une des entreprises exploitées par la Commission impériale des munitions pendant la Grande Guerre, et c'est elle qui construisit presque 1 200 Canuck à l'usine de Toronto<sup>58</sup>. Ken Molson, du Musée national de l'aviation, offrit de fournir un moteur fonctionnel OX-5 pour le projet. On avait aussi besoin de 5 000 dollars d'équipement par ailleurs. Comme les hangars 9 et 10 avaient hébergé des JN-4 pendant les deux dernières années de la Première Guerre mondiale, le projet Canuck était un excellent moyen de commémorer ce patrimoine. On n'ignorait pas non plus ceci :

Un grand nombre des tout premiers membres du personnel de la station Camp Borden sont encore en vie. Malheureusement, à mesure qu'ils disparaissent les uns après les autres, il est impératif que le projet de musée du CI soit largement annoncé et que, chaque fois que c'est possible, on prenne personnellement contact avec les intéressés pour essayer d'obtenir des artéfacts historiques et de l'information d'importance historique<sup>59</sup> [Traduction].

Le projet de recueillir des récits oraux, de préserver du matériel original dans la mesure où il existe (hangars et artéfacts) et de construire des répliques exactes d'objets importants disparus (à savoir un avion JN-4) était une démarche de commémoration assez vaste. Malheureusement, dans le document même où était énoncé le noble objectif de perpétuer la mémoire des premiers jours de la Force aérienne du Canada,

on reconnaît également que « l'on ne sait pas ce qu'il en sera du financement (...) et qu'il semblerait, compte tenu de notre situation budgétaire actuelle et à venir, que ce sera difficile d'obtenir l'autorisation de faire porter tous les coûts au MDN<sup>60</sup> » [Traduction]. Le Lcol avn Manning était entièrement d'accord avec l'orientation que le commandement de l'instruction voulait donner à son musée et il appuyait plus particulièrement le projet de préservation des hangars historiques de Borden. Son rôle, en tant qu'historien de l'aviation, était de veiller à ce que l'évolution du projet de musée à Borden soit conforme à une politique muséale plus large de l'ARC. La Section historique de l'ARC défendit également à Ottawa l'idée d'accorder des fonds au musée du CI à Borden.

Dans les dernières semaines de 1964, Ralph Manning écrivit au secrétaire d'état-major de la défense pour lui rappeler la situation de la politique muséale de l'ARC. Citant les projets de Rockcliffe et de Borden, il établit le budget minimal qu'il y avait lieu d'envisager pour les soutenir. Concernant le musée de Borden il rappela brièvement ce qui suit :

Lorsque la décision de créer des musées de commandement fut prise, on avait prévu que tout devrait être fait dans le cadre des ressources de chaque commandement. Lorsqu'on considère à quel point le contrôle des ressources humaines et financières appartient au QGFA, cette exigence n'est probablement pas réaliste. La demande adressée par le commandement de l'instruction pour obtenir des fonds et la création d'un poste de conservateur civil à la station Camp Borden semble le seul moyen valable de créer un musée si l'on veut vraiment créer un musée<sup>61</sup> [Traduction].

Il n'est plus question d'un musée du commandement de l'instruction dans les dossiers de l'historien de l'aviation s'agissant de la politique muséale, probablement parce que la Section historique cessa d'exister moins d'un an plus tard. Le projet JN-4 ne vit jamais le jour, mais un autre avion d'entraînement de la Grande Guerre participa finalement aux fêtes du Centenaire. Le Dépôt de réparation n° 6 répara deux AVRO 504K surnommés « Old Gold », et ce sont ces avions qui firent le tour du pays aux côtés des Paladins du Centenaire en 1967<sup>62</sup>. Concernant les hangars historiques de Borden, un bref post-scriptum s'impose. De l'époque où Manning était historien de l'aviation à aujourd'hui, il demeure une tension entre le désir de préserver ces structures et l'engagement financier que cela suppose de la part des Forces canadiennes. L'importance historique des hangars à forme incurvée de la station Camp Borden est indéniable. Lorsqu'ils furent construits, en 1917, ces structures furent les premiers hangars du Canada précisément destinés aux avions et ils hébergèrent la flotte de Canuck canadiens qui servirent à entraîner des centaines de pilotes canadiens et américains pour la Grande Guerre. Considérés à l'origine comme des projets, ils subirent l'épreuve du temps avec succès. En fait, beaucoup d'entre eux continuèrent à servir à la formation de pilotes pendant la Deuxième Guerre mondiale, au cours de laquelle ils furent remplis de Harvard, puis de nouveau durant les années 1960, lorsqu'ils hébergèrent des Chipmunk de Havilland Canada. Compte tenu de cette contribution de longue date au patrimoine de la force aérienne canadienne, les onze hangars qui restaient en 1989 furent désignés par le gouvernement fédéral comme lieu historique national. Malgré ce statut, trois des hangars furent détruits dans les années 1990, dont le hangar 9, qui étaient l'un de deux qui devaient être conservés dans le cadre du projet de musée du commandement de l'instruction<sup>63</sup>. En 1995, le hangar 11 fut rénové et ouvert au public sous le nom d'Annexe de la Force aérienne du musée militaire de la BFC Borden (BBMM). Nul n'ignore que les Forces canadiennes eurent d'énormes difficultés financières au cours des années 1990. Dans ces conditions, la préservation du hangar 11 fut peut-être considérée comme une compensation à la démolition de trois autres structures faisant partie de ce lieu historique national.

De nos jours, l'existence d'un atelier annuel sur l'histoire de la force aérienne et la publication de textes comme celui-ci sont la preuve que la connaissance et l'étude de l'histoire de la Force aérienne au Canada sont importantes. Et pourtant, trois autres hangars historiques sont près de tomber dans l'oubli à Borden. Au début de la décennie actuelle, les hangars 10, 12 et 13 furent abandonnés, et des mesures furent prises pour hâter leur détérioration. Le chauffage fut éteint et l'approvisionnement en eau maintenu, de sorte que des tuyaux se brisèrent et qu'il se produisit des dégâts considérables à cause du gel durant l'hiver. Au printemps, la moisissure commença de s'y installer. En outre, on enleva les parements, abandonnant les bâtiments aux ravages des éléments. À l'automne 2008, le toit du hangar 10 (l'autre structure destinée à devenir un musée en 1967) s'était en partie effondré, et il semble que les autorités compétentes décident d'attendre que le bâtiment s'écroule, ce qui leur évitera la publicité négative que susciterait le démantèlement délibéré de la structure. À certains égards, le traitement réservé à ces petits hangars est un indicateur utile de ce que la Force aérienne est disposée à faire pour protéger sa propre histoire. Comme Borden est indéniablement le lieu de naissance de l'ARC et le foyer de l'aviation militaire au Canada, on

serait enclin à penser que la base devrait se classer parmi les sites patrimoniaux les plus importants du pays<sup>64</sup>. C'était l'avis du Lcol avn Manning au début des années 1960, comme c'était celui d'autres officiers supérieurs de la force aérienne de l'époque. Le seul projet de commémoration qui suscita encore plus d'attention chez l'historien de l'aviation fut la création d'un musée national de l'ARC à Ottawa.

En 1961, le Conseil de l'air envisagea la création d'un musée national pour préserver et célébrer l'histoire de l'aviation militaire au Canada. D'emblée, les documents utiles firent allusion au fait que cette institution devrait être installée à la station de l'ARC à Rockcliffe<sup>65</sup>. Cela était tout à fait logique pour deux raisons : premièrement, l'espace des hangars était censé être disponible en 1964; deuxièmement, le site proprement dit avait été l'une des premières stations aériennes établies par la Canadian Air Board après sa création en 1919<sup>66</sup>. Le Lcol avn Manning passa plusieurs années à prendre des mesures administratives de concert avec ses supérieurs de l'ARC et les sous-ministres compétents pour obtenir l'autorisation d'utiliser les hangars de Rockcliffe. Ce faisant, il employa les mêmes méthodes relationnelles qui lui permirent de réaliser le projet du Fokker D.VII de Knowlton. Le projet 6810/18 témoigne également des efforts considérables qu'il a déployés pour coordonner l'exposition d'un avion ancien à la Fête de l'aviation entre 1962 et 1964, chaque mois de juin à Rockcliffe. La Fête de l'aviation était une belle occasion de sensibiliser les visiteurs à la contribution durable de la Force aérienne au Canada. La juxtaposition d'avions modernes et de biplans anciens soulignait la glorieuse histoire de la puissance aérienne au Canada<sup>67</sup>.

Pour consolider l'importance de ce passé et le partager avec un large auditoire, on souhaitait que les avions historiques rassemblés à la Fête de l'aviation à Rockcliffe restent exposés durant les mois d'été. C'est ce qui se produisit brièvement en 1963, et, compte tenu du succès obtenu, l'exposition fut prolongée l'année suivante. La réaction positive du public à ces deux expositions apporta de l'eau au moulin de Manning, qui souhaitait regrouper à Rockcliffe les avions historiques appartenant au MCG, au MNA et à l'ARC. Au printemps 1964, trois des hangars à double entrée de la Deuxième Guerre mondiale construits à Rockcliffe furent réservés à cet effet. Deux furent réservés à la collection d'avions de l'ARC et le troisième devait abriter des spécimens du MCG et du MNA<sup>68</sup>. La dernière Fête de l'aviation fut organisée à Rockcliffe le 1<sup>er</sup> juillet 1964, après quoi la collection récemment regroupée fut exposée jusqu'au début de septembre<sup>69</sup>. L'hiver suivant, le Lcol avn Manning présida les dernières réunions de planification avec Ken Molson, Lee Murray et Jack Murphy au sujet des avions historiques désormais regroupés à Rockcliffe. Le titre de « Collection nationale de l'aéronautique » (CNA) fut d'abord employé publiquement pour désigner cet ensemble d'avions de calibre international lorsque le ministre de la Défense nationale Paul Hellyer inaugura officiellement l'exposition de Rockcliffe le 21 mai 1965<sup>70</sup>. À ce stade, le QG et la Section historique de l'ARC avaient déjà été intégrés à la Marine et à l'Armée de terre sous l'injonction du ministre. Manning corrigea les objectifs de la Section au cours de la dernière année en fonction de l'idée pragmatique que l'avenir de l'ARC était loin d'être sûr.

Dans ses mémoires, Hellyer parle du 1<sup>er</sup> août 1964 comme de la « journée particulière où la Marine royale du Canada, l'Armée canadienne et l'Aviation royale du Canada furent regroupées sous une même direction – intégrées, mais non unifiées<sup>71</sup> [Traduction]. La Section historique de l'ARC faisait partie du quartier général de la Force aérienne sous la direction du chef des Services du personnel (CSP) et devait donc également être intégrée au nouveau Quartier général de la Défense nationale (QGDN). Ce n'est qu'au milieu de l'année 1965 que le Bureau de l'historien de l'aviation fut effectivement intégré à une Direction de l'histoire interarmées. Sous la direction du très respecté C. P. Stacey, la fusion se fit en douceur et, en 1966, celui-ci reprit son poste de professeur à l'Université de Toronto<sup>72</sup>. Il laissa Sydney Wise aux commandes de la nouvelle Direction, mais, avant son départ, il informa ce dernier des « difficultés associées à l'intégration de trois cultures militaires distinctes et du risque de confrontation entre les personnalités d'historiens chevronnés comme D. J. Goodspeed (de l'Armée de terre) et E. C. Russell (de la Marine)<sup>73</sup> » [Traduction]. Tous deux historiens universitaires, Stacey et Wise avaient des antécédents plus semblables à ceux de Fred Hitchins que de Ralph Manning. Il n'est donc pas surprenant que, pour Stacey, la production de la tant attendue histoire officielle de l'ARC devrait constituer un projet fondamental pour la nouvelle DHist et « combler un vide fort disgracieux dans l'historiographie nationale<sup>74</sup> ». [Traduction] Bien que Stacey ait obtenu l'autorisation de produire l'histoire officielle de la Force aérienne en 1966, il fallut encore attendre 15 ans avant que Wise en publie le premier volume, intitulé *Canadian Airmen and the First World War*. Dans les dernières années d'existence de la Section historique de l'ARC, le Lcol avn Ralph Manning avait clairement mis l'accent sur l'élaboration et la mise en œuvre d'une politique muséale de la Force aérienne et non sur la production d'histoires écrites. Il se rendit compte que cette orientation ne serait pas une priorité de la nouvelle DHist. C'est pourquoi il décida de démissionner de l'ARC pour assumer rapidement les fonctions de directeur adjoint du MCG auprès de

L. F. Murray, où il demeura jusque dans les années 1980. Il put y favoriser la préservation de la culture et de l'histoire de la Force aérienne au moyen d'expositions au Musée de la guerre, même si celles-ci n'eurent pas l'ampleur qu'elles auraient eue dans un Musée de l'aviation royale du Canada (MARC).

Dès sa nomination au poste d'historien de l'aviation, le Lt Col avn Manning s'attela à la création d'un MARC qui serait placé sous la direction de la Force aérienne. Cette institution aurait permis à la fois de préserver et de faire connaître le patrimoine de l'aviation militaire du Canada depuis l'époque du RFC, en 1917, jusqu'à nos jours. Le regroupement des collections du MCG et du MNA dans une station de l'ARC devait constituer une mesure provisoire en vue de leur intégration au MARC. La véritable ampleur de l'intégration et de l'unification effectuées sous Hellyer se révéla à Manning au cours des derniers mois qu'il passa à l'ARC. Lorsque la Section historique cessa d'exister, personne ne serait plus là pour soutenir le projet de MARC. C'est pourquoi, dans l'espoir de consolider les acquis obtenus grâce au regroupement de la CNA, il commença à proposer que le musée de Rockcliffe soit confié à une direction extérieure à la Force aérienne. Il estimait qu'« il serait sage, par conséquent, que l'ARC conserve un certain contrôle sur la politique muséale jusqu'au moment où l'on [pourrait] constituer une collection aéronautique suffisamment importante (...) qu'il [serait] alors possible de confier intégralement à un musée ou un autre organisme<sup>75</sup> » [Traduction].

Au cours de cette même période difficile, on se rendit également compte que le projet de musée de Borden avait peu de chances de se réaliser. Dans l'espoir de préserver les aspects les plus importants du musée du commandement de l'instruction, on demanda le transfert du projet de réplique du JN-4 au Comité du centenaire. On alla même jusqu'à proposer de démanteler les deux hangars historiques de Borden pour les expédier à Ottawa et les y remonter. Ces idées allaient à l'encontre de l'orientation que Manning avait pris soin de donner à la politique muséale de l'ARC de 1961 à la fin de 1964. Elles traduisent une grande incertitude parmi les décideurs quant à l'avenir de la Force aérienne et représentent un dernier effort pour concrétiser certains aspects de la politique muséale de l'ARC avant qu'il ne soit trop tard. En fin de compte, seule la CNA put survivre à la fusion de la Section historique et à l'unification de l'ARC aux autres branches des Forces canadiennes. Mais ce fut le cas au prix d'une transformation en un organisme très différent de ce qu'avaient envisagé le Lt Col avn Manning et le Conseil de l'air en 1961.

Lorsque Ralph Manning eut démissionné de l'ARC et que la Section historique fut dissoute, ce sont L. F. Murray, du MCG, et Ken Molson, du MNA, qui assumèrent la responsabilité de la CNA. Tandis que Manning s'installait dans son nouveau rôle au Musée canadien de la guerre, un autre officier de la Force aérienne à la retraite qui travaillait pour le MCG, le Commandant d'aviation Jack Murphy, fut chargé de superviser la gestion quotidienne de la collection à Rockcliffe. Ken Molson et son modeste personnel commencèrent par jouer un rôle subalterne et furent principalement chargés des expositions du MNA à l'aéroport d'Uplands. En 1966, le MNA fut intégré au nouveau Musée national des sciences et de la technologie (MNST), sous la direction de David M. Baird. Au printemps suivant, les expositions du MNA furent transférées d'Uplands dans des locaux « temporaires » sur le boulevard Saint-Laurent.

En 1967, des expositions furent organisées avec quelques avions de la CNA à Rockcliffe dans le cadre des fêtes du Centenaire. À certains égards, ces expositions découlaient naturellement des Fêtes de l'aviation que Manning avait organisées de 1962 à 1964. Durant ses derniers jours comme historien de l'aviation et à titre de nouveau directeur adjoint du MCG, Manning facilita la planification de l'Exposition aérienne du Centenaire. Malgré le succès de l'événement, l'année 1967 sonna le glas de parties importantes du patrimoine associé à la Force aérienne du Canada, par exemple les uniformes bleus et les insignes de grade que l'ARC partageait avec les forces aériennes de l'ensemble du Commonwealth. Le projet de loi sur la réorganisation des Forces canadiennes fut adopté par la Chambre des communes le 25 avril. Peu après « [l]es trois armées fêtèrent la disparition de leurs traditions par un gigantesque carrousel du Centenaire. Même de nombreux civils canadiens jugèrent que c'était le spectacle le plus formidable de l'année<sup>76</sup> ». La politique muséale de l'ARC défendue par Manning lorsqu'il dirigeait la Section historique visait à préserver le patrimoine de la force aérienne du Canada. Et c'est au moment même où la CNA était sur le point de devenir une institution permanente, que l'ARC, qui devait en être le superviseur, et ses fières traditions furent liquidées sans vergogne.

L'une des manifestations les plus tangibles de cette évolution fut la substitution de l'uniforme vert bouteille inspiré de celui de l'USAF au traditionnel uniforme bleu de la Force aérienne canadienne. Hellyer estimait que « la nécessité d'un uniforme commun était très réelle et ne constituait pas, comme certains critiques le prétendaient, un caprice de ministre<sup>77</sup> » [Traduction]. C. P. Stacey se trouvait à Ottawa durant la procédure d'unification, puisqu'il coordonnait à l'époque la nouvelle Direction de l'histoire. Il fait les

réflexions suivantes au sujet des uniformes traditionnels dans lesquels des Canadiens avaient combattu et étaient morts :

« Cela faisait de la peine de les remplacer par un uniforme vert dont la coupe et la couleur faisaient penser à celles de chauffeurs d'autobus ou de préposés de stations d'essence. (La seule opinion positive que les gens contraints de le porter (...) exprimèrent était qu'il était 'bon pour le travail de bureau'. De plus, l'un des changements caractéristiques de cette période fut l'abandon de la très civilisée tradition britannique qui voulait que les officiers employés à un quartier général statique portent des vêtements civils<sup>78</sup>. » [Traduction]

Cette vieille tradition britannique, comme beaucoup d'autres qui furent abandonnées dans le cadre de l'unification, jette un doute sur la déclaration de Hellyer concernant la réelle nécessité d'un uniforme commun. L'intégration des commandements aux niveaux les plus élevés était logique sur le plan opérationnel, mais la désacralisation en bloc de solides traditions militaires était injustifiable et coûteuse et représentait une perte irréparable pour l'éthos des forces armées du Canada. Marc Milner écrivit que « Hellyer et probablement les membres de l'armée de l'air étaient enthousiastes à l'idée de porter un uniforme vert bouteille comme celui de l'USAF<sup>79</sup> » [Traduction]. C'est un officier de l'armée de l'air, le Commodore de l'air Garnet Jacobsen, qui fut chargé de la conception du nouvel uniforme des Forces canadiennes, mais ses idées ne traduisaient pas le désir général des membres de la Force aérienne.

Manning élabora une politique muséale de l'ARC qui visait à préserver des artefacts et des avions qui n'étaient plus opérationnels, mais qui constituait le patrimoine de la Force aérienne du Canada. L'uniforme et les grades de l'ARC faisaient tout autant partie de ce patrimoine, à la distinction notable près qu'ils étaient restés fonctionnels et constituaient un élément vivant de la culture de la force aérienne. Ceux qui portaient cet uniforme étaient concrètement reliés à leurs prédécesseurs et affichaient cet héritage où qu'ils aillent. Conscient du fait que certains changements étaient inévitables, le groupe consultatif supérieur de l'ARC chercha une solution de juste milieu dans l'espoir de préserver certains liens traditionnels avec le passé malgré l'unification des armées. Après avoir résumé les arguments pour et contre le remplacement intégral des grades de la Force aérienne par ceux de l'Armée, il recommanda que « l'ARC adopte les titres des grades de l'AC [Armée canadienne] tout en conservant les insignes actuels des officiers<sup>80</sup> » [Traduction]. Cette proposition est antérieure à la directive ministérielle définitive concernant l'uniforme commun et traduit le désir de la Force aérienne de conserver les traditions qu'elle pouvait valablement défendre, en l'occurrence le port des insignes bleu clair et bleu foncé sur l'uniforme bleu traditionnel.

À court terme, les solutions de compromis pour perpétuer les traditions de la Force aérienne au moment de l'adoption des nouveaux uniformes étaient une cause perdue. Les barrettes dorées, plus proches de celles des commandants d'avions civils que des pilotes militaires, démarquèrent les officiers de la nouvelle « branche aérienne » des Forces canadiennes. Heureusement, la voie de compromis dans laquelle Manning engagea l'avenir de la CNA eut plus de succès. Après les célébrations de 1967, la collection de Rockcliff fut placée sous le contrôle du MNST et, avec le MNA de Molson, prit le nom de « Division de l'aviation et de l'aérospatiale ». Finalement, tous les avions du MNST, dont la plus grande partie venait de la CNA de Rockcliff, furent regroupés dans ce qu'on appela informellement le Musée national de l'aviation. L'adoption de cette appellation pour la Division de l'aviation et de l'aérospatiale du MNST suscita une certaine confusion, car elle suppose une continuité artificielle entre le MNA créé en 1960 sous Molson et l'institution créée à Rockcliff après le regroupement de la CNA en 1964. Cette position subalterne du musée de Rockcliff sous la direction du Musée des sciences fut enchâssée dans la *Loi sur les musées nationaux* de 1968. Ce nouveau MNA, qui a récemment pris le nom de Musée de l'aviation du Canada (MAvC), fut et reste la toute première collection d'avions historiques du pays. En 1961, Ralph Manning écrivit ceci :

Je suis inquiet d'un certain aspect de l'évolution de la politique muséale. L'ARC a récemment transféré un Sopwith Camel au Musée canadien de la guerre et elle a offert et est sur le point de livrer un Me 163B, un Fairy Battle, un Mosquito, un Kitty Hawk, un Lysander et un Mustang (...). Si elle crée un musée central de la force aérienne, ses principaux objets d'exposition devraient être du matériel de la Deuxième Guerre mondiale. Et cela ne sera pas possible si des machines de prix comme celles-là ont été aliénées (...). Si nous comptons avoir un musée de l'aviation militaire, je pense qu'on ne devrait pas donner d'avions de la Deuxième Guerre mondiale aux musées nationaux<sup>81</sup> [Traduction].

Comme on l'a vu, le regroupement de ressources à Rockcliffe était initialement censé être une étape dans la création d'un musée national de l'ARC. À mesure que l'intégration et l'unification devinrent une réalité tangible, Manning et la Force aérienne décidèrent de perpétuer l'existence de la CNA en transférant brièvement sa gestion au MCG, et, peu après, au MNST. Après l'unification, des groupes comme le Fonds du Mémorial de l'ARC et l'Association de l'ARC (aujourd'hui l'Association des Forces aériennes du Canada) continuèrent de demander la création d'un musée en l'honneur de la Force aérienne du Canada, pour commémorer sa culture et son patrimoine. Les avions de Rockcliffe demeuraient le noyau le plus valable d'un musée de ce genre, mais il était devenu impossible de le désigner comme tel depuis son intégration à la Corporation des musées nationaux du Canada en 1968.

Ces groupes de défense de la Force aérienne sont déchirés entre deux objectifs primordiaux. Ils reconnaissent la valeur de la collection de Rockcliffe et sont favorables au choix d'un nouveau bâtiment pour héberger le MNA. Le risque d'incendie est l'une des plus graves menaces qui pèsent sur les avions historiques, et les trois hangars de bois de Rockcliffe y sont particulièrement exposés. Lorsqu'on obtint finalement des fonds du gouvernement fédéral pour construire un bâtiment moderne pour le MNA, le Fonds du Mémorial de l'ARC fit une contribution financière destinée à la construction d'un Hall d'honneur de l'ARC. Mais ces anciens combattants de l'ARC désiraient encore un musée national de la Force aérienne<sup>82</sup>. Des officiers créèrent le Fonds du Mémorial de l'ARC en 1967 pour construire un monument à la mémoire de leur ancienne armée. Le mandat de ce Fonds fut rempli en 1984 lorsque fut inauguré le Musée commémoratif de l'ARC, situé, comme il se doit, sur la route du DR6 à Trenton (qui s'appelle aujourd'hui RCAF Road)<sup>83</sup>. C'est dans ce musée que se trouvent les couleurs d'escadres disparues, de nombreux monuments commémoratifs de la Force aérienne et des avions rares d'importance historique, par exemple un Handley Page Halifax Mk VII. Le bombardier exposé dans le musée est le seul exemplaire authentiquement restauré de cet avion qui soit exposé dans le monde et il rappelle utilement le rôle de nombreux Canadiens qui ont combattu et qui sont morts dans des Halifax et des Lancaster dans le cadre du groupe de bombardiers n° 6 pendant la Deuxième Guerre mondiale. Il demeure que c'est au MAVC, et de loin, que se trouve la collection la plus valable d'avions qui permette de témoigner de l'histoire de la Force aérienne de ses débuts à nos jours. Ce n'est pas surprenant compte tenu du fait que le Lcol avn Manning et l'ARC l'assemblèrent précisément dans ce but. Pourtant, comme l'histoire du Fokker D.VII 6810 et de sa restauration, les origines effectives du MAVC se perdent.

Une histoire de la collection aéronautique de Rockcliffe, signée par Ken Molson, fut publiée en 1988. Dans ces quasi-mémoires, Molson laisse entendre que l'institution moderne du Musée de l'aviation du Canada fut la suite naturelle du tout premier musée national de l'aviation, créé sous sa direction à Uplands en 1960<sup>84</sup>. Il atteste le rôle de Manning dans l'obtention de hangars à Rockcliffe et dans le transport d'avions de la Deuxième Guerre mondiale de l'ARC à la station, mais il ne parle pas du projet de musée de l'ARC. Il importe peu que Molson n'ait pas été au courant des intentions de l'ARC ou qu'il ait simplement décidé de ne pas en parler dans cet ouvrage. Quoi qu'il en soit, le fait est que c'est le Lcol avn Ralph Manning qui fut l'instigateur des projets de commémoration de l'histoire de la Force aérienne. La sanction officielle du projet de musée de l'ARC fut dissoute dans l'unification de 1967, mais le désir de préserver les traditions de la Force aérienne demeura vif parmi les groupes de pression. Malgré l'existence de ces groupes, le souvenir du rôle de Manning et même certaines des traditions de l'ARC disparaissent. Pourtant, les effets du leadership de Ralph Manning dans la préservation du patrimoine de la Force aérienne restent tangibles jusqu'à ce jour.

Le MAVC contemporain situé à Rockcliffe a depuis évolué par rapport à l'objectif initial de Manning, qui voulait en faire un musée de la Force aérienne, pour englober toute l'histoire de l'aviation canadienne. Mais les parties militaires de la collection restent un tribut puissant et d'une valeur historique à la force aérienne du Canada avant, pendant et après la période d'existence de l'ARC de 1924 à 1968. Le MAVC offre à voir des avions civils et militaires préservés sur un site fortement marqué par l'histoire de la force aérienne, et c'est tout à l'honneur de Ralph Manning et de la Section historique de l'ARC. Malgré les efforts de celui-ci, le sort ambigu des hangars de Borden rappelle que l'on a encore besoin de leadership en matière de conservation. Le troisième des grands projets de commémoration de Ralph Manning, le Fokker D.VII (Alb.) 6810/18 de la Société historique du comté de Brome, illustre à la fois le succès de Manning et la nécessité d'entreprendre régulièrement des projets de conservation. Lorsque le DR6 répara le Fokker de Knowlton en 1963, ce fut le premier entretien de la machine en 45 ans. De nos jours, après 45 ans d'exposition, l'avion présente de nouveau des signes de vieillissement et de détérioration. Cette rétrospective détaillée du rôle du Lcol avn Ralph Manning à la Section historique de l'ARC témoigne

de son aptitude à influencer ceux qui l'entouraient en dépit de l'évolution de ses objectifs en fonction de la situation. L'origine du MAVC, qui remonte au MARC, et la source du 6810/18 de Knowlton illustrent la fugacité de la mémoire, aussi bien institutionnelle qu'individuelle. Cette impermanence de la commémoration souligne la nécessité tout actuelle de dirigeants aptes à suivre l'exemple de Ralph Manning et à veiller à la préservation du patrimoine, de la culture et de l'histoire de la Force aérienne.

.....  
**Notes**

1. Direction – Histoire et patrimoine (DHP), 74/560 (politique de l'historien de l'aviation), note de service, 6 juin 1961, Historical Information – Museums, R.V. Manning.
2. DHP, 74/560, Museums: Display of RCAF Equipment, E.B. Armstrong, 17 janvier 1962.
3. Desmond Morton, *Une Histoire militaire du Canada*, Québec, Septentrion, 1992.
4. Brereton Greenhous et Hugh A. Halliday, *Canada's Air Forces: 1914-1999*, Montréal, Art Global/DND, 1999, p. 138.
5. Tim Cook, *Clio's Warriors*, Toronto, UBC Press, 2006, p. 143.
6. Par contre, la Marine canadienne finance largement la DHP, qui vient de publier deux volumes de l'Histoire officielle des opérations de la MRC durant la Deuxième Guerre mondiale.
7. DHP, 74/560, note de service, 6 juin 1961, Historical Information – Museums, R.V. Manning.
8. En octobre 2004, le United States Air Force Museum (USAFM) a pris le nom de National Museum of the United States Air Force (NMUSAF).
9. Archives de la Société historique du comté de Brome (SHCB), dossier Fokker D.VII 6810/18, lettre de Crosroy à Shufelt, 25 juin 1963.
10. DHP, 74/650, évolution récente de la politique muséale de l'ARC, 29 juin 1962.
11. Cook, p. 113.
12. *Ibid.*, chapitres 3, 4 et 5.
13. Ralph Baker, *The Ship Busters – The Story of the RAF Torpedo-Bombers*, Londres, Chatto & Windus, 1957, p. 248.
14. Kenneth B. Conn, « The Royal Canadian Air Force Historical Section », *Canadian Historical Review*, n° 27, 1945, p. 249.
15. *The RCAF Overseas: The First Four Years*, Oxford University Press, Toronto, 1944, et *The RCAF Overseas: The Fifth Year*, Toronto, Oxford University Press, 1945.
16. Cook, p. 139.
17. DHP, 78/543, *The Air Historian, 1940-1965*.
18. C.P. Stacey, « The Life and Hard Times of an Official Historian », *Canadian Historical Review*, n° 51, 1970, p. 29 et 30.
19. F.H. Hitchins, *Air Board, Canadian Air Force and Royal Canadian Air Force*, Musée national de l'homme, série Mercure, document du Musée canadien de la guerre (MCG), n° 2, Musées nationaux du Canada, Ottawa, 1972.
20. *Transactions of the Brome County Historical Society, (Volume III): From August, 1910 to November 1926*, 26 août 1921, p. 31.
21. Archives de l'Université de Western Ontario (UWO), Beatrice Hitchins Memorial Aviation Collection (BHMAL), B1797, III-22, Feast, A.M. (Première Guerre mondiale) lettre de Feast à Hitchins, 23 mars 1953.
22. Archives de la SHCB, dossier Fokker D.VII 6810/18, enregistrement sonore, A.M. Feast sur le D.VII du Musée, 19 août 1978, transcription par Ralph Mason.
23. A.M. Feast, « Achtung-DVII! », *The Roundel*, vol. 5, n° 10, novembre 1953, p. 32.
24. *Transactions of the Brome County Historical Society (Volume III): From August, 1910 to November 1926*, vingt-deuxième réunion annuelle, 30 août 1939, p. 27.
25. Archives de l'UWO, BHMAL, B1797, III-22, Feast, A.M. (Première Guerre mondiale), lettre de Feast à Hitchins, 31 mars 1953.
26. Archives de l'UWO, BHMAL, B1797, III-22, Feast, A.M. (Première Guerre mondiale), lettre de Hitchins à Feast, 7 mai 1953.
27. Bibliothèque et Archives Canada (BAC), documents du ministère de la Milice et de la Défense (RG9) III B 1, vol. 3433, T-5-49 (Trophies /War /Shipment to Canada), Detailed Account of Shipment per C.P.O.S. Batsford.
28. E. P. Soye, « The Dominion Packing Service: The Canadian Air Force, the Imperial Gift and War Trophy Aircraft in 1919 », *Cross and Cockade International Journal*, vol. 39, n° 3, 2008, p. 181 à 188.
29. BAC, documents du ministère des Archives publiques (RG37), D 374, K., lettre de Foster à Doughty, 27 novembre 1918.
30. W. Stewart Wallace, *The Memoirs of The Rt. Hon. Sir George Foster*, Toronto, MacMillan, 1933, p. 204 à 207.
31. BAC, RG37, D 374, K., lettre de Foster à Doughty, 2 juin 1920.

32. Archives de l'UWO, BHMAL, B1797, III-32, Manning, R. (et R. Dodds), lettre de Manning à Hitchins, 13 mars 1962.
33. DHP, 74/560, 895 – AH, note de service, secrétaire du Conseil de la défense, 18 février 1963.
34. DHP, 74/560, lettre de Robertson à Armstrong, exposition de matériel de l'ARC, 29 janvier 1962.
35. Archives de la SHCB, dossier Fokker D.VII 6810/18, lettre de Murray à Shufelt, 27 avril 1962.
36. Archives de la SHCB, dossier Fokker D.VII 6810/18, lettre de Shufelt à Murray, 12 mai 1962.
37. Archives de l'UWO, BHMAL, B1797, III-22, Feast, A.M. (Première Guerre mondiale), lettre de Feast à Hitchins, 31 mars 1953.
38. H. Hugh Wynne, *The Motion Picture Stunt Pilots and Hollywood's Classic Aviation Movies*, Missoula, Pictorial Histories, 1987, p. 72.
39. Rappelons que l'un de ces cinq avions a été racheté par la suite par le Musée national de l'aviation et importé au Canada en 1971. Le Fokker D.VII 10347/18 a depuis été partiellement réparé, mais considérablement modifié compte tenu de son rôle après la guerre, si l'on compare à l'état dans lequel se trouve le Fokker D.VII (Alb) 6810/18 d4e Knowlton (non réparé).
40. Archives de la SHCB, dossier Fokker D.VII 6810/18, lettre de Shufelt à Murray, 12 mai 1962.
41. Archives de la SHCB, dossier Fokker D.VII 6810/18, lettre de Manning à Shufelt, 28 juin 1962.
42. Jonathan F. Vance, *High Flight: Aviation and the Canadian Imagination*, Toronto, Penguin, 2002, p. 56 et 57.
43. Archives de la SHCB, dossier Fokker D.VII 6810/18, lettre de Manning à Shufelt, 28 septembre 1962.
44. Archives de la SHCB, dossier Fokker D.VII 6810/18, lettre de Shufelt à Manning, 11 octobre 1962.
45. Archives de la SHCB, dossier Fokker D.VII 6810/18, lettre de Manning à Shufelt, 18 décembre 1962.
46. Archives de la SHCB, dossier Fokker D.VII 6810/18, lettre de Manning à Shufelt, 8 février 1963.
47. Kenneth M. Molson, *Canada's National Aviation Museum: Its History and Collection*, 2<sup>e</sup> édition, Ottawa, MNA, 1988, p. 180, 191 et 198.
48. Musée de l'aviation du Canada (MAvC), dossier Fokker D.VII 10347/18 (aviation militaire allemande), dossier technique, volume 2, 710077. Suggestions de M. Ruggles concernant le traitement de la toile du Fokker D.VII.
49. Archives de la SHCB, dossier Fokker D.VII 6810/18, entente concernant l'emprunt du Fokker D.VII (Alb) 6810/18, signée le 28 mars 1963.
50. Arnold M. Feast, « Achtung—One More Time: Or how to love thine enemy [artefact] as thyself », *Township Sun*, Lennoxville, mars 1977, p. 22.
51. MAvC, Fokker D.VII 10347/18 (aviation militaire allemande), dossier technique, volume 2, 710077, lettre de Manning au commandement du DR 6, 30 avril 1963.
52. Archives de l'UWO, BHMAL, B1797, III-32, Manning, R. (et R. Dodds), lettre de Manning à Hitchins, 20 novembre 1962.
53. Archives de la SHCB, dossier Fokker D.VII 6810/18, lettre de Shufelt à Manning, 15 juin 1963.
54. MAvC, A.E.G. G.IV 574/18, dossier technique, volume 1, 670631, lettre de Manning à Murphy, 27 janvier 1967.
55. DHP, 74/560, évolution récente de la politique muséale de l'ARC, R.V. Manning, 29 janvier 1962.
56. En 1958, le Musée national du Canada comprenait le Musée canadien de la guerre et rendait compte au ministère des Affaires du nord et des Ressources nationales. La responsabilité du Musée national du Canada fut transférée au tout nouveau Secrétariat d'État du Canada en 1964. En 1966, un an après la disparition de la Section historique de l'ARC et de son rôle dans l'orientation de l'avenir de la collection, la toute nouvelle Collection nationale de l'aéronautique fut intégrée à l'embryon de Musée des sciences et de la technologie à titre de nouvelle direction des Musées nationaux du Canada. La Loi de 1968 sur les musées nationaux est à l'origine de la création d'une nouvelle Corporation des musées nationaux du Canada englobant le Musée des beaux-arts, le Musée national de l'homme (ancienne direction de l'histoire de l'homme du MNC, qui comprenait le MCG), le Musée national des sciences naturelles (ancienne direction d'histoire naturelle du MNC) et le Musée national des sciences et de la technologie (qui comprenait encore la CNA). C'est également durant cette période que le Musée canadien de la guerre fut transféré de l'ancien hangar des trophées de guerre, sur la rue Sussex, au bâtiment adjacent auparavant occupé par le ministère des Archives publiques (1967). Le MCG se servait de ce hangar avant même sa création officielle en 1942. Le « hangar » était ainsi nommé parce qu'il avait servi à entreposer des trophées collectionnés par le ministère des Archives publiques depuis environ la fin de la Grande Guerre.
57. DHP, 74/560, 10-11-C15 (COA), 18 avril 1962. Réf. : Your 045-6 (AMP) 13 mars.
58. S.F. Wise, *Les aviateurs canadiens dans la Première Guerre mondiale*, Ottawa, ministère de la Défense nationale, 1982, p. 125-126.
59. DHP, 74/560, évolution récente de la politique muséale de l'ARC, Musée du commandement de l'instruction, 24 août 1964, CI COA intérimaire.
60. *Ibid.*

61. DHP, 74/560, 045-6 TD 4343P, ressources humaines et financières pour les musées de Rockcliffe et du Camp Borden, 17 décembre 1964, R.V. Manning.
62. E.T. Karkut (dir. de la publ.), *The History of 6RD and the Aerospace Maintenance Development Unit*, Erin, Boston Mills Press, 1990, p. 70.
63. Norm Marion, *Les hangars de Borden: toujours debout... mais pour combien de temps?*, 30 octobre 2003, accessible en direct à l'adresse <http://www.forceaerienne.forces.gc.ca/16w-16e/nr-sp/index-fra.asp?cat=71&id=397> (consulté le 6 avril 2009).
64. Norm Marion (dir. de la publ.), *Camp Borden: Birthplace of the RCAF*, Kromar, Borden, 1999, p. 6 à 39.
65. DHP, 74/560, note de service, 6 juin 1961, Historical Information – Museums, R.V. Manning.
66. Molson, p. 36 à 38.
67. DHP, 75/505 (politique muséale de l'ARC), Exposition estivale de vieux avions, 8 novembre 1962, R.V. Manning.
68. DHP 74/437 (Musées – Collection nationale de l'aéronautique), lettre de Glover à Diamond, 15 avril 1964.
69. DHP 74/437, lettre de Murray à Glover, 19 mai 1964.
70. Sharon Babaian, *Les origines du MSTC – Musée des sciences et de la technologie du Canada*, accessible en direct à l'adresse [http://www.sciencetech.technomuses.ca/francais/about/pdf\\_reports/OriginsBro\\_F.pdf](http://www.sciencetech.technomuses.ca/francais/about/pdf_reports/OriginsBro_F.pdf) (consulté le 6 avril 2009).
71. Paul Hellyer, *Damn the Torpedoes: My Fight to Unify Canada's Armed Forces*, Toronto, McClelland and Stewart, 1990, p. 88.
72. C.P. Stacey, *A Date with History: Memoirs of a Canadian Historian*, Ottawa, Deneau, 1983, p. 255 à 260.
73. Cook, p. 212.
74. Stacey, p. 256.
75. DHP, 74/560, note de service renvoyant à 045-5 TD 4343P (Sec DS), 13 janvier 1965.
76. Desmond Morton, *Une Histoire militaire du Canada*, Québec, Septentrion, 1992. p. 258.
77. Hellyer, p. 172.
78. Stacey, p. 257.
79. Marc Milner, *Canada's Navy: The First Century*, Toronto, University of Toronto Press, 1999, p. 254.
80. DHP, 74/560, 300-1, Adoption des titres de grade de l'armée canadienne, 1<sup>er</sup> février 1965.
81. DHP, 74/560, note de service, 6 juin 1961, Historical Information – Museums, R.V. Manning.
82. Molson, p. 83 et 84.
83. Le Musée du Mémorial de l'Aviation royale du Canada prit le nom de Musée national de la Force aérienne du Canada en 2007, peu après que l'USAFM à Dayton eut pris le nom de NMUSAF.
84. Molson, p. 24.

### **Edward Peter Soye**

*Edward Peter Soye est étudiant des études supérieures du Département des études sur la guerre du Collège militaire royal du Canada. Il est né et il a grandi dans la Région du Grand Toronto, il a terminé ses études de premier cycle à l'Université de Toronto en 2007. À l'heure actuelle, il prépare une thèse de maîtrise qui porte sur le sujet des avions allemands alloués au Canada après la Grande Guerre. Cet homme de 24 ans est passionné par l'étude et la préservation de l'histoire de l'aviation canadienne. Afin de maintenir ce patrimoine vivant, il pilote des avions historiques, notamment le Fokker Triplane et le North American Harvard. L'agencement de cette expérience opérationnelle et de l'étude théorique des avions anciens produit une sorte de synergie. En ce qui concerne l'avenir, il souhaite publier un ouvrage complet sur le sujet de sa thèse et élargir son expérience de vol d'anciens avions de toutes les époques.*

## Le Canada et l'espace : une question de leadership

*William P. Sparling*

Si on en croit les médias grand public et la littérature populaire, il n'existe que deux intervenants dans l'espace : les États-Unis (É.-U.) et la Russie. Dernièrement, bien entendu, on a commencé à voir l'arrivée sur scène d'un petit groupe d'autres acteurs : en plus de la mise sur orbite de satellites par les Français et les Japonais, la Chine a réussi à envoyer son premier astronaute en orbite (Yang Liwei), et Sir Richard Branson et Burt Rutan ont fondé une société privée de tourisme spatial après les lancements réussis en 2004 de l'astronef SpaceShipOne. Malgré les différences d'échelle, ces événements illustrent que l'espace est bel et bien à la portée des « puissances intermédiaires » comme le Canada. La partie la plus difficile de la recherche spatiale, prouver qu'il est possible d'aller dans l'espace, a déjà été faite et des Canadiens y ont travaillé depuis le début. Aujourd'hui, alors qu'il serait possible de tirer des bénéfices potentiellement astronomiques, le peuple et le gouvernement canadiens semblent schizophrènes à ce sujet. Alors que les industries de l'espace font de grandes contributions à nos connaissances et à l'économie, sans parler de l'aide qu'elles donnent aux opérations gouvernementales, le gouvernement a été forcé de se plier à différents lobbies qui ont su se faire entendre sur les politiques nationales concernant l'espace. Le silence public traditionnel des Forces canadiennes (FC) n'a aidé personne, car on a ainsi perdu des informations importantes à ce sujet dans le tumulte général du débat (à supposer qu'il soit seulement possible de débattre de cette question, vu ses aspects politiques inhérents). Cela est regrettable, car les FC en général, et la Force aérienne en particulier, peuvent apporter une importante contribution au Canada dans le cadre d'activités spatiales, mais seulement avec le leadership politique et militaire requis pour les réaliser.

Chaque fois que l'on soulève des questions relatives à l'espace et à une éventuelle participation militaire, un grand nombre d'intervenants du grand public et des milieux politiques acceptent des idées fausses répandues en raison des images véhiculées par les lobbies politiques et des films et séries télévisées populaires (*La Guerre des étoiles*, *Star Trek*, *Battlestar Galactica*, etc.). Ces intervenants visualisent souvent d'imposantes batailles dans l'espace et des bombardements planétaires qui rappellent les combats navals du 18<sup>e</sup> siècle. Même ceux qui arrivent à voir plus loin que la fiction sont sujets aux préjugés induits par ces images et la plupart d'entre eux n'arrivent pas à faire la distinction entre la militarisation de l'espace et son armement. L'utilisation de ressources militaires, autres que l'utilisation d'armes proprement dites, ne menace pas la Terre. Il n'est pas ici question de construire une « Étoile Noire » en orbite pour menacer la Terre.

La militarisation de l'espace est différente de son armement, en ce sens que les ressources utilisées ne sont pas des armes. Ces ressources peuvent être de simples aides aux communications et à la navigation ou des satellites de reconnaissance (télé-détection) à très haute résolution. Même si ces ressources peuvent être extrêmement utiles dans le cadre d'opérations militaires, elles ne constituent pas, en soi, une menace directe à un adversaire potentiel. Comme le fait valoir l'honorable Colin Kenny, président du Comité sénatorial permanent de la sécurité nationale et de la défense, quels que soient les souhaits du public canadien, l'espace est déjà militarisé. Il ajoute, dans des discussions sur l'utilisation de l'espace à des fins militaires pour promouvoir l'intérêt national, « Ce qui est vraiment impensable est d'attendre si longtemps que l'on permet à des adversaires potentiels de s'approprier dans l'espace un avantage qui pourrait être insurmontable<sup>1</sup>. » [Traduction] La reconnaissance de l'utilité de ressources spatiales dans l'intérêt national ne signifie pas préconiser la mise en place d'armes orbitales.

Cependant, l'armement constitue une menace directe qui limite le potentiel de défense. C'est pour cette raison qu'un certain nombre de traités ont été ratifiés à ce sujet. Les traités les plus cités qui régissent les activités militaires (armement) sont le Traité sur l'espace extra-atmosphérique (TEEA), qui interdit l'utilisation d'armes de destruction massive (ADM) dans l'espace, mais pas l'utilisation d'armes classiques, et le Anti-Ballistic Missile (ABM) Treaty (traité de limitation des missiles antibalistiques). Il est extrêmement difficile de contrer des menaces de cette nature et elles ont donné lieu à des programmes comme l'Initiative de défense stratégique des États-Unis (surnommée la « Guerre des étoiles ») et la défense contre les missiles balistiques de théâtre. Les menaces qui découlent de l'armement sont, sans y être limitées, des systèmes de bombardement orbitaux utilisant des ADM et des armes cinétiques, des systèmes orbitaux à explosion nucléaire utilisant une impulsion

nucléaire-magnétique ou électromagnétique (INM/IEM) et des systèmes antisatellites (ASAT)<sup>2</sup>. Même si des armes spatiales ne sont pas utilisées contre des cibles planétaires, les dommages causés de cette façon à des ressources orbitales de grande valeur pourraient avoir des conséquences sans précédent à l'échelle mondiale. Selon Michael Listner :

L'utilisation de l'espace s'est accrue de façon considérable depuis la Guerre froide, à un point tel que des activités courantes, des télécommunications aux marchés financiers et à la navigation civile, dépendent fortement de l'infrastructure spatiale. La protection de ces ressources spatiales est importante, car leur destruction, en plus de toucher les forces militaires, aurait un effet dévastateur sur les économies<sup>3</sup>. [Traduction]

## Sur une toile de fond internationale

À l'origine, les programmes spatiaux des É.-U. et de l'ancienne Union soviétique ont pris la forme d'une « course à l'espace » qui a duré 18 ans (1957-1975), suivant le lancement de Spoutnik 1 (4 octobre 1957). Les deux superpuissances ont utilisé l'espace comme source de prestige national et d'avantage militaire. Étant donné que l'exploration spatiale était essentiellement appuyée par des ressources et des fonds militaires, et que les avantages militaires éclipsaient tous les autres objectifs, les cosmonautes/ astronautes initiaux étaient des militaires, surtout des pilotes d'essai. En fait, la toute première personne à voler dans l'espace était le pilote soviétique (alors Lieutenant sénior) Yuri Gagarin (12 avril 1961) à bord de l'astronef Vostok 3KA-2 (rebaptisé Vostok 1). Le développement continu de satellites, par chacun de ces pays, ainsi que les laboratoires orbitaux habités (MOL, Skylab et Mir) avaient des applications civiles/scientifiques et militaires. Les satellites et les laboratoires n'étaient pas ouvertement armés, mais c'était l'utilisation potentielle d'ADM qui a mené aux négociations et à la ratification du TEEA, afin d'éliminer cette menace de l'équilibre des forces/la détente<sup>4</sup>. Suite à la ratification du TEEA, les travaux de recherche sur les armes spatiales ont dû être « clandestinisés », de sorte que chacune des parties pouvait prétendre se conformer au traité, tant qu'il n'y avait aucun nouveau déploiement d'un tel système. Le traité sur les ABM a été ratifié par la suite, afin de maintenir la détente en renforçant la doctrine de la destruction mutuelle assurée (MAD), limitant ainsi la capacité de chacun à se défendre contre des missiles balistiques.

Les excursions lunaires des É.-U., et tout particulièrement l'atterrissage de la première mission lunaire habitée le 20 juillet 1969, a essentiellement marqué la fin de la course à l'espace, du moins à des fins de prestige. Les développements militaires comprenaient des communications protégées améliorées, la reconnaissance photographique à haute résolution et la constellation de satellites du système GPS (Global Positioning System) américain. De plus, les É.-U., sous la présidence de Ronald Regan (1983), ont lancé l'Initiative de défense stratégique (IDS) pour contrer la force numérique des missiles balistiques nucléaires de l'Union soviétique, une manœuvre potentiellement déstabilisatrice. Malgré le potentiel déstabilisateur pour la détente que présentait l'IDS, c'est après l'effondrement de l'Union soviétique que le président G.W. Bush, en 2001, a formellement retiré les É.-U. du traité ABM, ce qui laisse planer le doute sur l'état du TEEA.

Les É.-U. restent un des deux seuls pays qui ont testé ou déployé de façon opérationnelle une arme ASAT. Le 20 février 2008, les É.-U. ont lancé un missile SM-3 qui a détruit un satellite espion américain errant (USA-193) à une altitude de 247 kilomètres. Officiellement, ce lancement visait à protéger les personnes au sol de toute exposition au propergol très toxique (hydrazine) du satellite, plutôt que toute « assertion de la doctrine des É.-U. en matière d'opérations guerrières dans l'espace<sup>5</sup>. » [Traduction] Cependant, cette opération a surtout été interprétée comme une démonstration des capacités américaines à la suite d'un test/démonstration par la Chine de sa capacité ASAT. Ce lancement réussi d'un missile était aussi le premier lancement d'un missile guidé contre une cible en orbite à partir d'un navire de la Marine. Il est assez révélateur que ce « test » s'inscrive pleinement dans le cadre de la politique officielle des États-Unis en matière d'aérospatiale : « Le contrôle du terrain élevé que constitue l'espace n'est pas limité à la simple protection de nos propres capacités. Nous devons aussi songer à empêcher nos adversaires de s'approprier ce terrain élevé<sup>6</sup>. » [Traduction] Cela indique que les É.-U. se sont officiellement engagés sur une voie menant à la supériorité dans l'espace, ce qui donnera à ce pays d'importants avantages militaires et économiques dans l'espace. Cela entraînera aussi la discorde, à mesure que d'autres états chercheront à obtenir la parité ou un avantage pour eux-mêmes. Selon le Colonel Charles D. Lutes de la United States Air Force (USAF), malgré le fait que la première course à l'espace ne visait que le prestige, « la prochaine course sera motivée par la création de richesses à partir de l'espace, 'un boom dans la valeur économique de l'espace proprement dit' <sup>7</sup>. » [Traduction] Étant donné que les conséquences économiques de l'échec dans ce domaine dépendent de l'industrie et de la bonne volonté des pays étrangers, les nations qui adoptent ces

technologies seront aussi mieux préparées à maintenir leur propre souveraineté économique et physique. Malheureusement, vu le penchant américain pour l'unilatéralisme, « dans un monde basé sur le principe que les nations sont des entités souveraines, une décision américaine de développer et de déployer une capacité de contrôle unilatéral de l'espace soulèverait des questions troublantes concernant la signification même de la souveraineté<sup>8</sup>. » [Traduction]

Du côté civil, la NASA est passée à autre chose depuis ses programmes lunaires (Apollo). Jusqu'à récemment, l'accès à l'espace était fermement entre les mains d'agences gouvernementales et de certains entrepreneurs choisis du domaine de la défense. Même s'il est possible pour des tiers de lancer leurs ressources orbitales, à l'aide de véhicules approuvés, tous les lancements nationaux restent sujets à l'approbation du gouvernement américain. Le vol inédit de SpaceShipOne pour l'obtention du prix Xprize était une rare exception; pour tout le reste, les É.-U. ont maintenu un contrôle serré de l'accès national à l'espace, surtout depuis les attaques terroristes de 2001<sup>9</sup>. De plus, les É.-U. ont pris des mesures pour exercer un contrôle sur les ressources spatiales civiles au nom de la sécurité nationale, y compris l'intérêt économique, surtout depuis le début des aventures militaires problématiques en Iraq et en Afghanistan. Ce contrôle, tel qu'exercé en vertu des lois américaines sur la sécurité, permet aux É.-U. de contrôler le flux d'information de sources commerciales, obtenu ou transféré à l'aide de ressources établies dans l'espace régies par les É.-U. En vertu de la loi américaine, le gouvernement des É.-U. règlemente toutes les activités des entreprises ou personnes morales américaines. Cela comprend les filiales établies à l'extérieur des É.-U. et toute entreprise qui a un bureau dans le territoire américain. La *Patriot Act* va encore plus loin et elle permet au gouvernement américain de saisir ou de s'approprier des connaissances exclusives au nom de la sécurité nationale, et ce, *sans même devoir en informer le propriétaire*. « Le problème qui découle de [l'accès à] la télédétection commerciale à haute résolution a entraîné un débat complexe entre la sécurité nationale et les intérêts économiques aux États-Unis et à l'étranger<sup>10</sup>. » [Traduction] Cet aspect troublant était une des principales raisons qui a poussé le gouvernement canadien à bloquer la vente de la division spatiale de MacDonald, Dettwiler and Associates (MDA) à une société américaine, car ce n'était « pas dans l'intérêt national ».

La navette spatiale polyvalente a donné aux É.-U. la capacité réutilisable permettant de mettre en place des ressources orbitales et d'en assurer la maintenance. Malgré les pertes en vies humaines dans l'utilisation continue de la navette spatiale, elle est toujours le meilleur véhicule américain et elle restera en service dans un avenir prévisible. Au niveau international, la NASA continue à être le moteur d'une grande proportion de la science et de l'exploration spatiales, en plus d'être l'organisme chef de file de la Station spatiale internationale (SSI), de rendre accessibles des connaissances scientifiques et de démontrer des capacités industrielles. Cependant, l'obsolescence croissante de la navette spatiale et de son système de lancement commence à indiquer une perte d'initiative et d'élan à la NASA, et la USAF est prête à prendre le relais au cours de sa transition à un rôle de supériorité spatiale. De plus, des entreprises commerciales, dont il est question ci-dessous, laissent entrevoir des changements dans l'avenir de la NASA.

La Russie, qui a hérité du programme spatial de l'ancienne Union soviétique, n'a pas pu suivre le rythme des efforts américains. L'agence spatiale fédérale russe (*Federal'noe kosmicheskoe agentstvo Rossii* ou RKA) a été fondée après la dissolution de l'Union soviétique et de son programme spatial. En se servant d'équipement et de sites de lancement de l'ancien programme soviétique, en coopération avec le gouvernement du Kazakhstan, la RKA a centralisé le contrôle du programme spatial civil russe, y compris toutes les opérations spatiales non militaires. Malgré des problèmes de financement constants, la RKA s'est taillé une place comme centre de lancement pour des charges utiles de tierces parties et pour le tourisme spatial (coûteux), à destination de la SSI, pour arriver à payer ses comptes.

La Russie est un des partenaires de la SSI. Elle a fourni deux modules spatiaux principaux, arrimés ultérieurement au module Unity de la NASA. La RKA est aussi responsable des lancements des équipages d'expédition et elle ravitaille la station spatiale à l'aide de l'astronef cargo Progress. La RKA prévoit que le nombre de vols à la SSI doublera en 2008. De plus, la RKA s'est engagée à fournir deux modules additionnels à la SSI : un module laboratoire multifonctionnel et le module d'amarrage pour les cargaisons (afin de remplacer le module de recherche russe).

Les forces militaires spatiales (VKS) sont une division des Forces armées de la Fédération russe responsable des opérations militaires spatiales. Établies le 10 août 1992, les VKS ont remplacé les unités spatiales de l'ancien Ministère de la défense de l'Union soviétique. Les principales tâches confiées aux VKS sont la détection des missiles balistiques, la défense contre ces derniers, ainsi que la création, le déploiement, la maintenance et le contrôle des véhicules spatiaux orbitaux, y compris le système de

positionnement GLONASS. La Russie travaille depuis un certain temps sur son propre avion/navette spatial réutilisable, mais le programme *Kliper* a été interrompu et on ne sait pas s'il sera relancé. Le financement de la RKA et des VKS est limité et inconstant, ce qui s'explique par les difficultés politiques et économiques auxquelles la Russie est confrontée.

Les efforts déployés par la Chine dans l'espace démontrent une compréhension approfondie de l'application potentielle de la puissance spatiale au-delà de la force militaire. L'expansion relativement récente et le développement industriel de haute technologie de la base économique chinoise ont été déterminants pour rendre possible la croissance rapide du programme spatial du pays. En se servant de son programme ambitieux pour rehausser son prestige national, la Chine a réussi à le transformer en un moteur économique capable de contribuer à l'économie générale grâce à la croissance industrielle et à des services de lancement pour des tierces parties. De plus, « les plans d'exploration lunaire démontrent que la Chine a une compréhension sophistiquée de la façon dont de telles missions feront croître sa puissance nationale explicite et discrète<sup>11</sup>. » [Traduction] Ce qui est encore plus troublant que l'utilisation de l'espace par les Chinois comme moteur d'appoint économique est leur désir apparent de vouloir défier les autres puissances présentes dans l'espace. La Chine a déjà démontré qu'elle dispose d'un système antisatellite dans le cadre d'une démonstration opérationnelle (janvier 2007) et elle a promulgué une orientation politique à ses forces qui indique « une recherche obsessionnelle de façons de contrer la puissance militaire de haute technologie des É.-U., y compris les ressources américaines dans l'espace<sup>12</sup>. » [Traduction] Leur orientation politique et leur endoctrinement à ce sujet sont clairs :

Dans un livre publié par la PLA [Armée de Libération Populaire] National Defense University, *Joint Space War Campaigns* (2005), l'auteur, le Colonel Yuan Zelu, écrit : « [L']objectif d'une frappe choc et stupeur dans l'espace est [de] décourager l'ennemi, et non pas de provoquer le combat. Pour cette raison, les objectifs sélectionnés pour une telle frappe doivent être peu nombreux et précis... [par exemple] d'importantes sources d'information, des centres de commandement et de contrôle, des concentrateurs de communication et d'autres objectifs. Cela ébranlerait la structure du système d'organisation opérationnel de l'ennemi et aurait un impact psychologique énorme sur les décideurs de l'ennemi<sup>13</sup>. » [Traduction]

Cela semble indiquer que le gouvernement chinois suit un plan visant à utiliser au maximum des ressources spatiales, tout en érodant celles d'adversaires potentiels, dans tous les domaines d'intérêt national.

Jusqu'ici, les efforts officiels canadiens dans l'espace ont permis des réalisations comme la fusée Black Brant, des études à l'aide de fusées ionosphériques, les satellites Alouette et Anik, le bras robot de la navette spatiale américaine et, récemment, le manipulateur agile spécialisé, appelé « Dextre », installé sur la Station spatiale internationale. De plus, les satellites RADARSAT 1 et 2 se sont avérés être des ressources précieuses, offrant une résolution telle que la technologie fait l'envie d'autres états. L'honorable Jim Prentice, ministre de l'Industrie, décrit RADARSAT comme un « système de satellite radar capable de livrer rapidement de grandes quantités de données sur une vaste région géographique<sup>14</sup>. » [Traduction] Certains pourraient être surpris d'apprendre que le Canada participe aux efforts spatiaux pratiquement depuis le début. La science et l'ingénierie du Canada ont appuyé les programmes américains tout au long de la Guerre froide, y compris le développement de satellites et les programmes spatiaux habités de la NASA, tout en menant des programmes nationaux plus modestes. Contrairement aux programmes américains, la majorité des efforts canadiens ne sont pas ouvertement militaires; on n'a fait aucune tentative de développement d'armes spatiales et seuls deux astronautes canadiens ont été détachés à l'Agence spatiale canadienne (ASC) de la Marine et de la Force aérienne, Marc Garneau et Chris Hadfield respectivement. C'est au cours du 21<sup>e</sup> siècle que l'on accorde une plus grande importance aux activités du Canada dans l'espace, non seulement pour des questions de prestige ou des avantages économiques mineurs/isolés, mais aussi pour assurer sa souveraineté.

## La puissance aérospatiale canadienne : un bref aperçu du contexte historique et de la situation actuelle

Les origines de la puissance aérospatiale canadienne remontent à la Grande Guerre, au cours de laquelle des personnages marquants comme William Avery « Billy » Bishop, V.C. et Raymond Collishaw ont mis en place, par exemple, les fondations de l'Armée de l'air qui ont suivi. Pendant l'entre-deux-guerres, on a créé officiellement l'Aviation royale du Canada (ARC), de façon assez appropriée le 1<sup>er</sup> avril 1924, en adoptant la devise révélatrice *Per Ardua Ad Astra* (À travers les embûches jusqu'aux

étoiles) que l'on trouve sur l'insigne de casquette original avec l'« albatros ». Dans le cadre de projets importants – quoique modestes et peu connus – menés jusqu'au début de la Deuxième Guerre mondiale, l'ARC a réalisé des cartes aériennes de grandes étendues du territoire canadien et elle a permis de faire avancer les connaissances en aéronautique. Parmi ses contributions au cours de la Deuxième Guerre mondiale, mentionnons des travaux de recherche, un soutien logistique et des opérations actives avec des personnages aussi proéminents qu'Andrew Mynarski, V.C., George « Buzz » Beurling, et Leonard Joseph Birchall. Après la guerre, l'ARC s'est livré à d'autres travaux de recherche et a participé à des opérations de la Guerre froide. D'importants fonds de la défense ont alors été consacrés à des expériences relatives à l'espace. L'ARC était l'unité hébergée principale de Fort Churchill (Manitoba), où elle apportait son appui aux installations de développement de fusées. Malheureusement, suite au retrait de la composante américaine du centre de Fort Churchill et au transfert de toute la recherche spatiale au Conseil national de recherches du Canada (CNRC), l'ARC a été pratiquement coupée de tout contact important avec la recherche spatiale en raison d'une décision arbitraire politique.

La participation du Canada à des activités relatives à l'espace a commencé au cours de la Deuxième Guerre mondiale par des études sur l'ionosphère pour améliorer les communications navales. D'autres travaux ont été réalisés avec des satellites après la guerre, à la suite du lancement réussi de Spoutnik I par les Soviétiques, pour poursuivre l'étude de l'ionosphère. Le résultat final a été la série de satellites Alouette. Conçus pour étudier l'ionosphère depuis l'espace, les satellites Alouette, et, ultérieurement, ceux du programme ISIS (International Satellites for Ionospheric Studies), ont été entièrement conçus et construits au Canada, même s'ils ont été lancés à l'aide de fusées américaines. Un des pionniers de la recherche spatiale, Doris Jelly, a écrit :

Les percées principales du Canada dans l'espace au cours de la première décennie ont été réalisées dans le cadre de programmes scientifiques... Lorsque le satellite Alouette I a été lancé en septembre 1962, le Canada est devenu le troisième pays à construire son propre satellite destiné à être mis sur orbite... Donc, en 1967, l'année du Centenaire du Canada, la priorité dans le programme spatial du Canada a été accordée aux applications satellitaires. La priorité absolue a été accordée aux communications... Dans le rapport Chapman [1967], on estimait que la technologie spatiale était « reliée directement aux besoins d'un grand pays peu densément peuplé, et ce, à un point tel » que, conséquemment, « *les éléments de la technologie spatiale qui sont vitaux pour le Canada doivent être sous contrôle canadien*<sup>15</sup>. » [Traduction] (italique ajouté par l'auteur).

Par conséquent, on a créé la série de satellites de communications nationales Anik, les premiers au monde, ce qui permettait la transmission de signaux télévisuels et téléphoniques n'importe où au Canada.

L'innovation canadienne dans les sciences spatiales n'était pas limitée aux satellites ou à la recherche ionosphérique en temps de guerre. Dans les années 50, la fusée-sonde Black Brant a été conçue par Albert Fia et lancée à partir de Fort Churchill, le meilleur site de lancement du Canada, en 1959. La série de fusées Black Brant est toujours en service. Elle offre aux scientifiques une plateforme exceptionnelle pour déployer des instruments à des altitudes allant de 35 à 300 kilomètres. Ouvert initialement en 1954, le centre de Fort Churchill est resté actif comme site de lancement scientifique et militaire jusqu'en 1960, année où les É.-U. se sont retirés et où un incendie a détruit une bonne partie des installations. Le Conseil national de recherche du Canada a pris le contrôle complet de la base en 1965. Au plus fort de son activité, Fort Churchill a lancé plus de 3500 vols suborbitaux. Chacun d'eux a permis de faire progresser les connaissances scientifiques de l'espace proche et de l'espace extra-atmosphérique<sup>16</sup>.

On estimait que l'utilisation potentielle d'armes nucléaires constituait la principale menace pendant la confrontation entre les superpuissances au cours de la Guerre froide. La fin de la Guerre froide, avec l'effondrement de l'ancienne Union soviétique, n'a pas éliminé la menace nucléaire – malgré les commentaires contraires. Le nombre de systèmes d'armes nucléaires a baissé, de 34 000 à environ 31 500, le reste de ces armes constitue une menace implicite. Et il faut souligner que les armes nucléaires ne sont pas toutes sous le contrôle des membres officiels du « club nucléaire ». Aussi étrange que cela puisse paraître, cette nouvelle expression du concept MAD, avec tous ses intervenants majeurs et mineurs, n'est qu'une extension du statu quo antérieur. Certaines déclarations du film classique de Stanley Kubrick *Dr Folamour* s'appliquent toujours aussi bien à la situation actuelle. On peut exprimer l'idée de la souveraineté comme un corollaire de ce qu'affirmait « le stratège excentrique, le Dr Folamour, [qui] définit la dissuasion [comme partie de la souveraineté] lorsqu'il dit : 'La dissuasion

est l'art de provoquer dans l'esprit de l'ennemi... la peur d'attaquer<sup>17</sup>. » Par conséquent, la capacité de détecter des actes d'agression et d'y répondre est une partie fondamentale de la dissuasion et de la souveraineté.

La politique du gouvernement canadien est que le Canada respectera intégralement le TEEA. Cela signifie qu'il est totalement hors de question de placer des armes dans l'espace. Cependant, la militarisation est une tout autre question. Dans le passé, le Canada n'avait pas vraiment besoin de ressources spatiales pour appuyer ses activités militaires, contrairement à nos voisins du sud. Les communications par satellite se sont avérées très efficaces, particulièrement comme on l'a démontré pendant la guerre du Golfe en 1991, mais les FC se sont fiées à des fournisseurs de services commerciaux et à ses alliés (les É.-U.). De plus, la reconnaissance photographique par satellite est une source de grands avantages pour les opérations militaires et la collecte de renseignements. Malheureusement, ces ressources sont aussi à la disposition d'agents potentiellement hostiles, ce qui en fait une menace potentielle pour les opérations, en plus de la sécurité en général. Les fournisseurs commerciaux comme Google Earth (en temps non réel) et DigitalGlobe (en temps réel) sont capables de fournir des images à n'importe quel acheteur contre rémunération et ils sont prêts à le faire; cependant, ils sont aussi sujets à un certain niveau de contrôle national (surtout aux É.-U.). Comme on l'a mentionné ci-dessus, le sénateur Colin Kenny estime qu'il appartient au Canada de prendre des mesures pour aligner les capacités nationales avec celles des autres grands états. La participation des FC, comme on l'a énoncé dans la Politique spatiale de 1998 du ministère de la Défense nationale (MDN), est surtout une fonction d'avertissement et de contrôle aérospatial, chapeauté par NORAD, ainsi que des tâches de surveillance d'activités spatiales, le soutien à des opérations des FC, le soutien au contrôle des armements et la participation aux activités de recherche et sauvetage appuyées par des ressources spatiales. Cela permet d'axer la politique du Canada sur celle des É.-U., sauf en ce qui a trait au contrôle de l'espace et à la défense contre les missiles balistiques. La principale différence est la priorité accordée à l'information (Canada) et à l'accroissement des capacités offensives nationales (É.-U.). Cependant, pour respecter ce mandat, les FC ne disposent pas de ressources organiques dans l'espace et elles dépendent d'alliés (surtout les É.-U.) et de fournisseurs de services commerciaux, y compris MDA.

Le Canada a toujours eu des intérêts stratégiques dans l'espace; mais l'avancement de ces intérêts a été, au mieux, sporadique. La politique étrangère et les décisions concernant la politique relative à la sécurité dans les années 60 ont eu des répercussions bien nettes sur le développement de ressources spatiales nationales, surtout celles qui auraient pu servir à des fins militaires. Le plus grand désavantage était la perception erronée que la militarisation potentielle de l'espace comprenait automatiquement l'armement de l'espace. La mise sur orbite d'armes était et est toujours contraire aux valeurs de la société canadienne<sup>18</sup> [Traduction].

Du côté civil, la politique spatiale canadienne est appliquée par l'entremise de l'Agence spatiale canadienne (ASC). Son objectif est de « favoriser le développement des sciences de l'espace et l'application des technologies connexes au bénéfice des Canadiens, et d'encourager la concurrence au sein de l'industrie spatiale internationale<sup>19</sup>. » Bien qu'environ 41 % du financement des projets relatifs à l'espace provenait du MDN dans les années 60, le changement d'orientation en faveur des applications commerciales et une interprétation trop stricte du TEEA et d'autres traités ont entraîné des changements au modèle de financement et le MDN n'a plus vraiment de rôle à jouer dans les programmes spatiaux. Ce n'est qu'au cours des dernières années que l'espace a gagné de nouveau en importance au MDN, à mesure que l'on a reconnu les répercussions potentielles de systèmes spatiaux sur les intérêts canadiens. De plus, il faut reconnaître qu'au cours des années qui ont suivi la guerre du Vietnam, surtout sous le gouvernement Trudeau, le prestige militaire avait pris un sérieux coup dans l'aile et on évitait toute participation publique à de tels projets pour empêcher toute perception erronée des intentions nationales, surtout en raison des lobbies antimilitaires actifs qui se sont fait entendre dans la politique nationale et internationale. Afin de respecter la politique et les préjugés, tous les efforts relatifs à l'espace ont été acheminés par l'ASC, qui cherche à servir ce qu'elle perçoit comme les intérêts du Canada à partir d'un point de vue extrêmement étroit, de nature non militaire et avec un apport de sources externes ou une participation publique strictement limités. Tout particulièrement, le recrutement des astronautes est limité aux pilotes, aux médecins et aux ingénieurs. Cela limite sérieusement les réserves potentielles de talent, ne tenant aucun compte de personnes dans d'autres domaines qui pourraient offrir de précieux services dans les entreprises spatiales, ce qui gâche les efforts déployés dans l'espace avant qu'ils ne commencent vraiment.

Cependant, en matière de souveraineté nationale, on reconnaît depuis longtemps que le Canada a « de longues côtes poreuses et des approches maritimes qu'il est difficile de surveiller de façon continue et efficace ». C'est pourquoi l'utilisation d'aéronefs de patrouille maritime (APATMAR) pour appuyer les ressources navales, ainsi que de systèmes de télédétection, est d'une importance critique dans un monde en pleine évolution<sup>20</sup>. Bien entendu, la plupart des observateurs sont offensés, pour différentes raisons, quels que soient les choix que peut faire le gouvernement. Certains estiment que toute mesure prise est un affront à leurs politiques, d'autres à leur portefeuille. Cependant, vu les changements environnementaux, les transformations économiques à l'échelle mondiale et le besoin d'exercer notre souveraineté, comme l'avance Rob Huebert, « Bientôt, ne rien faire sera un luxe que le Canada ne pourra plus se permettre<sup>21</sup>. » [Traduction] Il ajoute que RADARSAT-2 « permettra d'améliorer considérablement la surveillance dans l'Arctique », ce qui en fera beaucoup plus qu'un luxe<sup>22</sup>. Selon l'Agence spatiale canadienne, RADARSAT « fournit des renseignements utiles aux utilisateurs commerciaux et aux scientifiques œuvrant notamment dans les domaines de la gestion des catastrophes, de l'interférométrie, de l'agriculture, de la cartographie, de l'hydrologie, de la foresterie, de l'océanographie, de l'étude des glaces et de la surveillance côtière ». Bien entendu, il peut aussi être utilisé à des fins d'application des lois et militaires<sup>23</sup>. Comme façon rentable de respecter les obligations nationales de surveillance de notre territoire souverain, « RADARSAT-2 représente l'application de sciences et de technologies de pointe canadiennes financées par l'État pour accomplir ces tâches<sup>24</sup>. » [Traduction] Bien entendu, cela pourrait être mal perçu par d'autres parties. Scott Boregeson, déçu que le Canada ait décidé de déployer RADARSAT-2 sans encadrement américain, écrivait :

Par conséquent, les décisions prises par les puissances de l'Arctique au cours des prochaines années façonneront le futur en profondeur pendant des décennies. Sans le leadership des É.-U. pour l'aider à élaborer des solutions diplomatiques [impliquant une décision de déstabiliser la région], le Canada vient de lancer un système de surveillance par satellite conçu pour détecter des navires qui pénètrent indûment dans ses eaux<sup>25</sup> [Traduction].

Malheureusement, comme c'est souvent le cas, « ce que les É.-U. perçoivent comme du 'leadership' est souvent perçu [ailleurs] comme de l'unilatéralisme » qu'ils mettent en œuvre pour atteindre leurs propres objectifs<sup>26</sup>.

En matière de souveraineté, les opinions divergent selon le point de vue politique. Le premier ministre Stephen Harper a parlé de la souveraineté du Canada dans l'Arctique comme étant quelque chose que le pays doit « utiliser ou perdre ». Cela s'applique aussi à tous les aspects de la souveraineté, partout sur le territoire canadien, soulignant ainsi « le besoin de coordonner nos politiques sur l'Arctique, la défense, l'environnement, les pays étrangers, l'espace et la technologie avec une approche pangouvernementale<sup>27</sup>. » [Traduction] Bien qu'il n'existe aucune menace militaire directe qui vise la souveraineté du Canada, cela n'est pas la même chose que la reconnaissance et le respect de la souveraineté et des intérêts du Canada. Actuellement, le Canada et le Danemark se disputent l'état (la propriété) de l'île Hans dans la périphérie de l'Arctique canadien. De plus, le Canada est mêlé à des disputes territoriales avec les É.-U. et la Russie, bien que ces disputes restent amiables pour le moment. Cependant, il n'en demeure pas moins que :

La souveraineté du Canada dans l'Arctique est une des quelques différences fondamentales entre les gouvernements canadien et américain. Le gouvernement américain a toujours insisté pour que les navires militaires et commerciaux américains puissent jouir du droit de circuler dans le passage du Nord-Ouest entre les îles de l'Arctique canadien<sup>28</sup> [Traduction].

Dans le passé, la US Navy a pu mener des opérations – particulièrement avec des sous-marins – avec une impunité relative dans les eaux canadiennes. Cependant, la capacité de surveiller efficacement le territoire et d'identifier/de localiser les intrus serait une affirmation positive de notre souveraineté. À ce titre, la publication *Jane's International Defense Review* décrit correctement RADARSAT comme « le détecteur spatial principal » pour des applications de surveillance maritime, ayant des répercussions militaires et civiles<sup>29</sup>. Cela devient particulièrement notable vu l'importance que les É.-U. accordent depuis peu à l'Arctique. Ce pays tente de s'approprier le contrôle d'une plus grande part des ressources potentielles de l'Arctique. Il s'agit d'un « virage planifié dans la politique étrangère des É.-U. [...] pour assurer leur 'souveraineté' et une 'présence de sécurité' dans les eaux de l'Alaska » [Traduction] qui touchent aux frontières du Canada, où les États-Unis font des revendications progressives sur le territoire canadien dans la mer de Beaufort<sup>30</sup>.

## Une vision pour l'avenir

Pour les planificateurs, il est évident depuis bien des années qu'il faut surveiller l'étendue du territoire canadien. Avant l'arrivée des ressources spatiales, la surveillance était assurée et la souveraineté était affirmée à l'aide de vols occasionnels de la Force aérienne et des patrouilles de la GRC avec des traineaux tirés par des chiens en conjonction avec les Rangers canadiens. Vu la disponibilité actuelle de plateformes spatiales, comme RADARSAT-1 et 2, le gouvernement et son fournisseur unique de forces armées, les FC, peuvent surveiller de vastes territoires pour supporter les intérêts nationaux. Il n'existe aucune menace militaire immédiate qui vise le Canada, mais ce dernier doit quand même surveiller le territoire et ses voies d'approche pour appuyer les autres ministères et maintenir un état de préparation à agir, conformément à l'orientation politique du gouvernement. C'est une application de la vérité d'évidence qui dit qu'« on ne demande pas la souveraineté, on l'affirme<sup>31</sup>. » [Traduction] Le major Michael Addison est d'accord, et il souligne dans le Livre blanc sur la Défense (1994) que « le fait d'assurer la surveillance [...] fait partie intégrante des activités des Forces au Canada », ce qui confie carrément aux FC les responsabilités relatives à la surveillance<sup>32</sup>. Pour répondre à cette exigence, il faut que le gouvernement modifie son approche à l'espace.

Les ressources spatiales intégrées sont une question de sécurité nationale. La capacité de surveiller, en temps réel, un territoire souverain et ses voies d'approche est plus qu'une simple question militaire; cela touche également l'environnement, le commerce, la diplomatie et l'application des lois. Une telle capacité de surveillance devient donc une question politique plus importante qu'on pourrait le croire à première vue, et ce, malgré l'absence d'une menace militaire évidente. La controverse récente sur la vente bloquée de la société MDA à une entreprise étrangère souligne et renforce les difficultés inhérentes de la possibilité de permettre à des étrangers de contrôler des ressources spatiales du Canada. En plus de la prolifération de technologie contrôlée et de la compromission de la propriété intellectuelle, le transfert de technologies et de ressources canadiennes à des étrangers pourrait, potentiellement, bloquer l'accès du Canada à des données critiques. Par conséquent, la vente a été bloquée, non pas à cause d'une quelconque hostilité envers le gouvernement des É.-U., mais dans l'intérêt national, pour éviter « que l'on puisse interdire au gouvernement canadien l'accès à des images recueillies par satellite qu'il a payées<sup>33</sup>. » [Traduction] Bien entendu, cela serait inacceptable pour plusieurs raisons, et surtout pour des questions de politique nationale dans cette instance. Le blocage de la vente de MDA à la société américaine Alliant Techsystems (ATK) était un sujet délicat pour plusieurs raisons. L'acheteur potentiel l'a reconnu et, même si l'achat était souhaitable de son point de vue corporatif, il a affirmé que l'achat touchait à « des questions [qui] influaient sur des préoccupations délicates du Canada au sujet de la sécurité nationale, de la souveraineté nationale et de la protection de la technologie canadienne<sup>34</sup>. » [Traduction] En tenant compte des répercussions d'une telle vente, on a constaté un certain nombre de questions qui auraient des conséquences néfastes évidentes pour les intérêts canadiens, au-delà de la perte des droits relatifs à la propriété intellectuelle. Selon Bruce Cheadle :

Même si le gouvernement canadien détient des droits contractuels concernant les données pour les sept ans de la vie du satellite... des lois américaines strictes sur la sécurité pourraient bloquer le contrôle canadien du satellite... De plus, ATK a reconnu que son objectif corporatif était de construire les générations subséquentes de satellites à l'aide de la propriété intellectuelle acquise de MDA, et ces satellites auraient été entièrement sous contrôle juridique américain<sup>35</sup> [Traduction].

La perte potentielle de l'accès à des données critiques pour l'application de la souveraineté canadienne était la préoccupation dominante qui a mené à la décision de bloquer la vente. « Il ne s'agit pas seulement d'un satellite, c'est la façon qui permet au Canada de contrôler et de protéger sa souveraineté et maintenir sa connaissance de la situation maritime<sup>36</sup>. » [Traduction] Cette situation indique aussi qu'il faut se pencher sur d'autres aspects des intérêts canadiens dans l'espace. Étant donné la dépendance de l'économie canadienne – et de celle du monde – sur les plateformes spatiales de communication et de télédétection par satellite, nous devons aussi nous interroger si nous sommes prêts à renoncer *de facto* à ces aspects de notre souveraineté. L'honorable Gary Lunn, ministre des Ressources naturelles, a déclaré au sujet de cette décision, « Le Canada a raison d'être fier de ses réalisations et notre gouvernement est décidé à faire tout ce qu'il doit pour assurer le succès de ce secteur, qui est important pour l'économie, ainsi que pour la souveraineté de ce pays à long terme<sup>37</sup>. » [Traduction] Le gouvernement reconnaît les répercussions internationales (diplomatiques) qui découleraient si nous n'arrivions pas à maintenir cette capacité importante. Selon le ministre de l'Industrie, « À mesure que nous développons davantage nos capacités de télédétection et la prochaine génération de RADARSAT,

il est clair que nous devons refléter une vision commune qui permettra d'établir un équilibre » entre les besoins nationaux et les obligations internationales du Canada<sup>38</sup> [Traduction].

Comme on l'a déjà mentionné, la participation future des FC à des projets spatiaux habités doit comprendre une révision de l'approche concernant le personnel. Le développement spatial continu, au-delà de la SSI, exigera une main-d'œuvre qualifiée pour supporter l'industrie orbitale. Cela signifie que le personnel doit avoir les connaissances et les capacités nécessaires pour travailler dans de tels environnements. Au lieu de la politique de recrutement actuelle de l'ASC, la Force aérienne devrait anticiper les besoins futurs des applications spatiales en explorant la possibilité de détacher d'autres personnes à l'ASC. Cette proposition se justifie simplement. Il n'est pas raisonnable, sans parler que ce serait une mauvaise affectation des ressources, de s'attendre à ce que les astronautes actuels puissent accomplir des tâches qui conviendraient mieux à du personnel technique. Chacune de ces trois spécialités est utile, mais il n'est pas vraiment efficace d'y rattacher toutes les fonctions orbitales; en d'autres termes, l'ingénieur peut donner la racine carrée d'un bocal de cornichons, mais il faut un technicien/technologiste pour en enlever le couvercle. Par exemple, du côté militaire, il y a un grand nombre de personnes hautement qualifiées qui sont habituées à travailler dans des environnements dangereux (p. ex. des plongeurs-démoneurs, des ingénieurs en construction et différents postes dans la Force aérienne), qui pourraient être des sources de talent précieuses pour effectuer des travaux de construction en orbite et d'autres tâches techniques, appuyées par des ingénieurs, des médecins et des pilotes. De plus, cette approche permettrait d'accomplir plusieurs fonctions additionnelles. Tout d'abord, elle permettrait le développement des compétences institutionnelles et de l'infrastructure nécessaires pour appuyer les FC dans leurs efforts spatiaux. Deuxièmement, les progrès réalisés dans ce domaine favoriseront l'évolution d'une main-d'œuvre civile qualifiée, capable de contribuer à l'industrie spatiale commerciale, ce qui présenterait des avantages économiques pour la nation. Troisièmement, l'expansion industrielle commerciale rendue possible de cette façon aurait des avantages économiques additionnels considérables à mesure que de nouvelles technologies et industries sont créées – l'« effet d'entraînement » – et basées au Canada.

Les gouvernements ne sont pas la seule source d'innovation, de compétences et de connaissances relatives à l'espace. Comme exemple de ce que l'on peut réaliser avec un investissement modeste de ressources, un groupe de radioamateurs (Southern Alberta Balloon Launch Experiment [SABLE]) en Alberta ont mené des expériences en haute altitude à l'aide de caméras numériques et de ballons-sondes. Leur lancement du 11 août 2007 (SABLE-3) leur a permis de saisir des images à partir d'une altitude de 117 597 pieds (36 183 mètres – l'espace proche), après un vol de 2,5 heures, suivi par un recouvrement réussi<sup>39</sup>. L'utilisation de ressources aussi modestes (moins de 500 \$) pour produire ces images indique à quel point la capacité de produire des résultats à l'aide de la technologie a progressé au-delà du point où seuls les gouvernements et les établissements scientifiques en possédaient la capacité. De plus, selon Tony Rafaat :

Le projet SABLE a été mis sur pied pendant que j'enseignais dans une colonie huttérienne près de Hanna (Alberta) il y a quatre ans. Mes trois plus vieux étudiants ont créé une charge utile pour SABLE 3 et elle est en parfait état aujourd'hui. Alors, en matière d'expertise, il n'est pas nécessaire d'être un scientifique professionnel spécialisé en astronautique, mais il faut être très intéressé et comprendre les concepts et les principes sous-jacents des différents aspects du projet<sup>40</sup> [Traduction].

On trouve une abondance d'exemples de telles réalisations non gouvernementales dans le domaine de la recherche spatiale. Michel Fournier, de France, participe à un projet de saut en parachute à partir d'une altitude extrême (130 000 pieds) en Saskatchewan. Dans le cadre de ce projet, on veut valider le principe d'une solution d'évacuation d'urgence et de sauvetage pour les astronautes, en plus d'établir de nouveaux records et de faire suite aux sauts expérimentaux antérieurs de la USAF réalisés en 1957 par Joseph Kittinger, qui était alors capitaine, dans le cadre du projet Manhigh. À l'origine, ce type de projet exigeait les ressources d'un gouvernement pour être mené à bien. Cependant, à mesure que progressent les connaissances et les technologies, ils sont tout à fait à la portée d'intervenants privés. Monsieur Fournier prévoit monter en ballon dans une capsule pressurisée, à une altitude dépassant les 130 000 pieds, puis revenir au sol à l'aide d'un parachute. La capsule sera aussi récupérée à l'aide d'un parachute. L'utilisation du sud de la Saskatchewan comme point de départ permet de tirer profit des grands terrains inhabités ou peu habités pour assurer la sécurité au sol et éviter tout conflit avec l'aviation commerciale. Le potentiel que présente un tel projet dépasse l'établissement de nouveaux records ou

même la démonstration d'une solution de sauvetage possible pour des astronautes. Le déploiement et la récupération de la capsule pressurisée en toute sécurité permettront aussi de démontrer hors de tout doute la capacité d'envoyer un véhicule habité plus léger que l'air à des altitudes extrêmes pour y effectuer différentes missions. Cela démontrera aussi, encore, l'aspect pratique de tels systèmes pour des applications militaires et la recherche scientifique.

Ce ne sont là que de brefs exemples de ce qu'il est possible d'accomplir avec des ressources privées. Nous devons étudier les applications potentielles pour le gouvernement/l'armée de ces technologies démontrées. Les applications possibles comprennent la surveillance stratégique à l'aide de véhicules plus légers que l'air (habités, téléguidés et autonomes) pour transporter des appareils de surveillance à haute résolution bien au-delà de la portée des menaces de surfaces courantes. De plus, ces véhicules présenteraient des avantages inhérents en ce qui a trait au temps de maintien et à la capacité pour la charge utile et à l'efficacité pour le carburant. Un tel véhicule pourrait aussi être configuré spécialement pour une mission particulière, de façon à combler un grand nombre de lacunes, pour la recherche scientifique, la surveillance et les communications, le transport aérien stratégique et le combat/l'appui tactique. Étant donné que de tels systèmes peuvent être entièrement configurés et économiques, la Force aérienne pourrait facilement réaliser des « économies d'échelle » et utiliser ces systèmes pour appuyer ses opérations à travers le monde.

Certaines personnes pourraient considérer qu'une telle application de technologie qui remonte à la Première Guerre mondiale est un « pas en arrière » et une solution moins qu'idéale; elle reste toutefois une solution pratique et elle mérite d'être étudiée, quel que soit son attrait relatif lorsqu'on la compare à des avions de chasse. Des systèmes plus légers que l'air, comme des dirigeables et des aérostats, étaient déjà utilisés par des forces militaires avant la Première Guerre mondiale et ils sont toujours utilisés aujourd'hui par la USAF dans ses différents réseaux de surveillance (locaux, de théâtre et stratégiques). Malheureusement, dans l'esprit du grand public, toute mention de systèmes plus légers que l'air évoque deux images disparates et trompeuses : le dirigeable Goodyear et l'écrasement du Hindenburg. Non seulement les systèmes contemporains sont plus sécuritaires, mais l'image des véhicules publicitaires n'arrive pas à montrer le plein potentiel de cette technologie. Comme exemple possible, je recommanderais l'utilisation d'un système plus léger que l'air, habité, capable de voyager à haute altitude (jusqu'à 75 000 pieds/23 kilomètres), avec au moins les capacités de l'aéronef de patrouille maritime CP140 Aurora actuel. Avec une plus grande capacité de charge utile et un temps de maintien plus long, un tel système pourrait effectuer des patrouilles de souveraineté au-dessus du territoire canadien et recueillir plus de données qu'utiliseraient différents organismes gouvernementaux, et ce, à un coût d'exploitation inférieur. Ce système pourrait aussi transporter des armes semblables à celles de l'Aurora, tout en offrant une capacité potentielle encore plus grande pour les armes et les détecteurs. De plus, la technologie des drones peut être adaptée aux systèmes plus légers que l'air, ce qui permet à l'appareil de devenir un « transporteur » de véhicules aériens sans pilote. Cependant, l'expérience canadienne en matière de véhicules plus légers que l'air reste limitée par rapport à celle d'autres états. L'utilisation de ballons météorologiques est très répandue dans la recherche scientifique, mais la seule autre utilisation de véhicules plus légers que l'air relève du domaine de la publicité, comme le dirigeable Bell.

Les intervenants commerciaux dans l'espace ne sont pas limités à des fabricants de satellites et à d'autres entrepreneurs fournissant des biens et des services aux gouvernements. La société de tourisme spatial dont nous avons déjà parlé, Virgin Galactic, a récemment présenté son prototype préliminaire d'aéronef de passagers. L'aéronef porteur (baptisé « White Knight 2 », ou « Eve », en hommage à la mère de M. Branson) est en cours de construction chez Scaled Composites et on procédera bientôt aux essais en vol de cet appareil pendant la construction de l'aéronef suborbital. Virgin Galactic prévoit que SpaceShipTwo sera terminé en 2009 et que les vols avec passagers commenceront en 2010. Même si cette société a commandé la construction d'un aéronef de passagers, il faut souligner qu'elle pourrait aussi transporter des marchandises et permettre de mener des recherches scientifiques<sup>41</sup>. On peut se demander si une telle entreprise sera couronnée de succès ou si elle constituera un quelconque avantage pour le public. Burt Rutan a toujours évité d'être mêlé à des entrepreneurs liés par contrat à des gouvernements ou au milieu de la défense dans ses opérations et Richard Branson a exprimé publiquement son dédain pour les activités gouvernementales dans l'espace. Néanmoins, l'entrepreneur de contrats de la défense américain Northrop Grumman Corporation a accepté d'acheter les 60 % qui restaient de Scaled Composites et de devenir ainsi le propriétaire exclusif de cette entreprise<sup>42</sup>. Cette

transaction donnera à Northrop Grumman la propriété des technologies exclusives qui ont rendu possibles les premiers vols spatiaux non gouvernementaux. On spéculé que cela permettra aussi aux É.-U. de maintenir leur avance dans le domaine spatial, du moins jusqu'à ce que d'autres intervenants réussissent à accéder à l'espace sans problèmes et de façon économique. Au strict minimum, cela permettra aux É.-U. d'empêcher toute prolifération de cette technologie, pour le moment, à d'autres intervenants. Même si, d'un point de vue canadien, cette option n'est peut-être plus disponible, il serait dans l'intérêt national d'envisager l'acquisition de cette technologie comme solution économique pour le lancement et la maintenance de ressources spatiales.

**En conclusion : Per Ardua Ad Astra**

Actuellement, il n'existe qu'une seule « superpuissance », les É.-U. Depuis l'effondrement de l'Union soviétique, vu qu'il n'y avait aucune autre « superpuissance » pouvant faire contrepoids aux É.-U., différentes administrations ont procédé à l'armement de l'espace à des degrés divers. Les administrations américaines successives se sont engagées sur une voie qui mènera à d'autres abrogations de traités spatiaux, y compris le TEEA, ainsi que le traité ABM déjà abrogé. C'est en Chine qu'on trouve ce qui ressemble le plus à un contrepoids aux É.-U., où le gouvernement a exploité son propre programme spatial habité ambitieux. De plus, il faut souligner que la Chine et les É.-U. ont récemment démontré leurs armes ASAT, tout en cachant leurs autres capacités. Ces deux états peuvent facilement placer des armes sur orbite, y compris des systèmes de bombardement planétaire utilisant des ADM et des projectiles cinétiques, des armes à effet INM/IEM, des armes à énergie dirigée comme des lasers de forte puissance et des armes à faisceaux de particules, sans parler d'un vaste éventail d'armes à fragmentation pour usage contre des satellites/aéronefs.

On peut démontrer facilement qu'il est nécessaire de disposer de systèmes spatiaux conformes à nos capacités financières et technologiques, ainsi qu'à nos besoins légitimes. Historiquement, le Canada n'a pas tenu compte des questions de souveraineté et de défense jusqu'à ce qu'il soit forcé de les affronter. Dans le passé, nous avons eu assez de temps pour réagir et nous pouvions compter sur des alliés plus forts; cependant, ce n'est plus le cas car la brève période dont nous disposons pour réagir et l'érosion de la souveraineté implicite dans l'inaction rendent de tels arguments inutiles. Robert Day exprime son opinion comme suit :

Le Canada, comme nation, doit se rendre compte que sans technologie, nous sommes à la merci de nations qui pourraient refuser l'accès à de tels services lorsqu'il serait avantageux pour elles de le faire sur le plan stratégique... Le développement d'une capacité canadienne à assurer sa propre surveillance spatiale doit être perçu comme une nécessité essentielle de l'art de la politique si nous voulons rester un pays souverain et entièrement indépendant<sup>43</sup> [Traduction].

Au début d'une série de science-fiction populaire à la télévision, on pouvait entendre les mots « L'espace, frontière de l'infini ». Dans la tradition américaine, une frontière est un endroit sans loi, où tout peut se produire – et se produit généralement. En Europe, la frontière est la limite entre deux états, habituellement assez hostiles l'un envers l'autre. Mais au Canada, une frontière est un lieu plein d'opportunités, un endroit où faire régner la loi, une source de prospérité future, ce qu'ont démontré la colonisation des prairies et la création de la Police à cheval du Nord-Ouest. Cette nouvelle frontière qui s'ouvre à nous n'offre pas des territoires, mais la croissance économique et la prospérité, ainsi qu'un nouvel ensemble d'outils permettant de protéger la souveraineté et les intérêts du Canada. Les Canadiens ne peuvent pas renoncer, par défaut, au terrain élevé de l'espace et, par extension, à une partie de notre souveraineté. Même si nous ne faisons face à aucune menace militaire actuelle, nous ne devons pas oublier que nos intérêts ne sont pas les mêmes que ceux de nos voisins et que d'autres sont prêts à faire progresser leurs propres intérêts – même si ça doit se faire à nos dépens.

L'heure est venue pour la Force aérienne et le Canada de se montrer à la hauteur de l'insigne de casquette : *Per Ardua Ad Astra*. Il y aura beaucoup d'embûches, mais en faisant preuve de leadership... le ciel n'a pas de limites.



**Notes**

- 1. L'honorable Colin Kenny, lettre adressée à l'auteur, le 2 juin 2008.
- 2. Une INM/IEM désactive/détruit/perturbe tout système électronique non durci qui se trouve à portée de l'impulsion énergétique. Les satellites sont extrêmement vulnérables à cet effet et ils peuvent subir de très graves dommages électroniques, et ce, même s'il n'y a pas de dommages physiques causés par une explosion.

3. Michael J. Listner, « It's time to rethink international space law », *The Space Review* (31 mai 2005), accessible en direct à l'adresse <http://www.thespacereview.com/article/381/1> (consulté le 24 mars 2009).
4. Malgré des allégations selon lesquelles les É.-U. ont mis des ADM sur orbite, il n'existe aucune preuve crédible que les É.-U. ou l'URSS l'a fait.
5. Taylor Dinerman, « Satellite shutdown overcomes bureaucracy », *The Space Review* (25 février 2008), accessible en direct à l'adresse <http://www.thespacereview.com/article/1068/1> (consulté le 24 mars 2009).
6. Peter B. Teets, *Counterspace Operations: Air Force Doctrine Document 2-2.1* 2 août 2004, Washington, p. viii.
7. Nader Elhefnawy, « Long waves and space development », *The Space Review* (23 juin 2008), accessible en direct à l'adresse <http://www.thespacereview.com/article/1156/1> (consulté le 24 mars 2009).
8. Mike Moore, « Call their bluff », *The Space Review* (28 janvier 2008), accessible en direct à l'adresse <http://www.thespacereview.com/article/1049/1> (consulté le 24 mars 2009).
9. Les É.-U. contrôlent l'accès à l'espace en vertu des lois internationales et nationales. Les lois exigent que le gouvernement américain permette l'accès à l'espace, mais elles exigent aussi que le gouvernement réglemente l'accès conformément à différents règlements, y compris ceux de la FAA. Il est difficile d'obtenir des licences pour des lancements privés, surtout après le 11 septembre, et c'est le point de départ d'un film d'Hollywood intitulé « Le Fermier astronaute », où un simple citoyen construit sa propre fusée qu'il souhaite lancer dans l'espace, et ce, malgré les entraves de différents organismes gouvernementaux. C'est un divertissement, mais qui n'est pas sans avoir un fond de vérité. Un lancement et un accès à l'espace privés sont possibles, si les organismes de réglementation approuvent la licence. Pour obtenir de l'information sur le régime réglementaire américain, veuillez consulter le site [http://www.faa.gov/about/office\\_org/headquarters\\_offices/ast/](http://www.faa.gov/about/office_org/headquarters_offices/ast/) (consulté le 24 mars 2009).
10. Bruce M. Deblois et coll., « Space Weapons », *International Security* 29, n° 2 (automne 2004), p. 50-84.
11. Taylor Dinerman, « Space power, now and in the future », *The Space Review* (18 juin 2008), accessible en direct à l'adresse <http://www.thespacereview.com/article/891/1> (consulté le 24 mars 2009).
12. Mike Moore, « Call their bluff », *The Space Review* (28 janvier 2008), accessible en direct à l'adresse <http://www.thespacereview.com/article/1049/1> (consulté le 24 mars 2009).
13. Department of Defense, Annual Report to Congress on the Military Power of the People's Republic of China, Washington: 2005, p. 28, accessible en direct à l'adresse <http://rescommunis.wordpress.com/2008/03/04/373/> (consulté le 24 mars 2009).
14. L'honorable Jim Prentice, lettre adressée à l'auteur, le 31 juillet 2008.
15. Doris H. Jelly, « Canada in Space », *Journal of Distance Education* (1993), accessible en direct à l'adresse <http://www.jofde.ca/index.php/jde/article/view/210/635> (consulté le 24 mars 2009).
16. Agence spatiale canadienne : « Fort Churchill : un haut-lieu de la recherche spatiale canadienne » [Internet] (9 août 2008), accessible en direct à l'adresse [http://www.asc-csa.gc.ca/fra/sciences/fort\\_churchill.asp](http://www.asc-csa.gc.ca/fra/sciences/fort_churchill.asp)
17. Dan Lindley, « What I Learned Since I Stopped Worrying and Studied the Movie: A Teaching Guide to Stanley Kubrick's *Dr. Strangelove* », *PSOnline* (2001), accessible en direct à l'adresse <http://www.apsanet.org/imgtest/Strangelove-Lindley.pdf> (consulté le 24 mars 2009).
18. Andrew B. Godefroy, « Space and National Security: Canada's Sporadic Strategy, 1985-1999 » (1998), accessible en direct à l'adresse <http://www.cda-cdai.ca/symposia/1998/98godefroy.htm> (consulté le 24 mars 2009).
19. Agence spatiale canadienne : *Rapport national : Programme spatial canadien*, Montréal, Agence spatiale canadienne, 19 juillet 1999), p. 4.
20. Aaron Jackson, « Defending the 'Empty North': Comparing Canadian and Australian Challenges and Strategies », *Canadian Naval Review* 3, n° 4, Halifax, 2008, p. 4-9.
21. Rob Huebert, « Here comes the Age of the Arctic – Ready or Not! » *Canadian Naval Review* 3, n° 4, Halifax, 2008, p. 23-40.
22. *Ibid*, 40.
23. James Oberg, « Phony space weaponization: the case of Radarsat-2 », *The Space Review* (11 juin 2007), accessible en direct à l'adresse <http://www.thespacereview.com/article/886/1> (consulté le 24 mars 2009).
24. Tim Lynch, « In Defence of Intellectual Capital », *FrontLine Security*, Ottawa, FrontLine, avril/mai 2008, p. 32-33.
25. K. Joseph Spears, « Radarsat-2: Is this Avro Arrow spelled backward? », *FrontLine Defence*, Ottawa, FrontLine, avril/mai 2008, p. 12-13.
26. Bjorn Muller Wille, « EU Intelligence Cooperation. A Critical Analysis », *Contemporary Security Policy*, 23, n° 2 (août 2002), p. 61-86.
27. Spears, p. 12
28. Chris Gainor, « Canada's space program in crisis », *The Space Review* (28 janvier 2008), accessible en direct à l'adresse <http://www.thespacereview.com/article/1046/1> (consulté le 24 mars 2009).

29. Taylor Dinerman, « Space and the 2000 ship Navy », *The Space Review* (7 janvier 2008), accessible en direct à l'adresse <http://www.thespacereview.com/article/1031/1> (consulté le 24 mars 2009).
30. Randy Boswell. « U.S. signals change in Arctic priorities », *Times Colonist*, 9 août 2008.
31. Lynch, p. 33.
32. Major Michael Addison, « A Comprehensive Aerospace Surveillance System for the Canadian Arctic », *Canadian Forces Staff College JCSP 33*, (23 avril 2007): p. 2.
33. Andrew Coyne, « The space where Tory principles used to be », *MacLean's*, 28 avril 2008, p. 14.
34. Taylor Dinerman, « Small satellite builders: a tale of two mergers », *The Space Review* (21 avril 2008), accessible en direct à l'adresse <http://www.thespacereview.com/article/1110/1> (consulté le 24 mars 2009).
35. Bruce Cheadle, « Ottawa 'not satisfied' sale of Radarsat maker MDA is in national interest », *MacLean's*, 10 avril 2008. Accessible en direct à l'adresse <http://www.macleans.ca/article.jsp?content=n041049A> (consulté le 24 mars 2009), (cet article n'est plus disponible à cette adresse).
36. Spears, p. 13
37. L'honorable Gary Lunn, lettre adressée à l'auteur, le 16 mai 2008.
38. L'honorable Jim Prentice, lettre adressée à l'auteur, le 31 juillet 2008.
39. Sable: Southern Alberta Balloon Launch Experiment #3, [Internet] août 2007 [environ 4 écrans]. Accessible en direct à l'adresse <http://www.sbszoo.com/bear/sable/sable3.htm> (consulté le 24 mars 2009).
40. Tony Rafaat, courriel adressé à l'auteur, le 17 juillet 2008.
41. Sylvia Cochrane, « Scaled Composites, Virgin Galactic Unveil White Knight 2, Space Passengers Cheer », *Associated Content* (2008), accessible en direct à l'adresse [http://www.associatedcontent.com/article/912471/scaled\\_composites\\_virgin\\_galactic\\_unveil.html](http://www.associatedcontent.com/article/912471/scaled_composites_virgin_galactic_unveil.html) (consulté le 24 mars 2009).
42. Brian Berger et Lon Rains, « Northrop Grumman Buys Builder of SpaceShipOne », *Space.com* (2007), accessible en direct à l'adresse [http://www.space.com/news/070720\\_scaled\\_bought.html](http://www.space.com/news/070720_scaled_bought.html) (consulté le 24 mars 2009).
43. Robert Day, « Putting the 'Space' Back into Canadian Aerospace », *FrontLine Defence*, (mars/avril 2008), p. 11.

### **Matelot-chef William Sparling**

*Le Matelot-chef William (Bill) Sparling, CD, MA ASCT, est militaire actif des Forces canadiennes depuis 1981. Il a servi dans chacune des classes de navires (navires à vapeur, 280, navires de défense côtière et frégates canadiennes de patrouille), sauf les sous-marins et les pétroliers ravitailleurs d'escadre (AOR), partout au monde, en qualité de Technicien d'armes navales (Artilleur). Il a notamment été en service actif dans le golfe Persique (Golfe 1), il a participé à des patrouilles de lutte contre la piraterie au large des côtes de l'Asie du Sud-Est et de la Corée, il a été instructeur à tous les niveaux, de l'instruction élémentaire des recrues et de l'instruction des officiers jusqu'aux niveaux supérieurs du GPM, en plus de présenter des exposés et de donner une instruction à des officiers supérieurs. On a offert au Matc Sparling une commission et il a choisi de demeurer au sein du rang. Il a suivi le programme de baccalauréat (histoire canadienne et science politique) de l'Université du Manitoba, en vertu du Programme de formation universitaire des FC, et il a obtenu un diplôme de maîtrise du Collège militaire royal du Canada (Études sur la guerre).*

*Il a épousé une femme magnifique, Elizabeth. Ils ont deux fils, Will et Robert, et deux petites-filles, Elysian et Dahlia. Pour certains, cela peut paraître étrange qu'un marin formule des commentaires sur des questions aérospatiales, mais le Matc Sparling est le fils d'un viseur de lance-bombes de la Seconde Guerre mondiale, qui a gravi les échelons et est devenu SOB1 dans le cadre du service d'après-guerre. Ainsi, il a assimilé les concepts de la puissance aérienne durant sa jeunesse et il a perfectionné ces connaissances par la suite. Ses articles ont été publiés à l'échelle internationale, dans des publications comme la « Marine Corps Gazette ».*

*Bill est récemment retourné à l'École navale des Forces canadiennes à Esquimalt – Division du génie des systèmes de combat, en qualité d'instructeur, pour occuper un dernier poste avant la retraite. Il suivra sous peu un second programme de maîtrise à la Royal Roads University, en gestion des catastrophes et des urgences, qui sera la prochaine étape de son cheminement de carrière.*

## Chapitre 10

## La dimension « aérienne » du leadership

William Lewis

## Introduction

Très peu de disciplines font l'objet d'autant d'attention et d'études que le leadership. Cependant, en dépit des multiples articles, livres, exposés de motivation et cours ayant porté sur le sujet, il est clair qu'il n'existe aucune perception commune acceptée de la portée, de la profondeur et de l'application du leadership ainsi que des compétences qu'il nécessite. Comme l'expliquaient Bennis et Nanus, « les compétences propres au leadership sont demeurées les mêmes au fil du temps, mais la façon dont nous comprenons ce qu'il est, comment il fonctionne et comment on apprend à l'appliquer ont évolué au cours des dernières décennies.<sup>1</sup> » [Traduction]

De nombreuses publications ont porté sur le leadership dans le contexte militaire, mais les ouvrages et les recherches empiriques sont pour la plupart axées sur l'Armée américaine ou, d'une façon plus générique, sur une perspective terrestre. On pourrait dire que cet accent mis sur le leadership dans l'armée de terre s'explique par le fait que la profession des armes se préoccupe de son image, celle du « guerrier combattant »<sup>2</sup>. C'est pourquoi il existe peu de textes anecdotiques ou empiriques sur le leadership dans la force aérienne, et la majorité de ceux que l'on trouve concerne l'Aviation américaine (USAF)<sup>3</sup>. En outre, la plupart des recherches sur le leadership tendent à se rapporter aux personnes employées dans des rôles d'opérateur, y compris les spécialistes des armes de combat, les équipages aériens ainsi que les officiers menant les opérations maritimes de surface et sous-marines, très peu d'attention étant accordée au leadership des nombreux officiers et militaires du rang qui appuient les opérations<sup>4</sup>. Par conséquent, nous allons ici explorer tout d'abord les concepts de la culture et ses contributions au leadership, puis nous résumerons brièvement les publications existantes sur le leadership dans la force aérienne. Ensuite, nous présenterons les cours que les Forces canadiennes et la Force aérienne offrent actuellement sur le leadership, dans l'intention de démontrer que ces cours ne préparent pas bien les chefs de la Force aérienne à jouer leurs rôles. Nous examinerons quelques-uns des mythes et des traditions dépassés concernant le leadership et nous fournirons quelques commentaires et suggestions pour conclure notre exposé.

## Culture

Le concept ne vient peut-être pas à l'esprit d'emblée quand on songe au leadership, mais d'aucuns ont fait valoir que toute organisation a une culture<sup>5</sup>. La culture est un concept abstrait que Schein a défini comme suit :

... un ensemble d'hypothèses fondamentales communes qu'un groupe a apprises en réglant ses problèmes d'adaptation avec l'extérieur et d'intégration interne; cet ensemble a donné d'assez bons résultats pour que le groupe le considère valide et qu'il décide par conséquent de l'enseigner aux nouveaux membres comme étant la bonne façon de percevoir ces problèmes, d'y réfléchir et de se sentir face à eux<sup>6</sup>. [Traduction]

Schein continue en décrivant la culture comme étant un concept qui ne se limite pas uniquement aux croyances et aux traditions partagées. Le document fondamental des Forces canadiennes (FC) sur la doctrine du leadership, intitulé *Fondements conceptuels*, définit la culture de la même façon :

Un ensemble commun et relativement stable de comportements, de valeurs et d'hypothèses qu'un groupe a appris au fil du temps en y voyant des moyens efficaces de préserver la stabilité sociale interne et de s'adapter à son milieu; ces moyens sont enseignés aux nouveaux membres comme étant les bonnes façons de percevoir les problèmes, d'y réfléchir et d'agir face à eux<sup>7</sup>. [Traduction]

Peu importe la définition choisie, on peut analyser une organisation par rapport à trois niveaux ou degrés de profondeur différents. Dans la taxonomie de Schein, les trois niveaux sont les suivants : les artefacts; les convictions et les valeurs adoptées; ainsi que les hypothèses sous-jacentes.

Le mot « artefacts » désigne ici ce que l'on peut observer avec ses yeux, par exemple, les symboles, la structure, la langue, les cérémonies et les rituels d'une culture ainsi que les manières de ses membres et les rapports qu'ils ont entre eux. En général, les convictions et les valeurs adoptées sont celles de la personne qui a fondé le groupe. Les principales hypothèses sous-jacentes représentent le niveau le plus fondamental d'une culture. C'est le niveau à partir duquel on peut prédire le plus justement les comportements à

venir. Ces hypothèses partagées, ou communes sont enracinées et elles sont très difficiles à changer<sup>8</sup>. Or, pourquoi la culture importe-t-elle pour une organisation et pour ses dirigeants?

Comme l'explique Vermillion, il existe plusieurs raisons pour lesquelles les théoriciens soutiennent qu'il est important de comprendre la culture d'une organisation<sup>9</sup>. En fait, Schein fait valoir que « la seule tâche véritablement importante des chefs consiste à créer et à gérer la culture... le seul et unique talent des chefs réside dans leur capacité de comprendre la culture et de travailler avec elle... »<sup>10</sup>. [Traduction] Par conséquent, il est essentiel (et l'on pourrait soutenir que cela est primordial) que les chefs d'une organisation comprennent le concept de culture. La culture oriente le comportement des membres de l'organisation en établissant un ensemble de structures, de mécanismes, de règles et de normes. De bien des façons, la culture constitue l'aspect le plus visible et plus identifiable d'une organisation, celui qui influe sur le personnel de cette dernière et sur celui qui lui est extérieur<sup>11</sup>. Par conséquent, il est essentiel que les chefs soient conscients de la culture et qu'ils travaillent en tenant compte pour opérer des changements fructueux et produire un rendement efficace<sup>12</sup>.

La plupart des ouvrages sur une culture militaire portent surtout sur ce qui la distingue du reste de la société et ils mettent l'accent sur les forces armées comme étant le contexte où s'exerce le métier des armes. Après avoir examiné la littérature, Harries-Jenkins fait valoir qu'il existe deux modèles distinctifs généralement acceptés du professionnalisme militaire : le métier des armes et la profession militaire pragmatique<sup>13</sup>. Le métier des armes a été présenté en 1957 par Huntington dans son livre intitulé *The Soldier and the State*. Le concept de Huntington est exclusivement axé sur l'hypothèse que la seule et unique compétence de la profession militaire consiste à « gérer la violence », ce qui la met à part du reste de la société<sup>14</sup>. Il soutient en outre que l'appartenance aux forces armées est une profession de par les compétences qu'elle exige, les responsabilités qu'elle comporte et l'esprit « corporatif » qu'elle nécessite; il ajoute que ces trois caractéristiques rendent la culture militaire unique en son genre.

En revanche, Janowitz offre le concept du « professionnalisme » des forces armées. Dans son modèle, il reconnaît que la profession militaire est dynamique et que les caractéristiques des militaires professionnels évoluent au fil du temps en fonction de la transformation de la société dont ils font partie : les forces armées adoptent des normes civiles, ce qui réduit la différence entre les compétences des militaires et celles de leurs homologues civils<sup>15</sup>. Janowitz présente cinq hypothèses de base pour expliquer ce point de vue différent : l'évolution du pouvoir organisationnel; le rétrécissement de l'écart entre les compétences des chefs militaires et celles des dirigeants civils; un virage dans le recrutement des officiers; l'importance de l'orientation de la carrière; les tendances dans l'endoctrinement politique<sup>16</sup>. Janowitz a parlé directement de la force aérienne en disant que c'était l'arme qui tendait le plus à employer des techniciens spécialistes, comparativement à l'armée de terre. Par conséquent, le modèle de Janowitz est plus inclusif que celui de Huntington, et les organisations de soutien peuvent aussi s'en servir.

Aux États-Unis, surtout depuis les années 1960, beaucoup d'études ont été menées sur la culture militaire et sur sa relation avec la société. La plus controversée est sans doute la thèse institutionnelle/professionnelle (I/P) de Charles Moskos, qu'il a présentée en 1977 par suite de la transition militaire que les États-Unis ont opérée entre la conscription et une force entièrement volontaire. Moskos a observé des changements importants dans les forces armées. Il a affirmé que celles-ci étaient en train de passer d'une organisation institutionnelle (animée par les valeurs et le bien commun) à une organisation plus « professionnelle » (manifestant des caractéristiques civiles davantage axées sur l'intérêt personnel plutôt que sur celui du groupe)<sup>17</sup>. Moskos et son collègue chercheur Frank Wood ont soutenu que la tendance au « professionnalisme » influe sur l'efficacité militaire sur trois plans principaux : l'exécution de la mission, la motivation des militaires et la responsabilité professionnelle<sup>18</sup>. Ce modèle I/P est fréquemment cité et constitue la base de recherches en cours. Celles-ci ont conclu qu'il existe des différences I/P entre non seulement les services, mais aussi entre les diverses branches de chaque service. En outre, il y a de telles différences entre les officiers et les militaires du rang (MR) de chaque service et aussi entre les branches techniques et non techniques<sup>19</sup>. En fait, Wood a axé ses travaux sur l'Aviation américaine (USAF). Il conclut que la dépendance de la Force aérienne par rapport à la technologie fait en sorte que ses officiers sont plus susceptibles de se spécialiser et d'éprouver un « sentiment diffus de la mission ». Ce sentiment risque de miner une culture et de la fragmenter. Il conclut en outre, conformément au concept du professionnalisme, que les pilotes ont davantage tendance à se percevoir comme étant des spécialistes et que les officiers de soutien s'identifient comme faisant partie de l'institution<sup>20</sup>.

D'autres chercheurs ont étudié, bien que d'une façon assez superficielle, les différences entre les « opérateurs » et les personnels de soutien de la USAF. Morabito a utilisé l'instrument de recherche

décrit dans l'étude sur le comportement directorial (Managerial Behaviour Study) de Yukl (qui est fondée sur le modèle du comportement des chefs, ou Behavioural Leadership Model) pour repérer les activités qui influent le plus sur le perfectionnement des chefs. Il a constaté que les activités les plus importantes, lorsqu'il s'agit d'acquérir des qualités de chef personnelles, consistent à travailler concrètement avec les MR, les collègues et les officiers supérieurs, et l'activité la moins importante, à suivre des cours de leadership structurés<sup>21</sup>.

Phelan a mené une étude sur les majors de la USAF en mettant particulièrement l'accent sur les officiers opérateurs et les officiers de soutien, pour établir quels comportements étaient perçus comme étant essentiels à l'exécution de la mission et à un leadership fructueux. Par suite de cette recherche, il a conclu que les officiers de soutien accordaient plus d'importance à l'entregent, et les opérateurs, aux compétences techniques<sup>22</sup>.

Enfin, Shawn Black a examiné les comportements de chef des commandants de trois escadrons aériens et de deux escadrons d'entretien. Dans cette thèse de doctorat, il a conclu que la plupart des commandants d'escadron, surtout les pilotes, possédaient très peu d'expérience personnelle du commandement avant de prendre le commandement de leur unité, ce qui a entraîné des résultats inférieurs à ceux d'un échantillon normatif constitué aux États-Unis en 2004 pour évaluer les comportements des chefs transformationnels et transactionnels. Ils étaient plus enclins à recourir à la gestion par exception et au laissez-faire face à leurs subalternes. L'étude a aussi révélé que les qualités que les subalternes (c'était surtout des MR) appréciaient le plus chez leurs commandants favoris étaient un bon entregent, la confiance, l'honnêteté et l'équité<sup>23</sup>.

Les recherches sur les différences culturelles et relatives au leadership dans les services des Forces canadiennes ont surtout été menées par Al English. English fait valoir que, pour qu'un officier assume un commandement opérationnel, deux conditions doivent d'abord être remplies : il doit bien maîtriser le métier des armes et il doit gagner la confiance de ses subalternes « en partageant les risques qu'ils courent »<sup>24</sup>. English soutient que le personnel non navigant peut satisfaire à la première condition, mais en fin de compte, il se demande s'il peut remplir la deuxième.

## L'éducation des chefs des FC

L'importance fondamentale de l'éducation tant scolaire que professionnelle a été confirmée tant et plus dans diverses études exécutées au cours des 30 dernières années. Des documents guides tels que *La Stratégie de défense 2020*, *L'officier en 2020* et *Le Corps des MR 2020*<sup>25</sup> aboutissent tous à la même conclusion : afin de fonctionner avec efficacité dans un contexte militaire complexe, tous les membres des FC doivent posséder des aptitudes mentales essentielles et certaines compétences bien précises. Les FC ont besoin d'officiers et de militaires du rang possédant une capacité intellectuelle remarquable, pouvant assumer un commandement réel et disposant des qualités de chef et de gestionnaire voulues dans un monde de plus en plus incertain. En outre, l'expérience a montré que l'on ne peut désormais plus définir en fonction du grade les différences entre le perfectionnement professionnel des officiers et celui des militaires du rang, car les deux groupes doivent faire face aux mêmes difficultés dans de nombreux cas.

Relevant de l'Académie canadienne de la Défense (ACD), le Centre de perfectionnement professionnel des militaires du rang a été créé le 1<sup>er</sup> avril 2003 au Collège militaire royal, à Saint-Jean. Il lui incombe surtout d'élaborer, de mettre en application et de présenter les exigences relatives au perfectionnement professionnel des MR pour les périodes de perfectionnement trois à cinq. Pour cela, le Centre recourt à la fois au télé-apprentissage et à des cours donnés sur place; le programme comprend la Qualification intermédiaire en leadership (QIL), la Qualification avancée en leadership (QAL) et la qualification des premiers maîtres de première classe/adjudants-chefs (QC). L'École du Commandement aérien, qui relève aussi de l'ACD, est installée à la 16<sup>e</sup> Escadre Borden et s'occupe de la Qualification élémentaire en leadership (QEL).

Le cours de QEL adopte la formule modulaire; l'objectif de rendement 201 porte sur le leadership des subalternes. En tout, 720 minutes de cours (ou 70 périodes) sont consacrées au leadership. Pour bien des MR, c'est la première fois qu'ils suivent dans les FC un cours structuré sur le leadership. Malheureusement, on ne confirme que les MR ont conservé et utilisent leurs nouvelles connaissances que par des épreuves à choix multiples; de toute évidence, ce n'est pas la meilleure façon d'établir que la personne possède bel et bien les compétences voulues en leadership. Les autres cours (QIL, QAL et QC) comportent de neuf à dix semaines d'apprentissage à distance, puis une période en résidence

à Saint-Jean. Dans chaque cours, les stagiaires présentent des documents écrits, font des études de cas et assistent à des exposés qui portent sur leurs responsabilités de chef accrues. Toutefois, comme la différence entre les divers services n'est pas faite et sans que l'on sache quelles compétences sont exigées exactement des chefs subalternes de la Force aérienne, la matière repose encore grandement sur le paradigme traditionnel du guerrier combattant.

L'Institut de leadership des Forces canadiennes (ILFC) relève lui aussi de l'ACD; il a été créé en septembre 2001 en tant que centre d'excellence chargé de mener des recherches sur le leadership et d'élaborer des concepts en la matière pour les FC. L'ILFC a pour mandat de formuler et de diffuser des concepts clés de leadership, de mener des recherches à cet égard et de faire connaître le métier des armes, pour établir et promouvoir un fondement intellectuel qui permet de cerner les pratiques exemplaires, d'encourager le perfectionnement professionnel, d'exposer des concepts clés en matière de leadership et d'engagement professionnel et d'offrir une vision et une orientation uniforme dans ces domaines<sup>26</sup>.

L'ILFC a commandité de nombreux travaux de recherche et documents sur divers aspects du leadership. Récemment, il a ainsi parrainé une recherche sur la création d'un cadre de perfectionnement professionnel continu pour les officiers généraux des FC et pour les adjudants-chefs/premiers maîtres de 1<sup>re</sup> classe choisis pour occuper des postes supérieurs; ce cadre va au-delà des cours officiels offerts aux chefs supérieurs au Collège des Forces canadiennes et leur est postérieur. Cette recherche a abouti à la production du cadre présenté dans la figure 1, qui comporte cinq éléments propres aux chefs (compétences, capacités intellectuelles, capacités sociales, capacités de changer et idéologie professionnelle)<sup>27</sup>. Ces éléments sont issus d'une analyse particulièrement approfondie des documents de la série 2020 [*Servir avec honneur : La profession des armes au Canada*] et *Le leadership dans les Forces canadiennes : Fondements conceptuels*] et d'un nombre assez considérable d'ouvrages génériques sur le leadership<sup>28</sup>. Le cadre mentionne aussi 16 qualités exigées de tous les chefs des FC et classées sous les cinq éléments. La recherche se termine par une présentation très bien structurée des compétences nécessaires aux chefs des quatre niveaux (subalterne, intermédiaire, avancé et supérieur), sous chacun des cinq éléments. La figure 2<sup>29</sup> fait voir le cadre de perfectionnement des chefs, tandis que la figure 3<sup>30</sup> présente un exemple des détails propres à un des éléments. Le défi consistera à reconnaître ce cadre et à l'intégrer dans les travaux à venir en tant que composante de conception clé des FC. De toute évidence, la prochaine étape consisterait à parfaire davantage ce cadre, surtout aux niveaux subalterne, intermédiaire et avancé, en fonction du caractère particulier et de la culture de chaque service.

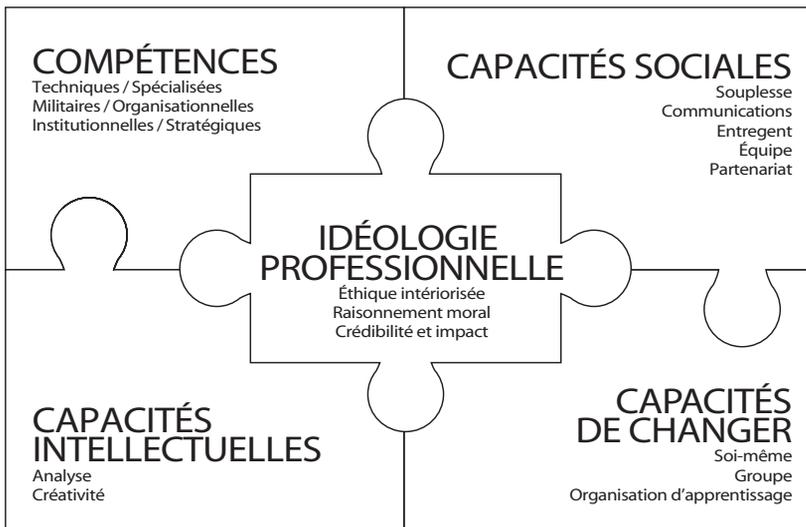


Figure 1 : Cadre de leadership des FC

		ÉLÉMENTS DU CADRE DE LEADERSHIP				
		Compétences	Capacités intellectuelles	Capacités sociales	Capacités de changer	Idéologique professionnelle
NIVEAUX DES CHEFS	Supérieur	Stratégiques	Créativité, Abstraction	Interinstitutionnelles	Changement de paradigme	Gérance
	Avancé	↑	↑	↑	↑	↑
	Intermédiaire	↑	↑	↑	↑	↑
	Subalterne	Tactiques	Analytiques	Entregent	Ouvert	Intérioriser

Figure 2 : Cadre de perfectionnement des chefs

COMPÉTENCES DU DOMAINE TACTIQUE AU DOMAINE STRATÉGIQUE	
Niveau subalterne	
Procédures techniques et tactiques	<ul style="list-style-type: none"> <li>Apprendre la classification normalisée des groupes professionnels militaires (GPM) et les procédures propres aux Forces maritimes, à l'Armée de terre et à la Force aérienne.</li> <li>Pour les premiers rôles assumés à titre de chef, acquérir des connaissances globales sur ces normes et procédures ainsi que sur la tactique propre aux petits groupes.</li> </ul>
Niveau intermédiaire	
Information militaire	<ul style="list-style-type: none"> <li>Comment les GPM contribuent au renforcement des capacités des grandes formations.</li> <li>Comprendre non seulement ce qu'il faut faire, mais aussi le contexte où les choses se passent (données + contexte = information).</li> <li>Exemples : opérations basées sur les effets, contexte des renseignements cumulatifs sur les régimes démocratiques, droit international et contrôle civil des forces armées.</li> </ul>
Niveau avancé	
Connaissances sur la Défense	<ul style="list-style-type: none"> <li>De l'information à la connaissance, acquérir une vaste compréhension des FC et de la défense, car il s'agit là d'un volet clé de la sécurité et des fonctions du gouvernement.</li> <li>Pour passer de l'information à la connaissance, il faut en plus comprendre le bien-fondé et le but des mesures envisagées; les résultats généralisés que l'on veut obtenir (information + but = connaissance)</li> </ul>
Niveau supérieur	
Compétences en matière de sécurité	<ul style="list-style-type: none"> <li>La portée et le contenu passent du niveau de la connaissance à celui des compétences, ce qui s'accompagne d'une compréhension stratégique du domaine de la sécurité.</li> <li>Le passage de la connaissance aux compétences nécessite la capacité d'appliquer la philosophie et les principes qui régissent la production et l'emploi des capacités militaires (savoir + philosophie = compétence) et la coexistence institutionnelle stratégique parmi les autres ministères et les organismes étrangers de défense.</li> <li>À ce stade-ci, la compétence dépend clairement du développement complémentaire de l'idéologie professionnelle, d'une compréhension complète du métier des armes.</li> </ul>

Figure 3 : Compétences – Du domaine tactique au domaine stratégique

## Conclusion

Malgré la multitude des ouvrages et des travaux de recherche sur le leadership, la majorité des publications militaires en la matière ont concerné les forces terrestres, surtout celle des États-Unis. La plupart des ouvrages existants sur le leadership qui parlent de la Force aérienne mettent principalement l'accent sur les équipages aériens et les pilotes. Cette attention s'explique en partie par le « paradigme du guerrier combattant » formulé par Harries-Jenkins. Ainsi, le domaine des militaires qui soutiennent ceux qui sont directement chargés de gérer la violence n'a à peu près pas été étudié.

Un des principaux concepts dont il faut tenir compte dans toute étude sur les relations établies en propre par les chefs est celui de la culture. Schein a défini trois niveaux de culture; le troisième, soit celui des hypothèses sous-jacentes, est essentiel à quiconque veut diriger et gérer une organisation. La culture oriente les comportements des personnes qui sont dans l'organisation et en dehors, et il incombe clairement aux chefs de comprendre cette culture et de travailler en en tenant compte.

L'étude de la culture militaire a principalement été définie par les ouvrages de Harries-Jenkins et de Janowitz. Plus récemment, la thèse de Moskos, qui fait la distinction entre l'institution et la profession, a grandement retenu l'attention. Avec Wood, Moskos a caractérisé les groupes professionnels militaires actuels en disant qu'ils mettent l'accent soit sur la profession (aspects technologiques), soit sur l'institution. Les travaux les plus récents ont conclu que la Force aérienne possède effectivement une culture distincte (et aussi des sous-cultures) et que le personnel navigant se préoccupe davantage de l'aspect professionnel, tandis que la plupart des GPM de soutien mettent plutôt l'accent sur l'institution.

L'Académie canadienne de la Défense est chargée de toute l'éducation en matière de leadership pour les FC. Sous sa direction, l'École du Commandement aérien administre le cours de qualification élémentaire en leadership, tandis que le Centre de perfectionnement professionnel des militaires du rang se charge des cours de qualification intermédiaire et de qualification avancée en leadership et du cours de qualification des chefs (PM 1/Adjuc). Chacun de ces cours comporte une période d'apprentissage à distance et des sessions en résidence. Cependant, comme on ne comprend pas clairement les caractéristiques distinctes exigées des chefs de la Force aérienne, tous les militaires reçoivent la même éducation dite du « guerrier combattant ».

L'Institut de leadership des Forces canadiennes relève lui aussi de l'ACD. Dans une de ses études récentes, il a proposé pour les FC un cadre de leadership comportant cinq éléments (compétences, capacités intellectuelles, capacités sociales, capacités de changer et idéologie professionnelle). En outre, l'Institut a proposé un cadre de perfectionnement des chefs intégrant quatre niveaux (subalterne, intermédiaire, avancé et supérieur) dans les cinq éléments susmentionnés. À l'égard de chacun de ces niveaux et éléments, l'étude recommandait diverses compétences et stratégies pour mieux préparer les chefs de demain. Encore une fois, les cadres ne sont pas propres à un service en particulier et, surtout dans le cas des niveaux subalternes, la Force aérienne profiterait de recherches exclusives de manière que, dans l'avenir, ses chefs puissent exceller.

### Notes

1. Warren Bennis et Burt Nanus, *Leaders: Strategies For Taking Charge*, 2<sup>e</sup> éd. New York, Harper Collins, 1997, p. 6.
2. Gwyn Harries-Jenkins, *Professional Groups and Subgroups in the Contemporary Military: Challenges and Opportunities*, Kingston (Ontario), Institut de leadership des Forces canadiennes, 2003, p. 30. Accessible en direct à l'adresse [http://www.cda-acd.forces.gc.ca/cfli/frgraph/research/ocpf\\_f.asp](http://www.cda-acd.forces.gc.ca/cfli/frgraph/research/ocpf_f.asp) (consulté le 27 octobre 2008).
3. Allan English et Colonel John Westrop (à la retraite), *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. 89. Accessible en direct à l'adresse [http://www.airforce.forces.gc.ca/cfawc/eLibrary/eLibrary\\_f.asp](http://www.airforce.forces.gc.ca/cfawc/eLibrary/eLibrary_f.asp) (consulté le 27 octobre 2008).
4. Major R.A. Evans, « The Aerospace Engineering Community – A Study in Culture and Leadership », Toronto (Ontario), Projet de recherche du Collège des Forces canadiennes, 2008, p. 1. Accessible en direct à l'adresse <http://wps.cfc.forces.gc.ca/papers/csc/csc34/mds/evans.pdf> (consulté le 27 octobre 2008).
5. Lcol Lynne E. Vermillion, « Understanding the Air Force Culture », Montgomery, Air War College Research Report, 1996, p. 5.
6. Edgar Schein, *Organizational Culture and Leadership*, 3<sup>e</sup> édition, San Francisco, Jossey-Bass, 2004, p. 17.
7. Ministère de la Défense nationale, A-PA-005-000/AP-004, *Le leadership dans les Forces canadiennes ; Fondements conceptuels*, Kingston, Académie canadienne de la Défense, 2005, p. 129. Accessible en direct à l'adresse [http://www.cda-acd.forces.gc.ca/CFLI/frgraph/leadership/leadership\\_f.asp](http://www.cda-acd.forces.gc.ca/CFLI/frgraph/leadership/leadership_f.asp) (consulté le 27 octobre 2008).

8. Schein, p. 25-27.
9. Vermillion, p. 15.
10. Schein, p. 11.
11. Vermillion, p. 15.
12. Evans, p. 10.
13. Harries-Jenkins, p. 15.
14. Samuel P. Huntington, *The Soldier and the State: The Theory and Politics of Civil-Military Relations*, Cambridge, The Belknap Press of Harvard University Press, 1957, p. 11.
15. Morris Janowitz, *The Professional Soldier*, Glencoe, The Free Press, 1960, p. 8-13.
16. *Ibid.*, p. 13.
17. Charles C. Moskos, « From Institutional to Occupation: Trends in Military Organization », *Armed Forces and Society*, vol. 4, n° 1 (octobre 1977), p. 41-42.
18. Charles C. Moskos et Frank R. Wood, *The Military: More Than Just a Job?*, Washington, Pergamon-Brassey's International Defense Publishers, Inc., 1988, p. 4.
19. Charles C. Moskos, « Institutional and Occupational Trends in Armed Forces », dans *The Military: More Than Just a Job?*, sous la dir. de Charles C. Moskos et de Frank R. Wood, Washington, Pergamon-Brassey's International Defense Publishers, Inc., 1988, p. 24.
20. Moskos et Wood, p. 7.
21. Michael A. Morabito, « Analysis of Air Force Junior Aircraft Maintenance Officer Leadership Development », Thèse, Air University Air Force Institute of Technology, 1985, p. 59-60.
22. Major Kerry P. Phelan, « Hierarchical Leadership Behaviours of USAF Majors at Air Command and Staff College », Montgomery, Air Command and Staff College Research Report, 1998, p. 37-39.
23. Shawn L. Black, « Assessing Transactional and Transformational Characteristics of Air Force Squadron Commanders: A Case Study », Thèse de doctorat, Capella University, 2006, p. 93.
24. Allan English, « Leadership and Command in the Air Force: Can Non-Aircrew Command Flying Squadrons? » dans le compte rendu de la 6<sup>e</sup> Conférence historique annuelle de la Force aérienne, sous la dir. du Bureau du patrimoine et de l'histoire de la Force aérienne, Winnipeg (Manitoba), Patrimoine et histoire de la Force aérienne, 2000, p. 85.
25. Pour lire la Stratégie de défense 2020, accessible en direct à l'adresse [http://www.cds.forces.gc.ca/pubs/strategy2k/intro\\_f.asp](http://www.cds.forces.gc.ca/pubs/strategy2k/intro_f.asp) (consulté le 27 octobre 2008). L'officier en 2020 – Accessible en direct à l'adresse [http://www.forces.gc.ca/hr/instructions/docs/pdf/OFFICERSHIP2020short\\_f.pdf](http://www.forces.gc.ca/hr/instructions/docs/pdf/OFFICERSHIP2020short_f.pdf) (consulté le 27 octobre 2008). Le Corps des MR en 2020 – Accessible en direct à l'adresse [http://www.cda-acd.forces.gc.ca/2020/engraph/ncm/doc/NCMCorps2020StrategicGuidance\\_EngDraft.pdf](http://www.cda-acd.forces.gc.ca/2020/engraph/ncm/doc/NCMCorps2020StrategicGuidance_EngDraft.pdf) (consulté le 27 octobre 2008).
26. Académie canadienne de la Défense, « ILFC – Rôle de l'Institut de leadership des Forces canadiennes », Académie canadienne de la Défense. [http://cda.mil.ca/CFLI/frgraph/about/mandate\\_f.asp](http://cda.mil.ca/CFLI/frgraph/about/mandate_f.asp) (consulté le 28 août 2008).
27. Robert W. Walker, L. William Bentley et Col Bernd Horn, « Senior Leaders Project – Professional Development », Kingston (Ontario), Académie canadienne de la Défense, 2005, p. 4. [http://cda.mil.ca/cfli/frgraph/research/development\\_f.asp](http://cda.mil.ca/cfli/frgraph/research/development_f.asp) (consulté le 10 décembre 2008).
28. *Ibid.*, p. 4.
29. *Ibid.*, p. 2.
30. *Ibid.*, p. 10.

### **Colonel W.J. Lewis, OMM, CD**

*Le Colonel W.J. (Bill) Lewis est ingénieur aérospatial et a occupé divers postes aux niveaux des opérations, de l'état-major et du professorat.*

*Après avoir obtenu un baccalauréat en génie chimique du Collège militaire royal du Canada (CMR) en 1981, il a d'abord été affecté à la Base des Forces canadiennes Winnipeg, au sein de la section des techniques de maintenance des aéronefs de la base. Parallèlement, il a obtenu une maîtrise en administration des affaires de l'Université du Manitoba. Le Colonel Lewis est ensuite retourné aux études à temps plein pour suivre avec succès le cours sur les systèmes aérospatiaux 37 à Winnipeg en 1985.*

*Après un an au QGDN à titre d'officier adjoint du service technique des aéronefs CT133 et CT114, il est retourné au CMR pour faire une maîtrise en génie nucléaire. Après l'obtention de son diplôme, le Colonel Lewis est demeuré au CMR comme membre du corps professoral au département de chimie et de génie chimique pendant les trois années suivantes. Au cours de cette période, il a aussi obtenu un baccalauréat et une maîtrise en éducation de l'Université Queen's.*

*En 1991, le Colonel Lewis a été affecté à l'Unité de développement de la maintenance aérospatiale (UDMA) à Trenton. Durant la même période, il est devenu le premier professeur auxiliaire militaire du CMR, titre qu'il possède depuis 17 ans. Durant sa période de service à l'UDMA, le Colonel Lewis a obtenu son doctorat en génie nucléaire. Après une affectation de trois ans et une promotion à l'UDMA, le Colonel Lewis a été affecté au 8<sup>e</sup> Escadron de maintenance (Air) de la 8<sup>e</sup> Escadre Trenton, où il a participé aux opérations Airbridge, Assistance et Assurance. En 1997, le Colonel Lewis a été affecté à Ottawa pour faire partie de l'organisation du Chef d'état-major de la Force aérienne. Il a reçu l'Ordre du mérite militaire en 1998.*

*En 2001, le Colonel Lewis est retourné à Trenton à titre de commandant d'escadrille au sein de l'Escadron de soutien technique des télécommunications et des moyens aérospatiaux, et a ensuite complété le Cours de commandement et d'état-major 29. Il a également obtenu du CMR une maîtrise en études de la défense.*

*Le Colonel Lewis est retourné à Trenton en 2003 à titre d'officier de l'administration et des ressources humaines de l'escadre, et aussi commandant de l'escadre pour la période décembre 2003 à juillet 2004. En juin 2004, le Colonel Lewis a assumé la poste de commandant du 8<sup>e</sup> Escadron de maintenance (Air). En juillet 2007, il a été affecté au Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes au poste de responsable du Développement de la doctrine.*

*Promu à son grade actuel en juillet 2008, le Colonel Lewis est affecté au Quartier général de la Défense nationale, en tant que Directeur – coordination à l'État-major interarmées stratégique.*

## Liste des abréviations

ACD	Académie canadienne de la Défense	FC	Forces canadiennes
adj	adjudant	FM	fonds de manuscrits
ADM	armes de destruction massive	GDA	Groupe Défense aérienne
AFC	Croix de l'Aviation	GPM	Groupe professionnel militaire
APATMAR	aéronef de patrouille maritime	GPS	Global Positioning System
ARC	Aviation royale du Canada	GRS	école de reconnaissance générale
ASAT	antisatellite	I/P	Institutionnel/Professionnel
ASC	Agence spatiale canadienne	IDS	Initiative de défense stratégique
ATK	Alliant Techsystems	IIMP	interarmées, interorganisationnel, multinational et public
BAC	Bibliothèque et Archives Canada	ILFC	Institut de leadership des Forces canadiennes
BBMM	Musée militaire de la BFC Borden	INM/IEM	impulsion nucléaire-magnétique ou électromagnétique
C en C	Commandant en chef	ISIS	International Satellites for Ionospheric Studies
CAF	Aviation canadienne	lcol avn	lieutenant-colonel d'aviation
CBE	Ordre de l'Empire britannique	MAD	destruction mutuelle assurée
CCACM	Comité canado-américain de coopération militaire	MARC	Musée de l'aviation royale du Canada
CCEM	Comité des chefs d'état-major	MAvC	Musée de l'aviation du Canada
CD	Décoration des Forces canadiennes	MCG	Musée canadien de la guerre
CDA	Commandement de la défense aérienne	MDA	MacDonald, Dettwiler and Associates
CEMA	chef d'état-major d'armée	MDN	ministère de la Défense nationale
CEMD	Chef d'état-major de la Défense	MNA	Musée national de l'aviation
CEMFA	Chef d'état-major de la Force aérienne	MNST	Musée national des sciences et de la technologie
CEMG	Chef d'état-major général	MR	militaire du rang
CEMI	Chefs d'état major interarmées	MR	Marine royale
CI	Commandement de l'instruction	MRC	Marine royale du Canada
cmdt	commandant	NASM	National Air and Space Museum
CNA	Collection nationale de l'aéronautique	NORAD	Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord
CNRC	Conseil national de recherches du Canada	O Sup Admin	Officier supérieur de l'administration
col avn	colonel d'aviation	O.B.E.	Ordre de l'Empire britannique
CSP	Chef des services du personnel	OMFC	Forces militaires canadiennes d'outre-mer
DFC	Croix du service distingué de l'Aviation	OPP	Officier pilote à titre provisoire
DHist	Direction interarmées du service historique	OTAN	Organisation du Traité de l'Atlantique Nord
DHP	Direction – Histoire et patrimoine	PEACB	Programme d'entraînement aérien du Commonwealth britannique
DR6	dépôt de réparation no 6	PJBD	Commission permanente mixte de défense Canada États Unis
DRREC	Documents relatifs aux relations extérieures du Canada	QAL	Qualification avancée en leadership
É.-U.	États-Unis	QC	Qualification des chefs
EAC	Commandement aérien de l'Est	QEL	Qualification élémentaire en leadership
ENA	École de navigation aérienne	QGDN	Quartier général de la Défense nationale

## Liste des abréviations

QGFA	Quartier général de la Force aérienne	sgt	sergent
QIL	qualification intermédiaire en leadership	SHCB	Société historique du comté de Brome
RAF	Royal Air Force	SM	sous-ministre
RFC	Royal Flying Corps	SSI	Station spatiale internationale
RG	reconnaissance générale	TEEA	Traité de l'espace extra-atmosphérique
RMC	Collège militaire royal	USAF	United States Air Force
RNAS	Royal Naval Air Service	UWO	Université de Western Ontario
SAC	Strategic Air Command	V/M/Air	vice-maréchal de l'air
SACEUR	Commandant suprême des Forces alliées en Europe	VKS	Forces militaire spatiales russes
SBO	Officier britannique le plus élevé en grade		