

Sic Itur Ad Astra

Études sur la puissance aérospatiale canadienne



Volume 3
Le combat si nécessaire,
mais pas nécessairement le combat

Sic Itur Ad Astra :
Études sur la puissance aérospatiale canadienne

Volume 3

**Le combat si nécessaire,
mais pas nécessairement le combat**

Publié sous la direction de W. A. March

Numéro de catalogue : D4-7/3-2011F-PDF

Numéro ISBN : 978-1-100-97674-7

Cette publication est disponible en ligne, sur Intranet à l'adresse suivante : Trenton.mil.ca/lodger/CFAWC/eLibrary/eLibrary_f.asp ou sur Internet à 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.

Note de l'éditeur : Afin d'alléger le texte, la notation [traduction] a été omise du texte lorsque les citations proviennent d'ouvrages non disponibles en français. La citation originale peut donc être consultée dans la version anglaise. Pour éviter toute confusion, le lecteur pourra confirmer la langue source d'une citation en se référant aux notes en fin de texte. Lorsque le titre d'un ouvrage de référence est en anglais, la citation qui en provient apparaît donc en traduction libre dans le texte et lorsque la référence est donnée en français, il s'agit là d'une source traduite ou disponible en français d'où la citation a été puisée.

© Sa Majesté la Reine, représentée par le ministre de la Défense nationale, 2011

Photo de la couverture : FC

Table des matières

Préface	v
Introduction	vii
Chapitre 1 Une force aérienne non opérationnelle : l'ARC de 1924 à 1931	1
<i>Desmond Morton</i>	
Chapitre 2 L'Aviation royale du Canada et la culture aéronautique	7
<i>Jonathan Vance</i>	
Chapitre 3 D'estoc et de taille pour la paix : les Sabre de l'ARC au service du Commandement des avions de chasse de la RAF	18
<i>Carl A. Christie</i>	
Chapitre 4 Vierge ou puissance nucléaire ? John Diefenbaker et le choix du Starfighter CF104	32
<i>Raymond Stouffer</i>	
Chapitre 5 La version canadienne de la puissance aérienne	45
<i>Randall Wakelam</i>	
Chapitre 6 Un pernicieux gaspillage d'argent : origine de la politique de contrôle aérien de l'Irak par la RAF	51
<i>Winfield Scott</i>	
Chapitre 7 La puissance aérienne au service d'objectifs non militaires : l'expérience australienne	68
<i>Chris Clark</i>	
Chapitre 8 Renseignement humain, opérations non conventionnelles et puissance aérienne : la Malaisie de 1948 à 1960	78
<i>William T. Dean III</i>	
Chapitre 9 La puissance aérienne non cinétique contre la sédition : Liban, 1958	91
<i>Michael Perry May</i>	
Chapitre 10 Application de la coercition, au moyen de la puissance aérienne, pour créer un effet politique	105
<i>James R. McKay</i>	
Liste des abréviations	122

Préface

La Force aérienne joue un rôle important dans la puissance du Canada. Dans le domaine de l'aérospatiale dans lequel elle évolue, la Force aérienne peut mettre à profit un ensemble impressionnant et polyvalent de capacités cinétiques et non cinétiques. Beaucoup de ces capacités sont également utiles au pays et à l'étranger, en situation de paix comme de guerre, et peuvent contribuer de façon autonome aux missions menées en cas de crise ainsi qu'au sein d'une coalition. Par conséquent, la Force aérienne doit être polyvalente, car elle a rarement le luxe de pouvoir se concentrer sur une seule et unique mission à la fois. Cela signifie donc que la même organisation, les mêmes effectifs, le même équipement et la même doctrine doivent pouvoir être utilisés dans le cadre de toute la gamme de conflits possibles.

Bien que cela puisse sembler évident aux yeux de quiconque portant l'uniforme et « ayant réalisé son rêve », ce ne l'est pas nécessairement pour la grande majorité des citoyens pour lesquels nous avons juré de servir. L'objet ultime d'une force aérienne en tant que force armée est le combat. Cependant, la Force aérienne du Canada a en grande partie évolué en situation de paix. Par conséquent, le réel critère qui permette de déterminer la puissance aérospatiale du Canada est sans doute la mesure dans laquelle le pays réussit à adapter ses capacités de combat afin de répondre à des besoins qui n'exigent aucun combat. Les défenseurs de la puissance aérospatiale du Canada doivent en outre être en mesure d'expliquer en quoi de nouvelles capacités sont nécessaires, comme celles offertes par les nouveaux chasseurs, aéronefs de patrouille et véhicules aériens sans pilote, tout en tenant compte de la vaste gamme de besoins à l'échelle nationale.

Il ne s'agit pas d'une tâche facile, car cela exige d'étudier en détail la puissance aérospatiale dans son sens le plus large. Il faut par ailleurs mieux connaître la manière dont les forces aériennes influencent l'évolution des situations de paix et de combat ainsi que la façon dont elles sont influencées par ces situations. En outre, il faut évaluer l'importance des capacités aérospatiales non cinétiques au sein des forces armées et à l'extérieur. Finalement, il faut établir une interprétation commune de la façon dont les éléments civils et militaires du domaine de l'aérospatiale s'imbriquent dans le tissu social du pays.

Il est ainsi important pour une organisation comme le Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes de favoriser la réalisation d'études qui portent sur des sujets autres que la puissance aérospatiale en situation de guerre. Et c'est exactement le but visé par les articles publiés dans ce volume de la série *Sic Itur Ad Astra*. Au fil des chapitres, je suis convaincu que vous obtiendrez de nouveaux points de vue sur les forces et les faiblesses de notre profession. Il ne faut pas oublier qu'il serait fort regrettable de concentrer tous nos efforts pour « remporter la guerre » et en venir à « perdre la paix ». Notre pays mérite mieux. Bonne lecture.



D. W. Joyce, O.M.M., CD

Colonel
Commandant
Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes

Introduction

Pour comprendre une force aérienne, vaut-il mieux l'étudier en temps de guerre ou en temps de paix? C'est là une question intéressante à laquelle, oserai-je dire, il n'y a pas de réponse facile ou, du moins, évidente. Car, bien que les militaires professionnels consacrent énormément de temps et d'argent à se préparer pour la guerre, la vérité, heureusement, est qu'ils ne font la guerre (ou ne participent à des combats) que rarement. C'est particulièrement le cas des forces aériennes de pays tels que le Canada, qui font face à des menaces externes limitées.

Même s'il y a eu une Force aérienne canadienne (FAC) avant 1924, la branche permanente du service qui existe aujourd'hui a vu le jour sous le nom d'Aviation royale du Canada (ARC) le 1^{er} avril 1924¹. Elle a connu des hauts et des bas au fil des ans, mais, en 2011, la Force aérienne fait partie du paysage de la défense au Canada depuis 87 ans. Pendant ces 87 années, la FAC a fait la guerre ou participé à des combats cinq fois, sur un total d'environ 19 ans². Pendant moins du quart de son existence, la FAC a été un prolongement de « combat » de la volonté nationale du Canada. De plus, les chiffres sont quelque peu faussés quand on songe que, même pendant les années de combat, la Force aérienne n'a jamais cessé de jouer un rôle non combattant au pays.

De nos jours, la Stratégie de défense *Le Canada d'abord* (SDCD) insiste sur l'importance d'un rôle national, ou nord-américain, pour les Forces canadiennes (FC). Sur les six missions principales mentionnées dans ce document, aucune ne concerne expressément le combat, et quatre portent sur un rôle non cinétique au pays. Les deux autres sont de nature plus expéditionnaire, mais sont suffisamment larges pour inclure tout ce qui va de l'aide humanitaire et du maintien de la paix aux opérations impliquant le recours à une force cinétique³. Ce que la SDCD ne précise pas, c'est que les FC et la FAC peuvent être appelées à mener plusieurs de ces missions principales simultanément. Malheureusement, cela signifie que, souvent, les mêmes ressources (personnel, équipement et argent) doivent être utilisées au maximum pour répondre aux demandes du gouvernement. Cela veut dire aussi que nous devons être beaucoup plus efficaces dans la façon dont nous menons nos activités au pays et à l'étranger. La logique voudrait donc que nous passions autant de temps, sinon plus, à étudier les éléments non liés au combat et le temps de paix de la puissance aérospatiale comme étant des éléments clés de la puissance nationale.

Stratégie de défense *Le Canada d'abord* : six missions principales au Canada⁴

1. Mener des opérations quotidiennes nationales et continentales, y compris dans l'Arctique et par l'entremise du Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord (NORAD).
2. Offrir son soutien dans le cadre d'un événement international important au Canada, comme les Jeux olympiques de 2010.
3. Répondre à une attaque terroriste importante.
4. Appuyer les autorités civiles en cas de crise au Canada, par exemple en cas de catastrophe naturelle.
5. Diriger et/ou mener une opération internationale importante durant une période prolongée.
6. Déployer des forces en cas de crise à l'étranger pour une période de plus courte durée.

La doctrine aérospatiale du Canada reconnaît les liens inhérents entre la puissance aérospatiale et la puissance nationale. La *Doctrine aérospatiale des forces canadiennes* B-GA-400 définit la puissance nationale comme étant « la capacité générale d'une nation à atteindre ses objectifs nationaux... englobe un large éventail de capacités interreliées et comprend des éléments touchant la diplomatie, l'information, le domaine militaire et l'économie⁵ ». Le volet militaire de la puissance nationale comprend les capacités militaires d'un pays et se divise habituellement en composantes aérospatiale, terrestre et navale. Dans ce contexte, la puissance aérospatiale est décrite comme étant l'« élément de la puissance militaire mis en action à partir ou à l'intérieur de l'environnement aérien et spatial, pour produire certains résultats à la surface de la terre ainsi qu'au-dessus et au-dessous de cette surface⁶ ».

Le terme clé de cette définition est « pour produire certains résultats », puisqu'il évoque l'effet de la puissance aérospatiale plutôt que les moyens. Pendant la majeure partie des deux dernières

décennies, les discussions sur la puissance aérospatiale ont été dominées par le débat autour des opérations basées sur les effets (OBE) ou de l'approche des opérations basée sur les effets (AOBE). Les OBE et l'AOBE sont hors de la portée de la présente introduction; toutefois, il est ressorti de ces discussions une volonté de faire passer le débat sur la puissance aérospatiale d'une préoccupation purement cinétique (destructrice) à une situation où toute capacité aérospatiale (cybernétique, transport, surveillance, etc.) occupe une place aussi importante dans l'examen des moyens qui permettront d'atteindre le résultat souhaité⁷. Dans la doctrine aérospatiale du Canada, ce changement de concept s'est traduit par l'importance accordée aux capacités plutôt qu'aux plateformes (du moins dans nos publications écrites). Ainsi, la FAC s'engage dans le xxi^e siècle en étant guidée par six fonctions : le Commandement, la Détection, l'Action, la Protection, le Maintien en puissance et la Montée en puissance⁸. Même si le débat se poursuit, quoiqu'à une faible intensité, à propos de la pertinence des termes fonctionnels ci-dessus pour décrire ce que fait une force aérienne, on semble réaliser que la puissance aérospatiale doit être envisagée d'un point de vue à la fois cinétique et non cinétique dans tout l'éventail des conflits.

Ce qui nous ramène à ma question initiale : pour comprendre une force aérienne, vaut-il mieux l'étudier en temps de guerre ou en temps de paix? À en juger par la documentation actuelle sur le sujet, surtout en ce qui concerne La FAC, la question n'a pas encore été tranchée. Quoi qu'il en soit, l'étude des combats aériens ne suffit pas à dresser un portrait clair de ce qu'est une force aérienne, même si on établit qu'une force aérienne existe pour une simple raison, aller au combat. Le combat, ou un rôle cinétique, peut être le rôle le plus difficile et le plus important pour une force aérienne, mais les combats réels semblent être l'exception plutôt que la règle en ce qui a trait à l'utilisation de la force aérienne. Par conséquent, nous devons élargir notre intérêt dans la puissance aérospatiale pour inclure les missions moins passionnantes qui constituent le gros des activités quotidiennes du service. Nous devons écarter les conceptions trop étroites comme celle d'Andrew Richter, professeur agrégé en relations internationales à l'Université de Windsor, qui écrivait, à propos des futurs achats d'aéronefs par le gouvernement canadien : « Bien que l'achat d'aéronefs de patrouille soit important, et qu'il aidera à satisfaire un engagement clé du Canada en matière de défense... l'acquisition d'avions de chasse est associée plus étroitement à des considérations liées à la puissance aérienne⁹. » On peut prétendre que, en cette époque de terrorisme, de contre-insurrections et de guerres à petite échelle, notre conception de ce qui constitue la puissance aérospatiale doit être en effet très large¹⁰.

À moins d'une question de survie nationale, ce qui a été le cas la dernière fois lors de la Seconde Guerre mondiale, il est peu probable que l'élément aérospatial de la puissance nationale sera employé dans son intégralité. Bien sûr, dans le cas du Canada, seuls des éléments choisis de la FAC ont été déployés à l'étranger dans le cadre d'opérations de combat. Par conséquent, bien que nos capacités actuelles et celles que nous souhaitons posséder à l'avenir doivent être efficaces dans un espace de combat, elles devront prouver leur utilité et leur efficacité dans l'environnement souvent plus impitoyable de la politique canadienne. Il ne suffit pas d'affirmer que le chasseur F-35 offrira à la FAC la capacité de combattre aux côtés des meilleurs contre les meilleurs, nous devons aussi être en mesure de soutenir qu'il rehaussera notre contribution à NORAD, aidera à affirmer notre souveraineté dans l'Arctique, améliorera notre capacité à réagir aux menaces terroristes potentielles et contribuera à la santé économique de l'industrie aérospatiale canadienne.

Nous devons comprendre comment la Force aérienne réussit à s'adapter et à relever les défis en temps de paix comme en temps de guerre. Malheureusement, pour ce qui est de l'enthousiasme et du simple plaisir de lecture, l'étude des réalisations non cinétiques d'une force aérienne en temps de paix n'est pas considérée comme étant très intéressante. Par exemple, sur les trois volumes de *Histoire officielle de l'Aviation royale du Canada*, seul un chapitre du tome deux, « L'entre-deux guerres », traite exclusivement du développement en temps de paix et des rôles de cette branche des forces armées¹¹. Il y a tellement plus à étudier et à comprendre.

À vrai dire, une des principales raisons pour lesquelles la série *Sic Itur Ad Astra* a été créée était de combler les lacunes dans l'étude des forces aériennes en général et de la FAC en particulier.

Sur les 21 articles produits dans les deux premiers volumes de la série, 11 abordent leur thème respectif dans le contexte d'une force aérienne en temps de paix¹². Le présent volume traite presque exclusivement des rôles non cinétiques de la puissance aérospatiale en temps de paix.

Desmond Morton, dans « Une force aérienne non opérationnelle : l'ARC de 1924 à 1931 », ouvre le débat en décrivant une force aérienne qui, en tant qu'élément de la puissance nationale, se consacrait presque uniquement à des tâches intérieures telles que les patrouilles de pêche, la cartographie et la surveillance des incendies de forêt. Le travail était loin d'être glorieux, mais il était vraiment nécessaire au bien-être national. Jonathan Vance, dans son article « L'Aviation royale du Canada et la culture aéronautique », aborde le même type de rôles que Morton, mais dans une perspective très différente. Vance soutient que l'Aviation royale du Canada favorisait une vision élargie de la puissance aérienne et considérait les rôles et les missions non militaires comme un moyen d'assurer sa survie, un raisonnement qui trouve encore un écho aujourd'hui.

Dans « D'estoc et de taille pour la paix : les Sabre de l'ARC au service du Commandement des avions de chasse de la RAF », l'auteur Carl Christie se penche sur les débuts de la guerre froide et la contribution initiale de l'Aviation canadienne à titre de force de dissuasion aérienne. Cette contribution à l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN) soulignait l'utilité d'avoir une force aérienne robuste capable d'apporter une contribution crédible à une alliance pour servir la politique étrangère canadienne. Toutefois, l'engagement de la force aérienne d'un pays envers une alliance a aussi des inconvénients. Raymond Stouffer, dans « Vierge ou puissance nucléaire? John Diefenbaker et le choix du Starfighter CF104 », met en balance les problèmes liés à la nécessité de demeurer pertinent sur le plan militaire au sein d'une alliance et l'agitation politique causée par le choix impopulaire d'accepter un rôle nucléaire pour l'Aviation canadienne. Pour conclure avec les articles qui traitent exclusivement de la FAC, Randall Wakelam, dans « La version canadienne de la puissance aérienne », pose un regard plus philosophique sur ce que la puissance aérienne signifie exactement dans une perspective canadienne.

Les autres articles de ce volume puisent à l'expérience d'autres forces aériennes pendant leurs diverses périodes entre deux guerres. Winfield Scott, dans « Un pernicieux gaspillage d'argent : origine de la politique de contrôle aérien de l'Irak par la RAF », nous rappelle que la ligne qui sépare l'emploi de la puissance aérienne en temps de paix (non cinétique) et son utilisation en temps de guerre (cinétique) est effectivement très mince. Il souligne en outre la nécessité de comprendre les demandes des deux types d'utilisation puisque le personnel, l'équipement et la doctrine doivent pouvoir s'adapter aux besoins. Ensuite, Chris Clark se penche sur l'expérience d'un autre pays du Commonwealth dans « La puissance aérienne au service d'objectifs non militaires : l'expérience australienne ». Comme la FAC, la Royal Australian Air Force (RAAF) a été un élément clé de la puissance nationale australienne dès sa création, et la RAAF continuera sans doute d'être employée dans une grande variété de rôles non cinétiques en Australie et à l'étranger dans un avenir prévisible.

William Dean, dans « Renseignement humain, opérations non conventionnelles et puissance aérienne : la Malaisie de 1948 à 1960 », et Michael May, dans « La puissance aérienne non cinétique contre la sédition : Liban, 1958 », offrent deux exemples d'utilisation non cinétique de la puissance aérienne dans un cadre expéditionnaire. Alors que les deux articles reconnaissent le besoin d'employer la force lorsque celle-ci est nécessaire, ils soulignent aussi le fait que d'autres aspects de la puissance aérospatiale, comme le renseignement, le transport et la présence, sont plus utiles dans les situations d'urgence de ce type. Enfin, dans son article « Application de la coercition, au moyen de la puissance aérienne, pour créer un effet politique », James McKay s'interroge sur l'utilisation de la puissance aérienne comme bâton politique pour forcer un « État voyou » à se plier aux volontés de la communauté internationale. L'examen que fait McKay de la façon dont la communauté internationale s'est comportée en Irak après la première guerre du Golfe met en lumière l'utilité apparente de la puissance aérienne comme moyen « peu coûteux » d'atteindre un résultat souhaité, de même que la tentation inhérente d'obtenir un effet désiré par des moyens purement cinétiques.

Paix ou guerre, combat ou politique, effets cinétiques ou non cinétiques... Il est difficile de déterminer lesquelles de ces forces, ou quelle combinaison de ces forces, ont le plus d'influence sur la forme que prend une puissance aérospatiale. En réalité, elles ont toutes un effet. Cela veut dire que, en tant que professionnels, nous devons étudier l'incidence de tous ces éléments sur la profession que nous avons choisie. J'ai bon espoir que les articles présentés dans ce volume aideront le lecteur à poursuivre sa réflexion sur la puissance aérospatiale et ce qu'elle signifie pour le Canada.

.....

Notes

1. Pour un excellent aperçu de la période entre la fin de la Première Guerre mondiale et la naissance de l'ARC, voir le chapitre 1, « La naissance de l'ARC », dans W. A. B. Douglas, *La création d'une aviation militaire nationale*, tome 2, *Histoire officielle de l'Aviation royale du Canada*, Ottawa, ministère de la Défense nationale du Canada, 1987, p. 37-68.

2. La Force aérienne du Canada a participé à la Seconde Guerre mondiale (six ans), à la guerre de Corée (trois ans) et à la guerre en Afghanistan (neuf ans). Le temps passé au combat pendant la première guerre du Golfe, en ex-Yougoslavie et au Kosovo, plus le conflit actuel en Libye, totalise une autre année.

3. Canada, ministère de la Défense nationale (MDN), Stratégie de défense *Le Canada d'abord*, 3, http://www.forces.gc.ca/site/pri/first-premier/June18_0910_CFDS_french_low-res.pdf (consulté le 1 juin 2011). Même si j'utilise le terme « non cinétiques » en parlant des opérations en Amérique du Nord et au Canada, l'histoire a montré qu'il ne fallait pas exclure les combats sur le continent, ou encore près ou au-dessus de celui-ci.

4. *Ibid.*, p. 10.

5. Canada, MDN, B-GA-400-000/FP-000 Doctrine aérospatiale des Forces canadiennes, 2e éd., décembre 2010, 19 (ci-après B-GA-400), http://www.airforce.forces.gc.ca/CFAWC/CDD/Doctrine/Pubs/Strategic/B-GA-400/Edition_2/B-GA-400-000-FP-000-Edition_2_f.pdf, (consulté le 1 juin 2011).

6. *Ibid.*, p. 20.

7. Pour un aperçu des EBO et de l'AOBE dans une perspective canadienne, voir Allan English et Howard Coombs, dir., *Effects-Based Approaches to Operations: Canadian Perspectives*, Trenton, Ontario, MDN, 2008, http://www.airforce.forces.gc.ca/CFAWC/eLibrary/pubs/Effects-Based_Approaches_to_Operations-Canadian_Perspectives.pdf, (consulté le 1 juin 2011).

8. B-GA-400, p. 37-55.

9. Andrew Richter, « Conflict Scenarios, Airpower [sic], and the Use of Force: How Recent Developments are Affecting Canada's Strategic Choices », dans James G. Fergusson, *The International System, Canada, Armed Forces and Aerospace Power, 2018 and Beyond* (Winnipeg, Manitoba, Centre for Defence and Security Studies, 2009), p. 168.

10. Pour mieux comprendre la puissance aérospatiale relativement à ces types de conflits, voir James S. Corum et Wray R. Johnson, *Airpower in Small Wars: Fighting Insurgents and Terrorists*, Kansas City, University of Kansas Press, 2003; et James Fergusson et William March, dir., *No Clear Flight Plan: Counterinsurgency and Aerospace Power*, Winnipeg, Manitoba, Centre for Defence and Security Studies, 2008.

11. Les trois volumes sont : S. F. Wise. *Les aviateurs canadiens dans la Première Guerre mondiale*, vol. 1, Ottawa, ministère de la Défense nationale du Canada, 1982; Douglas; et Brereton Greenhous, et coll., *Le creuset de la guerre, 1939-1945*, vol. 3, *Histoire officielle de l'Aviation royale du Canada*, Ottawa, ministère de la Défense nationale et Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, 1999.

12. Les deux volumes sont : W. A. March, dir., *Études sur la puissance aérospatiale canadienne : aspects historiques du leadership dans la Force aérienne*, vol. 1, Ottawa, Défense nationale, 2009, http://www.airforce.forces.gc.ca/CFAWC/eLibrary/pubs/SicIturAdAstra-Vol1_f.pdf, et W. A. March, dir., *Études sur la puissance aérospatiale canadienne : une petite aviation aux vastes horizons*, vol. 2, Ottawa, Défense nationale, 2009, http://www.airforce.forces.gc.ca/CFAWC/eLibrary/pubs/SicIturAdAstra-Vol2_f.pdf, (consultés le 1 juin 2011).

Chapitre 1

Une Force aérienne non opérationnelle : l'ARC de 1924 à 1931

Desmond Morton

Le passé sur lequel je m'interroge doit vous sembler bien lointain. Je prends à cœur l'invitation que lançait récemment le Général Watt à respecter et étudier notre histoire. Lorsque j'ai parlé de mon sujet d'analyse à un collègue, il est resté interloqué : pourquoi donc une force aérienne se chargerait-elle d'activités qui ne seraient PAS opérationnelles? J'ai répondu sans réfléchir : « Comment aurait-elle pu survivre autrement dans les années 1920? ». Tout compte fait, ma réponse n'est pas aussi irréfléchie que mon collègue a pu le penser. En fait, comme je l'ai déjà fait valoir, le sort de nos forces armées ne dépend pas seulement des décisions des Nations Unies (NU) ou de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN) ou encore du Pentagone, mais aussi des parties qui vous défendent sur le « champ de bataille d'Ottawa ». Les vols non opérationnels sont un atout que l'on ajoute à cette lutte. Imaginez une force aérienne sans service de recherche et sauvetage!

La guerre pour mettre fin à la guerre

Dans les années 1920, les Canadiens vivent dans un monde qui vient de livrer « la guerre qui mettra fin à toutes les guerres ». Le prix est exorbitant : 60 000 morts; près d'un quart de million de personnes physiquement ou mentalement handicapées sur huit millions de Canadiens; une dette nationale qui est passée d'un quart de million de dollars en 1913 au chiffre invraisemblable de deux milliards et demi de dollars, empruntés à New York et à nos propres concitoyens. Pour alimenter le Corps canadien, le gouvernement a rompu l'unité nationale en imposant la conscription. En 1918, nous avons créé deux forces aériennes canadiennes, dont l'une est chargée de repérer les sous-marins ennemis au large de nos côtes et l'autre, organisée avec les Canadiens qui ont servi dans le British Royal Flying Corps ou le Royal Naval Air Service, est composée de deux escadrons s'entraînant à combattre sur le front de l'Ouest.

Il est clair que la Grande Guerre a été l'avènement de l'aviation. Vingt mille jeunes Canadiens ont servi comme pilotes, observateurs ou mécaniciens dans les services aériens britanniques, regroupés en 1918 sous la bannière de la Royal Air Force ou RAF. Mais la guerre n'est peut-être pas le cadre idéal d'une « croissance » de l'industrie aéronautique : en raison des priorités opérationnelles, on s'intéresse plus à la vitesse, l'altitude et l'armement plutôt qu'au rayon d'action et à la capacité de transport. Le secret imposé en temps de guerre occulte beaucoup des rôles assumés par l'aviation, tandis que la propagande souligne les actes d'héroïsme et le pouvoir destructeurs des bombardiers même les plus primitifs. L'idée d'une aventure pleine de courage mais aussi d'impulsivité a remplacé la réflexion d'avant-guerre sur le potentiel industriel de l'aviation. La Loi sur les mesures de guerre interdit de voler au-dessus du Canada à cause de rumeurs selon lesquelles des sympathisants allemands ont projeté de bombarder Ottawa à partir d'un ballon lancé au nord de l'État de New York. Indigné que le Royal Aero Club britannique ait délégué la politique aéronautique d'après-guerre à sa filiale canadienne, le gouvernement d'Ottawa emballe toutes les questions relatives à l'aviation, de la qualification des pilotes à la sécurité aérienne, et les confie, en juin 1919, à une Commission de l'Air attitrée qui, au début, n'a même pas de ministre au Cabinet. Les personnages dominants en sont John Armistead Wilson, ingénieur d'origine écossaise qui a commencé sa carrière dans le service civil en tant que responsable de la logistique pour l'embryonnaire Marine canadienne, et le Colonel O. M. Biggar, juge-avocat général de l'Armée. En 1918, Wilson a été le représentant civil responsable du Service aéronaval de la Marine royale du Canada Royal Canadian Naval Air Service (RCNAS) et de ses bases en Nouvelle-Écosse à Dartmouth et Sydney.

Après la Guerre

Peu après la fin de la guerre, les deux forces aériennes rudimentaires du Canada sont démantelées. Dans un monde appelé à vivre éternellement en paix, qui en aurait besoin? Ce n'est cependant pas le sort réservé à notre Marine et à notre Milice, qui sont des institutions établies.

C'est une commission placée sous la direction du Major-général William Otter, surnommé « père de la force », qui sera chargée de planifier l'intégration de l'héritage héroïque du Corps canadien à ce qu'on appellera la Milice active non permanente (MANP). La Marine, elle aussi, survivra sous forme réduite. Y aura-t-il jamais une Force aérienne canadienne ou FAC? Cette question est abandonnée à la Commission de l'Air et à J. A. Wilson.

Rusée, la Commission s'appuie sur la vieille tradition de la milice et sur la promesse des Britanniques de fournir des avions, pièces et autre matériel aéronautique du surplus de guerre aux dominions qui décident de se doter d'une force aérienne. En vertu du décret du 18 février 1920, la Commission de l'Air obtient l'autorisation de former une force aérienne canadienne composée de 1 340 officiers et 31 905 hommes dans le cadre de la MANP. Son slogan sera *Sic Itur Ad Astra* (C'est ainsi qu'on s'élève aux étoiles). Son rôle propre sera de fournir aux ex-pilotes et mécaniciens de la période de guerre un cours de recyclage d'un mois tous les deux ans à Camp Borden, la base canadienne du Royal Flying Corps (RFC) pendant la guerre. La nouvelle FAC fait partie de la Milice, quoique l'uniforme bleu foncé et les insignes de grade argentés de ses membres rappellent à la fois les traditions de la RAF et de l'Armée. Une rangée de trois étoiles argentées désigne aussi bien un capitaine de l'armée qu'un capitaine d'aviation. Sir Willoughby Gwatkin, chef d'état-major du Canada pendant la guerre, est nommé vice-maréchal de l'Air et inspecteur général de la FAC. Le Colonel A. K. Tylee est chargé du commandement. Quelques officiers de l'époque de la guerre ayant une expérience sont nommés à d'autres grades supérieurs, quoique la plupart des anciens combattants des grades les plus élevés, comme W. A. Bishop, ou même le Colonel R. H. Mowat, qui a préparé la force de bombardement qui devait attaquer Berlin le 11 novembre 1918, préfèrent se refaire une carrière dans le civil. Ceux-là pourraient être utiles. On prend une décision pragmatique, mais habile, en attribuant à l'Association de la FAC (organisation d'anciens combattants de l'aviation) un rôle décisionnel dans la nouvelle force aérienne de paix. Voilà, dans le temps de le dire, la force aérienne dotée d'un lobby qui jouera un rôle dans son avenir.

On peut frissonner d'indignation à l'idée de confier les commandes à des anciens combattants, mais il faut reconnaître la valeur d'un lobby respecté sur le champ de bataille d'Ottawa. Dans la MANP, la très jeune force aérienne peut compter sur le groupe de colonels honoraires et de bailleurs de fonds locaux de la Milice, mais ses politiques seront orientées par ses propres anciens combattants respectés. Lorsque le gouvernement d'union du temps de guerre présente ses plans de défense d'après-guerre au Parlement en 1920, on s'indigne, bien entendu. Sous Laurier, le Canada n'a jamais dépensé plus de 10 millions de dollars pour la défense. Pourquoi, maintenant que le monde est en paix et que le Canada compte un demi-million d'anciens combattants éprouvés, le gouvernement propose-t-il de dépenser 30 millions? Il est vrai, et tout le monde le sait, que le coût de la vie a doublé pendant les années de guerre et que les salaires ont augmenté également. Pourquoi ajouter une force aérienne? « D'où le ministre prévoit-il une invasion? », demande le chef de l'Opposition William Lyon Mackenzie King, qui s'interroge sur l'objet de la « défense » du Canada¹.

Comme le savent les lecteurs de l'ouvrage de James Eayrs intitulé *In Defence of Canada*, le Colonel J. Sutherland Brown, ex-officier d'état-major, tient dur comme fer au Plan de défense no 1. L'ennemi, comme toujours, sera les États-Unis. C'est bien entendu un lourd et embarrassant secret national. Qui pourrait admettre que notre voisin et tardif allié nous attaquerait? Quoiqu'en puissent penser personnellement les officiers de la FAC, leur point de vue sur les guerres éventuelles est très différent, même s'il est peu partagé. Dans l'Empire britannique d'après-guerre, la RAF joue déjà un rôle de « police impériale », notamment dans les vastes colonies désertiques que la Grande-Bretagne a héritées de la guerre, comme l'Irak, les zones situées au nord-ouest de l'Inde, l'Afghanistan ou le Soudan. Il est plus rapide et moins coûteux d'envoyer une escadrille de bombardiers punir un village hostile que d'y envoyer des troupes. Les guerres à venir verront de nouveau les fidèles dominions aider l'Empire en fournissant du personnel à la RAF. D'où l'offre britannique au Canada d'avions de chasse et d'entraînement composant le surplus de guerre, évalués à 5 millions de dollars.

Des tâches à accomplir pour l'Aviation

La valeur de ce cadeau n'est pas évidente pour la Commission de l'Air. À peine est-elle formée qu'elle s'active à promouvoir les possibilités commerciales de l'aviation en plus de remplir ses fonctions directes de certification des pilotes, mécaniciens et avions et de vérifier la sécurité des nouveaux terrains d'aviation et de leur matériel. Une Direction des opérations aériennes commence à se chercher du travail. Le transport aérien du courrier semble une tâche logique, mais le premier vol transcontinental, en octobre 1920, prend 10 jours et se solde par un écrasement. Non seulement le train est un moyen plus rapide et plus sûr, mais les employés des wagons réservés au courrier peuvent trier celui-ci en route. Il faut trouver d'autres tâches plus rentables. La photographie aérienne permettrait de réaliser le vieux rêve de cartographe l'ensemble du territoire canadien. La protection des forêts est également une avenue. Le secteur de l'exploitation du bois repère les feux de forêt en construisant des tours et en expédiant des groupes terrestres qui battent les sous-bois pendant des mois. Les équipages de la Commission de l'Air peuvent survoler de vastes étendues en une heure, repérer de la fumée, voire intervenir. Les gardes forestiers, comme l'avoue un représentant de la Commission, sont aussi conservateurs qu'on peut l'imaginer, mais même eux reconnaissent que l'observation aérienne est plus rapide et moins coûteuse. L'Ontario se dote rapidement de son propre service aérien. Le Québec engage une compagnie privée, mais c'est Ottawa qui est chargé de la gestion des ressources naturelles des provinces de l'Ouest. La nouvelle Direction des opérations aériennes de la Commission de l'Air ouvre des bases à Jericho Beach, Morley (Alberta), à Victoria Beach, près de Winnipeg (Manitoba), à Rockcliffe, Roberval (Québec), et à Dartmouth (Nouvelle-Écosse). Les zones côtières évitent de construire des terrains d'aviation dans un pays où il y a très peu de ce genre d'installations.

L'infrastructure

Les activités préparatoires à la guerre et les opérations militaires pendant la guerre en Europe ont nécessité la création de pistes d'atterrissage, de hangars à avions et d'une infrastructure aérienne primitive qui manquent à peu près complètement au Canada. La Commission de l'Air insiste : les collectivités doivent se doter elles-mêmes de leurs terrains d'aviation, et les gouvernements à l'affût d'économies, sont on ne peut plus d'accord. Mais le Canada est un pays de lacs et de cours d'eau. L'offre des Britanniques – avions et matériel aéronautique – est remise en cause, puis remplacée par autant d'hydravions à coque que ce dont la Grande-Bretagne pouvait se départir, soit 10 Felixstowe F3, plus quelques Curtis HS21 abandonnés par les promoteurs américains du RCNAS. Lents, à faible rayon d'action, munis de cockpits à ciel ouvert, les avions offerts ont cependant du potentiel. Mais leur utilisation soulève l'éternelle question pour la Force aérienne canadienne : comment se procurer le matériel qui convient à peu de frais? Pour stopper et contrôler les feux de forêt, la Commission de l'Air a besoin d'hydravions à plus long rayon d'action et capables de transporter des pompiers et leurs pompes.

Une entreprise britannique du nom de Vickers ouvre une usine à Montréal contre la promesse de conserver le monopole. Malheureusement, beaucoup de ses appareils sont défectueux ou inadaptés. Les concurrents américains proposent en général des avions de meilleure qualité et plus diversifiés. Le Fokker Universal, avec son cockpit à ciel ouvert et sa cabine fermée, permettra de réussir l'expédition du détroit d'Hudson en 1926-1927. Deux des sept avions sont perdus, mais les guides inuits et le cran de tous les membres d'équipage leur sauvent la vie.

À la fin de 1921, les électeurs canadiens laissent tomber le gouvernement d'union et portent au pouvoir un gouvernement minoritaire dirigé par William Lyon Mackenzie King, qui s'engage à un repli drastique. Parmi les victimes, il y a la Commission de l'Air, jetée sans cérémonie dans la corbeille du ministère de la Milice. Les fonctions de réglementation qu'elle assumait sont maintenues, mais les opérations aériennes sont confiées, par défaut, à la FAC. On prend une autre mesure d'économie en réduisant le personnel et les coûts administratifs par la fusion du ministère de la Milice et du ministère du Service naval en un même ministère dit de la Défense nationale. Parmi les enthousiastes de l'« intégration », il y a le jeune successeur ambitieux de Gwatkins et nouveau chef d'état-major : le Major-Général James MacBrien. Selon ses prévisions, la FAC finira par passer sous son contrôle. Mais qu'en sera-t-il si ses mentors britanniques envisagent les choses autrement? Ses amis de l'armée britannique lui garantissent que la RAF disparaîtra au sein des deux

services traditionnels. Comme nous le savons aujourd'hui, ils se trompaient : la Grande-Bretagne conservera et le ministère de l'Air et la Royal Air Force. Consterné et embarrassé, MacBrien se sent obligé d'emboîter le pas. Comment les Canadiens pourraient-ils sinon remplir leur rôle de force expéditionnaire? MacBrien a déjà entamé une procédure pour obtenir le titre de « royal » et l'enseigne, les insignes et le slogan (*Per Ardua ad Astra*) de la RAF pour la FAC et il y donne suite. Le 1^{er} avril 1924, comme nous le savons, l'Aviation royale du Canada (ARC) renaît de ses cendres sous forme de fidèle réplique coloniale à bien des égards. Il y a une exception : le directeur de l'ARC rendra compte à MacBrien et à ses successeurs jusqu'en novembre 1938, à la veille de la Deuxième Guerre mondiale.

Une « force aérienne de pilotes de brousse »

L'ARC est une réplique, mais il y a une différence. Ses membres portent un uniforme, saluent leurs supérieurs et font des exercices sur des terrains de parade, mais elle porte, avec un mélange de honte et de fierté, le surnom de « force aérienne de pilotes de brousse ». Les fonctions civiles – de la surveillance des feux de forêt au transport de sommes payables en vertu de traités en passant par le repérage des contrebandiers – proposées par la Commission de l'Air deviennent ses moyens de subsistance. Le recyclage des anciens combattants en aviateurs à temps partiel est une fonction de la MANP qui disparaît progressivement. Un mois de pilotage tous les deux ans, ce n'est pas suffisant. Peu de mécaniciens qualifiés seraient prêts à compromettre leur emploi pour un mois de travail sur des avions périmés à Camp Borden. Les compressions budgétaires imposées par le gouvernement sont telles que même les officiers supérieurs de la FAC sont moins bien payés que leurs homologues de la Milice ou de la Marine, et l'importance accordée à la jeunesse des pilotes les contraint à s'en aller avant de pouvoir avoir droit à une pension. Lorsque le Conseil du Trésor fléchit sous la pression, les exceptions accordées se limitent aux membres permanents. Ce n'est qu'après 1932, lorsque l'ARC est autorisée à créer des escadrons auxiliaires, que la MANP reprend du service.

L'importance accordée aux opérations aériennes civiles n'a pas manqué de critiques. Des officiers supérieurs de l'ARC et leurs supérieurs de l'Armée contestent l'orientation civile des opérations aériennes et exercent des pressions pour obtenir un entraînement opérationnel. C'est ce que font également les Conservateurs de l'opposition. Des députés de tous les partis se demandent pourquoi des pilotes militaires sont entraînés et employés à repérer les feux de forêt et à photographier des zones désertes. Le Colonel J. L. Ralston, ministre de la Défense du gouvernement King, prévient que, si l'ARC n'est pas disponible, chaque ministère fédéral voudra avoir sa propre « force aérienne ». Les tâches civiles peuvent sembler bizarres, mais Ralston fait valoir que la discipline militaire est un avantage lorsque des règles apparemment insensées – comme l'inspection quotidienne des appareils ou le respect d'un trajet précis – doivent être appliquées.

Mais, surtout, les tenants antimilitaires se satisfont du fait que le rôle principal de la FAC soit limité à la surveillance des forêts et à la cartographie aérienne. À mesure que ses activités augmentent, les effectifs et les ressources de la FAC se multiplient. En 1927, lorsque le U.S. Post Office a réussi à effectuer le transport aérien du courrier, les Postes canadiennes obtiennent des fonds fédéraux pour emboîter le pas. Les appareils de l'ARC s'occupent même d'entretien pour le ministère de l'Agriculture, qui cherche en vain à éradiquer la rouille noire des champs de blé. D'autres escadrilles explorent les voies que pourraient emprunter les chemins de fer vers le Nord. Des avions plus récents permettent à de minuscules équipes de pompiers forestiers de poser le pied près d'un lac voisin pour éteindre des débuts de feux de forêt. La principale activité civile de l'ARC est la photographie aérienne : en 1930, ce sont 140 100 kilomètres carrés qui sont couverts et, en 1931, 196 800 kilomètres carrés. Lorsque, en 1934, la plupart des Américains restent à l'écoute des nouvelles au moment de la célèbre catastrophe minière de Moose River, c'est l'ARC qui transporte sur place les équipes de secours et J. Frank Willis, présentateur de CBC et qui ramène les survivants à Halifax et vers une célébrité instantanée. Les pilotes de brousse civils se sont faits une réputation mondiale de courage, d'endurance et de capacité de survie dans l'Arctique canadien, et c'est pourquoi les Canadiens considèrent comme un honneur d'avoir une force aérienne composée de pilotes de brousse. Peu à peu, l'ARC passe de 68 officiers et 307 hommes d'équipage à 117 officiers et 454 hommes d'équipage en 1929, puis à 175 officiers et 669 hommes d'équipage en 1930.

Les officiers supérieurs de la FAC suivent leur entraînement au collège d'état-major avec les membres de la RAF, en Grande-Bretagne. À l'occasion, on tient compte des responsabilités opérationnelles du service. En 1929, Ottawa accepte d'acheter neuf avions de chasse Armstrong Whitworth Siskin et une demi-douzaine d'Armstrong Whitworth Atlas pour les activités de collaboration avec l'Armée. Il s'agit des premiers avions opérationnels depuis la formation de la FAC cinq ans plus tôt. Trois Siskin sont aussitôt détachés pour faire partie d'une escadrille de démonstration, qui se produit à l'Exposition nationale de Toronto et à d'autres fêtes aériennes qui divertissent la population au cours des années de la Grande Crise.

La grande coupure

De 1924 à 1932, l'ARC prend systématiquement de l'expansion, comptant 177 officiers et 729 hommes d'équipage à la fin de 1931. Le crédit annuel a quintuplé, passant de 1,5 à 7,5 millions de dollars, et Trenton a remplacé Camp Borden comme base principale, puisque les bâtiments de ce dernier construits en temps de guerre se sont rapidement détériorés. Le nombre d'heures de vol est passé d'environ 4 000 en 1924 à environ 30 000 en 1931.

Comme toujours, il y a un prix à payer. Nous le savons bien en ces temps de grave récession : faire marcher une entreprise ne consiste pas simplement à agraffer des titres d'actions et à chercher un lieu de villégiature plus luxueux pour la retraite des gestionnaires de l'an prochain. Il faut conserver ses clients et en trouver de nouveaux. Et une Commission royale a recommandé qu'Ottawa accueille un grief de longue date de la région des Prairies et rende aux provinces le contrôle des ressources naturelles. Cette décision, comme d'autres, vient trop tard pour sauver le gouvernement libéral de King. Les électeurs de l'Ouest se joignent à ceux de l'Ontario et des Maritimes pour désigner l'un des leurs, Richard Bedford Bennett, et son Parti conservateur. Bennett, comme un certain autre successeur conservateur, fait face à une grave crise budgétaire découlant d'une réduction massive des revenus du gouvernement. Comme d'habitude, c'est la Défense qui semble être la cible logique des réductions, mais, comme d'habitude également, les Conservateurs se sont engagés à remédier à la négligence des Libéraux à l'égard des militaires. Il semble dangereux de réduire la petite armée professionnelle puisqu'on aurait besoin de troupes disciplinées pour briser les foules en colère de chômeurs inspirés par les communistes.

Il est plus acceptable de viser les vols gouvernementaux jugés inutiles. La plupart des opérations civiles de l'ARC ont désormais leurs bases dans l'Ouest du Canada. Le transfert du contrôle des ressources naturelles, terminé en 1931, laisse aux provinces des Prairies le loisir de gérer leurs propres forêts et de procéder à leurs propres levés photoaériens. Elles peuvent désormais en assumer les frais ou s'en passer. Comme ces provinces sont également menacées de faillite, elles n'ont pas du tout les moyens de se payer des services aériens. Le budget du gouvernement Bennett pour 1931 accorde 11 millions de dollars à la Milice et 7,1 millions de dollars à l'Aviation. En 1932, il procède à ce que l'ARC appellera la Grande Coupure. En réduisant de 3 millions la part du budget de défense consacrée à l'Aviation, le gouvernement transfère dans la vaste armée de chômeurs un cinquième du personnel de la force aérienne, soit 78 officiers et 210 autres civils et militaires. L'ARC continue de surveiller les feux de forêt en Colombie-Britannique et dans les parcs nationaux de l'Ouest. Cette année-là, elle offre même un service spécial de transport du courrier du détroit du Labrador à Ottawa, puisque le premier ministre Bennett est l'hôte d'une conférence impériale. Les activités civiles de l'Aviation sont considérablement réduites, et le ministre de la Défense, le Colonel Donald M. Sutherland, se vante d'avoir rempli un engagement conservateur : celui de réorienter l'ARC vers des tâches militaires de combat, quoique sa nouvelle politique ne prévoit aucun nouvel appareil opérationnel. L'ARC commence à organiser ce qui lui reste d'appareils et de personnel en escadrons et à créer une force aérienne auxiliaire. Pendant que l'influence d'Hitler se répand en Allemagne, les officiers de l'ARC peuvent enfin espérer jouer un rôle expéditionnaire dans une future guerre de l'Empire. Lorsque l'Armée crée les célèbres camps de secours de Bennett pour les chômeurs, les détenus consacrent une bonne partie de leur énergie à dégager des terrains d'aviation pour un système de transport aérien transcanadien, dont certains serviront dans le cadre du Plan d'entraînement aérien du Commonwealth après 1940. Certains des « Royal Twenty Centers » participeront même à la construction des impressionnantes structures de béton immuables du côté sud de la BFC Trenton.

À la veille de la guerre

Lorsque les Libéraux reprennent le pouvoir à l'automne 1935, J. A. Wilson et les responsabilités de réglementation de la Commission de l'Air sont transférés au nouveau ministère des Transports, dont le ministre, C. D. Howe, organise rapidement les Lignes aériennes Trans-Canada, la toute première compagnie civile de transport aérien transcontinental du Canada. Au sein du ministère de la Défense nationale, le chef d'état-major de la période la Grande Crise, le Major-général A. G. L. McNaughton, a recommandé l'abolition de la Marine royale du Canada, faisant valoir que l'ARC peut devenir une force de défense côtière plus efficace que la minuscule flotte de destroyers et dragueurs de mines désuets de la Marine. Le gouvernement de Mackenzie King est sensible à un argument plus convaincant : on estime que les pertes dans l'ARC ne pourraient être assez importantes pour déclencher une deuxième crise de la conscription. C'est ainsi que, lorsque le réarmement commence, tardivement, à la fin des années 1930, l'ARC en est le principal bénéficiaire, passant à un effectif officiel de 400 officiers et 3 600 hommes d'équipage, structuré en huit escadrons opérationnels, plus 12 escadrons auxiliaires. Malheureusement, beaucoup des appareils obtenus alors – des Fairey Battle, des avions de chasse Hurricane et des bombardiers Anson – seront désuets au moment où le Canada déclare la guerre, le 10 septembre 1939.

Malgré tout, ces années d'activités non opérationnelles ont donné aux Canadiens une force aérienne souple, expérimentée et bien plus nombreuse qu'elle ne l'aurait été si on ne lui avait permis de jouer que le rôle fantôme de s'exercer à la guerre. Les officiers de l'ARC ont acquis une extraordinaire palette d'expérience dans toutes les conditions et difficultés de vol que le Canada puisse offrir et ils ont fait leur place sur le champ de bataille d'Ottawa. Grâce aux pilotes de brousse civils, l'ARC a ouvert le Nord canadien à un peuple pressé le long de sa frontière méridionale. Elle s'est préparée, sans le savoir, à la fois à la Deuxième Guerre mondiale et à la guerre froide.

.....

Notes

1. Gouvernement du Canada, Débats de la Chambre des communes, 16 juin 1920, Imprimeur du Roi, Ottawa, p. 3721.

Desmond Morton

Desmond Morton a été pendant trois ans colonel honoraire de la 8^e Escadre Trenton et a pris sa retraite en 2006. Il est diplômé du Collège militaire royal de Saint-Jean et du Collège militaire royal du Canada. Il a obtenu son doctorat à l'Université de Londres en 1968 et enseigné dans des universités du Canada et des États-Unis. En 1994, il devient le directeur fondateur de l'Institut pour l'étude du Canada, à l'Université McGill. Il est l'auteur de quarante ouvrages sur l'histoire militaire, politique et sociale du Canada et il a été nommé officier de l'Ordre du Canada en 1997.

Chapitre 2

L'Aviation royale du Canada et la culture aéronautique

Jonathan Vance

La mentalité aéronautique est une notion extraordinairement évocatrice dont la mode s'est perdue dans un monde blasé par la familiarité de la technologie. Elle remonte aux années 1920, où elle traduisait une foi profonde et inébranlable dans la capacité de l'aviation à améliorer l'existence humaine – et ce à tous égards, c'est-à-dire sur les plans économique, politique, social et spirituel – et la conviction qu'une société dotée d'une aviation était infiniment supérieure à celles qui n'en avaient pas. Ceux qui, à l'époque, essaient de répandre cette mentalité le font avec une ferveur quasi-évangélique, parfois de façon intéressée, mais le plus souvent par conviction : pour eux, la race humaine ne peut que s'élever en même temps que la nouvelle technologie la pousse vers le ciel. Les efforts du lobby de l'air permettent de faire avancer la cause de l'aviation au Canada au cours des premières années de formation et facilitent l'extraordinaire croissance de ce secteur dans les années 1940.

Pour l'Aviation royale du Canada (ARC), cette campagne de sensibilisation publique comporte un avantage supplémentaire. Les budgets frileux de la période de l'entre-deux-guerres la contraignent à réduire son effectif à 800 hommes, tous grades confondus, dès 1932, mais l'ARC se rend compte qu'elle peut s'allier au lobby de l'air civil et incorporer des usages non militaires à la puissance aérienne pour garantir sa survie en des temps difficiles¹. Après tout, une force aérienne exécutant des missions non militaires est préférable à pas de force aérienne du tout.

Au Canada, le lobby de l'air est un groupe très restreint entre les deux guerres. En 1930, on ne trouve encore que 539 pilotes agréés au Canada, et, même si l'on compte ceux qui ont été actifs dans l'aviation d'une façon ou d'une autre, il est probable qu'on ne dépasserait pas quelques milliers de personnes. Il y a aussi une curieuse dichotomie dans l'esprit des gens au cours des années 1920 et 1930 : beaucoup de Canadiens sont fascinés par l'idée de voler, par les avions et par les ouvrages sur l'aviation, mais peu d'entre eux s'imaginent prenant place dans un avion. Cela est attribuable en partie à la réticence naturelle que provoque une nouvelle technologie, notamment lorsqu'elle semble difficile à conceptualiser, comme c'est le cas de l'avion à l'époque. En dehors du lobby de l'air, les principes de l'aérodynamique sont mal compris, voire pas du tout. Pour la majorité des Canadiens, l'idée de voler garde des relents de mystère, voire de magie, et elle est certainement étrangère aux gens ordinaires.

L'autre raison est d'ordre historique : l'histoire de l'aviation ne donne guère à penser que le déplacement en avion pourrait et devrait faire partie de la vie quotidienne. Ce sont là les deux grandes entraves à la campagne de sensibilisation lancée par le lobby de l'air et plus particulièrement par l'ARC. Ils se heurtent donc à trois stéréotypes populaires au sujet de l'aviation : l'as de l'aviation, l'aviateur forain et le pilote long-courrier. Il s'agit souvent, en fait, d'une seule et même personne, mais ils sont très distincts dans l'esprit des gens. Chacun d'eux incarne des caractéristiques différentes, et tous contribuent à l'idée que l'aviation est hors de portée de la population générale. Chacun de ces personnages est le fruit de l'imaginaire public et non des faits objectifs : les attitudes découlent de la façon dont les gens perçoivent ces personnages au gré de leurs besoins et désirs.

C'est certainement le cas des pilotes de la Première Guerre mondiale. La population est fascinée par la guerre aérienne, parce qu'elle semble être tout ce que la guerre terrestre n'est pas. Il faut bien entendre : elle *semble* ne pas l'être, car les restrictions imposées par la censure empêchent que soit racontée la véritable histoire de la guerre aérienne. Dans la foulée, journalistes, hommes politiques, poètes et publicitaires construisent une version mythique de la guerre aérienne, ornée d'un certain nombre d'attributs. La pureté en est un. Contrairement au sol, l'air est transparent et limpide; lorsqu'on vole, on domine la situation. Nous savons, grâce aux lettres et aux journaux intimes que les soldats étaient fascinés par les avions, et pourquoi pas? La vie des fantassins, embourbés jusqu'aux genoux dans les tranchées, vivant dans des trous creusés dans le sol et constamment transis et mouillés, n'est guère idyllique. Lorsqu'ils lèvent les yeux vers le ciel et qu'ils y voient un avion traversant la nuée bleue

au-dessus de leur tête, ils sont frappés par le contraste entre leur guerre et celle des aviateurs, par la liberté que symbolise l'avion et par l'idée que tout se passe en l'air, où tout est pur et transparent. Ce contraste suffit à convaincre beaucoup de soldats d'accepter une mutation dans le Royal Flying Corps (RFC). Billy Bishop, écrivant ses mémoires, se rappelle :

Je crois que c'est la boue qui m'a décidé à entrer dans l'aviation (...). Je m'étais enfoncé dans la fange jusqu'aux genoux lorsque, surgi de la tourmente, j'ai vu apparaître un joli petit avion. Il a atterri avec hésitation dans un champ voisin comme s'il ne se décidait pas à effleurer de ses ailes un paysage aussi sordide, et puis il s'est envolé de nouveau dans les limpides nuées grises (...). C'était bien le seul endroit où l'on puisse souhaiter d'être en un tel jour : au-dessus des nuages et dans la lumière du soleil d'été².

La guerre aérienne comporte une autre caractéristique importante : elle permet de voir ce qui se passe. Au sol, il est difficile de se faire une idée des opérations : lorsqu'on jette un coup d'œil par-dessus le bord d'une tranchée, tout semble uniforme. On peut à peine se faire une idée des positions ennemies, et, au cours d'une attaque, il est extrêmement difficile de comprendre ce qui se passe. Alors que, à quelques centaines de mètres au-dessus du sol, tout prend sens. Il est possible de discerner les lignes de tranchée et même les positions individuelles. On peut suivre un groupe d'hommes à travers le champ de bataille et *observer* le déroulement d'une bataille. Harry Quigley, originaire de Toronto et fantassin muté au RFC, raconte :

Nous étions en vol plus de deux heures et demie et nous étions à 400 à 600 pieds d'altitude. On pouvait voir chacun des soldats durant l'attaque et les observer en train de s'emparer d'une tranchée après l'autre jusqu'à ce que tous les objectifs soient pris. C'était un spectacle magnifique. J'avais la meilleure place! Je ne l'aurais pas échangé contre celle du commandant ce jour-là³.

Comme le pilote peut voir et comprendre mieux ce qui se passe au sol, il est, dans l'imaginaire populaire, supérieur à ceux qui sont collés au terrain.

Mais le pilote jouit d'une autre supériorité : la Grande Guerre a été la première guerre mondiale de masse, et jamais auparavant des armées n'ont été si nombreuses, puisque des millions d'hommes ont revêtu l'uniforme des deux côtés. Elle a également été la première guerre de machines, où de plus en plus de gens ont été tués par des moyens techniques (tirs d'artillerie à longue portée, mitrailleuses invisibles, bombardements aériens depuis des centaines de pieds de hauteur, etc.). Autrement dit, il y a eu moins de morts comme à l'ancienne, au combat corps à corps, et, dans ce sens, le sujet humain a perdu de son importance. La population réagit à cette réalité en cherchant à contrecarrer la tendance et à rétablir l'importance de l'être humain : il s'agit de rappeler que chacun compte. La guerre aérienne se révèle un moyen efficace de le faire, bien que les deux tâches cruciales des avions durant les combats terrestres (le repérage des pièces d'artillerie et la reconnaissance du terrain) ne fassent nullement partie de la version mythique de leur rôle. Le repérage des pièces d'artillerie est un travail trop mécanique et la reconnaissance du terrain, une activité trop ennuyeuse pour saisir l'imagination, de sorte que la culture journalistique et populaire s'est attachée à l'image de l'as de l'aviation affrontant l'ennemi en combat singulier, du pilote ornant son appareil de peintures tape-à-l'œil, de l'aviateur au surnom romantique, bref à tout ce qui peut faire ressortir le héros individuel. Cette tendance a fait long feu. Au moment où Billy Bishop reçoit sa croix de Victoria (VC) pour une attaque solo contre un champ de bataille allemand, le combat aérien n'est plus ce qu'il est était. Il est désormais caractérisé par des batailles massives auxquelles participent des dizaines d'avions et où les héros sont les chefs d'escadron et non les lous solitaires. Mais la population s'en moque. Que des duels entre deux pilotes, à l'aube, aient jamais vraiment eu lieu n'a pas d'importance : les gens préfèrent voir la guerre aérienne comme un théâtre d'affrontement des hommes. C'est l'antidote qu'ils ont trouvé à la guerre de masse des temps modernes, c'est le retour au temps où l'issue des événements était réglée dans un combat singulier.

Cette idée s'est manifestée le plus clairement dans l'image des chevaliers de l'air, comme si le pilote de chasse était la version moderne du chevalier médiéval : en dehors du fait qu'il pilote un avion au lieu de chevaucher une monture, rien ne les distingue. Par extension, les principes classiques de la chevalerie sont censés dominer la guerre aérienne. On ne tire pas sur un pilote

ennemi qui n'a plus de munitions, on lui fait un signe, puis on se retire pour reprendre le combat une autre fois. On n'essaie pas d'obtenir un avantage injuste en lançant une attaque sournoise. La pratique la plus chevaleresque consiste à larguer une note sur un terrain d'aviation ennemi et à inviter un opposant au combat en lui offrant ainsi une occasion équitable. Il existe un profond respect et une réelle affection entre les pilotes ennemis. Du moins est-ce ainsi que la population perçoit les batailles aériennes : le mythe des chevaliers de l'air réconforte parce que la guerre semble moins moderne et moins indéchiffrable.

Les pilotes essaient pourtant de convaincre sans arrêt les gens qu'il n'y a rien de chevaleresque dans la guerre aérienne, qu'il n'y a pas d'avantage injuste, mais seulement un avantage et que le seul but du pilote est de tuer avant de se faire tuer. Comme l'explique Billy Bishop à des femmes de la haute société de London (Ontario), il vise toujours la tête ou le haut du corps, parce que c'est le meilleur moyen de tuer le pilote ennemi du premier coup. Il écrit dans *Winged Warfare* qu'il éprouve énormément de satisfaction à voir un pilote ennemi descendre en flamme⁴. Eddie Rickenbacker, as de l'aviation américain, rejette l'idée que la guerre aérienne est chevaleresque : elle n'est rien de plus que du meurtre scientifique. Mais peu de gens sont disposés à voir la réalité. Dans l'imaginaire populaire, la quintessence du pilote n'est pas un technocrate pilotant une machine à tuer, mais un chevalier de l'air, avatar de l'ère médiévale, demi-dieu combattant dans les cieux dans le respect d'un code d'honneur intemporel.

Et puis la paix s'installe, et des milliers de chevaliers perdent leur aura et cherchent du travail comme tous les autres anciens combattants. Durant la guerre, ils ont acquis des compétences inusitées, mais qu'en faire désormais? Contrairement à la France (où il existe déjà cinq compagnies aériennes nationales en 1920 grâce à des subventions gouvernementales), à la Grande-Bretagne (où le gouvernement a fait d'Imperial Airways le transporteur national britannique, honneur également assorti de subventions) et aux États-Unis (où le gouvernement a versé des centaines de milliers de dollars dans la création d'itinéraires pour la poste aérienne), l'aviation au Canada ne jouit quasiment d'aucune aide gouvernementale. Il n'est pas difficile d'acheter un avion immédiatement après la guerre, lorsque les gouvernements offrent les surplus de matériel, mais il n'est pas facile d'en faire un moyen de subsistance. Billy Bishop et Bill Barker, tous deux décorés de la croix de Victoria, créent, à Toronto, une compagnie aérienne qui fournit des services de transport de passagers entre le front de mer de Toronto et Muskoka, mais l'entreprise est un échec lamentable. Les riches Torontois n'ont pas assez confiance dans la nouvelle technologie pour oser se rendre à Muskoka en avion, et la compagnie aérienne s'effondre en peu de temps.

Le seul genre de travail qui promette des revenus suffisants est l'aviation foraine. La première variété d'aviateurs forains est une invention américaine : c'est à l'origine un amuseur itinérant qui voyage dans les régions de l'Ouest, généralement en train, et monte des spectacles dans des granges ou de grandes salles un soir ou deux avant de repartir vers une autre destination. Il existe toujours dans les années 1920, excepté (il s'agit presque exclusivement d'hommes) qu'il se déplace en avion. Il peut faire quelques numéros de voltige au-dessus de la ville pour attirer l'attention, puis se pose dans le champ d'un fermier pour offrir aux gens une promenade en l'air pour quelques dollars. Une fois qu'il a fait faire un tour à tous ceux qui sont disposés à le payer pour ce plaisir, il repart vers une autre ville. Le même pilote peut offrir ses services au comité organisateur d'une foire de comté qui lui demandera de présenter un spectacle aérien. Les gens sont prêts à payer pour voir des pilotes faire ce qu'ils faisaient durant la guerre : non pas du repérage d'artillerie et de la reconnaissance de terrain, mais des combats tournoyants fictifs et des acrobaties. Au départ, c'est très modeste et ne suppose guère que des défilés aériens, des acrobaties en douceur ou des séquences fictives de bombardement aérien. Mais, avec le temps, les foules se lassent de ce genre de spectacle sans relief et exigent des acrobaties plus excitantes, avides de voir, par exemple, le pilote monter sur les ailes de son avion en vol ou descendre de l'avion en vol à l'aide d'une échelle de corde pour monter dans une voiture lancée à pleine vitesse au sol. Ces exercices sont dangereux, et beaucoup de pilotes y perdent la vie, mais l'intérêt pour la voltige ne se résorbe pas.

Ce qui compte, ce ne sont pas les caractéristiques de ces démonstrations, c'est leur signification. La Première Guerre mondiale, encore toute fraîche dans la mémoire collective, a fait la preuve hors de tout doute que l'avion est une machine extraordinairement utile. Les

progrès techniques ont été étourdissants, et la nouvelle génération d'avions (rapides, sûrs, manœuvrables) a prouvé qu'ils peuvent servir à bien des tâches. Par ailleurs, leur utilité en temps de paix ne fait aucun doute. Les techniques de photographie aérienne et de topographie se sont perfectionnées au cours de la guerre, et la capacité de transport des avions a augmenté considérablement. Il suffit d'un peu d'imagination pour comprendre à quoi le matériel et les pratiques peuvent servir en temps de paix. S'il y a jamais eu d'occasion de tirer parti de la situation et de comprendre l'utilité de l'aviation, c'est bien après la guerre. Mais c'est tout le contraire qui se produit. Une grande partie de l'avancée obtenue durant la guerre sur le plan de la réconciliation de la population avec une nouvelle technologie est perdue à mesure que l'aviation revient aux années d'avant-guerre, lorsqu'elle était généralement considérée comme une simple forme de divertissement. L'image du pilote en souffre également : les grands héros de la guerre aérienne deviennent des aviateurs forains. En 1918, Billy Bishop était adoré par la population pour sa bravoure, mais, en 1919, après des démêlés avec la loi et un certain nombre d'acrobaties insensées dans le ciel de l'Exposition nationale du Canada à Toronto, des journaux s'interrogent ouvertement sur sa santé mentale.

Le vol long-courrier est un autre aspect de l'aviation d'après-guerre qui transforme l'image des pilotes et de l'aviation de la même façon négative. Le monde devient obsédé par une seule et même question : qui sera le premier à se rendre en avion de tel endroit à tel autre? Les endroits en question importent peu : ce qui compte évidemment, c'est la distance, mais un vol entre le Canada et Cuba ou New York et Mexico suscite autant d'intérêt qu'un vol entre Londres et le Cap. Mais le grand prix, c'est l'Atlantique. Des visionnaires ont rêvé de le traverser pendant des années, mais ce n'est qu'au cours de la Première Guerre mondiale que la technologie se perfectionne au point où ce genre de vol devient techniquement possible. Deux sortes de gros appareils sont particulièrement adaptés à ce projet. Il y a d'abord les hydravions à coque à long rayon d'action, conçus pour surveiller les routes de navigation et protéger les navires marchands contre les sous-marins et les navires de surface. La variante la plus connue est peut-être le Curtiss, que la Marine américaine a employé pour la première traversée aérienne de l'Atlantique, de Terre-Neuve au Portugal via les Açores en mai 1919. Il y a ensuite la première génération de bombardiers lourds, comme les Vickers Vimy, de conception britannique. On a commencé à en produire trop tard pour qu'ils servent durant la guerre, mais ils ont été employés en juin 1919 pour le premier vol réussi entre Terre-Neuve et l'Irlande, avec John Alcock et Arthur Whitten Brown aux commandes.

Les événements de l'été 1919 saisissent l'imagination des populations du monde occidental. Tandis que des équipages de pilotes et de mécaniciens aéronautiques attendent des deux côtés de l'Atlantique le moment de tenter la traversée, la presse quotidienne suit tous les détails des préparatifs, du mélange de carburant à ce que les équipages emportent à manger. L'hydravion Curtiss et les pilotes Alcock et Brown réussissent, mais la plupart des équipages échouent, et nombreux sont les pilotes qui trouvent la mort dans l'aventure. Pourtant, l'intérêt que suscite la course transatlantique n'est rien comparé à ce qui se produira huit ans plus tard. Il y a eu quelques tentatives entre-temps, mais pas beaucoup de succès. Aussi remarquable qu'ait pu être la traversée d'Alcock et de Brown, elle révèle surtout combien il faudra d'efforts avant qu'elle puisse être effectuée régulièrement dans une certaine sécurité. En 1927, cependant, de nouveaux types d'avion possèdent le rayon d'action, la puissance et la fiabilité nécessaires. Un prix généreux à la clé – les 10 000 livres (15 800 \$) du prix Raymond Orteig, les concurrents du premier vol sans escale New York – Paris commencent à se rassembler des deux côtés de l'Atlantique. Un certain nombre d'équipages se présentent, la plupart soutenus par de riches investisseurs pour qui l'argent n'est pas un problème. C'est un peu différent pour l'outsider. Charles Lindbergh, né à Detroit en 1902, était trop jeune pour servir pendant la Première Guerre mondiale, mais, après avoir abandonné ses études à l'Université du Wisconsin, il est aviateur forain, acrobate sur les ailes d'un avion et pilote pour la poste aérienne. Il réussit à obtenir 15 000 dollars auprès d'investisseurs du Missouri et achète un monoplane Ryan démonté, qu'il baptise le *Spirit of St. Louis* en l'honneur de ses partisans. Pour Lindbergh, la clé du succès consistait à transporter le moins de cargaison possible et le plus possible de carburant : plus il aurait de carburant, plus il aurait de chances de l'emporter. Il n'a pas de parachute – quelle idée de sauter pour se retrouver en pleine mer? – et il emporte quelques sandwiches et une cruche d'eau. Le siège de métal lourd est remplacé par un siège d'osier plus léger. Il ne veut ni radio, ni sextant, ni feux de navigation et n'accepte que le minimum d'instruments de

navigation. Pour se repérer au-dessus de la Nouvelle-Angleterre et de la Nouvelle-Écosse, il achète des cartes routières ordinaires, comme celles que l'on peut trouver dans des stations-service. Le *Spirit of St. Louis* n'est guère plus qu'un réservoir d'essence volant, mais Lindbergh est convaincu que son avion franchira les 3 600 milles (5 800 km) qui le séparent de Paris, avec du surplus.

Le 20 mai 1927, à 7 h 51, il prend son envol et, le lendemain soir, tandis que la nuit descend sur Paris, il atterrit à l'aéroport du Bourget. Si le vol d'Alcock et Brown a enthousiasmé la presse, cette fois, c'est incontestablement la plus énorme manchette depuis la fin de la Première Guerre mondiale et jusqu'au début de la deuxième. Lindbergh fait la une des journaux du monde entier le lendemain de son vol : dans certains journaux, on ne parle de rien d'autre sur la première page et sur les cinq pages suivantes. Les moindres détails de sa traversée sont racontés par le menu, et Lindbergh devient la toute première superstar des médias au sens moderne du terme. Au XXI^e siècle, où les superstars médiatiques apparaissent et disparaissent comme des éphémères, il est difficile de mesurer le phénomène Lindbergh. Mais il s'agit de la personne la plus célèbre au monde en 1927, et nombre de contemporains estiment qu'il a été la personne la plus célèbre du XX^e siècle.

Ce que Lindbergh n'a pas réussi, et il passera le reste de sa vie à tenter de compenser cet échec supposé, c'est de rendre l'aviation accessible, de la sortir de son élitisme. C'est un homme discret, sans prétention, humble, mais tout le monde pense que, sous ses dehors de garçon ordinaire, c'est, en fait, un surhomme, un héros plus proche des dieux que des hommes. Par ailleurs, le drame même qui caractérise son aventure aérienne ne fait qu'entériner le fait que voler est réservé à quelques rares heureux aux compétences et au courage hors du commun. Ce n'est pas à la portée des gens ordinaires. Dans les années 1930, un médecin américain affirme que les aviateurs appartiennent à une lignée génétique différente : les gens ordinaires appartiennent à celle des poissons tandis que les aviateurs appartiennent à celle des oiseaux⁵. Cette idée semble absurde aujourd'hui, mais elle résume bien ce que beaucoup de gens pensent à l'époque des pilotes et des avions : ils ne font pas partie du monde normal.

C'est ainsi que, à la fin des années 1920, trois images très prégnantes se sont imprimées dans l'imagination de la population : le pilote comme chevalier moderne dans son armure, le pilote comme vagabond sans ambition et le pilote comme demi-dieu. Bien évidemment, aucune de ces images ne risque de convaincre le Canadien moyen que voler puisse faire partie de sa vie. Tant que les gens croient que l'aviation est réservée à quelques-uns, la situation ne pourra pas évoluer. C'est, en résumé, la mentalité que le lobby de l'air s'emploie à corriger.

L'ARC fait partie de ce processus. Pendant presque toute la période d'entre-deux-guerres, le gouvernement fédéral ne semble guère enclin à financer les aspects militaires du mandat de l'ARC. On veut bien, cependant, financer quelques-unes de ses activités non militaires, et la Force aérienne tire le meilleur parti de toute opération pouvant justifier son existence jusqu'au moment où le gouvernement relâche les cordons de la bourse. Certaines de ces tâches ont une valeur pratique énorme, tandis que d'autres sont plus de l'ordre des relations publiques. L'épandage forestier et la livraison du courrier ont peu à voir avec ce que nous imaginons être les responsabilités d'une force aérienne, mais la plupart des officiers de l'ARC semblent avoir accepté ce genre de rôle parce que c'est le prix à payer pour survivre. Qu'ils y aient mis de l'enthousiasme est une autre histoire. En 1925, l'ARC fait 5 111 heures de vol, dont seulement 73 sont consacrées à de la formation militaire. Deux ans plus tard, pour répondre aux inquiétudes suscitées par une force militaire qui ne fait presque rien de militaire, le gouvernement fédéral crée la Direction des opérations aériennes civiles du gouvernement pour soulager l'ARC de ses responsabilités non militaires. Mais il s'agit essentiellement d'une escroquerie. Le personnel de la Direction est presque entièrement emprunté à l'ARC, et ses « bases aériennes » ne sont que les escadrons opérationnels aériens dont les désignations militaires sont temporairement suspendues. Il demeure que ces responsabilités non militaires prouvent au gouvernement l'utilité de l'aviation et favorisent le développement de l'esprit aéronautique dans la population.

Parmi les tâches les plus utiles, il y a la photographie aérienne et la cartographie, où les leçons apprises durant la guerre sur la valeur de la reconnaissance aérienne sont cruciales. Tout comme un avion d'observation pouvait rapporter des photographies des tranchées ennemies, permettant ainsi aux officiers du renseignement de dresser des cartes détaillées des lignes du front, un avion

rapportant des photographies de régions inexplorées du Canada permet désormais de commencer à en dresser des cartes précises. En fait, la section photographique du Conseil de l'Air est dotée d'hommes qui ont affûté leurs compétences au-dessus des paysages torturés du front de l'Ouest. C'est là que l'idée populaire que les occupants d'un avion voient le monde en miniature, comme sur une carte, prend son sens concret⁶.

Dès 1917, le Général Willoughby Gwatkin, chef d'état-major général, suggère qu'une force aérienne canadienne collabore avec les directions des enquêtes topographiques, de géographie et de foresterie du ministère de l'Intérieur, mais ce n'est qu'après la guerre que ce ministère crée un comité de levé aérien chargé de dresser des plans concrets. Le comité décide de procéder à un levé d'essai pour voir si les techniques apprises au cours de la guerre peuvent être appliquées utilement en temps de paix. Edouard Deville, arpenteur en chef, propose que l'opération ait lieu dans la région d'Ottawa, pour simplifier les choses sur le plan administratif. (O. M. Biggar, qui, à titre de membre du nouveau Conseil de l'Air du gouvernement fédéral, aurait dû se montrer plus optimiste, préférerait un endroit plus éloigné pour minimiser les dégâts en termes de relations publiques si on échoue⁷.) L'expérience est un succès, et le Conseil de l'Air ainsi que l'ARC commencent à élaborer des opérations plus ambitieuses. Les levés des deux premières années (1922-1923 et 1923-1924) sont strictement expérimentaux, mais le succès des opérations convainc la Commission topographique du Canada de confier la gestion des levés aériens à un organisme distinct, qui convoquera une réunion interministérielle avant chaque saison de vol pour déterminer les priorités topographiques et l'usage le plus efficace des ressources. Dans les années qui suivent, la superficie couverte par les pilotes chargés de procéder à des levés aériens augmente considérablement : quelque 40 000 milles carrés (64 375 km²) en 1924, près de 50 000 (80 465 km²) en 1925, et 70 000 (112 650 km²) en 1929⁸. Les opérations diminuent un peu d'ampleur durant la Crise, mais le Bureau des levés aériens et topographiques obtient des résultats remarquables malgré des ressources décroissantes, réussissant à couvrir 108 000 milles carrés (chiffre record) au cours de l'exercice 1935-1936. Le personnel de levé est ravi des résultats, aussi bien sur le plan de l'efficacité que sur le plan des coûts. On constate que la photographie aérienne a réduit de moitié le travail qu'il fallait faire jusque-là au sol et que la cartographie aérienne est de 40 p. 100 moins coûteuse que les méthodes traditionnelles⁹.

Ces levés généraux sont, en fait, précédés de levés plus spécialisés, par exemple des vols destinés à classer les ressources en bois d'œuvre. À l'automne 1918, le ministère fédéral du Service naval et le ministère des Terres et des forêts du Québec s'entendent pour procéder à un levé forestier expérimental en employant des hydravions appartenant à la St. Maurice Forest Protective Association, consortium d'entreprises d'exploitation du bois d'œuvre du Québec. En juin 1919, après de longues négociations entre les deux administrations gouvernementales, Stuart Graham, ex-pilote du Royal Naval Air Service, effectue le premier vol de levé au-dessus de la région du Lac-à-la-Tortue (Québec), et, en fin de saison, l'expert-forestier Ellwood Wilson déclare que l'expérience est un succès complet : un seul vol de deux heures permet d'obtenir de meilleures données que deux semaines de travail au sol, et dix hommes au sol ne peuvent couvrir en un mois qu'un quart du territoire couvert en un jour par photographie aérienne¹⁰. Un estimateur de bois d'œuvre expérimenté peut classer des variétés d'arbres en fonction de leur couleur et de leur forme, en calculer la densité et déterminer le degré de facilité de l'abattage. On peut dresser les itinéraires d'accès, prendre note des obstacles, marquer les zones dévastées ou marécageuses – tout cela en un seul vol de levé.

Le secteur forestier ne perd pas de temps à tirer parti de l'énorme potentiel de l'avion pour maximiser ses profits. Price Brothers est l'une des premières entreprises à créer une direction aérienne et à procéder à des vols de patrouille au-dessus de ses possessions dans la région du Lac St-Jean (Québec) dès juillet 1920. En septembre 1922, les opérations aériennes de Price Brothers sont transférées à la toute nouvelle Dominion Aerial Explorations, sous la direction de Harry Quigley. La même année, Fairchild Aerial Surveys, filiale canadienne d'une entreprise américaine, s'installe à Grand-Mère (Québec) pour y procéder à des vols de levé forestier à l'aide d'appareils photographiques spéciaux qu'elle a créés. Laurentide Air Service, entreprise créée en 1921 par l'un des associés du consortium de St-Maurice, devient le plus gros joueur de la partie, obtenant des contrats du gouvernement de l'Ontario et de sociétés privées pour faire des levés

forestiers à partir de sa base au Lac-à-la-Tortue. L'entreprise double sa flotte entre 1922 et 1923 et installe un siège social plus important à Trois-Rivières¹¹. Elle met fin à ses opérations en 1925, mais la Laurentide est restée l'un des modèles de réussite les plus importants de l'aviation d'après-guerre au Canada.

Le classement des ressources forestières n'est cependant qu'une partie du travail. Il est tout aussi important, et sûrement plus difficile, de les protéger. Les plus graves menaces qui pèsent sur les forêts du Canada, alors comme aujourd'hui, sont les parasites et le feu. La tenthrède et l'arpenteuse de la pruche peuvent dévaster des peuplements forestiers entiers. Selon le ministère fédéral de l'Agriculture, l'infestation de tordeuse des bourgeons de l'épinette dans l'est du Canada au début des années 1920 a détruit près de 150 millions de cordes de bois à pâte. Le feu peut être encore plus catastrophique. Les tours-vigies ne permettent de surveiller qu'une toute petite partie des forêts du Canada, et un feu peut se propager pendant des jours et des semaines avant d'être repéré. En dehors même du risque de perte de vies humaines (en 1922, l'incendie de Haileybury fera 44 morts et dévastera 2 000 milles carrés [3 218 km²] de forêt), la perte de bois d'œuvre utile est immense, soit, en moyenne, 900 000 acres (364 217 hectares [ha]) par an durant les cinq années précédant 1924¹². Compte tenu de l'importance des pertes, les entreprises forestières sont disposées à essayer pratiquement n'importe quoi pour protéger leurs ressources.

Il est facile de mesurer l'ampleur des infestations de parasites par avion : en 1920, un levé aérien visant à mesurer l'ampleur d'une infestation de tordeuse de bourgeon de l'épinette près du Lac Abitibi permet « d'obtenir plus d'information ainsi en un jour que cela ne serait possible en une saison par des moyens terrestres », comme le déclare J. A. Wilson, président du Conseil de l'Air. Sur la Côte Ouest, les appareils de la base d'hydravions de l'ARC à Jericho Beach servent à recueillir des spores de la rouille vésiculeuse à diverses altitudes afin que les scientifiques puissent déterminer comment la maladie se répand pour infecter de nouvelles zones¹³. Mais, avant longtemps, les gouvernements et les entreprises découvrent que les épidémies peuvent être combattues aussi bien que surveillées depuis les airs. Les techniques de lutte aérienne contre les infestations de parasites sont relativement compliquées, et il faut un certain temps pour les perfectionner, mais, du 18 juin au 27 juillet 1927, un pilote de l'ARC exécute le premier vol d'épandage forestier dans l'île du Cap Breton. Une décennie plus tard, lorsque la tenthrède menace des forêts du Nouveau-Brunswick, le ministère provincial des Terres et des mines emploie des avions pour transporter des parasites de la tenthrède dans les zones infectées¹⁴. À la fin des années 1930, les gouvernements et les entreprises forestières disposent de tout un nouvel arsenal pour combattre les infestations de parasites.

La possibilité de lutter contre les feux de forêt depuis les airs est envisagée dès 1917, lorsqu'un lieutenant de Marine à Ottawa suggère l'emploi d'avions pour surveiller les feux de forêt et faire respecter la réglementation forestière. L'expérience acquise au front a convaincu Ernest Potter qu'il est possible de repérer des débuts d'incendie à des milles à la ronde. La création de terrains d'aviation d'urgence à intervalles réguliers accroîtrait la marge de sécurité des pilotes. Pour faciliter le financement du service, il recommande (avec plus d'imagination que de bon sens) de faire des cultures commerciales sur les terrains d'aviation¹⁵. Après la guerre, le ministre du Cabinet et futur premier ministre Arthur Meighen propose que le gouvernement du Canada achète quelques dirigeables de surplus de la guerre. « On pourrait obtenir un degré d'efficacité raisonnable dans la lutte contre les feux de forêt en les bombardant de matières productrices de gaz », dit-il à George Perley, haut commissaire du Canada en Grande-Bretagne. L'idée de Meighen est bien intentionnée, mais elle démontre une appréciation limitée de la technologie, comme le fait remarquer un membre du personnel du ministère des Affaires étrangères. Les dirigeables ne sont utiles qu'entre les Grands Lacs et les Rocheuses. Les conditions atmosphériques dans l'Est du Canada sont trop inconstantes, et les montagnes ne permettent pas aux petits dirigeables de fonctionner en toute sécurité. Ces appareils sont également difficiles à contrôler et ils se déplacent trop lentement pour faire face à une situation d'urgence. L'agent ajoute avec délicatesse qu'il est peu avisé de risquer qu'un dirigeable gonflé à l'hydrogène soit envoyé au-dessus d'un feu de forêt¹⁶.

Mais l'idée de base est bonne, et les entreprises forestières se rendent rapidement compte que les levés aériens peuvent se doubler de patrouilles aériennes. La St. Maurice Forest Protective Association procède à 40 vols en 1919. Comme l'observateur peut voir à une distance de 20 milles

(32 km) dans toutes les directions, on peut couvrir 180 000 milles (289 680 km) de forêt durant ce seul été. Le premier succès est remporté le 7 juillet 1919, lorsque Stuart Graham et Walter Kahre repèrent un feu de forêt pendant une patrouille. L'année suivante, les gouvernements fédéral et provinciaux créent des bases aériennes à Jericho Beach (Colombie-Britannique), Morley (qui deviendra High River) (Alberta) et Roberval (Québec) pour surveiller les forêts, mais l'Ontario va un peu plus loin. Au début des années 1920, il a confié à la Laurentide la tâche de surveiller ses forêts, mais, en 1924, scellant le sort de l'entreprise, le Cabinet décide de créer sa propre direction aérienne. C'est ainsi que naît le Ontario Provincial Air Service (OPAS), qui, au début, compte 13 hydravions achetés à la Laurentide. Dirigé par Roy Maxwell, ex-pilote de l'ARC (qui conduit un cabriolet décapotable bleu Cadillac et est amateur de hautes bottes de cuir), l'OPAS installe son siège social à Sault-Ste-Marie (et des bases de district à Sioux Lookout, Orient Bay et Sudbury). Pendant quelques années, c'est l'organisation aérienne la plus importante du Canada. En 1930, ses 33 appareils et ses 79 membres d'équipage font près de 12 000 vols et survolent quelque 125 000 000 d'acres (50 585 780 ha) de forêt. En 1927, on ne perd que 35 000 acres (14 165 ha), comparativement au chiffre effrayant de 2,2 millions d'acres (890 300 ha) en 1923¹⁷. Le ministre des Terres et des forêts estime que 90 pour cent des feux de forêt de la province n'ont jamais dépassé une limite de 100 acres (40 ha) grâce à la capacité de l'OPAS à envoyer rapidement des équipes de lutte efficaces. Il en va de même dans d'autres provinces. L'une des tâches essentielles de tous les escadrons opérationnels de l'ARC est la surveillance des forêts.

Les levés aériens, la photographie aérienne, la cartographie aérienne et la surveillance des forêts ne sont pas les seules tâches par lesquelles l'ARC justifie son existence en même temps qu'elle répand l'esprit aéronautique. En fait, elle fait preuve d'une créativité et d'une souplesse remarquables dans la vision qu'elle a des nouveaux rôles que l'aviation peut assumer et dans sa façon d'adapter ses compétences et son matériel au but visé. En 1920, la force aérienne organise le premier vol trans-Canada de transport de courrier postal. Jusqu'en 1925, l'année où la responsabilité en est confiée à Pacific Airways, ce sont les avions de l'ARC qui s'occupent de surveiller les zones de pêche de la Côte Ouest pendant la saison de pêche, d'interdire la pêche dans les zones fermées, d'interdire l'usage de filets illégaux et de faire la lutte au braconnage. Des escadrons sont également chargés de surveiller les frontières, à la recherche de contrebandiers. Au cours de l'hiver 1927, un détachement de l'ARC procède à un vol de reconnaissance et de photographie aériennes au-dessus du détroit d'Hudson pour calculer la durée d'accessibilité commerciale de la Baie durant une saison.

Mais les opérations exécutées dans les régions sauvages du Canada ont leurs limites, même si les journaux rendent compte de ces succès avec enthousiasme. Il y a un autre aspect à la campagne de sensibilisation à l'aviation, et, pour cela, l'ARC doit devenir une sorte d'agence de publicité. Il faut d'abord créer des groupes de lobbying pour répandre la bonne nouvelle. L'Aero Club du Canada, créé en 1917, informe le gouvernement, en février 1919, que ses 2 000 membres sont prêts, disposés et aptes à jouer un rôle de premier plan dans le développement de l'aviation. C'est aussi le cas de l'Aerial League of Canada, créée en 1919 et qui compte des sections à Toronto, Montréal, Vancouver et Victoria. Ces organismes attirent quantité d'autres organisations du même genre dans les années qui suivent : la Canadian Air Service Association, créée à Calgary en janvier 1920 pour regrouper d'anciens membres du RFC et de la Royal Air Force (RAF); la Canadian Air Force Association, dont la première convention nationale a lieu en juin 1921; et l'Air Force Club of British Columbia (qui deviendra l'Aero Club of Vancouver), créé en 1923 par le pilote de chasse Duncan Bell-Irving, de Vancouver, à la fois comme organisation d'anciens combattants et pour répandre l'idée de voler par le biais de conférences, de conférenciers et de causeries à la radio. Trois ans plus tard, l'as de l'aviation et officier de carrière Don MacLaren tente de créer une association aéronautique nationale du Canada, qui serait, dit-il, « un centre d'information où la vérité de l'aviation serait répandue parmi les citoyens du pays, dont la plupart attendent d'être éduqués ». Tout cela vise, comme il le dit, à « nationaliser l'esprit aéronautique du Dominion¹⁸ ».

Mais c'est la Canadian Flying Clubs Association (CFCA), créée en 1929, qui finira par être le lobby le plus efficace de l'aviation au Canada. Depuis le début des années 1920, le lobby de l'air exhorte le gouvernement fédéral à soutenir plus largement l'aviation civile, et, le 23 septembre 1927, J. L. Ralston, ministre de la Défense nationale, annonce enfin un programme d'aide gouvernementale aux clubs d'aviation : il contribuera pour 100 dollars aux frais de formation de

chaque pilote se qualifiant pour une licence, tandis que l'intéressé assumera les 150 dollars restants. Il s'ensuit, comme l'avait espéré le lobby de l'air, une explosion du nombre des clubs d'aviation actifs dans le pays. Le 1^{er} mai 1928, le Toronto Flying Club devient le premier du Canada. Il est suivi, au cours du même mois, de clubs à Saskatoon, Montréal, Hamilton, Winnipeg et Regina. À la fin du mois se créent d'autres clubs encore à Edmonton et dans le nord de l'Alberta, ainsi qu'à Victoria, London, Windsor et Calgary. À la fin de 1928, on dénombre 24 clubs comptant 2 400 membres. Dans tout l'Empire, seule la Grande-Bretagne peut s'enorgueillir d'un plus grand nombre de clubs d'avions légers que le Canada, et la CFCA devient rapidement un interlocuteur de premier plan dans la campagne de sensibilisation menée par le lobby de l'air¹⁹.

À la fin des années 1920, ces clubs et l'ARC ont conclu une alliance informelle pour répandre l'esprit aéronautique dans la population canadienne, les spectacles aériens devenant leur arme la plus puissante. Des petits spectacles aériens organisés par les membres du club local aux énormes tournées nationales, l'aviation se met en scène, présentant ses appareils et ses pilotes à des foules avides dans les villes et les villages. En Alberta, la grosse attraction est le cirque aérien. Des pilotes locaux organisent des spectacles à huit ou dix avions et les présentent de ville en ville. Comme dans les spectacles forains du début des années 1920, on y trouve tous les trucs classiques : sauts en parachute, vol en formation, acrobaties, courses aériennes et petits tours d'avion payés au poids du client. Il y a aussi une plaisanterie classique : un pilote déguisé en vieille dame grimpe dans un avion pour l'observer de plus près, et l'avion décolle « accidentellement », au grand plaisir de la foule. En général, chaque ville du circuit élit une reine de l'air pour l'occasion, et, à la fin de la saison aérienne, toutes les reines désignées ont droit à un voyage gratuit à Calgary et à un tour d'avion au-dessus de la ville. Les spectacles aériens dans les autres régions du pays présentent le même mélange de divertissement et d'éducation destiné à faire comprendre aux gens que voler n'est ni mystérieux ni magique.

Les spectacles aériens régionaux qui deviennent populaires au début des années 1930 sont plus perfectionnés. C'est le cas, par exemple, du All-Canadian Air Tour en Alberta et du Manitoba Goodwill Air Tour, dont la première se déroule en 1931. C'est un tel succès qu'on le répète l'année suivante et qu'on le prolonge de deux semaines afin que d'autres villes puissent en profiter. Dans bien des endroits, les visiteurs sont plus nombreux que ce qu'on espérait, et les billets sont tous vendus avant que les avions arrivent. « De Steinbach à Winnipeg, claironne la revue *Canadian Aviation*, l'évangile de l'aviation se répand²⁰ ». Les champions de l'aviation dans les provinces de l'Atlantique se réunissent pour organiser la première tournée de spectacles aériens des Maritimes en août 1932. Elle est suivie d'un gala à Charlottetown, dont le lieutenant-gouverneur de la province, passionné d'aviation, recommande « qu'il ne soit pas seulement une occasion de divertissement, mais une démonstration concrète de la valeur de l'avion comme moyen de transport sûr ». Il prédit avec confiance que le temps approche où chaque fermier de l'île possédera son propre avion²¹.

Ces spectacles aériens immensément populaires sont eux-mêmes éclipsés par la Fête aérienne de Trans-Canada, inspirée de la tournée aérienne nationale organisée aux États-Unis dans les années 1920 et 1930 et qui comprenait généralement quelques escales au Canada. La Fête est une occasion à la fois de divertissement, d'éducation et de marketing. Les fabricants d'avions sont très présents, faisant valoir leurs produits les plus récents par des démonstrations, des défilés aériens et des expositions au sol. Certains aspects du spectacle soulignent la rapidité et la capacité de transport de charge des avions, d'autres donnent des exemples d'acrobaties et de vol de précision en formation (il s'agit généralement des biplans Siskin de l'ARC). On y voit souvent aussi une équipe de l'US Army Air Corps ou de la the RAF. Pour apporter une note de gaieté, il y a toujours un élément de surprise, qui prend souvent la forme d'une variation de la pseudo-vieille dame décollant accidentellement. À tous égards, la Fête aérienne de Trans-Canada est un succès. La CFCA, qui organise l'événement, estime que la première tournée a attiré plus de 300 000 spectateurs dans les douze villes visitées. Les foules des années suivantes sont encore plus nombreuses.

Le lobby de l'air est unanime dans l'évaluation de ces événements. « Grâce à la Fête aérienne de Trans-Canada, nous nous sommes faits des milliers d'amis et le gouvernement, des milliers d'alliés », écrit un représentant de la Canadian Flying Clubs Association. « Nous avons obtenu du public des réactions qui dépassent nos attentes ». Lorsque J. A. Wilson fait le tour des clubs

d'aviation des provinces de l'Atlantique en 1931, on lui dit et redit à quel point la fête aérienne a eu un effet positif sur l'opinion publique. Des représentants du Cape Breton Flying Club l'informent que le spectacle a attiré la foule la plus nombreuse jamais rassemblée au Cap Breton²².

Contrairement aux spectacles forains de l'époque antérieure, parfois réalisés à la va-vite et mal organisés et promettant invariablement des acrobaties terrifiantes par des pilotes jouant avec la mort, ces fêtes aériennes sont organisées dans le style militaire et visent à démontrer l'utilité, l'accessibilité et la respectabilité de l'aviation. Les spectateurs de la Fête aérienne de Trans-Canada savent, par exemple, précisément quand tel ou tel avion est censé passer au-dessus de leur tête, et il est rare que le programme ne soit pas respecté à la lettre. Il n'y a pas d'acrobaties dangereuses exécutées par des pilotes casse-cou : ces démonstrations ne servent à rien d'utile et peuvent même être contre-productives. On trouve plutôt des démonstrations de transport de fret et de vol en formation, des expositions instructives au sol, où sont soulignés la performance et le caractère pratique de l'avion privé, ainsi que des dizaines de membres de clubs d'aviation, agréables, documentés et (selon les photographes de l'époque) bien habillés, qui répondent aux questions du public, le tout ayant pour objet de rassurer la population. Le spectacle aérien vise à divertir, mais il est principalement organisé à titre d'occasion d'affaire et de promotion d'une profession et d'un mode de vie. En bref, il ne s'agit pas seulement de spectacle. Il s'agit des efforts éducatifs du lobby de l'air pour sensibiliser la population au potentiel de l'aviation. On s'appuie sur le désir de divertissement du public pour y glisser un message à visée éducative.

La campagne de sensibilisation à l'aviation est très fructueuse, bien que son succès ne puisse être clairement mesuré qu'après 1939. Elle prépare les gens, sur le plan psychologique, à envisager l'aviation comme une technologie, créant la base à partir de laquelle les événements de la Deuxième Guerre mondiale finiront ce que le lobby de l'air a commencé. De 1939 à 1945, l'avion devient omniprésent : les gens sont exposés à la réalité de l'aviation plus que jamais auparavant. L'ARC, après bien des années de vaches maigres, passe à un quart de million de membres, et des dizaines de milliers de jeunes gens se joignent aux Cadets de l'Air. Plus d'une centaine de terrains d'aviation sont construits ou convertis dans le cadre du Programme d'entraînement aérien du Commonwealth britannique, de sorte que l'aviation entre dans la vie de collectivités qui ne la connaissaient pas auparavant. Trans-Canada Airlines, compagnie créée juste avant la guerre, prend une expansion énorme (multiplication des itinéraires et du nombre de milles parcourus, d'employés engagés et de passagers transportés). En 1942, il s'y ajoute une deuxième compagnie aérienne nationale, le Canadien Pacifique. C'est dans un sens très réel que la Deuxième Guerre mondiale normalise la pratique aérienne et la dépouille de son caractère étrange et mystérieux, de sorte que, en 1945, la majorité des Canadiens sont disposés à accepter que l'aviation fasse partie de la vie quotidienne. Le transport aérien est encore assez coûteux et inconfortable, et une petite proportion seulement de Canadiens peuvent se le permettre, et ce jusque dans les années 1960, mais, grâce au travail préparatoire de l'ARC et du lobby de l'air, le Canada aborde l'ère de l'aviation, et il n'est plus question de revenir en arrière.

.....

Notes

1. J'emploierai systématiquement l'abréviation ARC, même si elle est techniquement inexacte compte tenu des nombreuses appellations antérieures – et de courte durée – du service, à savoir le Canadian Air Corps (1914-1915), l'Aviation royale du Canada, en Angleterre (1918-1920), le Service aéronaval de la Marine royale du Canada (1918) et le Corps d'aviation canadien (1920-1924), sans parler de la Direction civile d'opérations aériennes du gouvernement (1927-1932) et de la Direction de l'aviation civile du ministère de la Défense nationale (1932-1936).
2. W. A. Bishop, *Winged Warfare: Hunting the Huns in the Air*, Toronto, Hodder & Stoughton, 1918, p. 1 et 2.
3. Lettre du 6 septembre 1917, documents de Harry Quigley (collection de l'auteur).
4. *London Advertiser*, 27 octobre 1917, p. 1; Bishop, *Winged Warfare*, p. 101.
5. Joseph Corn, *The Winged Gospel: America's Romance with Aviation, 1900-1950*, New York, Oxford University Press, 1983, p. 74.
6. Arnold H. Sandwell, « The Camera Takes to the Air », *Canadian Geographical Journal*, vol. 1, n° 1, mai 1930), p. 61 à 74.
7. Documents d'Arthur Sifton, vol. 8, f. 1, réunion du Conseil de l'Air n° 3, 2 juillet 1919, Bibliothèque et

Archives Canada [BAC]).

8. Ministère de la Défense nationale (MDN), *Rapport sur l'aviation civile pour l'année 1924*, Imprimeur du Roi, Ottawa, 1925) (ci-après : rapport du MDN...); Rapport du MDN, 1925; « Aerial Mapping Activities in 1930 », *Canadian Mining Journal*, vol. 51, n° 50, 12 décembre 1930, p. 1196.

9. Rapport du MDN, 1923; Rapport du MDN, 1924.

10. William J. McAndrew, « The Evolution of Canadian Aviation Policy Following the First World War », *Revue d'études canadiennes*, vol. 16, n°s 3 et 4, automne-hiver 1981, p. 92.

11. Rapport du MDN, 1923.

12. Bruce West, *The Firebirds: How Bush Flying Won Its Wings*, Toronto, ministère des Ressources naturelles, 1974, p. 18 à 20.

13. Documents du MDN, vol. 3577, f. 866-1-53, de Wilson à Charles Grey, 10 septembre 1920 (BAC); Rapport du MDN, 1923.

14. Frank Ellis, *Canada's Flying Heritage*, Toronto, University of Toronto Press, 1954, p. 129; documents du ministère des terres et des mines, *77th Annual Report of the Department of Lands and Mines, year ending 31 October 1937*, Archives publiques du Nouveau-Brunswick, p. 21.

15. Documents de Robert Borden, bobine C272, f. 411, Canadian Flying Service, de Potter à Borden, 26 mai 1917, Archives nationales du Canada.

16. Documents du ministère des Affaires extérieures, série B1b, vol. 203, f. I43/84, de Meighen à Perley, 21 décembre 1918; B. Thomson, note intitulée « Small airships for forest fire patrol », 28 juin 1919 (BAC).

17. West, p. 18 à 20.

18. Documents du MDN, vol. 2928, f. 866-1-13 pt 1, D. R. MacLaren, « Development and Control of Civil Aviation in Canada », avril 1926.

19. Documents de W. A. Steel, vol. 5, f. 22, ministère de l'Air, « The Progress of Imperial Air Communications », septembre 1930 (BAC).

20. « A Matter of Education », *CAL Bulletin*, vol. 4, n° 2, 15 août 1932, p. 18 et 19; *Canadian Aviation*, vol. 5, n° 8, août 1932, p. 6; *Canadian Aviation*, vol. 5, n° 9, septembre 1932, p. 22.

21. *Charlottetown Patriot*, 1^{er} septembre 1932, p. 1.

22. Documents de J. A. Wilson, vol. 2, de H. H. Richards, CFCA, à Manion, 24 février 1932; Documents du MDN, vol. 2928, f. 409-1-3, J. A. Wilson, note sur l'inspection des provinces de l'Atlantique, 24 novembre 1931 (BAC).

Jonathan Vance

Jonathan F. Vance occupe la chaire Smallman à la faculté d'histoire de l'Université Western Ontario, où il enseigne l'histoire militaire, l'histoire du Canada et la mémoire sociale. Originaire de Waterdown (Ontario), il possède des diplômes de l'Université McMaster, de l'Université Queen et de l'Université York. Il est l'auteur de nombreux ouvrages et articles, dont Death So Noble: Memory, Meaning, and the First World War (1997) (publié en français, en 2006, sous le titre de Mourir en héros : mémoire et mythe de la Première Guerre mondiale), High Flight: Aviation and the Canadian Imagination (2002), A Gallant Company: The True Story of "The Great Escape" (2003) et Building Canada: People and Projects that Shaped the Nation (2006). Ses plus récentes publications sont les suivantes : Unlikely Soldiers: How Two Canadians Fought the Secret War Against Nazi Occupation (2008), A History of Canadian Culture (2009) et Bamboo Cage: The P.O.W. Diary of Flight Lieutenant Robert Wyse, 1942-1943 (2009).

D'estoc et de taille pour la paix : les Sabre de l'ARC au service du Commandement des avions de chasse de la RAF¹

Carl A. Christie

« Il ne faudrait pas donner aux Russes l'occasion de dire que nous essayons de les combattre », déclare le premier ministre William Lyon Mackenzie King au président Truman².

« Je suis tout à fait d'accord avec cette idée, à tous points de vue [...] » répond le Maréchal en chef de l'Air John Slessor, chef d'état-major de la RAF au Maréchal de l'Air Wilf Curtis, chef d'état-major de l'ARC, concernant le projet de baser des aviateurs canadiens en Grande-Bretagne³.

À peine plus de trois ans après l'avènement de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN) – le 24 août 1949, l'Aviation royale du Canada (ARC) se retrouve en situation de faire l'une des principales contributions à la défense aérienne de l'Europe occidentale. Composé d'une douzaine d'escadrons divisés en quatre escadrilles égales et doté des avions de chasse peut-être les plus sensationnels de l'époque (les Sabre F86), cet élément de l'ARC basé en Europe constitue une force aérienne qui vaut bien celle dont nous sommes si fiers de nos jours. Ceux qui ont servi dans la Division de l'Air, comme on l'appelait en ce temps-là, considèrent cette période comme l'âge d'or de l'ARC. Ils n'employaient pas leurs armes dans un esprit de colère, mais étaient prêts à le faire pour protéger leurs alliés et préserver la paix durant la guerre froide.

L'extraordinaire engagement de l'ARC dans la défense de l'Europe si rapidement après la fin de la Deuxième Guerre mondiale est une histoire fascinante de double participation des responsables politiques et diplomates, d'une part, et des chefs de la force aérienne, d'autre part, à une réflexion sur la façon dont le Canada pourrait contribuer à contrer ce que l'on percevait comme une menace croissante du côté de l'Union soviétique. C'est ainsi que, en 1951, l'ARC retourne en Grande-Bretagne et y installe sa toute première base permanente d'après-guerre à l'étranger et ce qui est probablement le premier établissement militaire à l'étranger de quelque type que ce soit jamais créé par le Canada en temps de paix⁴. Prenant possession d'une base de la Royal Air Force (RAF), à North Luffenham, dans le Rutland (le plus petit comté d'Angleterre), l'ARC y envoie trois escadrons pour former la 1^{re} Escadre (d'avions de chasse). Pendant près de quatre ans, jusqu'au déménagement de l'ensemble de l'effectif à la toute nouvelle base de Marville (France) en 1955, cette escadrille fait partie du Commandement des avions de chasse de la RAF et s'épanouit sous la forme d'une collectivité canadienne dans la région anglaise des Midlands⁵.

Pour comprendre comment et pourquoi tout cela est arrivé, comment et pourquoi l'ARC a créé la 1^{re} Escadre, où celle-ci s'inscrivait dans le cadre général de la politique étrangère et de défense du Canada, ainsi que son rôle et ses réalisations – sans parler de ce que cela signifiait d'y servir, il faut se rappeler d'abord à quoi le monde ressemblait et à quoi l'ARC ressemblait à peine quelques années après la Deuxième Guerre mondiale. Durant le combat à mort contre les puissances de l'Axe, l'ARC, de petite organisation pitoyable comptant environ 4 100 hommes en septembre 1939, est devenue la quatrième force aérienne du monde six ans plus tard⁶.

Après la guerre, le gouvernement du Canada et, en fait, le peuple du Canada s'empresment de recueillir aussi rapidement que possible les avantages de ce qu'une génération suivante appellera « les dividendes de la paix⁷ ». Chacun des services armés procède à une démobilisation aussi rapide qu'il est possible humainement et administrativement, renvoyant des dizaines de milliers de militaires à la vie active civile. L'Aviation royale du Canada, dans laquelle près d'un quart de millions d'hommes et de femmes ont servi au Canada et à l'étranger pendant la guerre⁸ et qui compte à ce moment-là environ 215 000 membres⁹, devient rapidement l'ombre d'elle-même. « Comme c'est souvent le cas après une guerre, écrit Christopher Shores sur un ton quelque peu poétique, évoquant la métaphore typiquement canadienne, l'ARC fond comme neige au soleil dès que la paix vient¹⁰. » Le volume du centenaire sur l'histoire des forces armées canadiennes, publié en 1967 par la Direction de l'Histoire du ministère de la Défense nationale, résume la transition d'après-guerre :

À la fin de la Seconde Guerre mondiale, l'ARC fut dans une large mesure démobilisée. Beaucoup de terrains d'aviation au Canada furent désaffectés et simplement entretenus, d'autres furent remis aux municipalités qui les avaient cédés à bail. La plupart des escadrons de combat, de bombardement et de surveillance côtière furent démembés à quelques semaines du jour de la Victoire en Europe, ceux qu'on destinait aux opérations dans le Pacifique furent dissous en septembre 1945 et l'aviation canadienne d'occupation, composée de treize escadrons cantonnés en Allemagne et au Royaume-Uni, cessa d'exister au printemps de 1946. Lorsque l'ARC fut remise sur le pied de paix, le 1^{er} octobre 1946, ses unités volantes avaient été réduites à quelques escadrons de transport et à un certain nombre d'unités spéciales. Quand le dernier membre de la division féminine fut démobilisé [*sic*] en décembre, l'ARC comptait 12 735 officiers et hommes de tous grades¹¹.

Et ce n'est pas le pire. À la fin de l'année suivante, la force aérienne ne compte plus que 12 200 membres, et encore cela comprend-il les 650 membres de la force auxiliaire de l'ARC¹².

Ces chiffres, quoique compréhensibles compte tenu de l'avènement de la paix, semblent rétrospectivement assez ironiques. Le Cabinet lui-même avait décidé, au début de 1946, de créer une force aérienne d'après-guerre plus importante que celle qui existe près de deux ans plus tard. Le plan prévoyait une ARC composée de quatre éléments : la force régulière, la force auxiliaire, la réserve et les cadets. Avec 16 100 hommes et officiers, la force régulière formerait le noyau en cas de guerre, à quoi s'ajouteraient les 4 500 membres de la force auxiliaire, dont les unités pourraient en théorie être mobilisées rapidement. Et la force auxiliaire pourrait en plus assumer la défense aérienne du Canada¹³.

La politique de défense est, bien entendu, formulée dans le cadre d'une politique étrangère et internationale plus vaste, du moins espère-t-on que c'est ainsi que les gouvernements fonctionnent. À la fin des années 1940, tandis que l'Union soviétique se fait de plus en plus turbulente, les responsables politiques et les représentants de plusieurs pays envisagent toujours davantage la possibilité d'une coordination plus serrée de leurs politiques de défense. En fait, le Canada est le fer de lance de ce mouvement, aussi bien à l'échelle ministérielle et dans les hautes sphères de la fonction publique que parmi les militaires. Rétrospectivement, on peut voir que, compte tenu de la menace soviétique, les nombreuses communications officieuses et relations personnelles souvent établies dans le feu de la guerre mènent inexorablement à des entretiens officiels sur une alliance militaire des pays occidentaux.

Les négociations menant à la signature du Traité de l'Atlantique Nord à Washington, en avril 1949, reviennent au ministère des Affaires extérieures et notamment à son nouveau chef politique, le secrétaire d'État aux affaires extérieures Lester B. Pearson¹⁴. Le ministère de la Défense nationale et Brooke Claxton, son ministre, ainsi que le Général Charles G. Foulkes, chef d'état-major général, n'entrent dans la danse que lorsque l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN) est créée, en août. Le biographe de Claxton note, à son retour au Canada, en compagnie de Foulkes, d'une tournée des pays de l'OTAN et des réunions à Paris des comités de défense et militaires de la nouvelle organisation, que le ministre de la Défense nationale « pensait que le Canada serait invité à fournir des installations d'entraînement, à envoyer des unités de ses forces armées en Europe à titre temporaire pour l'entraînement, à offrir des matières premières et, autant que possible, à fournir certains systèmes d'armes. Il n'était pas question d'une présence militaire permanente en Europe¹⁵. » Aucun d'eux ne se rendait probablement compte que les communications officieuses déjà en cours entre les maréchaux de l'Air du Canada et de la Grande-Bretagne donneraient lieu à un engagement beaucoup plus important que cela pour le Ministère et pour le pays tout entier.

Il est manifeste aujourd'hui que, au cours de l'été ou de l'automne 1949, des officiers britanniques et canadiens, notamment parmi les officiers de l'Air, commencent à discuter de l'idée de baser les avions de l'ARC au Royaume-Uni (R.-U.). À mesure que la situation internationale se détériore, la Grande-Bretagne, ravagée par la guerre, et, en fait, toute l'Europe se sentent de plus en plus menacée par la puissance et la pugnacité croissantes de l'Union soviétique et de ses nouveaux satellites européens de l'Est. Au même moment, de l'autre côté de l'Atlantique, les aviateurs

canadiens se débattent avec l'éternel problème de garantir un entraînement opérationnel suffisant à leur force aérienne d'après-guerre¹⁶.

Au départ, les chefs de la RAF et de l'ARC songent à baser un ou deux escadrons canadiens en Grande-Bretagne, comme l'explique le Maréchal en chef de l'Air de la RAF Ralph Cochrane, qui écrit depuis Ottawa, à son chef d'état-major de l'Air, le Maréchal en chef de l'Air John Slessor, après un entretien officieux avec le Maréchal de l'Air Wilf Curtis, chef d'état-major de l'Air de l'ARC :

1. J'ai eu une longue et très agréable conversation avec Curtis hier soir. Il aimerait entamer des discussions avec nous sur deux sujets. Le premier concerne nos besoins en capacité d'entraînement en cas de guerre, et j'ai écrit une lettre très complète à ce sujet au chef d'état-major adjoint de l'Air (Entraînement), de sorte qu'il n'est pas nécessaire de vous en entretenir à ce stade.
2. L'autre sujet concerne une proposition provisoire faite par l'ARC de baser un ou plusieurs escadrons de chasse au R.-U. Ils semblent avoir l'impression que nous ne sommes pas vraiment intéressés. Ils se demandent pourquoi nous hésiterions, et, d'ici là, ils ne prendront pas d'autres mesures.
3. Je ne sais évidemment pas ce qui s'est passé pendant les discussions en Angleterre, mais j'aurais pensé que nous accueillerions ce geste favorablement, quelles que soient les difficultés administratives. Les retombées en seraient excellentes : nous pourrions consolider nos défenses et permettrions aux escadrons de chasse de l'ARC d'obtenir une expérience essentielle dans la défense aérienne.
4. Je sais que Curtis apprécierait énormément une note amicale de votre part pour l'encourager à relancer la question.
5. Il escompte que l'escadron sera autonome, mais celui-ci est tout à fait prêt pour la ou les unités qui seraient envoyées et seraient intégrées à l'organisation supérieure du Commandement des avions de chasse¹⁷.

Cochrane exprime ces pensées à la fin du mois de janvier 1950. Dès que la lettre qu'il a postée arrive au bureau de l'Adastral House de son chef d'état-major de l'Air à Londres, elle semble avoir précipité un tourbillon de discussions au sein du ministère de l'Air. Lorsqu'on lit les notes et procès-verbaux souvent écrits à la main et parfois gribouillés au point d'être presque illisibles (du moins pour le chercheur nord-américain peu habitué à la calligraphie britannique), on comprend que les chefs de la RAF souhaitaient presque désespérément que les Canadiens les aident en basant un ou plusieurs escadrons en Grande-Bretagne. De plus, ils ont manifestement déjà discuté de la possibilité avec leurs confrères canadiens depuis au moins quelques mois.

Slessor écrit à son homologue de l'autre côté de l'Atlantique après une discussion ouverte de la question avec ses propres officiers supérieurs. « Mon cher Curtis », ajoute-t-il à la main avant de poursuivre à la machine : « Ralph Cochrane me dit que vous lui avez fait part d'une proposition sous toute réserve, faite il y a environ trois mois par votre officier de liaison principal à Londres au sujet de l'envoi d'un ou plusieurs escadrons de l'ARC dans notre pays. Il a eu l'impression que vous pensiez que nous ne sommes pas très intéressés et que vous vous demandiez pourquoi nous n'y avons pas encore donné suite¹⁸. »

Slessor, qui ne veut plus de malentendus, aborde la question d'une façon franche et claire qui ne laisse guère de doute sur la disposition des Britanniques à collaborer avec les Canadiens en matière de défense aérienne. Il y a un élément intéressant dont il parle d'emblée : le système proposé n'a pas besoin de coûter un sou à l'ARC, et c'est peut-être cette suggestion qui a contribué au lancement des projets d'entraînement aérien du Commonwealth et de l'OTAN après la guerre. Cela dit, ce qui ressort clairement, c'est l'enthousiasme des dirigeants de la RAF à l'idée de collaborer plus étroitement avec l'ARC.

Je tiens d'abord à vous dire que je suis extrêmement séduit par l'idée à tous points de vue, y compris par la suggestion que le coût des avions de chasse canadiens soit réglé « en nature »

sous la forme de l'accès à vos installations d'entraînement au Canada. Il faudra, bien sûr, régler toutes sortes de détails, mais je suis convaincu qu'il n'y aura pas de difficultés insurmontables et je pense que le principe global est si excellent que nous ne devrions pas tarder à nous mettre au travail. Je n'ai pas encore consulté mon secrétaire d'État de l'Air, ni d'ailleurs qui que ce soit au ministère de l'Air, parce que je me suis dit que vous ne le souhaiteriez pas à ce stade. Mais je suis si complètement favorable au projet – et je l'étais déjà lorsque Tedder m'en a parlé avant de partir – que je désirais vous en faire part immédiatement.

Je pense que le problème est venu du fait que la possibilité n'a été exprimée que de façon très hypothétique par Hurley, lequel, je suppose, a précisé qu'il s'agissait d'une idée parfaitement officieuse et qui, pour ainsi dire, prenait le pouls. Je crois savoir que le vice-chef d'état-major en a également discuté à titre officieux avec Hugh Campbell lorsqu'il s'est trouvé ici avec votre ministre. Et, entre-temps, au ministère de l'Air, il y a eu l'examen habituel des voies et moyens. Je suis tout à fait désolé que vous ayez eu l'impression que l'idée ne nous intéressait absolument pas. Loin de là, et je n'aimerais rien tant que voir des équipages de la RAF s'entraîner au Canada. Aussitôt que nous aurons une proposition officielle claire, je demanderai à mon état-major de se mettre au travail et ne laisserai aucune difficulté entraver notre projet.

Très bien – quelle est donc la prochaine étape? C'est à vous de voir puisque l'initiative vient de vous (et ne pouvait venir que de vous). J'imagine que la meilleure façon de procéder serait que votre ministre de la Défense écrive une lettre au nôtre pour exposer la proposition en principe et suggérer que, si le gouvernement de Sa Majesté au Royaume-Uni y consent, les états-majors et les responsables financiers se rencontrent, à Londres ou à Ottawa, pour régler les détails et dresser un plan à soumettre à l'approbation des ministres des deux pays.

Faites-moi savoir ce que vous en pensez. J'espère vivement que vous pourrez faire le voyage pour participer à la Conférence de l'état-major de l'Air du 3 au 5 mai et j'espère aussi que, d'ici là, les discussions relatives à cette proposition auront largement avancé¹⁹.

Si les aviateurs semblent avoir commencé par discuter entre eux, ils l'ont fait dans le cadre des mêmes paramètres que leurs maîtres politiques et que les représentants civils. C'est pourquoi ils n'ont pas eu beaucoup de mal à convaincre leurs ministres respectifs d'approuver le projet. À la fin de février, Slessor est informé par Curtis que celui-ci a obtenu l'appui du ministre canadien de la Défense nationale, Brooke Claxton. « Mon cher Jack », écrit le chef d'état-major de l'ARC à son homologue britannique :

Je suis très heureux de la lettre que vous m'avez adressée concernant l'envoi d'un ou deux escadrons de chasse en Angleterre. Je l'ai montrée au ministre, qui s'est dit très intéressé et a décidé d'en parler au Cabinet. Depuis, nous jonglons avec les budgets pour déterminer, premièrement, combien nous pourrions obtenir en tout et, deuxièmement, combien pour chaque service. Maintenant que cela est réglé, je pense que nous pourrions commencer à dresser des plans pour l'avenir. Je suis tout à fait en faveur de l'envoi d'un ou deux escadrons dès que possible, et le ministre est d'accord. Je pense donc qu'une proposition officielle sera envoyée en temps et lieu²⁰.

« Mon cher Wilf », répond à son tour Slessor, donnant à penser que les deux chefs des forces aériennes ont créé des liens d'amitié au cours de leur correspondance et que la RAF accueille sincèrement le projet de l'ARC d'installer un escadron en Grande-Bretagne. « Merci infiniment de votre lettre du 28 février, poursuit-il. Voilà d'excellentes nouvelles, et j'ai très hâte de voir arriver une proposition officielle ». Il essaie ensuite de s'assurer que les Canadiens suivront le protocole qui convient : « Si cette proposition est faite, puis-je suggérer qu'elle soit adressée tout d'abord au secrétaire d'État de l'Air²¹? »

La roue décisionnelle tourne lentement, comme souvent, et Wilf Curtis ne répond à Jack Slessor qu'environ six semaines plus tard. Lorsqu'il le fait, il essaie d'expliquer une partie de ce retard :

J'ai eu d'autres entretiens avec le ministre concernant l'envoi d'un escadron de l'ARC en Angleterre, et il est d'accord avec cette idée. Il en a discuté avec ses collègues au gouvernement. Je pense donc qu'il n'y a pas de souci et qu'il sera possible d'y donner suite dès que nous serons en mesure de la concrétiser. Nous prévoyons la création de 5 escadrons de chasse réguliers et 12 escadrons (auxiliaires) de réserve, mais il n'y a, pour l'instant, qu'une dizaine d'escadrons auxiliaires et seulement deux escadrons réguliers. Pour en arriver à 5 escadrons, nous dépendons de la fourniture d'avions de chasse dont l'approvisionnement ne commencera pas avant cet automne, de sorte qu'il faut songer qu'on ne pourra pas réaliser ce projet avant 1951-1952, au plus tôt, à moins d'un remaniement complet de notre côté.

Comme vous l'avez suggéré, la prochaine étape nous revient et c'est notre ministre qui devra s'adresser à votre secrétaire d'État de l'Air²².

Les procès-verbaux et notes internes du ministère de l'Air déclenchés par les récents échanges de correspondance entre les chefs des forces aériennes révèlent une certaine anxiété devant l'absence durable de proposition officielle de la part du Canada²³. L'inquiétude des Britanniques semble s'être transformée en exaspération à la fin du mois de juin, comme l'indique, dans un discret télégramme, l'officier de liaison principal de la RAF à Ottawa, par l'intermédiaire du haut-commissaire du R.-U. au Canada :

1. Objet : projet d'envoi d'un escadron d'avions de chasse de l'ARC au R.-U. pour entraînement. Est le sujet d'une correspondance entre le chef d'état-major et le Maréchal de l'Air Curtis. Nous appuyons fortement.
2. À notre connaissance, les faits sont actuellement les suivants : Curtis a écrit au chef d'état-major le 12 juin pour lui dire que le ministre Claxton est d'accord sur le fond et qu'il demandera à celui-ci d'approcher notre secrétaire d'État de l'Air. Aucune proposition n'a encore été adressée à ce dernier.
3. Curtis a déclaré qu'il ne pouvait pas envoyer d'escadron de CF100 avant 1952-1953 et qu'il aura du mal à obtenir des fonds pour acheter d'autres avions Vampire. Mais, si nous pouvons fournir des Vampire et du matériel, il pourrait envoyer le personnel d'escadron au R.-U. pour former un nouvel escadron canadien au début de 1951 et établirait un roulement de ses escadrons pour qu'ils acquièrent tous de l'expérience. Nous sommes toujours en train d'examiner la possibilité de fournir des avions et du matériel, mais aucune réponse n'a encore été donnée à Curtis²⁴.

Comme si le comportement dilatoire des Canadiens ne suffisait pas à envenimer les choses, les maréchaux de l'Air britannique semblent saisis d'une crise d'apoplexie lorsqu'ils apprennent par la presse ce que le ministre canadien de la Défense nationale, qui, rappelons-le, n'a pas encore communiqué officiellement à ce sujet avec son homologue britannique, a déclaré publiquement. Au cours d'un débat sur les budgets ministériels, Brooke Claxton a parlé à la Chambre des communes du projet d'envoyer des escadrons de l'ARC en Grande-Bretagne. Cela trouble les chefs de la RAF, qui classent le reportage du *Times* sur l'incident (titré « Canadian Fighters to Train in Britain »), accompagné d'un procès-verbal précisant qu'aucune proposition officielle n'a encore été adressée par le gouvernement du Canada²⁵. La note en question ne manque pas de faire remarquer l'impair :

4. Nous sommes tout à fait en faveur du projet susmentionné (par. 1), mais nous sommes surpris, compte tenu de la situation décrite aux paragraphes 2 et 3, que, selon un article paru dans le *Times* de Londres, M. Claxton ait déclaré au Parlement du Canada, dans le cadre d'un débat sur le budget tenu le 26 juin, que l'ARC commencerait à envoyer des escadrons d'avions de chasse au R.-U. pour entraînement au début de 1951.
5. Nous vous serions reconnaissants de faire discrètement enquête sur cette déclaration apparemment prématurée du ministre et d'essayer de savoir si le ministre canadien fera bientôt une proposition formelle au ministre britannique, de façon à officialiser les choses²⁶.

Il est difficile de dire si la déclaration de Claxton à la Chambre a menacé les négociations avec la RAF et le ministère de l'Air, mais il est certain qu'elle a contrarié les représentants britanniques.

Cela exemplifie sans aucun doute les nombreux impairs commis par beaucoup de représentants des pays membres après la signature du Traité de l'Atlantique Nord à Washington, en avril 1949. L'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord s'est révélé un organisme compliqué à mettre en marche, surtout que, dans l'esprit des dirigeants de l'Ouest, la menace provenant de l'autre côté du Rideau de fer était très réelle et très grave. La Direction de liaison avec la défense du ministère des Affaires extérieures le fait savoir très clairement le 5 avril 1950 dans une longue note classée très secret, adressée au sous-secrétaire adjoint aux affaires extérieures. C'est toute une affaire. À l'époque, les alliés occidentaux sont suffisamment convaincus que les voies maritimes de communication entre l'Amérique du Nord et l'Europe seraient protégées en cas de guerre. Les problèmes sont ailleurs : « Le fait est que la collectivité nord-américaine dispose déjà de presque toutes les forces navales dont elle aurait besoin d'ici 1954 selon les estimations, alors que, globalement, elle n'a qu'environ le tiers des forces aériennes et le cinquième des forces terrestres nécessaires²⁷. »

L'auteur de cette note finit par citer un autre délégué présent aux réunions de la semaine précédente sur les questions de défense et de finances de l'OTAN, à Londres et à La Haye : « Le coût de la vie a augmenté partout, et le coût de la liberté aussi²⁸. » Cette réflexion exemplaire sur le coût et l'importance des mesures de défense s'appliquent fort bien à d'autres périodes, avant et depuis.

La demande officielle très attendue du Canada concernant l'envoi d'un escadron de l'ARC en Grande-Bretagne parvient enfin au ministère de l'Air aux petites heures du 13 juillet sous la forme d'un télégramme en provenance du haut-commissaire britannique à Ottawa. Sous l'en-tête « Entraînement aérien d'un escadron de chasse de l'ARC au Royaume-Uni », le texte expose les idées discutées par les officiers des forces aériennes des deux partenaires du Commonwealth et de l'OTAN au cours des derniers mois.

1. La lettre du 10 juillet reçue aujourd'hui de la part du gouvernement du Canada commence par préciser que la réponse à l'offre du gouvernement canadien d'entraîner les officiers des pays européens membres de l'OTAN (mon télégramme du 17 mars n° 256) a dépassé les attentes, et nous espérons commencer l'entraînement au début de l'automne.
2. À titre de corollaire, les autorités canadiennes ont envisagé la possibilité de baser des escadrons de chasse au Royaume-Uni dès le début du printemps 1951 pour acquérir une expérience concernant des techniques opérationnelles plus perfectionnées, en étroite collaboration avec des unités semblables de la RAF et dans des conditions opérationnelles. Le ministre de la Défense nationale et le chef d'état-major de l'Air de l'ARC ont discuté officieusement de cette éventualité avec des membres du gouvernement britannique et de la RAF à un certain nombre d'occasions et ils estiment souhaitable de considérer la proposition en principe.
3. Les autorités canadiennes songeaient à la solution de faire de l'escadron envoyé par l'ARC une unité hébergée sur une base de la RAF. Cet escadron serait composé du strict nombre nécessaire d'hommes d'équipage et de sol, soit environ 150. Il resterait au Royaume-Uni pendant un an ou moins, après quoi un autre escadron le remplacerait. On espère que, durant la première année, il sera possible d'employer des Vampire de la RAF en attendant que des avions canadiens soient disponibles.
4. Il faudrait s'entendre sur une indemnisation de la RAF pour les installations et services qu'elle fournira. Lorsque la proposition a été faite aux gouvernements de l'OTAN d'organiser l'entraînement des officiers au Canada, on a fait remarquer que les dispositions exigeant des transferts de fonds pourraient ajouter à la difficulté de concrétiser une coopération effective. Si les autorités du Royaume-Uni souhaitent que l'entraînement des aviateurs se déroule au Canada, il faudrait prendre des dispositions financières mutuellement satisfaisantes pour éviter des transferts de fonds dans un sens ou dans l'autre.
5. Le gouvernement du Canada invite le gouvernement du Royaume-Uni à lui faire connaître son point de vue afin que, si l'approbation en principe est donnée, on puisse dresser des plans.

6. Le Vice-maréchal de l'Air Miller, membre des opérations et de l'entraînement de l'ARC, se trouve au Royaume-Uni pour d'autres raisons jusqu'à la fin de cette semaine. Il connaît bien le projet et pourrait se libérer pour des discussions avec les autorités britanniques. Si le gouvernement du Royaume-Uni est d'accord pour entamer des discussions, le gouvernement du Canada espère qu'elles pourront avoir lieu avec le Vice-maréchal de l'Air Miller dans les prochains jours²⁹.

Nous reproduisons ici le message complet parce qu'il traduit la mesure dans laquelle les Britanniques considèrent la proposition canadienne comme un maillon, du moins dans l'esprit des dirigeants de la RAF, du plan d'entraînement des officiers de l'OTAN au Canada. Compte tenu de la parcimonie traditionnelle des gouvernements du Canada lorsqu'il s'agit de la défense, ce lien a sûrement aidé à obtenir l'accord du Cabinet. Le fait de ne pas avoir à verser concrètement de l'argent aux Britanniques permet aux membres du gouvernement d'éviter d'avoir à convaincre les électeurs.

La réception de la demande officielle du Canada entraîne une autre série de notes et procès-verbaux au ministère de l'Air. Les intéressés accueillent favorablement la proposition, c'est évident, mais les avis diffèrent quant à ce que la RAF pourrait et devrait exactement fournir aux aviateurs canadiens en visite. Certains officiers supérieurs préféreraient leur fournir des Gloster Meteor ou même des Havilland Mosquito, tout pour éviter de partager les Havilland Vampire, apparemment peu nombreux. Slessor s'en explique à son secrétaire d'État de l'Air lorsqu'il lui transmet le dossier le 18 juillet :

Vous verrez, à la lecture du document 25A du dossier [document cité plus haut], que le ministre canadien de la Défense a désormais soulevé officiellement la question de l'envoi d'un escadron d'avions de chasse pour entraînement au Royaume-Uni. Pour de très bonnes raisons, l'ARC aimerait n'envoyer que du personnel, tandis que nous fournirons les avions et le matériel. J'ai demandé qu'on examine cette question (voir la pièce jointe 24A et le procès-verbal 24), et il se trouve que nous aurions du mal à fournir les Vampire 5 qu'ils demandent. Les officiers d'état-major du ministère de l'Air proposent plusieurs solutions de rechange (voir la pièce jointe 24A), parmi lesquelles j'opterais pour la fourniture de Meteor IV. Je ne prévois pas de difficultés insurmontables dans l'adaptation des pilotes aux Meteor³⁰.

Slessor conclut sa note à son supérieur politique en suggérant ceci : « Vous pourriez maintenant, si vous le désirez, écrire officiellement à M. Brooke Claxton pour lui dire que nous sommes très favorables à la proposition de baser un escadron au Royaume-Uni pour entraînement et que nous examinerons la question des voies et moyens à l'échelle de l'état-major³¹. »

Après délibération interne approfondie, la réponse officielle des Britanniques est transmise au haut-commissaire du R.-U. au Canada le 10 août 1950. Elle exprime les principales préoccupations énoncées dans les documents préparatoires internes du ministère de l'Air.

C'est dans la cordialité que le gouvernement du Royaume-Uni accueille la proposition canadienne d'envoi d'un escadron d'avions de chasse de l'ARC au Royaume-Uni à partir du printemps 1951 dans le but d'y entamer un entraînement opérationnel avec la RAF. La question des voies et moyens et autres dispositions détaillées seront discutées à l'échelle des états-majors. Le ministère de l'Air a déjà eu des entretiens avec le Vice-maréchal Miller au cours de sa récente visite au Royaume-Uni.

Le gouvernement du Royaume-Uni voit d'un très bon œil l'éventualité que des aviateurs canadiens s'entraînent avec la RAF, et c'est une question qui sera abordée du point de vue des voies et moyens.

Nous vous serions reconnaissants d'informer les autorités canadiennes à cet égard.

Sachez que le ministère de l'Air estime qu'il est peu probable que des Vampire puissent être mis à la disposition du premier escadron de l'ARC. Il a déjà fait savoir que la RAF pourrait fournir des Meteor³².

À partir de là, à la fin de l'été 1950, le projet commence à réellement prendre forme et à évoluer. Une grande partie de la documentation continue d'avoir trait à l'entraînement des pilotes et du personnel navigant au Canada, attestant la mesure dans laquelle cette question est liée à celle de l'envoi d'unités de l'ARC à l'étranger. Nous nous détournerons pourtant de tout ce qui concerne l'entraînement pour l'OTAN et nous nous intéresserons plutôt à l'objet essentiel de notre étude : l'envoi d'aviateurs de l'ARC en Grande-Bretagne en temps de paix et leur intégration au Commandement des avions de chasse de la RAF et à la structure de défense aérienne de l'Europe occidentale dans le cadre de l'OTAN. Mais, auparavant, rappelons les mots de Wilf Curtis, qui soulignent ce qu'il y a de commun à toutes les négociations, la contrepartie financière, manière de troc international, qui permet de lancer les deux projets : « En ce qui concerne l'aide mutuelle, fait remarquer le chef d'état-major de l'ARC, dans un paragraphe d'un plus long message à son homologue de la RAF,

[...] nous espérons qu'une partie des coûts sera compensée par les frais d'entretien des escadrons de l'ARC par roulement de l'autre côté, y compris la location d'avions dans les conditions antérieurement exposées, afin de réduire au minimum les transferts de fonds. Encore une fois, je suis convaincu que nous pouvons nous entendre sur un échange de bons procédés, et, comme il faut se hâter, nous serions heureux de donner suite au projet dès maintenant. Si vous êtes d'accord, mon ministre fera une annonce simultanée ici au Parlement à 19 heures zulu le lundi 28 août³³.

Curtis donne immédiatement suite en fournissant plus de détails dans un message distinct qui semble continuer naturellement le paragraphe cité plus haut :

Comme suite au document C.264 Par.4, nous envisageons d'envoyer un escadron de chasse au R.-U. au plus tard le 1^{er} avril 1951. Cet escadron est actuellement équipé d'avions Vampire. Nous vous serions reconnaissants de fournir des Vampire à l'escadron à son arrivée au R.-U. en attendant leur remplacement par des avions de fabrication canadienne dès que possible. L'idée de la RAF de fournir des Meteor exigerait que les équipages et le personnel de sol soient réentraînés, ce que nous voulons éviter puisque nous prévoyons que tous les escadrons de l'ARC à l'étranger seront équipés d'avions de fabrication canadienne. Je vous remercie à l'avance de tout ce que vous pourrez faire pour obtenir des Vampire³⁴.

Wilf Curtis semble avoir utilisé la perspective de baser des avions de chasse de fabrication canadienne en Grande-Bretagne à titre d'incitatif presque dès le début de ses discussions avec Slessor, ne manquant pas l'occasion d'exprimer sa fierté à l'égard de la performance potentielle du CF100 en cours d'élaboration chez A.V. Roe Aircraft, à Toronto. C'est peut-être cela, ainsi que le ressassement des Canadiens concernant les avions Vampire, qui incitera les Britanniques à acquiescer dans les jours qui suivent la dernière expression d'insistance d'Ottawa. En l'absence de son propre chef d'état-major, le Maréchal de l'Air en chef Cochrane adresse un message crypté à Curtis : « Content de vous dire que tout indique qu'il est envisageable de trouver suffisamment de Vampire pour équiper votre escadron en attendant l'arrivée de ses propres avions. » Il ajoute une petite phrase indiquant que la RAF sera heureuse d'accueillir les Canadiens : « Nous avons hâte de recevoir l'escadron ici³⁵. »

Une ou deux semaines plus tard, l'ARC propose d'accélérer le rythme et d'amplifier la portée du projet en rapprochant de trois mois la date de départ de l'escadron et, plus important encore, en suggérant d'envoyer en Grande-Bretagne trois escadrons de l'ARC équipés de Sabre F86 nord-américains. Cela semble avoir suscité l'intérêt des maréchaux de l'Air de la RAF. Une note signée par le chef d'état-major le 12 septembre explique pourquoi :

Il serait très avantageux pour nous d'avoir ces F86 ici, comme je l'ai expliqué dans ma note au Comité des chefs d'état-major sur le développement des avions de chasse soviétiques, et cela semble un bon moyen de s'y prendre. Il faudra cependant examiner attentivement les propositions, notamment la question du terrain d'aviation retenu et celle du personnel que la RAF pourrait y consacrer (quoique les arguments applicables à « Galloper », à savoir une augmentation de l'effectif à relativement peu de frais, s'appliquent également ici)³⁶.

La semaine suivante, le chef d'état-major adjoint de l'Air britannique écrit depuis Londres à l'officier de liaison supérieur de la RAF à Ottawa :

1. Objet : l'envoi d'escadrons de chasse canadiens au R.-U. La dernière proposition du Maréchal de l'Air Curtis est d'envoyer un premier escadron à la fin de janvier 1951. La RAF fournirait des Vampire en attendant l'envoi de F86. Les deuxième et troisième escadrons, équipés de F86, seraient envoyés plus tard. Les propositions ont été acceptées par le chef d'état-major dans un message adressé au Maréchal de l'Air Curtis le 13 septembre.
2. Nos ressources sont submergées par le programme d'expansion, mais nous cherchons un terrain d'aviation à leur fournir. Nous aimerions que les escadrons canadiens soient envoyés le plus tôt possible. Entre-temps, pourriez-vous faire connaître le point de vue préliminaire des Canadiens sur les points suivants :
 - a) Longueur de piste pour les F86 avec moteur Orenda ou autre type de moteur.
 - b) Effectif approximatif de chaque escadron.
 - c) Prévoit-on installer les deuxième et troisième escadrons sur le même terrain d'avion au début? Si c'est le cas, l'ARC fournira-t-elle tout le personnel (QG et personnel interne) nécessaire à la base?
 - d) Propositions concernant les deuxième et troisième lignes de maintenance des F86 : prévoit-on les relier à l'organisation de l'USAF au R.-U.?
3. J'espère informer le chef d'état-major à ce sujet avant sa visite et serais reconnaissant d'obtenir une réponse rapide³⁷.

Moins d'une semaine plus tard, l'officier de liaison principal de l'Air de la RAF à Ottawa répond par un message classé top secret, où il fournit plus de détails concernant le désir des Canadiens d'envoyer des avions de chasse en Grande-Bretagne :

1. Les autorités canadiennes m'informent que la proposition canadienne d'envoi d'escadrons au R.-U. est annoncée dès maintenant. Voici le point de vue de l'ARC concernant les questions a) à d).
 - A) Pistes d'atterrissage. Ils ont besoin de pistes de 6 000, je répète : 6 000 pieds [1 829 m], pour les Sabre (F86), quel que soit le type de moteur.
 - B) Effectif d'escadrons. Escadron de Vampire : 12 avions, 20 officiers, 15 sous-officiers supérieurs, 70 autres grades. Escadron de Sabre : 25 avions, 30 officiers, 25 sous-officiers et 155 autres grades.
 - C) Les Canadiens souhaitent que tous les escadrons soient basés sur le même terrain d'aviation, ce qui constituerait une base complète de l'ARC. Pas sûr qu'ils puissent fournir le personnel interne, mais utiliseront la main-d'œuvre civile britannique au maximum. Ils pensent avoir besoin des effectifs suivants pour la base. Pour appuyer un escadron de Sabre avec maintenance complète : 20 officiers, 30 sous-officiers et 170 autres grades, plus 85 civils. Pour appuyer trois escadrons plus une escadre de chasse : 130 officiers, 120 sous-officiers supérieurs, 600 autres grades et 135 civils.
 - D) Les autorités canadiennes n'ont pas encore pris de décision concernant les deuxième et troisième lignes de maintenance des F86 S [sic] et elles n'ont pas non plus discuté avec l'USAF, mais sont disposées à le faire plus tard³⁸.

L'envoi de ce message par l'homme de la RAF à Ottawa déclenche une autre série de notes et procès-verbaux au ministère de l'Air à Londres. Un officier supérieur estime que les Britanniques devraient limiter leurs largesses : « Pour ce qui est de l'alinéa c) du message, le chef d'état-major pense que nous devrions partir du principe que, si cela doit devenir une base de l'ARC, elle doit être

entièrement dotée en personnel de l'ARC, plus les civils britanniques éventuellement disponibles. Le chef d'état-major ne voit pas pourquoi nous devrions nous charger des tâches internes pour les Canadiens³⁹. »

Il vaut peut-être la peine de rappeler que les négociations entre militaires se poursuivent, portant sur des détails de plus en plus précis, en dépit de l'absence d'une entente officielle à l'échelle des gouvernements⁴⁰. Avant la fin du mois de septembre, cependant, le chef d'état-major adjoint est avisé que « le ministre de la Défense a été pleinement informé de sa prochaine visite en Amérique du Nord et qu'il discutera de la contribution canadienne dans le cadre des aspects plus généraux de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord⁴¹ ». La même note est accompagnée d'un procès-verbal au crayon indiquant que les escadrons de l'ARC en Grande-Bretagne devront « être intégrés au Commandement des avions de chasse ». En fait, ce document, qui résume les conclusions d'une réunion interne au ministère de l'Air, donne une bonne idée du point de vue de la RAF sur la proposition canadienne. Les maréchaux de l'Air souhaitent évidemment que les escadrons de chasse de l'ARC viennent soutenir leur propre défense aérienne, qui est faible, mais ils restent incertains quant à savoir où et comment intégrer les Canadiens à leur propre structure de commandement. Ils ont également besoin que l'ARC leur fournisse plus de détails pour prendre des décisions importantes concernant le logement et la maintenance des avions et l'accueil du personnel, voire de leurs personnes à charge. Ils souhaitent donner satisfaction aux Canadiens, mais manquent de moyens à bien des égards. Leur propre désir de voir leurs équipages s'entraîner au Canada complique la question : ils ne veulent pas donner à l'ARC de raisons de décliner d'éventuelles demandes britanniques réciproques.

Rappelons que l'année 1950 a pour le Canada une importance généralement méconnue en termes diplomatiques et militaires, notamment (compte tenu de notre propos) pour l'ARC, qui se prépare à remonter sur la scène internationale. Tandis que les tensions s'amplifient dans le monde entier, les activités diplomatiques s'intensifient dans les sphères officielles et officieuses. En janvier, l'ARC fait son premier tour du monde, transportant le secrétaire d'État aux affaires extérieures Lester B. Pearson et son épouse vers un certain nombre de villes d'Europe et d'Asie, dans un aller-retour à partir de Colombo (Ceylan, aujourd'hui le Sri-Lanka), où a lieu la Conférence des premiers ministres du Commonwealth⁴². Quoiqu'il s'agisse d'un événement mineur dans le contexte historique, cela atteste le professionnalisme de la jeune Force aérienne canadienne après la guerre et illustre sa capacité à prendre son envol, comme elle le fera bientôt à l'appui de l'OTAN.

En juin 1950, à peu près au milieu des discussions entre la RAF et l'ARC au sujet de l'envoi d'escadrons de chasse canadien en Grande-Bretagne, la situation internationale prend brusquement un tour dramatique avec l'invasion de sa voisine du Sud par la Corée du Nord. La crainte d'un complot communiste mondial est répandue dans les couloirs du pouvoir du monde occidental, et beaucoup considèrent l'agression nord-coréenne comme une manœuvre de diversion préalable à une attaque massive de l'Europe par les Soviétiques. À partir du milieu des années 1950, les membres de l'OTAN se débattent pour accroître leurs défenses en préparation pour une nouvelle guerre que beaucoup estiment presque inévitable. Il faut dire que les États-Unis garantissent les coûts, élevés, de mise à niveau de la préparation de l'Europe parce que les membres européens de l'OTAN ne se sont pas encore relevés des conséquences économiques de la Deuxième Guerre mondiale.

À l'automne 1950, le gouvernement du Canada subit par conséquent des pressions intenses de la part de ses alliés de l'OTAN, notamment de son puissant voisin du Sud, qui souhaite accroître sa participation à la nouvelle alliance. Malgré l'augmentation du volet défense du budget, les États-Unis ne cessent d'exhorter le Canada à y contribuer plus largement. Et pourtant, selon les normes canadiennes historiques, avant et depuis, notre pays n'a jamais eu de raisons de s'excuser en ce qui a trait aux dépenses militaires à cette époque. Jack Granatstein et Norman Hillmer résumant dans les termes suivants le changement d'orientation à Ottawa à ce stade de la guerre froide :

Le 7 août [1950], le Cabinet décide d'envoyer une brigade de l'Armée en Corée. Peu après, on décide également d'envoyer une autre brigade de l'Armée et une division d'avions de chasse en Europe, dans le cadre de l'OTAN. Les brigades rejoignent non pas les troupes américaines, mais les forces britanniques en Europe et celles du Commonwealth en Corée. Le point de vue

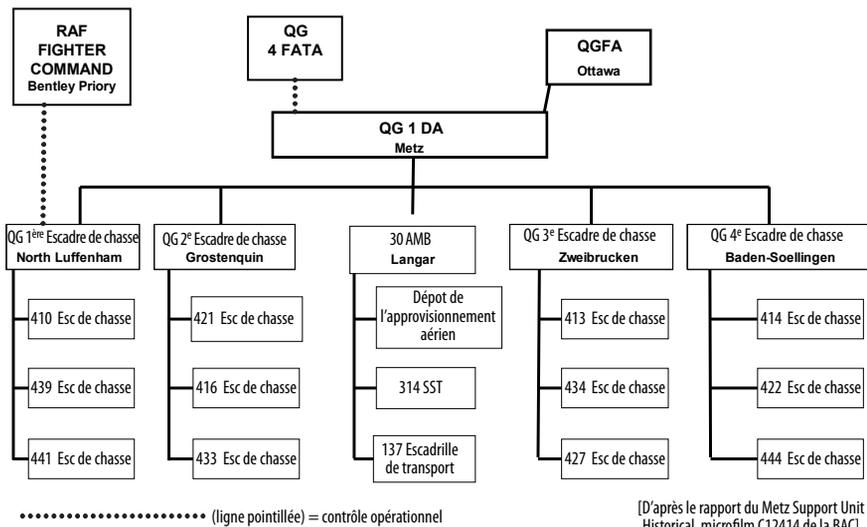
d'Ottawa sur la situation mondiale a rapidement changé, et la proportion du budget défense passe d'à peine 2,2 pour cent du PIB en 1949 à 5,5 en 1951, puis 7,6 en 1953. En dollars, l'augmentation de 361 millions de dollars en 1949 à 1,9 milliard en 1953 est prodigieuse à une époque où le monde est encore en paix, et cela indique à quel point Ottawa prend au sérieux la menace communiste en Europe et, auxiliairement, en Asie. Les leçons des années 1930 ont été bien apprises à Ottawa. L'agression doit être étouffée dans l'œuf⁴³.

Le gouvernement du Canada reconnaît officiellement que le réarmement est nécessaire au soutien de la nouvelle alliance de l'Atlantique Nord pour enrayer l'agression communiste dirigée par les Soviétiques, mais l'écart entre la décision stratégique et sa mise en œuvre se révèle énorme. Concernant la contribution de l'ARC à l'OTAN, par exemple, les dossiers de nombreux services au sein de plusieurs ministères des deux côtés de l'Atlantique contiennent des multitudes de notes internes et de communications interministérielles, internationales et inter-services sur des tonnes de détails. Il fallait régler de nombreux problèmes et toutes les parties (membres de l'alliance, parties nationales, services) devaient s'entendre sur les réponses à donner à d'interminables questions avant la mise en œuvre d'une quelconque politique. Outre les affectations et carrières des membres des équipages et équipes au sol, les emplois et les carrières dans le civil dépendent alors des décisions prises à Ottawa, à Washington, à Londres et dans neuf capitales européennes. La jeune OTAN prend de l'expérience et grandit sur le tas, sous la pression intense exercée par la crainte très réelle d'une nouvelle guerre pour stopper l'expansion communiste. Malgré l'abrupte courbe d'apprentissage, ainsi qu'une génération ultérieure désignera le phénomène, sans parler de la très étrange erreur (comme on le comprendra rétrospectivement), les responsables politiques et diplomates, aussi bien que les militaires et leurs homologues civils (les fonctionnaires des ministères) créent une force solide qui contribuera au maintien de la paix en ces temps troublés. Il est étonnant qu'ils y aient réussi par un processus décisionnel fondé sur le consensus, et il est encore plus incroyable que l'OTAN continue de fonctionner ainsi avec plus du double de membres. Mais c'est une autre histoire.

Qu'il suffise de dire que les négociations se poursuivent entre les officiers des deux forces aériennes et les responsables politiques et bureaucrates civils tout au long de l'année 1950 et bien avant dans l'année 1951 pour aplanir les nombreuses difficultés du côté canadien ou britannique ou des deux. La RAF s'intéresse au CF100 d'Avro Canada et à la version fabriquée au Canada du Sabre F86 nord-américain, notamment s'il est muni du nouveau moteur Orenda en cours d'élaboration au Canada. À la fin du mois de septembre 1950, les Britanniques savent que l'ARC a besoin de pistes d'atterrissage de 6 000 pieds pour ses Sabre, quel que soit le moteur employé. À l'Adastral House⁴⁴, on semble satisfait de la nouvelle, car la plupart des nouveaux terrains d'aviation de la RAF ont des pistes de cette longueur. Si les officiers de la RAF sont contents d'apprendre que l'on peut accommoder l'ARC, ils sont moins enclins à accueillir son désir d'avoir sa propre base au lieu d'intégrer ses escadrons à la RAF à titre d'unités hébergées. À ce stade, les discussions portent sur une escadre entière et non sur un simple escadron.

En fin de compte, l'ARC installe une escadre en Grande-Bretagne et trois sur le continent, en France et en Allemagne, dans le cadre de la défense aérienne de l'Europe occidentale par l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord, les ordres étant acheminés par le biais du quartier général de la Division aérienne n° 1, situé à Paris, puis déménagé à Metz, dans le nord-est de la France. À la suite des négociations mentionnées ci-dessus, les premiers Canadiens à participer à cette opération pilotent les avions de leurs trois escadrons (la 1^{re} Escadre de chasse de la base de l'ARC de North Luffenham, dans le Rutland, en Angleterre) dans le cadre du Commandement des avions de chasse de la RAF. Ces dispositions sont maintenues jusqu'au printemps 1955, après quoi la 1^{re} Escadre s'installe dans la nouvelle base construite aux abords du village historique de Marville, près de la frontière belge, au nord-est de la France. Et c'est le début d'un nouveau chapitre de l'âge d'or de l'Aviation royale du Canada.

Organigramme pour 1953 1^{re} Division aérienne de l'ARC – Metz, France



Notes

1. Titre inspiré de la devise latine « *Pro pace armati* » (« armés pour la paix ») de la 1^{re} Escadre (chasse), premier engagement militaire du Canada à l'étranger en temps de paix. Sans vouloir manquer de respect aux trois autres escadres de la Division de l'Air de l'ARC en Europe ou à la Division elle-même, disons que la devise en question semble un point de départ convenant mieux que les autres devises européennes de l'ARC à l'époque. Voir Samuel Kostenuk et John Griffin, *RCAF Squadron Histories and Aircraft, 1924-1968*, Toronto et Sarasota, Samuel Stevens Hakkert & Company, 1997, p. 211, 216 et 217; gouvernement du Canada, ministère de la Défense nationale, *Les insignes et lignées des Forces canadiennes, tome 4, Escadrons aériens opérationnels*, QGDN/DHP, Ottawa (avec l'autorisation du CEMD, A-AD-267-000/AF-004, 2000-04-05). « Lépée » est le surnom donné au Sabre par ses pilotes. Voir Tom Langeste, *Words on the Wing: Slang, Aphorism, Catchphrases and Jargon of Canadian Military Aviation since 1914*, Toronto, Institut canadien d'études stratégiques, 1995, p. 269.

2. Cité dans Donald Creighton, *The Forked Road: Canada, 1939-1957*, McClelland and Stewart, Toronto, 1976, p. 150; J. W. Pickersgill et D. F. Forster, *The Mackenzie King Record, 1932-1939*, vol. 3, Toronto, University of Toronto Press, 1960, p. 362 et 363. Creighton estime avec raison que ce « conseil est naïvement inutile ».

3. Lettre du Maréchal en chef de l'Air John Slessor, chef d'état-major de l'Air (RAF), à Wilf Curtis, chef d'état-major de l'Air (ARC), 1^{er} février 1950, Kew, Archives nationales du Royaume-Uni, Public Record Office (PRO), dossier PRO, AIR 8/1628.

4. Nos soldats rejoignent les aviateurs à l'étranger à peine quelques semaines plus tard. Les premiers éléments de combat du 27^e Groupe-brigade d'infanterie de l'Armée canadienne, arrivés à Rotterdam le 21 novembre 1951, sont bientôt rejoints par le reste de la brigade et s'installent à la première base militaire canadienne à l'étranger de l'après-guerre, à Hanovre (Allemagne de l'Ouest). Sean M. Maloney, *Au coeur d'une guerre sans combat : la brigade canadienne de l'OTAN en Allemagne, 1951-1993*, Ottawa, Défense nationale, 1996, p. 12 et 26 à 31. Voir aussi J. L. Granatstein, *Canada's Army: Waging War and Keeping the Peace*, Toronto, University of Toronto Press, 2002, p. 337.

5. Le lecteur attentif remarquera une certaine ressemblance, à certains égards dans cette étude, avec un article antérieur en deux parties sur le même sujet par le même auteur : voir « North Luff », *Airforce*, vol. 11, n° 2, 1987, p. 2 à 4 et 43; et : « North Luff – 1983 », *Airforce*, vol. 12, n° 2, 1988, p. 2. Dans un effort pour partager les plus récentes études sur le sujet, nous avons décidé de rédiger ce document à partir de l'avant-dernière version de l'article original proposé à *Airforce* il y a près de vingt ans, tout à fait à la manière du document communiqué à la Conférence annuelle sur l'histoire de la Force aérienne, qui s'est déroulée à Ottawa en 2004 (« Our First NATO Wing: No. 1 Fighter Wing, RCAF Station North Luffenham, Rutland, England, 1951-1955 »), qui s'inspirait de l'article en deux parties antérieurement publié dans *Airforce*, prenant appui sur des éléments de recherche supplémentaires de première main, surtout tirés des Archives nationales britanniques (Kew, au sud-ouest de Londres).

6. Brereton Greenhous et Hugh Halliday, *L'aviation militaire canadienne, 1914-1999*, Montréal, Art Global, 1999, p. 120.

7. Il s'agit, bien entendu, des très souhaitables « dividendes de la paix » touchés après l'implosion de l'Union soviétique et à la fin de la guerre froide.

8. En fait, lorsqu'il est question de l'ARC, on peut lire dans le volume du centenaire de l'histoire militaire du ministère de la Défense nationale qu'« elle allait en effet recevoir dans ses rangs, de 1939 à 1945, 232 632 hommes et 17 030 femmes ». D. J. Goodspeed (dir. de la publ.), *Les Forces armées du Canada, 1867-1967 : un siècle de grandes réalisations*, Direction des services historiques, Ottawa, Quartier général des Forces canadiennes, 1967, p. 155.

9. Leslie Roberts écrit ceci : « En janvier 1944, l'Aviation compte plus de 215 000 membres ». Voir : *There Shall Be Wings: A History of the Royal Canadian Air Force*, Toronto, Clarke, Irwin & Company Limited, 1959, p. 237.

10. Christopher Shores, *History of the Royal Canadian Air Force*, Toronto, Royce Publications, 1984, p. 80.

11. Goodspeed, p. 219.

12. Greenhous et Halliday, p. 122.

13. Voir : Major Mat Joost, « The RCAF Auxiliary and the Air Defence of North America, 1948-1960 », dans *Canada in NORAD: 7th Annual Air Force Historical Conference Proceedings, Peterson AFB, Colorado Springs, June 4 to 9, 2001*, Winnipeg, Section patrimoine et histoire de la Force aérienne, p. 84 à 94.

14. À la cérémonie de signature, le 4 avril 1949, la fanfare du Corps des Marines américains (U.S. Marine Corps) joue « It Ain't Necessarily So » et « I Got Plenty of Nothin' », qui, selon le secrétaire d'État américain Dean Acheson, ajoutent un certain réalisme inattendu. Pour sa part, le représentant supérieur du Canada présent sur les lieux, L. B. Pearson, dit « Mike », estime les choix musicaux « regrettables ». Voir : John A. Munro et Alex I. Inglis (dir. de la publ.), *Mike: The Memoirs of The Right Honourable Lester B. Pearson, PC, CC, OM, OBE, MA, LLD, 1948-1957*, vol. 2, Toronto, University of Toronto Press, 1973, p. 60. De nos jours, un esprit cynique pourrait se dire que ces choix étaient presque prémonitoires.

15. David Bercuson, *True Patriot: The Life of Brooke Claxton, 1898-1960*, Toronto, University of Toronto Press, 1993, p. 205.

16. On peut se faire une bonne idée de la situation en lisant les lettres, notes de service et procès-verbaux portés aux dossiers officiels. Ceux du ministère de l'Air britannique sont plutôt instructifs à cet égard. Voir notamment, dans le dossier PRO, AIR 8/1628, « Stationing of Canadian Fighter Wing in UK », qui comprend ce qui semble avoir été le dossier original sur le sujet, « C.A.S., Deployment in the U.K., (North Luffenham), RCAF Fighter Wing ».

17. Lettre du Maréchal en chef de l'Air Ralph Cochrane au Maréchal en chef de l'Air John Slessor, chef d'état-major de l'Air (RAF), 28 janvier 1950, PRO, AIR 8/1628.

18. Lettre du Maréchal en chef de l'Air John Slessor, chef d'état-major de l'Air (RAF), à Wilf Curtis, chef d'état-major de l'Air (ARC), 1^{er} février 1950, PRO, AIR 8/1628.

19. *Ibid.*

20. Wilf Curtis, chef d'état-major de l'Air (RCAF), lettre au Maréchal en chef de l'Air Sir John Slessor, chef d'état-major de l'Air (RAF), 28 février 1950, PRO, AIR 8/1628. On ne sait pas vraiment qui a souligné à l'encre ni si cela a été fait à l'envoi ou à la réception.

21. Lettre du Maréchal en chef de l'Air John Slessor, chef d'état-major de l'Air (RAF), à Wilf Curtis, chef d'état-major de l'Air (ARC), 6 mars 1950, PRO, AIR 8/1628.

22. Lettre de Wilf Curtis, chef d'état-major de l'Air (ARC), au Maréchal en chef de l'Air John Slessor, chef d'état-major de l'Air (RAF), 17 avril 1950, PRO, AIR 8/1628.

23. Voir, par exemple, la note du 25 avril 1950, PRO, AIR 8/1628.

24. Télégramme du haut-commissaire du Royaume-Uni au Canada au Commodore de l'Air Revington, 28 juin 1950 (PRIORITÉ – TOP SECRET – DISCRÉTION), PRO, AIR 8/1628.

25. La coupure n'est pas identifiée, mais le contexte du document d'accompagnement et la police de caractère employée laissent peu de doute : il s'agit effectivement d'une coupure du *Times*. PRO, AIR 8/1628.

26. Télégramme du haut-commissaire du Royaume-Uni au Canada au Commodore de l'Air Revington, 28 juin 1950 (PRIORITÉ – TOP SECRET – DISCRÉTION), PRO, AIR 8/1628.

27. Voir la note de la Direction de liaison avec la Défense au sous-secrétaire d'État adjoint aux affaires extérieures, 5 avril 1950, document 476 (DEA/50030-C-40), dans *Documents relatifs aux relations extérieures du Canada (DREC)*, vol. 16, 1950, Greg Donaghy (dir. de la publ.), Ottawa, ministère des Affaires étrangères et du Commerce international, 1996, p. 808 (par. 14). La note complète, composée de 24 paragraphes parfois bavards, remplit sept pages de ce volume de documents essentiellement historiques (p. 804 à 810).

28. *DREC : 1950*, p. 810 (par. 24).

29. Note n° 695 du haut-commissaire du Royaume-Uni au Canada (IMMÉDIAT), expédiée à Ottawa à 18 h 08 le 12 juillet 1950 et reçue [à Londres] à 3 h le 13 juillet 1950, PRO, AIR 8/1628.

30. Note M36 du Maréchal en chef de l'Air John Slessor, chef d'état-major de l'Air (RAF), au secrétaire d'État (Air) du Royaume-Uni, 18 juillet 1950, PRO, AIR 8/1628.
31. PRO, AIR 8/1628. Les Britanniques souhaitent obtenir plus de détails sur les besoins de l'ARC. Par exemple : les pilotes de chasse canadiens voudraient-ils venir avec leurs propres équipes au sol?
32. Ministère de la Défense du R.-U., lettre au Haut commissariat du R.-U. au Canada, CRYPTAGE (SIMPLEX), PRIORITÉ, n° 893, SECRET, envoyée à 21 h 50 le 10 août 1950, PRO, AIR 8/1628.
33. Lettre de Wilf Curtis, chef d'état-major de l'Air (ARC) au Maréchal en chef de l'Air John Slessor, chef d'état-major de l'Air (RAF), 22 août 1950, PRIORITÉ, TOP SECRET, C264, reçue par le ministère de l'Air le 25 août 1950, PRO, AIR 8/1628.
34. Lettre de Wilf Curtis, chef d'état-major de l'Air (ARC) au Maréchal en chef de l'Air John Slessor, chef d'état-major (RAF), 22 août 1950, TOP SECRET, C265, PRO, AIR 8/1628.
35. Lettre du Maréchal en chef de l'Air Ralph Cochrane à Wilf Curtis, chef d'état-major (ARC), 26 août 1950, TOP SECRET, PRIORITÉ, MSX 337, PRO, AIR 8/1628.
36. Note du Maréchal en chef de l'Air John Slessor, chef d'état-major (RAF), au vice-chef d'état-major de l'Air, 12 septembre 1950, PRO, AIR 8/1628.
37. Télégramme du ministère de l'Air à Londres au Commodore de l'Air Revington, A.1363, 18 septembre 1950 (Secret – Priorité), réservé à l'officier de liaison principal de la Revington, RAF, de la part du chef d'état-major adjoint de l'Air (Politique), PRO, AIR 8/1628.
38. Télégramme du Commodore de l'Air Revington au ministère de l'Air à Londres, 646, reçu par des moyens protégés le 23 septembre 1950 (Priorité – Top Secret), de l'officier de liaison principal de l'Air pour le chef d'état-major adjoint de l'Air (Politique) de la part de Revington, PRO, AIR 8/1628.
39. Note de R. Haynes au chef d'état-major adjoint de l'Air (RAF), 26 septembre 1950 (Secret), PRO, AIR 8/1628.
40. Voir, par exemple, la lettre de Wilf Curtis, chef d'état-major (ARC), au ministère de l'Air à Londres, 29 septembre 1950, PRO, AIR 8/1628.
41. Note du chef d'état-major adjoint de l'Air, RAF, 29 septembre 1950, PRO, AIR 8/1628.
42. John English, *The Worldly Years: The Life of Lester Pearson, 1949-1972*, vol. 2, Toronto, Alfred A. Knopf, 1992, p. 34. Malheureusement pour les passionnés de la force aérienne, « Mike » Pearson lui-même ne dit rien des équipages ou des avions de l'ARC dans son compte rendu par ailleurs fascinant de la Conférence du Commonwealth et de son voyage. Voir *Mike: The Memoirs of The Right Honourable Lester B. Pearson, PC, CC, OM, OBE, MA, LLD, 1948-1957*, vol. 2, Toronto, University of Toronto Press, 1973, p. 107 à 109 et 112 à 120. Larry Milberry raconte : « Du 2 janvier au 8 février, un North Star de l'escadron 412 transporte le ministre des Affaires extérieures Lester B. Pearson de Rockcliffe à Hope en passant par Gander, les Açores, Gibraltar, Malte, Fayid, Karachi, Negombo, Karachi, Delhi, Rangoon, Singapour, Hong Kong, l'île de Wake et Hawaï. Le voyage (125 heures et 20 minutes de vol) met en lumière l'influence croissante du Canada dans les affaires du Commonwealth. Pearson visite des capitales de l'Asie et participe à la Conférence du Commonwealth, qui donne lieu à l'élaboration du Plan Colombo d'aide aux pays en voie de développement », *Air Transport in Canada*, vol. 1, Toronto, CANAV Books, 1997, p. 413.
43. Granatstein, J. L. et Hillmer, Norman, *For Better or for Worse: Canada and the United States to the 1990s*, Toronto, Copp Clark Pittman Ltd, 1991, p. 181.
44. En 1952, le ministère de l'Air déménage ses pénates de Kingsway (à l'Adastral House, qui a été son siège pendant l'entre-deux-guerres et pendant la guerre) à un nouveau bâtiment situé à Whitehall Gardens. Voir le compte rendu relatif aux bâtiments employés comme quartiers généraux des trois services : <http://www.mod.uk/DefenceInternet/AboutDefence/History/HistoryOfTheMOD/> (consulté le 1 juin 2011).

Carl A. Christie

Carl A. Christie est l'auteur des livres Ocean Bridge : The History of RAF Ferry Command (University of Toronto Press and Midland Publishing, 1995), et Truly Royal : The History of the Canadian Air Force (University of Toronto Press).

Vierge ou puissance nucléaire ? John Diefenbaker et le choix du Starfighter CF104

Raymond Stouffer

Introduction

Au cours de l'été 1957, après plus de vingt années de pouvoir ininterrompu, les Libéraux sont battus par le Parti conservateur et son chef John Diefenbaker. Au printemps suivant, affirmant à qui veut l'entendre que lui, l'avocat des vastes régions inexploitées des Prairies, peut mieux que personne comprendre les besoins des Canadiens ordinaires et promettant une nouvelle « vision » à un pays lassé de l'arrogance libérale et de la faillite législative, Diefenbaker déclenche une autre élection générale et obtient une victoire politique sans précédent. Les Conservateurs remportent, contre toute attente, 208 des 265 sièges de la Chambre des communes. Il ne reste plus que 24 sièges aux Libéraux, tandis que la Fédération du Commonwealth coopératif (FCC) passe de 25 à 8 sièges et que le Crédit social est complètement éradiqué. John Diefenbaker et son Cabinet sont en situation de faire ce qui leur plaît.

Pour le ministère de la Défense, la question est celle-ci : quel sera son avenir sous un gouvernement conservateur majoritaire? Et, à plus court terme, comment Diefenbaker règlera-t-il un certain nombre de questions cruciales en matière de sécurité nationale, commodément laissées sans solution par les Libéraux? Il s'agit notamment des questions suivantes : l'intégration Canada-États-Unis du Commandement de la défense aérienne, le contrôle étranger sur les armes nucléaires et leur utilisation par le Canada, le maintien de forces canadiennes en Europe et l'avenir de l'avion Arrow d'Avro. Nous nous intéresserons ici aux politiques de Diefenbaker concernant l'avenir des forces canadiennes dans l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN). Nous décrirons plus précisément le remplacement des avions de chasse à réaction Sabre en 1959 au profit de la Division aérienne n° 1, qui représente la principale participation aérienne du Canada à la protection de la région centrale de l'OTAN.

Nous examinerons le processus de sélection du Starfighter CF104, l'avion qui finira par remplacer le Sabre en Europe, et, ce faisant, nous aborderons les principaux problèmes stratégiques que les Conservateurs auront à régler et qui sont communs à toutes les priorités de défense susmentionnées. Comme il faut trouver une solution de rechange à la mise au rancart de l'Arrow et compte tenu de l'engagement irréfléchi et imprudent de Diefenbaker envers le Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord (NORAD) et de l'avenir du Canada dans l'OTAN, les Conservateurs sont contraints d'envisager l'achat de plates formes d'armes à capacité nucléaire, contrôlées par les Américains. Il convient d'examiner cette décision de politique étrangère en fonction de la politique intérieure. Chargé de diriger un Cabinet irrévocablement divisé concernant l'usage des armes nucléaires et désireux de donner suite à la promesse électorale de réduire la dépendance du pays à l'égard des États-Unis en matière culturelle, économique et militaire, John Diefenbaker ne peut se permettre d'engager son pays à faire partie des puissances nucléaires au moment où il approche de sa défaite, au printemps 1963.

Nous ferons valoir que, en choisissant le CF104 sans prendre d'engagement à l'égard des ogives nucléaires nécessaires au rôle de frappe, Diefenbaker laisse la défense nationale sans orientation stratégique claire. C'est donc dans ce vide stratégique que la défense nationale et plus précisément les aviateurs canadiens doivent prendre des décisions, avec leurs homologues de l'OTAN, concernant le remplacement et l'emploi ultérieur des appareils de la Division aérienne. Non seulement nous décrirons un processus de sélection dont, en général, le public n'a jusqu'ici pas eu connaissance en raison de son caractère confidentiel, mais nous soulignerons les dangers d'un gouvernement qui engage les contribuables à un système d'armement coûteux et à long terme sans base stratégique claire et logique. Les planificateurs de la défense d'aujourd'hui ont une durable leçon à tirer de l'histoire du CF104. Confirmant la théorie avancée par Douglas Bland (professeur et directeur du programme d'études en gestion de la défense à l'École des études stratégiques (School of Policy Studies) de l'Université Queen's), lorsqu'il n'y a pas d'orientation politique, ce

sont les bureaucrates, notamment les militaires, qui élaborent une politique axée sur les objectifs institutionnels et/ou les alliances par opposition à ceux du gouvernement et des électeurs qu'il représente.

Comme nous le verrons, le choix du CF104 et de la mission de frappe nucléaire servira les intérêts de l'Aviation royale du Canada (ARC) et de l'OTAN, mais sera problématique pour le gouvernement the Diefenbaker. Ce fâcheux résultat est exacerbé par les propres calculs politiques du premier ministre et son manque d'intérêt pour la chose militaire. La bonne nouvelle, c'est que Diefenbaker est un militant avoué de la guerre froide. Il est d'accord pour élargir et moderniser la participation terrestre et aérienne du Canada à l'OTAN. La mauvaise nouvelle, c'est qu'il demeure une « vierge nucléaire », de sorte que les nouveaux systèmes d'armement qu'il retient pour les militaires canadiens, Starfighter compris, ne servent à rien. Son hésitation à l'égard des ogives nucléaires aura des conséquences à la fois politiques et militaires. Son inertie devient une source d'embarras nationale dans les cercles de l'OTAN et suscite inutilement la colère des Américains. Les aviateurs canadiens se retrouvent à planifier une mission qu'on ne leur confie réellement que lorsque les Libéraux de Pearson reprennent le pouvoir en 1963 et conviennent de doter l'armée canadienne de bombes nucléaires.

La stratégie de l'OTAN évolue et le Canada se dote d'un nouveau gouvernement

La Division aérienne n° 1 est le fleuron de l'Aviation royale du Canada. Elle est pour beaucoup dans l'âge d'or de l'ARC, les années 1950. Son quartier général se trouve à Metz, tandis que deux escadres sont basées dans l'est de la France et deux autres, dans le sud-ouest de l'Allemagne. Constituée de 1952 à 1955, chaque escadre est tout d'abord composée de trois escadrons de Sabre F86. De novembre 1956 à l'été suivant, un escadron de Sabre de chaque escadre est remplacé par un escadron de CF100 tous temps. À l'automne 1957, la Division aérienne est devenue une force de défense aérienne et d'escorte nucléaire offensive capable d'intervenir 24 heures sur 24 et par tous les temps dans la région centrale de l'OTAN.

Du point de vue de la stratégie d'alliance globale et de la répartition des rôles entre les puissances aériennes, l'année 1957 est critique pour l'OTAN, alors placée sous la direction du Général Lauris Norstad, Commandant suprême des Forces alliées en Europe (SACEUR). Norstad comprend bien que la capacité de l'Alliance d'intervenir par tous les temps demeure une défense raisonnable contre les bombardiers du Pacte de Varsovie, mais ce qui importe, c'est que toutes les forces aériennes de l'OTAN jouent un rôle dans la frappe nucléaire. Ce genre de mission supposerait que des avions s'attaquent à des objectifs prédéterminés au-delà des frontières du Pacte de Varsovie et y larguent des bombes nucléaires tactiques. Les événements survenus l'année précédente sur la scène internationale, notamment la démonstration du caractère belliqueux de l'Union soviétique durant la crise du canal de Suez et le soulèvement hongrois, a déclenché un sentiment d'urgence dans les pays de l'OTAN : il est grand temps de changer les priorités stratégiques. Un message plus vigoureux est adressé aux Soviétiques. La puissance des forces de l'OTAN s'augmente d'armes nucléaires tactiques capables de stopper une attaque des forces du Pacte de Varsovie. Plus important encore, en cas d'attaque, les pays de l'OTAN seraient immédiatement soutenus par la contre-offensive nucléaire stratégique du Commandement aérien stratégique des États-Unis et de la Royal Air Force, le premier étant le « Bouclier » et la seconde, « l'Épée »¹.

Ces changements transforment l'avenir de la Division aérienne. Sous la gouverne du Comité militaire (CM) 70, les armes nucléaires tactiques destinées aux forces terrestres et aériennes du Bouclier de l'OTAN doivent être intégrées et fournies à même une réserve américaine spéciale à partir de 1958². Ces armes sont censées être remise à l'ARC, mais la protection des forces du Bouclier restent un objectif important de l'Alliance. C'est pourquoi le Général Norstad recommande, dans le cadre des plans de répartition des rôles des puissances aériennes, que la Division aérienne prévoie un mélange de huit escadrons tous temps et de quatre escadrons d'attaque³. Norstad et son état-major savent parfaitement que l'ARC envisage d'autres activités pour la Division aérienne lorsque les Sabre et les CF100 seront devenus désuets. Les aviateurs canadiens

ne sont pas à l'aise dans un cadre de défense aérienne qui n'est pas intégré et qui laisse aux pays membres le loisir de conserver leurs frontières nationales. Cependant, aussi important que soit leur rôle à venir dans l'OTAN, les aviateurs canadiens ne savent pas avec certitude comment le nouveau gouvernement conservateur répondra à leurs besoins. C'est un souci notamment avant que Diefenbaker obtienne la majorité.

D'emblée, il semble que le premier ministre appuie intégralement les militaires. Par ailleurs, il tient à être considéré comme un dur dans la guerre froide. Mais ses premières décisions à l'appui des militaires vont également semer la discorde entre les civils et les militaires. À la surprise de beaucoup, y compris de son propre Cabinet, qu'il ne consultera pas, Diefenbaker engage le pays dans l'alliance bilatérale de l'OTAN quelques jours après avoir pris le pouvoir. Quoique cette décision soit un grand soulagement pour l'ARC, le premier ministre la regrettera plus tard. À la réunion des chefs d'État qui se tient à Paris en décembre 1957, Diefenbaker signe l'entente par laquelle la Brigade d'armée et la Division aérienne recevront des armes nucléaires tactiques américaines destinées à la Région centrale⁴. Lorsqu'on le rappelle au premier ministre plus tard, celui-ci se défend : il ne s'agissait pas d'un engagement national.

L'été suivant, en juin 1958, le premier ministre annonce que des forces canadiennes resteront en Europe parce qu'il estime vital pour le Canada de soutenir l'Alliance et d'y rester solidaire face à la menace soviétique. Cette décision n'est pas un mince exploit politique puisqu'il y a des raisons très convaincantes d'envisager le retrait des troupes. La durée de cet engagement était d'emblée indéterminée et fonction du rétablissement économique et militaire de l'Europe occidentale⁵. À la fin des années 1950, la situation économique européenne s'est considérablement améliorée, alors que le maintien de forces militaires sur ce territoire devient d'un coût prohibitif pour le Canada. La facture de la défense a radicalement augmenté parce que le maintien de forces régulières nombreuses suppose de bien les rémunérer⁶. On s'inquiète également de l'escalade des dépenses attribuables à la fourniture et à l'entretien de systèmes d'armes le long d'une voie d'approvisionnement de plus de 3 000 milles pour les besoins d'une brigade d'armée et d'une division aérienne qui sont séparées sur les plans opérationnel et géographique. Enfin, en opposant les politiques de la France et de la Grande-Bretagne à celles des États-Unis au Moyen-Orient, la crise du canal de Suez, en 1956, compromet la solidarité de l'OTAN et révèle le caractère belliqueux des Soviétiques. Diefenbaker se range aux côtés de la Grande-Bretagne, mais il sait qu'il faut rappeler aux grandes puissances membres de l'Alliance l'importance de la menace soviétique en Europe. En l'occurrence, les aviateurs canadiens sont soulagés d'apprendre que l'ARC restera en Europe. Leur priorité est donc de convaincre leur gouvernement de souscrire aux objectifs opérationnels du SACEUR.

Le rééquipement de la Division aérienne en fonction de la stratégie militaire de l'OTAN

Pour le CM 70, il est entendu qu'on a besoin de plus d'avions d'attaque et de reconnaissance. Ces ressources seraient combinées avec les forces de frappe (missiles) de l'OTAN de sorte que toute la puissance de représailles nucléaires de l'Alliance puisse être engagée dans un effort décisif et coordonné. C'est dans ce contexte d'évolution du rôle des forces aériennes de l'OTAN que le Général Norstad recommande aux autorités militaires canadiennes de donner à la Division aérienne un rôle offensif en plus de son rôle défensif actuel⁷.

Compte tenu de la proposition du SACEUR, on modifierait progressivement la composition de la Division aérienne de 1959 à 1962. En 1963, elle serait censée se débarrasser de ses derniers escadrons de chasse de jour et garder quatre chasseurs bombardiers d'attaque et huit escadrons d'avions de chasse tous temps⁸. Cette recommandation ne fait pas l'affaire des autorités militaires canadiennes. Elle suppose une augmentation de la participation militaire du Canada à la protection de la Région centrale de l'OTAN, fixée depuis 1954 à une brigade d'armée (et deux en réserve) et une division aérienne remplissant un rôle de défense aérienne tous temps. Selon la position canadienne, tout ce qui sera ajouté à ces forces devra se faire aux dépens des ressources en place⁹. Le fait de passer d'un rôle défensif à un rôle offensif suppose une transformation importante de l'organisation et le rééquipement de la Division aérienne. Le message adressé aux aviateurs

canadiens est clair. Quelles que soient leurs préférences quant au rôle de la Division aérienne, ils devront le concilier avec les maximums imposés aux forces canadiennes en Europe¹⁰.

Bien qu'il soit satisfait de l'engagement officiel du premier ministre envers l'OTAN, l'année 1958 sera source de frustration et d'inquiétude pour le chef d'état-major de l'Air. Premièrement, compte tenu en grande partie de l'incertitude économique, le gouvernement du Canada fait clairement comprendre que le rééquipement de la Division aérienne ne sera pas discuté avec les représentants du Grand Quartier général des Puissances alliées en Europe¹¹. De plus, les discussions entre le Comité des chefs d'état-major (CCEM) et le Comité de défense du Cabinet (CDC) suscitent beaucoup d'angoisse parmi les aviateurs canadiens concernant l'avenir de la Division aérienne, qui semble moins sûr. À l'échelle nationale, on se rend progressivement compte que l'expansion économique d'après-guerre a perdu de son élan. La demande et l'investissement de capital diminuent en matière d'exportations de produits primaires canadiens comme le blé, le bois d'œuvre, le papier et les minéraux. Le taux de chômage est à 7 pour cent, et le spectre du chômage généralisé se profile pour la première fois depuis la Grande Crise. Les dépenses consacrées à la défense passent à 26 pour cent du budget global du gouvernement, comparativement à une moyenne de 41 pour cent au cours des six années antérieures de régime libéral¹². La situation économique étant ce qu'elle est, ce n'est pas le moment de parler de grandes dépenses militaires.

Les aviateurs sont irrités par les réactions des autres militaires et des civils, qui ne voient pas de raison de rééquiper la Division aérienne et trouvent le projet trop coûteux. Ils estiment avoir besoin d'un milliard de dollars pour remplacer la flotte d'avions de chasse suivants, compte tenu des prévisions relatives à l'augmentation des ressources russes en missiles, qui remet en cause l'utilité opérationnelle ultérieure des avions conventionnels déployés à partir des terrains d'aviation statiques en Europe. Selon plusieurs officiers supérieurs de la Marine et de l'Armée, dont l'opinion est partagée par nombre de responsables politiques, on est toujours parti du principe que la Division aérienne mourrait de sa belle mort en quelques années à mesure que son équipement deviendrait désuet et ne serait pas remplacé. Certains estiment par ailleurs que le rééquipement de la Division aérienne pourrait se justifier si l'on jugeait nécessaire de rapatrier la Division aérienne en Amérique du Nord¹³.

Il va sans dire que ces arguments inquiètent énormément le Maréchal de l'Air Hugh Campbell, chef d'état-major de l'Air et ex-commandant de la Division aérienne n° 1. Il nie avec véhémence qu'on ait jamais envisagé que la durée de vie de la Division aérienne serait liée à la durée de vie de son équipement initial. Il rappelle qu'on a au contraire toujours prévu que l'appui accordé à la Division aérienne serait lié à la participation du Canada à l'OTAN. Pour ce qui est de la vulnérabilité de la Division aérienne et, par conséquent, de l'utilité de lui fournir des avions de chasse, Campbell fait valoir que la menace des forces offensives russes pourrait être surmontée grâce aux plans de dispersions en vigueur et à l'usage ultérieur d'appareils à décollage et atterrissage verticaux (ADAV)¹⁴.

Heureusement pour les aviateurs canadiens, l'avenir de la Division aérienne n'est pas vraiment menacé du point de vue de l'Alliance. Le SACEUR accorde une grande importance à la Division aérienne canadienne et il résiste donc vigoureusement à toute idée de la retirer à brève échéance. Par ailleurs, le Général Norstad n'est pas favorable à son remplacement par une augmentation de la contribution de l'armée de terre. Voilà qui n'est pas surprenant compte tenu des antécédents professionnels du SACEUR et de ses années de service comme commandant en chef de l'Air de l'OTAN. Le gouvernement lui aussi redonne espoir à l'ARC : les militaires canadiens reçoivent l'ordre impératif de ne pas donner l'impression, au Canada ou à l'étranger, qu'on envisage de retirer la Division aérienne. Comme nous y avons fait allusion plus tôt, le premier ministre lui-même pense qu'il serait malheureux d'ajouter aux difficultés du Canada à maintenir la solidarité des membres de l'OTAN en indiquant son intention de retirer des forces canadiennes d'Europe¹⁵.

En février 1958, en préparation à la réunion des ministres de la Défense de l'OTAN le mois suivant, le Maréchal de l'Air Campbell demande à son état-major de rédiger un document exhaustif sur les avantages comparés des différents modes de rééquipement de la Division aérienne. On envisage huit solutions. Les aviateurs s'intéressent à l'ADAV 606 d'Avro, soucoupe volante de fabrication canadienne qui semble tout droit sortie d'un film de science-fiction. Ils le comparent

au N156F Freedom Fighter de Northrop et à l'avion à réaction Republic F105 Thunderchief. Ils envisagent d'équiper la Division aérienne de missiles balistiques intermédiaires (IRBM) Polaris en employant les installations existantes. Les trois dernières solutions comprennent une version d'attaque/reconnaissance de l'Arrow, une modification du Sabre pour en faire un appareil d'attaque et une amélioration du Sabre et du CF100 pour continuer de les utiliser dans un rôle défensif au sein de la Division aérienne¹⁶.

La solution du 606 d'Avro est rapidement éliminée de l'analyse comparative par le Commodore de l'Air Lister, chef des plans et du renseignement. Il rejette cette option parce que la technologie du décollage vertical n'est pas encore en place et qu'on n'y aurait donc pas accès au cours de la période où la Division aérienne en aurait besoin. On ne sait pas grand-chose de ce projet, mais il n'a jamais dépassé le stade des essais et est mort avec le démantèlement d'Avro en 1961. Pourtant, en 1958-1959, le SACEUR a prévu que le lancement à la verticale (décollage sur piste réduite ou nulle) serait un élément important du CM 70. C'est pourquoi le Vice-maréchal de l'Air Kennedy, contrôleur de l'état-major de l'Air, et le Vice-maréchal Hendrick, représentant de l'Air aux Services techniques, insistent pour que cette solution ne soit pas éliminée. Le chef d'état-major de l'Air les appuie¹⁷.

On estime que le Republic F105 est l'appareil qui convient le mieux. Il a déjà volé et prouvé ses aptitudes. Il représente un matériel de pointe entre les mains des Canadiens en Europe et constitue une excellente solution provisoire en attendant la disponibilité d'ADAV. Il est cependant très coûteux. Il est par ailleurs trop grand et trop lourd pour la technique de lancement et récupération à la verticale. La solution proposée par Northrop est une version combat de l'avion-école T38. Inconnu à l'époque, il sera construit sous licence au Canada et entrera au service de l'ARC en 1966 sous le nom de CF5 Freedom Fighter. Il est plus léger et moins coûteux que les autres appareils proposés, mais il est encore à l'étude à ce moment-là. Comme son premier essai est prévu dans 18 mois, il n'est pas considéré comme une solution de rééquipement viable¹⁸.

Comme missile balistique à portée intermédiaire, le Polaris réduirait l'exposition aux attaques et offrirait un délai de réaction plus rapide qu'un appareil avec équipage. Mais on estime que les missiles manquent d'une partie de la souplesse d'emploi propres aux appareils avec équipage et qu'il n'est donc pas possible de les utiliser efficacement avec autre chose que des ogives atomiques. Pourtant, les missiles auraient eu un grand avantage sur le théâtre européen dans le cadre d'une guerre totale.

On pense que l'Arrow pourrait être produit en version de combat et qu'il pourrait être utilisable dès 1961-1962. Mais c'est le plus coûteux des appareils envisagés. Il est très grand et très lourd, il a besoin de pistes très longues et il n'est pas adaptable aux techniques de lancement et récupération à la verticale. Les aviateurs estiment qu'une version de reconnaissance pourrait être produite pour un ou deux escadrons en Europe à très peu de frais de mise en exploitation supplémentaires. Bien que son rayon d'action soit limité, on pense qu'il donnera de bons résultats comme appareil de reconnaissance. Mis à part le potentiel de l'Arrow, cette solution n'a plus guère de poids au début de 1958, car son avenir est d'ores et déjà sérieusement mis en doute par l'état-major de l'Air¹⁹.

Le plus intéressant est la question de la convenance du Sabre 6 comme appareil de frappe nucléaire. Avant cette étude, les officiers d'état-major de la Division aérienne et de l'état-major de l'Air se sont interrogés sur cette solution de concert avec les Américains. En juin 1957, le Vice-maréchal de l'Air Hendrick s'est entretenu avec le Vice-maréchal de l'Air Godwin, commandant de la Division aérienne n° 1, et le Colonel Baker, commandant d'escadre de l'USAF (United States Air Force), de l'emploi de F86-E comme appareils d'attaque. Selon le rapport remis par Hendrick à son retour au Canada, le Sabre pourrait être converti en chasseur bombardier nucléaire en attendant que la Division aérienne soit rééquipée d'avions plus modernes. Il transmet également les opinions exprimées par les officiers américains (chefs d'escadre et membres du Grand Quartier général des Puissances alliées en Europe), selon qui le nombre d'armes spéciales (lire : nucléaires) disponibles est largement suffisant et dépasse le nombre d'appareils et d'équipages aptes à les utiliser. Ils s'intéressent donc tout particulièrement au rôle offensif que pourrait jouer l'ARC²⁰.

Selon l'étude de février 1958, le Sabre atomique en version offensive est la solution provisoire la moins coûteuse. Par contre, on s'attend à ce que toutes les autres forces aériennes installées en Europe occidentale soient dotées d'appareils plus modernes et plus performants et à ce que le prestige du Canada en souffre. De plus, le F86 ne comblera pas le fossé en attendant les ADAV²¹. Enfin, le Sabre ne fera pas long feu comme chasseur bombardier nucléaire tactique à basse altitude de l'USAF, puisqu'il sera remplacé par le Super Sabre F100 dans l'année qui suivra la décision de lui donner un rôle offensif. L'analyse de l'utilité du Sabre à cet égard est donc fondée sur une faible expérience opérationnelle²².

La dernière solution consiste à modifier le Sabre et le CF100 pour qu'ils continuent de servir dans un rôle défensif. Le Sabre devrait être muni d'une tuyère de réchauffe et de missiles air-air Sidewinder (guidés par infrarouge) et Sparrow (guidés par radar). Le CF100 serait équipé de missiles Sparrow. Ces armes élargiraient l'utilité opérationnelle de ces appareils, mais leur performance resterait inférieure à la menace des bombardiers légers et chasseurs supersoniques de l'ennemi. Par ailleurs, on manque d'installations suffisantes au sol, notamment d'un système intégré de radar de défense aérienne, pour être à la hauteur d'une bataille à haute densité et à grande vitesse. Enfin, les deux avions resteraient gravement exposés aux contre-mesures les plus simples dont on sait que l'ennemi les possède contre les systèmes d'armes Sidewinder et Sparrow²³.

Les aviateurs canadiens ne se font pas d'illusions sur la rapidité et la facilité du processus d'approbation concernant le rééquipement de la Division aérienne compte tenu des dépenses et du rôle offensif à envisager, mais l'indécision du gouvernement leur fait perdre patience et suscite de l'incertitude et une certaine dissension parmi les membres de l'état-major de l'Air au sujet du rôle à venir des puissances aériennes au sein de l'OTAN. En octobre 1958, le Conseil de l'Air conclut que l'équipement de la Division de l'Air doit partir du principe qu'on abandonne le rôle défensif pour adopter un rôle offensif et éventuellement un rôle de reconnaissance. Le Conseil de l'Air convient que la modification du Sabre ou du CF100 n'est pas viable sur les plans financier et opérationnel et qu'il faut donc rejeter cette solution provisoire.

Cela ne veut pas dire qu'il y a unanimité concernant le rôle offensif comme justification du rééquipement de la Division. Le Vice-maréchal de l'Air Smith, vice-chef d'état-major de l'Air, s'inquiète du fait que le gouvernement pourrait considérer le rôle de frappe/attaque comme un type d'opération offensive et non défensive. Il craint donc que l'ARC se heurte à des difficultés du côté de la politique gouvernementale, qui pourraient compromettre le projet de rééquipement de la Division aérienne. Le Vice-maréchal de l'Air Kennedy appuie une fois encore vigoureusement la nécessité de dispersion ou de lancement vertical et il est opposé au rééquipement de la Division aérienne par des appareils qui ont en principe besoin de longues pistes. Le chef d'état-major de l'Air prend bonne note des préoccupations de Kennedy et de Smith, mais il rappelle que le Conseil de l'Air doit trouver un avion capable de remplir un rôle de frappe/attaque et qu'il convient d'en élaborer le concept opérationnel en conséquence²⁴.

En l'occurrence, le chef d'état-major lui-même va changer de point de vue. En décembre 1958, craignant de perdre la possibilité d'obtenir de nouveaux avions et un nouveau rôle pour la Division aérienne, il revient aux premières recommandations du SACEUR, qui suggérait quatre escadrons de frappe et huit escadrons tous temps. Le procès-verbal de la réunion du Conseil de l'Air indique également que Campbell a reçu l'ordre de ses supérieurs de veiller à ce que tout nouvel avion soit construit dans des usines du Canada. Le seul appareil qui, à l'époque, puisse à la fois jouer un double rôle de frappe/tous temps tel que l'envisageait le SACEUR pour la Division aérienne est une version à deux places du Grumman F11F1F Super Tiger, le 98J7²⁵. Moins d'une semaine plus tard, Campbell est très anxieux de porter sa recommandation d'achat du chasseur Grumman au ministre de la Défense George Pearkes et au président du CCEM Charles Foulkes avant que ces derniers se rendent à la réunion de l'OTAN à Paris. Il s'assure que le message soit porté en main propre par le Vice-maréchal Wray, nouveau commandant de la Division aérienne, et par le Maréchal Dunlap, officier supérieur de l'ARC au Grand Quartier général des Puissances alliées en Europe²⁶.

La solution du Grumman permet de jouer un rôle tous temps et un rôle de frappe, mais il est clair que le chef d'état-major a l'intention de limiter la Division aérienne au dernier. Campbell n'a de toute façon jamais appuyé l'idée d'envoyer des chasseurs tous temps en Europe. Dans une lettre

adressée à Foulkes en décembre 1958, le chef d'état-major explique que la défense aérienne des pays européens de l'OTAN doit être assurée par les forces européennes elles-mêmes et que l'ARC devrait s'en abstenir. Il est d'avis que la contribution actuelle du Canada se justifie moins par les besoins effectifs de l'Alliance que par le fait que l'OTAN a fait pression pour obtenir quatre escadrons CF100 pour combler un manque antérieur de chasseurs tous temps²⁷.

Au cours de l'hiver 1959, un autre problème a des effets sur la décision de rééquiper la Division aérienne. Le 5 février, le Général Foulkes informe le CCEM que, en raison des graves répercussions sur le secteur aéronautique de l'éventualité de mettre fin au programme de fabrication de l'Arrow, le gouvernement souhaite qu'on envisage rapidement de réarmer la Division aérienne d'appareils de fabrication canadienne. À quelques semaines de l'annonce de l'élimination de l'Arrow par le gouvernement Diefenbaker, le président du CCEM prépare les militaires à une réaction populaire houleuse et à un renversement politique éventuel. Les commentaires de Foulkes au cours de cette réunion attestent que la stratégie vise à atténuer le choc que ne manqueront pas de produire les pertes d'emploi dans le secteur aérospatial. On rappelle que le rééquipement de la Division aérienne est un besoin qui demeure si l'on veut que le Canada continue de contribuer efficacement à l'OTAN et que le nouvel appareil qui permettra au Canada de remplir son rôle à l'OTAN doit être construit par une entreprise canadienne²⁸.

Malgré sa préférence pour le Grumman Super Tiger, l'état-major de l'Air continue d'examiner d'autres possibilités pour remplacer les Sabre de la Division aérienne. Outre les solutions susmentionnées, l'ARC s'intéresse au McDonnell F4H (le Phantom II) et au F101 Voodoo, ainsi qu'au Lockheed F104 Starfighter, à l'English Electric F23 Lightning, au Chance Vought F8U3 Crusader III et au Blackburn NA39 Buccaneer. Le Phantom retient l'attention, mais, en raison de sa taille, de sa complexité et de la sophistication du matériel, il est jugé trop coûteux à entretenir et à faire fonctionner²⁹. Les aviateurs aiment aussi le F104. Ils se sont déjà rendu compte du plaisir qu'il donne à piloter malgré un déficit de puissance. Sa performance, d'abord faible, a été considérablement améliorée grâce à l'ajout du moteur J79. Par ailleurs, dans une lettre adressée à Campbell, le Maréchal de l'Air Dunlap mentionne que l'on devrait reconsidérer le Starfighter compte tenu de l'ajout de systèmes d'avionique et de navigation de pointe qui lui permettent de voler par tous les temps et d'attaquer à faible altitude. Il intéresse également beaucoup l'Aviation allemande³⁰.

Quoi qu'il en soit des arguments ci-dessus, l'état-major de l'Air préfère le Super Tiger. Il recommande donc l'achat de 214 exemplaires de l'appareil, pour un prix global de 452 millions de dollars. Cette recommandation est appuyée par le CCEM, quoique le chef d'état-major de la Marine soulève de solides objections³¹. Pearkes approuve ce choix et transmet la recommandation au CDC le 24 février, quatre jours après l'annonce de l'annulation du programme de construction de l'Arrow³². À la consternation de l'état-major de l'Air, le gouvernement ne fait pas l'annonce espérée peu après concernant le rééquipement de la Division aérienne.

Toujours rien en mai 1959 : le SACEUR lui-même partage l'anxiété des aviateurs canadiens. Le 18 mai – et l'occasion se révélera un facteur crucial dans l'approbation du rééquipement de la Division aérienne, le Général Norstad se rend à Ottawa et demande personnellement au gouvernement Diefenbaker de tenir ses engagements à l'égard de l'OTAN³³. Le mois suivant, le 19 juin précisément, le Cabinet convient qu'une division aérienne de l'ARC doit continuer à faire partie de la contribution du Canada à la défense de l'Europe dans le cadre de l'OTAN et que, par conséquent, il faut fournir de nouveaux avions aux huit escadrons, à raison de 18 appareils par escadron. Le ministre de la Production de défense Raymond O'Hurley négociera avec les fabricants du Grumman Super Tiger et du Lockheed Starfighter « pour obtenir l'entente la plus favorable en vue de la production de 214 exemplaires de l'un ou l'autre appareil, compte tenu du prix et de la possibilité d'une production partielle au Canada³⁴ ». Comme le F104 n'a jamais été l'appareil préféré de la Défense nationale, le Cabinet, en envisageant parmi deux possibilités, fait la preuve que le coût et les retombées économiques potentielles à l'échelle nationale d'un système d'armes si coûteux sont un souci tout autant politique que militaire.

Le 27 juin, le ministre de la Production de défense rend compte de ses constatations au CDC. Deux cent quatorze Starfighter représentent un budget de 420 millions de dollars,

comparativement à 445 millions pour le même nombre de Super Tiger. La différence réelle tient aux possibilités de partage de production. La solution du Grumman ne présente pas d'avantages, alors que Lockheed offre d'importantes retombées économiques à l'échelle nationale. Le F104G a été retenu par l'Allemagne de l'Ouest, qui en a commandé 66 et en construira 200 de plus sous licence. Si le Canada choisit le 104, la Lockheed Company confiera au Canada une bonne partie de la construction des 66 appareils destinés à l'Allemagne, pourvu que l'USAF soit d'accord, et que le gouvernement du Canada ait approuvé le contrat pour le remplacement des avions de la Division aérienne en août de cette année-là. On répondra par ailleurs à toute offre d'aide mutuelle à partir de l'outillage placé au Canada. Le moteur, qui est le même pour les deux avions, pourra également être en grande partie construit économiquement au Canada³⁵.

O'Hurley recommande de remplacer le F86 par le F104G, d'attribuer un contrat d'intéressement à Canadair Limited pour la fabrication de la cellule et d'attribuer un contrat ferme à Orenda Engines Limited pour la fabrication du moteur³⁶. Cette décision est un autre camouflet à Avro et, à un moindre degré, à de Havilland. On ne peut pas dire que la politique ne joue pas de rôle en la matière, mais il est vrai que Canadair est en bien meilleure position pour remplir le contrat. L'entreprise possède les installations et la main-d'œuvre qualifiées nécessaires et elle travaille déjà sur d'autres avions de l'ARC. Avro, par contre, devrait récupérer la main-d'œuvre qu'elle vient de renvoyer après l'annulation du programme de l'Arrow. Mise à part la politique d'attribution du contrat de production, le Général Foulkes confirme que le Starfighter remplit les exigences opérationnelles de la Division aérienne telles qu'elles ont été énoncées par le SACEUR. L'approbation définitive du choix du F104 et de sa production est annoncée à la Chambre le 2 juillet 1959³⁷.

Ce choix ne surprend pas l'ARC, mais l'opposition non plus. Paul Hellyer, critique libéral en matière de défense, demande aussitôt au ministre de la Défense en chambre pourquoi le gouvernement a choisi le Starfighter, avion de chasse « conçu à l'origine non pas pour l'attaque à faible altitude, mais comme le dernier des avions de chasse de haute altitude de l'époque de la supériorité aérienne³⁸ ». Hellyer est évidemment renseigné sur certains des autres avions envisagés qui étaient, eux, précisément conçus pour l'attaque à faible altitude, mais, pour une raison ou une autre, n'ont pas été retenus. Hellyer se préoccupe-t-il surtout des caractéristiques opérationnelles du F104 ou du fait que ni de Havilland ni Avro n'ont obtenu le contrat de fabrication de l'avion de chasse? On ne le saura jamais, mais les deux entreprises se trouvent dans sa circonscription électorale, à Toronto³⁹.

Ce qui importe dans tout cela, c'est que les responsables politiques de l'opposition et la presse canadienne voient dans la fabrication du F104 et dans le choix d'un avion de frappe une nouvelle orientation par rapport à la politique de défense d'après-guerre. L'ARC va jouer un rôle de bombardement offensif qui lui a jusque-là échappé depuis la guerre. Peu après la prorogation de la Chambre, George Pearkes admet, dans le cadre d'une entrevue télévisée, que le rôle de bombardement offensif suppose l'utilisation d'ogives nucléaires. Si le ministre de la Défense se fait de moins en moins convaincant au sujet de l'engagement du Parti conservateur à l'égard de la bombe H, plusieurs mois après l'annonce de l'achat du Starfighter, les médias s'intéressent toujours au changement de rôle de l'ARC. Faisant remarquer la nouvelle orientation axée sur le bombardement offensif, Dave McIntosh, du *Montreal Gazette*, ne manque pas de faire le lien entre l'énorme coût de transformation du F104 et l'utilisation de bombes nucléaires. Il prédit également avec raison que les Conservateurs vont avoir bien du mal à justifier ces dépenses ainsi que le choix d'un rôle nucléaire offensif⁴⁰.

C'est avec réticence que, depuis le début de la période d'après-guerre, les aviateurs canadiens reconnaissent qu'une force de bombardement stratégique est à la fois hors de prix et politiquement injustifiable. Il ne fait donc aucun doute qu'ils sont heureux de pouvoir jouer un rôle de frappe offensive à préparer en temps de paix. Le CF104 employé comme avion de frappe/reconnaissance fournit à l'ARC un avion supersonique moderne qui étaye la contribution dominante de l'Aviation sur le théâtre européen des opérations. Il y a plus du point de vue institutionnel : son rôle et son emploi vont garantir l'indépendance opérationnelle de la Division aérienne par rapport à la Brigade d'armée canadienne et confirmer l'autonomie du Canada au sein de l'Alliance nord-atlantique.

Pour sa part, le Maréchal de l'Air Campbell est plus que jamais déterminé à dissuader le gouvernement d'envisager autre chose qu'un rôle de frappe et de reconnaissance pour le Starfighter. Le message qu'il adresse à son état-major de planification traduit le principe incontesté que le F104 servira à transporter des armes nucléaires.

Les préoccupations nationales concernant le rôle nucléaire du Canada

On ne part pas du même principe parmi les responsables politiques, qui ont une raison d'être moins optimistes que l'ARC à cet égard. Contrairement aux préoccupations des aviateurs canadiens, on ne s'inquiète pas de l'approvisionnement en ogives nucléaires tactiques par les Américains. La difficulté, pour les responsables politiques, tient plutôt au contrôle de ces ogives une fois livrées à l'ARC. Autrement dit, les Conservateurs se préoccupent davantage de la manière d'équilibrer l'acceptation de bombes nucléaires contrôlées par les Américains et la promesse du premier ministre de moins dépendre de nos voisins du Sud. Diefenbaker n'ignore pas que le nationalisme croissant est en grande partie alimenté par un sentiment anti-américain dont il est largement responsable compte tenu de sa rhétorique préélectorale d'indépendance culturelle et économique.

Le débat est plutôt axé sur le stockage et le contrôle des ogives nucléaires américaines sur le territoire canadien, mais il concerne également leur utilisation en Europe. L'*American Atomic Energy Act* n'autorise pas de contrôle mixte, et encore moins étranger, des ogives nucléaires américaines. Cela contrarie les Canadiens qui considèrent comme un affront l'idée que le stockage et le contrôle des ogives nucléaires américaine au Canada ou leur transport par la Division aérienne leur échappent. Cela contrarie également les militants antinucléaires qui estiment que l'appartenance du Canada à deux alliances militaires dominées par les Américains relègue leur pays au rôle d'utilisateur de ces armes par association⁴¹.

En 1960, la réticence croissante du premier ministre à engager son pays à accepter des ogives nucléaires est donc en grande partie fondée sur sa perception de l'opinion publique. Il se convainc que « le peuple » ne les veut pas, laissant curieusement entendre que c'est le peuple, et non le premier ministre et son Cabinet, qui doit décider⁴². Il y a une autre raison à cela : le Cabinet est désespérément divisé entre partisans et opposants de la bombe H. Tout engagement gouvernemental est impossible sans réconciliation entre un ministère de la Défense pro-nucléaire, dirigé par George Pearkes, puis par Douglas Harkness, et le ministre des Affaires étrangères Howard Green, résolument antinucléaire⁴³. Rappelons que le flottement de Diefenbaker n'est pas seulement dû à l'adaptation du Starfighter aux ogives nucléaires. Il doit régler le même problème pour le missile air-sol Bomarc, le chasseur de défense aérienne CF101 et le missile sol-sol Honest John. Les quatre systèmes d'armes, qui sont des acquisitions d'équipement coûteuses, sont à peu près inutiles sans munitions nucléaires. Peter C. Newman l'exprime à sa façon : « Sous Diefenbaker, le Canada a dépensé 685 millions de dollars pour la plus impressionnante collection de cartouches à blanc de toute l'histoire de la science militaire⁴⁴ ».

Comment donc en est-on arrivé là? L'ARC, de son côté, est ravie que le F104 soit adapté à un rôle de bombardement offensif. Comme nous l'avons vu, le Starfighter répond aux demandes institutionnelles des aviateurs canadiens. L'emploi de cet appareil prolonge la vie de la Division aérienne. Il évite également à l'ARC d'avoir à travailler pour la RAF et d'appuyer l'Armée canadienne dans la Région centrale. Par ailleurs, sans engagement gouvernemental en matière d'armement nucléaire, l'ARC manque d'une base stratégique pour sa mission de frappe. Du point de vue constitutionnel, on peut dire que l'ARC n'a pas de justification légale, parce qu'elle ne s'appuie sur aucun mandat politique, l'autorisant à prévoir une mission nucléaire entre 1959 et le printemps 1963.

Compte tenu de son indécision concernant les armes nucléaires, comment se fait-il donc que Diefenbaker engage son pays à acheter le F104? La raison en est, en partie, qu'il joue le rôle de son propre secrétaire d'État aux affaires extérieures à la fin du printemps 1959 à cause du décès prématuré de Sidney Smith au début de l'année. Rappelons que, avant de nommer Smith aux Affaires extérieures, le premier ministre a approuvé la participation controversée du Canada au

NORAD. Dans les deux cas, Diefenbaker n'a pas pu compter sur l'opinion avisée de Smith, qui est l'un des membres du Cabinet les plus compétents.

L'absence de Sydney Smith entre en ligne de compte dans le fait que Diefenbaker accepte le F104, mais il y a aussi celle d'Howard Green. Ce dernier n'est appelé à remplacer Smith qu'après que la décision relative au F104 a été prise. Il est certain, compte tenu de la détermination maniaque et intraitable de Green à tenir le Canada loin de la bombe H et du fait qu'il aurait donc, corollaire politique, exhorté le premier ministre à se distancer des Américains, que sa présence aux Affaires extérieures aurait peut-être bien permis de dissuader son patron d'acheter le F104 adapté à un rôle nucléaire. Mais, là encore, Green n'aurait pas pu écarter l'argument politico-économique : l'achat du Starfighter est censé compenser la catastrophe de l'Arrow en créant de l'emploi à long terme pour les employés canadiens de l'aérospatiale (mais pas pour les employés licenciés d'Avro qui ont choisi de rester à Toronto). Cela permet également de remplir le mandat gouvernemental de favoriser un secteur aérospatial canadien indépendant. Enfin, aussi bien Howard Green que John Diefenbaker admettent les avantages économiques et politiques d'une plus grande intégration de leur secteur de défense avec celui des États-Unis et non l'inverse. Cette réalité se traduit directement par la signature de l'accord de développement et de production de défense avec les Américains. Pour les Conservateurs, la participation au NORAD signifie une production de défense intégrée ainsi qu'une défense aérienne continentale intégrée⁴⁵.

Pour comprendre pourquoi Diefenbaker accepte le F104, il faut également savoir qu'il est influencé par autre chose que des considérations de politique intérieure. Une grande partie de son sentiment anti-américain découle du fait que les États-Unis dominent les politiques de défense du NORAD et de l'OTAN. Il est un Canadien de l'Ouest, dont le ressentiment à l'égard de l'influence politique des Américains à l'OTAN n'est pas différent de son amertume à l'égard des grands patrons de Bay Street qui contrôlent la politique canadienne. Par contre, toujours dans le fil de l'analogie canadienne, la solidarité de l'Alliance, tout comme l'unité nationale, est primordiale. C'est pour cela que Diefenbaker accepte que le Canada participe à l'OTAN en général et que, plus précisément, il rééquipe la Brigade d'armée et la Division aérienne. C'est aussi pour cela que le premier ministre est convaincu par l'intervention personnelle du Général Norstad en mai 1959, qui invite le gouvernement du Canada à remplacer les Sabre de la Division aérienne et à accepter de jouer un rôle de frappe nucléaire. En fin de compte, comme on le voit, la politique de défense du Canada est en grande partie fonction de ses engagements envers l'Alliance.

La politique de défense du Canada se dénoue lorsque Diefenbaker ne fait plus confiance à ses militaires. Il leur reproche les décisions qu'il a lui-même prises avec son Cabinet. Quand ce n'est pas la déconfiture politique entraînée par l'annulation du programme de l'Arrow, c'est l'embarras dans lequel il se trouve d'expliquer à l'opposition libérale que la souveraineté nationale n'est pas compromise par la participation du Canada au NORAD. Les relations entre civils et militaires ne sont pas amicales sous le régime de Diefenbaker. En fait, le premier ministre ne s'intéresse pas du tout à la chose militaire. Le CDC, où l'on discute de politique de défense et fait des recommandations au Cabinet, se réunissait une fois par mois sous le gouvernement libéral précédent. Durant les six années de pouvoir de Diefenbaker, il se réunit 17 fois. Le Comité de défense du Cabinet Canada-États-Unis se réunit en principe tous les six mois. De juin 1957 à avril 1963, il se réunira trois fois. L'ironie du sort fait que le débat public croissant concernant l'indécision de Diefenbaker à l'égard des armes nucléaires empêche le premier ministre d'ignorer la question de la défense nationale au cours de ses dernières années de fonction⁴⁶.

Conclusion

Pour clore la question du choix du CF104 Starfighter et de ses répercussions politiques, quelques remarques peuvent être utiles concernant l'issue de la question, qu'il s'agisse du système d'armes ou des ogives nucléaires. Le Canada perd sa virginité nucléaire lorsque Pearson convient de remplir les engagements du Canada dans le cadre de l'Alliance et accepte des ogives nucléaires pour le Bomarc, le CF101 et l'Honest John, ainsi que pour le CF104. Pour Pearson, cette décision est une volte-face politique et une promesse importante de sa plateforme électorale en vue de l'élection de 1963. Si cette annonce satisfait les alliés du Canada en général et l'ARC en particulier, leur euphorie est rapidement altérée par l'intention des Libéraux d'adopter finalement un rôle

d'attaque conventionnel pour le F104 en Europe. Ceux-ci font également savoir clairement qu'ils n'achèteront pas d'avions de remplacement. Pour l'essentiel, donc, les conséquences de l'achat de systèmes d'armes coûteux sans orientation politique claire sont une leçon qui est largement tirée en 1972, lorsque la Division aérienne se retrouve avec trois escadrons de Starfighter sans rôle de frappe nucléaire. Qui pis est, les pilotes du Premier Groupe aérien du Canada (la 1^{re} Division aérienne a été démantelée) sont contraints de remplir un rôle offensif sans appareil adapté à la tâche.

Il faut savoir que ce dénouement est en partie tout aussi attribuable aux aviateurs qu'à John Diefenbaker. D'un côté, le F104 a pu répondre aux aspirations institutionnelles de l'ARC et aux besoins du SACEUR à l'époque. D'un autre côté, ni le Super Tiger, leur avion privilégié, ni le F104, l'appareil retenu en raison de ses avantages économiques pour le Canada, ne correspondait aux critères de l'état-major de l'Air du point de vue de sa survie dans la Région centrale de l'OTAN. Le Starfighter n'était certainement pas apte à un lancement à la verticale. De plus, une fois la Division aérienne sortie de France et réduite à ses trois derniers terrains d'aviation en Allemagne, la congestion des escadrons est devenue un grave problème de survie. Enfin, les aviateurs ont eu la possibilité d'envisager un appareil qui aurait fourni un appui tactique à la Brigade d'armée canadienne. Il faut dire, pour expliquer le refus têtu de l'ARC, que cette idée n'a pas été envisagée avant que les Américains insistent pour que les escadrons de frappe de l'OTAN remplissent un double rôle d'attaque conventionnelle/nucléaire, comme en témoigne sa notion de riposte graduée au cours des années 1960. À l'époque où le F104 est choisi, la puissance aérienne était surtout envisagée du point de vue de la frappe nucléaire.

Les décisions de John Diefenbaker concernant le F104 et les armes connexes, quoique compréhensibles, sont impardonnables. En refusant à ses militaires les ogives nucléaires qu'il s'était engagé à fournir, le premier ministre s'est montré fourbe, sinon malhonnête. À la stupéfaction horrifiée de son propre parti au cours de la campagne électorale de 1963, il est devenu clair qu'il se moque complètement du fait que, sans ogives nucléaires, les quatre systèmes d'armes achetés par son gouvernement au prix d'un peu moins d'un milliard de dollars, sont inutiles. Diefenbaker était un politicien expérimenté et rusé. On s'en est rendu compte lorsqu'il a dirigé les Conservateurs vers la plus importante victoire électorale de l'histoire du Canada. Malheureusement pour le premier ministre, sa façon d'aborder la question de la défense nationale ne trouvait pas d'équivalent du côté de la compréhension de la politique nationale. Plus grave encore, la défense n'était pas un sujet important à ses yeux, ce qui est incroyable quand on songe que c'est durant ses années de pouvoir que la stratégie nucléaire a été au centre des discussions au NORAD aussi bien qu'à l'OTAN. Son esprit d'indécision pendant la crise des missiles à Cuba, comme celui qui a présidé à l'acceptation des ogives nucléaires pour les militaires canadiens, convainc la plupart des Canadiens qu'il ne comprenait rien à la dissuasion nucléaire en particulier et qu'il était incapable de diriger le pays en général. En fin de compte, Diefenbaker ne s'est jamais soucié de donner à ses militaires une orientation politique claire et cohérente.

Dans le style évangélique qu'il affectionnait, il a clamé devant un auditoire de Prince-Albert, à la veille de sa défaite en avril 1963, que les Canadiens ruraux, ceux-là même qu'il considérait comme les seuls vrais Canadiens, ne voulaient pas d'armes nucléaires. Ceux qui en voulaient, notamment les Libéraux, les militaires et les grands patrons, manquaient de patriotisme et étaient les petits chiens des Américains. Comme le montre cette rhétorique, John Diefenbaker n'entendait rien à la plupart des Canadiens, pas plus qu'à la chose militaire. Cette stratégie électorale axée sur un électorat rural se faisant de plus en plus rare n'avait guère plus de sens que son point de vue sur la défense.

Notes

1. Sean M. Maloney, *Au cœur d'une guerre sans combat : la brigade canadienne de l'OTAN en Allemagne*, Défense nationale, Ottawa, 1996, p. 59.
2. *Ibid.*
3. Le document 154/57 du Grand Quartier général des Puissances alliées en Europe (SHAPE) (Allied Command Europe Minimum Force Study 1958-1963), daté du 1^{er} octobre 1957, fait état du besoin d'une contribution aérienne du Canada au SHAPE à raison d'un escadron de frappe stratégique, de trois escadrons d'attaque et de huit escadrons tous temps en 1961. Mais Norstad avait demandé quatre escadrons de frappe stratégique et huit escadrons tous temps. Voir : RG 24 série E-1-c, numéro d'acquisition 1983-84/049,

boîte 102, volume II, Bibliothèque et Archives Canada (BAC). Voir aussi le procès-verbal de la réunion du Conseil de l'Air 3/58, article 7, paragraphe 2, 17 janvier 1958, dossier 73/1228, documents de Raymont, volume 1826, Direction de l'histoire et du patrimoine (DHP).

4. Peter C. Newman, *Renegade in Power: The Diefenbaker Years*, McClelland and Stewart Ltd., Toronto, 1963, p. 344.

5. Jon B. McLin, *Canada's Changing Defence Policy, 1957- 1963: The Problems of a Middle Power in Alliance*, John Hopkins Press, Baltimore, 1967, p. 45. On a également proposé que le Canada continue dans le cadre de l'OTAN, mais le rapatriement des forces et leur mise en réserve stratégique au Canada permettait de réduire considérablement les dépenses en matière de défense.

6. Dans le budget défense total de 1,789 milliard de dollars en 1957-1958, les coûts de personnel de l'ensemble des trois services représentaient 517 millions de dollars, soit 29 pour cent. Voir : Ministère de la Défense nationale, *Programme de la défense du Canada, 1955-56*, Ottawa, avril 1955, p. 42 à 44.

7. Note du Comité des chefs d'état-major à l'intention de l'adjoint exécutif du chef d'état-major de l'Air, intitulée « Air Division History », 24 novembre 1958, RG 24, dossier 096-100-56/1, volume 4, BAC (ci-après la note du CCEM).

8. Résumé d'une séance d'information du CCEM tenue le 8 avril 1958 à l'intention du ministre de la Défense nationale, 9 avril 1958, dossier 73/1223, documents de Raymont, boîte 147, volume 9 (DHP).

9. Note du CCEM.

10. *Ibid.*

11. Message des Affaires extérieures à Jules Léger, représentant du Canada à l'OTAN, Paris, 22 janvier 1959, dossier 73/1223, documents de Raymont, série 1, dossier 363, (DHP).

12. Newman, p. 203 et 204.

13. Note du CCEM.

14. Lettre du Maréchal de l'Air Campbell, chef d'état-major de l'Air, au président du CCEM, 3 décembre 1958, dossier 73/1223, documents de Raymont, série 1, boîte 363, (DHP) (ci-après la lettre du chef d'état-major de l'Air).

15. Trevor Lloyd, *Canada in World Affairs, 1957-1959*, Oxford University Press, Toronto, 1968, p. 47.

16. Procès-verbal de la réunion du Conseil de l'Air 6/58, article 23, 11 février 1958, dossier 73/1223, documents de Raymont, volume 1828 (DHP).

17. Procès-verbal de la réunion du Conseil de l'Air 9/58, article 35, 26 février 1958, dossier 73/1223, documents de Raymont, volume 1828 (DHP).

18. Document rédigé par l'état-major de l'Air à l'intention du ministre de la Défense nationale et du président du CCEM, en prévision de leur participation à la réunion de l'OTAN fixée en mars 1958, RG 24, série E-1-c, numéro d'acquisition 1983-84/049, boîte 102, volume II (BAC).

19. *Ibid.*

20. Vice-maréchal de l'Air Hendrick, note interne de l'état-major de l'Air d'AMTS (maintenance aérienne et services techniques) au vice-chef d'état-major de l'Air, objet : « Trip Report: Strike Role for Air Division », 21 juin 1957, RG 24, série E-1-c, numéro d'acquisition 1983-84/049, boîte 102, volume 3 (BAC).

21. Document rédigé par l'état-major de l'Air à l'intention du ministre de la Défense nationale et du président du CCEM, en prévision de leur participation à la réunion de l'OTAN fixée en mars 1958, RG 24, série E-1-c, numéro d'acquisition 1983-84/049, boîte 102, volume 2 (BAC).

22. *Ibid.*

23. Document de l'état-major de l'Air intitulé « Merits of Extending Sabre and CF100 in Air Defence Role in 1 Air Division » (avantages des Sabre et CF100 dans le rôle de défense aérienne de la Division aérienne n° 1), 28 février 1958, RG 24, série E-1-c, numéro d'acquisition 1983-84/049, boîte 102, volume II (BAC).

24. Procès-verbal d'une réunion spéciale du Conseil de l'Air, article 156, 9 octobre 1958, dossier 73/1223, documents de Raymont, volume 1828 (DHP).

25. Procès-verbal de la réunion du Conseil de l'Air 38/58, article 188, 5 décembre 1958, dossier 76/264 (DHP).

26. Message du Maréchal de l'Air Campbell au Vice-maréchal de l'Air Wray, commandant de la Division aérienne n° 1, pour transmission au Maréchal de l'Air Dunlap, 11 décembre 1958, RG 24, dossier 096-100-56/1, volume 4 (BAC).

27. Lettre du chef d'état-major de l'Air.

28. Réunion spéciale du CCEM, 5 février 1959, RG 24, dossier 096-100-56/1, volume 4 (BAC).

29. Note de l'état-major de l'Air à l'intention du CCEM, objet : « Future Role and Re-Equipment of No.1 Air Division » (futur rôle et rééquipement de la Division aérienne n° 1), 25 février 1959, dossier 73/1223, documents de Raymont, boîte 364 (DHP).

30. Lettre du Maréchal de l'Air Dunlap au chef d'état-major, 26 novembre 1958, dossier 73/1223, documents de Raymont, série 1, boîte 363 (DHP).

31. Note du ministre de la Défense nationale au CDC, 24 février 1959, dossier 73/1223, documents de Raymont, boîte 364 (DHP). Fait intéressant, le chef d'état-major de la Marine est contre cette dépense parce qu'il craint qu'elle détourne des fonds de la défense aérienne de l'Amérique du Nord et ne réduise pas le budget de la Marine royale du Canada.

32. *Ibid.*

33. Dans une lettre personnelle adressée au Général Norstad le 30 juillet 1959, le premier ministre Diefenbaker déclare au commandant suprême des Forces alliées en Europe : « La séance d'information que vous avez donnée au Cabinet sur la position de l'OTAN en matière de défense a été très utile et a eu l'avantage distinctif de faciliter la décision de rééquiper la Division aérienne » [traduction], dossier 73/1223, documents de Raymont, boîte 364 (DHP).

34. Compte rendu de décision du Cabinet, 19 juin 1959, dossier 73/1223, documents de Raymont, boîte 364 (DHP).

35. Séance d'information donnée par le ministre de la Production de défense, objet : « Replacement Aircraft for NATO » (remplacement d'avions pour l'OTAN), procès-verbal de la 124^e réunion, 27 juin 1959, RG 2, volume 2749 (BAC).

36. *Ibid.*

37. Compte rendu de décision du Cabinet, 2 juillet 1959, dossier 73/1223, documents de Raymont, boîte 364 (DHP).

38. Richard Preston, *Canada in World Affairs, 1959 to 1961*, Oxford University Press, Toronto, 1965, p. 60.

39. Paul Hellyer, *Damn the Torpedoes: My Fight To Unify Canada's Armed Forces*, McClelland & Stewart Inc., Toronto, 1990, p. 34 à 36.

40. Dave McIntosh, *Montreal Gazette*, 13 novembre 1959, RG 24, dossier 096-100-56/1, volume 4 (BAC).

41. Preston, p. 63 à 69.

42. Newman, p. 342.

43. Pour un compte rendu de la façon dont le gouvernement Diefenbaker a abordé la question nucléaire, voir J. L. Granatstein, *Canada 1957-1967: The Years of Uncertainty and Innovation*, McClelland and Stewart, Toronto, 1986, p. 120 à 122; voir aussi : Howard Lentner, « Foreign Policy Decision Making: The Case of Canada and Nuclear Weapons », *World Politics*, vol. 29, n° 1, octobre 1976, p. 31 et 32.

44. Newman, p. 354.

45. McLin, p. 178 à 181.

46. Newman, p. 343.

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 a travaillé en tant que professeur adjoint au département d'histoire du CMR de septembre 2005 jusqu'en décembre 2010 pour ensuite être nommé au poste de secrétaire général du CMR à partir de janvier 2011.

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

Chapitre 5

La version canadienne de la puissance aérienne

Randall Wakelam

Ce document est basé sur une conférence prononcée par M. Allan English dans le cadre du Programme de commandement et d'état-major interarmées (le Cours du Collège d'état-major) au Collège des Forces canadiennes, en 2008. Je me suis servi de ses diapositives pour créer ma propre version de la conférence en 2009, puis l'exposé dont ce document est tiré. La présentation de M. English est volontairement liée à la doctrine. Pour ma part, j'é mets des hypothèses sur les orientations que la puissance aérienne canadienne a élaborées ou adoptées au cours du siècle dernier. Pour la période allant jusqu'à 1945, les trois volumes de l'histoire officielle de l'ARC abordent efficacement les questions auxquelles je fais référence. Malheureusement, aucune histoire officielle de l'après-guerre n'a encore été rédigée, bien que l'on parle d'en écrire une. Plusieurs auteurs décident plutôt de raconter des histoires populaires sur certains événements qui se déroulent au cours des premières décennies de la guerre froide. Pour ce qui est des orientations durant cette période, je me base sur mes propres recherches. Dans la même veine, en ce qui concerne les décisions et les événements survenus après 1975, je fais appel à ma mémoire et à mon expérience. Le résultat est donc, dans une certaine mesure, un éditorial qui parle d'un certain nombre d'événements et de personnes sans citer de sources précises.

À l'approche du centenaire des forces aériennes, nous avons coutume de penser que les services aériens sont conçus dès le départ pour remplir une fonction militaire, que ce soit à titre d'armes au sein de la marine ou de l'armée de terre de leurs nations respectives ou, au fil de l'évolution des concepts et des capacités de la puissance aérienne, à titre de services entièrement indépendants. Cette façon de voir s'explique peut-être en partie par notre tendance à utiliser des termes comme force aérienne, service aérien, puissance aérienne et guerre aérienne comme s'ils étaient interchangeables. Tandis que les armées de terre et les marines bénéficient de leur longévité pour établir la manière dont elles sont perçues et dont elles se perçoivent elles-mêmes sur le plan conceptuel, les théoriciens de la puissance aérienne tentent encore de démêler le lexique et de fixer le sens des termes. Souvent, nous ne savons même pas comment nous appeler : sommes-nous des hommes et des femmes de la Force aérienne, des membres d'un équipage aérien ou terrestre ou autre chose? Tous ceux qui portent un uniforme d'une armée de terre, du fantassin au commis des postes en passant par le dentiste, sont des soldats. De même, tous ceux qui sont de service à bord d'un navire, quelle que soit leur fonction, sont des marins. Cependant, les militaires dont le travail est lié à la puissance aérienne ne savent pas toujours comment ils peuvent vraiment s'appeler. Dans ce document, j'utiliserai le terme « aviateur ».

Puisque nous parlons de la puissance aérienne et des aviateurs du Canada, que pouvons-nous dire sur ces hommes et ces femmes et sur leur façon de développer les concepts, les doctrines et la capacité d'une Force aérienne canadienne? Il est peut-être tout aussi important de déterminer si des facteurs externes les ont incités à choisir certaines orientations, à adopter des points de vue originaux sur la puissance aérienne et, en fin de compte, à façonner une culture de la puissance aérienne canadienne. Je crois qu'il y a effectivement de tels facteurs nationaux et que, si l'idéologie du Canada en matière de puissance aérienne n'est pas nécessairement très différente de celle des autres nations, une tendance propre au Canada peut être observée.

Ce document examine un certain nombre d'événements, qui pourraient être considérés comme marquants, et de mythes aussi, dans l'évolution du paradigme lié à la puissance aérienne nationale. Certains sont de courte durée, mais ont une incidence à long terme, tandis que d'autres couvrent des périodes relativement longues et stables pendant lesquelles la culture aéronautique de la nation, et habituellement du service aérien, est assez bien définie.

La Grande Guerre constitue le premier de ces événements marquants. Pour les aviateurs canadiens, il s'agit d'une courte période durant laquelle des héros nationaux sont créés et des mythes sont construits. Bishop, Barker et Collishaw sont des noms bien connus, et qui pourrait oublier Roy Brown, qui aurait abattu le baron rouge? Que ce fait soit véridique ou non, Brown n'est

qu'un des nombreux as dont les exploits réalisés dans les airs, pris dans leur ensemble, suffisent à montrer au peuple canadien que, si l'Armée de terre forme son identité nationale sur la crête de Vimy, il y a également une importante culture de l'aviation. Cependant, il ne faut pas oublier que les unités de la Milice du Canada (comme on l'appelle à l'époque) combattent ensemble dans un puissant Corps canadien, mais que les aviateurs se joignent individuellement au Royal Naval Air Service, au Royal Flying Corps, et enfin, après sa création le 1^{er} avril 1918, à la Royal Air Force (RAF).

En effet, bien que Sam Hughes, ministre de la Milice en 1914, crée le Canadian Aviation Corps (composé d'un avion et de trois aviateurs), cette organisation ne vit que le temps qu'il faut pour envoyer l'avion en Grande-Bretagne, et ce faisant, l'endommager au point de le rendre irréparable. La deuxième tentative de création d'une force aérienne nationale n'a lieu que quatre ans plus tard : deux escadrons sont formés à la fin de 1918, c'est-à-dire à la fin de la guerre, juste avant une démobilisation généralisée. Un fait intéressant sous-tend ces valeureux mais vains efforts visant à créer une capacité aérienne militaire canadienne : tant en 1914 qu'en 1918, l'appareil utilisé sera acquis auprès d'une nation étrangère malgré le fait que le premier avion de l'Empire britannique, qui effectue son vol inaugural en 1909, est le Silver Dart conçu et fabriqué au Canada. Qui plus est, à la fin de la guerre, il y a une capacité de fabrication en plein cœur du Dominion.

Cette capacité n'est cependant pas destinée à la production d'avions de combat, mais plutôt à la fabrication d'avions d'entraînement utilisés par les services aériens britanniques pour entraîner les aviateurs de l'Empire au Canada. Certains soutiennent que le Canada fait ainsi une contribution importante à l'effort de guerre, un peu comme lorsqu'il produit des munitions, des navires, d'autre matériel de guerre ou les denrées alimentaires nécessaires pour nourrir la population britannique.

On se souviendra longtemps de la contribution nationale à la puissance aérienne – par le biais de l'entraînement et de la fabrication d'aéronefs – et du courage des aviateurs. Ces activités liées à la puissance aérienne se prolongent.

Toutefois, même si ces caractéristiques sont bien établies, elles ne progressent pas nécessairement avec la même vigueur et la même importance au cours des décennies suivantes. Le monde est en paix, et les principales caractéristiques de la puissance aérienne sont liées aux besoins militaires des années précédentes. Il est donc difficile de cerner l'utilité d'un service aérien au Canada en temps de paix. Même en temps de guerre, il n'est pas vraiment nécessaire de disposer d'une capacité de combat canadienne, sauf pour effectuer quelques patrouilles le long de la côte est pour surveiller les sous-marins et autres corsaires allemands. À quoi servirait l'aviation maintenant?

Étrangement, la réponse viendra de deux hommes qui ne sont pas des aviateurs de carrière et qui n'ont pas été formés comme tels. Toutefois, ils comprennent manifestement le point de vue de la nation, et surtout des membres du Parlement, sur ces questions. Il s'agit du Major-général Willoughby Gwatkin, ancien Chef d'état-major général, et de M. John Wilson, ancien membre du Conseil de la marine. Tous deux se rendent compte que, pour maintenir une quelconque capacité aérienne du gouvernement national, il ne faut pas présenter aux Canadiens les capacités militaires, que le Traité de Versailles et la fondation de la Société des Nations rendront inutiles si les espoirs des citoyens se concrétisent. La meilleure et peut-être la seule façon d'y parvenir est de montrer qu'une capacité nationale pourrait offrir des services qu'aucune autre technologie ou organisation ne pourrait même tenter d'offrir. On organise bientôt une expédition qui se déplace d'un bout à l'autre du territoire pour montrer que les avions peuvent traverser le Dominion rapidement et efficacement. Quelques années plus tard, la Force aérienne canadienne, quoique très petite, existe et remplit diverses fonctions qui ne pourraient être accomplies autrement : des patrouilles forestières, des opérations de lutte antidrogue, etc.

L'incertitude règne concernant la façon dont ce service sera offert. Une autorité civile – une Commission de l'air – pourrait-elle s'en charger, ou serait-il préférable de faire appel à un service militaire? Après quelques discussions et faux départs, l'Aviation canadienne, puis l'Aviation royale du Canada (ARC), sont constituées. Cette dernière est fondée le 1^{er} avril 1924, en grande partie pour soutenir les autres ministères. En tant qu'organisation, l'ARC est subordonnée à la Milice du Canada jusqu'en 1937.

En réalité, aucun élément aérien militaire n'est nécessaire, et l'achat et l'utilisation d'avions de combat ne constituent pas une priorité. L'ARC effectue plutôt une bonne partie des « vols de brousse » qu'entraîne l'ouverture du nord : les évacuations sanitaires, les patrouilles forestières, les patrouilles contre les feux de forêt, etc. L'ARC ne comprend jamais plus que quelques centaines d'aviateurs, ce qui a des répercussions manifestes sur l'achat et l'utilisation d'avions de combat, à plus forte raison d'un grand nombre d'aéronefs d'un type quelconque. La Force aérienne achète quelques avions utilitaires en raclant les fonds de tiroir vers la fin de chaque exercice financier. Pour les fabricants, cette situation constitue une amélioration par rapport à celle qui prévaut après la guerre, car l'acquisition d'avions est alors pratiquement suspendue. En 1919, il est à la fois économique et logique d'utiliser le stock excédentaire de la guerre. Au milieu des années 1920, les ventes semblent suffisantes pour soutenir des activités restreintes, mais rentables tant à Montréal (Hawker Siddeley) qu'à Toronto (de Havilland). De plus, le Canada mène des projets de recherche et de développement qui sont de faible envergure comparativement à ceux de quelques autres pays, mais qui mènent entre autres à la création d'une hélice à pas variable.

Pour ce qui est d'établir les besoins en matière de puissance aérienne, les décisions et les actions du Canada au cours des années 1920 semblent démontrer qu'en temps de paix, même un Dominion prospère en pleine expansion peut se contenter d'une puissance aérienne civile. Officiellement, il y a une « Force » aérienne, mais presque toutes ses fonctions sont civiles. La situation reste sensiblement la même au début des années 1930, à un moment où le Canada et le monde doivent régler des problèmes qui sont peut-être beaucoup plus importants. Il est impossible de savoir quelle serait la situation si des partisans de la puissance aérienne militaient en faveur d'un service militaire. Quelques autres pays, notamment le Royaume-Uni et les États-Unis, créent un troisième service et prêchent en faveur de celui-ci, que ce soit sous la forme d'une force aérienne indépendante ou d'un service aérien imposant. On peut cependant douter que cette approche soit appropriée au Canada, car dans chacun des cas, les services trouvent leur utilité dans le cadre d'opérations coloniales, qui ne font pas partie du contexte canadien. Gwatkin et Wilson semblent trouver l'approche qui convient au Canada.

À la fin des années 1930, il semble probable qu'un autre conflit majeur éclatera en Europe, ce qui incite les politiciens et les chefs de service à songer à modifier et à accroître la capacité militaire. Après 1937, l'ARC devient un service entièrement indépendant dirigé par son propre chef d'état-major de la Force aérienne, mais sa capacité est limitée. Après deux décennies de vols essentiellement civils et avec une industrie jugée incapable de produire les avions de combat complexes de l'époque, l'ARC ne peut offrir de grands services comparativement aux armes aériennes britanniques et françaises lorsque le Canada déclare la guerre le 10 septembre 1939.

Cependant, au même moment, le premier ministre William Lyon Mackenzie King commence à militer en faveur d'un rôle important pour la force aérienne dans le cadre des débats sur la défense. Il n'est pas un ardent défenseur de la puissance aérienne, mais il veut que le Canada puisse contribuer considérablement à l'effort de guerre en perdant moins de vies humaines que si un grand contingent de l'Armée de terre prenait part à une guerre d'usure au sol. King croit pouvoir envoyer des avions et des aviateurs en Europe qui répèteraient les exploits de Billy Bishop et de ses confrères de la Grande Guerre. L'électorat serait ainsi satisfait de la contribution du Canada. Cette stratégie est au centre de la pensée de King durant les conférences sur la défense de l'Empire avant la guerre. Du point de vue de King, une occasion idéale se présente lorsque la Grande-Bretagne souhaite rétablir un système d'entraînement au Canada. Le Plan d'entraînement aérien de l'Empire, mieux connu au Canada sous le nom de Programme d'entraînement aérien du Commonwealth britannique (PEACB), permettrait au Canada d'aider à gagner la guerre sans risquer la vie des nombreux Canadiens, militaires et civils, qui participent au PEACB. En outre, le Canada est tout à fait capable de produire les petits avions d'entraînement relativement simples qui seront nécessaires, ce qui créerait des emplois et générerait des profits pour les Canadiens.

Le stratagème de l'entraînement est peut-être le scénario idéal pour le premier ministre King, mais les jeunes Canadiens se souviennent de l'héroïsme des aviateurs et veulent voler eux-mêmes pour défendre leur liberté et les valeurs de leur pays, ce qui favorise le développement de l'ARC. De nouveaux commandements et unités sont formés au Canada, y compris le Commandement

aérien de l'Est, qui joue un grand rôle dans la guerre anti-sous-marine partout dans le Canada atlantique et jusqu'en Islande. Pourtant, c'est surtout en Angleterre que l'ARC servira pendant la guerre. Contrairement à ce qui se produit au cours de la Grande Guerre, durant laquelle les Canadiens servent individuellement dans les services aériens britanniques, il y a maintenant un effort concerté visant à ce que le plus de Canadiens possible soient affectés aux escadrons de l'ARC basés au Royaume-Uni. La RAF ne voit pas cette situation d'un très bon œil, tout comme l'Armée de terre britannique n'a pas demandé qu'une Armée de terre canadienne serve conjointement avec le service britannique, mais la tradition et le mythe du Corps canadien de 1914-1918 sont très présents à l'esprit du gouvernement et du peuple canadiens.

À la fin de la guerre, des aviateurs se trouvent dans les unités canadiennes et dans l'ensemble de la RAF, au Canada, au Royaume-Uni, dans la Méditerranée et en Extrême-Orient. On retrouve des escadrons canadiens dans tous les commandements opérationnels. En outre, des groupes canadiens font partie du Bomber Command et (dans les faits, mais pas officiellement) du Fighter Command. Dans le dernier cas, ces groupes sont membres des forces expéditionnaires aériennes réunies pour envahir l'Europe en 1944. En plus de cet effort, le Canada met sur pied et dirige le PEACB. Sur le plan stratégique, l'ARC exploite donc une organisation beaucoup plus complexe qu'en 1939. Du point de vue de la tactique, les commandants et les aviateurs montrent quotidiennement de quoi ils sont capables; en effet, à la fin de la guerre, le 6^e Groupe du Bomber Command surclasse la plupart de ses homologues malgré un certain nombre de problèmes au début de son existence et de déficiences. Il doit notamment composer avec des avions de seconde main en raison de sa création tardive en 1943.

La production d'avions à fournir aux aviateurs canadiens constitue un problème tout au long de la guerre. La production des appareils d'entraînement requis dans le cadre du PEACB est une grande réussite, mais les aéronefs opérationnels destinés aux escadrons présents au Canada et outre-mer sont attribués par le Conseil consultatif allié sur les munitions, qui établit les priorités concernant l'ensemble du matériel national. Par conséquent, les escadrons de l'ARC qui ont besoin de chasseurs en 1942 ne reçoivent pas les chasseurs Hawker Hurricane fabriqués sous licence à Fort William (Ontario). Des problèmes surviennent également lorsque les fabricants tentent de passer des exigences techniques britanniques aux normes et produits nord-américains. Cela dit, à la fin de la guerre, plus de 1 000 bombardiers Lancaster ont été entièrement fabriqués au Canada. En tout, 16 000 aéronefs sont produits au Canada, mais étonnamment, le Dominion ne construit aucun moteur.

À l'été 1945, la puissance aérienne canadienne a une allure très militaire. Soutenue par une organisation d'entraînement hors pair et, indirectement, par une capacité de production considérable, l'ARC est devenue une force aérienne multidimensionnelle; elle se classe au quatrième rang parmi les Alliés. En est-il de même durant la période de paix qui suit?

La structure de l'ARC en temps de paix approuvée à la fin de 1945 est, à première vue, très différente de celle de la grande puissance aérienne d'il y a seulement six mois. Le gouvernement de Mackenzie King permet de maintenir une force aérienne composée de seulement huit escadrons réguliers et d'une poignée d'unités de réserve. Comme en 1919, les avions de guerre excédentaires représentent la norme, et dans la plupart des cas il n'y en a que quelques-uns. L'ARC ne comptera en tout que 15 000 membres. Elle n'est pas une aviation civile comme dans les années 1920, mais elle semble n'avoir de la force aérienne que le nom.

En fait, il y a un certain nombre de différences. D'abord, les maréchaux de l'Air ont appris au cours des 25 dernières années qu'il est essentiel de disposer d'une capacité de fabrication nationale, mais qu'il ne faut pas produire n'importe quel aéronef. Dans le cadre de débats en 1944-1945, le gouvernement préconise un avion de transport pour les voyages dans le Nord et les déplacements transcanadiens, tant militaires que civils. En fin de compte, on convient de continuer à concevoir un chasseur local. C'est ainsi que sont jetées les bases de la conception et de la mise au point de l'AVRO CF100, mais aussi d'un moteur à réaction conçu et fabriqué au Canada, l'AVRO Orenda. La production en série de ces engins n'est pas approuvée immédiatement après la guerre, mais ils sont disponibles lorsque la guerre froide se réchauffe de façon très déplaisante avec le déclenchement de la guerre de Corée en 1950.

À cette époque, un autre nouveau joueur dans le secteur des aéronefs, Canadair Limitée, à Montréal, accapare le marché mondial de la remise à neuf du DC3 Dakota et crée un modèle d'avions de transport DC4 (C54) qui porte le nom de North Star. L'ARC a recours à ces avions pour former le pont aérien en Extrême-Orient. L'AVRO, lui aussi, commence à servir dans le secteur commercial lorsque l'on attribue une nouvelle fonction aux avions de guerre. Toutefois, il se transforme rapidement en avion de transport à réaction, l'AVRO Jetliner, qui commence à voler quelques semaines seulement après le premier avion de transport à réaction du monde, le de Havilland Comet. Le Jetliner semble prometteur, mais AVRO n'a pas la capacité de faire progresser tous ses travaux en même temps, et l'aggravation de la situation internationale fait en sorte que le Canada a besoin de tous les avions et moteurs qu'il produit pour des fins militaires. Le Jetliner disparaît donc.

En 1950, l'ARC a déjà repensé la structure de ses forces à plusieurs reprises. Il est nécessaire non seulement d'accroître les capacités en vue d'une guerre éventuelle en Europe, mais aussi de coordonner les efforts liés à la défense de l'Amérique du Nord avec la Force aérienne américaine. Les états-majors du Commandement des forces aériennes (CFA) élaborent un plan complexe prévoyant l'envoi d'une division aérienne composée de 12 escadrons en Europe. Cette division serait d'abord équipée de F86 Sabres fabriqués sous licence par Canadair (et propulsés par des moteurs canadiens Orenda), puis de CF100 tous temps. Ces derniers, grâce à leur longue portée, à la performance que procure leur avion bimoteur et à leur capacité de voler dans toutes les conditions météorologiques, seraient aussi les chasseurs tout désignés pour la défense aérienne de l'Amérique du Nord. En outre, il est clair que l'expertise du Canada en matière d'entraînement sera encore une fois nécessaire pour aider les aviateurs de l'OTAN. En 1954, l'ARC dépense la moitié du budget de la Défense.

Un certain nombre de circonstances sont donc réunies pour fournir au Canada une puissance aérienne qui lui est propre : une bonne capacité de production nationale d'avions de calibre mondial, une aviation civile efficace, une force aérienne qui a l'expérience institutionnelle requise pour exécuter des programmes complexes et exigeants, une compétence tactique égale à celle de ses alliés et la clairvoyance nécessaire pour devancer ou au moins suivre l'évolution d'une situation mondiale complexe et ambiguë.

Par contre, ces circonstances évoluent elles aussi. À la fin des années 1950, la force aérienne et la puissance aérienne du Canada reviennent à la normale; en effet, les facteurs favorables sont disparus. Les menaces évoluent, la technologie aussi, et le gouvernement change. Le successeur du CF100, le légendaire CF105 Arrow, n'est ni nécessaire ni abordable dans le contexte financier et militaire de l'époque, d'autant plus que la menace provient maintenant des missiles intercontinentaux plutôt que des bombardiers, alors que l'Arrow est un moyen de défense contre ces derniers. L'évolution du contexte et des politiques affecte les trois services, mais la Force aérienne est celle qui a le plus à perdre. Au tournant des années 1970, la quantité de forces militaires nécessaires en Europe diminue et la Division aérienne rétrécit lentement jusqu'à compter trois escadrons sous-dotés. La défense aérienne nationale est toujours primordiale, mais au pays comme en Europe, les aéronefs ne constituent pas la priorité. Au début des années 1980, les deux sortes de chasseurs sont remplacées par le nouveau CF18 et les principaux rôles et caractéristiques de la puissance aérienne du Canada s'approprient à changer de nouveau.

La fin de la guerre froide provoque une situation relativement semblable à celles de 1919 et de 1945 : le gouvernement du Canada et les gouvernements membres de l'OTAN s'approprient à récolter ce que l'on appelle aujourd'hui les dividendes de la paix. En effet, le contexte est idéal pour ce qui est de maintenir des forces prêtes à intervenir contre des opposants politiques. Cependant, la stabilité relative de la guerre froide est rapidement remplacée par l'instabilité relative qui suit cette période. La puissance aérienne prend de nouvelles formes. Ainsi, des capacités qui font d'abord partie de l'Armée de terre, comme les hélicoptères tactiques et les aéronefs de transport stratégique et tactique, deviennent les formes de puissance aérienne les plus utilisées à l'extérieur du pays. Grâce à leurs capacités de recherche et de sauvetage, elles font du bon travail au Canada également. La fonction de transport aérien a l'habitude d'occuper une place bien en vue, elle qui, grâce à un certain nombre d'aéronefs à décollage et atterrissage courts (ADAC) conçus et produits au Canada,

participe aux opérations de l'ONU depuis les années 1960. En ce qui a trait à l'escadron de l'aviation de l'Armée de terre, sa participation à des missions humanitaires et à des missions de maintien et de soutien de la paix commence véritablement en 1985, lorsqu'une unité d'hélicoptères se joint à la Force multinationale dans le Sinaï. Soulignons que ces aéronefs sont aussi fabriqués au Canada à la suite de la mise en service du Bell 412 Griffon au milieu des années 1990.

Ces deux branches de l'aviation occupent le devant de la scène, mais il ne faut pas conclure que les forces de chasse ou les forces aéronavales sont inactives. Les deux savent suivre leur époque; ils font preuve de prévoyance et d'intelligence pour adapter la technologie et les pratiques aux besoins actuels en matière de sécurité.

À l'heure où le Canada se prépare à célébrer le centenaire de son aviation militaire, nous devons nous interroger sur le type d'aviation militaire dont nous aurons besoin à l'avenir. Il y a manifestement un héritage et une culture de combat, mais il semble y avoir bien plus. L'ARC apparaît après une campagne visant à montrer aux Canadiens qu'un service aérien ne sert pas seulement à faire la guerre, mais aussi à répondre à des besoins relatifs à la sécurité au sens large. Un tel service peut par exemple soutenir d'autres ministères fédéraux, comme c'est le cas depuis les premières opérations de lutte antidrogue dans les années 1920. De nos jours, il peut effectuer des missions humanitaires et des opérations de maintien de la paix au Canada ou ailleurs. La capacité de mener une si grande gamme d'activités pourrait s'expliquer facilement par la notion de souplesse de la puissance aérienne, mais on pourrait soutenir que ce concept fait plutôt référence aux activités tactiques. La souplesse démontrée par les services aériens canadiens du point de vue des dirigeants, de la capacité d'adaptation de l'organisation et de la vision de ses chefs est une preuve convaincante d'une souplesse beaucoup plus importante : celle de l'esprit. Au Canada, la puissance aérienne semble vraiment être une idée poussée à l'extrême.

Mais s'il y a une conception canadienne de la puissance aérienne, on pourrait demander, d'une façon typiquement militaire : et alors? Comme on vient de le mentionner, les aviateurs canadiens ont prouvé qu'ils sont en mesure de s'adapter à une gamme de nécessités statiques et tactiques. Ces questions sont peut-être pertinentes au 20^e siècle, mais elles le sont peut-être moins dans le contexte complexe et ambigu du début du siècle actuel. Il ne fait aucun doute que les aviateurs doivent être conscients qu'ils sont le fruit d'une histoire culturelle dans laquelle des aviateurs et des escadrons particuliers ont excellé au combat et dans le cadre d'opérations, mais ils doivent aussi reconnaître la nécessité de continuer d'aller au-delà des questions purement tactiques et techniques dans le contexte actuel en matière de sécurité. En résumé, nous avons formé une conception particulière de la puissance aérienne; nous devons savoir comment elle est apparue et pourquoi il importe de maintenir et de perfectionner la souplesse institutionnelle qui aide la puissance aérienne canadienne à survivre et à évoluer.

Cette tâche prendra-t-elle fin un jour? Notre conception de cette puissance est-elle stable? Manifestement pas. Par-dessus tout, les forces aériennes du Canada ont prouvé, peut-être implicitement ou même inconsciemment, qu'elles apprennent et doivent apprendre. L'aviation est apparue trop récemment pour que nous puissions nous rabattre sur une culture et des coutumes séculaires. En traçant notre chemin, nous devons méditer les décisions qui ont été prises depuis le début et nous demander comment ces décisions et les résultats qui en découlent nous aideront au cours du deuxième siècle de notre existence, le cas échéant.

Randall Wakelam

*Randall Wakelam a piloté des hélicoptères de l'Armée de terre et commande le 408^e Escadron tactique d'hélicoptères de 1991 à 1993. Par la suite, il se joint au corps professoral du Collège des Forces canadiennes. En 2009, il devient membre de la faculté d'histoire du Collège militaire royal (CMR) en tant que civil. Il est titulaire d'un doctorat de l'Université Wilfrid Laurier. Il a beaucoup écrit sur le commandement militaire et la prise de décisions ainsi que sur la formation militaire, notamment dans la Force aérienne. Son premier ouvrage, intitulé *The Science of Bombing: Operational Research in RAF Bomber Command*, a été publié par les University of Toronto Press en 2009.*

Chapitre 6

Un pernicieux gaspillage d'argent : origine de la politique de contrôle aérien de l'Irak par la Royal Air Force

Winfield Scott

Avertissement : Les points de vue et opinions exprimés dans cet essai sont ceux et celles de l'auteur et ne traduisent pas la politique ou la position officielle du gouvernement des États-Unis.

Introduction

L'analyse de la politique britannique pratiquée au cours de cette période donne à penser que les décideurs ne fondent pas toujours leurs décisions sur un ensemble cohérent d'objectifs stratégiques, mais sur des conceptions personnelles de la sécurité nationale et sur les divers intérêts à caractère ministériel, interne et personnel entrant en ligne de compte. Ces éléments une fois circonscrits et examinés permettent à l'historien de mieux comprendre les motifs sous-jacents aux politiques que ne le pourrait l'application d'une méthodologie plus rigide associant l'analyse aux définitions de l'intérêt national¹.

Cette citation tirée d'un ouvrage de Uri Bialer renvoie à la fixation du gouvernement britannique concernant la menace de bombardement durant les années 1930, mais elle semble tout aussi applicable à l'élaboration de la politique de contrôle aérien par la Royal Air Force (RAF) appliquée en Irak au cours des années 1920. La politique de contrôle aérien est un moyen beaucoup moins coûteux d'encourager les pupilles lointaines du roi George à payer leurs impôts. Le contrôle aérien tel qu'il est alors élaboré découle d'un ensemble de circonstances tout à fait uniques qui donne naissance à l'organisation qui en sera le levier, mais fournit également le contexte qui favorisera sa croissance. Le contrôle aérien, qui constitue une politique intéressant de près les plus hautes sphères du gouvernement britannique, ne reste au centre de l'attention qu'environ six ans, à peu près de 1919 à 1925. Mais, durant la période qui s'écoule entre la formation de la RAF, en 1917, et la reconnaissance officielle par la Turquie de la frontière septentrionale de l'Irak, en 1926, la place que se fait progressivement la RAF au sein des armées de la Grande-Bretagne et sa lutte pour instaurer le contrôle aérien une fois la stratégie mise en place auront des répercussions importantes pour l'Empire. Faute du succès obtenu grâce à la politique de contrôle aérien, l'Empire se serait très probablement désintégré plus tôt, et la RAF aurait presque certainement cessé d'exister durant les années 1920.

L'examen des origines du contrôle aérien en Irak donne au lecteur une vision complexe de la stratégie économique, politique et militaire de la Grande-Bretagne durant la période suivant immédiatement la Deuxième Guerre mondiale. Cette perspective pourrait bien clarifier comment et pourquoi la RAF s'est retrouvée à maintenir l'ordre en Irak par le biais d'une politique de contrôle aérien. D'un maelström de politiques équivoques émergent une démarche imprévue et une entité indésirable qui, d'une certaine façon, ont aidé la Grande-Bretagne à conserver son empire. Notre propos n'est pas de nous interroger sur la pertinence de cette consolidation, mais le fait est que la plupart des Anglais voulaient garder l'Empire intact pourvu que cela n'entrave pas outre mesure les affaires intérieures. Ce qui est tout à fait surprenant, c'est que l'Angleterre réussit à conserver son empire tout en s'intéressant autant à leur propre situation politique et économique.

La politique de contrôle aérien par la RAF en est un facteur important. Elle a été mise en place au moment des bombardements allemands de la Deuxième Guerre mondiale, qui ont mené à la création de la RAF. Après la guerre, les interactions entre le chancelier de l'Échiquier, le secrétaire d'État à la guerre et à l'aviation, le secrétaire aux colonies, l'Amirauté, le War Office et la RAF contribuent à inciter celle-ci à orienter son action vers le contrôle aérien. Après une démonstration fructueuse en Somaliland britannique, la RAF développera la stratégie à son plus haut degré d'efficacité en Irak. Nous terminerons notre essai par une évaluation de la mesure dans laquelle le contrôle aérien a répondu aux attentes des diverses parties.

La naissance de la RAF

Avant la Première Guerre mondiale, l'aviation britannique en est à ses balbutiements. Un comité formé en octobre 1908 sous la direction de Lord Esher s'interroge sur les dangers auxquels la Grande-Bretagne serait exposée si les récents progrès en matière de vol propulsé s'amplifient. Le Comité Esher pense que les dirigeables serviront à transporter de petites troupes d'attaque et qu'il sera un jour possible de les employer pour larguer des bombes explosives et incendiaires. Il conclut que « les preuves dont le Comité est saisi semblent attester que toutes les qualités potentielles des dirigeables et les dangers auxquels nous pourrions être exposés pour cette raison ne peuvent être complètement vérifiés que si nous en construisons nous-mêmes² ». Plus tard en 1909, lorsque Monsieur Blériot survole la Manche, l'Armée et la Royal Navy (RN) commencent à prendre très au sérieux l'idée que les aérodynes pourraient avoir des usages militaires concrets. Au départ, les dirigeants de l'armée et de la marine pensaient que la puissance aérienne n'avait d'intérêt que sur les plans de la reconnaissance et du repérage, quoique, même alors, certains voyaient venir le jour où des avions serviraient à exercer plus directement une puissance coercitive. L'Armée et la RN se dotent chacune d'une branche aérienne distincte pour approfondir ces recherches. Ces branches sont respectivement le Royal Flying Corps (RFC) et le Royal Naval Air Service (RNAS).

Au moment où commence la Première Guerre mondiale, Lord Kitchener, secrétaire d'État à la guerre, prévoit l'utilisation de tout l'effectif du RFC sur le continent, pour appuyer les opérations de l'Armée. Il confie donc la défense des îles Britanniques à la RN, la défense aérienne incombant au RNAS dès septembre 1914³. Lorsque les Allemands commencent à bombarder les îles Britanniques en 1915 et 1916 avec des Zeppelin et qu'ils continuent de le faire en 1917 avec des bombardiers Gotha and Giant, la faiblesse de la défense aérienne britannique devient manifeste. Le RNAS a pris l'offensive dès 1914 en organisant quatre attaques fructueuses contre des bases de Zeppelin⁴, mais les bombardements allemands qui suivent prouvent clairement les lacunes du système défensif. La Grande-Bretagne n'a pas suffisamment d'avions et de batteries antiaériennes, et le système d'alerte contre les Zeppelin et autres appareils a grand besoin d'être amélioré⁵.

En 1917, après les bombardements allemands du 13 juin et du 7 juillet au-dessus de Londres, le Cabinet de guerre du premier ministre Lloyd George demande que le RFC renvoie deux escadrons d'avions de chasse pour consolider les défenses intérieures⁶. Lloyd George et tout le gouvernement subissent une extraordinaire pression publique à l'époque : on veut à la fois que le pays soit mieux défendu contre les attaques allemandes et que le gouvernement prenne des mesures de représailles contre l'Allemagne⁷. Pour répondre à la première de ces exigences, Lloyd George fait appel aux services du Général sud-africain Jan Smuts, à qui il demande d'examiner de près la façon dont les unités militaires traitent la question de la défense aérienne de Londres.

Le Général Smuts rend un premier rapport où il recommande de centraliser la défense de Londres sous un même commandement afin d'éviter la dispersion des effectifs et du matériel qui contribue actuellement à brouiller les efforts⁸. Il rend un deuxième rapport le 17 août 1917, où il propose « la création d'un ministère de l'Air dans les plus brefs délais ». Ce ministère serait chargé de « contrôler et d'administrer tout ce qui a trait à la guerre aérienne », c'est-à-dire qu'il faudrait amalgamer « le Royal Naval Air Service et le Royal Flying Corps en un même service tiers⁹ ». C'est ce second rapport que les historiens appellent généralement le « Rapport Smuts ». Le passage le plus controversé du document en question est l'hypothèse suivante : « Il se pourrait bien que, dans un avenir rapproché, les opérations aériennes – compte tenu de leur capacité de dévastation des territoires ennemis et de destruction de leurs complexes industriels et de leurs populations urbaines à grande échelle – deviennent le principal levier de la guerre et que les formes plus anciennes que sont les opérations terrestres et navales deviennent des moyens secondaires et subordonnés [...] »¹⁰. Plusieurs membres du gouvernement, dont Lord Milner et Lord Cowdray, ainsi que presque tous les officiers supérieurs du RFC, craignent la dislocation que supposerait la restructuration des services militaires à un moment jugé extrêmement critique de la guerre¹¹.

Le 10 octobre 1917, Lord Cowdray, président du Conseil de l'Air, révèle à l'Amiral Mark Kerr, représentant de l'Amirauté au Conseil, que la recommandation de Smuts concernant la création d'un service aérien distinct est pratiquement exclue¹². L'Amiral Kerr est convaincu que les

bombardiers lourds pourraient servir à porter la guerre au cœur du territoire ennemi, mais il croit aussi que le RFC et le RNAS n'envisageront jamais les choses aussi loin en raison des restrictions que leur impose l'entretien de leur propre service. Kerr se met à rédiger une note qui fera l'effet d'une bombe (on la surnommait « the bombshell »). Il y explique que les Allemands ont conçu un nouveau bombardier à six moteurs capable de larguer cinq tonnes d'explosifs. Compte tenu de rapports venus d'Italie, Kerr pense que les Allemands sont en train de construire 4 000 gros bombardiers. Les Britanniques ont donc besoin de construire au moins 2 000 gros bombardiers et concentrer leur puissance aérienne sous un même commandement, estime-t-il. Lorsque Lord Cowdray présente cette note à Lloyd George, les services secrets n'ont aucune preuve du contraire. Il semble peu probable que cette note ait à elle seule incité le gouvernement à faire pratiquement volte-face, mais il fait peu de doute qu'elle a un effet considérable, puisque Bonar Law informe la Chambre des communes, le 16 octobre, que « le gouvernement a décidé de créer un ministère de l'Air¹³ ». La Royal Air Force devient officiellement une entité distincte, sur un pied d'égalité avec l'Armée et la RN, le 1^{er} avril 1918¹⁴.

Le gouvernement sera déçu dans son espoir que la création d'une force aérienne distincte permette d'améliorer immédiatement la défense aérienne. La prise en charge de la RAF n'apporte pas de nouvelles technologies, une meilleure organisation ou un plus grand nombre d'avions comme par magie. La RAF profitera d'une occasion en or lorsque les Allemands commencent leur retraite de France au cours de l'été, ce qui leur coûte les bases les plus proches, en Belgique, leur permettant d'attaquer la Grande-Bretagne.

L'autre contribution importante de la RAF pendant la guerre est l'élaboration et le fonctionnement de l'Independent Air Force, vaste unité de bombardement basée en France et qui est censée porter la guerre au cœur de l'Allemagne et aider Lloyd George à tenir la promesse de « rendre la pareille et vite et de bombarder l'Allemagne avec intérêts composés¹⁵ ». Malheureusement, l'Independent Air Force n'est créée qu'en juin 1918, avec à sa tête le Major-général Hugh Trenchard. À la fin de la guerre, elle n'a largué que 660 tonnes de bombes sur l'Allemagne, ce qui représente de fort maigres intérêts¹⁶.

La puissance aérienne aurait-elle pu être mieux employée durant la guerre? La RAF aurait-elle pu faire mieux durant sa jeune existence? Ces questions ne sont pas sans importance pour la RAF qui sortira de la guerre pour affronter une menace immédiate pour sa survie. L'historien Neville Jones fait remarquer ce qui suit :

Lorsque la guerre se termine, il ne reste que quelques escadrons de la Royal Air Force en France, employés à l'appui des forces terrestres. Après quatre années de guerre, la puissante aviation britannique ne remplit encore que le rôle confié avant la guerre à la petite force aérienne de l'époque : servir d'auxiliaire à l'armée britannique. L'énorme potentiel de bombardement stratégique est encore largement inexploité¹⁷.

Jones fait valoir que l'Armée pensait de façon beaucoup plus tactique que la RN et avait même livré et gagné une bataille en 1917 pour éviter que la RN entame une campagne de bombardement à long rayon d'action en Allemagne. La détermination de Trenchard à prendre l'offensive était une bonne idée compte tenu des technologies de l'époque, mais lui et l'Armée dans son ensemble n'avaient pas lancé leurs avions suffisamment loin contre une Allemagne manquant d'effectifs. La stratégie offensive de Trenchard ne correspondait pas non plus au calibre du matériel employé par le RFC, de sorte qu'on avait subi de très grosses pertes. Jones évite soigneusement de prétendre qu'une campagne de bombardement stratégique contre l'Allemagne aurait permis de gagner la guerre, mais il laisse clairement entendre que des frappes contre l'industrie allemande, au lieu des attaques d'interdiction lancées contre la France occupée, aurait permis d'exploiter des mesures dont les Français comme les Anglais auraient tiré le plus d'avantages¹⁸.

L'importance de cette évaluation découle du fait que, lorsque la RAF devient un service distinct, elle est dotée des mêmes officiers supérieurs qui appuient le point de vue de l'Armée depuis plus de trois ans et demi, des officiers très peu enclins à modifier sur le champ leur perspective du meilleur usage des avions après leur séparation de l'Armée. Si, donc, la puissance aérienne avait pu être employée plus efficacement, il aurait fallu commencer au moment où le RFC contrôlait encore

les avions de l'Armée. Tandis que la RAF tâche de survivre après la guerre, elle doit se battre contre l'impression que la puissance aérienne a peu contribué à la défaite ultime de l'Allemagne et que ce peu n'a été que le soutien apporté à l'avance victorieuse de l'Armée, même si la RAF elle-même n'a jamais eu la possibilité d'élaborer ou de mettre en œuvre une stratégie autre que l'appui direct fourni à l'Armée. Le fait que le Cabinet de guerre de Lloyd George ait créé une organisation contrainte de lutter pour sa vie bureaucratique à peine sept mois plus tard donne à penser que les membres du Cabinet souffraient de myopie profonde.

Le paysage économique postérieur d'après-guerre qui finira par donner lieu à l'intervention de la RAF en Irak est bien sombre. Le Moyen-Orient commence à sentir ses effets bien avant l'armistice, lorsque la Grande-Bretagne se met à retirer ses troupes de Syrie le 1^{er} novembre 1918. Sir Henry Wilson, chef d'état-major général de l'Empire, recommande au gouvernement de « se retirer des endroits qui ne nous appartiennent pas et de rester sur les territoires qui nous appartiennent¹⁹ ». Lord Curzon déclare ce qui suit à l'émir Fayçal, qui deviendra bientôt le chef du nouveau gouvernement irakien :

Les peuples de l'Empire britannique ont perdu plus de 950 000 personnes et ils ont contracté une dette de 9 000 000 000 livres [14,1 milliard de dollars (G\$)] pour redonner la liberté aux pays européens et aux peuples qui subissaient jusque-là le joug turc. [...] Ils ont assumé le fardeau onéreux et coûteux de maintenir l'ordre dans les pays à peine libérés d'un joug étranger, dans l'espoir que la Conférence de la paix donne rapidement lieu à une solution pacifique des difficiles problèmes associés à l'avenir du Moyen-Orient. Mais il serait injuste de demander aux contribuables britanniques de porter plus longtemps le fardeau d'occuper des provinces dont l'Empire ne propose pas d'accepter la responsabilité permanente²⁰.

En chiffres, le passif brut de la Grande-Bretagne est passé de 711 millions de livres (1,1 G\$) en 1913 à un peu moins de 6 milliards de livres (9,4 G\$) en 1918. Ce n'est qu'en 1920-1921 que le gouvernement de Grande-Bretagne réduira finalement ses dépenses à un niveau inférieur à ses revenus²¹. Le déficit actif a beau être courant de nos jours, on le considère à l'époque comme une grave violation de l'orthodoxie économique. Compte tenu de la nécessité de réduire radicalement les dépenses gouvernementales, les ministères militaires doivent s'attendre à des compressions budgétaires massives dès après la guerre. Ainsi, et malgré le fait que la Grande-Bretagne doit encore doter en effectifs les garnisons impériales d'origine en même temps que ses nouvelles acquisitions au Moyen-Orient et malgré le fait qu'il y a encore des troupes stationnées en France, en Belgique, en Allemagne, en Italie, en Grèce, en Autriche-Hongrie, en Serbie, en Bulgarie et en Russie, la démobilisation rapide fait passer l'effectif de l'Armée de 3 500 000 à 370 000 hommes de novembre 1918 à novembre 1920²². Il n'est donc pas très surprenant que le gouvernement et le War Office se débattent pour trouver des solutions susceptibles de substituer un autre type de puissance coercitive aux soldats des garnisons. La RAF connaît le même sort : elle passe de 184 escadrons opérationnels et 199 escadrons d'entraînement en novembre 1918 à 20 escadrons au total à peine un an et demi plus tard²³.

La lutte de la RAF pour obtenir un rôle en temps de paix

Lorsque les canons finissent par se taire le 11 novembre 1918, la RAF est un service militaire indépendant depuis un peu plus de sept mois. Ce qu'elle a besoin de savoir à ce stade, c'est si elle restera un service indépendant ou si, avec la fin de la situation d'urgence, elle sera démantelée et redistribuée entre l'Armée et la RN. La première question à régler est de déterminer qui dirigera le service en devenant, aussi bien du côté civil que du côté militaire. Le civil désigné se trouve être Winston Churchill. Celui-ci a remplacé Lloyd George au ministère des Munitions lorsque le second est devenu premier ministre, en décembre 1916, et conserve le poste pendant le restant de la guerre. Mais, après l'élection coupon de 1918, Lloyd George veut que Churchill occupe le poste de secrétaire d'État à la guerre pour veiller à la démobilisation de plus de trois millions de soldats²⁴. Lloyd George n'a personne en tête pour le poste de secrétaire d'État à l'air, et Churchill s'y intéresse vivement, de sorte que le premier attribue les deux responsabilités au second. Lloyd George n'a pas le sentiment de surcharger Churchill, car il n'a pas l'intention de garder la RAF, et il estime donc que Churchill ne conservera pas le portefeuille de l'Air très longtemps²⁵.

Du côté militaire, Churchill décide presque aussitôt de faire un changement. C'est le Lieutenant-général Frederick Sykes qui est actuellement chef d'état-major de l'Air, mais il est censé se rendre à Versailles avec Lloyd George pour participer à la discussion des détails du traité de paix. Facilitant la sortie de Sykes en lui confiant le nouveau ministère (civil) de l'Air, Churchill le remplace par le Major-général Hugh Trenchard. Comme Churchill est plutôt distrait par la démobilisation massive de l'Armée et par les opérations de l'Armée à l'appui des armées blanches contre les bolcheviques en Russie, la plupart des questions qui se posent dans l'immédiat à la RAF relèvent directement de Trenchard²⁶.

L'une des premières décisions de Trenchard et l'une des plus importantes concerne la façon de dépenser le très modeste budget de la RAF. Selon lui, il y a deux possibilités. La première serait de consacrer l'essentiel du budget à l'achat d'avions, ce qui ne laisserait pas grand-chose pour le soutien et l'infrastructure. Il estime que le problème est qu'il serait ainsi beaucoup plus facile pour les services plus anciens de démanteler la RAF puisque, une fois les appareils redistribués entre l'Armée et la RN, il ne resterait presque pas de coûts irrécupérables à radier en tant que pertes pour le gouvernement. La RAF continuerait de n'intéresser que peu de recrues potentielles, puisque les services plus anciens promettent une meilleure formation et de meilleurs logements et services de soutien. La deuxième solution consisterait à consacrer le plus gros du budget à l'infrastructure (écoles, zones d'entraînement, logement, espace administratif, entre autres). La force aérienne proprement dite serait plus petite en nombre d'avions, mais Trenchard est convaincu que les dividendes de cette solution seront notamment une plus grande compétence des pilotes et une plus grande satisfaction parmi le personnel. Sa réflexion est la suivante : « J'ai donc décidé – et progressivement convaincu mon secrétaire d'État [Winston Churchill] – que nous devrions défier les autres services et risquer d'être impopulaires en bâtissant les fondations sans avoir beaucoup à mettre de l'avant, mais des fondations qu'il sera difficile de détruire. Je voulais très peu d'escadrons – juste assez pour acquérir de l'expérience et remplir notre rôle dans nos territoires d'outre-mer en cas d'urgence locale²⁷. »

Trenchard écrit également ceci au Major-général John Salmond :

Je travaille jour et nuit à élaborer des conditions permanentes de solde et de service, et M. Churchill fait tout ce qu'il peut pour m'aider. Cela prend du temps et c'est si important que je ne peux pas faire la moitié de mes autres tâches. Dès que le War Cabinet aura sanctionné les propositions, je viendrai vous voir. Je suis convaincu que vous conviendrez avec moi que je ne dois pas abandonner, mais vraiment élaborer de bonnes conditions. Nous n'aurons jamais plus l'occasion de le faire²⁸.

La dernière phrase révèle le souci de Trenchard : c'est maintenant ou jamais pour la RAF et, s'il ne construit pas maintenant de solides fondations, il n'y aura pas d'avenir pour la construction de l'édifice.

Le fait qu'il faut construire rapidement l'édifice est évident dès que Trenchard assume le rôle de chef d'état-major de la RAF en février 1919. À peu près démuni au départ, il bâtit lentement une organisation capable de faire fonctionner un service militaire distinct. Mais la toute jeune organisation subit les attaques répétées de l'Armée et de la RN.

En mai 1919, Lord Alfred Milner, le secrétaire aux colonies, invite Trenchard à son bureau pour discuter d'une question troublante. Milner lui demande de lui suggérer un moyen de réduire ce qu'il en coûte de contrôler le Somaliland britannique sans compromettre l'issue des événements²⁹. Le sous-secrétaire d'État Leo Amery rappelle, dans ses mémoires, qu'il a lui-même soulevé la question auprès de Winston Churchill³⁰. Quoi qu'il en soit de l'origine de la question, compte tenu du fait que le gouvernement insiste sur l'esprit d'épargne et que les différents services cherchent à réduire leurs effectifs, Churchill et Trenchard sont d'accord : la RAF s'occupera du Somaliland et se chargera de pacifier Mohammed Ben Abdullah Hassan et ses dévots derviches. Dans les années 1890, Hassan s'est fait connaître comme dirigeant local contre l'occupation britannique, et, malgré de nombreux efforts, l'Armée n'a pas su mettre un terme à ses ravages. Le War Office se plaint, en novembre 1918, qu'Hassan est le seul potentat africain qui tient tête à l'Angleterre et qu'il est une source de constante inquiétude³¹. Malgré l'opposition de l'Armée,

la RAF reçoit l'autorisation de commencer ses opérations. On envoie huit avions au Somaliland, et, le 21 janvier 1920, on entreprend le bombardement des bases fortifiées d'Hassan. Au bout de cinq journées de bombardement insupportable, la RAF se met au service des unités militaires du Somaliland à titre de force de soutien, car les armées d'Hassan sont en fuite. Toute la campagne se termine favorablement après environ quatre semaines, au coût global de 150 000 livres (235 400 \$), soit une fraction de ce dont l'Armée aurait eu besoin si on avait envoyé ses unités³². Cet incident a, en fait, servi à augmenter la tension entre l'Armée et la RAF, les affirmations et contre-affirmations faisant l'aller-retour, mais il donne tout de même à penser que l'idée de substituer des forces terrestres par des forces aériennes a peut-être un avenir.

Essayant de gagner du temps, en décembre 1919, Trenchard va voir l'Amiral David Beatty et le Général Henry Wilson, chefs de leurs services respectifs, et leur demande de convenir d'une trêve d'un an afin de laisser la RAF prendre pied. Il leur dit qu'il sait que, s'ils le voulaient vraiment, ils pourraient porter un coup fatal à la RAF avant même qu'elle ait la moindre possibilité de grandir. Tout ce qu'il demande, c'est qu'on laisse la chance au coureur. Si, d'ici la fin de 1920, les services plus anciens estiment toujours que la RAF doit cesser d'exister, Trenchard n'en gardera pas d'amertume. Wilson ne dit pas grand-chose, mais Beatty déclare ceci : « D'accord, je vous laisse tranquille pendant un an, à une condition cependant : que vous répondiez à nos besoins entre-temps³³. »

Tout de suite après, Trenchard propose que la RAF soit essentiellement basée à l'étranger, avec huit escadrons en Inde, sept en Égypte et trois en Mésopotamie, sur les vingt-cinq escadrons et demi qu'elle possède. Le 15 décembre 1919, Winston Churchill prend la parole à la Chambre des communes pour défendre le déploiement : « Je dois rappeler aux honorables députés que nous avons encore un Empire à défendre, aussi étrange que cela puisse paraître au lendemain de victoires inouïes. Nous avons encore toutes ces dépendances et possessions qui étaient nôtres avant la guerre et nous avons également la promesse de nouvelles responsabilités importantes. Le premier devoir de la Royal Air Force est de protéger l'Empire britannique³⁴. » Cette déclaration n'est accueillie avec enthousiasme ni par la Chambre ni par la population. Le Colonel Repington, commentateur militaire, répond dans le *Morning Post* :

Nous voilà, dirait-on, aux derniers mois de la guerre, lorsque la force aérienne demandait que ses effectifs soient portés à quelque 300 000 hommes à un moment où notre infanterie manquait si cruellement de troupes qu'elle a subi une terrible défaite. [...] Il est absurde d'envisager le fractionnement de nos forces armées, puisque l'unité de la perspective et du contrôle est le principe fondamental de la guerre. [...] Rien n'indique que l'Independent Air Force ait raccourci la guerre ne serait-ce que d'une heure. [...] L'attribution d'un rôle prédominant à une branche auxiliaire suppose que, en un temps de restrictions financières, nous en favorisons l'expansion aux dépens de notre infanterie³⁵.

En août 1921, le gouvernement charge un comité dirigé par Sir Eric Geddes d'examiner les moyens de réduire les dépenses nationales. L'« Axe Geddes Axe », comme on appellera le rapport remis par le comité en décembre, recommande que l'Armée réduise ses effectifs d'environ 50 000 hommes, ce qui permettra d'économiser en tout 20 millions de livres (31,3 millions de dollars). Sir Henry Wilson commente plus tard : « Les coupures proposées par le Comité Geddes étaient franchement effrayantes. C'était en quelque sorte le baiser de la mort pour l'Empire³⁶. » Par ailleurs, le rapport aborde la question de l'indépendance de la RAF. Le Comité en est venu à la conclusion que « sans existence distincte, la Force aérienne ne pourra pas entreprendre une évolution qui, d'ici une dizaine d'années, pourrait révolutionner les méthodes d'attaque et de défense. Si elle devait réussir, le Comité estime que les dépenses des services de combat pourraient être considérablement réduites grâce à la substitution des forces terrestres par des forces aériennes³⁷. » La RAF n'aurait pu rêver meilleur argument elle-même.

Malgré l'appui du Comité Geddes, l'Armée et la RN ne sont toujours pas satisfaites des dispositions en matière d'appui aérien. Le 6 février 1922, l'Amirauté adresse une note au Comité de défense impériale pour le convaincre de redonner à la RN sa branche aérienne, suggérant également que l'Armée obtienne la même faveur³⁸. Dans un échange de correspondance, Churchill et l'Amiral Beatty (chef d'état-major de la Marine) tentent de limiter les frictions, mais ne réussissent finalement qu'à mettre de l'huile sur le feu. Bien que Beatty continue d'affirmer

que la RN n'a aucune envie de démanteler la RAF, le résultat de ses propositions aurait presque certainement été précisément cela. La bataille va se poursuivre jusqu'à l'automne et l'hiver suivants.

Après la chute de Lloyd George et l'avènement d'un gouvernement de coalition, en novembre 1922, le nouveau premier ministre Bonar Law demande à Samuel Hoare si le poste de secrétaire d'État à l'air l'intéresse. Winston Churchill a été nommé au Bureau des colonies au début de l'année (et il est désormais écarté du pouvoir comme Lloyd George), et les postes de secrétaire d'État à la guerre et de secrétaire d'État à l'air sont désormais distincts. Le fait que cette distinction dissimule un motif devient cependant évident pour Hoare lorsque Bonar Law nuance son offre dans les termes suivants :

[Sir Frederick] Sykes me dit que l'Independent Air Force et le ministère de l'Air coûtent trop cher et qu'il y a tout lieu de penser que, en temps de paix, il convient d'en revenir au traditionnel plan de contrôle par l'Armée et la Marine. Je suis d'accord avec lui. Je m'attends donc, si vous acceptez le poste, à ce que vous vous rappeliez qu'il pourrait bientôt cesser d'exister. Il y aura une enquête immédiate sur toute la question par le Cabinet et par le Comité de défense impériale. Quelle qu'en soit l'issue, nous devrons très certainement quitter l'Irak, où la Force aérienne a récemment pris les rênes, et nous ne pourrions pas consacrer beaucoup de ressources financières à un troisième service de combat³⁹.

Hoare décide d'accepter le poste malgré sa précarité. Il sera du moins conseiller privé, et cela représente sa première nomination gouvernementale, ce qui devrait bien le placer pour l'avenir.

Avant que Bonar Law puisse purement et simplement écarter la RAF, il a besoin de l'approbation du Parlement, et cela suppose de commencer par un Cabinet unifié. Il semble, à la première réunion du Cabinet, que les ministres soient unanimes à souhaiter l'abolition de la RAF, mais Hoare demande une enquête complète avant de prendre une décision définitive. Arthur Balfour appuie la demande, et le Cabinet forme le Sous-comité Salisbury⁴⁰. Le Comité est composé de tous les ministres importants, notamment Stanley Baldwin, Lord Curzon, Lord Devonshire, Sidney Peel, Arthur Balfour, Lord Weir, Maurice Hankey et les trois ministres de service⁴¹. De nombreuses questions inter-services sont abordées, mais la situation de la branche aérienne fournie par la RAF à la RN devient l'enjeu majeur. Le Sous-comité Salisbury se réunit à 19 reprises, mais, au cours de l'été 1923, Balfour, Peel et Weir recommandent au Comité de laisser la branche aérienne de la RN sous la direction de la RAF, et ce en dépit de la menace du conseil de l'Amirauté qui a déclaré qu'il démissionnerait en bloc s'il ne récupérait pas le contrôle de leurs moyens aériens⁴². L'Amirauté estime que la question n'est toujours pas réglée. Leo Amery rappelle ceci : « Ce n'est qu'avec la plus grande difficulté que j'ai dissuadé Beatty et les membres de l'Amirauté de démissionner en bloc, et encore seulement en insistant sur le fait que Baldwin, dans sa déclaration à la Chambre, devrait expliquer clairement que la décision n'était pas définitive⁴³. »

Tandis que Bonar Law invite le Sous-comité Salisbury à s'interroger sur la nécessité de l'existence de la RAF, il charge également le Comité sur l'Irak, formé en novembre 1922, de déterminer si la Grande-Bretagne devrait rester sur le territoire sous mandat ou retirer tout son personnel et replacer le pays sous le contrôle de la Ligue des nations. Le duc de Devonshire dirige le Comité et remet son rapport en mars 1923. Il y recommande à la Grande-Bretagne de demeurer en Irak pour trois raisons : « Impossible de se retirer en toute sécurité avant au moins deux ans : toute retraite supposerait un abus de confiance à l'égard de la Ligue des nations et du Royaume arabe. De plus, la reddition de Mossoul laisserait Bagdad et même Basra exposées à une attaque turque⁴⁴. »

Les décisions de ces deux comités permettent effectivement à la RAF de survivre sous le gouvernement Baldwin (Stanley Baldwin a assumé la charge de premier ministre lorsque Bonar Law a pris sa retraite pour des raisons de santé, à une époque où le comité délibère encore). Si la Grande-Bretagne doit rester en Irak, le coût d'occupation doit rester peu élevé compte tenu des faibles ressources militaires, et la seule façon de s'y prendre est de donner à la stratégie de contrôle aérien de la RAF une chance de faire ses preuves.

La RAF et l'Irak

Pour comprendre les raisons pour lesquelles l'Irak devient le terrain d'essai du contrôle aérien, il faut remonter le temps un instant. Les négociations entre la Grande-Bretagne et la France, au cours de la guerre, qui ont donné lieu à l'accord Sykes-Picot en 1916 sont d'une importance cruciale pour l'avenir du Moyen-Orient (et plus particulièrement de l'Irak). Comme l'Empire ottoman est entré en guerre aux côtés de l'Allemagne, la Grande-Bretagne, la France et la Russie estiment que les Turcs devront être dépouillés de leurs territoires en cas de victoire des puissances de l'Entente. Ce qu'il convient de faire de la péninsule arabe n'est pas une question facile à régler. C'est un territoire qui n'a jamais été annexé, colonisé ni occupé par une puissance européenne, et il n'existe pas de divisions naturelles que les puissances victorieuses pourraient invoquer. Par ailleurs, les activités de la France, de la Russie, de l'Allemagne et de la Grande-Bretagne au Moyen-Orient avant la guerre donnent une idée claire de la valeur de ces territoires sur le plan des échanges commerciaux, des voies de communication et des ressources en matières premières.

Outre le caractère non organisé du territoire, l'histoire des relations entre les trois puissances d'occupation dans la région est marquée par le conflit et l'obstruction. La Grande-Bretagne et la France ont fait la guerre de Crimée (1854-1856) pour entraver l'expansion de la Russie en direction de Constantinople, et de nombreux conflits mineurs ont contribué au « Grand Jeu » ou à la « Question de l'Est » au moment où la Grande-Bretagne tente d'éloigner les Russes et les Français de la frontière nord-ouest de l'Inde et des voies terrestres et maritimes vers l'Orient. Les négociations relatives à l'avenir de la péninsule ne peuvent donc manquer d'être marquées par l'inimitié du passé⁴⁵.

Curieusement, les principaux intérêts des puissances ne se chevauchent pas tant que cela. La Russie ne souhaite pas gagner de territoire dans la péninsule arabe. Elle a cependant des visées sur les parties de l'Empire ottoman qui se trouvent à sa frontière. Elle souhaite plus particulièrement obtenir la suzeraineté de Constantinople et, finalement, contrôler les Dardanelles, qui constituent une voie de passage tempérée vers la Méditerranée et l'Atlantique. La France veut créer ce qu'on pourrait appeler une « Mid-Arabie », constituée par une bande de la péninsule englobant les territoires actuels du Liban et de la Syrie (incluant l'Israël moderne) et s'étendant vers l'est, en passant par Mossoul (au nord de l'Irak), jusqu'à la frontière de la Perse⁴⁶. La Grande-Bretagne s'engage dans une intéressante stratégie de négociation qui écarte l'objectif d'obtenir un accès garanti au pétrole brut, que poursuivait l'Amirauté immédiatement avant la guerre. Sir Mark Sykes, principal négociateur britannique, respecte les principes diplomatiques classiques de la Grande-Bretagne, obtenant la moitié sud de la péninsule arabe pour protéger les abords du Canal de Suez et du Golfe Persique. La Grande-Bretagne ne tient pas à morceler le Moyen-Orient : entrant dans la guerre à titre de puissance satisfaite, elle préférerait conserver les dispositions en place dans la région en matière de leadership. Mais, comme la Russie et la France veulent des territoires, elle se voit contrainte de jouer un rôle de médiatrice entre ses alliés et les Arabes⁴⁷. C'est ainsi que la Russie, la France et la Grande-Bretagne signe l'accord Sykes-Picot en mai 1916.

Pourquoi la Grande-Bretagne consentirait-elle de bon gré à abandonner la zone de Mossoul, qui représente en gros un tiers de l'Irak moderne et qui se trouve être la région où l'Amirauté vient de passer deux ans à négocier des concessions d'exploitation du pétrole? La raison la plus probable est qu'un État bureaucratique est à l'œuvre. Les pénibles négociations qui se sont soldées, au bout de deux ans, par la mise sous contrôle britannique des concessions pétrolières irakiennes ont été menées par l'Amirauté, le gouvernement de l'Inde, le Board of Trade et les diverses entreprises commerciales intéressées⁴⁸. L'accord sur les concessions est conclu quelques jours seulement après le déclenchement de la guerre et il n'a même pas été ratifié par le gouvernement turc. Il est très possible que Sykes n'avait pas été mis au courant de l'accord de principe.

Quelle que soit la raison, l'accord Sykes-Picot posera des problèmes à la Grande-Bretagne dans les années qui suivent. La Russie perd évidemment l'accès à sa partie de l'accord après la Révolution bolchevique et la signature d'un accord de paix séparé avec les Allemands. Quant à la France, la Grande-Bretagne se rend compte, à mesure qu'approche la fin de la guerre, que les relations entre les deux puissances pourraient se révéler plus tendues que prévu au sortir de la guerre⁴⁹. Si la France contrôle le *vilayet* de Mossoul, elle aura une position avancée sur les rivières du Tigre et de

l'Euphrate et contrôlera une zone éventuellement pétrolière, ce qui risque d'amplifier les tensions entre les deux puissances.

Si la Grande-Bretagne doit rester en Irak, le gouvernement estime qu'il faut faire pression pour obtenir des modifications à l'accord Sykes-Picot. Premièrement, la Russie n'est plus un signataire en bonne et due forme. Deuxièmement, les troupes britanniques (principalement indiennes) ont conquis Mossoul et l'occupent actuellement, et ce à prix fort puisqu'elles ont perdu une division entière à Kout avant de réussir à remonter la vallée du Tigre et de l'Euphrate. La troisième raison a trait à la Déclaration de Balfour, promesse britannique, faite durant la guerre, de soutenir la création d'un territoire juif indépendant. Le premier ministre Lloyd George demande aux Français de céder Mossoul et la Palestine à la Grande-Bretagne, en contrepartie de quoi celle-ci appuiera entièrement les revendications de la France sur la Syrie et la Cilicie, sans égard aux revendications nationalistes arabes⁵⁰. La Grande-Bretagne accorde également aux intérêts français une part de 25 pour cent sur les dépôts pétroliers que l'on pourrait trouver à Mossoul⁵¹. Avec l'inclusion de Mossoul, la création de l'État irakien, formé des vilayets de Mossoul, de Bagdad et de Basra, est chose faite à la fin de décembre 1918.

En août 1919, Winston Churchill fulmine contre le coût de l'occupation de l'Irak, où se trouvent 25 000 soldats britanniques et 80 000 soldats indiens, soit un budget annuel de 20 millions de livres (31,3 millions de dollars). En février 1920, il demande à Trenchard si celui-ci est prêt à « prendre la Mésopotamie », en lui promettant dans ce cas une augmentation du budget de la RAF pouvant aller jusqu'à 6 millions de livres (9,4 millions de dollars). Trenchard en est heureux, car cela semble être la première occasion importante pour la RAF de faire ses preuves comme force de maintien de la paix⁵². Compte tenu de la controverse entre l'Armée et la RN concernant l'indépendance de la RAF, Trenchard se dit qu'un succès en Irak apporterait de l'eau à son moulin. Il propose un plan prévoyant 10 escadrons aériens et une force terrestre minimale, auquel Churchill réagit très favorablement. Mais, lorsque celui-ci présente le plan au Cabinet, il se heurte à une rude opposition dirigée par le chef de l'Armée, Sir Henry Wilson. Le fait que celui-ci n'ait pas jugé le plan objectivement est manifeste dans ce qu'il écrit dans son journal le 7 mai : « Plus vite la Force aérienne s'éfondrera, mieux cela vaudra. [...] En l'état actuel des choses, c'est un pernicieux gaspillage d'argent⁵³. »

Mais la situation va bientôt empirer en Irak. Dès juillet 1920, moins de deux mois après la conférence de San Remo, où la Grande-Bretagne accepte d'assumer la tutelle de l'Irak, une révolte massive éclate contre les « occupants » britanniques. Les causes semblent en être la procrastination à remplir une promesse faite en temps de guerre au sujet de l'indépendance des Arabes, la baisse systématique des garnisons militaires et l'interruption des paiements versés depuis le début de la guerre aux dirigeants locaux pour maintenir la paix. La révolte n'a ni centre ni chef, ce qui n'a rien de surprenant puisque l'Irak n'a jamais existé en tant qu'État distinct. Au lieu de cela, chaque région semble lutter pour sa propre indépendance. L'Armée dispose d'environ 10 000 soldats britanniques et de 56 000 soldats indiens en Irak, mais elle doit demander des renforts à l'Inde : on a finalement besoin de 20 000 autres soldats pour résorber la rébellion. En octobre 1920, il semble que le pire soit passé⁵⁴. Illustrant la façon dont la population comprend à l'époque le rôle de la RAF en Irak, *The Times* publie, en août, un article où l'on affirme que la révolte « a mis à l'épreuve les méthodes de contrôle aérien et prouvé leur insuffisance⁵⁵ », observation intéressante quand on sait que la question du contrôle aérien n'a pas été plus loin que le Cabinet. Après coup, de nombreuses voix, dont celle de Winston Churchill, se font entendre pour demander le retrait des troupes britanniques en Irak.

Une partie du problème que représente l'Irak tient à la façon désordonnée dont le gouvernement britannique traite tout ce qui a trait au Moyen-Orient, le Colonial Office, le Foreign Office et l'India Office contrôlant chacun différents territoires de la région. En décembre 1920, le Cabinet crée un nouveau ministère du Moyen-Orient sous la direction du Colonial Office, qui inclut l'Irak, la Transjordanie et la Palestine. Lord Milner démissionne de ses fonctions de secrétaire aux colonies, et Lloyd George offre le poste à Winston Churchill⁵⁶.

En mars 1921, Churchill convoque la conférence du Caire pour instaurer un leadership en Irak et préciser le rythme de réduction des troupes d'occupation. On a déjà procédé à des démarches

diplomatiques pour trouver des candidats valables au trône irakien, dont Fayçal, recommandé par T. E. Lawrence⁵⁷. C'est très rapidement que les participants conviennent que Fayçal, fils du roi Hussein du Hedjaz, devrait être proposé (mais trop visiblement)⁵⁸. Fayçal sera couronné en août. La question de la réduction des forces d'occupation exige cependant plus de travail. La rébellion a notamment convaincu le gouvernement britannique que l'Irak est un gouffre où disparaissent ressources humaines et financières. Il faut trouver le moyen de faire des économies, et la RAF a un plan pour contrôler l'Irak à bien moindres frais que l'Armée. Présenté par Trenchard comme « système de contrôle de la Mésopotamie par la Royal Air Force », le plan suppose l'usage combiné d'avions de la RAF (12 escadrons), de voitures blindées et de troupes arabes. Il y faut également des moyens de communication par télégraphie, un service de renseignement efficace et la construction de terrains d'aviation dans tout le pays⁵⁹. Si le gouvernement accepte le plan, la RAF aura besoin d'appareils supplémentaires, faute de quoi plus de la moitié de son actif opérationnel sera en service en Irak. Autrement dit, le plan de Trenchard ne vise pas seulement à conserver des ressources en Irak, mais aussi à garantir la survie de la RAF, son indépendance et une part plus importante dans le budget militaire⁶⁰.

Mais, avant que la RAF puisse tester sa capacité de contrôle en Irak, il y a la crise de Chanak. Le Traité de Sèvres conclu en 1920 a théoriquement instauré la paix entre les puissances de l'Entente et la Turquie, les premières (Russie en moins) s'emparant de vastes territoires de l'ancien Empire ottoman et neutralisant les Dardanelles. Mais le dirigeant nationalistes Kemal Pacha forme une armée turque qui menace les possessions britanniques, grecques et italiennes en Asie Mineure. La France et l'Italie font la paix avec Kemal et retirent leurs troupes. Les Grecs, qui ont d'autres visées (dont Constantinople), et les Britanniques restent. En août 1922, l'armée turque met les Grecs en déroute et occupe Smyrna. S'approchant des détroits, les Turcs atteignent la zone neutre britannique du nom de Chanak. On est dans une impasse pendant deux mois, parce que les Turcs auraient pu facilement l'emporter sur la petite garnison britannique, mais Kemal n'est guère enthousiaste à l'idée d'un conflit avec la Grande-Bretagne. Le premier ministre Lloyd George, vigoureusement favorable aux Grecs, fait appel à ses alliés et aux Dominions contre les Turcs, mais se retrouve isolé. Les Britanniques finissent par s'entendre avec Kemal et reconnaissent les acquis turcs, mais seulement après avoir aliéné la Turquie⁶¹. Du point de vue de l'Irak, la crise de Chanak, qui est un cafouillage complet, a pour effet de placer une armée turque hostile (désormais libre de tout souci au nord de la Turquie) à sa frontière septentrionale. Et c'est de plus l'armée d'un État qui n'a pas encore reconnu la validité de la revendication de l'Irak sur le vilayet de Mossoul.

La question du pétrole au Moyen-Orient est abordée sur la pointe des pieds dans les hautes sphères diplomatiques de l'époque, mais on ne remet pas en cause les intérêts de la Grande-Bretagne en Irak, source éventuelle de pétrole, peut-être même plus que son voisin l'Iran. En novembre 1922, la conférence de Lausanne est l'occasion de négocier un nouveau traité de paix, approuvé par les nouveaux dirigeants turcs, en remplacement du Traité de Sèvres. On s'entend pour rendre Constantinople et la partie orientale de la Thrace à la Turquie, mais les Dardanelles doivent rester neutres⁶². La question de la frontière entre la Turquie et l'Irak est délibérément reportée. Au cours de la conférence, la Turkish Petroleum Company (TPC) tente d'obtenir l'appui des États-Unis concernant une concession pétrolière de Mossoul en offrant à un groupe américain une part de 24 pour cent dans l'entreprise. La TPC est encore principalement britannique, et les Américains le savent. Shell est disposée à participer à l'affaire, mais le Département d'État américain ne reconnaît pas la concession de la TPC à Mossoul et, par conséquent, soutient officieusement la Turquie dans le conflit frontalier⁶³. Plus tard au cours de la conférence, la Turquie annonce qu'elle a reconnu la concession pétrolière de Chester, revendication concurrente d'une entreprise américaine dans la zone de Mossoul. Après la conférence, sans que la situation frontalière soit réglée, la concession de Chester meurt de sa belle mort, faute de capitaux suffisants⁶⁴ et parce que le gouvernement turc l'annule en décembre 1923, mais cela démontre en réalité la valeur d'abord politique de cette concession.

En octobre 1922, la RAF assume officiellement la responsabilité de la défense de l'Irak contre les menaces internes et externes. Le commandant en chef est le Major-général John Salmond, l'un de deux frères qui se sont fait une réputation remarquable dans la RAF. Salmond succédera

à Trenchard au poste de chef d'état-major de l'Air après le départ de celui-ci en 1929. La situation géopolitique en vigueur au moment où Salmond entre en fonction est grave. Le roi Fayçal n'est au pouvoir que depuis un an, et il est clair qu'il ne reste sur le trône que par le pouvoir coercitif de la Grande-Bretagne. Ce n'est pas que Fayçal manque de talent politique, mais l'Irak n'est pas encore devenu un État unifié. La crise de Chanak commence à peine à se résorber, laissant derrière elle une Turquie en colère à la frontière septentrionale de l'Irak. Abdelaziz ibn Saoud est un dangereux pillard du sud : lui aussi vise l'édification d'un pays.

La situation interne n'est pas le seul ennemi de l'Irak et de la RAF. Il y en a encore beaucoup de sceptiques au gouvernement britannique. Sir Aylmer Haldane déclare : « Je ne crois pas que ce pays [l'Irak] puisse être maintenu et administré par une forme de terrorisme, qui fait courir le risque de bombarder des femmes et des enfants. [...] Les avions doivent encore faire la preuve de leur efficacité. » Son état-major fait savoir que « la vue de troupes traversant le pays est le seul moyen efficace de prévenir et de réprimer les désordres⁶⁵ ». Voilà une étrange accusation à écarter contre une politique approuvée par Winston Churchill. Au moment où il est encore secrétaire d'État à la guerre, Churchill condamne lui aussi le massacre de civils indiens à Amritsar, dont la responsabilité incombe au Général Dyer. Il dénonce l'appui que semble accorder celui-ci à une politique de terreur, déclarant : « Ce que j'entends par terreur, ce sont les massacres et les carnages infligés à une foule dans l'intention de terroriser non pas le reste de la foule réunie, mais bien toute une région ou tout un pays. Nous ne pouvons admettre ce principe sous quelque forme que ce soit⁶⁶. » Le point de vue de Churchill sur la tactique de terreur doit être évalué au regard de critiques comme Haldane, qui affirme que la RAF bombarde sans discrimination des non-combattants en Irak. Il semble tout à fait probable que Churchill ait approuvé une politique de contrôle aérien inapte à faire la distinction entre les combattants et les non-combattants.

La description qui suit nous vient d'un des pilotes ayant effectivement participé aux missions en Irak, le Maréchal de l'Air Robert Saundby. Elle penche peut-être un peu du côté de la clémence, mais elle n'en est pas moins l'expression d'une expérience directe :

En vertu du principe du contrôle aérien, lorsqu'un policier ou un responsable politique local signalait un début d'agitation populaire, on pouvait prendre des mesures immédiates à très peu de frais, et le problème était tué dans l'œuf. Les contrevenants recevaient l'ordre de comparaître devant un tribunal pour leur procès. S'ils obtempéraient, tant mieux. S'ils refusaient ou commettaient d'autres exactions, un avertissement leur était adressé, les informant que, à telle date, leur village serait bombardé. On leur disait qu'il fallait évacuer le village et qu'ils n'y seraient pas en sécurité à moins d'être disposés à se soumettre à la loi.

Le jour dit, le village était bombardé, mais il était inutile, et en fait indésirable, de causer de graves dommages. Il arrivait que la maison ou le fort d'un malfaiteur persistant soit visé, et cela exigeait une grande précision dans le bombardement. On instaurait alors un blocus aérien du village, en menant de petites attaques intermittentes, car il n'était pas nécessaire de procéder à des bombardements lourds. Tôt ou tard, l'interruption de leur vie quotidienne, le désir de retrouver la paix de leurs maisons et de cultiver leurs champs et l'impossibilité d'espérer la fin de leurs tourments incitaient les hors-la-loi les plus intransigeants à se rendre. Des policiers ou des militaires étaient alors envoyés, accompagnés de personnel médical, pour rétablir l'ordre, réprimer le pillage, panser les blessures, soigner les malades, distribuer de la nourriture, etc. et, plus généralement ramener la zone à une situation normale⁶⁷.

Comme le montre cet exemple, le contrôle aérien suppose l'application du minimum de force nécessaire à l'obtention de l'effet souhaité. On n'y trouve pas trace de bombardement sans discrimination ou visant à terroriser, ce qui ne veut évidemment pas dire que chaque bombe est tombée exactement où il fallait. L'intention, cependant, est un facteur extrêmement important dans un cas comme celui-ci, surtout lorsqu'on s'interroge sur les dommages collatéraux.

Les missions ne concernent pas toutes des villageois plus ou moins agités. Les incursions de troupes régulières et irrégulières turques sont courantes dans le vilayet de Mossoul. Lorsque Salmond assume la direction de la RAF en 1922, il doit affronter régulièrement de très vigoureuses attaques turques. Le biographe de Trenchard décrit l'une de ces attaques :

En septembre 1924, la sécurité de l'Irak est une fois de plus menacée par les Turcs lorsque des troupes franchissent la frontière nord-ouest et se dirigent vers la ville d'Amandia. Higgins, craignant d'avoir affaire à des « maraudeurs irréguliers », ordonne à ses escadrons d'attaquer. Les envahisseurs perdent des centaines d'hommes. La consternation monte à Bagdad lorsqu'on y apprend que beaucoup des morts et des blessés sont des soldats de l'armée régulière turque, mais Higgins, ayant accidentellement entravé une autre tentative de Kemal pour isoler Mossoul et peut-être s'en emparer, résiste à la pression du haut commissaire d'Irak et du gouvernement local, qui souhaitent tirer parti de son avantage militaire. Même lorsqu'un ultimatum est adressé à la Turquie sans qu'Higgins ait été consulté, le commandant de la RAF refuse d'y donner suite, rappelant avec insistance qu'il a fait tout ce qui était nécessaire pour dissuader les envahisseurs. L'échéance de l'ultimatum est arrivée. Les Turcs se sont retirés en temps et lieu. Et Trenchard convient avec Higgins que ce n'est pas Kemal, mais un haut commissaire « en panique » qui a gâché la situation⁶⁸.

Il est clair que, lorsque la RAF exerce le contrôle aérien dans ce contexte, elle n'emploie pas ses bombardiers pour appliquer des mesures de coercition intermittentes et de faible envergure. Par ailleurs, elle estime dans les cas ci-dessus qu'elle affronte des formations à caractère plus officiellement militaire, ce qui justifie des attaques directes. En fin de compte, la combinaison d'attaques lourdes contre les maraudeurs et de mesures de contrôle aérien moins astreignantes à l'égard des villages récalcitrants permet d'obtenir une stabilité étonnante sur un territoire sur lequel le roi Fayçal acquiert progressivement un contrôle. À la fin de 1925, il apparaît clairement à la plupart des observateurs extérieurs que la politique du roi Fayçal combinée au soutien diplomatique et militaire de la Grande-Bretagne a rétabli un semblant d'ordre fort apprécié dans le pays.

Après l'échec de la Grande-Bretagne, de la Turquie et de l'Irak à régler la question frontalière relative dans le vilayet de Mossoul, à la conférence de Lausanne, une autre conférence anglo-turque est convoquée en mai 1924, mais, là encore, on ne parvient pas à faire avancer les choses. Leo Amery, secrétaire aux colonies, au cours d'une visite à Bagdad en 1925, apprend la bonne nouvelle de la bouche de Sir Henry Dobbs « la Commission d'enquête de la Ligue des nations, après moult champagne, s'est retirée avec une impression très favorable de la situation en Irak, disposée à recommander le maintien de Mossoul sous la houlette de l'Irak, pourvu que nous soyons également toujours disposés à rester responsables, sous la forme d'un mandat ou d'un traité, de veiller à l'équité entre les différentes races⁶⁹ ». Il ne surprendra donc personne que, en décembre 1925, la Ligue des nations décide que Mossoul appartient à l'Irak. La Turquie rejette d'abord la décision, mais, en 1926, elle signe finalement avec la Grande-Bretagne et l'Irak un accord qui délimite la frontière septentrionale de Mossoul⁷⁰. La Turquie capitule parce qu'elle a enfin décidé de demander son accession à la Ligue des nations, et, peut-être, parce qu'elle est incapable de prendre pied sur les territoires revendiqués par l'Irak. Tout au long de cette période, les escadrons de la RAF passent leur temps à repousser les incursions répétées des Turcs à la frontière. Ces derniers n'ont jamais lancé d'offensive générale contre Mossoul, mais il semble qu'ils aient voulu éprouver la solidité des défenses irakiennes et tenté systématiquement de faire valoir leurs prétentions à l'égard du territoire de Mossoul⁷¹.

Évaluation de la politique de contrôle aérien par la RAF

Il est clair, dès la fin de 1925, que le contrôle aérien est une stratégie apte à contrôler un territoire de l'Empire. Lorsque, en mai 1920, Churchill et Trenchard proposent de maintenir l'ordre en Irak en confiant la tâche aux forces aériennes, ils escomptent certains résultats.

L'intérêt de Churchill à cet égard renvoie surtout à des préoccupations concernant les ressources humaines et financières : il voit un pays sans rentabilité financière où le War Office déverse 18 millions de livres par an. Le rythme d'expansion économique d'après-guerre ralentit, et le chômage augmente rapidement. Une grève générale risque d'être déclenchée, et peut-être y a-t-il une révolution dans l'air⁷². Par ailleurs, comme ses détachements militaires en Russie ne parviennent pas à enrayer la vague bolchevique, Churchill, anti-bolchevique par excellence, cherche par tous les moyens à récupérer des troupes pour soutenir les armées blanches. De son

point de vue, l'objectif de sauver la Russie de Lénine l'emporte de loin sur le maintien de la paix dans une zone relativement inconnue de l'Empire.

La perspective de Trenchard est fort différente. Churchill fait le compte des ressources que peuvent lui fournir l'Armée et la RAF, tandis que Trenchard envisage un monde où la Grande-Bretagne a besoin d'une bonne raison pour conserver la RAF. Comme chef d'état-major de l'Air, il a un point de vue concevable : la bureaucratie ne l'a pas chargé de s'occuper des trois services, mais de défendre le sien. Il n'a pas besoin de budget pour fonctionner la RAF : ce budget dépend directement des tâches que le gouvernement confie à la RAF. En temps de paix, la fonction ordinaire de la RN est de protéger les voies commerciales de la Grande-Bretagne et de battre son pavillon, tandis que celui de l'Armée est de résorber les troubles intérieurs et de maintenir l'ordre dans l'Empire. La façon dont Trenchard envisage l'avenir de la RAF est d'en faire une force de bombardement, capable de gagner des guerres importantes sans beaucoup d'aide de la part des services plus anciens, mais cette tâche ne lui vaudra pas un budget suffisant en un temps où la règle des dix ans et les mesures de réduction massive des dépenses gouvernementales priment. Au lieu de cela, suivant cette tactique, il doit prouver que la RAF peut assumer les tâches de temps de paix accomplies par les autres services, mais à moindre coût et plus efficacement. C'est le principe que Trenchard applique au contrôle aérien : est-il possible de contrôler l'Irak à moindre coût et plus efficacement que l'Armée? Si c'est le cas, le contrôle aérien sera considéré comme un succès.

Compte tenu de ces critères (moindre coût, moins de personnes, rôle de la RAF en temps de paix, maintien de la paix en Irak), quelle évaluation peut-on faire du contrôle aérien? Henry Dobbs, haut commissaire de l'Irak, déclare en mars 1924 que « le contrôle aérien a été un succès si éclatant qu'il a dépassé tous les espoirs formulés à la conférence du Caire en 1921⁷³ ». Lorsque le secrétaire d'État de l'Air Samuel Hoare présente le budget de l'Air pour l'année 1926, il demande à peine plus de 15 000 000 de livres (24 054 200 \$) pour toute la RAF⁷⁴, soit moins que ce que l'Armée a dépensé par année simplement pour occuper l'Irak en 1919 et 1920. Il dit également de Trenchard : « En Irak, son plan de "contrôle sans occupation" a été un succès. Les escadrons étaient déjà prêts à assumer la responsabilité de la défense et du maintien de l'ordre intérieur. Des faits tangibles étayaient ses promesses⁷⁵. » Leo Amery, secrétaire aux colonies, s'adresse à la Ligue des nations au sujet du conflit frontalier en 1925 et demande que la Grande-Bretagne soit autorisée à continuer la reconstruction de l'Irak, « où est déjà instaurée une plus grande mesure de sécurité, de justice et de bonne gouvernance que ce qu'il a connu depuis un millier d'années »⁷⁶. Au terme de son remarquable travail sur l'usage de la puissance aérienne britannique pour contrôler les colonies, David Omissi déclare : « Le contrôle aérien offre au gouvernement britannique la formule magique qui lui permet de continuer à exercer un contrôle à peu de frais, et cette méthode peu orthodoxe résout un dilemme central pour l'impérialisme de l'après-guerre⁷⁷. »

À mesure que le contrôle aérien est appliqué à d'autres régions de l'Empire après sa mise à l'essai en Irak, les rapports continuent de n'être pas moins favorables. Le comité de contrôle et de défense des zones tribales de l'Inde déclare en 1931 : « L'expérience atteste que, si les populations sont dûment averties, les actions aériennes lancées contre des villages causent très peu de pertes humaines et que leur succès dépend principalement des effets de l'interruption des activités quotidiennes et de l'inconfort qu'elle entraîne [...] »⁷⁸ Rendant compte des opérations à Kotkay, dans la zone frontalière du nord-ouest, en 1933, le secrétaire de l'Armée auprès du gouvernement de l'Inde fait remarquer ceci :

La prévention dans cette zone est cent fois plus efficace que les mesures de correction. La seule solution de rechange au bombardement aérien serait d'envoyer une force terrestre, mais le territoire de Bajauri est infecté par la malaria, et il n'y a pas de route sur les trente derniers milles qui mènent à Kotkay. Les opérations terrestres auraient coûté plus de 100 000 roupies [82 141 \$] et peut-être des milliers de pertes humaines, comparativement à 15 000 roupies [320 \$] et un homme blessé par action aérienne. Le contrôle aérien dans la zone frontalière s'est révélé économique, sans cruauté et efficace, et il n'a coûté que 11 pertes humaines au cours des neuf dernières années⁷⁹.

Ces exemples démontrent le côté positif du contrôle aérien. Il existe nombre d'exemples où la politique de la RAF fait l'objet de sérieuses critiques, et beaucoup d'auteurs la décrivent

passablement. Nous avons déjà parlé des objections d'Haldane. Le commandant d'escadre Wing H. Allen, qui écrit en 1972, fait remarquer que le contrôle aérien a posé de nombreux problèmes à la RAF à l'aube de la Deuxième Guerre mondiale : on ne songe guère à acquérir une supériorité aérienne puisqu'elle est obtenue par défaut; les difficultés associées au vol par mauvais temps sont réduites au minimum puisque les missions peuvent être reportées sans impact opérationnel majeur; la conception des bombes reste au niveau de la Première Guerre mondiale puisqu'elle suffit aux besoins actuels; les méthodes de largage sont déterminées en fonction de moyens de défense antiaérienne quasi-inexistants; et les techniques de navigation restent strictement visuelles⁸⁰. David Killingray fait remarquer, dans *Guardians of Empire*, que « le rôle de la Royal Air dans le maintien de l'ordre dans les colonies est aussi d'une valeur limitée pour la formation nécessaire à la guerre à venir contre l'Allemagne et l'Italie⁸¹ ». Tami Davis Biddle, dans l'ouvrage qu'elle publie en 2002, confirme ce constat et analyse l'écart qui se creuse entre la théorie et la réalité⁸².

Cependant, quelle que soit la validité de ces critiques, en 1920, Churchill et Trenchard n'en auraient eu cure, pas plus qu'en 1925 d'ailleurs, parce qu'elles ne tiennent pas compte de la nécessité d'économiser des ressources humaines et financières, de déterminer une mission durable et de maintenir la paix. Dans la Grande-Bretagne des années 1920, aucun organisme gouvernemental ni aucun représentant militaire ou particulier ne peut contester la valeur de la RAF à ces égards. Selon les critères du temps, la politique de contrôle aérien par la RAF est un succès.

Conclusion

Au sortir de la Première Guerre mondiale, l'Empire britannique semble à bout de souffle. Le principal pays créancier du monde est devenu, en quatre brèves années, un pays débiteur déterminé à resserrer les cordons de la bourse et à expédier sans ménagement les demandeurs de fonds. Différents types de mouvements nationalistes créent des problèmes de droit et d'ordre en Afghanistan, en Inde, en Palestine, en Irak, en Perse et dans un grand nombre d'autres régions du monde. Et pourtant, la RAF, un organisme créé dans la panique, dont la destruction est activement désirée par l'Armée et la RN après la Grande Guerre et qui est sous-financée (à une époque où, il faut le dire, tous les organismes gouvernementaux peuvent en dire autant), réussit, on ne sait trop comment, à faire largement sa part dans le contrôle d'un Empire fractionné.

L'examen d'un exemple limité de contrôle aérien en fonction de critères économiques, politiques et militaires entraîne la question suivante : que nous révèlent les aspects de cette analyse? Premièrement, la décision, en 1917, de créer une force aérienne distincte semble avoir été irréfléchie et inefficace. Une fois constituée, la RAF a eu peu d'effet sur l'issue de la guerre, et il y a tout lieu de penser que, si elle n'avait pas existé, la guerre se serait terminée à peu près au même moment et de la même façon. Le fait que le gouvernement se souciait surtout de la démobilisation et des problèmes intérieurs peut expliquer l'incapacité à se défaire de la RAF au beau milieu d'une période d'extrême austérité. On ne peut pas non plus ignorer la personnalité de Winston Churchill : un autre ministre aurait pu avoir du mal à justifier la pérennité de la RAF. À un moment ou un autre, cependant, tous les gouvernements (de coalition, conservateur ou travailliste) de l'époque jugent nécessaire de faire une enquête approfondie sur la question de savoir s'il faut ou non démanteler la RAF. Le moteur de chacune de ces enquêtes est le coût et non l'efficacité militaire. Entre-temps, une âcre bataille fait rage entre les trois services militaires, non pas pour des raisons financières, mais parce que l'Armée et la RN sont convaincues que la RAF ne tiendra pas compte de leurs capacités aériennes. Le désir désespéré de la RAF d'obtenir une mission permanente de maintien de la paix, qui permettrait de repousser les attaques des deux autres services, est ce qui finira par donner lieu à l'application de la politique de contrôle aérien en Irak. En fin de compte, le succès de cette politique a été défini par l'aptitude de la RAF à maintenir la paix tout en permettant de faire d'importantes économies en ressources humaines et financières. Le succès du contrôle aérien en Irak est ce qui a garanti la survie de la RAF comme entité indépendante.

La crainte des bombardements en 1917, qui a donné lieu à la création de la RAF, annonce celle qui se fera sentir tout au long des années 1930 et qui trouvera sa justification en 1940. Il n'a heureusement pas été nécessaire de créer une nouvelle organisation militaire pour défendre les îles Britanniques comme cela a été le cas en 1917. Il semble que le gouvernement et les militaires

britanniques aient au moins appris une leçon durant les 23 années écoulées en dépit de l'affirmation occasionnelle du contraire.

.....
Notes

1. Uri Bialer, *The Shadow of the Bomber: The Fear of Air Attack and British Politics, 1932-1939*, Londres, Royal Historical Society, 1980, p. 5.
2. Neville Jones, *The Origins of Strategic Bombing*, Londres, William Kimber, 1973, p. 26 et 27.
3. Tami Davis Biddle, *Rhetoric and Reality in Air Warfare: The Evolution of British and American Ideas about Strategic Bombing, 1914-1945*, Princeton, Princeton University Press, 2002, p. 21.
4. Jones, p. 57 et 58.
5. Scot Robertson, *The Development of RAF Strategic Bombing Doctrine, 1919-1939*, Westport (CT), Praeger Publishers, 1995, p. 16.
6. Biddle, p. 32.
7. *Ibid.*, p. 30 et 31.
8. Raymond Fredette, *The Sky on Fire: The First Battle of Britain, 1917-1918, and the Birth of the Royal Air Force*, Harcourt Brace Jovanovich, 1976; Washington (DC), réimpression par Smithsonian Institution Press, New York, 1991, p. 89.
9. *Ibid.*, p. 111.
10. Andrew Boyle, *Trenchard*, New York, Norton, 1962, p. 229.
11. *Ibid.*, p. 230.
12. Fredette, p. 197.
13. *Ibid.*, p. 197 et 98.
14. *Ibid.*, p. 202.
15. *New York Times*, 14 octobre 1917, reproduit dans Lee Kennett, *A History of Strategic Bombing*, New York, Charles Scribner's Sons, 1982, p. 26 et 27.
16. Kennett, p. 27.
17. Jones, p. 203.
18. *Ibid.*, p. 203 à 213.
19. Aaron Klieman, *Foundations of British Policy in the Arab World: The Cairo Conference of 1921*, Baltimore, The John Hopkins Press, 1970, p. 29.
20. *Ibid.*, p. 29 et 30.
21. Andrew Thorpe, *Britain in the Era of the Two World Wars, 1914-1945*, Londres, Longman, 1993, p. 106.
22. Keith Jeffery, *The British Army and the Crisis of Empire, 1918-1922*, Manchester, Manchester University Press, 1984, p. 13.
23. Hilary Saunders, *Per Ardua: The Rise of British Air Power, 1911-1939*, Londres, Oxford University Press, 1945; New York, réimpression par Arno Press, 1972, p. 281.
24. Martin Gilbert, *Churchill: A Life*, New York, Henry Holt and Company, 1991, p. 404.
25. David Omissi, *Air Power and Colonial Control: The Royal Air Force, 1919-1939*, New York, Manchester University Press, 1990, p. 8.
26. Gilbert, p. 404 à 426.
27. Boyle, p. 341.
28. John Laffin, *Swifter than Eagles: The Biography of Marshal of the Royal Air Force Sir John Maitland Salmond*, Édimbourg, William Blackwood & Sons, 1964, p. 148.
29. Boyle, p. 366.
30. Leo Amery, *My Political Life, vol. 2, War and Peace 1914-1929*, Londres, Hutchinson & Company, 1953, p. 201 et 202.
31. Omissi, p. 13 et 14.
32. *Ibid.*, p. 14 et 15.
33. Boyle, p. 349 et 350.
34. *Ibid.*, p. 354.
35. H. R. Allen, *The Legacy of Lord Trenchard*, Londres, Cassell and Company, Ltd., 1972, p. 38.
36. Jeffery, p. 22 et 23.
37. Saunders, p. 307.
38. Bryan Ranft (dir. de la publ.), *The Beatty Papers: Selections from the Private and Official Correspondence and Papers of Admiral of the Fleet Earl Beatty*, Aldershot, Scolar Press, 1993, p. 204 à 206.

39. Samuel Hoare, *Empire of the Air: The Advent of the Air Age, 1922-1929*, Londres, Collins, 1957, p. 36.
40. *Ibid.*, p. 60.
41. *Ibid.*, p. 62.
42. *Ibid.*, p. 63 à 65.
43. Amery, p. 264 et 265.
44. Omissi, p. 33.
45. Klieman, p. 26.
46. John Bagot Glubb, *Britain and the Arabs: A Study of Fifty Years, 1908 to 1958*, Londres, Hodder and Stoughton, 1959, p. 67.
47. Klieman, p. 11 et 12.
48. Geoffrey Jones, *The State and the Emergence of the British Oil Industry*, Londres, The Macmillan Press, 1981, p. 144 à 155.
49. Klieman, p. 27 et 28.
50. *Ibid.*, p. 35 et 36.
51. B. S. McBeth, *British Oil Policy 1919-1939*, Londres, Frank Cass, 1985, p. 34.
52. Omissi, p. 21.
53. *Ibid.*, p. 21 et 22.
54. Jeffery, p. 150 à 152.
55. Omissi, p. 23.
56. *Ibid.*, p. 24.
57. John Mack, *A Prince of Our Disorder: The Life of T. E. Lawrence*, Boston, Little, Brown and Company, 1976, p. 298 et 299.
58. Klieman, p. 108 à 110.
59. *Ibid.*, p. 111.
60. Omissi, p. 20.
61. A. J. P. Taylor, *English History 1914-1945*, New York, Oxford University Press, 1965, p. 190 et 191.
62. *Ibid.*, p. 202.
63. McBeth, p. 68.
64. *Ibid.*, p. 71 et 72.
65. Jeffery, p. 153.
66. Gilbert, p. 422.
67. Robert Sandby, *Air Bombardment: The Story of Its Development*, New York, Harper & Brothers, 1961, p. 39 et 40.
68. Boyle, p. 511 et 512.
69. Amery, p. 308.
70. Glubb, p. 126.
71. Omissi, p. 30 à 36.
72. Taylor, p. 144 et 145.
73. *Ibid.*, p. 35.
74. Hoare, p. 290.
75. *Ibid.*, p. 265.
76. Amery, p. 327.
77. Omissi, p. 211.
78. Laffin, p. 161.
79. *Ibid.*
80. Allen, p. 50.
81. David Killingray, « Guardians of Empire », dans David Killingray et David Omissi (dir. de la publ.), *Guardians of Empire*, New York, Manchester University Press, 1999, p. 7.
82. Biddle, p. 89 et 90.

Winfield Scott

Le Lieutenant-colonel Winfield Scott a terminé ses études de doctorat et rédige actuellement sa thèse sur l'histoire de l'Europe moderne à l'Université S&M du Texas. Au cours de ses études de doctorat, il s'est spécialisé dans l'histoire de la Grande-Bretagne moderne, avec mineures en histoire de l'Europe moderne, histoire des États-Unis modernes et géographie. Sa carrière dans la Force aérienne est ponctuée de nombreuses affectations académiques. De 1986 à 1996, il occupe toutes sortes de postes de communications dans des bases et au quartier général. Il obtient sa maîtrise en gestion au Webster College en 1987. En 1996, il est affecté à l'École des officiers d'escadron, où il est commandant d'escadrille, administrateur de base de données et sous-directeur du programme d'études jusqu'en 2000. Cette année-là, sa candidature est retenue pour une résidence à l'ACSC (Air Command and Staff College) de l'Aviation des États-Unis, où il obtient, en 2001, une maîtrise en sciences et arts opérationnels. De 2001 à 2003, il est membre du corps enseignant de l'ACSC, où il remplit les fonctions de moniteur de cours et de sous-directeur de cours en matière de sécurité nationale. De 2003 à 2006, il termine ses études de doctorat à l'Université A&M du Texas, et, depuis juin 2006, il travaille de nouveau à l'ACSC. Il a été sous-directeur du cours des forces mixtes en résidence, puis directeur de cours et directeur du département d'enseignement à distance. Il s'intéresse notamment à l'histoire de l'aviation (européenne et américaine), à l'histoire militaire de l'Europe et des États-Unis modernes et aux guerres secondaires des XIX^e et XX^e siècles.

La puissance aérienne au service d'objectifs non militaires : l'expérience australienne

Chris Clark

Ce n'est pas d'aujourd'hui que l'Australie utilise la puissance aérienne à des fins non offensives et non cinétiques : cela remonte aux premiers jours de la Royal Australian Air Force (RAAF). En fait, il n'y a pas de meilleure illustration de la volonté des Australiens de s'approprier les capacités non offensives de la puissance aérienne au profit du pays que les circonstances mêmes de la création de la RAAF elle-même.

C'est en janvier 1919 que le gouvernement prend la ferme décision de doter l'Australie d'une force aérienne, à peine deux mois après la fin de la Première Guerre mondiale¹. Cette intention n'empêche pas le démantèlement de l'Australian Flying Corps dès son retour des champs de bataille d'Europe et du Moyen-Orient, et il s'écoule encore deux ans avant la formation de la RAAF, le 31 mars 1921. Bien des raisons expliquent ce délai, le moindre n'étant pas les plans que l'Armée et la Marine continuent de dresser pour favoriser la création de branches aériennes dans leurs propres organisations et sous leur contrôle, mais d'autres facteurs ont dû paver la voie de la réalisation de ce projet.

Par exemple, bien que le gouvernement, peu après, ait commencé à se soucier de limiter toutes les dépenses susceptibles d'être jugées non essentielles afin d'alléger le fardeau de la dette de guerre qui continue de peser sur l'Australie, Londres, au milieu de l'année 1919, fait une offre très généreuse sous la forme de 100 avions de guerre excédentaires fournis gratuitement aux dominions britanniques qui souhaitent créer une force aérienne. L'Australie, comme le Canada, est l'un des bénéficiaires du « cadeau impérial », qui comprend non seulement des avions, mais le matériel et les fournitures nécessaires au soutien d'une force aérienne et qui lui permettent de fonctionner comme force de combat dans une guerre². Le matériel offert, dont la valeur serait d'au moins un million de livres (1,56 millions de dollars), soit de l'ordre de 80 millions de dollars australiens (82,1 millions de dollars) d'aujourd'hui, commence à être livré à Melbourne en mars 1920, mais le gouvernement tergiverse encore, reportant la décision de créer le nouveau service aérien.

Ce qui incite enfin le gouvernement à agir est le désir d'utiliser une partie des avions offerts par l'Angleterre à des fins parfaitement non militaires. Au début de septembre 1920, le gouvernement nationaliste de William Hughes décide d'employer des avions militaires pour créer un service postal aérien dans certaines des régions les plus éloignées du pays. On n'envisage pas, pour l'instant, de participation à long terme de la Force aérienne : il s'agit d'un essai limité dans le temps, et, si certains itinéraires se révèlent viables, le projet sera confié à une compagnie d'aviation civile. Cette ambition du gouvernement dirigé par un premier ministre qui s'est déjà déclaré « passionné d'aviation » est cependant contrariée par le point de vue du Lieutenant-colonel Richard Williams, officier supérieur d'état-major de l'aviation au quartier général de l'Armée. Celui-ci déclare au ministre de la Défense que rien ne permet de concrétiser le désir du gouvernement tant qu'il n'existe pas une Force aérienne viable³.

Ce n'est évidemment pas ce que les responsables politiques veulent entendre, et l'on ne se surprendra pas que, en novembre, un Conseil de l'Air soit officiellement chargé de contrôler et d'administrer la Force aérienne lorsque celle-ci finira par être créée. Puis, en février 1921, le Conseil de l'Air, formé par le gouvernement pour prendre en charge les affaires de l'aviation, ordonne « le développement de l'aviation dans la mesure nécessaire à la création immédiate d'une Force aérienne et la mise à l'essai d'un service postal aérien⁴ ».

Dans les quelques mois qui suivent sa création, des avions et du personnel de la RAAF tracent les premiers itinéraires du service postal aérien promis dans l'Australie-Occidentale (qui est – ce n'est peut-être pas une coïncidence – l'État d'origine du ministre de la Défense). Au cours de l'année qui suit, des avions décollent de la seule base aérienne de la RAAF, située à Point Cook, non loin de Melbourne, pour tracer des itinéraires le long de la côte orientale jusqu'à Sydney, puis, de là,

jusqu'à Brisbane, mais aussi vers le sud à travers le détroit de Bass jusqu'à Hobart⁵. Ces premières tentatives sont suivies de près par d'autres, plus diverses. En 1922, des bombardiers D.H.9A de la RAAF aident un ingénieur civil réputé à explorer l'hydrographie du lac Eyre, l'un des lacs salés (parfois asséché) du sud de l'Australie⁶. La liste des tâches prévues pour l'année 1923-1924 indique que la Force aérienne s'occupe notamment de photographie aérienne (dans le but de produire des mosaïques photographiques plutôt que des cartes à ce stade) pour le compte de toutes sortes de ministères, voire d'organisations non gouvernementales comme des universités et des organismes communautaires⁷.

L'épisode concernant le moment choisi pour créer la RAAF est instructif, car il montre bien la façon dont les gouvernements – pas seulement en Australie – ont toujours essayé de tirer profit de l'investissement dans la défense par le biais d'avantages secondaires visibles dans la sphère civile. Comme les fonds consacrés à la défense sont essentiellement de l'argent « perdu », comme l'est toute forme de prime d'assurance, les responsables politiques ont naturellement tendance à favoriser l'utilisation des forces de défense pour montrer que le budget défense peut bénéficier au pays d'une autre façon. Dans le cas de l'Australie, cela traduit également la priorité accordée à la construction de la nation dans un pays où l'autonomie nationale n'a que vingt ans.

Ce truisme se renforce à plusieurs reprises dans le contexte australien au cours des années suivantes. Lorsque le chef intérimaire de la RAAF participe à une réunion du Conseil de défense en mars 1924, il entend Stanley Bruce, successeur de Hughes au poste de premier ministre, exprimer le désir que la Force aérienne assume plus de responsabilités au profit de l'intérêt général de la population. Bruce n'est pas touché par les arguments faisant valoir que ce genre d'orientation ferait du tort à l'efficacité du Service, et c'est à ce moment-là que le ministre de la Défense intervient et ajoute, paraît-il, gentiment que « la RAAF a peu de chances d'obtenir plus d'argent à moins qu'elle n'indique sa disposition à assumer des tâches civiles⁸ ».

Voilà un puissant stimulant pour la RAAF. Ce n'est certainement pas par hasard que, en mai 1924, la Force aérienne lance une mission accrocheuse; confier à un hydravion la charge de faire le tour du continent australien et d'en faire le relevé des côtes⁹. Une autre mission d'avant-garde suit en septembre 1926 lorsqu'un hydravion est chargé de se rendre dans le Pacifique jusqu'aux Îles Salomon¹⁰. Il y a aussi cette année-là un projet qui attire moins l'attention du public (mais qui est probablement plus utile au développement de l'aviation civile) : en novembre, on tente un vol de nuit entre Sydney et Melbourne en se guidant à l'aide des villages éclairés le long du trajet¹¹.

En 1926, la RAAF élargit sa collaboration avec la Marine en faisant le relevé de la Grande Barrière de corail et en participant à la cartographie des nombreux récifs périlleux des eaux septentrionales. Ce genre de travail est effectué par des hydravions de la RAAF depuis le milieu de l'année 1924, mais la Force aérienne dispose désormais d'une flotte réservée et la met à contribution durant les deux années suivantes¹². Une autre flotte de relevé cartographique est formée en 1927 pour faciliter les travaux d'exploration pétrolière dans les territoires de Papouasie et Nouvelle-Guinée sous administration australienne¹³.

Au cours de la même période, la Force aérienne est souvent appelée à intervenir lorsque des navires, des avions civils et parfois même des groupes terrestres disparaissent dans des zones entourant le continent. À partir de 1929, le personnel de la RAAF participe à des recherches très médiatisées dans les zones de brousse de l'Australie-Méridionale, du Territoire du Nord et de l'Australie-Occidentale, affrontant les mêmes conditions implacables qui coûteront souvent la vie à ceux qu'ils essaient de retrouver. L'une de ces opérations fera perdre trois bombardiers D.H.9A (mais heureusement pas leurs équipages), ce qui dissipa certainement l'idée que la RAAF emploie les meilleurs avions possibles pour ce genre de tâche¹⁴.

Le fait que les espoirs fondés sur la RAAF ne sont pas seulement partagés par les gouvernements d'une seule orientation politique devient évident après l'élection, à la fin de 1929, d'un gouvernement travailliste dirigé par James Scullin. Le nouveau ministre examine les propositions de son prédécesseur au sujet du rôle que la RAAF pourrait jouer dans le transport du

courrier et, bien qu'il ne retienne finalement pas ce projet en particulier, le gouvernement Scullin n'en confirme pas moins son désir de voir la Force aérienne employée à plus de tâches civiles¹⁵.

Cette exigence étant réitérée, le quartier général de la Force aérienne se sent obligé d'accepter d'autres tâches non militaires. Au cours de la période estivale 1929-1930, par exemple, un avion amphibie de la RAAF reste prêt à la base aérienne de Point Cook, non loin de Melbourne, au cas où il faudrait porter secours à des bateaux de pêche ou autres petites embarcations en détresse ou portés disparus dans la Baie de Port Phillip¹⁶. Les recherches de ce genre deviennent comme une habitude au cours des années qui suivent. En avril 1930, des avions de la RAAF emmènent des fonctionnaires de Tasmanie procéder à un relevé aérien des ressources forestières de cet État pour déterminer les possibilités d'exploitation commerciale¹⁷.

En 1929-1930 et en 1930-1931, les pilotes de la RAAF prennent part aux célèbres expéditions exploratoires dirigées par le professeur Douglas Mawson dans l'Antarctique¹⁸. À peine cinq ans plus tard, ils retournent dans l'Antarctique, cette fois à la recherche de l'aviateur américain Lincoln Ellsworth, porté disparu après un vol au-dessus de la calotte polaire australe¹⁹. Ils entament les premières patrouilles aériennes au-dessus des forêts de Tasmanie au cours de la saison estivale des feux de brousse²⁰, procèdent aux premières opérations d'épandage aérien en Australie pour lutter contre les infestations de chenilles dans les plantations de pins²¹ et commencent à faire des vols quotidiens pour le bureau de météorologie, d'abord seulement dans l'État de Victoria, puis dans les autres États où la RAAF est présente²².

Toujours en 1930, des avions de la Force aérienne sont mis au service de la Section des relevés de l'Armée, fournissant des photographies aériennes qui faciliteront la production de cartes topographiques²³. D'autres relevés photographiques sont effectués au cours de l'année 1932, pour aider des géologues à circonscrire d'éventuels champs pétrolifères sur le continent²⁴. En 1935, la RAAF a déjà constitué une flotte spécialisée dans les relevés qui fonctionne dans le Queensland du Nord, le Territoire du Nord et les zones septentrionales de l'Australie-Occidentale. C'est le début d'un engagement à long terme à l'égard d'un programme qui permettra de cartographier entièrement le territoire national de l'Australie²⁵.

Un relevé d'une tout autre nature est demandé à la RAAF en 1936-1937 : le Conseil de recherche scientifique et industrielle (Council for Scientific and Industrial Research), précurseur de l'organisation qui porte aujourd'hui le nom de Commonwealth Scientific and Industrial Research Organisation (CSIRO), a besoin d'un avion pour obtenir des données fiables sur le mouvement des espèces de poissons pélagiques (de haute mer) dans les eaux côtières du sud-est²⁶.

La RAAF va accomplir une telle somme de tâches civiles au cours de ses dix-huit premières années d'existence et jusqu'au début de la Deuxième Guerre mondiale qu'on pourrait presque se demander ce qu'est le véritable rôle de la Force aérienne. Le financement accordé par le gouvernement n'a pas permis au Service de se doter de la nouvelle technologie aérienne. Lorsque les avions offerts par l'Angleterre sont mis au rancart à la fin des années 1920, ils ne sont pas remplacés par un nombre égal d'avions ou par des avions plus modernes du même genre. Les Wapiti qui remplacent les vénérables bombardiers D.H.9 et D.H.9A mis au service de l'Armée sont d'un type plus général et construits pour les besoins des régions éloignées de l'Empire britannique. Le groupe des avions de chasse S.E.5 est remplacé par un « escadron » symbolique de huit Bristol Bulldog, qui sont très populaires dans les démonstrations aériennes, mais qui suffisent à peine à maintenir un minimum de compétence en matière de chasse dans la RAAF. On met désormais carrément l'accent sur le programme de formation de la Force aérienne et l'on enterre tout ce qui a trait à la dissuasion stratégique.

Les avions à équipages multiples – la plupart destinés à la reconnaissance côtière et au bombardement en mer, quoique quelques types de petite taille destinés aux relevés et au transport y soient inclus – ne font leur apparition parmi les appareils de la RAAF qu'au début de la période de réarmement, au milieu des années 1930. C'est, par exemple, dans un avion de transport Gannet conçu et construit sur place que le gouvernement envoie le chef d'état-major de l'Air à Singapour en février 1938, pour le représenter à l'occasion diplomatique symbolique de l'inauguration du quai flottant de la gigantesque base navale britannique de l'endroit²⁷.

La RAAF semble de moins en moins crédible comme organisation de combat. On le comprend, puisque son effectif reste inférieur à 1 000 membres jusqu'au début de la période de réarmement, au milieu des années 1930, et qu'il n'est que de 3 500 membres au début de la Deuxième Guerre mondiale²⁸. Il semble presque que les tâches civiles à l'appui du développement national et d'autres causes semblablement respectables soient devenues sa principale raison d'être. Ce n'est pas ce que les dirigeants de la Force aérienne ont prévu ou souhaité, mais leurs arguments n'ont pas eu d'effet sur une série de gouvernements préoccupés par d'autres priorités.

En avril 1925, le chef d'état-major de l'Air Richard Williams rédige un document qu'il espère être le premier plan pour une défense aérienne de l'Australie. Rien de radical ni de novateur dans le fait qu'il y désigne le Japon comme l'adversaire le plus probable de l'Australie dans le Pacifique ou qu'il tente d'envisager ce que la RAAF pourrait faire en attendant qu'un envahisseur débarque effectivement. Il n'essaie pas d'attribuer un rôle indépendant à la Force aérienne, mais plutôt de dresser un plan stratégique et organisationnel cohérent qui pourrait l'y conduire. Malgré ces modestes objectifs, le document ne trouve aucun appui dans le Cabinet du jour²⁹. Sa tentative suivante pour obtenir des directives permettant de maintenir et de développer la RAAF, lors d'une visite du Maréchal de l'Air Sir John Salmond, de la RAF, en 1927, ne change pas grand-chose non plus³⁰.

Ayant pris la mesure de la situation, Williams reconnaît et accepte la nécessité de répondre aux attentes du gouvernement concernant le rôle civil de la Force aérienne s'il veut garantir à celle-ci un quelconque avenir. L'ironie du sort veut que ce soit précisément le sentiment que l'on a de son échec à maintenir des normes sûres dans l'aviation qui fait qu'il est démis de ses fonctions de chef de la RAAF à la veille de la Deuxième Guerre mondiale. Double ironie, l'avion qui a causé tant d'angoisse parmi les membres de la Force aérienne en 1937 est tout aussi désuet que le Hawker Demon.

Bien entendu, il n'y a pas que la RAAF qui est ainsi employée ou plutôt détournée de son emploi. La Royal Australian Navy procède depuis toujours à des recherches et sauvetages en mer et à des patrouilles dans les eaux territoriales du pays contre diverses activités non militaires (de la pêche interdite à la contrebande), de même qu'elle s'adonne à la diplomatie portuaire à l'appui de la politique nationale. L'Armée, elle aussi, aide depuis toujours la collectivité à se rétablir de diverses situations d'urgence, des catastrophes naturelles aux troubles civils.

Ce qui distingue la Force aérienne des autres services est le fait qu'elle possède des capacités précises à l'égard de certains rôles, outre les caractéristiques uniques de la puissance aérienne proprement dite. Par exemple, les emplois que l'on fait de la Force aérienne au cours de ses vingt premières années sont principalement de l'ordre de la surveillance et non pas du transport. La raison en est que la photographie aérienne trouve toutes sortes d'utilisateurs intéressés par des projets de développement, alors que les avions à une ou deux places dont la RAAF dispose à l'époque ne peuvent transporter que peu de marchandises et quelques passagers. Par ailleurs, c'est précisément la souplesse et la rapidité d'action que permettent les avions qui intéressent les gouvernements appelés à réagir à des situations d'urgence ou imprévues.

Au départ, la faible capacité des avions disponibles à s'éloigner des bases permanentes contraint la Force aérienne à limiter ses opérations à un rayon d'action relativement faible à partir de sa seule base aérienne dans l'État méridional de Victoria. Un premier programme de relevés d'itinéraires et l'installation de bases temporaires permettent bientôt d'améliorer la situation, quoique les types d'avions dont dispose la RAAF restent un facteur déterminant dans les zones et les périodes d'opération et dans le genre de tâches civiles qu'il est possible d'effectuer.

On pourrait facilement se dire que la RAAF ne se soucie pas vraiment de cette situation. La capacité à remplir des tâches civiles découle naturellement des types d'avions qui ont été acquis, d'abord et avant tout, pour le combat : les tâches civiles ne sont pas en principe un élément déterminant de la structure de la Force aérienne. En résumé, la situation de l'Australie à la veille de la Deuxième Guerre mondiale est que sa Force aérienne n'a qu'une faible utilité – quoique précieuse – sur le plan du combat et qu'il est donc compréhensible que les applications non militaires de la puissance aérienne aient pris une très grande importance.

Après la Deuxième Guerre mondiale, la situation de la Force aérienne australienne prend un tour très différent. À la fin de la guerre, la RAAF est devenue une organisation beaucoup plus vaste, qui, évidemment, sera largement réduite. Mais, même aux pires moments de cette réduction, lorsque l'effectif compte à peine 7 900 membres (à la fin de 1948), c'est encore plus du double d'avant la guerre³¹. Le Service dispose par ailleurs d'une vaste gamme d'avions militaires très performants.

La Deuxième Guerre mondiale a fourni à la RAAF l'occasion de goûter pour la première fois au combat depuis sa formation, mais une série d'engagements opérationnels au cours de l'immédiat après-guerre – le pont aérien de Berlin en 1948, la Corée et l'état d'urgence en Malaisie en 1950 – sont le signe qu'il n'y aura pas de retour en arrière. L'Australie sera effectivement longuement engagée dans les conflits du Vietnam, de l'Irak, du Timor, et de l'Afghanistan, ainsi que, entre-temps, dans toutes sortes de missions de maintien de la paix.

On peut comprendre qu'une force censée se tenir prête en cas d'attaque ait un point de vue différent sur l'emploi de ses services dans des situations non militaires. Pourtant, les utilisations non militaires n'ont pas cessé au cours des soixante années écoulées depuis 1945, la seule différence étant leur importance relative au sein de la Force aérienne dans son ensemble.

Comme auparavant, c'est sa capacité spécialisée en matière de surveillance qui dicte l'emploi de la RAAF. Nous parlons de cette remarquable aptitude à faire des recherches et à localiser, à observer et photographier ou simplement à surveiller. Qu'elle soit chargée de déterminer le meilleur moyen d'intervenir pour les groupes de secours pénétrant dans la zone sinistrée après l'éruption du volcan Lamington en Papouasie-Nouvelle-Guinée en 1951³² ou qu'elle assure la surveillance des retombées radioactives des premiers essais nucléaires britanniques en Australie l'année suivante, la RAAF joue toujours un rôle constructif³³.

Au cours des années 1970, les bombardiers Canberra équipés pour le travail photographique assurent un rôle important dans les opérations de cartographie menées au-dessus de l'Indonésie et de la Papouasie-Nouvelle-Guinée sous les auspices d'un programme de coopération pour la défense³⁴. Les Canberra fournissent également un soutien important, sous la forme de renseignements sur la situation, aux planificateurs des secours après la destruction de la ville portuaire de Darwin par un énorme cyclone la veille de Noël en 1974³⁵. Le fait que ce genre de tâches est toujours exécuté a été illustré en février 2009, lorsque des Orion ont relevé le trajet de destruction de terribles feux de brousse dans l'État de Victoria³⁶.

Il arrive que l'emploi de ces capacités devienne très controversé, notamment lorsqu'il s'agit de circonstances intérieures. En 1983, la RAAF a vécu une expérience intéressante lorsqu'un ministre inexpérimenté, membre d'un nouveau gouvernement, lui a donné instruction de procéder à la reconnaissance photographique de la construction controversée d'un barrage en Tasmanie³⁷. La fureur déclenchée par l'emploi, d'abord d'un avion de chasse Mirage, puis d'un RF-111, a donné lieu à certains changements notables dans la façon dont la Force de défense australienne peut réagir à une crise politique interne.

La RAAF est toujours régulièrement appelée à participer à la recherche de bateaux de pêche ou de plaisance portés disparus. Songeons à la remarquable série de sauvetages réalisés dans l'Océan austral en 1994 et en 1996-1997 par un avion P-3C Orion, de concert avec la Marine, dans des rayons d'action dépassant les 1 000 milles nautiques (1 850 km) de la côte méridionale de l'Australie-Occidentale³⁸. Songeons également à l'opération de sauvetage organisée après qu'une terrible tempête ait submergé les embarcations de la célèbre course de yachts Sydney-Hobart en 1998³⁹.

Il arrive que des patrouilles prennent des mesures différentes, pour faire respecter la loi, par exemple, en 1997, lorsqu'on a employé des avions de transport Hercules à long rayon d'action à l'appui des opérations anti-braconnage dans la Zone économique exclusive, autour des Îles Heard et McDonald, à 2 000 milles nautiques (3 700 km) au sud-ouest de l'Australie-Occidentale⁴⁰. Le rôle des avions de transport Hercules n'a pas été moins déterminé lorsqu'ils ont été chargés de retracer

le cargo nord-coréen *Pong Su* soupçonné de transporter de la drogue, avant qu'il soit arraisonné au large de la côte orientale de l'Australie en 2003⁴¹.

Il arrive également que les opérations d'application de la loi soient une question d'occasion plutôt que de prévision : en 1978, par exemple, un avion Hercules sur le point d'atterrir à Darwin a été détourné – faute d'avions de chasse disponibles – et chargé d'intercepter et de contraindre à atterrir un avion léger dont on avait détecté l'entrée dans l'espace aérien septentrional et qui, s'est-il avéré, transportait de la drogue⁴².

En général, les avions de transport de la RAAF sont parmi les premiers à intervenir dans toutes sortes de situations d'urgence en Australie. En 1946, on a employé des Douglas C-47 pour sortir du territoire chinois, sur le point de tomber sous le contrôle communiste, 25 tonnes de soie de porc dont on avait besoin pour la fabrication de pinceaux jugés essentiels dans le cadre du programme de reconstruction d'après-guerre de l'Australie⁴³. En 1989, il a fallu intervenir pour surmonter le chaos créé par la grève des pilotes des compagnies aériennes civiles au sein du système de transport aérien domestique. Ce ne sont pas seulement les avions de transport de la RAAF, mais aussi ses longs courriers B707 autrefois commerciaux et devenus des avions de ravitaillement en vol, et même les HS-748 de formation à la navigation, qui ont été mis à contribution pendant plusieurs mois pour que les voyageurs puissent se déplacer⁴⁴.

Des exemples plus récents composent une liste impressionnante : qu'il suffise de rappeler l'évacuation d'ambassades dans des pays plongés dans les affres de la guerre civile ou la livraison de marchandises de secours à des collectivités (en Australie ou ailleurs) confrontées à des catastrophes effroyables (cyclones, tremblements de terre, inondations, tsunamis, etc.). Ces efforts se conjuguent souvent aux opérations de secours organisées par les Nations Unies ou ses organismes affiliés ou encore à celles d'organismes humanitaires comme la Croix-Rouge. Malheureusement, l'Australie a dû, elle aussi, affronter les atrocités terroristes, par exemple les bombardements dirigés contre des touristes étrangers sur l'île indonésienne de Bali en 2002 et en 2005. Dans les deux cas, la RAAF a fourni des moyens immédiats de base pour évacuer le grand nombre de personnes blessées et les transporter vers des hôpitaux australiens où elles ont pu être soignées⁴⁵.

Même lorsque les Nations Unies ne participent pas directement, la RAAF a souvent assumé un rôle de premier plan dans des opérations d'intervention dans des conditions presque assimilables à des situations de guerre. En 1999, la Force de défense australienne dirige une coalition approuvée par les Nations Unies et composée de 22 pays (dont le Canada) dans le cadre d'une intervention destinée à empêcher les milices pro-indonésiennes de mettre le Timor oriental en pièces après que la population a voté pour l'indépendance. Les avions de transport de la RAAF sont le principal moyen par lequel les premiers éléments de l'intervention sont livrés à Dili le 20 septembre⁴⁶. Les vols d'observation des RF-111s – approuvés par l'Indonésie – sont probablement le seul emploi opérationnel que l'on fera de ces appareils avant leur mise au rancart en 2010, après 38 ans de service⁴⁷.

On a demandé à l'Australie de renvoyer des troupes au Timor en 2005 en raison de graves troubles civils, et, l'année suivante, on lui a également demandé d'envoyer des militaires et des policiers aux Îles Salomon après que des émeutes avaient mis une bonne partie de la capitale Honiara à feu et à sang. Ces opérations ne nécessitent pas à proprement parler de capacités de combat quoiqu'elles comportent souvent un élément de risque majeur. Pareillement, les opérations aériennes destinées à évacuer des ressortissants et du personnel de missions diplomatiques australiens ne sont pas sans danger, du fait d'un mauvais calcul ou de se trouver au mauvais endroit au mauvais moment.

La RAAF est restée active un certain temps dans l'Antarctique après la Deuxième Guerre mondiale, notamment durant une période où une flotte d'avions réservée a été stationnée à longueur d'année sur des terrains d'aviation glacés, pratique qui s'est poursuivie jusqu'en 1960, l'année où la plupart des avions de l'Antarctique ont été détruits par une seule tempête⁴⁸. Depuis, la RAAF se contente de visites sporadiques de ravitaillement à des stations de recherche scientifique.

Elle a également continué de participer à des essais et expérimentations organisés par d'autres organismes ou destinés principalement à profiter ou à venir en aide à d'autres organismes. Par exemple, en 1947, des avions Liberator de la RAAF prennent part à un programme de la CSIRO visant à développer des techniques de production artificielle de pluie. Ces essais se poursuivent sur plus d'une décennie, après quoi on ne se servira plus que d'avions civils⁴⁹.

Autre exemple : en 1982, on perfectionne les techniques permettant d'utiliser des avions de transport Hercules pour épandre des ignifugeants sur les feux de brousse⁵⁰. Les États australiens ont depuis acheté des avions spécialisés pour ces tâches, mais c'est la RAAF qui a été la première à confirmer cette méthode de lutte contre les feux de brousse et qui a subi tout le poids des efforts de secours.

Enfin, il faut rappeler que la Force aérienne a parfois été d'une utilité tout à fait inattendue dans des occasions où il a suffi « d'afficher ses couleurs ». Lorsque, en 1957, le gouvernement australien décide d'être représenté au moment où le Ghana devient la première colonie britannique d'Afrique à obtenir son indépendance, ce sont des avions de patrouille maritime Neptune qui accompagnent le ministre de l'Air aux célébrations⁵¹. Des événements de ce genre ont été rares, mais le précédent a connu une suite plus récemment, lorsque, à l'occasion des fêtes de l'indépendance de la Papouasie-Nouvelle-Guinée en 1975, la RAAF a envoyé un certain nombre de Canberra, dont beaucoup avaient participé à la cartographie du nouveau pays⁵².

L'extraordinaire diversité des fins auxquelles a servi la puissance aérienne australienne du point de vue des objectifs civils est telle qu'il est difficile d'en faire l'analyse et d'en tirer des conclusions, sauf à titre très général. S'agissant de l'expérience australienne à cet égard, nous avons délibérément choisi de ne pas nous appesantir sur le rôle de la puissance aérienne dans l'aide aux opérations de maintien de la paix des Nations Unies, parce que ces interventions sont, de par leur nature même, très associées aux éventualités pour lesquelles les forces armées de la plupart des pays sont structurées et appelées à intervenir. Elles sont plus proprement considérées comme des opérations assimilables à des opérations de combat qu'à des opérations civiles.

Ce que l'expérience australienne atteste en la matière peut être résumé en trois grands points. Tout d'abord, le fait que la RAAF a participé à ce genre d'opérations depuis sa création atteste en soi que la plupart des pays estiment que les usages accessoires de la Force aérienne sont utiles et avantageux sur le plan des objectifs non militaires, qu'il s'agisse de favoriser le développement national, de maintenir l'ordre ou de conserver la confiance de la population dans la gouvernance du pays après des événements déstabilisants. Qu'on le veuille ou non, les responsables politiques de tous les partis ont tendance à considérer que les dépenses militaires ne sont pas vraiment du gaspillage, mais qu'elles servent assurément des fins limitées à un secteur dont les contribuables ne voient guère l'utilité à moins de guerre. Le fait de pouvoir démontrer que la population tire un avantage tangible des dépenses consacrées à la défense est une chose qui satisfait généralement le plus grand nombre.

La multiplication des opérations de maintien de la paix et de secours organisées par l'Australie au cours des dernières décennies du XX^e siècle et de la première décennie du siècle actuel est la preuve que l'équation défense de l'Australie comporte un autre élément évolutif. À mesure que, depuis la fin de la Deuxième Guerre mondiale, les gouvernements se sont attachés à présenter l'Australie comme un bon citoyen mondial, la façon dont les gens perçoivent les forces armées et ce qu'ils en attendent a subtilement changé. Ils ne sont plus réservés aux urgences en matière de défense et aux situations de conflit. Au lieu de cela, ils sont considérés comme partie intégrante d'une politique holistique et pangouvernementale de participation active aux objectifs stratégiques de l'Australie et aux intérêts du monde en général dans le but d'éviter aussi bien que d'empêcher toute menace à la sécurité nationale. C'est dans cet esprit que toutes sortes d'activités commencent à prendre plus de sens, des projets de collaboration en cartographie aérienne aux opérations de déminage et de nettoyage dans des régions qui ont été le théâtre de conflits. C'est là que l'on peut voir comment les usages non cinétiques du personnel de la Force aérienne alimentent des objectifs non militaires, en matière de politique étrangère par exemple, et sont utiles dans d'autres domaines où ils sont indirectement appropriés et avantageux pour la sécurité nationale.

En deuxième lieu, l'expérimentation et le perfectionnement progressifs sont tels que, si c'est, au départ, le rôle de surveillance et de reconnaissance qui est le plus utile dans la sphère publique ou civile, on s'intéresse désormais beaucoup plus aux capacités de transport aérien. C'est précisément ce qui offre au gouvernement le plus de portée et de souplesse lorsqu'il faut réagir rapidement à des catastrophes et autres situations d'urgence. Il n'est donc pas surprenant que la RAAF ait employé des avions de transport moyens C-130 Hercule pendant 50 ans (2008), utilisant successivement les modèles A, E, H et J. Depuis 2004, la RAAF affiche une capacité de transport lourd grâce à l'acquisition de C-17 Globemaster. Avec ces avions de transport et, à un moindre degré, les avions de transport légers C-47 et DHC Caribou employés pendant une bonne partie de la période d'après-guerre, la RAAF possède des moyens extraordinaires d'appui à des opérations non militaires.

Troisièmement, selon toute apparence, l'usage de capacités non militaires à l'appui de la collectivité civile dans toutes sortes d'occasions continuera d'être un aspect important des activités de la RAAF. Ce ne sont pas seulement les responsables politiques, mais toute la population australienne qui comptent sur la présence de la Force aérienne lorsque des catastrophes se produisent, même s'il ne s'agit pas de situation belligérante sur le sol australien. La RAAF peut continuer à planifier et à se structurer en fonction de ce qu'elle estime nécessaire en cas de guerre et à décider comment elle emploiera ses moyens de faire face à d'éventuelles hostilités, mais la réalité incontournable est qu'on lui demandera toujours d'employer ses ressources à des fins qu'elle n'aurait jamais sérieusement envisagées.

Le Livre blanc sur la défense, publié au premier semestre de 2009, annonce l'acquisition de matériel assurément propre à améliorer l'efficacité de la Force aérienne et son utilité pour d'éventuelles opérations militaires de la Force de défense australienne. Mais, sans que rien n'en ait été dit, il ne faut pas beaucoup d'imagination pour s'attendre à ce que certains de ces nouveaux appareils (qu'il s'agisse de véhicules aériens sans pilote ou de l'avion Wedgetail à alerte lointaine et contrôle aérien par moyens aéroportés) soient, une fois en service, employés à des fins non militaires.

En terminant, il faut bien se dire que la RAAF ne s'est pas opposée à l'exécution de tâches relevant du domaine civil. On serait même enclin à se dire, comme avant la Deuxième Guerre mondiale, qu'on lui en a trop demandé, ce qui a incité les gens à très mal comprendre le rôle réel de la RAAF, mais, dans l'ensemble, celle-ci a toujours estimé que ce qu'on attendait d'elle était raisonnable. Outre le fait qu'elle partage la conviction que la population a le droit d'espérer des dividendes de son investissement en matière de défense, la direction de la RAAF a toujours estimé que, si la Force aérienne souhaitait obtenir l'appui des Australiens, à qui elle appartient en définitive, elle doit faire la preuve de son appui à la collectivité. Il serait certainement inconcevable de ne pas apporter l'aide qui peut être fournie en cas de besoin, simplement parce que le matériel en question est principalement destiné à des usages militaires. C'est le sens même de l'expression « politique pangouvernementale ».

En fin de compte, il est clair que l'aide fournie aux civils, par le biais d'autres ministères ou d'organisations non gouvernementales, est presque toujours l'occasion pour le personnel du Service qui y prend part d'acquérir de l'expérience. Si ce n'est dans l'exécution effective de l'opération, des avantages seront tirés des activités de planification ou de renseignement, voire même, tout simplement, de la meilleure connaissance qui s'ensuit avec l'environnement opérationnel. Les historiens se tournent généralement vers les événements passés pour en tirer des leçons qui pourraient être utiles dans le présent ou dans l'avenir. Il n'est probablement pas nécessaire de faire de prédictions, mais, compte tenu des faits, il est raisonnable de penser que la RAAF restera, pendant encore de nombreuses années, activement engagée dans les tâches non militaires qui étayent la politique nationale et viennent en aide à la collectivité civile.

.....

Notes

1. C. D. (Coulthard-)Clark, *The Third Brother: The Royal Australian Air Force 1921-39*, North Sydney, Allen & Unwin, 1991, p. 3.
2. John Bennett, *The Imperial Gift: British aeroplanes which formed the RAAF in 1921*, Maryborough (Queensland), Banner Books, 1996, p. 9 à 13.

3. Clark, p. 29 et 30.
4. *Ibid.*, p. 30 et 31.
5. *Ibid.*, p. 50 à 55.
6. *Ibid.*, p. 378.
7. *Ibid.*, p. 375.
8. *Ibid.*, p. 29 à 31.
9. *Ibid.*, p. 385 à 388.
10. *Ibid.*, p. 389 à 392.
11. Neville Parnell et Trevor Boughton, *Flypast: A Record of Aviation in Australia*, Canberra, Civil Aviation Authority and Australian Government Publishing Service, 1988, p. 63.
12. Clark, p. 407 à 411.
13. *Ibid.*, p. 411 à 414.
14. *Ibid.*, p. 297 à 299.
15. *Ibid.*, p. 376.
16. *Ibid.*, p. 376.
17. *Ibid.*, p. 379.
18. *Ibid.*, p. 416 à 418.
19. *Ibid.*, p. 419 à 423.
20. *Ibid.*, p. 376.
21. *Ibid.*, p. 377.
22. *Ibid.*, p. 381 et 384.
23. *Ibid.*
24. *Ibid.*, p. 425 à 427.
25. *Ibid.*, p. 428 et 439.
26. *Ibid.*, p. 439 et 440.
27. Sir Richard Williams, *These are Facts: The Autobiography of Air Marshal Sir Richard Williams, KBE, CB, DSO*, Canberra, Australian War Memorial and Australian Government Publishing Service, 1977, p. 229 et 230.
28. Clark, p. 442 et 470.
29. Alan Stephens, *Power plus Attitude: Ideas, Strategy and Doctrine in the Royal Australian Air Force 1921-1991*, Canberra, Australian Government Publishing Service, 1992, p. 27 à 29.
30. *Ibid.*, p. 29 et 30; Clark, p. 99 à 102.
31. Alan Stephens, *Going Solo, The Royal Australian Air Force 1946-1971*, Canberra, Australian Government Publishing Service, 1995, p. 20.
32. Stewart Wilson, *Beaufort, Beaufighter and Mosquito in Australian Service*, Canberra, Aerospace Publications, 1990, p. 188.
33. Stewart Wilson, *Lincoln, Canberra and F-111 in Australian Service*, Canberra, Aerospace Publications, 1999, p. 55 à 61.
34. John Bennett, *Highest Traditions: The History of No 2 Squadron, RAAF*, Canberra, Australian Government Publishing Service, 1995, p. 335 à 345.
35. *Ibid.*, p. 338.
36. *Air Force* (journal), 19 février 2009.
37. Librairie parlementaire d'Australie, document de recherche n° 8 1997-98, « Call Out the Troops: an examination of the legal basis for Australian Defence Force involvement in 'non-defence' matters », voir le site : <http://www.aph.gov.au/library/Pubs/rp/1997-98/98rp08.htm>, (consulté en anglais le 1 juin 2011).
38. Royal Australian Air Force, Australian Air Publication 1000-H: *The Australian Experience of Air Power*, Canberra, Air Power Development Centre, 2007, p. 134 et 135.
39. *Air Force News*, février 1999.
40. David Horner, *The Australian Centenary History of Defence, Volume IV, Making the Australian Defence Force*, South Melbourne, Oxford University Press, 2001, p. 252.
41. William Wells, *First on the Scene: C-130 Hercules as sketched by William Wells*, Canberra, Air Power Development Centre, 2008, p. 109.
42. *Ibid.*, p. 46.
43. John Balfé, *...And far from Home: Flying RAAF Transports in the Pacific War and After*, Melbourne, Macmillan, 1985, p. 114 à 125.
44. Stewart Wilson, *Dakota, Hercules and Caribou in Australian Service*, Canberra, Aerospace Publications, 1990, p. 130 à 134.

45. Jeff Stephenson et Michael Lumsden-Steel, « Operation Bali Assist II – bringing home Australia's sons and daughters », *RAAF Annual 2006*, p. 70 à 72.
46. David Wilson, *Warden to Tanager: RAAF Operations in East Timor*, Maryborough (Queensland), Banner Books, 2003, p. 10 à 17.
47. Lenn Bayliss, « RAAF RF-111s over East Timor », *Australian Aviation*, mars 2000, p. 33.
48. David Wilson, *Alfresco Flight: The RAAF Antarctic Flight*, Point Cook (Victoria), RAAF Museum, 1991, p. 86 à 102.
49. Parnell et Boughton, p. 215 et 216.
50. *RAAF News*, mars 1983.
51. David Burns, « Circling the Globe », *RAAF Annual 2007*, p. 124 et 125.
52. Bennett, *Highest Traditions*, p. 338.

Chris Clark

M. Chris Clark est l'historien de la Royal Australian Air Force (RAAF) depuis le début de 2004. Il dirige le bureau de l'histoire de la Force aérienne à l'Air Power Development Centre (APDC).

Il a fait des études militaires au Collège militaire royal de Duntroon, où il a obtenu un baccalauréat ès arts en 1972. Après avoir suivi l'instruction régimentaire au sein d'unités blindées, il a occupé des postes dans le renseignement jusqu'en 1979, où il a démissionné lorsqu'il était capitaine. Il a ensuite travaillé comme fonctionnaire aux ministères de la Défense, des Affaires étrangères et du Premier ministre et du Cabinet. Il a également obtenu une maîtrise ès arts de l'University of New South Wales en 1980.

En 1987, il a assumé les fonctions d'historien de l'organisme du chef d'état-major de la Force aérienne alors qu'il rédigeait l'histoire des débuts de la RAAF. Après avoir terminé ce travail et obtenu son doctorat en 1991, il a été nommé compagnon de l'Air Power Studies Centre (l'ancien APDC) pour l'histoire. À cette époque, il préparait un volume d'histoire officielle sur les opérations de la RAAF pendant la guerre du Viêt Nam. De 1993 à 1999, il a dirigé son propre cabinet de consultation historique et rédigé des textes historiques sous contrat.

Après avoir travaillé comme réviseur de recherche du groupe responsable du Dictionnaire australien de la biographie au sein de l'Australian National University, il s'est joint au personnel de l'Australian War Memorial, en 2001, à titre d'historien spécialiste en conflits d'après 1945. Il est professeur adjoint invité de l'École des humanités et des sciences sociales de l'Australian Defence Force Academy depuis 2003.

*Il a publié de nombreux textes généraux sur l'histoire de la défense australienne. En plus d'avoir publié maints articles, il a également rédigé plusieurs livres sur la RAAF : *The Third Brother* (1991), *Edge of Centre* (1992), *The RAAF in Vietnam* (1995), *From the Ground Up* (1997), *Hit My Smoke* (1997) et *McNamara, VC* (1997).*

Renseignement humain, opérations non conventionnelles et puissance aérienne : la Malaisie de 1948 à 1960

William T. Dean III

Introduction

Les décideurs, les universitaires comme les militaires, lorsqu'ils songent à l'usage de la puissance aérienne dans le cadre d'une guerre non conventionnelle, l'envisagent du point de vue cinétique. Et pourtant, chacun sait, des mémoires de David Galula¹ au manuel de campagne des militaires et des marines américains (Field Manual 3-24 of the United States Army and Marines), que la guerre non conventionnelle est d'abord une activité non cinétique. C'est notamment vrai de l'emploi des moyens aériens, et on a eu des preuves multiples au cours du XX^e siècle. En règle générale, les moyens aériens servent d'appui aux forces terrestres². Dans une guerre non conventionnelle, il faut, pour réussir, imaginer des liens inusités et des approches uniques.

L'un des aspects les plus clairs du rôle de l'aviation dans les guerres limitées, après presque un siècle de conflits, est qu'il est très dépendant du renseignement. Son rôle est plus précisément dépendant du renseignement humain. Il est essentiel de compter sur un lien efficace entre les opérations aériennes et les services de renseignement humain au sol. Cette leçon a été oubliée par les forces aériennes modernes dans les opérations anti-insurrectionnelles globales de notre temps. Dans les années 1990, la Force aérienne américaine (USAF) a laissé de côté ses services de renseignement humain pour s'intéresser aux opérations conventionnelles et non conventionnelles. Il existait et existe encore un Bureau des enquêtes spéciales (Office of Special Investigations – OSI), mais il s'occupe surtout de lutte contre la criminalité ou de contre-espionnage. Il est devenu évident, dans les récentes opérations air-sol exécutées en Irak et en Afghanistan – notamment lorsqu'on emploie des forces d'opérations spéciales (FOS), qu'on n'obtient pas suffisamment de renseignement de la part d'autres organismes gouvernementaux ou d'organisations de renseignement militaire. Lorsque Zarqawi, le chef d'Al-Qaïda en Irak, a été abattu en mai 2006, cela a été une victoire du renseignement humain et non de l'aviation puisqu'il a été tué par une munition interarmées d'attaque directe (JDAM) à partir d'un F-16, mais, en fait, il aurait mieux valu que les forces terrestres le capturent et l'interrogent. Au cours des deux dernières années, l'USAF n'a fait que commencer à récupérer ses ressources en renseignement humain. Si l'Aviation américaine et les autres forces aériennes se penchaient sur l'histoire de la puissance aérienne et les guerres limitées, elles s'apercevraient qu'il existe un lien entre la puissance aérienne et le renseignement humain.

L'un des exemples les plus patents du caractère essentiel du lien entre les opérations aériennes, le renseignement humain et l'usage efficace de la puissance aérienne non cinétique est l'Opération Fire Dog, c'est-à-dire la campagne de la Royal Air Force (RAF) durant l'État d'urgence en Malaisie, entre 1948 et 1960³. En l'occurrence, la RAF, l'Armée britannique, la police, les forces de coalition et le renseignement britannique (MI-5) ont réussi à recueillir de l'information secrète sur les insurgés communistes et à cibler des opérations aériennes non cinétiques contre eux. Même la formation du personnel local de défense interne étrangère (FID) comportait un élément de renseignement humain. Il y a donc eu aussi un lien entre la FID et les opérations aériennes non cinétiques. En général, la campagne de Malaisie a fait l'objet de nombreuses études parce qu'elle est considérée comme l'une des opérations anti-insurrectionnelles les plus efficaces que l'on ait vues contre des guérillas révolutionnaires.

On peut y constater des liens exceptionnels entre le travail de la police et l'aviation, le caractère central du renseignement humain et des opérations aériennes et l'efficacité de l'emploi non cinétique de la puissance aérienne. Au cours de cette campagne, en altitude comme au sol, les opérations militaires ont été exécutées compte tenu de considérations d'ordre politique. La puissance aérienne n'y a pas été employée comme une force brute comme cela avait été le cas des campagnes antérieures de maintien de l'ordre de la RAF. En fin de compte, c'est l'emploi non cinétique de la puissance aérienne qui s'est révélé la méthode la plus efficace des Britanniques

et qui a été pour beaucoup dans leur victoire. La plupart des ouvrages parus sur les opérations en Malaisie, comme celui de John Nagl, intitulé *Eating Soup with a Knife*⁴, portent principalement sur les opérations terrestres, mais nous ferons valoir ici que les opérations aériennes ont été décisives. Pour toutes ces raisons et à cause des liens évoqués précédemment, l'usage de la puissance aérienne non cinétique en Malaisie invite les militaires et les universitaires à examiner plus attentivement les pratiques fructueuses et les leçons tirées de l'expérience afin de s'en inspirer dans l'espoir de sortir du borbier que constitue aujourd'hui la guerre non conventionnelle globale.

Généralités

Lorsque l'État d'urgence en Malaisie est décrété en 1948, les Britanniques ont déjà une longue expérience de la région, du renseignement dans les colonies et de l'emploi de l'aviation dans la lutte anti-insurrectionnelle. Durant le règne de Victoria (1837-1901), l'Armée britannique a mené plus d'une cinquantaine de campagnes coloniales et seulement une guerre conventionnelle (la Guerre de Crimée, de 1854 à 1956)⁵. Elle a beaucoup d'expérience dans le développement du renseignement humain en Afrique et en Asie, et les résultats obtenus par les militaires britanniques au cours de ces diverses campagnes sont mitigés. En fait, les lacunes du renseignement donnent lieu à des catastrophes à Isandlwana (Afrique du Sud, 1879), à Majuba (Afrique du Sud, 1880) et à Maiwand (Afghanistan, 1880). Les Britanniques réussissent à créer et à employer des services de renseignement humain bien développés en Inde, notamment dans la région éloignée du nord-ouest, qui est aujourd'hui le Pakistan. Des hommes comme Robert Warburton sont capables de vivre parmi les divers peuples locaux, de recueillir de l'information et de maintenir une paix relative⁶. Richard Meinertzhagen obtient également d'assez bons résultats en Afrique orientale et, plus tard, au Moyen-Orient durant la Grande Guerre. Mais c'est généralement en Inde que les Britanniques sont le plus efficaces à employer et à développer le renseignement comparativement au reste de leur empire colonial⁷.

Au cours des deux guerres mondiales, les Britanniques perfectionnent progressivement l'usage du renseignement, et la technologie prend de plus en plus d'importance dans les moyens de recueillir de l'information. En 1914, lorsque la Première Guerre mondiale éclate, les Britanniques s'initient à l'emploi efficace des avions pour le renseignement, la surveillance et la reconnaissance (RSR). Dans le bureau 40 du Royal Naval Intelligence, les Britanniques deviennent des experts du décryptage et de la manipulation des codes de leurs alliés et de leurs adversaires. Plus tard, au cours de la Deuxième Guerre mondiale, à Bletchley Park, le service de renseignement britannique agrandit sa structure bureaucratique et élargit sa capacité technologique. C'est là que les premiers ordinateurs de renseignement sont développés. Et c'est ainsi que les Britanniques deviennent les maîtres du renseignement d'origine électromagnétique (SIGINT) durant la Deuxième Guerre mondiale. Ces progrès en matière de signaux seront utiles aux Britanniques lorsque ceux-ci devront lancer des opérations anti-insurrectionnelles après la guerre.

Les Britanniques ne se contentent pas de développer une extraordinaire technologie du renseignement : ils continuent de mener des opérations de renseignement humain perfectionnées durant les deux guerres mondiales. Au Moyen-Orient, pendant la Grande Guerre, ils lancent une guerre non conventionnelle contre les Turcs ottomans en envoyant T. E. Lawrence diriger une insurrection arabe. Lawrence crée d'excellents réseaux de renseignement humain qui vont aider l'armée conventionnelle du Général Allenby et il est à l'origine d'un cauchemar logistique pour les Ottomans⁸. Plus tard au cours de la Deuxième Guerre mondiale, les Britanniques se dotent d'une autre organisation de renseignement humain et de guerre non conventionnelle, la Direction des opérations spéciales (SOE). Ce service a pour mission de susciter des insurrections dans toute l'Europe occupée par les Nazis et il collabore étroitement avec la Résistance française et les partisans yougoslaves. Au cours de cette campagne, on a largement recours à l'aviation, et c'est à ce moment-là qu'on crée un appareil de guerre non conventionnelle, le Lysander, qui est un avion à décollage et atterrissage court (ADAC). On voit bien, dans ce cas, le premier lien entre puissance aérienne, renseignement humain et guerre non conventionnelle.

De la Première à la Deuxième guerre mondiale, les premières opérations aériennes britanniques en Afrique et en Asie dans le cadre de guerres mineures ont un caractère brutalement

cinétique. C'est pendant et après la Première Guerre mondiale que les Britanniques lancent des opérations aériennes cinétiques au Somaliland et à la limite nord-ouest de l'Inde. Au Somaliland, la RAF s'occupe de police aérienne, dont les promoteurs estiment que l'avion peut se substituer à une grande partie des forces terrestres. Cette idée est développée et défendue en Irak au début des années 1920, lorsque la puissance aérienne cinétique est employée, dans le cadre des activités de police aérienne, pour faire échec aux tribus rebelles⁹. Cet emploi cinétique trouve ses limites lorsqu'il s'applique aux zones urbaines de la Palestine dans les années 1930¹⁰. Au cours de la Deuxième Guerre mondiale, la RAF se sert de la puissance aérienne pour promouvoir des campagnes de guerre non conventionnelle en Malaisie et pour infiltrer des forces spéciales appelées les Chindits en Birmanie, derrière les lignes japonaises. À l'époque de l'État d'urgence en Malaisie, la RAF et le service de renseignement britannique ont acquis beaucoup d'expérience.

Les relations entre la Grande-Bretagne et la Malaisie remontent loin, au moins aux guerres napoléoniennes. Sir Thomas Raffles a joué un rôle de premier plan dans l'instauration du contrôle britannique dans la région dès 1867. Les Britanniques règnent sur trois grands groupes ethniques et linguistiques : les Malais, qui sont musulmans, les Chinois, qui sont souvent très urbanisés ou vivent aux abords de la forêt à triple voûte, et les Tamouls de l'Inde. Tandis que le nationalisme prend de l'ampleur au XX^e siècle, la police britannique réussit à recueillir de l'information précise sur les dissidents, que l'on retrouve principalement parmi les Chinois. Dès les années 1930, le Parti communiste malais s'est développé, et des membres d'un service spécial de la police s'infiltrèrent facilement dans ce groupe et y créent un vaste réseau d'informateurs¹¹.

Les problèmes de la Grande-Bretagne dans la région commencent en décembre 1941, lorsque le service de renseignement militaire britannique est surpris par le débarquement des Japonais sur la côte nord-est de la Malaisie, puis que, en février 1942, les forces britanniques dirigées par le Général Arthur Percival se rendent. Cela affaiblit considérablement le prestige politique des Britanniques en Asie du Sud-est. Bientôt, ceux-ci lancent une campagne de guerre non conventionnelle en Malaisie, où ils larguent des conseillers et des armes à l'intention de l'Armée anti-japonaise des peuples malais (MPAJA). Ce groupe est principalement composé de Chinois alliés au Parti communiste malais (PCM). L'efficacité du groupe insurgé est affaiblie par l'infiltration du PCM par le Kemptai (service de renseignement japonais). À la fin de la Deuxième Guerre mondiale, le MPAJA a acquis une grande expérience de la guérilla, et les membres du PCM sont considérés comme des héros par beaucoup de Malaisiens¹².

Le service de renseignement britannique et l'instauration de l'État d'urgence

Après la Deuxième Guerre mondiale, les Britanniques reprennent le contrôle de la Malaisie, mais le Parti communiste malais veut un État communiste indépendant, libre de toute interférence britannique. Un agent britannique du nom de Lai Tek a depuis longtemps infiltré le PCM. Les communistes le démasquent, et, en peu de temps, le renseignement humain concernant le PCM se décompose. C'est l'une des raisons pour lesquelles les autorités civiles britanniques sont surprises par l'insurrection. En mars 1948, les Soviétiques organisent une conférence d'appel aux armes à Calcutta, et le PCM y trouve l'impulsion de lancer une insurrection¹³. C'est après la conférence que l'Armée de libération des races malaisiennes (ALRM) est créée, et c'est ce groupe qui prend la tête de l'insurrection en Malaisie. Une organisation politique parallèle de soutien est créée sous le nom de Min Yuen, dont la mission est d'obtenir un large appui, de recueillir du renseignement humain et de fournir une aide logistique. Au début, ce groupe travaille aux abords de la jungle.

L'année 1948 est une époque de réalignement stratégique pour l'Empire britannique. En mai 1948, les Britanniques quittent la Palestine, et, peu après, beaucoup de leurs représentants sont mutés du Moyen-Orient en Malaisie. En juin 1948, ils affrontent une nouvelle insurrection et déclarent l'état d'urgence en Malaisie à la suite de plusieurs attaques contre les plantations de caoutchouc. Le service de sécurité malais avertit Sir Edward Gent (haut commissaire britannique en Malaisie) de l'imminence d'attaques, mais celui-ci refuse d'y croire. Il faut dire que les autorités coloniales ne peuvent guère compter sur du renseignement fiable, et c'est ainsi que l'État d'urgence est d'abord un échec du renseignement. Peu après, Gent est rappelé à Londres et remplacé par Sir Edward Gurney. On envoie également sur les lieux un nouveau commissaire

de police, le colonel W. N. Gray, qui vient de terminer une période de service en Palestine. Les antécédents de Gray ont un effet sensible sur la façon dont il conduit les opérations policières. Gray essaie de créer des réseaux de renseignement humain à Singapour aussi bien que sur la partie continentale de la Malaisie. L'expérience récente de la Palestine influence non seulement le commissaire, mais beaucoup d'agents qui en arrivent¹⁴. Pour l'essentiel, la police oppose des opérations de maintien de l'ordre à l'insurrection.

De nombreux soldats et policiers ont la gâchette facile et maltraitent les civils de la minorité chinoise de Malaisie, et ces nombreuses attaques de la police contre la population civile entravent sérieusement la collecte de renseignement humain, tout comme la pénurie de policiers ou de militaires spécialistes du renseignement parlant le chinois, ce qui rend les interrogatoires très difficiles. Beaucoup de policiers servant en Malaisie ne connaissent pas la région ni ses caractéristiques humaines ou géographiques et ils ne savent rien non plus des principes fondamentaux de la contre-insurrection. Enfin, les relations entre la police et l'armée sont médiocres, et il y a des problèmes de hiérarchie. Gurney finit par se faire une idée de ces problèmes et essaie d'étendre son autorité aussi bien sur la police que sur l'armée¹⁵.

Les premières opérations aériennes et l'échec des opérations cinétiques

Les premières opérations militaires cinétiques (grandes rafles exécutées par l'Armée) ne donnent pas de résultats contre les terroristes communistes. La RAF a plus de succès pendant un temps. Au cours des premiers jours de l'État d'urgence, en 1948-1949, elle emploie les avions classiques de la Deuxième Guerre mondiale, comme les Spitfire, les Beaufighter et les C-47. Comme les principales formations insurgées opèrent à la lisière de la jungle, ces avions peuvent exécuter des opérations d'appui aérien rapproché (AAR) et d'interdiction aérienne (IA). C'est l'emploi le plus lourd de la puissance aérienne cinétique durant tout le conflit et c'est le seul moment où cette puissance a été le moins efficace¹⁶.

Après les premiers combats, les insurgés font retraite dans la forêt à triple voûte. L'interdiction aérienne, qui est l'une des clés de la victoire dans la plupart des cas d'insurrection (leçon réapprise de nos jours en Irak et en Afghanistan), est pratiquement impossible en Malaisie parce que les bombardiers Lincoln (qui succèdent aux Lancaster) doivent fonctionner à l'aveugle, puisqu'on ne dispose ni de RSR ni de renseignement humain. Ces bombardements tuent peu d'insurgés et n'ont presque pas d'effet sur leurs opérations¹⁷. Le seul moyen de porter un coup à l'ALRM est donc de recourir au renseignement humain, à des traqueurs et à des équipes hunter-killer. Entre-temps, les combattants de l'ALRM vivent dans la jungle, tandis que les membres du PCM et du Min Yuen vivent parmi la population, fournissant aux combattants des moyens logistiques, du renseignement humain et des recrues.

Réformes, renseignement et opérations aériennes et terrestres

En 1950, Sir Harold Briggs devient le directeur des opérations et il essaie de séparer la population chinoise de l'ALRM. Il s'y prend en créant de Nouveaux Villages. Les squatteurs chinois sont déplacés de leur terre, aux abords de la jungle, pour être installés dans des villages dotés d'électricité, d'eau potable, de clôtures protectrices, de ressources médicales, d'écoles et d'agronomes¹⁸. Au début, cela entraîne une dislocation économique et un traumatisme psychologique considérables et cela n'améliore pas la qualité du renseignement humain du côté des Britanniques. Le déclenchement de la Guerre de Corée suscite cependant une expansion économique en Malaisie en raison de l'augmentation des prix du caoutchouc et de l'étain. Cela atténue le bouleversement économique causé par la création des Nouveaux Villages¹⁹. Par ailleurs, cette expansion économique et l'amélioration du niveau de vie dans les Nouveaux Villages portent un coup aux opérations d'information et à la propagande du Min Yuen.

À cette époque, la Grande-Bretagne affronte des problèmes stratégiques découlant d'une économie interne anémique et d'une surextension impériale à l'étranger. Des troupes des forces aériennes et terrestres britanniques sont envoyées en Corée, et des insurrections éclatent à Aden et au Kenya. L'envoi de troupes en Malaisie, compliqué par les problèmes de logistique

associés au déplacement sur de si longues distances, contribue à épuiser l'économie britannique. En compensation, il y a cependant le fait que la campagne reste populaire auprès des électeurs britanniques, que le haut commandement britannique est capable de lever des troupes en Australie, en Nouvelle-Zélande, à Fidji, au Népal (parmi les Gurkhas) et parmi les Malaisiens.

Les rares opérations aériennes et terrestres à caractère cinétique se font progressivement plus efficaces. L'armée renonce aux grandes rafles pour larguer des équipes hunter-killer dans la jungle par hélicoptère. C'est la première campagne au cours de laquelle les Britanniques emploient des hélicoptères en grands nombres. Ceux-ci jouent un rôle non seulement dans l'infiltration et l'exfiltration, mais aussi dans le largage d'équipes sur le terrain pendant un maximum de 30 jours. Ces unités sont surtout composées de forces des special air services (SAS) et d'autres troupes d'élite. Plus tard au cours de la guerre, des forts construits dans la jungle seront approvisionnés par des appareils ADAC²⁰.

Les problèmes de la RAF en matière de RSR ne sont pas réglés durant l'État d'urgence, et les bombardiers Lincoln continuent d'effectuer des bombardements en tapis aussi massifs qu'inefficaces. Le temps de réaction de la RAF est assez lent parce qu'il n'existe que trois terrains d'aviation, à Butterworth, à Kuala Lumpur et à Changi. On s'inquiète sérieusement des dommages collatéraux et de la destruction des arbres à caoutchouc (les pilotes qui abattent ces arbres sont sévèrement réprimandés)²¹. Les opérations aériennes sont effectuées en fonction d'objectifs politiques, et c'est ce qui explique en partie pourquoi la RAF s'ouvre plus aux méthodes non cinétiques.

Tandis que les opérations aériennes et terrestres s'améliorent lentement, on peut en dire autant du service d'information du gouvernement colonial. Hugh Green, des services de radiodiffusion britanniques à Londres, est chargé de diriger les services d'information d'urgence en Malaisie. Il crée de nombreuses émissions de radio et réalise de nombreux films favorables au gouvernement. Ces émissions et ces films sont diffusés en malais, dans divers dialectes chinois, en tamoul et en anglais. Des divertissements comme les films de Tarzan servent à inviter les spectateurs à entendre le message du gouvernement. Les films de Tarzan, très populaires, sont présentés le soir, même dans les villages reculés. On se sert aussi largement du personnel ennemi ayant capitulé. Les insurgés qui se rendent ne sont pas mis en prison : on les met plutôt au travail dans le cadre de la campagne d'information du gouvernement colonial. Ils rédigent des brochures et font des discours pro-britanniques dans les villages après la présentation des films de Tarzan. La brochure la plus célèbre du genre est rédigée par Lam Swee et porte le titre de *My Accusation*. Toutes les améliorations apportées à la campagne d'information et la création des Nouveaux Villages permettent de recueillir des données plus abondantes et plus fiables²².

Les améliorations apportées par Templer et la stratégie des insurgés

L'année 1951 est l'année la plus sombre de l'État d'urgence pour les Britanniques, puisque l'ALRM continue d'attirer un nombre croissant de recrues. Il s'y ajoute le fait que le gouverneur général Gurney est abattu en octobre. Il est bientôt remplacé par le Général Gerald Templer, qui est un chef beaucoup plus efficace que Gurney. Cela va faciliter le recours à la puissance aérienne non cinétique. Templer a été formé au renseignement et il comprend son importance. De plus, il a participé à des campagnes anti-guérilla. Il visite différents villages et unités sur le terrain, contourne les cadres intermédiaires et met fin à la bureaucratie qui étouffe tout dynamisme dans les services de renseignement et les opérations.

L'année où Templer arrive en Malaisie, le PCM et l'ALRM changent de stratégie. Ils se détournent progressivement des opérations cinétiques pour s'intéresser à l'action politique. Cela signifie moins d'intimidation du côté de la population rurale et plus d'efforts du côté de l'élargissement de la base ethnique de l'insurrection, à laquelle ils veulent rallier non seulement les Chinois, mais les Malaisiens et les Tamouls. Cette stratégie est vouée à l'échec. Les insurgés se retirent de plus en plus loin dans la forêt, attendant un soulèvement général, et s'enfoncent dans un cauchemar logistique. Ils sont rapidement au bord de la famine, et leur moral faiblit. Les voilà mûrs pour des opérations psychologiques²³.

À mesure que les insurgés font retrait au plus profond de la forêt, le renseignement britannique est réformé. Le nouveau commissaire de police, du nom d'Arthur Young, améliore considérablement son service. Il commence par en augmenter l'effectif, qui passe de 10 000 à 70 000 hommes, dont une plus grande proportion de locuteurs chinois. Il s'ensuit une amélioration des relations avec la population civile chinoise, mais les relations avec l'Armée se bonifient également. De plus, les réformes de la police permettent à l'Armée d'être plus efficace sur le terrain. Bientôt, on introduit le MI-5 dans les zones opérationnelles, et la campagne anti-insurrectionnelle devient réellement une affaire inter-institutions. La réforme des services de renseignement militaires britanniques permet de mieux comprendre le fonctionnement du PCM, et les services de renseignement de l'Armée et de la police assument des responsabilités clairement délimitées qui les rendent efficaces. Jack Morton, directeur du renseignement militaire, crée une direction spéciale, mais cela n'amoindrit pas ses mesures du côté des opérations psychologiques. Il fait savoir que son but est de retourner les insurgés, pas de les tuer²⁴, et cela facilite et améliore les opérations psychologiques subséquentes de la RAF. En fin de compte, les principales améliorations apportées aux services de renseignement de l'Armée et de la police permettent d'obtenir du renseignement humain beaucoup plus fiable, et c'est la condition nécessaire de l'efficacité des opérations psychologiques²⁵.

Les réformes de Templer améliorent également la qualité du renseignement humain en raison de la création de la garde civique. Jusque-là, la plupart des Nouveaux Villages ne sont pas bien protégés, et beaucoup n'ont même pas de barbelés. Cela veut dire que les paysans chinois qui y vivent ne se sentent pas en sécurité devant les risques d'attaques et demandes de vivres et de renseignement des insurgés. Ils sont également peu disposés, au départ, à fournir de l'information aux services de renseignement britanniques. La création de la garde civique contribue à régler le problème. Ces villages sont bientôt protégés par des barbelés et des clôtures, et des milices locales sont créées. La création de la garde civique chère à Templer fait cependant l'objet d'une controverse au sein de l'establishment britannique (militaires et services de renseignement) parce que les autorités britanniques seront appelées à faire confiance à ces nouveaux auxiliaires indigènes et à faire preuve de patience pour les former. Malgré ces doutes, la garde civique se révèle efficace et permet de réduire les attaques contre les villages, de sorte que, une fois que les villageois se sentent en sécurité, ils sont plus enclins à fournir du renseignement humain. Voilà qui est indispensable à la concrétisation des opérations aériennes non cinétiques²⁶.

On peut envisager les réformes de Templer d'un point de vue plus large, celui d'un concours d'apprentissage dans le cadre d'une guerre non conventionnelle. Selon John Nagl, entre des insurgés et des forces anti-insurrectionnelles, ce sont ceux qui apprennent le plus rapidement qui l'emportent²⁷. Les réformes de Templer et de Briggs peuvent être considérées comme une forme d'apprentissage rapide, beaucoup plus rapide que celui de l'ALRM. Templer encourage les jeunes officiers et sous-officiers à participer, ce qui permet de profiter des connaissances des rangs inférieurs. Les idées de Nagl, bien entendu, sont très utiles, et celui-ci joue un rôle de premier plan en rédigeant le manuel anti-insurrectionnel de l'Armée et de la Marine (FM 3-24). L'élément crucial qui n'est pas particulièrement souligné dans ce concours d'apprentissage est le rôle de l'aviation, notamment ses opérations non cinétiques.

Les opérations psychologiques

Le renseignement humain étant devenu plus fiable grâce aux réformes de Templer, le décor est planté pour le lancement d'opérations psychologiques. Les premières opérations de propagande gouvernementale (largage de tracts, projection de films sur des véhicules sillonnant les routes, journaux progouvernementaux) sont diffuses et ponctuelles. Dans les villages, les paysans disent aux médecins, aux infirmières, aux enseignants et aux spécialistes agricoles qu'ils ont peur de voir leurs fils rejoindre la guérilla. Ces confidences sont communiquées aux services de renseignement et de police britanniques²⁸. Cela montre qu'il existe toutes sortes de sources de renseignement humain pour les Britanniques. Désormais, grâce à de l'information plus détaillée et plus fiable en provenance des Nouveaux Villages, les autorités civiles et militaires britanniques savent où diriger leurs mesures. Il devient donc possible d'organiser des opérations psychologiques systématiques et cohérentes et d'utiliser plus efficacement la puissance aérienne dans sa version non cinétique.

Naturellement, les insurgés, eux aussi, s'efforcent d'exécuter des opérations d'information. Tout comme Lawrence d'Arabie, le PCM voit dans la presse écrite son arme la plus efficace. Les services britanniques de police et de renseignement militaire veillent à empêcher la distribution des documents imprimés du PCM. Pour les Britanniques comme pour le PCM, l'un des principaux problèmes est que ceux à qui ils s'adressent sont en grande partie analphabètes. C'est ce qui incite les Britanniques, mais pas le PCM, à employer d'autres moyens pour communiquer avec la population civile, par exemple des films, des mégaphones et la radio. Les opérations d'information et les opérations policières des Britanniques sont améliorées par l'afflux de locuteurs chinois dans leurs rangs.

Aviation et opérations psychologiques

L'une des principales techniques de guerre psychologique et méthodes de diffusion est le largage de tracts par des bombardiers et des avions de transport de la RAF, de la Royal Australian Air Force (RAAF) et de la Royal New Zealand Air Force (RNZAF). Il arrive que des tracts soient largués à la fin d'opérations de bombardement, ce qui est une manière inefficace de mener une guerre psychologique. En général, on largue 50 000 tracts à la fois. Ces tracts sont, par exemple, des cartes géographiques indiquant la réduction progressive des zones contrôlées par l'ALRM et l'expansion des zones contrôlées par le gouvernement et invitant les insurgés à se rendre contre l'assurance de ne pas subir de représailles. On y demande également aux insurgés s'ils ont constaté une concrétisation des promesses de leur chef Chin Peng. L'ALRM craint tellement ces tracts que les chefs de l'insurrection décrètent que tout membre de l'ALRM pris à les lire sera exécuté²⁹.

Tandis que le gouvernement colonial britannique prépare la Malaisie à l'indépendance (1957), il amplifie ses opérations de défense interne étrangère. Les forces aériennes et terrestres locales participent plus largement aux opérations militaires, et les autorités civiles locales et leurs services de renseignement assument des responsabilités plus nombreuses. Cela est également vrai des opérations psychologiques. La Force aérienne de Malaisie largue des tracts, faisant le lien entre opérations psychologiques, puissance aérienne et défense interne étrangère. C'est en 1955 que culmine la campagne de largage de tracts, et elle prouve que cet usage de la puissance aérienne est beaucoup plus efficace que son usage cinétique³⁰.

L'USAF (United States Air Force) joue un rôle dans les opérations aériennes non cinétiques en Malaisie. Pendant la guerre de Corée (1950-1953), elle n'a pas réussi à employer ses C-47 dans le cadre d'opérations psychologiques contre les Chinois et les Coréens du Nord en raison d'un solide système de défense aérienne intégrée (IADS). En Malaisie, la RAF ou les forces aériennes de coalition ne se heurtent jamais à de l'artillerie antiaérienne, qu'il s'agisse de larguer des équipes hunter-killer ou des tracts. Le Général Mark Clark, commandant américain en Corée, est un ami personnel du Général Templer, et l'on prend des dispositions pour que l'USAF prête ses C-47 à Templer, qui veut élargir ses opérations psychologiques. Pour le largage des tracts ou la propagande par mégaphone, ces appareils se révèlent plus efficaces que les Valetta de la RAF, dont les moteurs sont trop bruyants. On se sert un peu plus tard d'Auster (des ADAC monomoteur) pour les opérations psychologiques³¹.

Il faut régler quantité de problèmes tactiques et opérationnels durant cette campagne aérienne non cinétique. Le C-47 Dakota est la principale plateforme de la propagande par mégaphone : il peut transporter quatre mégaphones sous les ailes et un générateur au diesel dans la soute. Au cours de ces opérations, la vitesse est maintenue à 75 nœuds (138 km/h) et l'altitude, de 2 500 et 3 000 pieds (762 m et 914 m). On retransmet souvent par mégaphone des enregistrements de mères d'insurgés réfugiés dans la jungle les suppliant de se rendre. Les mères sont identifiées dans les Nouveaux Villages et enregistrées par du personnel du renseignement britannique ou malais. Les mères aident également à orienter géographiquement les opérations psychologiques pour que les messages transmis par mégaphone soient ciblés. Il arrive même que des mères s'adressent directement à leurs fils depuis des avions. Lorsqu'il s'agit d'un enregistrement, il est diffusé en boucle³². En général, le message est d'une durée de trente secondes. Pour les besoins de ce genre d'opération, on crée le 267^e escadron de la RAF, qui est chargé de la diffusion par mégaphone³³.

L'un des problèmes auxquels on se heurte dans le cadre des opérations psychologiques et des opérations d'information est que la cible doit être suffisamment apte à saisir les messages et que, si un groupe est extrêmement primitif, ce type d'opération pourrait bien ne pas fonctionner. En Malaisie, les Britanniques font l'expérience de cet échec avec les autochtones Orang Asli en pleine jungle. Les anthropologues britanniques connaissent peu leur langue, de sorte que les services de renseignement ne peuvent pas diffuser de messages par mégaphone dans cette langue. Quant aux tracts, ils sont hors de question. Pour les Orang Asli, les messages transmis par mégaphone sont du « vent dans la tête ». Leur vision du monde se limite à la jungle à triple voûte et ils ne peuvent concevoir l'existence des avions ou des magnétophones³⁴.

L'expansion des opérations psychologiques entraîne des problèmes de commandement et de contrôle, notamment en ce qui a trait à la hiérarchisation des activités aériennes. La demande de transmission de messages par mégaphone vient de la police et est acheminée au Centre d'opérations interarmées (COI). Le COI classe ensuite les opérations de frappe et de largage et résout les conflits, toujours en tenant compte de la population. En général, le délai de réponse à une demande est de deux heures. On choisit des secteurs pour les saturer d'avions porteurs de mégaphones afin d'obtenir le maximum d'impact psychologique³⁵.

On peut faire une comparaison avec les opérations psychologiques aériennes des Américains. Au cours de la guerre du Vietnam (1965-1973) et de l'opération Tempête du désert (1991), l'USAF a associé le largage de tracts à des opérations conventionnelles de bombardement stratégique. Cela s'est révélé totalement inefficace. Par contre, en Malaisie, les Britanniques apprennent à stopper le largage de tracts après des opérations de bombardement, parce que les messages sont alors contradictoires. Ils apprennent à séparer soigneusement les opérations cinétiques et non cinétiques. Tout au long de l'État d'urgence, les bombardements de la RAF n'ont pas d'impact réel sur l'ALRM, alors que les tracts en ont.

Coalition et mesures inter-institutions, mesures anti-insurrectionnelles, défense interne étrangère et renseignement humain

Les opérations terrestres et aériennes, parallèlement aux opérations de renseignement et aux opérations psychologiques, sont organisées dans le cadre d'un effort commun. Les membres de la garde civique font office de traqueurs pour les forces britanniques, australiennes et fidjiennes. Comme nous l'avons vu, il y a des opérations aériennes de coalition. Au sol et dans les airs, les forces de la coalition jouent un rôle de premier plan dans la défense interne étrangère et la préparation des unités aériennes et terrestres de la Malaisie à l'indépendance. Les forces de la coalition font preuve de coopération.

Les opérations aériennes non cinétiques acquièrent plus d'efficacité grâce au travail de la police et notamment de la Direction spéciale. C'est là qu'on voit le rapport unique entre les opérations policières et les opérations aériennes. Lorsque des opérations cinétiques sont lancées, les membres de diverses institutions au COI veillent à ce qu'elles soient exécutées compte tenu du contexte politique et culturel³⁶. Non seulement des médecins, des enseignants et des agronomes recueillent du renseignement, mais ils aident à rallier les paysans chinois aux Britanniques et à leurs alliés.

Les services de renseignement humain et les opérations anti-insurrectionnelles ont joué un rôle de premier plan dans le choix des militaires malais avant l'indépendance (la Mederka), en 1957. En fait, les militaires britanniques collaborent depuis plus d'une décennie avec des militaires malais de toutes origines ethniques dans les forces régulières et irrégulières. Cela contraste vivement avec l'ALRM, qui ne peut recruter de membres que parmi la minorité chinoise. C'est là qu'on constate à quel point le renseignement humain peut accroître l'efficacité de la défense interne étrangère en créant une armée fiable, autre lien unique. À mesure que les forces régulières et irrégulières malaises savent mieux recueillir du renseignement humain, les Britanniques et leurs alliés sont plus aptes à entraver les activités insurrectionnelles.

Les opérations aériennes et terrestres et les activités de renseignement après Templer

Au terme du mandat de Templer, la RAF essaie d'employer des avions à réaction dans le secteur, mais ils se révèlent beaucoup moins efficaces que les vieux avions turbopropulseurs. La mobilité aérienne devient bientôt beaucoup plus importante que la capacité de bombardement. En fait, les bombardements sont l'usage le moins efficace de la puissance aérienne au cours de l'État d'urgence. Comme nous l'avons vu, les hélicoptères sont indispensables à l'infiltration et à la logistique des forces britanniques dans la jungle. Il n'y aura jamais de véritables zones d'atterrissage sous le feu de l'ennemi ni d'artillerie antiaérienne sérieuse. Comme il manque terriblement de nourriture dans la jungle, les insurgés sont contraints d'abattre des arbres et de créer des champs à ciel ouvert pour cultiver, ce qui offre des cibles très visibles depuis les airs. Dans le cadre d'une autre opération aérienne non cinétique, la RAF et ses alliés répandent des défoliants sur les champs de l'ALRM³⁷. Cela crée une quasi-famine parmi les insurgés et les force à se rendre. Des Auster et d'autres petits ADAC réapprovisionnent constamment les forts de la coalition dans la jungle. On n'a guère eu recours à des opérations d'appui aérien rapproché et d'interdiction aérienne au cours de la deuxième période de l'État d'urgence³⁸.

Sur le terrain, on met fin aux grandes rafles pour passer à de longues patrouilles exécutées par des troupes d'élite aidées de membres de l'armée irrégulière malaise. Cela n'est bien entendu possible que grâce à toutes sortes d'éléments d'information utiles provenant du renseignement humain. Comme la Malaisie est une péninsule, la question de l'asile ne sera jamais un enjeu central durant la plus grande partie de l'État d'urgence³⁹. Mais les insurgés demandent effectivement asile dans le sud de la Thaïlande, et, à la fin du conflit, quelques dizaines d'irréductibles de l'ALRM s'y cachent encore. En fin de compte, la création de forts dans la jungle aura permis de limiter l'insurrection et empêché les insurgés de pratiquer l'agriculture. Une capacité logistique gravement compromise et des opérations psychologiques systématiques de la part des forces de coalition auront raison de leur moral.

À la fin des années 1950, beaucoup d'insurgés commencent à se rendre. Les services de renseignement britanniques et des spécialistes des sciences sociales interrogent le personnel ennemi qui a capitulé et lui demandent les raisons de leur capitulation. Beaucoup parlent de la propagande par mégaphone et des tracts. Ce genre de renseignement servira de plus en plus aux opérations d'information britanniques et permettra de multiplier le nombre des insurgés qui se rendent. Toujours à la fin des années 1950, la Direction spéciale est en mesure de pénétrer le cercle interne du PCM. L'ALRM est un peu plus affaibli lorsque la présence de son organisation de soutien, le Min Yuen, est réduite au minimum dans les villages. L'octroi de l'indépendance en 1957 incite encore d'autres insurgés à se rendre, parce qu'ils n'ont plus de raison d'être⁴⁰.

Après l'indépendance, les officiers de l'Armée britannique et de la RAF se retrouvent sous le contrôle politique des Malais. C'est une situation unique, mais nullement problématique pour un ex-maître impérial. Il n'y a aucune difficulté en raison de relations durables et efficaces entre les militaires malais et les militaires britanniques. Le partage d'information n'a jamais été un problème en raison de la confiance que les Britanniques et les Malais ont les uns envers les autres. De l'indépendance en 1957 à la fin de l'État d'urgence en 1960, le partenariat entre ces deux alliés se révèle efficace. Cela démontre que la défense interne étrangère et l'instauration d'un climat de confiance prennent du temps et cela explique pourquoi l'emploi non cinétique de la puissance aérienne se révèle si efficace. Comme les Britanniques sont disposés à recourir plutôt à des opérations non cinétiques, il est possible de tisser des relations de confiance plus étroite entre les deux parties.

La défaite de l'ALRM

Durant la dernière période de l'État d'urgence, l'ALRM doit s'engager dans des opérations d'information contre ses propres membres : elle ne peut plus se contenter de l'emporter sur les paysans. Les informateurs villageois se font plus nombreux, et cela est en lien avec la conviction que la coalition va gagner et que le Min Yuen va s'effondrer. Les services de renseignement humain de l'ALRM et du PCM sont à peu près à sec. En 1958, plus de 500 combattants de

l'ALRM se rendent au gouvernement de la Malaisie, et les mesures anti-insurrectionnelles se limitent désormais à une zone encore plus réduite. En 1960, il ne reste plus qu'une ridicule petite bande d'insurgés en Thaïlande.

La RAF et ses alliés larguent plus de 35 000 tonnes ordinaires (31 750 tonnes métriques) de bombes pendant la campagne. Environ 126 guérilleros sont ainsi tués, soit moins de 10 pour cent des troupes insurgées. Les forces terrestres, notamment les équipes hunter-killer, tuent plus de 1 000 guérilleros. Plusieurs milliers d'insurgés, soit le groupe le plus nombreux durant la campagne, se rendent en raison de l'efficacité des opérations psychologiques et des opérations d'information des Britanniques. Les insurgés le confirment dans de nombreuses entrevues. Peut-être que l'État d'urgence aurait pris fin plus tôt si les Britanniques avaient mis encore plus l'accent sur les opérations aériennes non cinétiques⁴¹.

Les opérations psychologiques depuis l'affaire de la Malaisie

Au cours de l'État d'urgence en Malaisie, les Britanniques exécutent de nombreuses opérations anti-insurrectionnelles dans d'autres régions de leur empire en décomposition. Au Kenya, de 1952 à 1960, ils combattent les rebelles Mau-Mau. Certains officiers kenyans qui ont combattu en Malaisie essaient d'exporter quelques-unes des techniques appliquées fructueusement dans la campagne antérieure. Le plus célèbre d'entre eux est Frank Kitson. Celui-ci instaure un système de pseudo-gangs avec du personnel britannique et des membres de la tribu Kikuyu déguisés en insurgés pour lancer des attaques contre les villages favorables aux insurgés. Il fait venir des informateurs masqués dans les villages pour y dénoncer les membres du mouvement Mau-Mau. Cela donne lieu à l'arrestation d'insurgés qui sont ensuite envoyés dans le goulag britannique au Kenya. Les techniques de Kitson sont efficaces, mais brutales et controversées⁴².

Au cours de la guerre d'Algérie (1954-1962), l'Armée et les services de renseignement français se rendent célèbres par la guerre psychologique qu'ils mènent contre les insurgés (le Front de libération nationale). Après la défaite traumatisante de Diên Biên Phú en Indochine, les Français sont déterminés à ne pas échouer dans une nouvelle lutte anti-insurrectionnelle. Il s'ensuit que la doctrine de la *guerre révolutionnaire* et les opérations psychologiques deviennent essentielles. L'Armée française crée une nouvelle unité de guerre psychologique, le 5e Bureau, qui s'engage dans des interrogations systématiques assortis de tortures. Le renseignement humain obtenu par les services de police n'est efficace que contre les opérations terroristes sur le territoire français. La police française en Algérie est affaiblie par le 5e Bureau, qui est perçu comme un concurrent⁴³.

Il n'y a pas d'effort unifié du côté de la collecte de renseignement, et les contributions inter-institutions ne sont intégrées que très tard dans la guerre, au moment de l'offensive de Challe en 1958-1959. On se sert largement d'auxiliaires, mais peu de la défense interne étrangère. Les opérations psychologiques sont étroitement associées à la pratique de la torture durant la Bataille d'Alger en 1956-1957. Le caractère systématique de cette pratique radicalise l'Armée, fait tomber la Quatrième République et tourne l'opinion internationale contre la France. Sur le plan des opérations aériennes, des avions survolent des villages dans le cadre de missions dites de présence, en même temps que de missions RSR, et représentent le principal usage non cinétique de l'aviation.

Les mesures de guerre psychologique les plus célèbres prises par les États-Unis contre des insurgés sont peut-être l'opération *Pheonix*, au cours de la deuxième partie de la guerre du Vietnam. Bill Colby, chef de la Central Intelligence Agency (CIA) à Saigon, dirige une grande partie de cette opération de concert avec le Général Creighton Abrams, commandant de l'Armée. Les mesures dans ce cas sont plus unifiées qu'en Algérie française, mais pas autant qu'en Malaisie britannique. *Pheonix* vise l'élimination des dirigeants du Viêt-cong dans les zones rurales et s'inscrit dans une campagne de pacification. Il s'agit en grande partie de créer des hameaux stratégiques inspirés des « Nouveaux Villages » britanniques en Malaisie, et c'est le CORDS (Civil Operations and Revolutionary Development Support) qui s'en occupe. Les services de renseignement américains veulent soumettre les éléments insurgés au Vietnam du Sud, et c'est l'opération *Chieu Hoi* (bras ouverts), qui est étroitement associée à l'opération *Pheonix*. Plus de

80 000 membres du Viêt-cong changent de camp et vont guider les patrouilles de reconnaissance dans la jungle. Les opérations psychologiques ne sont pas aussi étroitement associées à la puissance aérienne qu'en Malaisie. *Pheonix* devient une opération très controversée vers la fin de la guerre en raison de la multiplication des assassinats, et ces révélations alimentent le mouvement d'opposition à la guerre aux États-Unis et précipitent le retrait des troupes américaines. L'opération *Pheonix* donne des résultats efficaces mais, politiquement parlant, elle arrive trop tard⁴⁴.

Des leçons pour les spécialistes militaires

Après le Vietnam, les opérations psychologiques passent au second plan dans l'Armée américaine. Au sein de l'USAF, il n'y qu'une réserve du nom de Commando Solo pour s'occuper de ce type d'opération, mais l'Armée américaine a relancé ses ressources dans ce domaine à la suite des événements du 11 septembre 2001. L'USAF commence à peine à réapprendre qu'elle a besoin de services de renseignement, puisqu'elle a négligé cet aspect depuis les années 1990. Il y a deux ans, l'USAF a créé un nouvel escadron de renseignement humain qui se fait progressivement plus solide. Le renseignement humain a joué un rôle de premier plan dans l'emploi des ressources aériennes en Irak. Comme nous l'avons dit, c'est grâce au renseignement humain que Zarqoui a été retrouvé, puis abattu par une munition interarme d'attaque directe depuis un F16 en mai 2006. Le chef d'état-major actuel de la Force aérienne, le Général Norton Schwarz, a des antécédents dans l'AFSOC (opérations spéciales de la Force aérienne) et il est favorable à l'emploi du renseignement humain et de méthodes non cinétiques. La technologie à elle seule ne suffit pas à recueillir du renseignement, et l'information obtenue grâce aux satellites et à la cybernétique doit être confirmée par le renseignement humain.

L'Aviation américaine et d'autres forces aériennes occidentales doivent être attentives à développer leurs ressources en défense interne étrangère. Le renseignement humain doit être associé aux éléments de commandement et de contrôle et à la défense interne étrangère, ainsi qu'aux opérations cinétiques. La lutte contre l'insurrection globale est un concours d'apprentissage mondial, et, pour le gagner, il faut pouvoir compter sur des services de renseignement humain solides et dynamiques dans les trois domaines d'affrontement (forces terrestres, aériennes et maritimes). Pour exécuter des opérations cinétiques et non cinétiques efficaces, il faut connaître l'histoire et la culture des zones opérationnelles actuelles et à venir. Il faut aussi connaître l'histoire des forces aériennes et terrestres des grandes démocraties dans le cadre des guerres irrégulières. L'exemple des Britanniques en Malaisie permet de tirer de nombreuses leçons applicables au conflit actuel. En Malaisie, comme aujourd'hui, on constate que les forces aériennes ont joué un rôle de premier plan dans la défense interne étrangère, dans les opérations anti-insurrectionnelles, dans les opérations d'information et dans les opérations psychologiques. Pour cela, il faut procéder à notre propre opération d'information auprès de nos dirigeants civils et militaires et de la population afin de les convaincre de l'importance de la force aérienne dans une guerre irrégulière et, plus précisément, dans les opérations non cinétiques⁴⁵.

Cet essai ne traduit pas nécessairement le point de vue du gouvernement des États-Unis, du ministère de la Défense, de l'Aviation américaine ou de l'Université de l'Air. Les opinions exprimées ici sont uniquement celles de l'auteur.

.....

Notes

1. Voir la monographie par Anne Marlowe sous le titre de *David Galula: His Life and Intellectual Context*, Carlisle (Pennsylvanie), Strategic Studies Institute, 2010.
2. Cet argument est clairement formulé dans la conclusion de l'ouvrage de James Corum et Wray Johnson intitulé *Air Power and Small Wars Fighting Insurgents and Terrorists*, Lawrence (Kansas), University Press of Kansas, 2007, p. 423 à 439.
3. Pour plus de détails sur toute la campagne aérienne, voir Malcolm Postgate, *Operation Firedog: Air Support in the Malayan Emergency 1948-1960*, Londres, Stationary Office, 1992.
4. Voir John Nagl, *Counterinsurgency Lessons from Malaya and Vietnam: learning to eat soup with a knife*, Westport (Connecticut), Greenwood Publishing Group Inc., 2002, p. 59 à 107.
5. Voir Byron Farwell, *Queen Victoria's Little Wars*, Harper & Row, New York, 1972.

6. Voir Charles Trench, *Frontier Scouts*, Londres, Jonathon Cape, 1985.
7. Concernant le renseignement britannique en Inde, voir C. A. Bayly, *Empire and Information Intelligence Gathering and Social Communication in India 1780-1870*, Cambridge, Cambridge University Press, 1997.
8. Voir James Barr, *Setting the Desert on Fire: T. E. Lawrence and Britain's Secret War in Arabia 1916-1918*, New York, W. W. Norton & Co. Inc., 2009.
9. Concernant les mythes associés au maintien de l'ordre aérien, voir Corum et Johnson, p. 51 à 66.
10. *Ibid.*, p. 65 et 66.
11. Concernant l'infiltration précoce du PCM, voir Richard Stubbs, *Hearts and Minds in Guerilla Warfare: The Malayan Emergency 1948-1960*, Singapour, Oxford University Press, 2004, p. 55.
12. *Ibid.*, p. 42.
13. *Ibid.*, p. 59 et 60.
14. Nagl, p. 65 et 66.
15. Stubbs, p. 67 à 78.
16. Postgate, p. 60 à 62.
17. Pour plus de détails sur la campagne de bombardement, voir *ibid.*, p. 58 et 59.
18. Ce n'est pas sans rappeler l'usage de l'actuelle équipe de reconstruction provinciale par les forces de coalition en Afghanistan ou le programme SWET (égouts, eau, électricité, enseignement) appliqué par les forces américaines en Irak. Pour plus de détails sur le programme SWET, voir la rubrique du manuel de campagne consacré aux opérations de stabilisation (FM 3-07 Stability Operations), 2008.
19. Concernant la création des Nouveaux Villages et les problèmes économiques, voir Stubbs, p. 173 à 184.
20. Voir John Coates, *Suppressing Insurgency: An analysis of the Malayan Emergency, 1948-1954*, Boulder, Westview Press, 1992, p. 157 à 159. Concernant les problèmes de la RAF en matière de RSR, voir Postgate, p. 129 à 134.
21. Concernant l'usage centralisé de la puissance aérienne par la RAF en Malaisie et les problèmes de dommages collatéraux, voir William Dean, « Les guerres limitées et le futur de l'arme aérienne : enseignements de l'histoire récente », *Penser les Ailes françaises*, n° 12, janvier 2007, p. 91 à 102.
22. Concernant le perfectionnement croissant des opérations d'information britannique, voir Stubbs, p. 123.
23. Concernant le changement de stratégie de l'ALRM, voir *ibid.*, p. 152.
24. C'est devenu la politique standard des États-Unis au Vietnam dans le cadre de ce qu'on a appelé le programme Chieu Hoi (ou programme bras ouverts). Le programme Chieu Hoi a eu beaucoup de succès et a permis de retourner 80 000 Viêt-cong. Beaucoup de ces hommes ont par la suite fait fonction de traqueurs pour les unités d'élite de l'armée américaine. Pour plus de détails, voir Lewis Sorely, *A Better War: the Unexamined Victories and Final Tragedy of America's Last Years in Vietnam*, Harvest Book Harcourt Inc., New York, 2007. De nos jours, en Afghanistan, les Américains et leurs alliés ont réussi en partie à rallier des membres des Talibans.
25. Concernant les réformes de la police d'Arthur Young, voir *ibid.*, p. 160 et 161.
26. Concernant les Nouveaux Villages, voir Coates, p. 95, 96, 120 et 121.
27. Nagl, chapitre 1.
28. Stubbs, p. 188.
29. Concernant le largage de tracts, voir le commandant d'escadre Bryan Hunt, « Air Power and Psychological Warfare Operations, Malaya 1948-1960 », *Royal Air Force Air Power Review*, vol. 11, n° 1, printemps 2008, p. 11.
30. Concernant la défense interne étrangère de la RAF auprès des Malaisiens, voir Postgate, chapitre 6.
31. Concernant la campagne aérienne de l'USAF dans le cadre des opérations psychologiques, voir Hunt, p. 12.
32. Aux Philippines, au début des années 1950 (à l'époque de l'État d'urgence en Malaisie), le Colonel Edward Lansdale, de l'USAF, capturait, enregistrait et exécutait les insurgés communistes Huk. Lorsque des villageois pro-Huk trouvaient le corps d'un insurgé, ils l'enterraient aux abords du village. Quelques jours plus tard, grâce à l'enregistrement du défunt, Lansdale faisait croire que le mort parlait depuis sa tombe. Les villageois philippins changeaient bientôt de camp. Voir Cecil Currey, *Edward Lansdale The Unquiet American*, Boston, Houghton Mifflin, 1989, p. 102. Les Américains et les Britanniques ont employé le magnétophone de diverses manières dans le cadre de la guerre psychologique contre des insurgés.
33. Pour plus de détails sur les opérations par mégaphone, voir Hunt, p. 12 et 13.
34. *Ibid.*, p. 13.
35. *Ibid.*, p. 13 et 14.

36. Concernant les opérations du COI, voir Dean.
37. Concernant la pulvérisation de pesticides, voir Postgate, p. 113 et 114.
38. Concernant les ADAC et les ouvrages fortifiés dans la jungle, voir *Ibid.*, p. 91 à 94.
39. Dans la plupart des mesures anti-insurrectionnelles, le sanctuaire des insurgés est un objectif stratégique et opérationnel de premier plan. C'est ce qu'on a vu en Algérie, lorsque le FLN se servait de la Tunisie et du Maroc comme sanctuaires, au Vietnam, lorsque le Viêt-cong s'abritait au Cambodge et au Laos, et, aujourd'hui, au Moyen-Orient, où les talibans trouvent refuge au Pakistan. La question du sanctuaire n'est devenue une question secondaire pour les alliés britanniques qu'à la fin de l'État d'urgence. Leur campagne a été efficace en partie à cause de la géographie de la Malaisie.
40. Concernant l'impact de l'indépendance de la Malaisie sur les insurgés, voir Nagl, p. 101 à 103.
41. Ces chiffres sont tirés de l'ouvrage de Hunt, p. 15 et 16.
42. Concernant l'insurrection Mau-Mau, voir Caroline Elkins, *Imperial Reckoning, The Untold Story of Britain's Gulag in Kenya*, New York, Henry Holt, 2005.
43. Concernant la guerre psychologique de la France en Algérie, voir Paul et Marie-Catherine Villatoux, *La République et son armée face au péril subversif – Guerre et action psychologique*, Paris, Les Indes Savantes, 2005.
44. L'ouvrage classique sur l'opération *Phoenix* est celui de Mark Moyar : *Phoenix and the Birds of Prey*, Lincoln (Nebraska), University of Nebraska Press, 2007.
45. À ce jour, il n'existe pas d'ouvrage classique sur la contribution de la Force aérienne américaine aux campagnes en cours en Irak ou en Afghanistan depuis 2003, mais il en existe beaucoup sur les opérations de la Marine et de l'Armée.

William T. Dean III

William Dean est professeur adjoint d'histoire à l'Air Command and Staff College de la base aérienne Maxwell, en Alabama. Il a obtenu son baccalauréat de l'University of the South (Sewanee) et sa maîtrise et son doctorat en histoire militaire et diplomatique européenne de l'University of Chicago. Le gouvernement français lui a décerné le prix Chateaubriand. De plus, il a reçu le prix de l'enseignant civil de l'année de la Military Officer of America Association (MOAA) et le prix Major General John Alison for Air Force Special Operations. Il a publié des articles sur la puissance aérienne, le renseignement et les guerres coloniales de la France, et dans la Revue historique des armées, Penser les Ailes françaises et Defense Intelligence Review. Il a également rédigé des chapitres pour plusieurs ouvrages.

Chapitre 9

La puissance aérienne non cinétique contre la sédition : Liban, 1958

Michael Perry May

Après la guerre de Corée, l'état-major de la Neuvième armée de l'air américaine propose un changement radical de perspective par rapport à l'orientation stratégique de la puissance aérienne américaine. Les officiers de la Neuvième, sous la direction du Général Edward Timberlake, dit « Ted » propose de garder les moyens aériens tactiques en réserve dans la zone continentale des États-Unis et, en cas de crise, d'envoyer rapidement sur les lieux des groupes d'attaque spécialement formés¹. Le groupe d'attaque serait doté d'une grande puissance cinétique, notamment de la capacité à larguer des armes nucléaires tactiques, mais le Général Otto Weyland, dit « Opie », responsable du Commandement aérien tactique (CAT) espère que la seule arrivée d'une force de frappe aérienne polyvalente (FFAP), ainsi qu'on appellera ces unités, sur le théâtre des opérations devrait suffire à éviter qu'un conflit local dégénère en affrontement de l'ampleur de la guerre de Corée². Beaucoup d'historiens se rappellent ces groupes polyvalents en raison de leurs interventions musclées et de leur puissance de feu nucléaire, mais c'est leur emploi non cinétique contre la sédition locale au Liban, en 1958, qui a démontré leur efficacité à soutenir une politique nationale³.

Il demeure que, au cours de ce premier déploiement expéditionnaire d'intervention rapide, la mauvaise planification, le mauvais temps, les défaillances mécaniques, la fatigue opérationnelle et l'inexpérience des équipages provoquent de graves frictions et mettent douloureusement à l'épreuve le nouveau mode de réaction à des crises internationales. Quoi qu'il en soit, l'état-major du CAT estime que l'intervention au Liban a prouvé la valeur de leur nouvelle stratégie aérienne « sans qu'on ait tiré une seule balle ni largué une seule bombe⁴ ». En réalité, les forces expéditionnaires mixtes qui relèvent du commandement du Major-Général Paul D. Adams élaborent et appliquent une stratégie efficace de confinement tactique qui empêche l'escalade du conflit entre les insurgés libanais, évite une intervention ouverte par l'armée syrienne et permet à l'armée régulière du Liban de consolider son pouvoir, d'assurer la sécurité locale et de vaincre les forces de sédition. La stratégie d'Adams met l'accent sur des moyens aériens et terrestres strictement non cinétiques et sur une étroite collaboration air-sol. C'est en partie grâce à cette stratégie de « confinement aérien » qu'une solution politique favorable est obtenue. L'intervention américaine au Liban est un succès.

La politique d'intervention

Le 14 juillet 1958, des officiers irakiens renversent la monarchie hachémite et exécutent le roi Fayçal II et son oncle, le régent Abd al-Ilah. Craignant que se répande une révolution panarabe ou gauchiste, le président Dwight D. Eisenhower ordonne une intervention massive dans l'État voisin du Liban. Le président libanais Camille Chamoun demande l'intervention en vertu de la Doctrine d'Eisenhower, qui permet le soutien militaire des gouvernements en place au Moyen-Orient dans le but de maintenir leur indépendance et les protéger des attaques extérieures ou de la subversion interne⁵. Le Liban est au bord de la guerre civile, puisque des terroristes, des insurgés et des rebelles menacent de chasser Chamoun, chrétien pro-occidental, qui craint d'être assassiné par les gardes de son propre palais. Les objectifs de la force d'intervention mixte américaine sont les suivants : protéger le président Chamoun jusqu'au terme de son mandat (qui échoit à la fin de l'été), veiller à la tenue d'une élection présidentielle paisible pour le remplacer et, par conséquent, protéger l'indépendance du Liban contre les insurgés gauchistes et les rebelles arabes. La force mixte doit donc être suffisamment solide pour affronter toute situation imprévue, mais appliquer aussi peu de force cinétique que possible pour concrétiser ses objectifs, maintenir des relations à la limite de la rupture et équilibrer les pouvoirs au Moyen-Orient.

La situation est complexe. La population du Liban, qui compte 1,5 million d'habitants, est très diverse sur les plans politique et religieux. Plus de 50 pour cent des Libanais sont chrétiens, et un peu moins de 40 pour cent sont des musulmans chiites, sunnites ou druzes. C'est le 9 mai 1958 que la rébellion éclate. Les insurgés arabes, soutenus par la Syrie et l'Égypte, rejettent l'influence

occidentale dans la région. Les leaders de l'opposition accusent Chamoun d'avoir ordonné l'assassinat d'un homme fort de l'opposition populaire. La République arabe unie approvisionne et forme les insurgés et se bat même à leurs côtés, mais les insurgés eux-mêmes se battent entre eux. En raison des allégeances contradictoires de plusieurs hommes forts, dont Kamal Jumblatt et Saeb Salaam, qui dirigent les Druzes gauchistes et les extrémistes du quartier de Basta, ils ne parviennent pas à faire front commun⁶. Entre-temps, la Phalange, milice alliée du gouvernement Chamoun, attaque les insurgés et les terroristes, souvent sans subir de sanctions officielles⁷. La diversité de la population se retrouve dans l'armée régulière du Liban, qui ne peut donc être une source fiable de sécurité et de légitimité. Chamoun lui-même n'est pas très fiable. Eisenhower s'interroge sur les motifs qui ont incité ce dernier à demander une intervention. Chamoun est un président très impopulaire qui, craint l'administration américaine, pourrait ne jamais accepter de démissionner, comme la Constitution libanaise le prévoit.

Quelqu'un d'intéressant pourrait cependant remplacer Chamoun : le Général Fuad Chehab. Commandant en chef de l'armée libanaise, il travaille à unifier et à légitimer son armée, si diverse sur les plans politique, ethnique, social et religieux. Beaucoup de ses jeunes officiers contestent ouvertement le régime et songent même à un coup d'État⁸. Sa préoccupation principale reste cependant la région de la Bekaa, où les chiites sont nettement plus nombreux que les chrétiens. Il craint que ces derniers attaquent préventivement les chiites ou vice-versa. Ce genre de guerre de religion pourrait détruire son armée et anéantir tout espoir de créer une république indépendante⁹. C'est pourquoi l'un des principaux objectifs non écrits de l'intervention américaine est de garantir l'existence d'une armée libanaise viable et légitime pour assurer la sécurité de la population et du nouveau gouvernement du pays.

Mais Chamoun n'est pas satisfait de la façon dont Chehab traite l'insurrection. Il exige que celui-ci lance des attaques aériennes contre les Druzes de Jumblatt. Chehab refuse et accuse Chamoun de tenter d'utiliser l'armée pour éliminer ses ennemis politiques. Il est convaincu que le recours à une telle puissance de feu risque de déclencher la guerre. Les indécis iraient rejoindre les insurgés, et son armée serait fracturée et deviendrait tout à fait incapable d'assurer une défense viable. Pour Chehab, il n'y a aucune raison militaire d'employer la puissance aérienne contre les Druzes, et il estime que cela risquerait au contraire de se retourner contre Chamoun. Jusque-là, l'insurrection est une affaire interne, même si la Syrie aide et donne de la formation aux rebelles druzes, mais Chehab s'inquiète du fait que le recours à l'aviation ou à d'autres mesures massives donne à l'armée égyptienne une raison d'intervenir ouvertement. Il ne croit pas non plus que le recours à l'aviation soit aussi efficace que cela dans les opérations tactiques contre des insurgés. Près de la frontière syrienne, il a lancé une opération aérienne libanaise visant à balayer le secteur et à y attaquer des objectifs inopinés. Mais les insurgés ont très vite appris à se disperser en groupes de vingt personnes ou moins dès qu'ils voient des avions de l'armée libanaise, de sorte que les équipages ont beaucoup de mal à les repérer et à les viser. La seule fois où l'aviation libanaise a réussi à entraver les mouvements des insurgés, c'est lorsque les Druzes de Jumblatt Druzes ont quitté leurs repaires urbains pour s'aventurer en pleine campagne¹⁰. Bien qu'il considère les opérations aériennes comme pratiquement inutiles, Chehab dit à l'ambassadeur américain : « Je ne serais pas plus heureux de la situation militaire (...) si l'armée américaine y était postée¹¹ ». Mais l'armée américaine est en route.

La réalité d'une intervention rapide

Le 14 juillet 1958, les chefs interarmées ordonnent à la FFAP Bravo de se rendre à la base aérienne d'Incirlik (Turquie) dans le cadre de la force d'intervention mixte qu'Eisenhower a décidé d'envoyer au Liban¹². Le Brigadier-général Henry Viccellio, dit « Vic », commandant de la 19^e Force aérienne et des forces de frappe aérienne polyvalentes du CAT, demande au Colonel Francis Gabreski, dit « Gabby », commandant de la 354^e escadre de chasse tactique à Myrtle Beach (Caroline du Sud), de lancer deux escadrons dans les sept heures qui suivent¹³. Gabreski est surpris. Son escadre vient à peine (il n'y a que deux semaines) de passer des opérations de chasse polyvalentes aux opérations de chasseurs-bombardiers. Elle n'a aucune expérience du vol au-dessus de zones maritimes et très peu du ravitaillement en vol. Un exercice récent a révélé que les aviateurs de Gabreski ont besoin d'un solide entraînement en vol en formation et en avitaillement au minimum, de jour comme de nuit, car ils risquent fort d'en avoir besoin en route pour Incirlik.

Par ailleurs, les lots de bord nécessaires à la mission viennent d'arriver, et l'on n'a pas encore eu le temps de vérifier s'il y a des défauts¹⁴. Autrement dit, la 354^e escadre de chasse tactique n'est pas du tout préparée à des déploiements outre-mer et encore moins à des opérations de combat à l'appui des forces terrestres. Elle est pourtant appelée à participer à l'intervention.

Le premier escadron de chasseurs bombardiers F-100 décolle dans les deux heures suivant la réception de l'ordre de mission¹⁵. Les avions commencent à manquer de carburant dans la région des Grands Bancs de Terre-Neuve. Trois vieux KB-50 de la 4505^e escadre de ravitaillement aérien (stationnés au point de rendez-vous prévu) doivent renoncer en raison du mauvais temps. Les cinq autres KB-50 ne sont pas remplis au maximum puisque les réparations en cours sur les pistes de la base aérienne de Langley (Virginie) empêchent les avions-citernes de décoller les réservoirs pleins. Faut-il de suffisamment de carburant pour continuer leur mission, deux F-100 doivent atterrir à la base aérienne de Greenwood (Nouvelle-Écosse), tandis qu'un troisième s'écrase, très probablement en raison, à la fois, du manque de carburant, du mauvais temps, de la fatigue et de l'inexpérience¹⁶. En fin de compte, cette combinaison de facteurs – manque d'expérience des opérations de nuit, nombre insuffisant d'avions-citernes et volume insuffisant de carburant, mauvais temps, problèmes de communications, défaillances techniques et fatigue – aux trois points de rendez-vous conspire pour amenuiser peu à peu tout espoir d'arriver à un déploiement rapide au Moyen-Orient.

Les choses ne font qu'empirer lorsque l'escadrille de tête de la FFAP Bravo (nom de code de la force de frappe aérienne polyvalente envoyée au Liban) s'aventure au-dessus de l'Atlantique. En route vers les Açores, les F-100 se séparent et se perdent. Cinq des neuf avions restants doivent atterrir sur l'île de Terceira en raison d'erreurs de navigation de nuit. Quatre seulement réussissent à se ravitailler au deuxième point de rendez-vous, près des Açores, et à un troisième point de rendez-vous, dans le sud de la France. Les quatre F-100 supersoniques commencent à arriver à Incirlik à peine deux heures avant que la dernière unité aérienne d'Europe ait atterri et seulement douze heures et demie après avoir quitté Myrtle Beach, le matin du 16 juillet¹⁷. Quoique épuisés et en nombre réduit, les pilotes de chasse se préparent à l'arrivée des avions de transport du MATS [military air transport service] et de l'USAFE [United States Air Forces in Europe] et à fournir un appui aérien aux groupes de combat aéroportés qui déchargent leur matériel¹⁸. Les états-majors de Weyland et de Viccellio sont satisfaits du délai de douze heures et demie, mais ils s'attendaient à un déploiement beaucoup plus facile au cours du premier essai opérationnel du concept de FFAP. Ce qu'ils constatent est un fiasco.

Le pont aérien est une opération qui se déroule beaucoup mieux que le déploiement de la force de frappe, mais il n'est pas sans problèmes. À l'aube du 16 juillet, 34 C-130, 16 C-124 et 22 C-119 de la 322^e Division aérienne commencent le transport du 1^{er} groupe de combat aéroporté (187^e régiment d'infanterie), dit Force Alpha. Les 1 755 hommes sont transportés de Fürstenfeldbruck (Allemagne de l'Ouest) à Incirlik en 27 heures (ce qui est nettement moins que les 36 prévues). Mais, à cause de la neutralité de l'Autriche, le Général Lauris Norstad, commandant de toutes les forces aériennes américaines en Europe, doit prendre une décision importante. Au cours de la planification de l'intervention, il dit aux chefs interarmées que, en cas d'urgence au Moyen-Orient, il ordonnera à l'aviation de passer outre à la neutralité de l'Autriche et de survoler l'espace aérien souverain pour arriver le plus rapidement possible à Incirlik. Le temps est venu, et les chefs interarmées ont déclaré à Norstad que la décision lui appartient, puisqu'il commande le théâtre des opérations. Celui-ci décide de diviser sa force. Les C-199 et C-124, plus lents, passeront par un itinéraire plus long, de Marseille (France) à Naples (Italie), puis vers Athènes (Grèce) et enfin à Incirlik. Les C-130, plus rapides, qui constituent le gros de la force aérienne, traverseront l'espace aérien autrichien pour se rendre à Incirlik. C'est une décision risquée, mais elle atteste l'avantage tactique que lui donnera, estime-t-il, la vitesse de déploiement. Comme on pouvait s'y attendre, le gouvernement autrichien proteste énergiquement. Plutôt que d'envenimer la situation, Norstad réfléchit et ordonne à ses C-130 de suivre l'itinéraire des avions de transport plus lents. Il se heurte cependant à un nouvel obstacle lorsque, le 16 juillet, la Grèce (qui est membre de l'OTAN) refuse aux États-Unis le droit de stationner sur son territoire et de le survoler pour le reste de l'intervention. Cela contraint les avions de transport à se ravitailler plus largement à Naples pour contourner Athènes avant d'atteindre Incirlik, ce qui réduit d'autant la cargaison et multiplie le nombre de sorties nécessaires aux opérations du pont aérien. Les problèmes de chargement, de

déchargement et de dispersion des avions sur les terrains de décollage ne font que multiplier les effets négatifs de ces complications politiques pour le déploiement rapide du groupe de combat aéroporté et son soutien ultérieur¹⁹.

Le deuxième et le troisième groupe de F-100 en provenance de Myrtle Beach décollent le 16 juillet. Huit des neuf F-100 initiaux finissent par arriver à Incirlik après une escale de ravitaillement non prévue à la base aérienne de Wheelus, près de Tripoli, parce qu'aucun des avions-citernes KB-50 nécessaires ne se trouve au point de rendez-vous prévu. Les opérations aériennes organisées à Wheelus sont gardées secrètes et niées si on vient à les découvrir. Le gouvernement libyen ne veut rien savoir et ne veut pas être soupçonné de participer à l'intervention américaine. Il craint qu'il ne s'agisse rien de plus que la porte ouverte à des représailles soviétiques et à une guerre généralisée²⁰. Le neuvième F-100 de la deuxième escadrille revient peu après avoir décollé. La troisième escadrille est surtout composée de pilotes qui ont dû rebrousser chemin auparavant. Quatre de ces infortunés pilotes ont dû faire des atterrissages non prévus à la base aérienne de Lajes, dans l'île de Terceira (Açores), en raison de multiples défaillances de la verrière et manques d'oxygène. Les 26 F-100 n'arrivent finalement que le 20 juillet²¹. Le délai de quatre jours est deux fois celui qu'espérait Weyland, mais les retards imprévus et les contretemps en cours de route ont échelonné les arrivées et, avantage fortuit, atténué la congestion à la base aérienne. Quoi qu'il en soit, les difficultés auxquelles ils se sont heurtés au cours du déploiement ont éprouvé les pilotes et les équipages de la FFAP Bravo.

À l'arrivée, la mission primordiale de la FFAP Bravo est de garantir la sécurité de la tête de pont. C'est un élément essentiel de la nouvelle stratégie expéditionnaire de la Force aérienne. La tête de pont est le centre logistique des forces d'intervention mixtes. Le pont aérien est son cordon ombilical : l'itinéraire aérien entre le point d'embarquement et la tête de pont. Pour garantir la sécurité de la tête de pont pendant son installation, la FFAP Bravo est autorisée à « prendre des mesures de protection immédiates et radicales contre les forces d'attaque, notamment, s'il y a lieu et si c'est réalisable, à prendre en chasse les forces ennemies dans l'espace et sur les eaux adjacents (...) aux zones opérationnelles²² ». Il est donc indispensable que le groupe dirigeant de la FFAP Bravo arrive avant la 322^e Division aérienne et la Force Alpha²³. Celui-ci est malheureusement en retard. L'Armée reproche à la FFAP Bravo d'être en retard et de laisser la Force Alpha exposée à une éventuelle attaque aérienne ou terrestre en provenance de la Syrie. Il faut dire que les Panther F9F-6P et les Skyhawk A4D-1 de la Marine ont instauré une supériorité aérienne dans le cadre de la défense de la flotte, mais qu'ils sont également arrivés 15 minutes trop tard pour couvrir le groupe de débarquement de bataillon 2/2, dont les membres ont débarqué, vêtus de tout leur équipement de combat, juste au sud de l'aéroport de Beyrouth. Quoi qu'il en soit, en trois heures, les marines investissent l'aéroport et l'ouvrent à la circulation aérienne internationale le lendemain²⁴.

Les problèmes de déploiement de la force de frappe aérienne polyvalente continuent. Les RF-101, RB-66 et WB-66 de la 363^e escadre de reconnaissance tactique en provenance de la base aérienne de Shaw (Caroline du Sud), suivent les F-100 à Incirlik pour y offrir des services de surveillance visuelle, d'imagerie optique ou photographique et d'imagerie non optique (ex. : reconnaissance électronique et météorologique)²⁵. La surveillance aérienne visuelle et le renseignement électronique (ELINT) complètent le renseignement au sol pour circonscrire les cibles. Au Liban, on a besoin de toutes les formes de renseignement, car les insurgés, soutenus par la population, ne portent pas d'uniformes ou d'insignes distinctifs et ont infiltré l'armée régulière. La reconnaissance est également nécessaire pour surveiller suffisamment les mouvements des forces ennemies et leurs intentions éventuelles. Les données météorologiques, notamment sur les courants des vents, doivent être classées pour référence commode au cas où le déploiement d'armes nucléaires tactiques devrait être supérieur aux prévisions théoriques et qu'il faudrait prendre une décision²⁶. Mais, dans le cours du déploiement, un RB-66 s'écrase à 325 milles au sud-est des Açores, tandis que cinq des douze RF-101 éprouvent des problèmes mécaniques et doivent faire demi-tour²⁷.

Outre les défaillances mécaniques, d'autres unités de la FFAP tardent à arriver et n'ont pas suffisamment de matériel pour les opérations initiales. À midi le 18 juillet, les douze B-57B du

498^e escadron de bombardiers (345^e escadre de bombardement) en provenance de la base aérienne de Langley (Virginie) arrivent à Incirlik. Les équipages des B-57 ont également eu des problèmes durant le déploiement. Des problèmes mécaniques et de communication ont contraint huit des douze bombardiers à faire escale à la base aérienne d'Ernest Harmon (Terre-Neuve) pour y faire vérifier leur matériel²⁸. Ce délai de plus de 40 heures justifie le désir du Général Weyland de remplacer tous ses B-57 par des chasseurs bombardiers F-105 supersoniques, qui sont dotés d'une soute à bombes interne et qui sont donc mieux à même de bombarder des forces de première ligne aussi bien que l'infrastructure de commandement et de contrôle de l'ennemi²⁹.

Cinquante-trois C-130 des 463^e et 314^e escadres de transport de troupes sont chargés du transport de l'équipement de commandement et de contrôle de la FFAP, y compris suffisamment de nourriture, de carburant et d'armes pour tenir trente jours. Ce pont aérien permet également de transporter 860 passagers (dont le Général Viccellio) et 293 tonnes de cargaison. Pourtant, les C-130 quittent la base aérienne de Pope (Caroline du Nord) et de Stewart (New York) sans matériel important³⁰. L'un des commandants fait remarquer que les lots de bord préparés à l'avance, que le Général Weyland estimait essentiels à une intervention rapide de forces de frappe aérienne polyvalentes, n'ont justement pas été préparés à l'avance et représentent à peine plus de 5 000 livres de produits inutiles. Certains de ces produits, par exemple des tentes, des tables pliantes, des sièges, des machines à écrire et des fournitures de bureau, se révéleront utiles aux forces terrestres dont certaines des fournitures ont été dérobées par la Marine durant le transport maritime³¹.

La FFAP Bravo est enfin rassemblée le 20 juillet, bien longtemps après le délai de 48 heures envisagé. Elle comprend vingt-six F-100, douze B-57, sept RF-101, sept RB-66, trois WB-66 et cinquante-trois C-130. Le Général Norstad y ajoute neuf F-86Ds du 512^e escadron de chasseurs d'interception (86^e escadre de chasseurs d'interception), stationné à la base aérienne de Ramstein (Allemagne de l'Ouest), pour fournir une défense aérienne tout temps aux forces déployées à Incirlik. Outre la question de la défense de la base aérienne, moins d'une semaine après la décision du président Eisenhower d'intervenir, Incirlik est encombrée de 165 avions de toutes sortes. Le Colonel Peter J. Markham, commandant de la base aérienne, se trouve devant un énorme problème. L'encombrement de la base entrave la souplesse opérationnelle et l'expose gravement au sabotage ou aux attaques surprises. Les 165 appareils, les plus de sept millions de livres de réserves et les centaines de militaires et membres de soutien seraient une excellente cible pour les Soviétiques s'ils décidaient d'intervenir et d'employer une arme nucléaire tactique³².

Du point de vue logistique, la base de transit saturée installée à Incirlik est inacceptable. « Si nous avons été en guerre ouverte, raconte le Général Norstad, commandant du théâtre des opérations américaines en Europe, après la crise de décembre 1958, la situation aurait été intenable³³ ». Norstad fait remarquer que l'USAFE aura besoin d'une deuxième base de transit. Il veut une base dotée d'un port suffisant et de moyens de transport terrestres pour réduire la demande de transport aérien exclusif, malgré le sentiment croissant, parmi les cercles mixtes et les membres de la Force aérienne, que les ponts aériens se feront plus fréquents dans le monde entier. Norstad n'est guère enclin à trop faire confiance à la nouvelle stratégie fondée sur la puissance aérienne expéditionnaire. Le fait d'approvisionner des forces terrestres engagées dans des combats par le seul moyen d'un pont aérien et d'une tête de pont « est une solution insuffisante au problème de l'installation d'une base ». Norstad ne croit pas qu'il est possible d'accumuler plus de 30 jours de réserves. Il faut avoir des réserves à long terme en mer et les appuyer par la possibilité de se réapprovisionner par la voie des airs en cas d'urgence³⁴.

Le Général Thomas White, dit « Tommy », chef de la Force aérienne, estime que l'idée de stocker préventivement des réserves dans le monde entier n'est pas une leçon à tirer de la phase de déploiement de l'opération. Cela ne ferait qu'accentuer la rigidité des opérations expéditionnaires des forces américaines. White pense que le stockage préventif de réserves dans le monde priverait le président de la possibilité de réagir à toutes les crises éventuelles par des moyens militaires³⁵. Il a raison. Les réserves disponibles sont en nombre fini. Si elles restent sur le territoire américain continental, le président peut réagir à toute urgence en prélevant dans ces réserves et en les concentrant à l'endroit nécessaire. Cela contredit cependant le point de vue traditionnel de l'Armée sur les opérations expéditionnaires. L'Armée a toujours préféré compter sur des avant-postes avec

stockage préventif pour les activer en cas de besoin. La puissance aérienne ajoute la possibilité de transporter les réserves de leur point d'origine et de les concentrer rapidement partout où l'Armée en a besoin. Cette capacité est un extraordinaire multiplicateur de la stabilité d'une force terrestre expéditionnaire. Mais c'est aussi l'une des principales différences entre le nouvel état d'esprit de l'Armée et celui de la Force aérienne. La première préfère que les réserves soient préalablement installées au lieu de dépendre de la Force aérienne pour les envoyer là où l'on en a besoin. Si, pour une raison ou une autre, la Force aérienne ne peut pas remplir son rôle en temps voulu (parce qu'il manque d'appareils de transport ou que l'espace aérien est fermé), les forces terrestres se retrouvent sans ressources. L'Amiral Arliegh S. Burke, chef des opérations navales, se range du côté du chef d'état-major de l'Armée Maxwell Taylor dans le débat qui suit l'intervention. Burke ne comprend pas pourquoi la Force aérienne veut reproduire le long pont aérien et le transport massif de fret qu'a exigé l'intervention au Liban. Il pense qu'il est plus prudent de limiter ce genre de solution logistique aux cas de guerre généralisée³⁶. Cela permettrait également de confier à la Marine le soin de stocker les réserves et d'approvisionner les forces de combat américaines dans les futures missions expéditionnaires.

À mesure que les forces d'intervention continuent de grossir en personnel, en tonnes de réserves et en temps de présence, les relations entre la base aérienne surpeuplée et le pays hôte se font plus tendues. Le gouvernement turc a accepté de laisser passer les avions de transport de marchandises destinées aux forces expédiées au Liban, ainsi que 75 appareils de combat à destination de la base aérienne d'Incirlik. Cela suffit pour le déploiement. Le surpeuplement de la base aérienne ne semble pas vraiment faire de souci au pays hôte. Mais, au mois d'août, des réserves excédentaires continuent d'arriver, sans qu'on puisse en voir la fin. Plus de 4 000 tonnes (3 600 tonnes métriques) de munitions et 4 400 tonnes (3 990 tonnes métriques) de pétrole, d'essence et de lubrifiants doivent être détournées de l'aéroport international de Beyrouth vers Incirlik. Des vêtements, du matériel et des fournitures techniques doivent être stockés dans les villes voisines d'Adana et d'Iskenderun³⁷. Le problème essentiel est le suivant : faute de combat et d'utilisation des munitions, il n'y a pas le gaspillage normal de matériel normalement prévu dans une opération – il n'y a que le coût d'expédition, de stockage et de renvoi.

Le déploiement rapide a été tout sauf rapide, mais il semble avoir tout de même surpris suffisamment la Syrie, dont le gouvernement décide de ne pas envoyer sa force aérienne intervenir pour le compte des rebelles druzes, alors que c'était un risque réel dans l'esprit des planificateurs de l'opération. Par ailleurs, les plus de 14 000 membres de la force d'intervention américaine incitent les insurgés et, ironiquement, l'armée nationale libanaise à y penser à deux fois avant de résister au débarquement américain. Une fois les marines à terre, les troupes aéroportées sont déployées, et la tête de pont de la Force aérienne installée, il faut encore, et ce n'est pas chose facile, dresser un plan d'action viable. On décide de procéder à un confinement tactique en coordonnant étroitement les forces terrestres et aériennes.

Le confinement aérien

Une fois déployée, la FFAP Bravo doit coordonner ses opérations et missions avec les forces terrestres. Les missions d'appui comprennent des opérations de guerre psychologique, des vols de démonstration de force, des patrouilles de défense de la base aérienne, des missions de couverture photographique aérienne, des vols de surveillance des champs de bataille, des opérations de transport aérien et des missions de démonstration de la supériorité aérienne. Il n'y a pas de coordination air-sol préalable, mais elle se consolide progressivement tout au long de l'intervention. L'Amiral James L. Holloway, commandant spécifié du théâtre des opérations, choisit le Major-général Paul D. Adams comme commandant en chef des forces de débarquement américaines. Faute d'instructions suffisantes, Adams prend l'initiative. Il se met à sa table et rédige les objectifs militaires précis de l'intervention qu'il fera approuver par l'Amiral Holloway. Il doit garantir la sécurité de l'ambassade américaine à Beyrouth, du palais présidentiel de Chamoun et de la petite base militaire improvisée à l'aéroport international de Beyrouth. Il doit aussi protéger l'ensemble de la capitale – qui est le centre de la vie politique, sociale et économique du Liban – contre toute attaque interne ou externe. Il doit entraîner les 10 000 hommes de l'armée libanaise et maintenir un état constant et visible de préparation parmi ses propres forces militaires. Il doit ensuite installer de solides points d'ancrage permettant de protéger et de garder ouvertes toutes

les voies principales de transport de la ville, vers l'aéroport et vers le port maritime. Ses troupes surveilleront les itinéraires des convois et des patrouilles de reconnaissance aérienne. Les équipages des F-100 et des B-57 de la FFAP Bravo couvriront les convois et les patrouilles de reconnaissance aérienne. Ses patrouilles et ses mouvements de démonstration de force seront puissants, mais la directive qu'Adams donne à ses troupes est simple : « Nous ne sommes pas ici pour tuer des gens³⁸ ». Par conséquent, ses opérations mixtes exigent absolument une étroite coordination avec ses homologues de la Force aérienne. Le Brigadier-général David W. Gray, commandant de la Force Alpha, coordonne toutes les opérations de transport aérien, mais il n'a jamais discuté d'un appui aérien rapproché ni d'interdiction des champs de bataille avec ses homologues de la Force aérienne³⁹. Heureusement, Adams est logé dans la même pièce que Viccellio, commandant de la FFAP, ce qui va grandement simplifier la coordination air-sol.

Il ne suffit pas de se parler : les forces terrestres ont besoin de savoir quelles peuvent compter sur l'appui des forces aériennes et sur leurs missions de reconnaissance quand elles en ont besoin. Toute la force de frappe – y compris les éléments de commandement du pont aérien – est enfin sur place le 20 juillet, mais la lenteur de l'intervention a entravé les premières actions des forces terrestres. Puisque les RF-101 étaient retardés, ce sont les missions de reconnaissance effectuées par le Crusader F8U-1 de la force navale qui ont permis au Général Gray de se faire une première idée de la situation locale. Gray remarque que le transport aérien tactique de sa force opérationnelle est une opération particulièrement bien rodée et coordonnée. Il fait l'éloge du Colonel George McCafferty, commandant de l'unité d'appui au transport aérien de combat (CALSU) à Beyrouth et qui a coordonné toutes les opérations de transport aérien militaire entre l'aéroport international de Beyrouth et la tête de pont installée à Incirlik. Les opérations de la tête de pont et le redéploiement des forces et des réserves sur tout le théâtre des opérations permettent une mobilité tactique et accentuent l'effet coercitif de la présence des forces aériennes expéditionnaires par le biais de la démonstration de capacités autres que la puissance cinétique. Pourtant, la Suisse, l'Autriche et la Grèce refusent d'ouvrir leur espace aérien, ce qui complique considérablement les opérations de transport aérien. Malgré tout, le 27 juillet, le pont aérien permet d'acheminer 7 912 371 de livres (3 500 tonnes métriques) de marchandises de toutes sortes. Dans un effort de coordination parallèle, des C-124 et des C-130 envoient de l'essence et des fournitures aux forces expéditionnaires britanniques en Jordanie⁴⁰.

Au Liban, les forces d'intervention américaines ne sont pas informées de l'existence de cinq factions en guerre sur le terrain, pas plus que de leur culture, de leur orientation politique ou de leur religion. Elles ne s'estiment pas non plus entravées, sur le plan tactique, par le fait qu'elles ne savent rien des idéaux des insurgés et des terroristes. Les marines eux-mêmes, qui se vantent de savoir comment agir dans ce genre de cadre expéditionnaire, commettent de graves fautes diplomatiques sur le plan tactique. Une fois que les marines ont sécurisé l'aéroport, ils invitent les militaires de la très diverse, mais très fidèle, armée libanaise à « faire leurs bagages et à rentrer chez eux », laissant entendre que le conflit est désormais une affaire américaine. Le Général Chehab est outré. Il a travaillé pendant des mois à faire de l'armée nationale une force de combat et, mieux encore, une force témoignant de la stabilité, de la fierté et de l'unité de la nation. Selon un accord antérieur, c'est son armée – et non les Américains – qui est censée affronter les insurgés et les terroristes. La remarque irréfléchie met presque en pièces des mois de diplomatie entre l'ambassade américaine et Chehab. L'ambassade sait bien qu'une mauvaise interprétation de la présence américaine au Liban peut faire échouer l'intervention et compromettre l'indépendance nationale⁴¹.

Chehab n'a jamais été favorable à un débarquement américain. Il estime que l'intervention des États-Unis ne fera que donner le contrôle du gouvernement, dans le meilleur des cas, aux musulmans de Basta derrière Salaam ou, dans le pire des cas, aux Druzes syriens derrière Jumblatt, et la population se regroupera sous l'une ou l'autre des couleurs et reprochera au gouvernement l'occupation américaine. Ce n'est qu'à des conditions très strictes que Chehab a accepté la présence américaine⁴². Adams est devenu un ami très proche de Chehab et il comprend son point de vue, mais il ne paralyse pas ses forces. Il explique que, si les forces américaines sont attaquées, elles rendront coup pour coup à l'attaquant en employant l'arme immédiatement supérieure. Par exemple, si les insurgés emploient des mitrailleuses, la Force Alpha prendra des mesures de représailles en employant de l'artillerie. Si les insurgés emploient de l'artillerie, la Force Alpha

lancera une attaque aérienne⁴³. C'est un peu disproportionné, mais tout à fait coercitif. Il admet les restrictions opérationnelles, mais, sur le plan tactique, il n'a aucun désir de se battre les armes dans le dos : cela ne ferait qu'attirer la catastrophe. Les commandants américains comprennent immédiatement qu'il faut absolument informer la population libanaise et, dans une large mesure, l'armée libanaise des raisons pour lesquelles ils sont là et ce qu'ils sont censés y faire. La crise révèle également que tout ce que les forces d'intervention américaines ont fait ou n'ont pas fait a eu des effets positifs ou négatifs, selon le cas, sur la population libanaise. Il faut distribuer des tracts et faire des communications radio pour répondre aux mensonges répandus par les insurgés, mais cela ne saurait remplacer le bon comportement des soldats. Le 21 juillet, la FFAP Bravo entame une guerre psychologique dans le but de renseigner la population libanaise sur les raisons de la présence américaine. Des F-100, escortés de deux C-130, larguent plus d'un million de tracts expliquant la présence militaire américaine au Liban. Cela s'ajoute aux vols de démonstration de force, à d'autres largages de tracts et aux vols de reconnaissance aérienne déjà en cours.

Deux missions de reconnaissance à faible altitude constituent le plus gros des sorties de la Force aérienne. Adams emploie des RB-66 et des RF-101 ultrarapides pour surveiller le terrain d'aviation de Kleiat dans la vallée de la Bekaa. Il reçoit un rapport selon lequel deux compagnies de l'armée syrienne contrôlent l'itinéraire vers le terrain d'aviation : si les faits s'avèrent, la crise risque de s'approfondir. Mais la reconnaissance aérienne révèle que seuls des soldats libanais patrouillent dans la région de la Bekaa. Mieux encore, Adams emploie les photographies aériennes pour repérer des barrages de sable, des fossés, des barbelés et au moins 10 emplacements de mitrailleuses dans la région de Basta, près de Beyrouth, où sont regroupés des musulmans extrémistes⁴⁴. Grâce aux renseignements fournis par la FFAP Bravo, Adams va pouvoir mieux gérer la fluidité de la situation au sol.

Le 24 juillet, la 322^e Division aérienne débarque le groupe Charlie (unité de reconnaissance du groupe opérationnel du Neuvième régiment de cavalerie) à Beyrouth. Au moment où les insurgés libanais se préparent à repousser le débarquement, des soldats fidèles à Chamoun ouvrent le feu pour protéger les troupes américaines. En une semaine à peine, l'armée libanaise est passée d'une quasi résistance à l'intervention américaine à un appui sans réserve aux opérations américaines contre leurs propres concitoyens. Chehab avait dit avec fierté que son armée est si bien entraînée et disciplinée que ses soldats musulmans n'hésitent pas à tirer sur les insurgés de même confession. Voilà un signe de solidarité et de légitimité supplémentaire et de quoi alimenter l'espoir que l'intervention pourrait bien être fructueuse après tout. Les F-100 et les B-57 de la FFAP Bravo, de concert avec les chasseurs de la Marine stationnés sur les porte-avions voisins, couvrent les débarquements américains et l'armée libanaise assiégée en effectuant des missions de surveillance et de démonstration de force⁴⁵.

Même si les équipages de la 354^e escadre de chasse tactique ont gagné en expérience en matière de déploiement, elles ont encore peu d'entraînement aux vols à long rayon d'action, aux opérations de ravitaillement aérien et, surtout, aux tactiques classiques d'attaque au sol. Avant l'intervention, les pilotes ont été familiarisés avec les armes classiques, mais aucun d'eux n'est qualifié pour larguer des explosifs détonants⁴⁶. Aucun d'eux ne s'est exercé aux techniques de bombardement en piqué ou par mise en cabré qui sont généralement employées pour viser les objectifs de bombardement dans le cadre d'opérations d'appui aérien rapproché. Les équipages des B-57 du 498^e escadron de bombardiers eux-mêmes manquent de l'entraînement nécessaire pour larguer des bombes classiques à usage général, comme les bombes au phosphore blanc ou au napalm ou des explosifs détonnant, malgré leur désignation d'unité de bombardement tactique. Leur inaptitude abasourdit l'état-major du CAT. La FFAP Bravo, dont la capacité d'appui-feu est absolument indispensable aux groupes de combat aéroportés, serait submergée si l'intervention se transformait en un conflit ouvert⁴⁷. Le manque d'entraînement peut s'expliquer, mais non pas se justifier. Weyland décide d'entraîner ses unités en vue d'une guerre nucléaire tactique aux dépens d'opérations classiques et ce pour plusieurs raisons. Presque toutes les réserves de bombes classiques de la Force aérienne ont été épuisées durant la guerre de Corée. Il reste quelques bombes « non guidées » datant de la Deuxième Guerre mondiale, mais il s'agit de bombes à retardement dont les mèches sont très vieilles. Weyland se rappelle : « On ne savait jamais quand elles allaient exploser, si du moins elles explosaient. Beaucoup n'ont jamais explosé⁴⁸ ». Par ailleurs, le fort roulement de personnel parmi

les équipes de maintenance du CAT réduit le nombre d'heures d'entraînement des pilotes de chasseurs bombardiers. Le Général Weyland explique : ces pilotes ont besoin, en moyenne, d'au moins 25 heures d'entraînement par mois pour conserver leurs compétences de base. Ils doivent être aptes à exécuter des attaques d'interdiction en profondeur contre des objectifs soviétiques à l'aide d'armes nucléaires de faible puissance, à défendre l'espace aérien au-dessus de la zone continentale des États-Unis contre une attaque aérienne soviétique et à exécuter des missions de bombardement à l'appui de forces terrestres alliées dans des guerres limitées. Tout cela suppose beaucoup d'expérience et de compétences. Le manque de personnel de maintenance expérimenté interdit aux pilotes la possibilité de faire les heures de vol dont ils ont besoin, et le tout donne lieu à une baisse des compétences. Manquant de temps pour s'entraîner aux divers scénarios, les pilotes de chasse tactique s'entraînent surtout aux scénarios qui menacent le plus la sécurité nationale (une guerre nucléaire) et non à ceux qui sont le plus probables (les opérations d'urgence)⁴⁹.

Quoique peu formés aux tactiques de combat classiques, les contrôleurs aériens avancés coordonnent les exercices de frappe aérienne à la bombe non guidée et d'appui aérien de la force opérationnelle terrestre. Les F-100 exécutent 874 missions de combat, dont des missions de patrouille aérienne, de décollage et d'entraînement. Les F-86 exécutent 500 missions de défense. Malgré le grand nombre de sorties, le Général Viccellio fait remarquer que l'incapacité à employer un système de défense turc en place en raison de différences de vocabulaire complique inutilement les opérations de protection de la base aérienne⁵⁰. Les équipages des F-100 et des B-57 exécutent de nombreuses missions de couverture aérienne qui sont en réalité des vols de démonstration de force⁵¹. En octobre, le Parti phalangiste lance une grève. La FFAP Bravo cherche à contenir tout risque de violence en multipliant les vols de démonstration de force. C'est pourquoi les équipages des F-101, des B-57 et des F-100 s'exercent aux frappes aériennes contre des objectifs terrestres à l'aide de canons de 20 mm, de roquettes de 2,75 mm et de bombes au napalm. Les bangs supersoniques, la précision des formations en vol à faible altitude et la reconnaissance photographique à grande vitesse contribuent à faire impression. Les opérations d'entraînement simultanées de l'Armée au combat en zone montagneuse et urbaine, la familiarisation avec les armes, les exercices d'attaques aéroportées et les opérations de coalition avec l'armée libanaise ajoute à l'effet dissuasif de la force mixte et permettent d'approfondir l'entraînement de l'armée libanaise⁵². Les chars des marines surveillent les environs, ce qui a ironiquement pour effet de susciter un sentiment de sécurité et de déclencher les protestations.

Ces missions d'appui aérien sont importantes parce qu'elles contribuent à convaincre la Syrie de ne pas s'en mêler. Un groupe de blindés syriens reste prêt à intervenir juste à l'est du Liban pendant toute la durée de l'intervention. Le Général Adams sait que l'armée syrienne est à « un jet de pierre » de Beyrouth. Il place le Brigadier-général Sydney Wade et les marines en face des Syriens : il constitue ainsi une force de blocage appuyée par la Flotte et par la puissance aérienne de la FFAP Bravo. Les insurgés se rendent également compte qu'il est difficile de résister aux manœuvres aériennes. Ils n'en utilisent pas moins des mitrailleuses et des fusils contre les lents RB-66 qui patrouillent au-dessus de Beyrouth et de la campagne libanaise. Les missions de reconnaissance des champs de bataille sont souvent les plus périlleuses. Le 2 septembre, un EC-130 spécialement équipé et non armé décolle d'Incirlik pour intercepter des communications radio soviétiques à environ 85 milles (136 km) de la frontière arménienne. Le pilote se perd en raison du mauvais temps et de la faible visibilité. Son radiocompas est bloqué sur un puissant signal radio provenant de Yerevan (Arménie soviétique). Croyant qu'il s'agit d'un signal d'origine turque, le pilote franchit la frontière. Trois chasseurs d'interception soviétiques MiG-17 décollent aussitôt et vont abattre l'avion, à bord duquel se trouvent 17 membres d'équipage. Les restes de six d'entre eux sont finalement renvoyés. Les onze autres membres de l'équipage sont portés disparus. Les Russes ne confirmeront jamais l'endroit où ils pourraient se trouver. Cet équipage complétait les U-2 du Détachement B stationné en Turquie, dont la tâche est de fournir des renseignements précis sur les mouvements militaires soviétiques dans le secteur afin de détecter tout projet d'intervention éventuel de la part des Soviétiques. Au cours de l'intervention au Liban, l'administration confie aux U-2 le soin de détecter tout projet d'intervention étranger avant qu'il soit mis en route et d'en communiquer la nouvelle immédiatement aux forces américaines à Incirlik et à Beyrouth⁵³.

Il en va de même des opérations aériennes ordinaires sur le territoire libanais : elles sont pleines de dangers qui auraient pu être évitées. Il s'agit bien d'une intervention mixte, mais aucune doctrine n'a été élaborée pour la coordination des opérations aériennes. La Force aérienne n'a pas de capacité de contrôle de la circulation aérienne en dehors de la région immédiate d'Incirlik. Les avions de la Force aérienne et de la Marine emploient des fréquences radio différentes, ce qui complique un peu plus le problème du contrôle aérien. Ils n'arrivent pas à s'entendre sur les codes de transmission sol-air dont les forces terrestres ont besoin pour marquer leurs positions afin d'éviter d'être visées par des attaques aériennes alliées. Ils ne s'entendent pas non plus sur la façon de coordonner l'appui-feu mixte : quand faut-il demander une attaque aérienne, quand faut-il demander un tir de canon naval, quand faut-il employer l'artillerie terrestre et, surtout, comment coordonner le tout? Autrement dit, les forces d'intervention mixte ont de la chance que toute l'affaire demeure une opération non cinétique.

Au moment où la FFAP Bravo quitte la base aérienne d'Incirlik, le 19 octobre 1958, l'unité a acquis plus d'expérience dans le domaine de la guerre conventionnelle, notamment en matière d'interdiction et d'appui aérien rapproché, que toute autre unité du même genre dans le CAT. Sous-produit de l'entraînement permanent à l'appui aérien rapproché conventionnel au Liban, le CAT se trouve, grâce à l'expérience acquise, en bien meilleure position pour les opérations d'appui conventionnel aux forces terrestres lorsque la FFAP Bravo rentre aux États-Unis. Le Général Thomas White se rend également compte que les guerres limitées à venir nécessiteront un travail d'équipe air-sol plus efficace dès le début d'une opération, contrairement à ce qui s'est passé au Liban⁵⁴. Le Général Viccellio ajoute que non seulement l'Armée et la Force aérienne doivent élaborer une doctrine plus solide de l'appui aérien rapproché et des procédures interarmées, mais aussi que « du moins dans la sphère de la guerre limitée (...) la Marine et le Corps des marines doivent participer à l'élaboration de ces futures ententes mixtes », afin de mieux coordonner toutes les attaques mixtes sur les champs de bataille expéditionnaires⁵⁵. Mais la Marine se révélera réticente à se lier officiellement à l'Armée ou à la Force aérienne dans le cadre d'une organisation mixte chargée de mener une guerre limitée, lorsqu'on en créera finalement une en 1961⁵⁶.

Le Général Weyland est d'accord avec le Général White concernant la nécessité d'un travail d'équipe air-sol mieux coordonné, mais l'état-major du CAT estime que la FFAP Bravo a fait la preuve de sa puissance coercitive, sinon cinétique. Il pense que les missions aériennes au-dessus de Beyrouth et la présence de la FFAP ont prouvé à la fois la détermination politique du gouvernement américain et la capacité militaire des États-Unis à contrecarrer tout projet de coup d'État⁵⁷. L'issue est tout à fait favorable, puisque le gouvernement libanais est en mesure d'organiser des élections pacifiques. Il est impossible de savoir la mesure dans laquelle la FFAP Bravo a contraint les insurgés libanais ou l'armée syrienne à modifier le cours de leurs opérations. Selon Weyland, les opérations exigeant peu de recours à la force et les opérations exigeant une force suffisante pour obtenir l'effet désiré étaient souhaitables, mais pratiquement impossibles à prévoir. Comprendre en quoi l'ennemi a effectivement modifié le cours de ses opérations en raison de mesures de coercition suppose que l'on connaisse suffisamment ses intentions, et il est difficile d'en être certain, comme ce fut le cas au Liban. Les analystes de la Force aérienne qui font l'éloge de la FFAP Bravo ne se sont jamais demandé ce que celle-ci aurait fait s'il y avait eu un coup d'État. Il semble cependant raisonnable de penser que les opérations aériennes n'auraient pas été différentes. La FFAP Bravo aurait surtout servi à contenir l'insurrection, à isoler l'espace de combat et à dissuader tout agent extérieur d'intervenir et de profiter de la situation interne. Cette situation interne aurait été prise en charge par Chehab et son armée, tandis que les forces terrestres américaines auraient servi à contenir l'insurrection sans affronter directement les insurgés.

Conclusion

Il est certain qu'une partie du succès de l'intervention au Liban tient au fait que le Général Chehab a remporté les élections présidentielles en août 1958. Deux mois avant l'intervention, Chehab a déclaré à ses homologues de l'Armée américaine que son armée était petite, mais fidèle et disciplinée. Il ne doutait pas qu'elle vainque les insurgés dans un conflit durable. Mais il pensait que la diversité religieuse de cette armée la rendait trop fragile pour des opérations durables contre des insurgés aux idéaux religieux. Chehab a commencé par proposer de contenir l'insurrection et de la laisser épuiser ses ressources en carburant. C'est cette idée qui a animé la stratégie américaine au

Liban, élaborée par le Général Adams : ne pas affronter l'insurrection, ce qui mettrait de l'huile sur le feu, mais la contenir jusqu'à ce qu'un processus électoral pacifique permette d'élire un successeur de compromis qui puisse jeter des ponts pour instaurer l'unité et la compréhension au lieu de les brûler. C'est ce que Chehab a fait, à titre de commandant de l'armée nationale⁵⁸. L'armée libanaise a observé passivement les attaques sanglantes des rebelles. Même lorsque ses avant-postes étaient la cible des attaques, Chehab n'a guère pris de mesures de représailles ou tenté « d'écraser la source des incursions rebelles⁵⁹ ».

N'eût été l'aide américaine, le Liban aurait connu des sorts très différents, dont aucun n'aurait été favorable aux intérêts américains dans la région. Ces intérêts – dont la préservation d'un gouvernement pro-occidental et l'évitement d'un gouvernement pro-soviétique ou pro-Nasser dans un Moyen-Orient riche en pétrole – étaient cruciaux. L'intervention a révélé l'importance des opérations mixtes. Le président Eisenhower écrira plus tard que « l'opération au Liban a fait la preuve que les États-Unis étaient déterminés à réagir rapidement, avec des forces armées conventionnelles, aux situations locales ou aux 'feux de brousse' ». Il sait cependant que ces déploiements et les opérations qui s'ensuivent coûtent très cher. Il sait également que la mobilité aérienne sera essentielle dans les déploiements ultérieurs, car les régions en crise n'ont pas toutes des plages accessibles pour les opérations logistiques en mer⁶⁰. En fait, le président confirme qu'il faut disposer d'une force de combat air-sol capable de prendre des mesures de frappe massive ou mesurée selon le cas. Les chefs interarmées et beaucoup de commandants de tous les services, eux aussi, se servent de l'expérience acquise au Liban pour améliorer la capacité des États-Unis à intervenir dans le cadre d'opérations militaires limitées.

Les forces militaires déployées au Liban ont donc réussi à protéger Chamoun, à manifester la détermination du gouvernement américain et à faciliter la transition pacifique du régime de Chamoun à celui de Chehab. Les commandants ne sont cependant pas satisfaits de leurs résultats. En fait, ils ont raison. Il est vrai que les frictions, le brouillard de la guerre ou les circonstances imprévues feront toujours partie des opérations militaires, mais les forces déployées dans la région n'ont même pas contrôlé ce qui aurait pu l'être. La planification a été mal coordonnée entre les forces mixtes. Plusieurs commandants chargés des opérations ne connaissaient pas les plans opérationnels. Les exercices d'entraînement à la guerre aérienne ont préparé les équipages de la force de frappe à la mauvaise guerre. Si des combats réels avaient été déclenchés, la FFAP Bravo aurait été mal préparée aux opérations classiques d'appui aérien rapproché. Heureusement, tout ce que les forces d'intervention mixtes ont eu à faire a été de contenir l'insurrection à l'échelle opérationnelle et tactique de la guerre.

La puissance aérienne a joué un rôle majeur dans cette stratégie d'endiguement. La stratégie d'« endiguement aérien » a révélé à quel point la puissance aérienne peut être utile aux opérations anti-insurrection lorsqu'elle est employée de façon équilibrée, mesurée et intelligente. Au Liban, la FFAP Bravo et la 322^e Division aérienne ont été plus que des multiplicateurs de force; elles ont été des éléments indispensables à la force expéditionnaire mixte. Elles ont mis en œuvre toute une gamme de moyens non cinétiques contre les forces insurgées, dont des missions de démonstration de force, de la surveillance aérienne, de la reconnaissance à grande vitesse, des patrouilles aériennes, des démonstrations aériennes, des opérations psychologiques et des opérations de mobilité aérienne. Elles ont fourni, à l'appui des opérations expéditionnaires, des systèmes mixtes essentiels tels que le contrôle de la circulation aérienne, le contrôle aérien tactique, le contrôle aérien avancé, le ravitaillement aérien, le transport aérien, la défense de tête de pont, la reconnaissance électronique et radio, la surveillance visuelle et le réseau air-sol. Non sans heurt ni maladresse, ces éléments essentiels de la puissance aérienne, employés de façon équilibrée, ont fini par contenir l'insurrection et, de concert avec les forces aéroportées de l'Armée, ont laissé un modèle à suivre pour les futures opérations anti-insurrection.

.....

Notes

1. Edward J. Timberlake, entrevue d'histoire orale, mai 1965, p. 20 et 21, K239.051-792, 1931-1963, Air Force Historical Research Agency, Base aérienne de Maxwell (Alabama).

2. Otto P. Weyland, « Address to Junior Chamber of Commerce », Houston (Texas), 17 janvier 1958, p. 14, quartier général du Commandement aérien tactique, bobine 17593, rouleau K4487, Air Force Historical Research Agency, Base aérienne de Maxwell.
3. Conrad C. Crane, *American Airpower Strategy in Korea, 1950-1953*, University Press of Kansas, Lawrence, 2000, p. 172 à 175; Mark Clodfelter, *Limits of Air Power: The American Bombing of North Vietnam*, Free Press, New York, 1989, p. 26 à 37.
4. « Tactical Air Command Fact Sheet », quartier général du Commandement aérien tactique, bobine 17593, Air Force Historical Research Agency, Base aérienne de Maxwell.
5. « Eisenhower Doctrine (1957) », *US and Soviet Policy in the Middle East, 1957-1966*, John Donovan (dir. de la publ.), Facts on File, New York, 1974, p. 3 à 32.
6. Télégramme de Robert McClintock au secrétaire d'État John Foster Dulles, 16 mai 1958, documents ayant trait à la crise du Liban en 1958, boîte 3, groupe d'archives 84, National Archives II, College Park (Maryland); Robert D. Little et Wilhelmine Burch, « Air Operations in the Lebanon Crisis of 1958 », Washington (DC), USAF Historical Liaison Office, 1962, p. 4 et 5; Caroline Attié, *Struggle in the Levant: Lebanon in the 1950s*, New York, Macmillan, 2004, p. 186.
7. Little et Burch, p. 6.
8. Télégramme de McClintock à Dulles, 17 avril 1958.
9. Télégramme de McClintock à Dulles, 14 mai 1958; télégramme de McClintock à Dulles, 16 mai 1958.
10. Little et Burch, p. 7.
11. Télégramme de McClintock à Dulles, 14 mai 1958; télégramme de McClintock à Dulles, 16 mai 1958.
12. Paul D. Phillips, « Memorandum for the Joint Chiefs of Staff, Subject: Situation Report on Lebanon », 16 juillet 1958, White House Office: Office of the Staff Secretary, 1952-1961, Subject Series, Department of Defense Subseries, boîte 4, Joint Chiefs of Staff (II) File, Dwight D. Eisenhower Library, Abilene (Kansas).
13. Roger J. Spiller, *Not War But Like War: The American Intervention in Lebanon*, Leavenworth, Combat Studies Institute, 1981, p. 25.
14. Little et Burch, p. 32; « History of the Ninth Air Force, 1 January - 30 June 1957 », vol. 2, p. 106, K533.01-3, boîte 4, Air Force Historical Research Agency, Base aérienne de Maxwell.
15. Department of Defense, *Annual Report of the Secretary of Defense and the Annual Reports of the Secretary of the Army, Secretary of the Navy, Secretary of the Air Force, July 1, 1958 to June 30, 1959*, Washington (DC), Government Printing Office, 1960, p. 295 et 296; Robert F. Futrell, *Ideas, Concepts, Doctrine: Basic Thinking in the United States Air Force, Volume 1, 1097-1960*, Air University Press, Base aérienne de Maxwell, 1984, p. 612.
16. David A. Byrd, « Lebanon Crisis », *Short of War: Major USAF Contingency Operations*, Air Force History and Museums Program, Washington (DC), p. 16.
17. H. H. Lumpkin, « Operation Blue Bat », 4 novembre 1958, p. 6, CCS 381 Liban, boîte 11, dossier géographique, 1958, groupe d'archives 218, National Archives II, Washington (DC); *Annual Report of the Secretary of Defense and the Annual Reports of the Secretary of the Army, Secretary of the Navy, Secretary of the Air Force, July 1, 1958 to June 30, 1959*, Washington (DC), Government Printing Office, 1960, p. 295 et 296; Futrell, *Ideas*, p. 612.
18. Frank Harvey, *Strike Command: America's New Elite Combat Team*, Duell, New York, Sloan and Pearce, 1962, p. 203; Paul D. Phillips, « Memorandum for the Joint Chiefs of Staff, Subject: Situation Report on Lebanon », 16 au 18 juillet 1958, White House Office: Office of the Staff Secretary, 1952-1961, Subject Series, Department of Defense Subseries, boîte 4, Joint Chiefs of Staff (II) File, Dwight D. Eisenhower Library, Abilene (Kansas); Spiller, p. 12 et 13; Byron R. Fairchild et Walter S. Poole, *History of the Joint Chiefs of Staff: The Joint Chiefs of Staff and National Policy: Vol. VII, 1957-1960*, Washington (DC), Office of Joint History, 2000, p. 157.
19. Little et Burch, p. 40 et 41.
20. Télégramme de John Wesley Jones à Weyland, Holloway et Norstad, 16 juillet 1958; télégramme de Jones à Dulles, 18 juillet 1958, documents ayant trait à la crise du Liban en 1958, boîte 1, groupe d'archives 84, National Archives II, College Park (Maryland).
21. Little et Burch, p. 32 à 35.
22. « Rules of Engagement, CINCAMBRITFOR OPLAN 1-58 », 18 juin 1958, CCS 381 Liban, boîte 10, dossier géographique, groupe d'archives 18, National Archives II, Washington (DC).
23. Lumpkin, « Operation Blue Bat », 4 novembre 1958, p. 5, CCS 381 Liban, boîte 11, dossier géographique, groupe d'archives 218, National Archives II, College Park (Maryland); John L. Cirafci, *Airhead Operations: Where AMC Delivers: The Linchpin of Rapid Power Projection*, Air University Press, Base aérienne de Maxwell (AL), 1995, p. 1 à 7, 14 et 15; voir aussi Julian Thompson, *The Lifeblood of War: Logistics in Armed Conflict*, Londres, Brassey, 1991, p. 3 à 9 et 335 à 337.

24. Les troupes de débarquement ont installé deux têtes de pont distinctes. Red Beach se trouvait au sud de la ville, près de l'aéroport. Yellow Beach se trouvait au nord. Lumpkin, « Operation Blue Bat », 4 novembre 1958, p. 5, CCS 381 Liban, boîte 11, dossier géographique, groupe d'archives 218, National Archives II, College Park (Maryland).

25. « Tactical Air Command Aircraft: RF-101 and RB-66 », février 1960, quartier général, Commandant aérien tactique, bobine 17593, rouleau K4487, Air Force Historical Research Agency, Base aérienne de Maxwell.

26. Robert C. Richardson, « Remarks at the EIA Forum on Limited Warfare Military Panel », documents de Richardson, 1959-1970, bobine 2386, Air Force Historical Research Agency, Base aérienne de Maxwell.

27. Byrd, p. 15.

28. Little et Burch, p. 35 et 36.

29. Weyland, « Address to Military Order of the World Wars », Pittsburgh (Pennsylvanie), 16 mai 1958, quartier général, Commandement aérien tactique, p. 9 et 10, bobine 17593, rouleau 4487, Air Force Historical Research Agency, Base aérienne de Maxwell.

30. Byrd, « Lebanon », *Short of War*, p. 16.

31. Spiller, p. 25.

32. Harry R. Fletcher, *Air Force Bases: Volume 1*, Washington (DC), Center for Air Force History, 1993, p. 49; Dale E. Means, secrétaire des chefs d'état-major conjoints, « Critique of USCINCEUR Participation in CINCSPECCOMME OPLAN 215-58 (Blue Bat) », 12 décembre 1958, section 10, boîte 70, CCS 381 (3-14-49), Central Decimal Files, 1958, groupe d'archives 218, National Archives II, College Park (Maryland).

33. Means, « Critique of USCINCEUR Participation », 12 décembre 1958, National Archives II, College Park (Maryland).

34. *Ibid.*

35. « Memorandum by the Chief of Staff, US Air Force, for the Joint Chiefs of Staff on Establishment of a Forward Depot in Adana Area », 30 décembre 1958, boîte 65, CCS 381 (8-23-57), Central Decimal File, 1958, groupe d'archives 218, National Archives II, College Park (Maryland).

36. Arliegh A. Burke, « Memorandum for the Joint Chiefs of Staff: Subject: JCS 1887/520 Establishment of a Forward Depot in Adana Area », boîte 65, CCS 381 (8-23-57), Central Decimal Files, 1958, groupe d'archives 218, National Archives II, College Park (Maryland).

37. Ambassade des États-Unis à Ankara, télégramme adressé à Dulles, 12 août 1958, documents relatifs à la crise du Liban en 1958, boîte 1, groupe d'archives 84, National Archives II, College Park (Maryland).

38. Histoire orale d'Adams, p. 25 et 26; « Nature of the Operations to Maintain Lebanese Independence », sans date, documents d'Adams, boîte 1, Military History Institute, Army Heritage and Education Center, caserne de Carlisle (Pennsylvanie).

39. Gray, p. 14-15 et 29.

40. Lumpkin, « Operation Blue Bat », 4 novembre 1958, p. 8 et 9, CCS 381 Liban, boîte 11, dossier géographique, groupe d'archives 218, National Archives II, College Park (Maryland).

41. Télégramme de McClintock à Dulles, 15 juillet 1958, groupe d'archives 84, National Archives II, College Park (Maryland).

42. Little et Burch, p. 18 à 23.

43. Adams, « Nature of the Operations to Maintain Lebanese Independence », sans date, boîte 1, Military History Institute, Army Heritage and Education Center, caserne de Carlisle (Pennsylvanie).

44. Adams, « Briefing Outline for General Chehab », sans date, boîte 1, documents d'Adams, Military History Institute, Army Heritage and Education Center, caserne de Carlisle (Pennsylvanie).

45. Message naval du CINCSPECCOMME au chef des opérations navales, 24 juillet 1958, CCS 381 Liban, boîte 10, dossier géographique, groupe d'archives 218, National Archives II, College Park (Maryland).

46. John Schlight, *Help from Above: Air Force Close Air Support of the Army, 1946-1972*, Washington (DC), Air Force History and Museums Program, 2003), p. 184 et 185; « History of the Ninth Air Force, 1 January-30 June 1957 », vol. 2, p. 106 à 108, K533.01-3, boîte 4, Air Force Historical Research Agency, Base aérienne de Maxwell.

47. Schlight, *Help from Above*, p. 183 à 185.

48. Weyland, entrevue d'histoire orale, 19 novembre 1974, p. 254, K239.0512-813, 74/11/19, Air Force Historical Research Agency, Base aérienne de Maxwell (Alabama).

49. Weyland, « Testimony of General O. P. Weyland », p. 3, boîte 4, correspondance générale, très secret, 1956-1964, groupe d'archives 340, National Archives II, College Park (Maryland).

50. Henry Viccellio, « The Composite Air Strike Force, 1958 », *Air University Review*, n° 11, été 1959, p. 9.

51. Message naval du CINCSPECCOMME [commandant en chef, commandement spécifié, Moyen-Orient] au chef des opérations navales, 24 juillet 1958, CCS 381 Liban, boîte 10, dossier géographique, groupe d'archives 218, National Archives II, Byrd, p. 16 à 19.

52. James Halperin, « Command Report for the 24th Air Brigade Period 1-26 October 1958 », p. 3 et 4, boîte 1, documents d'Adams, Viccellio, « CASF, 1958 », p. 10.
53. Gregory W. Pedlow et Donald E. Welzenback, *The CIA and the U-2 Program, 1954-1974*, Washington (DC), Central Intelligence Agency, 1998, p. 112 à 117, 146 et 147, 152 et 153; William E. Burrows, *By Any Means Necessary: America's Secret Air War in the Cold War*, New York, Farrar, Straus, and Giroux, 2001, p. 215 à 221.
54. Drue L. DeBerry, R. Cargill Hall et Bernard C. Nalty, « Flexible Response », dans *Winged Shield, Winged Sword*, Bernard C. Nalty (dir. de la publ.), Honolulu, University Press of the Pacific, 2003, vol. 2, p. 168 et 169.
55. Viccellio, « CASF, 1958 », p. 10.
56. F. F. Everest et Herbert B. Powell, « USCONARC-TAC Proposal for a Unified Tactical Command », quartier général du Commandement aérien tactique, Base aérienne de Langley (Virginie) et quartier général du Commandement de l'armée continentale, Fort Monroe (Virginie), 24 juillet 1961, p. 2. Histoire du Commandement aérien tactique, documents d'appui I, Base aérienne de Langley (Virginie), 1^{er} juillet – 31 décembre 1961, K417.01 Juillet-décembre 1961, vol. 2, Air Force Historical Research Agency, Base aérienne de Maxwell.
57. « Tactical Air Command Fact Sheet », quartier général, Commandement aérien tactique, bobine 17593, Air Force Historical Research Agency, Base aérienne de Maxwell.
58. Le quartier général de l'Armée américaine (à Beyrouth) au Department of the Army, Washington (DC), 16 mai 1958. Cité dans Little et Burch, p. 4 et 5.
59. « Nature of Operations to Maintain Lebanese Independence », boîte 1, documents de Paul D. Adams, Military History Institute, Army Heritage and Education Center, caserne de Carlisle (Pennsylvanie).
60. Dwight D. Eisenhower, *Batailles pour la paix, 1956-1961*, Paris, éditions de Tréville, 1968, p. 304.

Michael Perry May

M. Michael P. May est professeur adjoint d'études militaires comparatives à l'Air Command and Staff College de la Force aérienne des États-Unis, à la base aérienne Maxwell, en Alabama. M. May a obtenu son doctorat, spécialisé en histoire de la puissance aérienne et en guerre aérienne, de la Kansas State University en 2005. Depuis, il a présenté des études et publié des articles de recherche sur divers thèmes de la puissance aérienne. Il travaille actuellement à la rédaction d'un ouvrage sur le développement d'une stratégie de la Force aérienne américaine axée sur les guerres limitées et les contingences à petite échelle intitulé Expeditionary Air Warfare.

Chapitre 10

Application de la coercition, au moyen de la puissance aérienne, pour créer un effet politique

James R. McKay

Il a été très bien vu, à deux moments de l'histoire, d'étudier la coercition ou d'y réfléchir, bien qu'elle n'ait pas uniquement été le fait des XXe et XXIe siècles. La période où un phénomène est à la mode en dit beaucoup sur lui et sur l'époque. Après la crise des missiles de Cuba, en 1962, des théories comme celle de la destruction mutuelle assurée donnaient à croire qu'il était, dans le meilleur des cas, dangereux de faire des mises dans un monde bipolaire possédant des armements nucléaires et, dans le pire des cas, que c'était carrément dément. Les limites imposées aux conflits ont été utiles, mais il y avait de la naïveté à croire en la retenue de ses adversaires. Il semblait nécessaire de montrer que des emplois contrôlés de la force pouvaient avoir une certaine utilité politique pour autant qu'ils ne gravissent pas assez d'échelons pour dégénérer en un conflit total entre superpuissances. C'est aussi au cours des années 1960 que la pensée rationnelle et la mystique de la gestion ont pris le devant de la scène. Selon ces principes de logique, la notion qu'exprime le proverbe « Mieux vaut prévenir que guérir » rejoignait l'idée que le conflit constituait essentiellement une activité sociale dans le cadre de laquelle interagissaient deux parties ou plus. Même les emplois de la force devenaient un exercice de communication ou de négociation¹. La popularité de ce mode de pensée a disparu peu après, sauf chez les gens qui s'adonnent à l'étude des moyens les plus violents des relations internationales. Il allait en être ainsi jusqu'à l'après-guerre froide.

En peu de mots, toute force armée peut devenir l'instrument proverbial de la coercition sans qu'il s'agisse forcément de puissance aérienne. On qualifiait autrefois la coercition de 'diplomatie de la canonniers'². La guerre du Golfe Persique (1991) a donné raison, dans ses effets, aux défenseurs de la puissance aérienne, un milieu issu de l'époque où Giulio Douhet soutenait que la puissance aérienne permettrait, après tout, de gagner des guerres si on veillait à son organisation et à sa dotation en matériel. Après les désordres qui ont fait suite à l'effondrement de l'Union soviétique, comme le démembrement de l'ex-Yougoslavie, l'anarchie et la famine en Somalie et le refus du gouvernement iraquien de collaborer avec la société des nations, on n'a pu que constater qu'il y avait des limites à la croyance nouvelle en la capacité de la puissance aérienne de gagner des guerres. Il semblait que la puissance aérienne puisse avoir un poids décisif dans des conditions favorables. La situation politique contemporaine incite à l'emploi de la puissance aérienne. Celle-ci, ainsi que le signalait Eliot Cohen, est « [...] une forme singulièrement séduisante de potentiel militaire, entre autres choses parce que, à l'instar des amours modernes, elle semble proposer la récompense sans engagement »³. Elle promet la production de résultats par un emploi apparemment contrôlable de la force n'entraînant pas de pertes particulièrement lourdes d'un côté ou de l'autre. La coercition faisant appel à la puissance aérienne répond également au besoin de l'État d'être vu en train de « faire quelque chose » sans pour autant consentir à un engagement entier. Le risque de pertes semblait inférieur à celui que comportaient d'autres mesures, celles-là de plus grande envergure, d'emploi des forces, et les munitions guidées avec précision portaient pour leur part la promesse d'applications extrêmement fines⁴. La coercition a à nouveau gagné en popularité car elle laissait entrevoir un moyen de régler des problèmes compliqués dont la résolution donnait l'impression d'exiger l'emploi de la force bien que la situation politique entravait la capacité de se lancer dans des usages plus vastes de cette force. La coercition conférait aux dirigeants politiques la capacité de faire quelque chose pour régler des crises particulières dans les limites du possible.

Dans la pratique actuelle, la coercition par la puissance aérienne demeure une version modifiée de la théorie des bombardements stratégiques. D'après cette théorie, en situation de guerre, la perpétration d'attaques directes sur le territoire national de l'ennemi entraîne l'effondrement de l'économie ennemie, minant sa capacité de maintenir en puissance ses forces armées, et (ou) la volonté du peuple de se battre⁵. Bien que le témoignage de l'histoire n'appuie pas forcément la prétention touchant la volonté du peuple, et bien que la destruction d'une économie

ne soit plus considérée comme une simple question d'exécution d'une série de bombardements infligés à des ensembles de cibles ou à des nœuds économiques, la théorie du bombardement stratégique forme l'assise intellectuelle de la coercition. Au lieu de songer à mener des campagnes de bombardement dans le but avoué de briser la volonté ou la capacité d'un pays de gagner une guerre, un État qui cherche à faire subir une coercition à un autre État peut le menacer ou lui imposer des coûts par l'emploi discontinu de la force, visant à obtenir ainsi des concessions avant de devoir se tourner vers la guerre proprement dite. Il s'agit d'une autre manifestation de cette proverbiale 'prévention', c'est-à-dire d'un moyen possiblement cinétique d'obtenir les effets politiques non cinétiques visés.

Le présent article explore le phénomène de la coercition par l'emploi de la puissance aérienne. Il en précise d'abord la définition et la relation avec d'autres phénomènes et résume ensuite les grands ouvrages et contributions à l'étude, après quoi il se tourne vers un modèle de processus et prend fin sur l'examen de futures pistes de recherche.

Définition

La coercition est un phénomène à la fois politico-militaire et psychologique. On pourrait le définir, sans trop de rigueur, comme le recours à la menace et (ou) à l'emploi de la force par un ou plusieurs États (nommés, dans le présent texte, « auteur(s) de la coercition ») dans le but d'amener un adversaire (ci-après l'« État cible ») à adopter certaines formes particulières de comportement⁶. L'expression « formes particulières de comportement » renvoie à une ou à plusieurs concessions que proposerait la cible de la coercition en réaction à la menace d'emploi de la force ou à l'emploi discontinu de la force. À titre d'exemple, la coalition créée après la guerre du Golfe Persique de 1991 a souvent menacé d'user de la force, et y a recouru, contre l'Iraq sous Saddam Hussein afin de permettre à la Commission spéciale des Nations Unies (CSNU) de faire des survols ou de mener des inspections d'installations dont on soupçonnait qu'il s'y trouvait des armes de destruction massive (ADM) appartenant à l'Iraq. Le gouvernement a souvent proposé des concessions, comme de permettre les survols ou inspections sous réserve de certaines conditions. La réponse de la coalition a généralement consisté à reformuler ses exigences et à faire usage de la force, ce qui lui a fréquemment permis d'obtenir la concession voulue, soit la permission de continuer ses inspections ou ses survols sans devoir se plier à des restrictions. Le consensus sur le concept cesse d'exister au moment de discuter des modalités à utiliser. L'acceptation de la définition ci-dessus ne signifie pas que l'on admette le système de classification et les théories sur la façon dont le phénomène fonctionne réellement.

Le non-consensus vient de ce que des systèmes de classification pourtant différents emploient la même terminologie. Certains d'entre eux font reposer la classification sur des types différents de coercition tandis que d'autres s'efforcent de la situer dans les limites de certains types d'emploi de la force. Quelques auteurs, comme le Colonel d'aviation (Col avn) Andrew Lambert, de la Royal Air Force (RAF), s'efforcent de classer le phénomène selon son lien, soit avec la menace, soit avec la force. Le Col avn Lambert soutient que la coercition est principalement axée sur la menace et vise à persuader tandis que l'emploi de la force vise à priver l'opposant de la capacité de réussir⁷. Michael Clarke a évité cette taxonomie, se servant plutôt d'une division de l'utilisation de la force selon les axes fonctionnels. L'emploi de la force aux fins de la dénégation signifie à son sens un effort de contrainte ou de destruction de l'adversaire tandis que l'emploi de la force aux fins de la coercition représente des efforts déployés pour menacer, amoindrir ou punir l'adversaire⁸. Ce qui compte à ses yeux, c'est l'intention qui sous-tend l'emploi de la force, et non la distinction entre un but et l'autre. Le système le plus utilisé, cependant, vise à classer le phénomène comme essayant d'amener un adversaire à ne pas faire une chose qu'il aurait autrement faite (dissuasion) ou à faire une chose qu'il n'aurait autrement pas faite (contrainte).

La dissuasion est un sous-ensemble de coercition dans lequel les menaces servent à prévenir toute tentative de l'adversaire de modifier le statu quo⁹. Pour empêcher la perpétration de tout autre acte non désiré, l'auteur de la coercition doit démontrer qu'il a la volonté et la capacité d'inverser une action ou de punir l'adversaire. Cela se fait ordinairement sur une période relativement longue. Il en résulte des difficultés d'ordre taxonomique car l'étude de la dissuasion exige la compréhension complète de l'intention de l'adversaire. On peut fort bien mettre en œuvre une stratégie de

dissuasion sans pour autant instaurer une situation de dissuasion. Il s'agit de deux choses bien différentes même si elles sont liées entre elles, comme l'indique Richard Ned Lebow :

[...] il importe de faire la différence entre la théorie de dissuasion et la stratégie de dissuasion. La première porte sur les postulats logiques de la dissuasion et sur les hypothèses qui leur servent d'assise [...]. La stratégie de dissuasion vise l'application de la théorie de dissuasion [...] ¹⁰.

On peut décrire l'application de la stratégie de dissuasion, mais l'existence d'une situation de dissuasion ne se prouve pas sans preuve concluante d'un effort, de la part de l'adversaire, de modifier le statu quo ¹¹. Cela pose d'importantes difficultés aux théoriciens plongés dans son étude.

La contrainte est un phénomène beaucoup plus facile à étudier du point de vue théorique. C'est un sous-ensemble de coercition dans lequel les menaces et (ou) les emplois de la force ont pour objet de convaincre l'adversaire de modifier le statu quo ¹². La contrainte repose sur l'emploi d'ultimatums et les périodes sont beaucoup plus courtes que dans l'application de dissuasion. Méthodologiquement parlant, on peut en prouver l'existence, à l'opposé de la dissuasion. Robert Pape soutient, dans son ouvrage *Bombing to Win*, que la coercition est fondamentalement différente de la dissuasion car celle-ci vise à maintenir le statu quo et parce que la coercition (c'est-à-dire la contrainte) est de ce fait une tâche plus difficile à accomplir ¹³. Cela vient de ce que toutes les études de cas de Pape ont été puisées dans la guerre. La dissuasion, trahissant ses origines de la guerre froide, est en grande partie un phénomène des temps de paix qui vise à empêcher les adversaires de poser des actes de guerre susceptibles de mener à une apocalypse nucléaire. La contrainte se détache également par le fait que ses utilisateurs peuvent être disposés à gravir des échelons pour l'emporter sur leur adversaire.

La coercition a pour objet de forcer un adversaire à choisir entre les coûts de l'acquiescement et ce qu'il en coûte de recourir à la menace et (ou) à la force. Aux fins de l'examen de la cible des perceptions de coercition, les noms « souffrance » et « coût » sont interchangeable. La coercition repose sur l'induction de perceptions spécifiques, dans l'esprit du décideur de la cible, de la distance physique et psychologique par une combinaison d'actions et de communications; il en coûte cher de ne pas se plier aux exigences de l'auteur de la coercition et il y a des avantages à l'acquiescement, comme l'évitement de la souffrance ¹⁴. La coercition axée sur les menaces se sert de celles-ci pour induire un coût perçu de non-acquiescement. La coercition axée sur la force recourt à la violence pour imposer un coût réel.

En quoi la coercition se différencie-t-elle de la guerre? Tant la guerre que la coercition usent de la menace et (ou) de la force pour influencer sur les calculs décisionnels de l'adversaire. La coercition est l'application ou la menace d'application de la force à des fins politiques distinctes; elle repose sur la modification du choix de l'adversaire selon la volonté de la nation. La guerre est une application de force visant à imposer la volonté de la nation, privant ainsi l'adversaire de tout choix en l'occurrence ¹⁵. Le choix (ou l'absence de choix) est le déterminant de la coercition ou du contrôle, et le contrôle est inévitablement une forme de guerre.

Cela oblige à se demander s'il peut ou non y avoir coercition pendant une guerre. On retrouve deux grandes positions sur ce point. D'après Pape, c'est possible car les actions peuvent amener un adversaire à changer de comportement. D'après Sir Lawrence Freedman, les choix sont essentiels à la coercition stratégique; cela laisse donc place à la possibilité de coercition pendant une guerre ¹⁶ et permet également l'existence de distinctions méthodologiques car le codage des cas à l'étude s'en trouve nettement facilité. Le problème est épineux. D'une part, les tentatives de coercition, pendant une guerre, forceraient un ennemi à faire une chose en réaction aux attaques, ce qui l'obligerait à rediriger des ressources et des efforts afin de ne pas accepter les coûts associés aux attaques. La réaction allemande à l'offensive des bombardiers anglo-américains illustre très clairement le fait que les ressources consacrées à la défense aérienne de l'Allemagne ne pouvaient être détournées ¹⁷. D'autre part, l'objectif de l'exercice de coercition dans le cadre d'une guerre est le choix entre payer un prix ou en payer un autre et la question des concessions perd alors carrément toute pertinence. Si la logique de la coercition veut que les concessions soient le chemin du succès, alors le choix compte. Cela ne signifie nullement que l'on ne puisse recourir à la coercition pendant une guerre,

mais l'influence exercée sur les choix de l'adversaire est souvent d'une importance accessoire par rapport à l'atteinte des objectifs militaires¹⁸. En clair, la modification du choix de l'adversaire renvoie à la décision, par les décideurs cibles, soit de proposer des concessions à l'auteur de la coercition, soit de continuer à endurer leur souffrance.

Courants d'idées

En tant que concept psychologique, la coercition n'est pas facile à dépeindre ou à quantifier. Cela complique les choses pour ceux qui l'étudient. Il a existé deux approches différentes de ce problème, Pape en ayant proposé une et Michael Clarke, l'autre.

Pape a recouru à une approche mathématique pour décrire le fonctionnement de la coercition dans *Bombing to Win*. Évoquant des cas survenus pendant des guerres où la puissance aérienne se livrait à des bombardements stratégiques, il a conceptualisé le choix de l'adversaire sous forme d'équation :

$$R = Bp(B) - Cp(C), \text{ où :}$$

R = le degré de résistance;

B = les avantages;

p(B) = la probabilité de réalisation des avantages;

C = les coûts;

et

p(C) = la probabilité des coûts.

Le succès est atteint quand $R < 0$ ¹⁹.

À partir de ce point, il a postulé qu'il existait quatre stratégies fondamentales :

le châtime, c'est-à-dire l'élimination de la volonté de combattre par le ciblage de civils;

- augmentation de C par l'auteur de la coercition;

le risque, c'est-à-dire une forme amoindrie de châtime, qui commence à petite échelle et va en augmentant;

- augmentation de p(C) par l'auteur de la coercition;

le déni, c'est-à-dire des attaques visant à priver l'ennemi de la capacité de mettre en œuvre sa stratégie;

- réduction ou élimination de p(B) par l'auteur de la coercition;

la décapitation, c'est-à-dire l'élimination de la volonté de combattre par le ciblage des têtes dirigeantes de l'ennemi;

- augmentation de C et réduction ou élimination de p(B)²⁰.

Dans ce modèle, il y a trois façons de déterminer l'échec. Si l'auteur de la coercition s'arrête avant que la cible n'offre de concessions, la tentative a échoué. Si l'auteur de la coercition continue sans obtenir de concessions, la tentative a échoué. Il y a aussi échec s'il faut défaire totalement la cible²¹. Le dernier déterminant offre une limite pratique à la coercition par la force. Cela entend tous les usages de la violence visant à influencer sur les calculs décisionnels de l'adversaire, sauf la guerre.

Ce concept est un moyen efficace de communiquer la coercition en tant que manipulation, par son auteur, de variables abstraites. Il est moins utile face à des facteurs humains particuliers. Les adversaires, quelle que soit leur structure politique, veulent demeurer crédibles dans leur pays. La crédibilité peut reposer sur la force, la puissance, la sagesse ou le courage, mais il est difficile de

modifier le calcul décisionnel d'un adversaire si cela mine la source de sa crédibilité nationale. Il y a des coûts que les États cibles n'acceptent jamais de payer.

En dépit de l'ambiguïté intrinsèque de son modèle, Pape en a tiré quelques conclusions solides. Il soutient qu'une stratégie de déni (où l'on recourt à la puissance aérienne au niveau du théâtre, de concert avec les opérations terrestres) a les meilleures chances de réussir²². Sa défense de la puissance aérienne dans le théâtre donne tout lieu de supposer qu'il croyait que la puissance aérienne ne pouvait servir isolément d'instrument de coercition²³. En peu de mots, Pape estime que la puissance aérienne n'est pas décisive. Cet argument, pourtant, peut être imparfait. Il a tiré ses cas d'expériences de guerre où luttaient des forces aériennes et terrestres. Ce choix de cas est mal inspiré. Tous les cas ayant servi à produire sa théorie n'étaient pas des cas de coercition car le déni entraînant un vaste emploi de forces terrestres déborde souvent dans le champ du contrôle.

La force de ces conclusions a entraîné des critiques à l'endroit de la méthodologie de Pape. Certains ont souligné que cet argument sur le déni déduisait des résultats à partir du processus. Les déterminants, toutefois, du succès ou de l'échec dépendent de l'induction car ils évaluent les effets des mesures prises. Le modèle de Pape tient pour acquis que toutes les actions sont le fruit de décisions et de plans mesurés et qu'elles fonctionnent par réduction à l'absurde. Pourtant, la rationalité est toujours bornée par les motivations et la cognition humaines²⁴. Il faut donc évaluer comment l'adversaire percevra les coûts et les avantages pour se donner une idée intuitive des motivations et de la force de caractère de l'adversaire. Il importe également d'éviter d'attribuer toutes les actions à l'idée que l'on se fait des motivations et croyances de l'adversaire quant à son degré de volonté. Byman et Waxman se sont attachés à cette approche et l'ont appuyée par un exercice d'identification des centres de gravité sans relier ces centres à des ensembles de cibles²⁵. La rationalité et les motivations ne sont pas des causes incompatibles capables d'expliquer toutes les actions. Plus récemment, une étude en est venue à la conclusion que, malgré la critique méthodologique, les preuves appuient la prétention de Pape au sujet de l'efficacité des stratégies de déni en coercition aérienne²⁶.

Clarke a proposé un ensemble de critères subjectifs et pratiques servant à préciser le concept de coercition sans recourir à des modèles mathématiques. Sa liste de critères comprend notamment les questions suivantes :

Qu'est-ce que l'auteur de la coercition veut que la cible fasse?

Quel comportement entraînera le retrait de la menace?

À quoi ressemble le calcul décisionnel de la cible?

Comment (et par qui) les décisions sont-elles prises afin de correspondre à l'orientation politique et à la portée voulues?

La menace et le comportement souhaité ont-ils été communiqués clairement²⁷?

Contrairement aux autres modèles, cela reflète la compréhension du fait que la coercition est un exercice de communication visant à modifier le calcul décisionnel de l'adversaire. Les attaques ne sont pas, en soi, la communication; cependant, la combinaison des déclarations, menaces et attaques contribue à la communication. La teneur des communications à l'adversaire est donc de la plus haute importance. Les tentatives de supercherie ne sont pas utiles à la coercition car elles engendrent un manque de confiance envers toutes les communications à venir. Il existe un compromis entre la surprise et la crédibilité. Contrairement au modèle de Pape, les critères sont loin d'être réductionnistes et ils cherchent à expliquer la coercition en tant qu'exercice de communication par les mots et par les gestes.

Processus

Modèle de coercition

Un cycle en quatre étapes constitue la description la plus simple et la plus claire du phénomène de la coercition stratégique. Ces quatre étapes sont la menace, l'action, la mesure des effets et la décision. La figure 1, ci-dessous, illustre le cycle. Un État qui use de coercition passe normalement

par le cycle jusqu'à ce que l'une des conditions suivantes soit satisfaite : la cible se comporte de la manière voulue ou offre à l'auteur de la coercition des concessions assez importantes pour que celui-ci y mette fin; ou encore, l'auteur de la coercition décide unilatéralement de s'arrêter ou de poursuivre sa montée jusqu'à l'état de guerre totale.

- **Menace**

L'étape initiale de tout processus de coercition est la communication du comportement désiré et de la pénalité ainsi que du moment auquel il sera estimé qu'il y a non-conformité. La force n'est pas toujours nécessaire en coercition. Dans certains cas, la simple menace d'emploi de la force suffit à convaincre la cible d'acquiescer aux demandes de la force qui emploie la coercition. Quand les menaces ne suffisent pas, il faut employer la force pour établir la crédibilité des menaces et (ou) pour imposer des coûts à la cible.

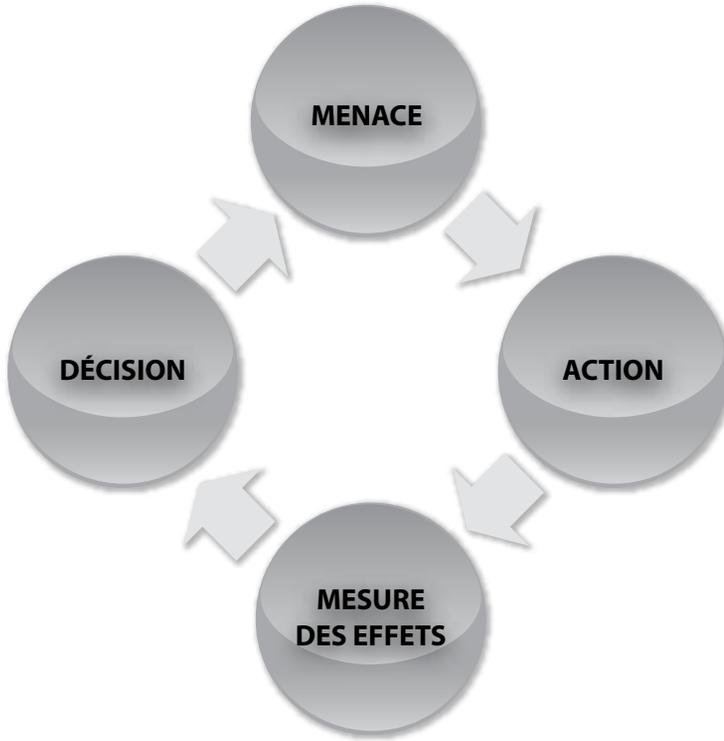


Figure 1. Cycle de la coercition stratégique

L'auteur de la coercition achève son étape initiale en émettant une menace à l'endroit de la cible, comme : « Conformez-vous à nos exigences d'ici la semaine prochaine, sans quoi les bombardements reprendront ». C'est à ce moment que les communications, qu'elles soient implicites et prennent la forme d'actions symboliques, ou explicites et prennent la forme de communications ou d'une combinaison des deux, doivent être aussi claires que possible. Il est essentiel que l'État cible saisisse bien le comportement souhaité et sache que la non-conformité donne lieu à une pénalité²⁸. Il n'est pas nécessaire de préciser la nature de la pénalité, mais il faut faire en sorte que son caractère inévitable soit crédible aux yeux de la cible.

La menace doit être ouverte. Ces communications sont les transmissions directes ou publiques d'information d'une partie à l'autre, comme les conférences de presse, les communiqués diplomatiques, les télégrammes et ainsi de suite. L'ouverture est essentielle car une communication claire avec une personne ou un groupe de personnes est déjà difficile à réaliser dans des conditions idéales²⁹. L'absence de la coercition se trouve dans des communications claires. On y voit le besoin de transparence des mots prononcés et des gestes posés pour le succès de l'effort. Dans le même ordre d'idées, il est nécessaire de veiller à ce que l'autre partie ait le temps de recevoir et de

traiter l'information³⁰. La communication dirigée vers la cible peut prendre la forme de gestes symboliques, de communications ouvertes, d'actions directes ou d'une combinaison des trois. Les actions symboliques sont des gestes visant à transmettre une impression particulière ou à indiquer l'existence d'une situation donnée. On peut, par exemple, désirer signaler la disposition à lancer une charge nucléaire par l'ouverture de silos à missile et (ou) par l'avitaillement visible de roquettes. Ces emplois discontinus de la force sont des actions directes, comme une frappe aérienne ou une attaque par missile.

L'auteur de la coercition doit communiquer clairement à l'adversaire que le résultat des événements est entièrement à sa discrétion. Cela rappelle l'analogie établie par Thomas Schelling avec les provocations que s'échangent deux pilotes de voiture de course³¹. La cible doit croire qu'elle n'échappera pas aux coûts si elle n'acquiesce pas aux exigences de l'auteur de la coercition. En peu de mots, il faut que l'État visé croie la résistance plus coûteuse que l'acquiescement.

La situation est idéale quand la cible sent que la menace est réelle et se réalisera à moins d'acquiescement. La crédibilité exige que l'adversaire sente que les coûts de l'intransigeance seront inévitables³². L'adversaire ne devrait pouvoir entretenir aucun doute quant à la prise des mesures annoncées ou de mesures supplémentaires. Si la menace est crédible, l'adversaire aura la certitude que l'action décrite sera entreprise et il devrait commencer à chercher des manières d'empêcher pareille chose, notamment par l'acquiescement. La crédibilité des menaces et des actions constitue l'aspect psychologique de la coercition, c'est-à-dire la création d'une perception particulière dans l'esprit de l'adversaire.

L'adversaire doit comprendre que l'auteur de la coercition a la capacité de mettre sa menace à exécution. La capacité dont il est question ici, c'est la capacité militaire d'exécuter des plans d'action particuliers, qui doit être liée de près à la disposition politique à lancer ces plans d'action. En conséquence, aux fins des perceptions de l'adversaire, la capacité et l'intention sont inséparables. L'auteur de la coercition doit s'assurer que l'adversaire pourra percevoir la présence (et, jusqu'à un certain point, la composition) des forces de l'auteur de la coercition, mais pas forcément leur mouvement ou leur disposition. Cela crée un compromis entre l'ambiguïté aux fins de la surprise et la crédibilité des menaces.

- **Action**

Si la menace ne suffit pas, l'auteur de la coercition doit agir pour établir la crédibilité de ses menaces à venir et imposer assez de souffrances à la cible pour l'amener à offrir des concessions. Pour exercer la coercition par l'action, il faut choisir des objectifs à frapper. Ce choix prend plus d'importance si l'on recourt à des moyens permettant de conserver une distance de sécurité, comme des missiles de croisière ou des bombardements stratégiques. Cela signifie qu'il faut évaluer la valeur relative de toute cible ou de tout ensemble de cibles donné aux yeux de l'objet de la coercition. Cela n'a rien de facile car lorsque l'on détruit les « [...] forces ennemies, les voies de communication clés et les installations clés de commandement et de contrôle[, cela a] un impact clair sur les capacités guerrières de l'ennemi. Attaquer des cibles qui peuvent avoir un impact sur le comportement de l'ennemi peut donner lieu à beaucoup plus d'incertitudes [...] »³³. La clé de l'évaluation de la coercition, à l'instar de tout autre emploi de la force, se trouve dans l'évaluation de l'effet de toute menace faite ou de toute attaque perpétrée³⁴. Il y a risque, cependant, de se laisser obséder par les évaluations des dommages de combat (EDC) et de soutenir que la quantité (les dommages physiques) se traduit directement en qualité (résultats politiques). Deux raisons font qu'il n'en est pas forcément ainsi.

D'abord, le choix du moment de l'infliction des souffrances peut jouer sur la nature du message. L'une des avenues potentielles de recherche future consiste à mettre à l'épreuve l'hypothèse voulant qu'il existe une relation inverse entre le niveau de risque de pertes présumé par l'auteur de la coercition et la perception de motivation aux yeux de l'objet de la coercition³⁵. Le maintien d'une distance de sécurité lors des attaques peut amener la cible à croire que l'auteur de la coercition n'est disposé à prendre aucun risque et, par conséquent, n'a pas la motivation ou la volonté qu'il faut pour garder le cap. Bien qu'un certain degré de maintien de la distance de sécurité puisse, pour des motifs évidents, avoir de l'attrait pour des politiciens démocratiques, il peut manquer d'efficacité et, en bout de ligne, contribuer à l'escalade.

Ensuite, la capacité de franchir les échelons de l'agression par des moyens discontinus est essentielle. Un auteur de coercition doit avoir le pouvoir démontrable d'aggraver la situation dans laquelle se trouve l'objet de la coercition. Celui-ci sera tenté de résister. Pour que la coercition réussisse, il faut que s'érode la volonté de résister de l'adversaire. Le choix de la cible devrait se faire selon des critères de durée et d'importance. En clair, les effets de la frappe de cibles spécifiques devraient se répercuter durablement et tangiblement dans tout le pays. Il faut que l'État visé par la coercition soit en mesure de percevoir une forme quelconque de souffrance en matière de fréquence, de portée ou d'état complet de la destruction d'objectifs ou d'ensembles d'objectifs de bombardement. Cette perception renforce la crédibilité et la capacité des futures tentatives de coercition.

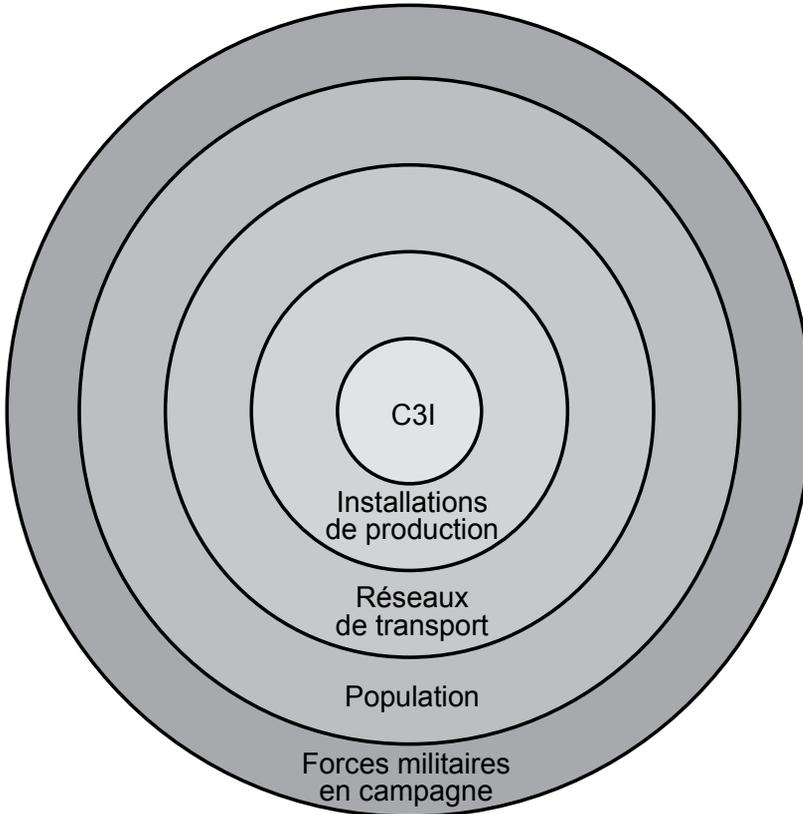


Figure 2. Anneaux de John Warden

John Warden, dont la renommée remonte à la guerre du Golfe Persique de 1991, était d'avis que si le but consistait à influencer les têtes dirigeantes ennemies, la coercition devait être, dans une certaine mesure, personnalisée, c'est-à-dire qu'il fallait viser les dirigeants eux-mêmes pour réussir. Il soutenait qu'« [...] un État atteint ses objectifs politiques quand il constate, par des moyens directs ou indirects, que la structure de commandement de l'ennemi (c'est-à-dire le ou les chefs ennemis) fait des concessions [...] »³⁶. En corollaire à cette conviction, les attaques directes de cibles de commandement, de contrôle, de communication et de renseignement (C3I) devraient mener à l'atteinte des objectifs politiques en entraînant une forme de paralysie³⁷. Warden, cependant, ne donne pas à croire qu'on ne devrait attaquer que des objectifs de C3I isolés. Il conçoit l'ennemi comme un système composé de cinq anneaux concentriques³⁸ ainsi qu'on les voit à la figure 2 ci-dessus. Le cinquième anneau comprend toutes les défenses aériennes, y compris celles qui sont chargées de la défense du territoire propre de l'ennemi³⁹. Bien que la visée principale consiste sans doute à influencer sur les têtes dirigeantes ennemies, la clé de cette théorie étant d'attaquer les cinq anneaux avec toute la simultanéité possible, sous la forme de ce qu'il qualifie d'« attaque parallèle »⁴⁰. Warden croyait possible de mener, au moyen de forces aériennes conventionnelles, une campagne offensive fructueuse contre les cinq anneaux.

- **Mesure des effets**

Les menaces, ou les attaques, sont susceptibles de constituer une forme non pertinente de théâtre à moins de s'accompagner d'un certain degré de destruction. Un auteur de coercition doit faire en sorte que l'adversaire ressente une souffrance réelle ou potentielle. Autrement dit, les ensembles d'objectifs soumis à une attaque doivent entraîner ou menacer une forme quelconque de perte, que celle-ci soit d'ordre politique (perte de pouvoir, d'autorité ou de contrôle), financière (perte de revenus) ou militaire (perte de capacité militaire). Il faut pour cela une bonne compréhension de la nature de l'adversaire par-delà son aspect militaire⁴¹. Cette compréhension devrait toucher la nature politique et la nature économique de l'assise de pouvoir de l'adversaire au sein de ses polities. La mesure des effets repose sur deux questions interreliées.

L'emploi de la force a-t-il suffi à causer des souffrances, d'abord par le degré de destruction réalisé, et l'emploi de la force a-t-il eu des effets de deuxième et de troisième ordres? Le degré de réussite est fonction du choix d'un objectif de bombardement ayant de l'importance du point de vue de cet objectif, de l'assurance d'un degré de destruction suffisant à attirer l'attention et, une fois cette attention obtenue, du degré croissant de souffrance ressentie pour renforcer le message selon lequel l'acquiescement est bien moins coûteux que la résistance. Les États peuvent également opter pour le contrôle de soi et éviter des ensembles de cibles précis et (ou) des emplois étendus de la force, advenant qu'ils soient au-delà de leur portée pour ce qui est du corps politique intérieur ou quand l'escalade pose trop de risques⁴². Cela amène à juger très utiles les trois critères d'échec de Pape; quand un auteur de coercition doit continuer de gravir les échelons menant à la guerre, il est clair que la coercition a échoué.

Deuxièmement, la souffrance infligée a-t-elle suffi à modifier l'approche décisionnelle de l'adversaire au niveau stratégique? La cible n'est jamais une entité passive. Elle a aussi différentes options de réaction :

- elle peut endurer la souffrance;
- elle peut chercher à atténuer les effets des affronts;
- elle peut offrir d'autres concessions;
- elle peut se plier aux exigences.

Il faut prendre bonne note de deux points. D'abord, les auteurs de coercition doivent garder à l'esprit que certaines concessions ne sont jamais obtenues au moyen de la coercition, car elles peuvent avoir trop de valeur aux yeux de l'objectif pour qu'il les concède après de simples menaces ou un emploi discontinu de la force. Deuxièmement, aussi longtemps que l'objectif croit être capable d'encaisser la souffrance, on croit même que cette souffrance peut comporter des avantages, il n'aura pas la volonté de résister. La souffrance doit amener l'objectif à penser que la situation s'aggraverait forcément⁴³. Cela signifie que le choix des cibles de bombardement devrait comprendre des effets ultérieurs qui dureront longtemps après l'attaque initiale. L'érosion de la volonté doit aussi contrer les tentatives d'un adversaire d'atténuer les effets de la coercition. Ces efforts peuvent faire vivre chez l'adversaire assez d'espoir pour le tenir à distance de l'acquiescement.

Si les attaques mènent à une désapprobation internationale marquée ou à l'isolement de l'auteur de la coercition, la cible peut choisir d'accepter ces coûts. Il peut y avoir, pour un objectif, des avantages à tirer de sa situation, soit sous l'angle de la sympathie internationale, soit sous celui des coûts politiques s'il semble être victime d'agression. Il peut aussi accepter les coûts des bombardements si d'autres lui font des offres d'atténuation.

L'isolement et l'érosion de la volonté sont intrinsèquement liés. On nomme 'isolement' la solitude diplomatique et politique de l'adversaire qui s'installe quand aucun autre État ne peut lui offrir de moyen extérieur d'atténuation de la coercition⁴⁴. Dans les faits, l'auteur de la coercition doit s'assurer qu'il règne un consensus international sur la nécessité de poser des gestes contre l'adversaire et quant à la supériorité des mesures de force sur d'autres plans d'action.

La coercition étant une forme de marchandage, l'objectif peut faire des contre-offres même s'il ne souhaite pas se plier aux exigences de l'auteur de la coercition. On voit en cela une disposition à coopérer, du moins sur le plan symbolique, même en l'absence de désir d'acquiescer. Cela peut représenter un pari visant à obtenir des offres d'atténuation ou un moyen d'entamer des pourparlers de paix.

Un exemple récent illustre en quoi la cible de la coercition peut réagir à des efforts d'infliction de coercition. Entre 1991 et 2003, le gouvernement iraquien a usé d'un certain nombre de stratégies d'atténuation pour faire face aux tentatives de coercition de l'adversaire. Ces stratégies reposaient sur deux assises. D'abord, les États-Unis semblaient sensibles aux pertes. Ensuite, la coalition s'en remettait à un consensus, au sein de la société des nations, sur le besoin de contenir l'Iraq. Ce consensus semblait atteindre son faite quand le gouvernement iraquien faisait montre du plus de belligérance et tomber à son point le plus bas quand les États-Unis, qui étaient le cœur même de la coalition, agissaient sans consulter personne. Le gouvernement iraquien appliquait donc trois stratégies fondamentales : souffrance civile, fracture de la coalition et production de pertes par les alliés ou les Américains⁴⁵. Byman et Waxman ont soutenu que chacune de ces stratégies était assortie d'effets complémentaires :

Les États-Unis se retrouvent souvent dans des cycles de rétroaction de plus en plus problématiques : des réactions des adversaires qui sont susceptibles de fissurer les coalitions peuvent amener les États-Unis à modifier leur approche afin de réparer la rupture, ce qui enhardit l'adversaire, qui ordonne alors des efforts supplémentaires de rupture de la coalition. Les efforts que déploie l'adversaire pour exploiter les dégâts subsidiaires (tant réels qu'inventés) résultant des attaques américaines peuvent amener les États-Unis à restreindre leurs efforts à venir, ce qui d'une part mine la puissance de leurs menaces à venir et encourage d'autre part l'exploitation maintenue de la souffrance⁴⁶.

Chacune de ces stratégies mérite qu'on l'aborde plus avant.

La stratégie de la souffrance civile visait à produire une sympathie populaire à l'endroit des épreuves que subissait le peuple iraquien et, par là, à imposer des coûts politiques aux manifestations de force. Cet effort venait tirer profit de la coercition et non essayer d'en atténuer les effets. Le gouvernement iraquien semblait croire que la sympathie internationale à l'égard de la population iraquienne allait déboucher sur une volonté accrue de résister ou en des offres de soutien de l'extérieur de l'Iraq. Il avait à choisir entre différentes options d'application de cette stratégie. Il pouvait camoufler des ensembles d'objectifs en disposant des cibles militaires auprès de cibles civiles. Cela aurait aussi embrouillé les objectifs, rendant plus difficile l'identification ou l'acquisition précise de l'objectif. Il pouvait ne pas offrir de résistance aux frappes aériennes, accepter les dommages et attirer l'attention des médias internationaux sur les dommages subis. Il avait aussi le loisir d'éloigner les effets des membres de l'élite iraquienne pour les faire supporter à des membres moins influents de la société iraquienne.

Le gouvernement iraquien pouvait également chercher à briser la coalition. Cet effort entendait une coopération dans le théâtre ou l'investissement d'efforts visant à conclure des marchés avec un ou quelques gouvernements intéressés, ce qui aurait donné lieu à des offres de soutien extérieur. La première option avait pour but de faire disparaître la raison d'être des actions de la coalition en semblant coopérer sans véritablement acquiescer à l'exigence. Il y avait deux buts possibles à la seconde option : le premier aurait été d'affaiblir le consensus sur le besoin de recourir à la force, voire sur l'obligation de s'occuper du problème iraquien, et le deuxième, d'amener un ou plusieurs des alliés locaux hôtes des forces coalisées à restreindre les opérations militaires contre l'Iraq.

Le gouvernement iraquien savait aussi que la coalition voyait un danger dans l'infliction de pertes. Imposer de tels coûts semblait constituer un moyen (ou, à tout le moins, un espoir) d'entraîner le retrait des Américains de la région. Trois options se présentaient. Le gouvernement iraquien pouvait essayer d'imposer des pertes dans l'espace aérien iraquien, se lancer dans des attaques asymétriques de l'infrastructure militaire dans les États voisins favorables aux activités

de la coalition ou se lancer dans une résistance symbolique afin que la suppression des défenses aériennes ennemies en vienne à avoir plus d'importance que l'attaque d'objectifs plus importants.

- **Décision**

L'auteur de la coercition se trouve devant trois options après sa première tentative, qu'il s'agisse de la menace ou de l'emploi de la force discontinue. Il peut abandonner, passer à l'échelon suivant (amenant la situation de plus en plus près de la guerre totale) ou décider que les concessions offertes, quelles qu'elles soient, sont suffisantes. Ce modèle, de toute évidence, tient pour acquis qu'il ne s'exerce de coercition qu'en l'absence de guerre.

Les actions militaires d'appui à la coercition stratégique devraient amener les dirigeants ennemis à ressentir un degré important de souffrance. Cela signifie, en peu de mots, le bombardement d'objectifs chers aux dirigeants ennemis du fait que leur destruction ou leur neutralisation nuit à leur capacité de réaliser leurs buts et (ou) met en péril leur situation politique. Non seulement les bombardiers doivent-ils frapper les bonnes cibles, mais encore leur faut-il infliger suffisamment de dommages physiques aux objectifs. Les processus de choix des cibles, l'appariement des charges explosives aux cibles et l'EDC sont des éléments essentiels au succès ou à l'échec.

Il est encore plus difficile de prendre la mesure des effets politiques que celle des effets militaires. Dans le cas qui nous intéresse, vu l'impossibilité de communiquer clairement, l'auteur de la coercition doit jauger l'effet politique de ses actions à partir des déclarations des dirigeants ennemis et (ou) de leur comportement de négociation compte tenu de liens de causalité discernables quant à la réaction militaire. Cela suppose des communications claires (c'est-à-dire la révélation publique de la réalisation de l'action militaire) conjuguées au besoin d'éviter un cycle d'escalade ou la fin des pourparlers. Paradoxalement, tant le succès que l'échec reposent sur l'absence de communications claires sur la question.

Il faut faire une quelconque mention de la façon dont le gouvernement visé et ses dirigeants prennent leurs décisions. Il existe deux grands modèles décisionnels. Le premier est celui de la théorie de l'espérance d'utilité, selon laquelle les cibles de la coercition prendront des décisions fondées sur des évaluations rationnelles des coûts et des avantages de la résistance par rapport aux coûts et aux avantages de l'acquiescement⁴⁷. Pour les praticiens, cela donne à penser que si on pouvait simplement accroître le coût de la résistance au point où il dépasse celui de l'acquiescement, le succès suit. Cela, toutefois, constitue une réduction à l'absurde; c'est facile à comprendre mais ne reflète pas toujours la réalité. Le deuxième modèle, celui de la théorie des perspectives, repose sur un argument voulant que, dans des situations comportant des risques, le processus décisionnel réel diffère quelque peu. D'après la théorie des perspectives, l'évaluation de la valeur des options (acquiescer ou résister) est tributaire d'un point de référence conceptuel qui sert à distinguer les pertes perçues des gains perçus⁴⁸. Selon la théorie, les décisions se prennent en deux étapes, les gens commençant par épurer la gamme des options qui se présentent à eux pour simplifier la deuxième, celle de l'évaluation⁴⁹. Pour le praticien, cela donne à croire qu'il faut établir au moins un semblant raisonnable de point de référence (ou de multiples de ce point) et, ensuite, manipuler les coûts à la lumière des options crédibles et des points de référence. Il en découle une image très fidèle, mais quand même difficile à comprendre, de la réalité.

Le cycle n'est pas forcément circulaire. C'est à ce moment que les critères de Pape ont le plus d'utilité car ils offrent un moyen d'évaluer le succès et l'échec des efforts de coercition. La figure 3, ci-dessous, en montre les détails. Un État pourrait commencer par une coercition axée sur la menace ou sur l'exercice de la force. Si la menace n'arrive pas à amener la cible à offrir les concessions voulues, l'auteur de la coercition a le choix entre, d'une part, mettre fin à ses tentatives et, d'autre part, passer à l'usage de la force. Si l'emploi initial de la force ne débouche pas sur des concessions, l'auteur de la coercition peut franchir un certain nombre d'autres échelons mais, à chacun, il se rapproche de la guerre sans pour autant avoir obtenu de concessions. Le recours à la guerre, qu'il soit intentionnel ou fortuit, signale l'échec des efforts de coercition.

Cela force à s'interroger sur l'utilité de la coercition. Un État ou une force armée doit-il se donner les moyens d'y prendre part? Si oui, combien de temps doit-il consacrer à sa préparation?

La réponse à ces questions est un très net « peut-être ». L'exercice de la coercition représente un outil potentiel, pour un État, de règlement de crises politiques internationales, mais l'investissement d'une somme importante de temps dans la question par une force aérienne n'est pas le meilleur usage que l'on puisse faire de ce temps déjà limité. Un État et sa force aérienne ne doivent consacrer à la question qu'assez de temps pour se faire une idée de la façon de rendre opérationnel l'exercice de la coercition en vue des crises futures possibles.

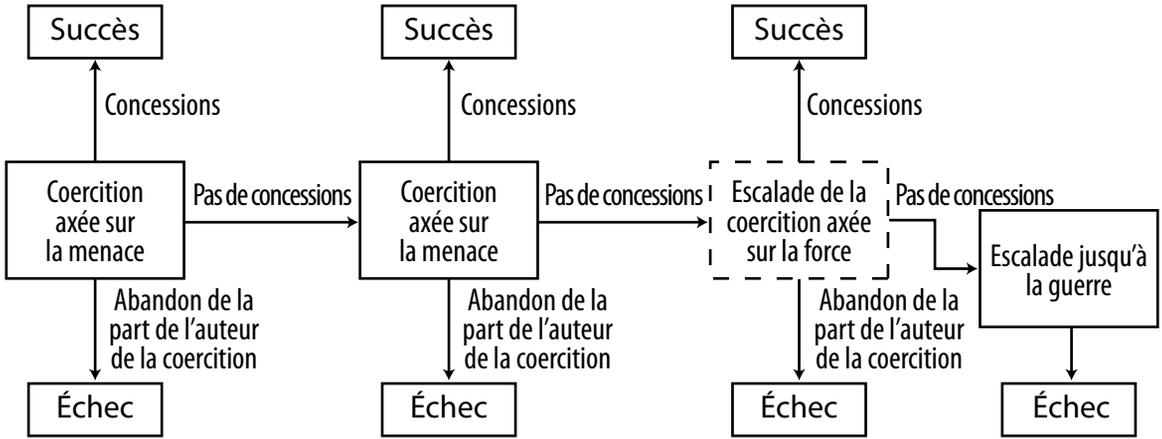


Figure 3. Vue substitutive du cycle de la coercition

Opérationnalisation de la coercition

Trois questions méritent que l'on s'y intéresse au moment d'envisager la façon dont un État et sa force aérienne peuvent opérationnaliser la coercition. La première consiste à savoir ce qu'un gouvernement consentirait à dépenser en capital politique intérieur ou international associé à l'usage de la menace ou de la force. La deuxième est le problème de la sélection des cibles et du contrôle de l'emploi de la force. La troisième, et nettement pas la moindre, consiste à essayer de trouver un moyen d'établir des liens entre des ensembles d'objectifs et l'assise de pouvoir politique de l'État visé.

Le lancement d'un effort de coercition est, à la base, une responsabilité gouvernementale. C'est en effet au gouvernement qu'il incombe d'abord de décider si la coercition constitue un moyen adéquat d'obtenir les résultats voulus. Il lui revient aussi de choisir d'accepter les critiques politiques intérieures et internationales dont il risque de faire l'objet par suite de ses menaces ou de ses emplois de la force contre un autre État. Il s'agit de pondérer les avantages associés à l'obtention de concessions par rapport à la dépense de capital politique.

Comme la coercition exige la synchronisation des initiatives diplomatiques et des opérations militaires, elle n'est pas orchestrée par une force aérienne seule. Les gouvernements doivent d'abord choisir l'exercice de la coercition et en envisager les ramifications politiques potentielles, qu'ils devront atténuer en imposant des contraintes aux planificateurs militaires chargés d'organiser le recours à la force. Le meilleur moyen de s'y préparer consiste à se livrer à un jeu de guerre ayant pour scénario une crise d'ordre gouvernemental afin d'établir les rouages décisionnels, de juger du temps nécessaire pour réagir à des crises en évolution au moyen d'une opération aérienne de coercition et d'établir les moyens d'envisager le problème du choix des objectifs. D'autre part, ces jeux de guerre peuvent amener les représentants gouvernementaux à envisager et à définir les conditions dans lesquelles ils pourraient être disposés à faire des menaces ou à employer la force contre d'autres États. En clair, cela représente un cas qui ne mènera pas à un plan défini, mais l'exercice de la planification inspirera les événements à venir, au besoin.

La responsabilité du choix des objectifs, pendant une crise, est un problème important et complexe. C'est un fait généralement accepté aux États-Unis et, en général, en Occident, depuis la guerre du Vietnam, la responsabilité est partagée entre les dirigeants politiques, les dirigeants

militaires stratégiques et les dirigeants militaires dans le théâtre, car la conduite des activités dans un théâtre n'est pas microgérée depuis la capitale. Les dirigeants politiques devraient-ils exercer une influence plus grande sur la sélection des cibles ou simplement énoncer les effets désirés selon les limites imposées aux options militaires, ou encore devraient-ils participer plus directement à la démarche? Les États devraient-ils élaborer une doctrine pour de tels cas?

D'une part, les tenants des contrôles stricts de l'emploi de la force défendraient une plus grande influence de la part de l'échelon gouvernemental sur la conduite des opérations militaires visant à imposer la coercition à un autre État. L'influence, cependant, couvre tout un spectre. À une extrémité, le gouvernement peut être disposé à imposer d'avance une série de contraintes et se réserver le droit d'approuver l'opération avant son exécution. L'exemple le plus notoire de l'autre extrémité est celui des excès du contrôle gouvernemental. Pendant l'opération *Rolling Thunder*, c'est-à-dire pendant la campagne américaine de bombardement du Nord-Vietnam qui s'est déroulée de 1965 à 1968, l'administration Johnson s'est de plus en plus mêlée de la démarche de choix des objectifs et, souvent, y procédait le mardi, pendant l'heure du lunch. Les critiques de l'élargissement des rôles gouvernementaux en matière de choix des objectifs citent souvent ces séances du repas du mardi comme motif pour confier aux militaires la responsabilité de diriger l'exercice de ciblage. Ils tendent à faire suivre leur intervention de l'observation que ce sont les militaires qui ont l'expertise nécessaire. Cette prétention est juste, mais la responsabilité gouvernementale ne prend pas fin sur un manque d'expertise en la matière. Un exercice imparfait de hausse de l'influence ne signifie pas que le gouvernement ne doit avoir aucune influence sur le processus.

Les défenseurs, par contre, d'une latitude militaire accrue défendraient une moindre influence du gouvernement pour les motifs mentionnés ci-dessus. Certains dangers politiques potentiels sont immédiatement manifestes. Il y a le risque de perdre de vue le but de l'obtention de concessions politiques pour être trop pris par la poursuite d'un avantage militaire sur l'objectif. Le désir instinctif des forces aériennes de prendre le commandement de l'espace aérien et de supprimer les défenses aériennes peut les amener à traiter cette priorité comme un précurseur nécessaire à la frappe d'objectifs de plus grande valeur. On ne saurait leur reprocher cette vue car il s'agit là d'éléments cruciaux pour garantir l'exploitation du média aérien, mais il faut se rendre compte du risque d'escalade involontaire car l'objectif peut fort bien ne pas considérer la perte de sa capacité de contester la maîtrise de l'espace aérien comme assez importante pour offrir les concessions voulues. Ceux qui se lancent dans des activités de coercition doivent tenir compte du risque de perdre des aéronefs et, pis encore, des équipages pour avoir assouvi leur besoin de frapper des ensembles d'objectifs de valeur. Cela peut signifier que les politiciens et les commandants accepteraient de plus grands risques de pertes en choisissant des cibles à frapper sans se doter d'un plus grand degré de préparation au proverbial champ d'honneur.

Le degré optimal d'influence semble être plus près de cette extrémité du spectre où le gouvernement impose d'avance une série de contraintes et se réserve le droit d'approuver l'opération avant son exécution. Cela donne à croire que la planification de toute opération aérienne coercitive est itérative et exige une somme importante de coordination entre les militaires et le gouvernement. Sachant que de tels efforts sont extrêmement complexes, les gouvernements qui cherchent à se donner la capacité de recourir à la coercition par la voie des airs en tant qu'outil de politique étrangère doivent s'appliquer à planifier. Qui plus est, ils doivent envisager la question du contrôle de leur exécution, et particulièrement la décision importante du moment où y mettre fin et des conditions pour ce faire.

Le choix des objectifs selon les effets visés est-il régi par des règles? Les travaux de Warden mentionnent un principe digne d'intérêt, soit l'idée que les dirigeants ennemis proposent des concessions quand ils ne peuvent exercer de pouvoir sur leur politique. L'hypothèse fonctionnelle, donc, veut que les concessions se présentent quand l'assise du pouvoir politique de l'objectif est menacée. D'autres travaux, notamment en matière de ciblage axiologique, donnent à penser que l'on peut choisir ses objectifs selon la hiérarchie des besoins de Maslow⁵⁰. Quels que soient l'idéologie politique ou le système de gouvernance, tous les dirigeants politiques tendent à vouloir rester au pouvoir le plus longtemps possible. L'effet qu'a la différence entre les formes de gouvernement dépend de l'ensemble de règles régissant les transitions entre administrations.

Les gouvernements autoritaires peuvent changer par suite de violence tandis que les gouvernements démocratiques ont des règles de fixation du moment et de la façon de remettre les rênes du pouvoir à leurs successeurs légitimes. La conservation du pouvoir politique demeure tout de même le but de tous les gouvernements.

Les théories antérieures de bombardement stratégique, comme celle de la Air Corps Tactical School, soutenaient que l'on pouvait se figurer l'économie d'un pays comme un système semé de nœuds ayant différents degrés d'importance. Le bombardement de nœuds spécifiques mènerait éventuellement à l'effondrement de l'économie du pays, le privant de sa capacité de maintenir en puissance sa machine de guerre, ce qui, finalement, entraînerait la capitulation du pays⁵¹. Bien que ce raisonnement ait été remis en question par les preuves produites lors de l'offensive des bombardiers anglo-américains, l'idée de l'ennemi en tant que système a persisté sous d'autres formes⁵². Cette idée a un solide bien-fondé et peut constituer une manière de traduire en concessions des attaques contre des ensembles d'objectifs. Certains lecteurs se demanderont sans doute s'il y a des différences entre les idées exprimées dans les présentes et les travaux de Warden. On a bien envers lui une dette intellectuelle de taille, mais ses théories penchent vers la guerre stratégique par la paralysie de l'ennemi à la suite d'attaques lancées contre tous les niveaux du système. Les moyens utilisés sont identiques, mais les fins diffèrent du fait que l'auteur de la coercition doit menacer l'assise du pouvoir de l'État cible pour obtenir des concessions.

De quoi, par conséquent, peut se constituer une cible apte à menacer une telle assise de pouvoir? La réponse à cette question se situe dans la connaissance de ce qui maintient le gouvernement au pouvoir. Cela peut varier, de toute évidence, selon l'État, mais on y trouve un modèle conceptuel à envisager. Il faut cependant, pour reconnaître les sources du pouvoir, posséder une bonne compréhension de la nature de l'adversaire au-delà de sa sphère militaire⁵³. Cette compréhension devrait s'étendre à la nature politique et à la nature économique de l'assise de pouvoir de l'adversaire, au sein de ses politiques. Il existe trois grandes sources de pouvoir : la capacité d'user de violence au sein de ses propres territoires, la légitimité du pouvoir et le bien-être économique de l'État.

La capacité de recourir à la violence dans les limites territoriales renvoie à l'appareil de sécurité de l'État, soit ses forces militaires et policières, auquel il recourt pour garder le contrôle de sa population. Dans un régime démocratique, les deux branches de cet appareil existent en toute légitimité, avec le consentement de l'électorat, et ne se livrent que rarement à des intrusions dans la vie quotidienne des citoyens. Pour l'exercice de ciblage aux fins de la coercition, leur valeur aux yeux de la démocratie est bien inférieure à ce qu'elle serait dans un gouvernement autoritaire d'une légitimité douteuse.

La légitimité repose sur le maintien de l'acquiescement populaire à la régie gouvernementale. Cet acquiescement a pour assise les rôles que jouent d'autres groupes dans le processus politique, notamment les partis politiques, les regroupements ethniques ou religieux, les sociétés ou les factions armées, et sur la capacité du gouvernement de communiquer efficacement avec eux. Les gouvernements qui n'ont guère de légitimité peuvent chercher à compenser cette lacune par un appareil de sécurité intrusif. Le choix des objectifs devrait tenir compte des rôles que tiennent les autres groupes et viser à créer une opposition à la cible de la coercition par opposition à la création de soutien supplémentaire. Autrement dit, si l'on veut obtenir des concessions, il faut éviter de rallier la population et les autres groupes autour de la cible.

La dernière source de pouvoir est la capacité de la cible d'assurer le bien-être économique de la population, c'est-à-dire son aptitude à fournir, avec efficacité, des services à la population. Bien que des systèmes différents organisent de manières différentes la répartition de la richesse au sein de la société, tous les systèmes cherchent à donner une forme quelconque de services. C'est sans doute le nœud le plus difficile duquel tenir compte car la destruction ou la neutralisation de la capacité du gouvernement de fournir des services peut se faire sentir au-delà du conflit. Les attaques lancées contre les infrastructures risquent de mener à des crises humanitaires et d'entraîner des problèmes encore plus graves. Il faut faire montre de beaucoup de prudence et tenir compte de tous les aspects ayant de l'importance pour faire en sorte que l'exécution d'opérations aériennes de coercition ne se solde pas par des tragédies.

Conclusion

Ce phénomène qu'est la coercition vaut qu'on s'y intéresse plus avant. Bien qu'elle ait perdu de sa vogue, la coercition fait encore partie des options de règlement des crises et des problèmes complexes. Les gouvernements peuvent choisir d'exercer cette option ou de la rejeter, quels que soient les débats théoriques en cours. Une succession claire menace – action – effets – décision jette de la lumière sur le phénomène. Elle aide ceux qui envisagent d'y recourir ou qui peuvent avoir à réaliser des opérations avancées. L'étude du processus aide aussi à discerner tôt les domaines potentiels de difficulté susceptibles de résolution; on comprend bien, cependant, que la préparation aux crises susceptibles de surgir à l'avenir n'est que l'une des nombreuses tâches des gouvernements et de leurs forces aériennes. Un exercice simple de gestion des risques donne tout lieu de croire que la gestion la considère comme une fonction de probabilité multipliée par les conséquences. Celles-ci peuvent être lourdes, mais leur probabilité d'occurrence est ordinairement assez faible. Cela peut mener au choix de consacrer le temps, les efforts et les ressources financières de l'État, qui sont précieux, à la résolution d'autres problèmes.

Les gens qui s'intéressent au phénomène de la coercition ont cherché à lever le voile sur ce sujet, mais il reste beaucoup de travail à faire, sans compter l'élaboration d'un lexique et d'un cadre théorique communs. Il faut procéder à davantage de recherche sur l'hypothèse fonctionnelle des relations entre l'assise de pouvoir du gouvernement et un choix convenable d'objectifs. Comme chaque État se distingue des autres, est-il possible de dépasser les simples dispositifs heuristiques et de passer à l'exercice de modèles plus détaillés? La réponse à de telles questions ne saute pas aux yeux. Par surcroît, une autre piste de recherches prometteuse peut consister à juger de la pertinence, dans les faits, du moyen de coercition aux yeux de l'État cible. Bien que de tels débats puissent émouvoir les défenseurs des apports de chaque arme à la guerre, la question est beaucoup plus riche; il faut compter, par exemple, avec la combinaison des pressions diplomatiques, militaires et économiques par le gel des actifs et (ou) par l'imposition de sanctions économiques. Ce champ d'enquête peut contribuer plus largement à la compréhension collective de la négociation par la force entre États que ne le peuvent des discussions sur l'utilité relative de chaque arme dans le cadre d'un conflit.

Note de l'auteur – L'auteur désire remercier M^{me} Susan Hannah Allen, Ph. D., M. Kevin Brushett, Ph. D., et M^{me} Erika Behrisch Elce, Ph. D., de leur participation à sa réflexion pendant l'élaboration du présent article et exprimer sa gratitude au Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes pour l'occasion qui lui a été donnée de produire le présent texte.

Notes

1. T. Schelling, *The Strategy of Conflict*, Cambridge, Massachusetts, Harvard University Press, 1988, p. 21.
2. Ce phénomène est étudié dans l'ouvrage de J. Cable, *Gunboat Diplomacy, 1919-1979: Political Applications of Limited Naval Force*, Londres, Royaume-Uni, Macmillan, 1981, p. 57.
3. E. Cohen, « The Mystique of U.S. Air Power », dans *Foreign Affairs*, vol. 73, n° 1, janvier-février 1994, p. 109.
4. Ce point a d'abord été abordé dans les articles de B. Glosson, « Impact of Precision Weapons on Air Combat Operations », dans *Airpower Journal*, vol. 7, n° 2, été 1993, p. 4-10 et de E. Mann, « One Target, One Bomb: Is The Principle of Mass Dead? », dans *Airpower Journal*, vol. 7, n° 1, printemps 1993, p. 35-43. Sont également dignes de mention les articles de R. Mandel, « The Wartime Utility of Precision Versus Brute Force in Weaponry », dans *Armed Forces & Society*, vol. 30, n° 2, été 2004, p. 171-201 et de P. Meilinger, « A Matter of Precision », dans *Foreign Policy*, n° 123, mars-avril 2003, p. 78-79.
5. Bien qu'on ne soit à court ni de définitions ni de discussions sur cette expression, le présent article utilise la définition fournie par R. Pape dans *Bombing to Win: Air Power and Coercion in War*, Ithaca, New York, Cornell University Press, 1996, p. 46.
6. L. Freedman, « Strategic Coercion », dans *Strategic Coercion: Concepts and Cases*, L. Freedman, réd., Oxford, Royaume-Uni, Oxford University Press, 1998, p. 15-20.
7. A. Lambert, « Air Power and Coercion », dans *Perspectives on Air Power: Air Power, Its Wider Context*, S. Peach, réd., Bracknell, Royaume-Uni, UK Joint Services Command and Staff College, 1999, p. 268 et 270-272.
8. Michael Clarke, « Air Power, Force, and Coercion », dans *The Dynamics of Air Power*, A. Lambert et A. Williamson, réd., Bracknell, Royaume-Uni, RAF Staff College, 1996, p. 68-69. Voir également le texte de M. Horowitz et D. Reiter, « When Does Aerial Bombing Work? – Quantitative Empirical Tests, 1917-1999 »,

dans *Journal of Conflict Resolution*, vol. 45, n° 2, avril 2001, p. 148-154 et celui de P. Viggo Jakobsen, *Western Use of Coercive Diplomacy after the Cold War*, Basingstoke, Royaume-Uni, Macmillan, 1998, p. 11-24.

9. Freedman, p. 25.

10. R. Lebow, « Deterrence: A Political and Psychological Critique », dans *Perspectives on Deterrence*, P. Stern, R. Axelrod, R. Jervis et R. Radner, éd., Oxford, Royaume-Uni, Oxford University Press, 1989, p. 25.

11. P. Morgan, *Deterrence: A Conceptual Analysis*, Londres, Royaume-Uni, SAGE, 1978, p. 33.

12. G. Schaub, « Compellence: Resuscitating the Concept », dans l'ouvrage de Freedman, p. 42.

13. Pape, p. 4, 6, 12.

14. A. Lambert, « Coercion and Air Power », dans *Air Clues*, vol. 50, n° 12, décembre 1996, p. 449. Voir également l'article de Karl Mueller, « The Essence of Coercive Air Power: A Primer for Military Strategists », dans *Air and Space Power Journal – Chronicles Online Journal*, vol. 5, à l'adresse <http://www.airpower.maxwell.af.mil/airchronicles/cc/mueller.html>, (consulté en anglais le 1 juin 2011).

15. Freedman, p. 25. Voir également l'ouvrage de G. Craig et A. George, *Force and Statecraft: Diplomatic Problems of Our Time*, New York, Oxford University Press, 1983, p. 189 et celui de T. Schelling, *Arms and Influence*, New Haven, Connecticut, Yale University Press, 1966, p. 2-6.

16. Freedman, p. 15.

17. B. Watts, « Ignoring Reality: Problems of Theory and Evidence in Security Studies », dans *Security Studies*, vol. 7, n° 2, p. 162-163.

18. S. Cimbala, *Coercive Military Strategy*, College Station, Texas, Texas A&M Press, 1998, n° 4; D. Gates, « Air Power and the Theory and Practice of Coercion », dans *Defense Analysis*, vol. 13, n° 3, décembre 1997, p. 242; P. Viggo Jakobsen, « The Strategy of Coercive Diplomacy: Refining Existing Theory to Post-Cold War Realities », dans l'ouvrage de Freedman, p. 65; Lambert, *Coercion and Air Power*, p. 446, Pape, *Bombing To Win*, p. 4, 12 et 15; Schelling, *Arms and Influence*, p. 3.

19. Pape, *Bombing To Win*, p. 16-19. Ce passage tient pour acquis que l'adversaire pour exercer un certain degré de rationalité.

20. *Ibid.*, p. 18-19 et Watts, p. 130. Karl Mueller propose un modèle plus complexe à la page 9.

21. Pape, *Bombing To Win*, p. 15.

22. *Ibid.*, p. 10; R. Pape, « Coercion and Military Strategy: Why Denial Works and Punishment Doesn't », dans *The Journal of Strategic Studies*, vol. 15, n° 4, septembre 1992, p. 423-475.

23. Voir Pape, *Bombing To Win*, p. 316.

24. J. Kimminau, *The Psychology of Coercion: Merging Airpower and Prospect Theory*, Maxwell AFB, School of Advanced Airpower Studies, 1998, p. 11, 26.

25. Le lecteur trouvera une description dans l'ouvrage de K. von Clausewitz, *De la guerre*, Paris, Éditions de Minuit, 1984, p. 560-561.

26. Voir Horowitz et Reiter, p. 163-164. D'après une autre étude, la variable clé est « [...] la légitimité intérieure des régimes d'État [...] »; pour en apprendre davantage, voir l'article de A. Belkin et autres, « When Is Strategic Bombing Effective? Domestic Legitimacy and Aerial Denial », dans *Security Studies*, vol. 11, n° 4, été 2002, p. 51-88.

27. Clarke, p. 70-71 et 73.

28. Patrick Bratton, « When Is Coercion Successful? And Why Can't We Agree on It? », dans *Naval War College Review*, vol. 58, n° 3, été 2005, p. 101; J. Harvey, « Deterrence: Essential, Complex and Uncertain », dans *Air Clues*, vol. 50, n° 11, novembre 1996, p. 404; Mueller, p. 4.

29. Gates, p. 246.

30. Craig et George, p. 202.

31. Schelling, *Arms and Influence*, p. 116-125.

32. Voir Bratton, p. 101; Harvey, p. 404; Mueller, p. 4.

33. A. Cordesman, *The Lessons of Desert Fox: A Preliminary Analysis*, Washington, DC, CSIS, 1999, p. 103. Italiques présents dans l'original.

34. Clarke, p. 70-71, 73, 83-84; Cordesman, p. 11.

35. Horowitz et Reiter, à la p. 164, soutiennent que « [...] la puissance aérienne est à son meilleur quand elle est jumelée à des forces terrestres et [cela] indique qu'il y a des limites à ce qu'elle peut réaliser, particulièrement qu'il est peu probable que l'on puisse démettre un dictateur ».

36. J. Warden, « Employing Air Power in the Twenty-First Century », dans *The Future of Air Power in the Aftermath of the Gulf War*, R. Shultz et R. Pfaltzgraff, éd. Maxwell AFB, Air University Press, 1992, p. 63. Voir également J. Warden, « The Enemy as a System » dans *Airpower Journal*, vol. 9, n° 1, printemps 1995, p. 40-55. Pape, dans *Bombing To Win*, p. 57, 79-86, appelle ce phénomène 'décapitation'.

37. E. Mann, *Thunder and Lightning: Desert Storm and the Airpower Debates*, Maxwell AFB, Air University Press, 1995, p. 91. Voir également J. Barlow, « Strategic Paralysis: An Air Power Strategy for the Present », dans *Airpower Journal*, vol. 7, n° 3, hiver 1993, p. 4-15.

38. Warden, « Employing Air Power », p. 64-67.
39. *Ibid.*, p. 74.
40. *Ibid.*, p. 79. Warden soutient que, historiquement parlant, il a existé une tendance dans le cadre de laquelle les forces s'appliqueraient à détruire les forces en campagne dans le « cinquième anneau (le dernier anneau extérieur) » et se fraieraient un chemin vers l'intérieur. Voir également Warden, *Enemy as a System*, p. 54-55.
41. Clarke, p. 72; John Warden, *The Air Campaign: Planning for Combat*, Washington, DC, National Defense University, 1988, p. 133-134.
42. P. Sabin, « Modern Air Power Theory – Some Neglected Issues », dans *Air Clues*, vol. 48, n° 9, septembre 1994, p. 328-329.
43. Lambert, *Coercion and Air Power*, p. 292; Warden, « Employing Air Power », p. 131.
44. Lambert, dans *Coercion and Air Power*, à la page 449, prétend que la perception d'isolement est essentielle à l'obtention de l'acquiescement.
45. D. Byman et M. Waxman. « Defeating US Coercion », dans *Survival*, vol. 41, n° 2, été 1999, p. 110-116.
46. Byman et Waxman, p. 117.
47. B. Schaub, « Deterrence, Compellence and Prospect Theory », dans *Political Psychology*, vol. 25, n° 3, 2004, p. 388-389; voir également Bratton, p. 104.
48. W. Boettcher, « The Prospects for Prospect Theory: An Empirical Evaluation of International Relations Applications of Framing and Loss Aversion », dans *Political Psychology*, vol. 25, n° 3, 2004, p. 331-362; Butler, Christopher K., « Prospect Theory and Coercive Bargaining », dans *Journal of Conflict Resolution*, p. 51, n° 2, avril 2007, p. 227-250; Jervis, R., « The Implications of Prospect Theory for Human Natures and Values », dans *Political Psychology*, vol. 25, n° 2, 2004, p. 163-175; Kahneman, D. et A. Tversky, « Prospect Theory: An Analysis of Decision Under Risk », dans *Econometrica*, vol. 47, n° 2, mars 1979, p. 263-291.
49. Kahneman et Tversky, p. 274.
50. Voir P. Rexton Kan, « Axiological Targeting and the Abiding Limits of Airpower Theory », dans *Air & Space Power Journal*, vol. 18, n° 1, printemps 2004, p. 25-32; P. Wijninga et R. Szafranski, « Beyond Utility Targeting Toward Axiological Air Operations », dans *Aerospace Power Journal*, vol. 14, n° 4, hiver 2000, p. 45-59.
51. Peter A. Faber, « Interwar US Army Aviation and the Air Corps Tactical School: Incubators of American Airpower », dans *The Paths of Heaven: The Evolution of Air Power Theory*, P. Meilinger, éd., Maxwell AFB, Air University Press, 1997, p. 186, 211-212, 221; P. Meilinger, « The Historiography of Airpower: Theory and Doctrine », dans *The Journal of Military History*, vol. 64, n° 2, avril 2000, p. 476.
52. Le lecteur trouvera un exemple dans le texte de Warden, *Enemy as a System*.
53. Clarke, p. 72 et Warden, « Employing Air Power », p. 133-134.

James R. McKay

James R. McKay a fait ses études à l'université Bishop, au Collège militaire royal du Canada et au King's College à Londres. Ses domaines de recherche sont divers : coercition stratégique, stratégie, politique canadienne et guerre du Viêt Nam. Il est professeur adjoint au Collège militaire royal du Canada.

Liste des abréviations

ADAC	aéronef à décollage et atterrissage courts
ARC	Aviation royale du Canada
BAC	Bibliothèque et Archives Canada
C3I	commandement, contrôle, communication et renseignement
CAT	Commandement aérien tactique
CCEM	Comité des chefs d'état-major
CDC	Comité de défense du Cabinet
CFCA	Canadian Flying Clubs Association
CMR	Collège militaire royal
COI	Centre d'opérations interarmées
Col avn	Colonel d'aviation
CSIRO	Commonwealth Scientific and industrial Research Organisation
DA	division aérienne
DHP	Direction de l'histoire et du patrimoine
EDC	évaluation des dommages de combat
esc	escadron
FAC	Force aérienne canadienne
FATA	Force aérienne tactique alliée
FC	Force canadiennes
FFAP	force de frappe aérienne polyvalente
FID	défense interne étrangère
MANP	Milice active non permanente
MDN	ministère de la Défense nationale
MPAJA	Armée anti-japonaise des peuples malais
NORAD	Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord
OBE	opération basée sur les effets
OTAN	Organisation du Traité de l'Atlantique Nord
PCM	Parti communiste malais
PEACB	Programme d'entraînement aérien du Commonwealth britannique
PRO	Public Record Office
QG	quartier général
QGFA	Quartier général de la Force aérienne
R.-U.	Royaume-Uni
RAAF	Royal Australian Air Force
RAF	Royal Air Force
RCNAS	Royal Canadian Naval Air Service
RFC	Royal Flying Corps
RN	Royal Navy

RNAS	Royal Naval Air Service
RSR	renseignement, surveillance et reconnaissance
SACEUR	Commandant suprême des Forces alliées en Europe
SDCD	Stratégie de défense <i>Le Canada d'abord</i>
SHAPE	Grand Quartier général des Puissances alliées en Europe
SST	Section du soutien technique
TPC	Turkish Petroleum Company
USAF	United States Air Force