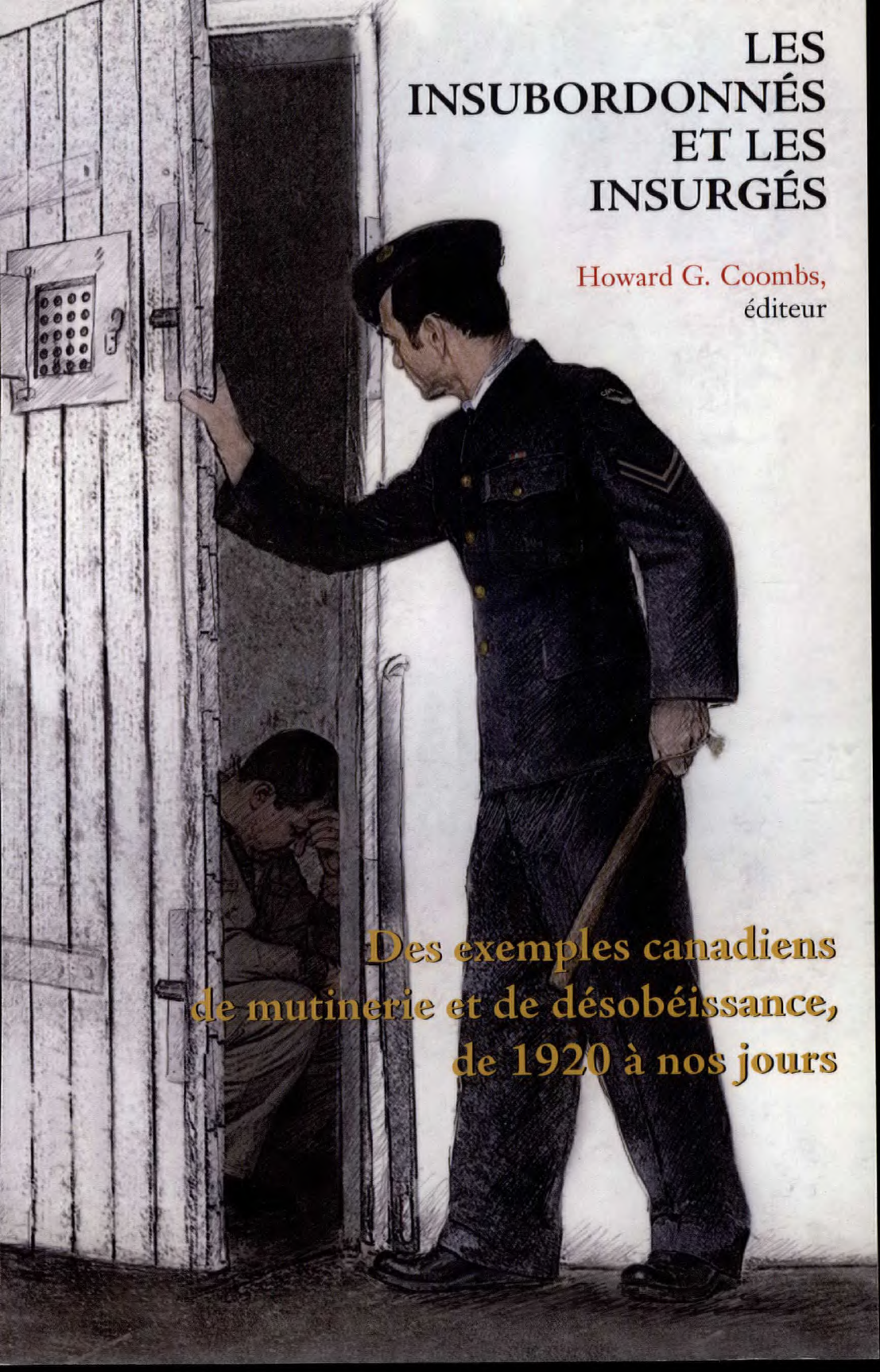


LES INSUBORDONNÉS ET LES INSURGÉS

Howard G. Coombs,
éditeur

Des exemples canadiens de mutinerie et de désobéissance, de 1920 à nos jours

Les insubordonnés et les insurgés

Les insubordonnés et les insurgés :

Des exemples canadiens de mutinerie et de désobéissance, de 1920 à nos jours

Howard G. Coombs, éditeur

PRESSE DE L'ACADÉMIE
CANADIENNE DE LA DÉFENSE

THE DUNDURN GROUP
TORONTO

Publié par Dundurn Press Ltd. et la Presse de l'Académie canadiennne de la Défense, en collaboration avec le ministère de la Défense nationale et Travaux publics et Services gouvernementaux Canada.

Catalogue D2-202/2007 F

Conception typographique et mise en pages : Alison Carr
Impression : Marquis

Catalogage avant publication de Bibliothèque et Archives Canada

Coombs, Howard
Les insubordonnés et les insurgés : des exemples canadiens de mutinerie et de désobéissance, de 1920 à nos jours / Howard Coombs.

Traduction de: The insubordinate and the noncompliant.
ISBN 978-1-55002-765-5

1. Mutineries--Canada--Histoire--20e siècle. 2. Délits militaires--Canada--Histoire--20e siècle. 3. Discipline militaire--Canada--Histoire--20 siècle. 4. Canada--Forces armées--Histoire--20e siècle. 5. Canada--Histoire militaire--20e siècle. I. Title.

FC226.A63214 2007 355.1'3340971 C2007-904662-2

1 2 3 4 5 12 11 10 09 08

Les insubordonnés et les insurgés

Table des matières

Avant-propos

C'est avec grand plaisir que je présente le troisième volume d'une série qui traite des aspects individuels et collectifs des actes d'inconduite et de rébellion commis par des militaires. *Les insubordonnés et les insurgés : Des exemples canadiens de mutinerie et de désobéissance, de 1920 à nos jours* fait suite à deux ouvrages, *Les réticents et les récalcitrants : Points de vue théoriques sur la désobéissance chez les militaires* et *Les apathiques et les rebelles : Des exemples canadiens de mutinerie et de désobéissance, de 1812 à 1919*, rédigés par des collaborateurs et membres de l'Institut de leadership des Forces canadiennes (ILFC), dans lesquels les auteurs examinent ces actes des points de vue théorique et historique, dans un contexte canadien, sur une période couvrant les deux derniers siècles. La parution de ce dernier volume représente une nouvelle étape du projet de rédaction sur le leadership stratégique entrepris par l'ILFC dans le but de créer un recueil de textes distincts faisant état du savoir des militaires professionnels canadiens et relatant leurs expériences de leadership.

À première vue, les thèmes de la mutinerie et de la désobéissance pourraient sembler peu pertinents dans le cadre de l'étude de la profession des armes; cependant, ces actes de rébellion peuvent être interprétés comme un moyen qu'auraient pris des marins, des soldats et des aviateurs pour communiquer avec les autorités militaires officielles autrement que par la voie hiérarchique, habituellement circonscrite autour de l'autorité et de la discipline. Nous devons comprendre ce qui a incité la perpétration de ces actes pour pouvoir nous attaquer, efficacement et en temps opportun, à la racine du problème plutôt qu'à sa manifestation.

Aspect encore plus important mis à part l'avantage purement pratique, l'étude de ces incidents offre la possibilité d'examiner le leadership militaire du point de vue des subalternes, ce qui a rarement été fait. Les leaders de tous les niveaux devraient tenir compte de la perception de leurs subordonnées à l'égard de leurs actions et de leurs décisions. Le présent ouvrage, à l'instar des autres volumes de la série, invite

le lecteur à réfléchir sur son approche du leadership selon cette perspective, une entreprise qui peut s'avérer exigeante.

Il importe que les spécialistes de l'instruction militaire fassent preuve d'ouverture d'esprit dans leur étude des sujets abordés et qu'ils examinent la matière avec soin, dans son contexte et d'une manière critique dans le but d'en tirer toutes les leçons possibles. J'espère que cet ouvrage procurera du plaisir aux lecteurs et qu'il leur permettra de voir sous un angle nouveau les diverses facettes du leadership et de la gestion au sein des Forces canadiennes. Quoiqu'il en soit, ils devraient parcourir l'ouvrage en ayant à l'esprit les propos du philosophe George Santayana : « Quiconque ne tire aucune leçon du passé est condamné à en répéter les erreurs ».

Le commandant de l'Académie canadienne de la Défense

Major-général P.R. Hussey

Préface

Le leadership se présente sous de multiples facettes et s'inscrit dans un contexte multidisciplinaire. C'est dans le but de cerner l'ensemble des aspects de ce sujet, dans le contexte canadien, que l'Institut de leadership des Forces canadiennes (ILFC) a entrepris son projet de rédaction d'articles sur le leadership stratégique. Ce projet découle de l'engagement de l'ILFC à créer un recueil de textes faisant état du savoir des militaires professionnels. L'intention est de recueillir, d'analyser, de synthétiser et de diffuser des articles écrits par des militaires canadiens relatant leurs expériences passées et actuelles de leadership dans le cadre des opérations, ainsi que leurs commentaires à cet égard. Le recueil servira d'outil de formation, d'instruction et de perfectionnement professionnel dans les établissements des Forces canadiennes et permettra de sensibiliser la population. Les articles recueillis ont été rédigés par des militaires en service actif ou à la retraite, des universitaires, des chercheurs, des rédacteurs professionnels et des membres du personnel de l'ILFC. Le présent volume, intitulé *Les insubordonnés et les insurgés : Des exemples canadiens de mutinerie et de désobéissance, de 1920 à nos jours*, fait suite à la parution de deux autres ouvrages semblables, qui ont aussi été réunis dans le cadre du projet de rédaction de l'ILFC.

Cette série de trois volumes examine les phénomènes de la mutinerie et de la désobéissance de points de vue théoriques et historiques. Le premier volume, *Les réticents et les récalcitrants : Points de vue théoriques sur la désobéissance chez les militaires*, expose les raisons pour lesquelles de tels actes ont été commis; le deuxième volume, *Les apathiques et les rebelles : Des exemples canadiens de mutinerie et de désobéissance, de 1812 à 1919*, et le présent volume tirent de l'histoire de nombreux exemples de cas où des militaires ont refusé de se soumettre à une autorité légitime, mais non sans cause. La valeur de cette recherche repose sur l'idée que ces actes de mutinerie et de désobéissance individuelle peuvent être perçus comme des tentatives *in extremis* de communiquer avec les personnes qui détenaient le pouvoir et non pas comme le reflet d'un manque de discipline.

Bien que cette hypothèse repose sur l'ensemble du matériel réuni dans les trois volumes de la série, ce troisième volume pourrait sembler plus pertinent étant donné qu'il traite d'une période contemporaine. Cependant, j'aimerais souligner que les thèmes abordés se présentent sous un même jour dans les trois volumes, peu importe la période ou le lieu mentionnés. En fait, les actes de résistance et de désobéissance découlent d'un grand nombre de facteurs similaires, qu'ils soient récents ou qu'ils remontent à deux cents ans ou même à une époque antérieure. À la lumière de cette découverte, il convient de reconnaître que chacun de nous a le devoir d'étudier cet ouvrage en ayant à l'esprit qu'il est essentiel de saisir la portée de certains éléments immuables de la nature humaine pour pouvoir assumer un rôle de commandement et de leadership au sein de la profession des armes et qu'il faut transposer ce savoir fondamental dans le contexte des défis que doivent relever de nos jours les leaders militaires canadiens.

Colonel Bernd Horn
Le directeur de l'Institut de leadership des Forces canadiennes

Remerciements

Le présent ouvrage n'aurait pu voir le jour sans la collaboration d'un grand nombre de personnes. Premièrement, j'aimerais remercier les auteurs des différents chapitres pour les efforts méritoires qu'ils ont accomplis pour mener à bien leur recherche sur les thèmes de la mutinerie et de la désobéissance qui, bien que fascinants, ont demandé un travail ardu et une grande persévérance. En général, les gouvernements et les militaires reculent devant l'idée d'examiner en profondeur les incidents relatifs à de la dissidence interne, peut-être par peur de découvrir ce qu'ils auraient préféré taire ou de se rendre compte que l'inimaginable s'est produit. La plupart du temps, les autorités réagissent sommairement devant les actes de mutinerie et de désobéissance et punissent les participants sans trop réfléchir aux racines du problème. Par conséquent, les incidents de ce genre font souvent l'objet d'une enquête peu approfondie et peu documentée, ce qui complique parfois la recherche de sources écrites qui permettraient de faire un examen rigoureux des cas. Malgré ces obstacles, les collaborateurs ont réussi à traiter leur sujet avec justesse et équilibre, en évitant de tomber dans le piège de la sensiblerie et du sensationnalisme et en s'appuyant sur des sources primaires et secondaires pour présenter leurs points de vue. Par conséquent, leur expertise ne fait aucun doute dans l'esprit des personnes qui ont révisé leurs ouvrages. Il est évident que leur travail remarquable ne perdra en rien de sa valeur au fil du temps et que le crédit de cette œuvre leur revient entièrement. En outre, j'accepte l'entière responsabilité de toute erreur ou omission qui aurait pu se produire.

Je faillirais à mon devoir si je ne remerciais pas aussi l'Institut de leadership des Forces canadiennes (ILFC) de m'avoir donné la chance de réviser ce volume. Ce travail s'est avéré toute une aventure, au cours de laquelle j'ai beaucoup appris. L'aide précieuse du Colonel Bernd Horn, Ph.D., a été grandement appréciée ainsi que le soutien extraordinaire que m'a fourni le personnel de l'ILFC. Il m'importe aussi de souligner le travail de Craig Mantle qui, tout occupé qu'il était à réviser deux volumes du même genre, s'est assuré, avec un grand sens de l'humour et beaucoup

de tolérance, d'éliminer toute possibilité de redondances et de chevauchements dans l'information contenue dans ce troisième volume et les autres de la série. Grâce à l'effort soutenu de Craig, les trois volumes forment un tout complémentaire, où les actes de rébellion qui ont marqué l'histoire militaire canadienne sont présentés d'un point de vue théorique et historique.

J'aimerais aussi exprimer toute ma gratitude envers le professeur Allan English, Ph.D., qui a supervisé mon travail, qui m'a fait connaître ses opinions et donné des conseils qui se sont avérés judicieux tout au long du processus. De plus, je dois à tout prix remercier Donna, ma conjointe depuis seize ans, ainsi que mes enfants, Leo et Lindsay, pour leur soutien et leur tolérance à mon égard; ils m'ont obligé, tout au long de ce projet-ci et d'autres projets – parfois bien malgré moi – à garder un équilibre dans ma vie et à ne pas perdre de vue l'essentiel.

Enfin, les militaires du rang et les officiers que j'ai eu le privilège de connaître au cours des trois dernières décennies ont aussi droit à ma reconnaissance. Ces hommes et ces femmes m'ont transmis leurs connaissances du comportement humain et m'ont ainsi permis de mieux saisir les dimensions cachées et souvent peu étudiées des actes de mutinerie et de désobéissance. Le présent ouvrage n'aurait pu voir le jour sans ces personnes.

Introduction

Mon intérêt pour les questions de mutinerie et de désobéissance remonte à l'époque où j'effectuais des travaux de recherche dans le cadre de mon baccalauréat à l'Université Memorial de Terre-Neuve, au milieu des années 1980. Durant cette période, j'ai eu le privilège d'étudier auprès de M. Greg Kealey, Ph.D., historien canadien reconnu spécialisé dans les relations de travail. C'est lui qui m'a fait connaître les concepts de l'insubordination collective et individuelle. Notre collaboration m'a amené à rédiger un essai intitulé *Collective Action during the Newfoundland Election Disturbances of 1861*[1]. Par la suite, l'expérience que j'ai acquise durant mes années de service à temps plein dans les Forces canadiennes, au sein de différentes unités de l'Armée de terre, m'a permis de conclure que les concepts de l'insubordination qui s'appliquaient au dix-neuvième siècle sont toujours valables, d'autant plus dans l'environnement clos et réglementé de la vie militaire que dans l'ensemble de la société canadienne. Il semble que les actes d'insubordination structurés qui se sont produits en milieu rural voilà presque 150 ans, durant les émeutes survenues à l'occasion d'élections à Terre-Neuve, puissent se comparer, dans leur forme, aux actes de mutinerie et de désobéissance posés par des militaires canadiens à l'ère postmoderne. En 1861, à Terre-Neuve, des personnes ont lutté, individuellement ou en groupe, contre différents éléments de la société et de l'élite dirigeante en participant à des activités qui ne semblaient, en apparence, ni structurées ni logiques, mais qui, si l'on regarde de plus près, s'inscrivaient dans un processus de protestations en escalade. À l'époque, les actes de protestation structurés constituaient en fait un moyen pour les protestataires de manifester clairement leurs intérêts collectifs et individuels.

L'historien britannique E.P. Thompson, spécialisé dans l'étude des sociétés, a énoncé clairement les fondements de cette idée dans son ouvrage précurseur sur la conscience des classes, intitulé *The Making of the English Working Class*. Dans cet ouvrage d'histoire sociale, Thompson avance l'idée que les classes naissent lorsque des personnes vivant des expériences communes (de génération en génération et dans

un même milieu) éprouvent des intérêts qu'ils définissent comme étant communs à leur groupe par comparaison aux intérêts d'autres personnes (lesquels diffèrent de ceux du groupe en question et, habituellement, s'y opposent)[2]. Vus sous cet angle, les incidents décrits dans le présent volume, intitulé *Les insubordonnés et les insurgés : Des exemples canadiens de mutinerie et de désobéissance, de 1920 à nos jours*, constituent, bien qu'ils semblent être la manifestation d'un manque de discipline, une sorte de dialogue entre des marins, des soldats, des aviateurs et leurs leaders, qui pourrait être comparé au dialogue engagé entre les colons désillusionnés de Terre-Neuve et les membres de la hiérarchie coloniale, etc. Les collaborateurs au présent volume, le troisième d'une série, examinent ce propos dans l'optique d'analyser les causes sous-jacentes aux actes de rébellion.

Il était grand temps que les actes d'insubordination des militaires fassent l'objet d'une étude rigoureuse. Peu d'auteurs ont entrepris officiellement d'effectuer une analyse systématique et en profondeur des actes de rébellion ou de mutinerie commis par des militaires. Le fait est qu'au sein de la bureaucratie militaire, les comptes rendus des cas de mutinerie ont été rédigés et tenus à jour selon le point de vue de l'institution et les auteurs des actes d'inconduite n'avaient pas intérêt à consigner leurs propres versions des faits, car ils auraient risqué d'être incriminés. Dans ces circonstances, il est malheureusement difficile d'obtenir des renseignements de sources autres que les dossiers officiels autorisés, même si elles existent, et la reconstruction de toutes les facettes des actes de rébellion collectifs et individuels représente un véritable défi.

Malgré ces obstacles, le désir s'est fait sentir de cerner le sens de ces formes de rébellion. L'historien Lawrence James avance l'idée que les militaires ne posent des actes collectifs de mutinerie qu'en dernier recours. La recherche de James, intitulée *Mutiny: In the British and Commonwealth Forces, 1797-1956*, indique que les mutins s'estimaient entièrement justifiés de participer à une mutinerie étant donné les raisons de leur mécontentement. Leurs principales sources d'insatisfaction touchaient les activités militaires quotidiennes et la qualité de la vie. James écrit que même si l'origine d'une mutinerie peut être attribuée à des problèmes futiles, l'action collective qui en résulte peut être complètement démesurée, dans sa forme et son intensité, par rapport à la cause première[3].

Dans son interprétation de l'origine d'une mutinerie, James minimise le rôle des leaders militaires; en effet, il insiste sur les conditions du service et la réaction des autorités devant les événements plutôt que sur le rôle qu'ont joué les leaders non officiels dans la période précédant la mutinerie. Cependant, sa définition de la mutinerie en tant que réaction de dernier recours d'un groupe qui se perçoit dans une situation intolérable semble exacte. Toutefois, quiconque s'intéresse au rôle joué à la base par les leaders officiellement désignés des actes de mutinerie pourra consulter l'ouvrage de Joel E. Hamby, *The Mutiny Wagon Wheel: A Leadership Model for Mutiny in Combat*. Hamby avance l'hypothèse que le leadership, l'instruction et la discipline militaire constituent des outils indispensables de prévention des mutineries. Selon

moi, le leadership est le plus important de ces outils. L'étude de Hamby porte sur des cas de mutinerie survenus dans des unités engagées dans des combats, mais l'examen de certains aspects de son modèle permet de cerner les éléments qui caractérisent tout acte collectif de mutinerie et de proposer aux commandants des moyens d'atténuer les conditions susceptibles d'engendrer ce type de réaction. À l'instar de James, Hamby perçoit la mutinerie comme un moyen pour les soldats d'exprimer leurs préoccupations et non pas comme une fin en soi. Hamby estime que huit facteurs interviennent dans l'origine d'une mutinerie : aliénation, environnement, valeurs et espoir, expérience du combat, instruction, discipline, groupes primaires et leadership. Ces facteurs influent les uns sur les autres mais, dans leur ensemble, ils nuisent ou contribuent à la volonté des unités d'engager le combat. Ils peuvent contribuer à la cohésion ou à la désintégration des unités. Les actes de mutinerie sont plus susceptibles de se produire lorsque les leaders n'arrivent pas à atténuer les facteurs négatifs. Les commandants qui savent créer un climat favorable sont en mesure de reprendre en main les situations où les leaders se sont montrés inefficaces et de réduire les répercussions des facteurs négatifs qui, réunis, finissent par miner le moral des unités de combat et par engendrer des actes de mutinerie[4].

De plus, il importe avant tout de chercher à maintenir la cohésion des groupes primaires, car les soldats ne combattent que dans la mesure où ils sentent cette cohésion[5]. Leur sentiment de loyauté mutuelle, leur volonté inébranlable de vivre et les attentes qu'ils ont les uns envers les autres les motivent dans les combats. Les groupes primaires établissent les normes de comportement acceptable et veillent à ce que chacun s'y conforme. Hamby mentionne que toute divergence entre les objectifs d'un groupe primaire et ceux de l'ensemble de l'organisation entraîne une perte d'efficacité et risque d'engendrer des actes de mutinerie[6].

J'estime que dans ce type de leadership, la mise en place de mécanismes, tant officieux qu'officiels, permettant une communication franche et ouverte joue un rôle essentiel dans le maintien de la cohésion au sein des organisations. Les travaux de Hamby ne tiennent pas compte de l'importance absolue de la relation entre la communication de l'information et la cohésion, dans l'atténuation des facteurs négatifs pouvant engendrer des actes de mutinerie. Bien que ce propos ne constitue pas un remède à tous les maux, l'absence de communication et de cohésion semble jouer un rôle déterminant dans le déclenchement des actes de rébellion commis par les militaires.

En parcourant les chapitres de ce volume, le lecteur doit avoir à l'esprit qu'à l'instar des manifestations de dissidence étudiées par les historiens sociaux comme E.P. Thompson, les militaires ont hérité d'une tradition où les actes de rébellion sont clairement devenus, au fil du temps, un mode d'expression pour ceux qui ne parvenaient pas à exprimer leur insatisfaction autrement. Dans les Forces canadiennes, ces pratiques étaient déjà bien établies à une période nettement antérieure à celle où se situent les premiers exemples de mutinerie décrits dans ce volume. Durant

la Première Guerre mondiale, des actes de désobéissance individuels et collectifs se sont produits relativement souvent, témoignant du mécontentement de militaires qui n'avaient aucun autre moyen de l'exprimer. Dans *It Made You Think of Home: The Haunting Journal of Deward Barnes Canadian Expeditionary Force: 1916-1919*, l'historien canadien Bruce Cane fournit un certain nombre d'exemples d'actes de rébellion commis durant la période qui précède immédiatement celle couverte dans le présent volume. Deward Barnes, un soldat du 19e Bataillon du Corps expéditionnaire canadien, décrit, dans son journal, deux actes de dissidence, l'un posé par un groupe et l'autre, individuellement. Barnes a noté ce qui suit le 11 juillet 1916, à la veille de son départ pour l'Angleterre, après un entraînement au Camp de Borden, en Ontario :

> Le Major-général Sir Sam Hughes a inspecté le camp puis nous avons défilé. Il faisait terriblement chaud. Lorsque nous sommes arrivés, nous avions chaud et nous étions sales, mais ils ont refusé de nous donner de l'eau. L'idée était de nous habituer à réduire nos besoins en eau. Nous avons entrepris de défiler en colonnes, mais personne ne marchait au pas et nous portions nos fusils n'importe comment. Au commandement « Tête à droite », nous avons hué le Général Hughes et nous lui avons dit : « Sortez-nous de cet horrible trou ». Le défilé fut un désastre, mais personne n'a réagi à ce que nous avions fait[7].

Plus tard, le 8 mai 1917, Barnes a refusé d'obéir à un ordre direct de se joindre à un groupe chargé de rechercher deux Canadiens blessés qui étaient restés dans le champ de bataille; il sortait tout juste de l'un des premiers combats auxquels il a pris part en France, qui avait atteint un rare degré de violence et durant lequel il avait dû passer presque 36 heures sans dormir et s'était retrouvé dans un état de fatigue extrême. Il a justifié son refus en racontant qu'il était mitrailleur dans une unité de Lewis (mitrailleuse légère) et qu'il ne pouvait pas quitter son poste :

> Le Lieutenant Harmon [...] m'a désigné mais je ne voulais pas y aller. Je lui ai dit que j'étais mitrailleur, que je ne pouvais pas quitter mon poste (je ne savais pas encore qui il était) et que c'est ce qu'on nous avait appris à faire – ce qui était tout à fait farfelu. Il m'a envoyé chercher le sergent-major, qui était alors dans un grand abri retranché. J'ai amené le sergent-major, et le Lieutenant Harmon l'a informé que je devais diriger un groupe de six soldats qui devaient se rendre de l'autre côté de la barricade pour récupérer les deux blessés. Lorsque j'ai compris que je n'avais nullement le choix, je me suis résigné à obéir. Je savais que nous étions en pleine guerre et je ne m'étais jamais dérobé à mes tâches.

> Il était environ sept heures; le Lieutenant Harmon voyait bien que j'étais lessivé, mais je ne pouvais pas refuser d'y aller[8].

Dans le cadre de la présente étude, nous nous intéresserons particulièrement à la réaction des leaders dans les genres de situations présentées ci-dessus. Dans le premier cas, où un groupe refuse de se soumettre, les leaders se contentent de ne pas intervenir devant l'action collective, et dans la deuxième, où Barnes refuse d'obéir à un ordre, le leader lui laisse le temps de réfléchir avant de faire cas de son refus d'obéir à un ordre légitime[9]. Dans les deux cas, il semble que les personnes qui détenaient le pouvoir aient compris le message implicite.

Ce thème de la communication est abordé dans le premier chapitre, rédigé par Bernd Horn. Celui-ci examine la grève de la faim entreprise par les membres du 1er Bataillon canadien de parachutistes à Bulford, en Angleterre, en octobre 1944, dans le but de montrer que même les unités qui faisaient partie de l'élite étaient susceptibles de commettre des actes de mutinerie. À cette occasion, des parachutistes canadiens qui venaient de participer à des combats sanglants en Normandie ont refusé de manger pour communiquer leur mécontentement vis-à-vis de ce qu'ils considéraient un régime d'entraînement inutilement ardu. Horn examine le rôle qu'ont joué certains commandants d'unité et de formation pour s'attirer le mécontentement de leurs subalternes et ce qu'ils ont fait pour résoudre le problème.

Dans le même ordre d'idées, Richard Walker démontre que même les officiers supérieurs peuvent opposer une résistance lorsqu'ils estiment important qu'on suive leurs conseils. Dans le deuxième chapitre, Walker analyse le rôle des officiers supérieurs de l'Armée de terre canadienne dans l'éclatement de la crise de la conscription, survenue en 1944. En manifestant leur insatisfaction devant l'hésitation du gouvernement à imposer la conscription, les généraux de l'Armée de terre espéraient le convaincre à engager davantage le pays et à établir le fondement d'une armée nationale – créée dans le creuset de la guerre au moyen de la conscription et dont l'effectif serait maintenu en temps de paix grâce au service militaire obligatoire pour tous. Walker soutient que non seulement les résultats furent décevants, mais aussi que l'Armée de terre venait de se condamner à un état de perdition organisationnelle aux yeux des dirigeants élus du pays. Il est clair qu'une action peut entraîner des résultats négatifs même lorsque le message qu'elle véhiculait a été entendu.

Allan English propose l'idée que des actes qui, extérieurement, évoquent la mutinerie, peuvent en réalité constituer un moyen de faire ressortir des problèmes liés non seulement au leadership, mais aussi à la détresse psychologique. Dans le troisième chapitre, l'auteur examine les styles de leadership et de commandement exercés au sein du Bomber Command de la Royal Air Force, durant la Deuxième Guerre mondiale, ainsi que les répercussions de ces différentes approches sur les équipages de la formation, qui étaient soumis à un grand stress psychologique compte tenu des risques très élevés que comportaient leurs missions. English examine aussi

la manière dont s'est manifesté ce qui a été appelé par euphémisme le « manque de sens moral » (MSM), qui était en fait une réaction extrême à des conditions qui étaient devenues intolérables.

David Bercuson décrit ensuite, dans le quatrième chapitre, des incidents survenus en 1943, au cœur de la campagne de bombardement, où un élément canadien du Bomber Command a refusé d'obéir à des ordres. Un examen du déroulement de missions de bombardement avortées qui avaient été confiées au 6e Groupe du Corps d'aviation royal canadien permet non seulement de cerner ce qui a amené les membres d'équipage canadiens à faire montre d'un MSM, mais aussi de décortiquer les moyens de résistance adoptés par ceux qui, pour une raison ou une autre, n'ont pas accompli leurs tâches. Bercuson avance l'idée que ces actes de rébellion contre les impératifs des combats aériens constituaient une forme presque indétectable d'insubordination « larvée ».

Dans le cinquième chapitre, Dean Black étudie la forme qu'ont pris les actes de mutinerie et d'indiscipline dans le Corps d'aviation canadien, durant la Deuxième Guerre mondiale, en se penchant sur des incidents impliquant des pilotes d'escadron de chasseurs. Black montre que ces « chevaliers de l'air » canadiens étaient eux aussi susceptibles de se rebeller; cependant, commis à bord d'aéronefs, leurs actes de rébellion étaient nécessairement plus violents et directs que ceux décrits par les historiens English et Bercuson. Black soutient que dans des cas extrêmes, certains pilotes de chasse pourraient avoir créé les conditions qui ont entraîné le décès de pilotes qui avaient dépassé les limites de ce qui était considéré « acceptable ».

Toujours sur le thème de la communication, le sixième chapitre donne un excellent aperçu de cas de désobéissance survenus au sein du Corps d'aviation canadien dans les périodes qui ont suivi chacune des deux guerres mondiales. Rachel Heide montre que les membres de la force aérienne ont refusé d'obéir et ont organisé des manifestations dans le but de communiquer leur mécontentement, mais elle soutient que ces membres ont choisi des moyens fort différents de ceux employés par leurs camarades de la Marine et de l'Armée de terre. Heide estime que dans chaque élément (Mer, Terre, Air), les marins, les soldats et les aviateurs ont réagi collectivement lorsqu'ils ont voulu imposer leur volonté d'établir et de maintenir une économie morale, mais que la source de leurs insatisfactions différait considérablement d'un élément à l'autre. Contrairement aux actes de mutinerie commis dans l'Armée de terre et la Marine, qui étaient généralement liés à des problèmes internes ayant trait aux conditions de vie et à l'insatisfaction des membres devant l'inefficacité des leaders, les actes de dissidence commis dans le Corps aérien étaient la plupart du temps attribuables à des préoccupations vis-à-vis des directives ou des ordres donnés par des leaders civils. En 1919, les thèmes politiques de la confrontation touchaient l'insatisfaction des contestataires vis-à-vis du non-paiement de la solde à laquelle ils estimaient avoir droit et, en 1946, leur désir d'être rapatriés en temps opportun en Amérique du Nord depuis l'Europe. Ces aviateurs ne remettaient pas en question la

raison d'être du gouvernement canadien, mais ils voulaient que celui-ci s'acquitte de ses obligations envers les membres du Corps d'aviation qui s'étaient enrôlés durant le conflit et qu'il leur donne les prestations d'après-guerre qui leur avaient été promises en compensation des sacrifices qu'ils avaient faits. Les protestataires voulaient attirer l'attention du gouvernement sur des décisions qui leur semblaient injustes afin que la situation soit corrigée.

Dans le septième chapitre, Michael Whitby discute du cas de mutinerie le plus important de l'histoire de la Marine canadienne et peut-être aussi de la Deuxième Guerre mondiale. En 1943, les membres de l'équipage du NCSM *Iroquois* ont refusé de quitter le pont de leur mess jusqu'à ce que les officiers supérieurs de la Marine aient écouté l'objet de leurs plaintes. Ils avaient de toute évidence désobéi pour marquer leur insatisfaction à l'égard d'un capitaine de vaisseau qu'ils détestaient, qui avait annulé tous les congés à terre, mais les causes de leur insatisfaction étaient beaucoup plus profondes, car elles étaient liées à l'affrontement des cultures civile et militaire qui a suivi l'élargissement rapide de la Marine canadienne en temps de guerre, et dont l'équipage du navire souffrait. Dans ce cas, un certain nombre de facteurs ont contribué à exacerber le problème à bord du NCSM *Iroquois*. Whitby fait remarquer que le recours aux actes de mutinerie, pour exprimer ce qui ne pouvait être manifesté autrement, s'inscrit dans une tradition vieille de plusieurs siècles. Ce cas de mutinerie ne fut ni le premier ni le dernier des années 1940.

Cette forme d'expression des marins a pris des tours inattendus, comme le décrit Richard Mayne, dans le huitième chapitre. Mayne explore des incidents survenus à bord de navires de la Marine royale du Canada (MRC) de 1942 à 1945, au cours desquels des membres d'équipage ont participé à des actes de sabotage. Selon lui, ces actes découlaient probablement du mécontentement de certaines personnes à l'égard des leaders de leur navire. Ils constituaient peut-être un moyen de redresser des torts qui n'auraient pu être réparés autrement. En fait, le mauvais rendement des équipages à bord des navires était une manifestation de l'insatisfaction de certaines personnes relativement à leurs conditions de service.

Dans le neuvième chapitre, Robert Caldwell examine les célébrations tumultueuses du jour de la Victoire en Europe, qui se sont déroulées à Halifax les 7 et 8 mai 1945. Il avance que ces troubles découlaient d'un ensemble de problèmes d'ordre culturel ou liés au commandement. Comme dans la situation de tension décrite par Whitby, la culture qui régnait au sein de la Réserve des volontaires de la Marine royale du Canada (RVMRC) présentait certains aspects négatifs, engendrés par la croissance rapide de la Marine canadienne durant la guerre. De plus, la Marine manquait de bons leaders dans la région de Halifax. Caldwell défend l'idée que les émeutes qui se sont produites à Halifax résultaient de cet ensemble explosif de facteurs et il mentionne l'insatisfaction des marins de la RVMRC à cette époque et à cet endroit.

La période de protestation au sein de la Marine a atteint son point culminant en 1949, année où un certain nombre d'actes de mutinerie distincts ont été commis

à bord de navires de la MRC. Dans le dixième chapitre, Richard Gimblett explique ces incidents et montre de quelle manière ils ont abouti à la production du fameux rapport Mainguy. Gimblett affirme qu'après la guerre, les conditions susceptibles d'inciter les marins à commettre des actes de mutinerie étaient réunies, car les marins étaient insatisfaits des conditions de service, tant à bord des navires que sur terre, et qu'ils avaient depuis toujours eu recours à la mutinerie lorsqu'ils n'avaient d'autres moyens d'exprimer leur insatisfaction. Ces actes de protestation ont amené le gouvernement à ordonner la tenue d'une commission d'enquête sous la direction du Contre-amiral E. Rollo Mainguy, laquelle a abouti à la production d'un rapport où figuraient bon nombre des recommandations qui ont permis par la suite, après la guerre, de créer une force navale efficace.

Devant les efforts du ministre de la Défense Paul Hellyer en vue d'intégrer et d'unifier les services militaires canadiens, les officiers supérieurs ont eu une réaction comparable à celle des marins, qui se mobilisaient lorsqu'ils se sentaient victimes de mauvais traitements ou d'injustices et menaient des actions collectives en guise de protestation. Dans le onzième chapitre, Daniel Gosselin analyse les controverses qu'a soulevées l'unification des différents services et s'attarde particulièrement au conflit de 1966. Il soutient que le conflit entourant l'unification n'avait rien à voir avec le changement d'uniforme et les répercussions sur les coutumes propres à chacun des services, mais qu'il constituait plutôt une véritable crise civilo-militaire au cours de laquelle Hellyer s'est retrouvé en situation d'opposition contre ses meilleurs conseillers militaires. Cette crise couvait depuis les années 1950 au moins, et peut-être même depuis plus longtemps encore, comme on pourrait le penser à la lumière de l'information présentée par Richard Walker, dans le deuxième chapitre.

Suite à cette étude de la résistance des leaders militaires supérieurs à l'égard des directives gouvernementales, Randall Wakelam enchaîne en examinant des actes de désobéissance qu'ont commis certains équipages aériens, d'une manière apparemment désinvolte, dans les années 1970 et 1980; il soutient que ces équipages ont pu faire fi des règles de vol en raison de la culture de tolérance qui avait alors cours. Selon Wakelam, cette culture s'explique davantage par la propension à trouver acceptable que les aviateurs prennent des risques que par un manque de respect envers les ordres légitimes et les règles ou que par une attitude de laissez-faire à l'égard de la discipline. L'idée était de permettre aux aviateurs de développer les qualités qui permettent de réagir avec plus de souplesse et de mieux s'adapter aux situations imprévues, en vue de les préparer à se battre dans un environnement complexe.

Dans le même ordre d'idées, Gordon Sharpe présente, dans le treizième chapitre, un exemple similaire de souplesse et d'adaptabilité au sein de l'Armée de terre et examine les dilemmes auxquels les soldats canadiens ont été confrontés dans les Balkans en 1993 et 1994. Il étudie les activités du 2e Bataillon du Princess Patricia's Canadian Light Infantry et s'attarde plus particulièrement aux actions menées par le Lieutenant-colonel Jim Calvin, qui en était le commandant, durant le déploiement

auquel participait le Bataillon, dans cette région déchirée par la guerre. Sharpe fait valoir que Calvin n'a pas tenu compte des principes de doctrine convenus relativement à l'emploi des forces militaires dans les opérations de maintien de la paix, et il s'appuie sur la théorie contemporaine du commandement et contrôle pour expliquer les facteurs qui ont poussé Calvin à prendre les décisions qu'il a prises. Sharpe montre à l'aide de cet exemple que les commandants doivent avoir le courage et l'initiative de ne pas tenir compte des directives lorsqu'elles ne sont pas judicieuses et il présente un paradigme analytique sur lequel les commandants peuvent fonder leurs décisions.

Une évaluation des problèmes institutionnels qui ont abouti au démantèlement du Régiment aéroporté du Canada vient compléter cet examen des cas d'insubordination et de désobéissance. Dans le quatorzième chapitre, Bernd Horn analyse des cas de désobéissance qui se sont produits au sein du Régiment aéroporté de 1968 à 1995 et arrive à la conclusion que la majeure partie de ces cas résulte de facteurs externes. En outre, il soutient que la situation du Régiment se comparait à celle de l'ensemble de l'Armée de terre canadienne et, à ce titre, que les problèmes de discipline étaient généralisés au sein de l'institution. L'accumulation des cas d'insubordination a fini par créer une culture de désobéissance qui aura entraîné la destruction de la seule unité aéroportée du Canada.

De nombreux fils assurent la continuité des idées présentées dans les différents chapitres du présent volume. Cependant, l'idée dominante est que la mutinerie et la désobéissance constituent aussi en quelque sorte des façons de communiquer, ce qui permet de lier entre eux des faits distincts survenus à des époques et dans des endroits différents. Les auteurs des différents chapitres montrent que le leadership militaire a été exercé tant par des leaders officiels que par des leaders non officiels dans tous les commandements (Terre – Air – Mer) canadiens ayant servi en temps de guerre et en temps de paix. Les leaders officiellement désignés exerçaient le pouvoir de plein droit, car ils en étaient investis légalement. Les leaders non officiels exerçaient une influence de fait, dont l'origine peut s'expliquer de différentes manières. Les leaders officiels de toute organisation doivent toujours s'assurer que les actions des leaders non officiels s'éloignent le moins possible des buts de l'organisation. Toute divergence entre les objectifs des leaders non officiels et ceux de l'organisation risque d'aboutir à des actes de mutinerie. Dans le volume *Les insubordonnés et les insurgés : Des exemples canadiens de mutinerie et de désobéissance, de 1920 à nos jours*, les auteurs exploitent cette idée et d'autres concepts similaires dans le cadre d'analyses de cas de mutinerie et de désobéissance parmi les militaires canadiens, survenus au cours des 90 dernières années[10]. Ces analyses permettent de conclure qu'au tournant du vingt et unième siècle, à un moment où les Canadiens sont en mission dans divers théâtres d'opérations, au pays et à l'étranger, il importe de tenir compte des leçons multiples qu'ont tirées les auteurs du présent volume pour que les marins, les soldats et les aviateurs soient dirigés par des leaders capables d'assurer le succès des missions, indépendamment des endroits où les Forces canadiennes seront déployées.

NOTES EN FIN DE CHAPITRE

1 Howard Gerard Coombs, « Collective Action during the Newfoundland Election Disturbances of 1861 » (essai non publié, rédigé dans le cadre d'un baccalauréat (avec spécialisation), à l'Université Memorial de Terre-Neuve, 1986).

2 E.P. Thompson, *The Making of the English Working Class* (Londres : Victor Gollancz Ltd., 1963; réédition, Harmondsworth, Middlesex, Angleterre : Penguin Books Ltd., 1976), p. 9-10.

3 Lawrence James, *Mutiny: In the British and Commonwealth Forces, 1797-1956* (Londres : Buchan & Enright, éditeurs, 1987), p. 13-15.

4 Joel E. Hamby, « The Mutiny Wagon Wheel: A Leadership Model for Mutiny in Combat », *Armed Forces & Society*, volume 28, no 4 (été 2002), p. 575-578.

5 « Un groupe primaire est un groupe social généralement petit au sein duquel les membres ont des rapports primaires étroits, personnels et durables... » [*traduction*]; *Wikipedia : l'encyclopédie libre*, à http://en.wikipedia.org/wiki/Primary_group.

6 Ibid., p. 587-588.

7 Bruce Cane, *It Made You Think of Home: The Haunting Journal of Deward Barnes, Canadian Expeditionary Force: 1916-1919* (Toronto : Dundurn Press, 2004), p. 32.

8 Ibid., p. 85-86.

9 Ibid., p. 86.

10 Ces principes sont présentés dans la version la plus récente des manuels sur le leadership des Forces canadiennes, intitulés *Le leadership dans les Forces canadiennes : Fondements conceptuels* et *Le leadership dans les Forces canadiennes : Doctrine*. Ces manuels ont été publiés en 2005 par l'Académie canadienne de la Défense et se trouvent sur le site Web de l'Institut de leadership des Forces canadiennes à http://www.acd.forces.gc.ca/CFLI/frgraph/leadership/leadership_f.asp

I

De bons éléments poussés trop loin? La grève de la faim du 1er Bataillon canadien de parachutistes, du 20 au 23 octobre 1944

Bernd Horn

Qu'est-ce qui pousse les individus ou, plus spécifiquement, une partie d'une unité ou une unité entière, à poser des actes de désobéissance collective? Intuitivement, plusieurs raisons possibles viennent à l'esprit, comme des conditions de vie ou de travail inacceptables ou des traitements cruels ou inhumains. Cependant, compte tenu des besoins des troupes déployées dans le cadre d'opérations ou en temps de guerre, et des privations avec lesquelles ces dernières doivent composer, les actes de désobéissance collective sont presque toujours perçus comme inacceptables à cause des circonstances graves et des conséquences néfastes possibles. De plus, c'est souvent dans les unités formées de recrues, inexpérimentées, nouvellement formées ou dont la cohésion et le moral sont faibles que se produisent ces actes de désobéissance collective. Par surcroît, le leadership de ces unités est habituellement en cause. En effet, les officiers sont souvent peu qualifiés, inexpérimentés, en transition et relativement nouveaux dans l'organisation. Ces caractéristiques et faiblesses d'ensemble sont normalement liées à un élément déclencheur servant de catalyseur – un événement traumatisant, la peur, une grande déception ou une combinaison de ces éléments.

Quand une unité est aux prises avec de telles difficultés et doit faire face à de telles circonstances, il n'est pas vraiment surprenant que la discipline s'effondre. Comment une unité d'élite aguerrie et postée en garnison peut-elle en venir à poser des actes de désobéissance collective? Qu'est-ce qui pourrait pousser un groupe bien rodé et cohésif de soldats expérimentés à poser de tels gestes, surtout en temps de guerre? La grève de la faim des soldats du 1er Bataillon canadien de parachutistes, survenue entre le 20 et le 23 octobre 1944 alors que l'unité était en poste à Bulford, en Angleterre, est-elle représentative d'un cas où de bons éléments ont été poussés trop loin? Cet acte de désobéissance collective a-t-il découlé des attentes « déraisonnables » engendrées par la réputation acquise par l'unité pendant la campagne de Normandie et par les succès qu'elle y avait obtenus?

Pour évaluer correctement cette étude de cas, il faut brièvement examiner l'historique de l'unité avant l'événement. Le 1er Bataillon canadien de parachutistes était dans l'ombre. Pendant les premières années de la guerre, les commandants et les politiciens canadiens qualifiaient les forces aéroportées de luxe que l'Armée canadienne ne pouvait se permettre et ils soutenaient qu'elle n'en n'avait pas besoin. Cependant, les innovations constantes des Américains et des Britanniques dans le domaine des forces aéroportées et leur conviction selon laquelle les parachutistes étaient un élément indispensable à une armée moderne ont, en juillet 1942, incité le Canada à se doter d'une capacité similaire, mais à une échelle beaucoup plus restreinte.

Malgré la réticence initiale de l'Armée au sujet des troupes aéroportées, des efforts intensifs ont été entrepris pour créer une telle force. En fait, le bataillon de parachutistes a reçu le statut d'unité d'élite et on l'a largement présenté comme tel. On en a fait la « plus haute priorité »[2]. L'Armée a aussi tenté d'affecter ses meilleurs éléments au Bataillon. « Seulement les meilleurs hommes seront acceptés », indiquait le commandant de l'Armée[3]. Même si l'Armée canadienne n'avait qu'une expérience limitée pour établir les critères de sélection, il était évident que les parachutistes devaient posséder des qualités comme l'ingéniosité, le courage, l'endurance et la discipline[4]. Le *Canadian Army Training Memorandum* (Note de service relative à l'instruction au sein des Forces canadiennes) expliquait que « l'entraînement des parachutistes est difficile. [...] Il faut des jeunes hommes, des jeunes hommes alertes et adroits sachant saisir une occasion et ayant assez de tripes pour combattre des forces d'une supériorité écrasante et en sortir victorieux »[5]. Néanmoins, il était aussi évident pour les officiers supérieurs de l'Armée que le parachutiste devait posséder des capacités intellectuelles supérieures à celles normalement exigées dans l'infanterie. « Seuls les hommes en parfaite condition physique, intelligents et instruits étaient admis », expliquait le Capitaine F.O. Miksche, rédacteur militaire de grande renommée à l'époque[6].

Les officiers supérieurs ont reconnu que les parachutistes devaient satisfaire à des normes élevées. Ils savaient que les parachutistes auraient besoin « d'une résistance et d'une endurance physiques supérieures à celles exigées des soldats de l'infanterie ». Le directeur des services d'instruction mentionnait simplement que la principale nécessité était « avant tout d'avoir assez de tripes »[7]. Le Brigadier F.G. Weeks, sous-chef d'état-major général (SCEMG) ajoutait que « l'objectif du Dominion était de créer une unité possédant une force de frappe telle qu'aucun autre groupe semblable au monde ne pourrait en surpasser l'efficacité »[8].

Les dirigeants de l'Armée ont aussi décidé que tous les militaires de cette unité devaient avoir le grade de soldat et ils ont exigé que tous les volontaires d'un grade intérimaire ou effectif supérieur soient rétrogradés au grade de soldat avant d'entreprendre l'instruction[9]. Par conséquent, de nombreux sous-officiers supérieurs ont rejoint les rangs de l'unité. Le modèle théorique était si exigeant qu'un journaliste lançait qu'il « faut pratiquement être le Commandant adjoint (cmdtA) de Superman pour être accepté »[10].

Il est important de mentionner que l'Armée a tenté de s'assurer que la théorie était mise en pratique. Un processus de présélection très complexe et exigeant a été mis en place pour s'assurer que seuls les meilleurs candidats soient choisis pour participer à l'instruction. Un psychiatre militaire, le Dr A.E. Moll, a élaboré un système de notation qui a servi à évaluer les volontaires pendant les séances du comité de sélection. Son système permettait d'accorder une note variant entre « A » (exceptionnel) et « E » (rejeté) [11]. Seuls les candidats ayant obtenu la note « A » étaient acceptés et pouvaient suivre l'instruction de l'unité aéroportée[12].

Les normes auxquelles devaient répondre les volontaires exigeaient qu'ils possèdent des aptitudes mentales, physiques et psychologiques exceptionnelles. Rapidement, des critères ont été établis et publiés[13]. Au début, on exigeait que les soldats aient reçu une instruction complète avant de se porter volontaires pour suivre l'instruction des troupes aéroportées. Cependant, moins de trois mois après son instauration, cette restriction a été levée et les volontaires n'ayant suivi qu'une « instruction élémentaire » pouvaient poser leur candidature. Cela a permis d'élargir le bassin de candidats compétents dans lequel puiser[14].

Tous les volontaires devaient passer par un processus de sélection très rigoureux. Quand un soldat se portait volontaire pour suivre l'instruction des parachutistes, il devait subir une évaluation de la personnalité comprenant l'examen de ses états de service et de sa carte de qualification, un questionnaire, un test d'association de mots et un test d'auto-description. Pour terminer, le volontaire devait réussir une entrevue avec un psychiatre. Selon les évaluateurs, l'entrevue psychiatrique était essentielle pour établir si le volontaire « oserait sauter » et s'il « deviendrait un parachutiste efficace dans tous les sens du mot » ou non[15].

Dès le début du processus, les officiers et les évaluateurs se sont entendus sur le fait que « seuls ceux dont les capacités ne peuvent raisonnablement être mises en doute doivent être recommandés »[16]. Les critères de sélection furent rigoureusement appliqués même s'il était évident que cela compliquerait l'atteinte des quotas[17]. En décembre 1942, un rapport du Directeur de la sélection du personnel indiquait qu'environ 50 pour cent des volontaires avaient été refusés[18].

Il n'en reste pas moins que les médecins-examinateurs, les évaluateurs de l'Armée de terre et les psychiatres n'étaient que les premiers obstacles que les aspirants parachutistes allaient devoir surmonter. Les volontaires qui avaient peur des hauteurs, de l'eau ou des espaces clos étaient automatiquement rejetés. La détection de tout signe ou symptôme de palpitation, de dyspnée nocturne, de troubles gastriques, de maux de tête fréquents, de douleurs au bas du dos, de besoins fréquents d'uriner et de tendances psychotiques et psychopathiques entraînait également le rejet du candidat. Le rapport soulignait également que « les individus de type solitaire et isolé semblent obtenir des résultats peu satisfaisants dans cette unité » [19]. Cependant, même si un volontaire franchissait les premières étapes du processus de sélection, il lui fallait encore être accepté par le commandant (cmdt) du bataillon de parachutistes[20].

En bref, le processus de présélection était très sévère. Comme il a été mentionné précédemment, le taux de rejet moyen était de l'ordre de 50 pour cent. Ce n'était que le début. Environ 35 pour cent des volontaires retenus seraient perdus par la suite à cause du pourcentage normal de candidats rejetés au cours de l'instruction[21]. Il n'en reste pas moins que le processus a permis au 1er Bataillon canadien de parachutistes de disposer de la crème de l'Armée canadienne. Somme toute, les membres de cette unité étaient parmi les soldats possédant les meilleures aptitudes, les plus motivés et les plus capables du Canada. Bon nombre d'entre eux étaient d'anciens sous-officiers possédant de nombreuses années d'expérience.

Comme il fallait s'y attendre, après le processus de sélection rigoureux et l'instruction que les troupes aéroportées avaient traversés, les officiers supérieurs de l'Armée ont décidé que « le Corps de parachutistes doit être considéré comme un corps d'élite dans tous les sens du terme »[22]. Le *Canadian Army Training Memorandum*, résume parfaitement cette idée en soulignant que « les unités de parachutistes canadiennes attirent dans leurs rangs la crème des combattants du Dominion [...] ces recrues font des troupes aéroportées un "corps d'élite" »[23].

Les médias dépeignaient la nouvelle unité aéroportée d'une manière encore plus tranchée. Le journalise Robert Taylor a écrit ce qui suit : « L'armée les a sélectionnés parmi des milliers de jeunes soldats canadiens aptes qui se sont portés volontaires pour servir dans les rangs de la plus récente unité de l'Armée canadienne, son unité d'élite, le 1er Bataillon canadien de parachutistes »[24]. D'autres journalistes et journaux étaient tout aussi impressionnés. Ils disaient des parachutistes qu'ils étaient « impatients d'aller au combat et de jouer leur rôle de pointe tranchante et endurcie du "poignard que l'Armée canadienne pointe sur le cœur de Berlin" »[25]. Les journaux étaient unanimes et décrivaient les volontaires de l'unité comme étant « forts comme l'acier ». Ils disaient aussi qu'ils étaient les combattants les plus endurcis et les plus intelligents de l'Armée canadienne[26]. Un journaliste a écrit ce qui suit : « Ces soldats sont bons, peut-être même excellents. Ils sont endurcis, âpres, vifs d'esprit et impatients d'aller au combat »; un autre, qu'il s'agissait des « soldats les plus braves et acharnés du Canada [...] braves parce qu'ils suivront l'instruction des troupes aéroportées, et acharnés parce que les parachutistes doivent accomplir les missions les plus difficiles, dans la tanière du loup, derrière les lignes ennemies »[27]. D'autres les dépeignaient comme des surhommes : « Imaginez des hommes aux muscles de fer sautant en parachute, suspendus précairement à de minces cordages, prêts à tout [...] ces hommes sans peur qui ont toujours porté le kaki », illustrait un écrivain[28]. Un autre a simplement expliqué que « le parachutiste canadien est un tueur sans la moindre peur, à l'esprit méthodique et rationnel, et qui possède toutes les qualités d'une bombe à retardement »[29].

Une fois formée, l'unité a été soumise à une instruction sévère qui, combinée à l'élément parachutisme, a créé une très grande cohésion entre ses membres. L'instruction progressant, les officiers supérieurs du Quartier général de la Défense

nationale ont dû trancher la question du déploiement du 1er Bataillon canadien de parachutistes. Il était évident que le potentiel d'un groupe de parachutistes agressifs et formés à attaquer ne devait pas être gaspillé en affectant l'unité à des tâches de défense territoriale, d'autant plus que le Canada n'était aucunement menacé. Par conséquent, l'instruction des parachutistes n'était pas encore achevée quand l'Armée canadienne a offert les services de l'unité au commandant des *Home Forces* d'Angleterre. Les Britanniques ont accepté l'offre avec empressement. Par la suite, en mars 1943, le 1er Bataillon canadien de parachutistes a été intégré à une deuxième division aéroportée britannique alors en cours de création.

À la fin juin 1943, les 31 officiers et les 548 militaires du rang du Bataillon ont été déployés en Angleterre en vue d'opérations outre-mer. L'unité a ensuite été rattachée à la 3e Brigade de parachutistes de la 6e Division aéroportée. Le Bataillon s'est rapidement installé dans ses quartiers de la caserne Carter, au camp Bulford, où les parachutistes ont entrepris la deuxième phase de leur entraînement, la plus exténuante, avec le plus grand sérieux.

Leur nouveau commandant de brigade était l'incomparable Brigadier James Hill. Il avait l'expérience du commandement d'unités aéroportées et avait combattu en Tunisie, en Afrique du Nord, pendant l'Opération Torch, en tant que cmdt du 1er Bataillon britannique de parachutistes. Il avait été gravement blessé en Afrique du Nord, à la suite de quoi il avait été évacué vers l'Angleterre. L'expérience opérationnelle de Hill l'a amené à croire que les opérations aéroportées étaient si impitoyables que la survie des parachutistes dépendait largement de leur condition physique. Il a donc établi des normes exigeantes. Hill s'attendait à ce que les soldats de son unité puissent parcourir cinquante milles en dix-huit heures tout en portant un sac à dos et leur arme, soit un poids de soixante livres. Des marches de dix milles complétées en deux heures étaient également considérées comme la norme.

Le brigadier a souhaité la bienvenue aux Canadiens. Il a vu en eux d'excellents combattants. « Au fil des jours, écrivait Hill, le Général Gale (commandant de la 6e Division aéroportée britannique) et moi nous sommes rendu compte à quel point le bataillon qui venait de se joindre à nous en tant que frères était unique et intéressant »[30]. Cependant, il n'était pas aveuglé par leurs compétences. Hill gardait toujours ses Canadiens « à l'œil ». Même s'il admirait leur moral, il trouvait qu'ils n'étaient ni bien disciplinés ni adéquatement entraînés quand ils ont rejoint la Brigade[31].

Le rigoureux programme d'instruction de Hill, aux normes exigeantes, a rapidement corrigé ces lacunes. Au printemps 1944, le baptême du feu des Canadiens n'était plus qu'une question de temps. On apportait alors la touche finale à la planification et à la préparation de l'invasion de l'Europe. Les missions étaient déjà assignées. La 6e Division aéroportée devait protéger le flanc gauche de la 3e Division d'infanterie britannique qui devait débarquer sur une plage à l'ouest de Ouistreham. La 3e Brigade de parachutistes reçut quant à elle la lourde tâche de

détruire la batterie de défense côtière de Merville, de démolir un certain nombre de ponts sur la rivière Dives et de s'emparer de la crête où se trouvait le petit village de Le Mesnil surplombant les plages de débarquement.

Le Brigadier Hill assigna au 1er Bataillon canadien de parachutistes la responsabilité de couvrir le flanc gauche de la zone de largage (ZL) de la brigade et de protéger ses mouvements dans la ZL. Le Bataillon avait également trois missions principales : la défense et la protection du flanc gauche du 9e Bataillon de parachutistes pendant sa marche d'approche et son attaque de la batterie de Merville, la destruction de deux ponts sur la rivière Dives et la destruction de deux positions allemandes, d'un quartier général et d'un pont, tous situés à Varaville.

Le 6 juin 1944, le Bataillon franchissait la Manche et sautait au-dessus de la France entre 00 h 30 et 1 h 30. Les sauts furent ratés et les unités furent dispersées dans un secteur étendu à cause du manque d'aides à la navigation et du fait que les zones de largage étaient masquées par les épais nuages de poussière et de fumée résultant des intenses bombardements effectués sur des objectifs dans le secteur. La riposte énergique de la défense antiaérienne ennemie a aussi fait paniquer beaucoup de pilotes, les faisant effectuer des manœuvres d'esquive qui ont eu pour seul effet de compliquer davantage le transport des parachutistes jusqu'à leurs objectifs. Lors de la première vague, seuls 30 des 110 parachutistes de la compagnie « C » ont atterri dans la ZL. Les vagues suivantes n'ont pas été plus réussies. Le deuxième groupe, composé du gros des troupes du Bataillon, a été dispersé dans un secteur quarante fois plus étendu que la zone prévue. Pour ajouter aux difficultés, de nombreux sacs fixés aux jambes des parachutistes se sont déchirés et un matériel vital (mitrailleuses lourdes, mortiers et armes antichars) a été disséminé au-dessus de la Normandie. Ces pertes ont beaucoup réduit la puissance de feu des parachutistes au cours des jours cruciaux qui ont suivi.

Au milieu du chaos croissant, l'endurance physique et psychologique acquise grâce à un entraînement complet a montré son importance et sa valeur. Comme individus et comme unité, les parachutistes ont non seulement persévéré, mais ils ont progressé malgré les situations inattendues et les contretemps. À la fin de la première journée, la résistance des parachutistes canadiens leur a permis d'atteindre tous les objectifs qui leur avaient été assignés avec moins de 30 pour cent de l'effectif et de l'équipement dont ils étaient censés disposer pour y arriver. Ayant accompli leurs missions, les parachutistes survivants ont réussi à se retrancher pour conserver les fruits de leurs féroces combats. Malgré de lourdes pertes, le Bataillon a repoussé toutes les contre-attaques allemandes jusqu'à l'arrivée des troupes alliées.

À la mi-août, le vent avait finalement tourné et le 1er Bataillon canadien de parachutistes, intégré à la 3e Brigade de parachutistes, se lançait à l'attaque pour la première fois depuis leur parachutage en Normandie. À partir du 16 août, l'unité a participé pendant dix jours à l'avance des forces alliées et à une série d'attaques contre l'arrière-garde allemande jusqu'à ce qu'on la retire du front. Le 4 septembre, le

Bataillon commençait à quitter la France et il était de retour à sa caserne de Bulford trois jours plus tard.

Il ne fait aucun doute que le 1er Bataillon canadien de parachutistes s'est distingué lors de sa première mission de combat. Toutefois, ce succès a été obtenu au prix fort. En effet, pendant les trois mois compris entre le 6 juin et le 6 septembre 1944, le Bataillon a subi d'importantes pertes. Sur les 544 parachutistes largués en France, 83 ont été tués, 187 ont été blessés et 87 ont été faits prisonniers. Le Brigadier Hill a écrit ce qui suit au sujet de la performance du 1er Bataillon canadien de parachutistes lors des opérations du jour J : « Ils ont vraiment livré une prestation extraordinaire lors du jour J et leurs capacités d'infiltration et leur enthousiasme leur ont permis de dépasser relativement facilement leurs objectifs, qui étaient très exigeants... »[32]. Hill avait toutes les raisons d'être fier de ses Canadiens. « La bataille, a-t-il écrit, a fait rage trois mois avant que les Allemands ne soient repoussés sur la rive opposée de la Seine. Pendant cette période, la 6e Division aéroportée a déploré la perte 4 457 soldats, tués, blessés ou disparus. Le bataillon canadien de parachutistes a toujours pris part aux combats; ses membres ont gagné leur réputation et leur gloire, mais ils en ont payé le prix. Près de la moitié des soldats du bataillon ont été tués ou blessés ou portés disparus. Ce fut une bataille sanglante aux enjeux considérables. Personne n'a demandé grâce ni fait de quartier »[33].

Le retour de l'unité en Angleterre lui a fourni l'occasion de se reconstituer et de se préparer pour sa mission suivante. La première priorité du Bataillon était de reformer son effectif en intégrant des renforts venus de la 1re Compagnie canadienne d'instruction de parachutistes. Le Sergent R.F. Anderson s'est rappelé que le sentiment général dénotait « un immense soulagement, la satisfaction d'avoir obtenu un franc succès et la joie d'avoir survécu à une expérience des plus terrifiantes »[34]. Pendant les quatre jours qui ont suivi, les activités de l'unité furent surtout administratives : habillement, solde et examens médicaux. Même si une discipline stricte continuait à être appliquée, les officiers et les sous-officiers supérieurs réduisaient le rythme des activités et s'abstenaient de brusquer les hommes. Tous savaient que ces premières journées seraient difficiles. De nombreuses connaissances avaient disparu. « Sur les 120 hommes que ma compagnie comptait initialement, s'est souvenu John Kemp, seuls 22 sont rentrés à la caserne Carter »[35].

Les survivants étaient bien traités. Le personnel de la base faisait des efforts spéciaux pour leur souhaiter un bon retour chez eux et prenait grand soin de leur préparer d'excellents repas. De plus, de nombreuses permissions d'un jour ont été accordées pour permettre aux parachutistes de sortir en ville, de danser et de boire un coup. Ceux qui préféraient rester sur la base pouvaient aller voir un film ou assister à un spectacle. Le 11 septembre, les parachutistes se sont vus accorder une permission bien méritée de 13 jours. Avant leur départ de la base pour leurs différentes destinations, les parachutistes ont été avertis que le jour suivant leur retour, ils devraient une fois de plus se soumettre à un entraînement rigoureux[36].

Tel que promis, le 26 septembre 1944, le Lieutenant-colonel intérimaire Jeff Nicklin, nouveau cmdt du Bataillon, rassemblait l'unité pour une revue spéciale[37]. Son discours fut court et direct. Il voulait commander le meilleur bataillon de la Division. Il insista sur le fait que l'entraînement requis pour y arriver serait très exigeant[38]. Les troupes inexpérimentées qu'il avait entraînées avant le débarquement de Normandie avaient toléré le style de discipline dure et provocante qu'il appliquait en tant que cmdtA. Toutefois, les vétérans qui avaient été au feu ne supportaient pas ce genre de discipline. Malgré tout, le Brigadier Hill soutenait sans réserve l'approche de Nicklin, car il était d'avis qu'un commandement fort était nécessaire pour que les parachutistes s'engagent à fond dans l'entraînement et fournissent tous les efforts dont ils étaient capables. En fait, le rapport d'évaluation de Hill portant sur Nicklin mentionnait :

> Il s'agit d'un officier de la plus haute intégrité et possédant une énergie et une détermination hors du commun. Il a établi des normes très élevées au sein du Bataillon et il n'est disposé à accepter aucun compromis. Il applique une discipline très rigide, mais il ne ménage aucun effort pour assurer le bien-être des hommes. Il est doué pour l'entraînement de soldats et ses idées sont tactiquement justes. Il a besoin d'expérience supplémentaire en ce qui concerne la direction tactique de son bataillon[39].

Cependant, une partie du problème résidait dans la différence entre l'ancien cmdt et le nouveau. Avant le jour J, le Lieutenant-colonel G.F.P. Bradbrooke avait été jugé acceptable par la plupart des gens, y compris ses supérieurs, dans la mesure où il commandait une unité qui n'avait pas encore été au combat. Le Brigadier Hill a dit de Bradbrooke qu'il était « un bon administrateur, un très bon cmdt en temps de paix et un parachutiste intrépide »[40]. Cependant, le leadership dont a fait preuve Bradbrooke en Normandie pendant la défense de l'intersection de Le Mesnil et le harcèlement des forces allemandes en retraite qui a suivi n'était pas à la hauteur des attentes de Hill et de l'unité. Avec la progression de la campagne de Normandie, Hill s'est rendu compte que Bradbrooke n'avait pas le leadership agressif nécessaire pour mener ses hommes au combat. Le fait que le cmdt s'aventurait rarement sur le front n'a pas échappé aux soldats de l'unité.

En comparaison, le comportement et l'énergie du cmdtA du bataillon, le Major Nicklin, a retenu l'attention de Hill. Nicklin avait été très actif pendant toute la campagne. L'ancien joueur étoile de la Ligue canadienne de football rendait régulièrement visite à ses soldats dans les postes avancés. De plus, il aimait l'action et participait même à des patrouilles de reconnaissance. « Jeff Nicklin, a souligné un sous-officier supérieur, semblait presque indestructible. Du haut de ses 6'3", joueur étoile de football au Canada, il appliquait une discipline de fer et le conditionnement

Le Lieutenant-colonel G.F.P. Bradbrooke (à gauche) et le
Major Jeff A. Nicklin (à droite) à Bulford, en Angleterre, en 1944.
(Ministère de la Défense nationale, Sergent Elmer R. Bonter, Bibliothèque et archives Canada PA 179151)

physique était sa spécialité »[41]. Ceux qui ont joué au football avec Nicklin au pays « disaient de lui qu'il était presque immortel »[42]. Évidemment, Nicklin était un individu au physique imposant; il était craint et il pouvait sentir la peur, s'est souvenu le Brigadier Hill[43]. Hill voyait en cet officier les qualités de chef qui pourraient être très utiles pour l'entraînement du Bataillon après la bataille de Normandie.

Même si Hill respectait les accomplissements de ses parachutistes canadiens et les sacrifices qu'ils avaient consentis, il avait retenu une importante leçon de leadership lorsqu'il avait commandé des soldats pendant la bataille de France, en 1940, puis, des parachutistes en Afrique du Nord, en 1942. Le Brigadier avait observé que les vétérans qui revenaient d'une mission de combat et qui devaient se réadapter à une routine d'entraînement quotidien étaient réticents à « s'y mettre » et à se conformer aux différents aspects de la vie et de la discipline dans une garnison. Hill croyait

donc qu'il fallait une personne « à poigne » pour renouveler la motivation de troupes aguerries, les superviser étroitement et les commander. Hill avait raison. Parce qu'ils avaient été confrontés à la mort et avaient survécu, de nombreux vétérans croyaient qu'ils étaient meilleurs que leurs nouveaux camarades qui n'avaient pas encore combattu. Hill se référait à ce type de combattant comme à des « héros à béret à qui il fallait réimposer la discipline par la force »[44].

Il était évident que les soldats du 1er Bataillon canadien de parachutistes avaient adopté cet état d'esprit qui se manifeste au retour d'une mission. Hill a expliqué qu'ils « étaient des hommes très endurcis, des héros » et qu'ils « devaient être disciplinés. C'est pourquoi je leur ai imposé Jeff Nicklin »[45]. En fin de compte, peu importe les exploits que les parachutistes avaient accomplis, Hill ne démordrait pas de ses principes pour les troupes aéroportées : la discipline et le conditionnement physique. Il restait beaucoup à faire et la guerre était loin d'être terminée.

Nicklin s'appliquait maintenant à corriger les faiblesses et les lacunes qu'il avait constatées pendant la campagne de Normandie. Il se concentra particulièrement sur les compétences requises pour les opérations offensives. Par conséquent, le nouveau programme d'entraînement mettait l'accent sur le maniement des armes, le conditionnement physique, l'évacuation rapide des zones de largage et l'exécution efficace de drills de combat offensif et défensif et, surtout, l'entraînement aux combats de rue.

L'entraînement du Bataillon allait changer du tout au tout. L'unité était très loin du niveau de capacité opérationnelle qu'elle avait atteint avant le jour J. Le Lieutenant-colonel Jeff Nicklin a accepté le défi sans la moindre hésitation. Les hommes se sont immédiatement aperçus du changement de rythme. « L'entraînement est devenu plus intensif, s'est souvenu le Sergent John Feduck, et on ne laissait rien passer. Rien n'était négligé ». « Nicklin était le genre d'homme à tout faire en suivant strictement le règlement; il avait sa propre technique d'entraînement et il s'assurait que tout le monde participe pleinement. Aucun repos n'était accordé ». Le programme d'entraînement de Nicklin était simple. « On s'entraînait sans arrêt », de souligner Feduck. « On n'avait aucun temps libre, les permissions avaient été raccourcies et on travaillait plus fort »[46].

Sous les ordres de Nicklin, le conditionnement physique « était incroyablement plus difficile », s'est rappelé le Sergent Harry Reid, « il voulait faire de nous des joueurs de football »[47]. L'objectif du nouveau cmdt était clair. « Il voulait commander le meilleur bataillon de la Brigade », a expliqué le Sergent Andy Anderson. « Nicklin nous rassemblait sur le terrain d'exercice à six heures du matin, s'est-il souvenu, et il nous faisait travailler jusqu'à la noirceur ». « Le Brigadier Hill était excité et ne s'y opposait aucunement ». Nicklin aimait vraiment le volet physique de l'entraînement. Il menait personnellement la marche forcée de dix milles qui avait lieu toutes les deux semaines. Quand les parachutistes croisaient la ligne d'arrivée, « il [Nicklin] et le SMR [sergent-major régimentaire] étaient debout près de la barrière avec une planchette à

pince et notaient le nom des traînards », a raconté Anderson. Il n'avait aucune pitié. « S'ils étaient incapables de suivre, ils étaient renvoyés »[48], a mentionné Anderson. Nicklin voulait que chaque peloton croise le fil d'arrivée en un seul groupe.

L'expérience de Nicklin en Normandie avait consolidé son opinion selon laquelle un groupe bien entraîné dont les membres opèrent efficacement, ensemble, peut infliger plus de dégâts que quelques parachutistes isolés. Dès le retour de France du Bataillon, Nicklin a inculqué à ses hommes, vétérans comme nouveaux, que le travail d'équipe était très important en intégrant ces aspects à l'entraînement. Il avait personnellement fait l'expérience des avantages de ce concept et des résultats qui en découlaient, tout comme de l'atmosphère de franche camaraderie qu'il créait, pendant le temps qu'il avait passé avec les Blue Bombers de Winnipeg, dans la Ligue canadienne de football. Il s'est rendu compte que le travail d'équipe était essentiel pour gagner des parties de football. Nicklin savait qu'il pourrait aussi accroître l'efficacité de ses parachutistes.

De plus, Nicklin insistait pour que tous les officiers fassent partie de l'équipe. Ils avaient maintenant ordre de participer à toutes les séances d'entraînement avec leurs hommes. Nicklin ne faisait aucune exception. « Il a commencé à exiger beaucoup d'eux », s'est rappelé le Sergent Roland Larose. « Il a ordonné que tous les officiers participent aux marches et aux exercices de conditionnement physique »[49]. C'était une des rares directives d'entraînement de Nicklin que les hommes ont aimée.

L'entraînement difficile et les exercices exigeants ont contribué à l'intégration des renforts que l'unité a reçus. Il n'en reste pas moins que les premières semaines furent éprouvantes pour les nouveaux venus. « C'est à ce moment que les choses ont commencé à déraper, l'attitude de certains des vétérans était du genre "nous y étions [en Normandie], pas vous" » a expliqué le Major Hilborn[50]. Les nouveaux venus devaient prouver aux vétérans qu'ils avaient ce qu'il fallait et, plus important encore, ils devaient suivre leur rythme.

Nicklin avait prévu cette situation et a indiqué à ses officiers qu'il ne tolérerait pas un tel comportement. « Aucune condescendance n'était acceptée », s'est souvenu le Lieutenant Alf Tucker. Nicklin insistait pour que les vétérans « se servent de leur expérience pour apprendre aux nouveaux venus comment réagir et se protéger ou comment ils avaient intérêt à agir. Je me souviens que les officiers y accordaient une grande importance »[5], a expliqué Tucker.

Hilborn a reconnu que « le problème était maintenant d'intégrer les vétérans et les nouveaux dans un même groupe. Ils devaient penser de la même manière »[52]. Le fait que tous les nouveaux étaient des parachutistes qualifiés était un facteur atténuant. Ils avaient également été soumis à une instruction du maniement des armes et des techniques de campagne similaire à celle du 1er Bataillon canadien de parachutistes. Les hommes maîtrisaient bien leurs compétences élémentaires. Il ne leur restait plus qu'à être acceptés par les vétérans.

L'intégration des nouveaux membres a finalement eu lieu. Vers la mi-octobre

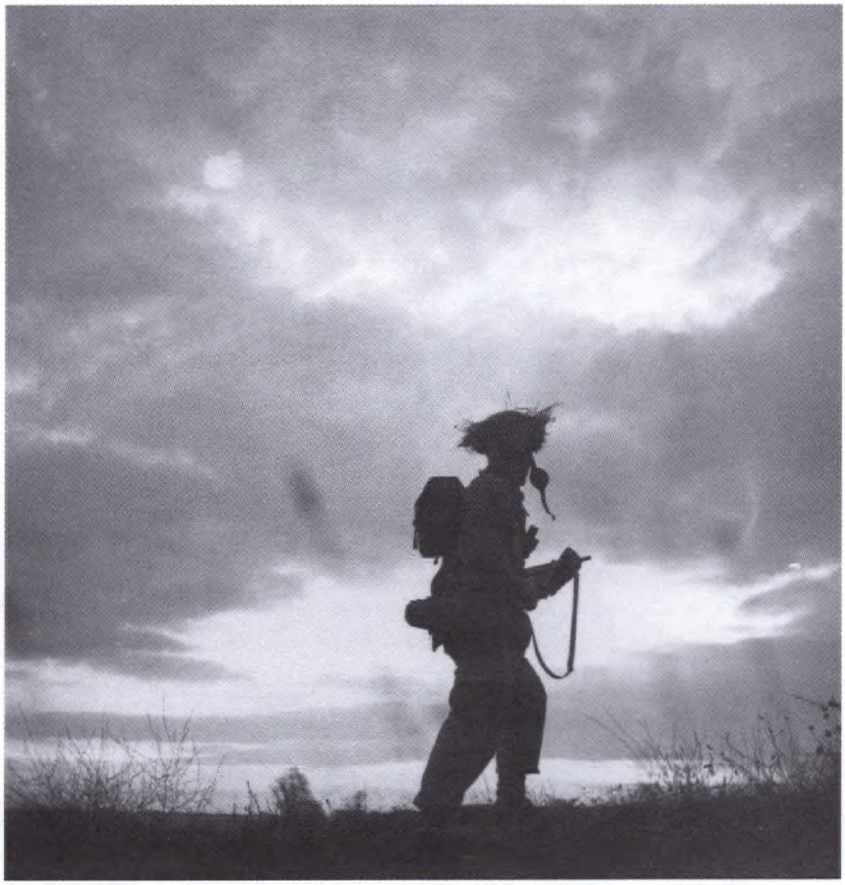
1944, le programme d'entraînement du Bataillon progressait bien et les éléments indésirables avaient été éliminés. Le Caporal Richard Creelman a mentionné que « de nombreux soldats n'ont pas pu fournir le rendement qu'on attendait d'eux et ils ont été remplacés. Ils [le quartier général du Bataillon] ont rapidement vu qui était un meneur et qui ne l'était pas ». Ceux qui choisissaient de rester savaient qu'ils devraient travailler fort. « À ce moment, nous avions une certaine expérience et nous savions ce qu'on attendait de nous. Nous savions ce que ça faisait de se faire tirer dessus »[53], a commenté Creelman.

Il était aussi plus facile de maintenir la discipline parmi les hommes. « Tout ce qu'il fallait faire, c'était leur dire de s'améliorer, à défaut de quoi ils seraient renvoyés dans l'Armée canadienne. C'était suffisant »[54], a expliqué le Sergent Larose. Même si l'entraînement était difficile, la fierté que les hommes éprouvaient à porter le béret marron distinctif et l'insigne unique de parachutiste canadien ainsi que le fait qu'ils étaient les premiers à combattre l'ennemi étaient des raisons suffisantes pour motiver les parachutistes à ne ménager aucun effort et à trouver l'énergie voulue pour suivre le rythme effréné.

Ceux qui restaient étaient extrêmement professionnels. Ils se motivaient eux-mêmes, possédaient un bon leadership et faisaient preuve d'initiative. « Sous les ordres de Nicklin, nous devions être prêts à prendre beaucoup d'initiatives et on s'attendait à ce que nous le fassions », a révélé Andy Anderson. « Pendant les exercices, certaines phases étaient préparées expressément pour évaluer les candidats [de tous grades] et leur esprit d'initiative », a-t-il expliqué. « On vous donnait un briefing et, une fois que vous aviez touché le sol [pendant un exercice], des arbitres mettaient une bande noire [système d'identification utilisé durant un exercice pour simuler les pertes et le personnel blessé] au bras d'un certain pourcentage de vos hommes », a-t-il poursuivi. Ensuite, les arbitres désignaient un parachutiste pour poursuivre la mission de l'unité. « Il fallait que vous sachiez où vous étiez, qui était absent, ce que vous deviez faire et les ressources dont vous disposiez », a indiqué Anderson. « C'était un nouveau volet qui avait été ajouté à l'entraînement suite à notre expérience en Normandie ». « Cet exercice a vraiment porté ses fruits », a-t-il conclu. La capacité de réfléchir rapidement et de s'adapter à n'importe quelle situation permettait de réussir la mission et de réduire les pertes au minimum.

Malgré l'entraînement stimulant, les parachutistes devenaient de plus en plus mécontents de certains aspects de la discipline intransigeante du cmdt. Roland Larose s'est rappelé un événement en particulier. « Les sous-officiers devaient parfois imposer des drills à des contrevenants [parachutistes qui avaient commis des infractions ou dont le rendement n'était pas satisfaisant]. Il [Nicklin] leur a fait porter un chandail avec une grande ligne jaune dans le bas du dos. Cela nous a vraiment déplu », a souligné Larose. « Il y a une limite à ce que vous pouvez imposer à un homme. Ce n'était pas des dégonflés, c'est ce que nous n'avons pas aimé »[55].

Même le plus petit détail n'échappait pas à l'œil averti de Nicklin. « Nous devions



Un parachutiste du 1er Bataillon canadien de parachutistes avance dans un champ à découvert à Bulford, en Angleterre, en 1943.
(Ministère de la Défense nationale, Bibliothèque et archives Canada PA 209697)

colorer nos galons [insignes de grade] en blanc », a mentionné le Caporal Ernie Jeans. « Je ne l'avais pas fait parce que je ne participais pas beaucoup aux parades. Cependant, un jour, Nicklin a vu mes galons alors qu'il était à l'autre bout du terrain de parade et s'est mis à crier. J'ai dû reprendre l'exercice et m'expliquer en long et en large »[56]. Au dire de tous, le cmdt était intransigeant. Anderson a écrit que « le [Lieutenant-] colonel Nicklin était un commandant qui suivait le règlement à la lettre. Il ne faisait aucune exception et il n'avait aucune compassion pour les justifications qu'on lui présentait ». Il a ajouté que « le nombre de soldats qui étaient punis sévèrement pour ce qui pourrait être considéré comme des infractions mineures a valu au colonel le surnom peu flatteur de "tyran" »[57]. À la fin du mois d'octobre, des parachutistes ont décidé qu'ils ne supporteraient pas davantage cette discipline excessive et ils ont organisé une grève de la faim.

L'inscription portée au journal de guerre du Bataillon pour le vendredi 20 octobre 1944 se lit comme suit : « Une grande confusion a été causée au souper quand les hommes ont refusé de manger ». Une explication suivait : « Les hommes ne se plaignent pas de la nourriture, mais plutôt du traitement que le commandant leur fait subir »[58]. Ce passage fait référence au refus de manger d'un groupe de 70 à 80 hommes. Voici l'inscription figurant dans le journal de guerre pour la journée suivante : « Le personnel refuse toujours de manger ». Cependant, ce que le journal de guerre ne mentionne pas, c'est que tous les soldats du bataillon faisaient la grève de la faim, même la compagnie d'instruction[59]. L'inscription du dimanche 22 octobre se lit comme suit : « Le personnel du camp a encore refusé de manger aujourd'hui ». Il est évident que la grève de la faim visait à faire passer un message important. Malgré tout, les hommes « suivaient les ordres consciencieusement et se présentaient aux repas, mais ils ne mangeaient pas »[60].

D'après certains des officiers supérieurs, la protestation avait été organisée par un groupe de soldats mécontents pour se plaindre de ce que le Capitaine Madden a décrit comme « une discipline de terrain de parade »[6]. « Les hommes voyaient cela comme des conneries. Ils savaient que la plupart des manifestations de cette discipline de terrain de parade n'étaient pas nécessaires pour accroître l'efficacité au combat de l'unité »[62], a expliqué Madden. Le Soldat Jan de Vries a ajouté que « de nombreux parachutistes n'approuvaient pas ces méthodes ». Il a cependant reconnu que « nous étions dans une position où nous devions faire preuve de solidarité et nous rallier à la majorité »[63].

Même si la discipline était un élément constitutif de la vie militaire, Nicklin l'appliquait avec une main de fer dans tous les aspects de la vie quotidienne de ses hommes. « Il [Nicklin] imposait de telles exigences que, si les hommes allaient à la cantine, par exemple, ils ne pouvaient pas porter de vêtements décontractés. Ils devaient s'y rendre en portant leur veste de combat complètement boutonnée. Ils ne pouvaient pas porter leurs espadrilles, ils devaient porter leurs bottes de combat. Le cmdt avait toutes sortes d'exigences de ce genre »[64], s'est indigné Madden.

La grève de la faim s'est produite à un mauvais moment. Avec l'arrivée d'un grand nombre de nouveaux parachutistes, sous-officiers et officiers, l'incident menaçait de causer des dommages irréparables à la cohésion et au moral de l'unité. Beaucoup d'officiers étaient très inquiets de la tournure que prenaient les événements. Certains d'entre eux approuvaient sans réserve les décisions du cmdt, mais d'autres estimaient que Nicklin était trop dur. « C'était déconcertant, vous étiez censé retourner au combat avec ces hommes et ils venaient de grimper aux rideaux et de montrer qu'ils n'étaient pas prêts à obéir aux ordres ou à faire ce qu'il fallait... »[65], s'est indigné Madden.

Le Lieutenant William Jenkins était d'accord. « C'était une expérience déplaisante pour le camp, parce qu'habituellement, le moral était très, très élevé », a indiqué Jenkins. « Mais comment réagir face à ces événements? », a ajouté Jenkins. « Il était impossible de les condamner [les hommes] pour ce qu'ils avaient fait. La position

que la plupart d'entre nous [officiers] avons adoptée était que ça vous regardait et que vous pouviez faire ce que vous vouliez. Les tensions ont été palpables pendant une certaine période »[66]. La grève de la faim a duré trois jours et a eu pour effet de mettre davantage à l'épreuve les relations entre les hommes, les sous-officiers et les officiers[67].

On a même craint que l'effet de la grève de la faim ne s'étende à l'extérieur de l'unité. La presse s'est rapidement emparée de l'histoire. Le Colonel W.G. Abel, du Quartier général de l'Armée canadienne, a dû faire pression sur le Contre-amiral G.P. Thomson, le censeur en chef de la presse du ministère de l'Information pour étouffer l'affaire. Mais comme tout cela ne menaçait pas la sécurité, on ne pouvait que demander aux rédacteurs en chef de supprimer les articles concernant l'affaire. Cependant, Abel a souligné que « la grève de la faim relevait de la mutinerie et que l'ennemi serait avantagé de savoir qu'une unité canadienne n'était pas en mesure de combattre à cause d'un début de mutinerie »[68]. Le ministère britannique de la Guerre était du même avis et a laissé entendre que « toute mesure pouvant être prise pour l'empêcher [la publication] le serait au plus haut niveau »[69]. Après tout, les officiers supérieurs étaient inquiets des « graves effets que pourrait avoir la diffusion d'encouragements à étendre le recours à la grève de la faim comme méthode de protestation dans l'Armée »[70].

Le dimanche après-midi (22 octobre 1944), le directeur de l'information du *London Daily Mail* a téléphoné au Brigadier Hill pour demander s'il pouvait venir constater la « grève de la faim » de ses yeux. Voici ce que Hill a répondu : « Figurez-vous que nous sommes en guerre. Nous devons gagner la guerre. Donnez-moi jusqu'à lundi et si cette grève n'est pas terminée lundi, vous pourrez venir et jeter un œil »[71].

Le Brigadier Hill a considéré la situation et, le 23 octobre, il a finalement décidé d'intervenir. Les hommes adoraient Hill. « Le Brigadier Hill était un officier exceptionnel, s'est souvenu le Sergent Flynn, il était dehors tous les matins et faisait les choses qu'il s'attendait que nous fassions. Il souriait tout le temps. Il m'impressionnait »[72]. Le Sergent Anderson était également de cet avis. « Exception faite de Hill, j'ai de la difficulté à penser à un officier général pour lequel les hommes pouvaient ressentir la moindre affection », a-t-il affirmé. « Il est toujours sur le front, il a été blessé au moins six fois, il n'éprouve absolument aucune crainte et il possède toutes les qualités d'un incroyable chef, peu importe comment vous voyez les choses »[73].

Hill a ordonné à tout le Bataillon de se rassembler dans l'auditorium de la base. À l'arrivée de Hill, on a demandé à tous les officiers et adjudants de partir. On a ensuite accordé quelques minutes aux hommes pour exposer leurs griefs. Le commandant de la Brigade a alors lancé : « Sachez que vous laissez tomber tout le monde ». Il en a ensuite appelé à leur fierté. « Le plus important, leur a-t-il reproché, c'est que vous laissez tomber le Canada »[74]. La réunion a été courte et elle est allée droit au but. Au fond d'eux-mêmes, les parachutistes savaient que le brigadier avait raison. Il était un

soldat professionnel et il ne tolérerait pas une telle aberration. Hill a abruptement mis fin à la réunion. « Maintenant, a-t-il solennellement annoncé, je veux que vous compreniez bien que je vous donne un ordre; vous allez manger »[75]. Quelques heures plus tard, on a indiqué au Brigadier Hill que les parachutistes canadiens avaient obéi à son ordre.

Le jour suivant, six parachutistes ont demandé à rencontrer le brigadier. Ils se snt présentés comme les instigateurs de la grève de la faim et se sont excusés de leur comportement. Hill a été impressionné par leur force de caractère :

> J'ai accepté leurs excuses et les ai remerciés d'être venus. J'ai toujours aimé ces Canadiens et cette initiative m'a conduit à les aimer encore plus. Cela n'aurait pas pu se produire avec un bataillon autre que canadien. C'était merveilleux. Évidemment, en fin de compte, mon autorité sur eux reposait dans une certaine mesure sur le fait que je les aimais, littéralement. Si vous aimez les gens que vous commandez et menez, ils vous le rendront toujours[76].

Une enquête menée par l'Armée canadienne sur la grève de la faim a conclu que différents facteurs étaient à l'origine de la protestation. Les voici :

a. Le Bataillon était en cours de reconstitution et environ les deux tiers des hommes étaient arrivés après l'opération de Normandie.
b. La plupart des officiers subalternes étaient nouveaux.
c. L'ancien cmdt n'appliquait pas une discipline très stricte et les hommes avaient pu couper court à de nombreuses réprimandes même si, dans l'ensemble, la discipline n'était pas mauvaise.
d. Le nouveau cmdt appliquait une discipline exceptionnellement stricte et sa dureté l'a mené à punir trop sévèrement les hommes pour des infractions mineures et à établir des règlements, surtout en matière d'habillement à l'intérieur des limites du camp qui, à certains égards, n'étaient pas entièrement raisonnables.
e. Beaucoup des nouveaux officiers subalternes ne connaissaient pas leurs hommes autant qu'ils auraient dû.
f. Il semble qu'un certain nombre des nouveaux venus au Bataillon comptaient parmi les instigateurs d'une grève de la faim similaire ayant été couronnée de succès au camp Shilo, au Canada, plus tôt cette année.

g. Il semble qu'en tant que groupe, les parachutistes ont été un peu trop bien traités, qu'ils sont caractériels et qu'ils n'aiment pas avoir à se soumettre de nouveau au programme d'entraînement après les combats en Normandie.[77]

Aucune sanction n'a été imposée aux soldats ou aux instigateurs. Hill croyait que l'incident « s'était éteint de lui-même » et il était d'avis qu'il serait « mal avisé d'exagérer l'importance des événements en les déterrant maintenant pour en faire un exemple »[78]. La raison ayant poussé les hommes à faire la grève de la faim était également une partie du problème. Même si Hill et le commandant de la division, le Général Richard Gale, ont affirmé avoir toute confiance en Nicklin, les deux se sont dits « conscients du fait que la principale cause de la grève fut un zèle quelque peu excessif du cmdt à l'égard de l'application d'une discipline parfaite »[79].

Même si Hill et Gale estimaient que « le commandant avait modifié sa conception de la discipline », Nicklin, au bout du compte, malgré le changement d'attitude des hommes, a refusé de revoir ses règlements[80]. « Le Major Eadie, commandant adjoint du Bataillon, m'a confié après la guerre qu'il avait demandé en de nombreuses occasions à Nicklin d'être moins sévère sur certaines questions liées à la discipline, mais qu'il s'y était toujours refusé »[8], a indiqué le Sergent Anderson.

L'épisode de la grève de la faim étant terminé, tout est revenu à la normale à la caserne Carter et le Bataillon a entrepris son entraînement de novembre. En fin de compte, la grève de la faim ne semblait pas avoir affecté outre mesure le rendement du Bataillon. En effet, ses résultats et ses accomplissements, après la grève de la faim, étaient dignes de mention. Les hommes du Bataillon se sont distingués quand ils se sont précipités en Belgique pour aider les Alliés à arrêter l'offensive de Noël que les Allemands avaient déclenchée en décembre 1944 dans les Ardennes, lors de ce qui est communément appelé la « bataille des Ardennes ». L'unité a aussi obtenu d'admirables résultats en Hollande après l'attaque allemande, pendant un des hivers les plus froids jamais enregistrés. De plus, les hommes ont montré leur professionnalisme et leur efficacité pendant l'Opération Varsity, l'assaut aéroporté sur la rive opposée du Rhin qui a eu lieu en mars 1945, et le harcèlement subséquent des forces allemandes à travers le Nord-Est de l'Europe. Le Bataillon a fini la guerre à Wismar, sur les rives de la mer Baltique, et a été la seule unité canadienne à faire la jonction avec les Russes.

Cependant, le 24 mars 1945, le Lieutenant-colonel Nicklin a été tué au combat pendant l'assaut aéroporté de l'Opération Varsity. Suite aux rumeurs et aux suppositions formulées à ce sujet, l'Armée canadienne a envoyé une équipe enquêter afin de déterminer si la mort de Nicklin avait été le résultat de l'action ennemie ou s'il avait été victime d'une *attaque à la grenade* par ses propres hommes. L'enquête a établi que Nicklin avait été tué par l'ennemi. Il s'était retrouvé perché dans un arbre,

directement au-dessus d'un nid de mitrailleuse ennemi – il n'a eu aucune chance. Ironiquement, Nicklin avait l'habitude de sauter au milieu de ses hommes pour avoir la moitié de son état-major de chaque côté de lui après avoir touché le sol. Cependant, lors de l'Opération Varsity, il voulait sauter le premier pour mener ses troupes au combat[82]. Cette décision lui a coûté la vie.

Le 30 septembre 1945, le 1er Bataillon canadien de parachutistes était officiellement dissous. Les premiers parachutistes du Canada avaient acquis une réputation fière et remarquable. Leur héritage était appelé à devenir la norme d'excellence que devraient atteindre les futurs parachutistes canadiens et il devait être la source d'une fierté particulière. Le Bataillon n'a échoué aucune des missions qui lui ont été confiées, pas plus qu'il n'a perdu ou cédé un objectif après l'avoir pris. Les parachutistes canadiens ont été parmi les premiers soldats alliés à atterrir en Europe occupée, ce sont les seuls Canadiens à avoir participé à la bataille des Ardennes et, à la fin de la guerre, ils s'étaient enfoncés plus profondément en Allemagne que toute autre unité canadienne. Le Maréchal Sir Allan Brooke, *Chef de l'État-major impérial*, a écrit que « le Bataillon a joué un rôle vital lors des intenses combats après son arrivée en sol français le 6 juin 1944, pendant les jours décisifs qui ont suivi et durant la progression vers la Seine. Finalement, il a largement contribué à la poursuite éreintante de l'armée allemande jusqu'aux rives de la Baltique. Il peut vraiment être fier de ses états de service ». Il ne fait aucun doute que les parachutistes du 1er Bataillon canadien de parachutistes, de même que les unités aéroportées qui le soutenaient, la 1re Compagnie canadienne d'instruction de parachutistes (et le Bataillon du même nom) et le Centre de parachutisme du Canada A-35 ont jeté, au prix de grands efforts et de sacrifices personnels, les bases de l'héritage canadien en matière d'unités de parachutistes.

En fin de compte, la grève de la faim du 1er Bataillon canadien de parachutistes est riche en leçons et en considérations intéressantes. Premièrement, il est essentiel d'imposer la discipline et de « punir » les soldats ayant l'expérience du combat et du terrain pour maintenir leur niveau de concentration et pour perfectionner et aiguiser les compétences dont ils auront besoin lors des opérations suivantes. Deuxièmement, les soldats, même ceux ayant été soumis à un entraînement intensif, qui sont professionnels et qui ont l'expérience du combat se soumettront à une discipline rigide et à un entraînement exigeant, mais ils doivent percevoir ces éléments comme étant appropriés, justes et raisonnables. Même s'ils rechignent et se plaignent, la désobéissance collective est peu probable tant que les actions du commandant respecteront les critères susmentionnés. Dans le cas contraire, on peut s'attendre à ce que les individus à qui on a inculqué les valeurs démocratiques occidentales et qui sont le produit de la société canadienne prennent les mesures qu'ils jugent nécessaires pour parer aux injustices dont ils estiment être victimes.

L'étude de cas met aussi en évidence un certain nombre de difficultés auxquelles les commandants, à divers paliers, doivent faire face. Pour commencer, quel rôle les

officiers/commandants subalternes doivent-ils jouer pour ce qui est d'avertir leurs supérieurs du mécontentement des soldats? Jusqu'à quel point les officiers subalternes doivent-ils enjoindre leurs supérieurs de « s'assouplir »? Ces questions ne sont pas sans importance. Évidemment, la réponse dépend de la personnalité des individus concernés. Il n'en reste pas moins que les commandants ont l'obligation de faire part des inquiétudes de leurs subordonnés à leurs supérieurs et qu'ils sont aussi tenus de garder leurs supérieurs informés et de leur fournir un compte rendu précis des tensions au sein de l'unité. Cependant, la ligne de démarcation entre passer pour un geignard et sembler ne pas soutenir suffisamment la chaîne de commandement ou faire connaître des griefs valables n'est pas toujours clairement définie. Cette tâche est encore plus ardue quand le commandant ou le supérieur acceptent mal les critiques ou les commentaires.

Le défi auquel est confronté le commandant n'est pas moins complexe. Tous les subordonnés, peu importe leur grade, se plaignent. À les entendre, le conditionnement physique, l'entraînement opérationnel et la discipline sont toujours trop difficiles et trop exigeants, ils demandent trop de temps, etc. Cependant, le cmdt est responsable de l'efficacité et du rendement de l'unité. Son efficacité opérationnelle globale détermine ses succès et permet à ses membres de survivre. Alors, comment savoir quand la limite est dépassée? Une mauvaise interprétation peut être coûteuse, et constater une erreur trop tard n'est pas envisageable.

Finalement, le supérieur du cmdt aussi doit surmonter des difficultés. Des rumeurs de mécontentement circulent toujours, c'est inévitable. Cependant, la question est de départager les rumeurs fondées et celles qui ne le sont pas. Qui plus est, si le cmdt atteint les objectifs que son supérieur lui a assignés, ce dernier doit-il intervenir? Et si le cmdt mettait en place des mesures qu'il croit que son supérieur veut le voir appliquer? Jusqu'à quel point un officier supérieur est-il conscient de son influence ou de la manière dont ses paroles sont interprétées?

Dans le cas du 1er Bataillon canadien de parachutistes, la participation de Hill est étrange. Malgré sa profonde affection pour « ses Canadiens », il croyait qu'ils étaient une bande de fortes têtes ayant besoin d'une discipline rigide et constante. De ce point de vue, il approuvait Nicklin et, même après la grève de la faim, aucune preuve ne suggère que Hill a demandé au cmdt des parachutistes de changer ses méthodes, ce qui aurait été tacite s'il n'avait pas réitéré son soutien au style de commandement de Nicklin. Mais, encore une fois, il n'a jamais puni les instigateurs de la grève de la faim non plus.

Pourtant, la grève de la faim au sein du 1er Bataillon canadien de parachutistes, entre le 20 et le 23 octobre 1944, fournit une excellente étude de cas concernant ce qui peut se produire quand on pousse de bons éléments trop loin. Ce qui est surprenant, c'est que les événements n'ont eu aucune vraie conséquence. Aucune mesure disciplinaire n'a été appliquée et le cmdt a apparemment refusé de modifier ses méthodes; il a été tué au combat cinq mois plus tard. Cependant, l'incident est

demeuré quelque peu embarrassant pour les vétérans, qui ont organisé la grève de la faim. Cet événement fournit néanmoins des leçons et met en évidence des facteurs dont les officiers de tous les grades doivent tenir compte.

NOTES EN FIN DE CHAPITRE

1 Note de service, DM QG MDN no 2, « Serial 1351 - 1st Parachute Battalion » 27 novembre 1942, dossier HQS 8846-1, vol. 21, forces aéroportées. Organisation, formation 1941-45. Microfilm C-5278, série C-1, groupe d'enregistrement 24, Bibliothèque et Archives Canada (BAC).

2 Lettre, Major-général H.F.G. Letson (adjudant général), « 1st Parachute Battalion - Serial 135. ». dossier HQS 8846-1, vol. 12. Microfilm C-5278, série C-1, groupe d'enregistrement 24, BAC. Dès le 29 juillet 1942, le SCEMG a déclaré que « la formation et l'instruction individuelle du 1er Bataillon canadien de parachutistes sont urgentes et [je dois] insister sur l'importance de l'élimination des délais à cet égard ». Lettre du SCEMG aux commandants du « Bataillon canadien de parachutistes », 29 juillet 1942. 1er Bataillon canadien de parachutistes, dossier 19, vol.2, BA 1, Musée des Forces aéroportées canadiennes (MFAC).

3 Ébauche de lettre, Maréchal en chef de l'air C.F.A. Portal, Air Ministry au GQG des *Homes Forces*, janvier 1942. Air Ministry, Army Cooperation Command : Registered Files. Organisation des Forces aéroportées, février 1941 à 1943. Public Records Office (PRO) AIR 39/26.

4 Major-général R.N. Gale, brochure – « To All Officers in the 6th Airborne Division » juin 1943. 1er Bataillon canadien de parachutistes, dossier 21, vol, 6, BA 1, MFAC.

5 « Training Paratroops », *Canadian Army Training Memorandums*, no 20, novembre 1942, p. 10.

6 Capitaine F.O. Miksche, *Paratroops - the history, organization and tactical use of airborne formations* (Faber and Faber Ltd, 1942), p.133.

7 Note de service du DSI au SCEMG, « 1er Bataillon canadien de parachutistes » 22 octobre 1942, dossier 112.3M300 (D99), Direction – Histoire et patrimoine (DHP).

8 Lettre, secrétariat du MDN (Armée), « 1st Canadian Parachute Battalion - Accounting of Personnel », 17 décembre 1942, dossier HQS 8846-1, vol. 17. Microfilm C-5277, sécrie C-1, groupe d'enregistrement 24, BAC; Note de service A.P. 3, « 1st Canadian Parachute Bn - Documentation, Relinquishment of N.C.O. Appointment », 11 février 1943, ibid., vol. 1; et lettre de l'attaché militaire de la légation canadienne au secrétaire du ministère de la Défense nationale (Armée), « Organization - 1st Canadian Parachute Battalion », 20 février 1943, dossier HQS 8846-8, « Promotions 1 Cdn Para Bn, 1942-43 », no 3, dossier HQS 8846-8. Microfilm C-8379, série C-1, groupe d'enregistrement 24, BAC.

9 Lettre, secrétariat du MDN (Armée), « 1st Canadian Parachute Battalion - Accounting of Personnel », 17 décembre 1942, dossier HQS 8846-1, vol. 17. Microfilm C-5277, série C-1, groupe d'enregistrement 24, BAC; Note de service A.P. 3, « 1st Canadian Parachute Bn - Documentation, Relinquishment of N.C.O. Appointment », 11 février 1943, ibid., vol. 1; et lettre de l'attaché militaire de la légation canadienne au secrétaire du ministère de la Défense nationale (Armée), « Organization - 1st Canadian Parachute Battalion », 20 février 1943, dossier HQS 8846-8, « Promotions 1 Cdn Para Bn, 1942-43 », no 3, dossier HQS 8846-8. Microfilm C-8379, série C-1, groupe d'enregistrement 24, BAC.

10 « Canada's Jumping Jacks! », *Khaki. The Army Bulletin*, vol. 1, no 22, 29 septembre 1943, p. 1.

11 Lettre, A.E. Moll, « Selection of Airborne Personnel » 52/Psychiatrie/4/3 S.P.5. - 24 novembre 1943. Archives du 1er Bataillon canadien de parachutistes.

12 Moll était certain que les candidats cotés « A » seraient les meilleurs. Il était aussi certain que le personnel coté « E » devait être automatiquement rejeté. Cependant, il n'était pas aussi catégorique au sujet des autres candidats, soit 80 pour cent, qui se trouvaient dans la zone grise comprise entre ces deux extrêmes. Moll et son personnel ont décidé qu'aussi longtemps que des nouveaux volontaires se présenteraient, il continuerait à n'accepter que les meilleurs. Lettre, 15 novembre 1985, du Dr Bill McAndrews (historien à la DHP) au Brigadier-général E. Beno, MFAC.

13 Au 10 juillet 1942, les exigences physiques auxquelles les parachutistes devaient satisfaire étaient les suivantes :

être alerte, actif et souple et avoir des muscles fermes ainsi que des membres forts (posséder les aptitudes requises pour devenir un combattant individuel agressif et très endurant);

respecter les exigences relatives à l'âge : officiers – les capitaines et les lieutenants devaient être âgés de 32 ans ou moins et les majors devaient avoir 35 ans ou moins;
les militaires du rang (MR) – entre 18 et 32 ans inclusivement;

posséder les caractéristiques physiques suivantes :

- poids – ne pas excéder 185 livres;
- grandeur – ne pas excéder 72 pouces;
- vision – la vue à distance non corrigée de chaque œil doit être d'au moins 20/40;
- pieds – les candidats ayant les pieds plats (non symptomatique) dans une mesure dépassant le 2e degré sont exclus;
- système génito-urinaire – les candidats ayant récemment souffert d'une maladie vénérienne sont exclus;
- système nerveux – les candidats dont le système nerveux présente des signes d'instabilité sont exclus;
- os, jointures et muscles – les candidats dont certaines jointures manquent de flexibilité, ayant une musculature faible ou inégale, ayant une mauvaise coordination, présentant des signes d'asthénie ou dont la condition physique est sous la moyenne sont exclus;

- antécédents médicaux – les candidats ayant déjà souffert de douleurs à la cambrure du pied, de blessures récurrentes aux genoux ou à la hanche, ayant subi une fracture récemment, dont les os se sont mal replacés après une ancienne fracture, dont les mouvements sont douloureux ou limités, souffrant de luxations récurrentes, ayant été gravement malades récemment, ayant subi une opération ou souffrant d'une maladie chronique sont exclus;
- à l'exception des exigences susmentionnées, les normes d'aptitude physique sont les mêmes que la norme « A.1 » de l'Armée.

Lettre de l'adjudant général à tous les commandants du « Bataillon de parachutistes, no de série 1351 », 10 juillet 1942, dossier 171.009/D223, DHP. La définition de l'Armée de « A.1. » était la suivante : « Le candidat doit avoir une vision suffisante pour tirer ou conduire et pouvoir fournir un effort intense sans conséquences pour ses capacités locomotrices autres que des déficiences mineures temporaires. Âge – entre 22 et 32 ans; grandeur – grandeurs normales – minimum de 5'2», maximum de 6'; poids – minimum de 125 lb et maximum de 196 lb; normes visuelles – vision non corrigée de 20/40 pour les deux yeux. La perception des couleurs doit être de niveau "imparfaite sécuritaire"; acuité auditive – 10 pieds pour chaque oreille, c.-à-d. qu'un homme faisant dos à l'examinateur doit pouvoir l'entendre chuchoter à une distance de 10 pieds. Les trompes d'Eustache du candidat doivent être en bon état; dentition – les parachutistes ne peuvent pas sauter avec une prothèse dentaire, ils doivent donc avoir huit dents en bon état ou réparables (incluant deux molaires) dans la mâchoire supérieure positionnées de manière à s'opposer correctement aux dents de la mâchoire inférieure; blessures aux membres – il a été convenu que les candidats présentant d'ancienne fractures des membres inférieurs ou de l'épine dorsale, même complètement guéries, ne sont pas acceptables. Pieds plats non acceptables. Toutes les jointures de membres inférieurs doivent bouger sans obstruction; norme relative à l'intelligence et à l'aptitude mentale : il a été convenu que les candidats requis pour les tâches qui seront assignées à l'unité doivent avoir l'esprit alerte et que les candidats dont l'intelligence est incertaine seront éliminés par l'administration d'un test d'intelligence ». Normes médicales pour parachutistes, dossier HQS 8846-1, vol. 15, microfilm C-5277, série C-1, groupe d'enregistrement 24, BAC.

14 Lettre de l'adjudant général aux commandants du « 1er Bataillon de parachutistes – série 1351 », 2 octobre 1942, dossier HQS 8846-1, vol. 12, microfilm C-5277, série C-1, groupe d'enregistrement 24, BAC. Certaines personnes ne sont pas autorisées à se porter volontaires pour faire partie des troupes aéroportées. Ces personnes sont les suivantes : hommes de métier ayant suivi une formation, personnel suivant une instruction dans les écoles de métiers, techniques ou professionnelles de l'Armée ainsi que le personnel occupant des postes d'arpenteur, de mécanicien d'instruments, de mécanicien sans filiste, de radio-électricien, de signaleurs et d'ajusteur.

15 Lettre, A.E. Moll, « Selection of Airborne Personnel » 52/Psychiatrie/4/3 S.P.5. – 24 novembre 1943. Archives du 1er Bataillon canadien de parachutistes.

16 Notre de service, Colonel W. Line « Selection of Personnel – 1st Parachute Battalion », 23 décembre 1943, dossier 163.009 (D16), DHP; et dossier HQS 8846-1, vol. 16, microfilm C-5277, série C-1, groupe d'enregistrement 24, BAC.

17 Les examinateurs ont rapporté que les principales causes de rejet autres que celles liées à la condition physique étaient le manque d'enthousiasme pour le métier de parachutiste, qui devenait souvent évident une fois que les candidats avaient appris en détail ce pourquoi ils s'étaient portés volontaires, ainsi que la présence de symptômes d'instabilité émotionnelle, définis comme suit :

- sociabilité : hostilité, réclusion, manque d'aptitudes sociales;
- adaptation à la vie militaire : mécontentement, plaintes;
- antécédents professionnels : changements fréquents, peu de responsabilités ou salaire bas à cause d'aptitudes faibles;
- antécédents scolaires : progrès faible, indiscipline, mauvaise conduite;
- antécédents familiaux : famille dissociée suite à un décès ou à un divorce, parents adoptifs, alcoolisme, délinquance ou criminalité juvénile, membres de la famille souffrant de troubles nerveux;
- santé personnelle et antécédents médicaux : tremblements, transpiration extrême, bégaiement, cauchemars, forts battements du cœur, sueurs froides, épisodes d'étourdissement ou de perte de connaissance, onychophagie, alcoolisme, malaises gastriques ou nerveux, peur du noir ou des hauteurs, problèmes sexuels, dépendance aux drogues, délinquance ou criminalité juvénile, visites fréquentes à la salle d'examen médical (SEM).

18 Note de service, Colonel W. Line, « 1st Parachute Bn. (Serial 1351) », 26 décembre 1942, dossier HQS 8846-1, vol. 16, microfilm C-5277, série C-1, groupe d'enregistrement 24, BAC. Une évaluation indépendante de l'examen de 613 candidats fournit des détails supplémentaires. Parmi les 613 cas examinés, 322 (ou 52,5 pour cent) ont été acceptés. La plupart des évaluations des candidats ont été trouvées dans le dossier HQS 8846-1, vol. 19, microfilm C-5277, série C-1, groupe d'enregistrement 24, BAC. Les évaluations s'étendaient sur une période comprise entre septembre 1942 et le début 1943. Il est apparu que les cas traités entre janvier et mars 1943 l'ont été moins sévèrement que ceux de 1942. Les principaux motifs de rejet étaient la nervosité (tremblement des mains) (29 pour cent), l'instabilité (13 pour cent), les antécédents familiaux (famille dissociée, opposition des parents ou de l'épouse à ce que le candidat rejoigne les troupes aéroportées, antécédents médicaux des membres de la famille) (12 pour cent) et le manque d'agressivité (11 pour cent). Les autres motifs de rejet étaient les suivantes : raisons médicales (11 pour cent), désistement volontaire (9 pour cent), intelligence insuffisante (7 pour cent), incapacité de nager (1 pour cent), états de service militaires non satisfaisants (2 pour cent) et autres (environ 6 pour cent).

19 Lettre de l'adjudant général aux OGC « Selection of Personnel - Canadian Parachute Troops », 11 mai 1943, dossier HQS 8846-1, vol. 24, microfilm C-5277, série C-1, groupe d'enregistrement 24, BAC.

20 Ibid. Il arrivait que les apparences soient suffisantes pour rejeter un volontaire. Par exemple, le cmdt a dit d'un candidat que « ce soldat est jeune, de faible carrure et il ne semble pas assez endurci pour être un parachutiste ». Au bout du compte, le cmdt a eu le dernier mot et son veto a mis un terme à la carrière du candidat au sein des forces aéroportées.

21 En janvier 1943, les critères médicaux de présélection ont été modifiés à cause des

commentaires de la première « fournée » de candidats et de leur taux de réussite (les caractères italiques indiquent les modifications) :

Être alerte, actif, souple et avoir des muscles fermes ainsi que des membres forts (posséder les aptitudes requises pour devenir un combattant individuel agressif et *TRÈS* endurant);

Âge : *entre 18 et 32 ans inclusivement* (en juin 1943, la limite inférieure a été revue et établie à 18 ans et demi);

Posséder les caractéristiques physiques suivantes :

- poids – ne pas excéder *190* livres;
- grandeur – ne pas excéder 72 pouces;
- vision – la vue à distance non corrigée de chaque œil doit être au moins de 20/40;
- *pieds et membres inférieurs : pieds plats inacceptables, ossature et musculature des membres inférieurs supérieures à la moyennes;*
- système génito-urinaire – les candidats ayant récemment souffert d'une maladie vénérienne sont exclus;
- système nerveux – les candidats dont le système nerveux présente des signes d'instabilité ou ayant *antécédents en matière de troubles nerveux* sont exclus;
- os, jointures et muscles – les candidats dont certaines jointures manquent de flexibilité, ayant une musculature faible ou inégale, ayant une mauvaise coordination, présentant des signes d'asthénie ou dont la condition physique n'est pas supérieure à la moyenne sont exclus;
- acuité auditive – 10 pieds pour chaque oreille, c.-à-d. qu'un homme faisant dos à l'examinateur doit pouvoir l'entendre chuchoter à une distance de 10 pieds. Les trompes d'Eustache du candidat doivent être en bon état;
- dentition – les parachutistes ne peuvent pas sauter avec une prothèse dentaire, ils doivent donc avoir huit dents en bon état ou réparables (incluant deux molaires) dans la mâchoire supérieure positionnées de manière à s'opposer correctement aux dents de la mâchoire inférieure;
- antécédents médicaux – les candidats ayant déjà souffert de douleurs à la cambrure du pied, de blessures récurrents aux genoux ou à la hanche, ayant subi une fracture récemment, dont les os se sont mal replacés après une ancienne fracture, dont les mouvements sont douloureux ou limités, souffrant de luxations récurrentes, ayant été gravement malades récemment, ayant subi une opération ou souffrant d'une maladie chronique sont exclus (à moins qu'elles ne soient récurrentes, les fractures correctement guéries ne causent pas l'exclusion du candidat);
- norme relative à l'intelligence et à l'aptitude mentale : il a été convenu que les candidats requis pour les tâches qui seront assignées à l'unité doivent avoir l'esprit alerte et que les candidats dont l'intelligence est incertaine seront éliminés par l'administration d'un test d'intelligence;
- à l'exception des exigences susmentionnées, les normes d'aptitude physique sont les mêmes que la norme « A.1 » de l'Armée.

Ces modifications témoignent du fait qu'avec la poursuite de la guerre, le processus de sélection rigoureux était devenu un obstacle à l'atteinte des quotas nécessaires. En mai 1944, les critères ont été grandement assouplis. Les nouvelles normes pour les parachutistes (opérationnels) étaient relativement souples :

Condition physique

- profil PULHEMS : 1112111;
- âge : entre 18 ans et demi et 32 ans, inclusivement;
- grandeur maximale : 6'2" pour un poids maximal de 220 lb. Un rapport grandeur/poids convenable est requis;
- dentition : le candidat doit avoir suffisamment de molaires pour mastiquer la nourriture raisonnablement bien en cas de perte ou de bris de sa prothèse;
- bonne condition physique : il est grandement préférable que le candidat ait participé à des sports exigeants ou qu'il se soit livré à une occupation ou à un hobby civils demandant un effort considérable;

Autres exigences :

- doit être émotionnellement stable, motivé, autonome et relativement agressif;
- doit être en service général avant de poser sa candidature pour suivre l'entraînement de parachutiste;
- doit avoir terminé l'entraînement de base;
- s'il ne parle pas anglais, le candidat doit être suffisamment bilingue pour comprendre toutes les instructions données en anglais;
- doit avoir une éducation correspondant au moins à une sixième année;
- doit nourrir un grand intérêt pour l'entraînement de parachutiste après avoir été bien informé des exigences physiques élevées et de l'importance de l'entraînement de l'infanterie.

Cependant, l'assouplissement des critères de sélection n'était pas suffisant. Le directeur – sélection du personnel a clairement fait savoir aux examinateurs que l'examen psychiatrique n'était plus requis à l'étape de la mise en candidature initiale. De plus, il leur a indiqué que tout candidat dont le profil PULHEMS répondait aux normes minimales et qui respectait les autres critères pourrait suivre l'entraînement de parachutiste. En fait, à chaque fois que les examinateurs de l'Armée trouvaient un candidat approprié, ils devaient immédiatement le renseigner sur le service en tant que parachutiste. L'acronyme PULHEMS signifiait : P – physique, U – upper limbs (membres supérieurs), L – lower limbs (membres inférieurs), H – hearing (audition), E – eyes (yeux), M – mental (aptitudes mentales), S – stability (stabilité). Pour chacun de ces facteurs, les candidats recevaient une note pouvant aller de 1 à 5; une note de 1 signifiait que le candidat pouvait occuper n'importe qu'elle fonction militaire et une note de 5, que le candidat ne pouvait en occuper aucune. Major-général F.M. Richardson, *Fighting Spirit. A Study of Psychological Factors in War* (Londres, Leo Cooper, 1978), p. 165. « Physical Standards and Instructions for the Medical Examination of Serving Soldiers and Recruits for the Canadian Army – 1943 » archives du 1er Bataillon canadien de parachutistes; et « Medical Standards for Paratroops - All Ranks », 18 janvier 1943, dossier HQS 8846-1, vol. 19, microfilm C-5277, série C-1, groupe d'enregistrement 24, BAC. Lettre de l'adjudant général aux

OGC, « Selection of Paratroops - Specifications General Instructions », 17 mai 1944, archives du 1er Bataillon canadien de parachutistes; Lettre du directeur – sélection du personnel à tous les examinateurs de l'Armée, « Selection of Paratroops - Specifications General Instructions », 22 mai 1944, archives du 1er Bataillon canadien de parachutistes; et Lettre du directeur – sélection du personnel à tous les examinateurs de l'Armée, « Selection of Paratroops », 2 mars 1945, dossier 163.009 (D16), DHP. « A.35 Canadian Parachute T.C », 19 novembre 1943, répertoire 6, dossier 112.21009 (D197), DHP. Le Sergent R.F. Anderson a affirmé que, selon ses discussions avec les autres, au moins 60 ou 70 pour cent des volontaires échouaient le processus de sélection et d'entraînement. Entrevue avec Bernd Horn du 11 juin 1998. Cette affirmation est compatible avec les déclarations des autres anciens combattants de l'unité.

22 Ibid.

23 « Training Paratroops », *CATM*, novembre 1942, no 20, 10.

24 Robert Taylor, « Paratroop Van Eager to be Tip of Army "Dagger" », *Toronto Daily Star*, 12 août 1942, dossier 10-31, Lockyer, Mark, archives du 1er Bataillon canadien de parachutistes.

25 Ibid.

26 James C. Anderson, « Tough, Hard-As-Nails Paratroopers Arrive to Open Shilo School », 22 septembre 1942, 1. dossier 2-11, Firlotte, Robert, archives du 1er Bataillon canadien de parachutistes; « Toughest in Canada's Army Back for Paratroop Course », *The Star*, 21 septembre 1942, dossier 2-111, Firlotte, Robert, archives du 1er Bataillon canadien de parachutistes; et Ronald K. Keith, « Sky Troops », *Maclean's Magazine*, 1er août 1943, p. 18-20 et p. 28. Il s'agit simplement d'un échantillon représentatif. Presque tous les articles parus dans les journaux de l'ensemble du Canada utilisaient des adjectifs semblables pour décrire le « plus récent corps d'élite » du Canada.

27 « Assembling Paratroopers at Calgary », *Globe and Mail*, vol. XCIX, no 28916, 18 août 1942, p. 13, microfilm N-20035, BAC; et Robert Taylor, « Paratroop Van Eager to be Tip of Army "Dagger" »,12 août 1942, dossier 10-31, Lockyer, Mark, archives du 1er Bataillon canadien de parachutistes.

28 « Assembling Paratroopers at Calgary », *Globe and Mail*, vol. XCIX, no 28916, 18 août 1942, p. 13, microfilm N-20035, BAC.

29 James C. Anderson, « Canada's Paratroopers Don't Have Stage Fright », *Saturday Night*, no 11, 12 décembre 1942, p. 11, microfilm 56 A, NL.

30 Jean E. Protugal, *We Were There - The Army. A Record for Canada, Volume #2 of Seven*, Toronto, *The Royal Canadian Institute*, 1998, p. 944.

31 Lettre du Brigadier James Hill à l'honorable P.J. Montague, QG de l'Armée canadienne, 9 avril 1945, dossier 145.4011 (D2), 1er Bataillon canadien de parachutistes, DHP.

32 Ibid.

33 Portugal, p. 943-944.

34 Entrevue de R.F. « Andy » Anderson avec Michel Wyczynski, 7 février 2002.

35 Harold Johnstone, *Johnny Kemp, DCM, His Story With the 1st Canadian Parachute Battalion, 1942-1945*, Nanaimo, impression privée, 2000, p. 17.

36 Journal de guerre du 1er Bataillon canadien de parachutistes, du 11 au 24 septembre 1944. Le 11 septembre, le personnel du bataillon est monté à bord de trois trains qui se dirigeaient vers l'Écosse, Londres et les Midlands. Tout le personnel avait reçu l'ordre de revenir pour le 24 septembre 1944. Septembre 1944, vol. 15299, groupe d'enregistrement 24, BAC.

37 Bradbrooke a été muté à un poste d'état-major au Quartier général de l'Armée canadienne à Londres. Nicklin a été promu au grade de Lieutenant-colonel par intérim le 8 septembre 1944. *Part II Orders*, no 37, 8 novembre 1944, 2) *Appointments – Promotions*, groupe d'enregistrement 24, BAC.

38 Ibid., 26 septembre 1944.

39 Rapport d'évaluation, Nicklin, Major Albert Jevon, préparé par le Brigadier S.J.L. Hill, 17 février 1945, archives du 1er Bataillon canadien de parachutistes.

40 Entrevue du Brigadier James Hill avec Brian Nolan, p. 33-34. Brian Nolan Fonds, dossier portant sur le Brigadier James Hill, archives du 1er Bataillon canadien de parachutistes.

41 Sgt R.F. Anderson, « From the Rhine to the Baltic », Anderson, R.F., dossier 11-2, archives du 1er Bataillon canadien de parachutistes.

42 Joe Ryan, *Old Manager Pays Tribute to Nicklin*, coupure de presse, date et publication inconnues, archives du 1er Bataillon canadien de parachutistes.

43 Ibid., p. 41.

44 Aide-mémoire du Brigadier James Hill, novembre 1993, p. 22. Ibid.

45 Entrevue du Brigadier James Hill réalisée par Brian Nolan, p. 37. Fonds Brian Nolan, dossier portant sur le Brigadier James Hill, 1er Bataillon canadien de parachutistes.

46 Entrevue de John Feduck réalisée par Michel Wyczynski, août 2002.

47 Entrevue de Harry Reid réalisée par Michel Wyczynski, 24 janvier 2002.

48 Entrevue de R.F. Anderson réalisée par Michel Wyczynski, 7 février 2002.

49 Entrevue de Roland Larose réalisée par Michel Wyczynski, 10 janvier 2002.

50 Entrevue de Richard Hilborn réalisée par Michel Wyczynski, 14 décembre 2002.

51 Entrevue d'Alf Tucker réalisée par Michel Wyczynski, 12 décembre 2001.

52 Entrevue de Richard Hilborn réalisée par Bernd Horn, 27 avril 2001.

53 Entrevue de Richard Creelman réalisée par Michel Wyczynski, 27 décembre 2001.

54 Entrevue de Roland Larose réalisée par Michel Wyczynski, 10 janvier 2002.

55 Ibid.

56 Entrevue d'Ernie Jeans réalisée par Michel Wyczynski, 22 janvier 2002.

57 Sergent Andy Anderson, lettre à l'auteur, 4 août 2005.

58 Journal de guerre du 1er Bataillon canadien de parachutistes, 20 octobre 1944. Octobre, vol. 15299, groupe d'enregistrement 24, BAC. Une autre version de cette l'histoire qui a circulé au cours des années laissait entendre que les hommes protestaient contre la qualité de la nourriture. La plupart des parachutistes s'entendaient pour dire que la nourriture n'était pas très bonne, mais ce n'est pas la cause de la grève de la faim. Cette affirmation est confirmée par le rapport officiel établi sur l'incident. Voir la note de service, section canadienne de liaison, 3e Brigade de parachutistes, « *Refusal to eat* », 23 octobre 1944, annexe 18, du 1er février 1944 à janvier 1945, Bataillon canadien de parachutistes, vol. 15 299, série C-3, journal de guerre, groupe d'enregistrement 24, BAC.

59 Note de service, « 1er Bataillon canadien de parachutistes », de AAG à MAG, 24 octobre 1944, Bataillon de parachutistes, dossier 2011, vol. 12 721, groupe d'enregistrement 24, BAC.

60 Ibid.

61 Entrevue téléphonique avec Jan de Vries, 8 décembre 2002. John Madden, 1er Bataillon canadien de parachutistes. Mémoires enregistrées, non datées, p. 21. DHP, Madden, John, dossier biographique, p. 21.

62 Ibid., John Madden.

63 Entrevue téléphonique de Jan de Vries réalisée par Michel Wyczynski, 8 décembre 2002.

64 Dossier biographique, Madden, John, DHH, 21.

65 Ibid.

66 Entrevue de E. Jenkins réalisée par Michel Wyczynski, 19 décembre 2001.

67 Bon nombre des anciens combattants qui ont accordé une entrevue ont confirmé qu'ils n'ont pas souffert de la faim pendant cette période. En effet, soit d'autres unités leur fournissaient des rations, soit ils s'étaient accumulé une réserve de nourriture personnelle, soit ils mangeaient de petits repas ou des collations au NAFFI.

68 « Hunger Strike Story », note de service du DSDPB au MGA, 24 octobre 1944, Bataillon de parachutistes, dossier 2011, vol. 12 721, groupe d'enregistrement 24, BAC.

69 Note de service, « 1er Bataillon canadien de parachutistes », du AAG au MGA, 24 octobre 1944, Bataillon de parachutistes, dossier 2011, vol. 12 721, groupe d'enregistrement 24, BAC.

70 « Hunger Strike Story », note de service du DSDPB au MGA, 24 octobre 1944, Bataillon de parachutistes, dossier 2011, vol. 12 721, groupe d'enregistrement 24, BAC.

71 Citation tirée de Brian Nolan, *Airborne*, Toronto, Lester Publishing, 1995, p. 123-124.

72 Entrevue du Sergent Denis Flynn réalisée par Bernd Horn le 18 avril 2001. Pendant la percée allemande dans le secteur du village de Bréville, le 11 juin 1944, le Brigadier James Hill a rassemblé une force de réserve et a personnellement mené la contre-attaque visant à rétablir la ligne de front alliée. Le Major Murray Macleod a souligné ce qui suit : « La contre-attaque a été dirigée par le Brigadier Hill, et on dit que la bravoure dont il a personnellement fait preuve a grandement contribué à durcir la résistance des troupes engagées dans les combats. Le fait qu'il ne semblait pas se soucier des balles et des tirs d'artillerie qui l'entouraient quand il passait d'une position défensive à l'autre a encouragé les hommes et leur a permis de tenir leurs positions ». Portugal, p. 963.

73 Sgt R.F. Anderson, « From the Rhine to the Baltic », Anderson, R.F., dossier 11-2, archives du 1er Bataillon canadien de parachutistes. Il a aussi affirmé ce qui suit : « Pendant que vous progressiez sur votre axe et que vous passiez à l'attaque, vous pouviez toujours trouver le brigadier tout près de vous. Son courage et son leadership ont inspiré nos hommes et, encore maintenant, "ses Canadiens" occupent une place de choix dans son cœur et dans ses prières ».

74 Entrevue du Brigadier James Hill réalisée par Brian Nolan le 25 avril 1994, p. 40. Dossier portant sur le Brigadier James Hill, Fonds Brian Nolan, archives du 1er Bataillon canadien de parachutistes. Le passage suivant est tiré du journal de guerre de l'unité : « Pendant la matinée, il y a eu une séance d'entraînement général et un exposé du Brigadier Hill dans lequel il a promis qu'une enquête suivrait le dépôt de tout grief ».

75 Ibid.

76 Ibid.

77 Note de service, « 1er Bataillon canadien de parachutistes », du AAG au MGA, 24 octobre 1944, BAC, groupe d'enregistrement 24, vol. 12 721, dossier 2011, Bataillon de parachutistes ; et Note de service, section canadienne de liaison, 3e Brigade de parachutistes, « Refusal to eat », 23 octobre 1944, annexe 18, de février 1944 à janvier 1945, 1er Bataillon canadien de parachutistes, journal de guerre, vol. 15 299, série C-3, groupe d'enregistrement 24, BAC.

78 Note de service, « 1er Bataillon canadien de parachutistes », du AAG au MGA, 24 octobre 1944, Bataillon de parachutistes, dossier 2011, vol. 12 721, groupe d'enregistrement 24, BAC.

79 Ibid.

80 Ibid.

81 Entrevue de R.F. « Andy » Anderson réalisée par Michel Wyczynski, 7 février 2001.

82 Entrevue d'Alf Tucker réalisée par Bernd Horn le 23 juin 2001. Tucker, l'officier des transmissions, sautait habituellement le premier. Curieusement, un article de journal de l'époque qui affirmait que « ... ses hommes l'appréciaient comme rarement un officier a été apprécié » faisait complètement fausse route. La grève de la faim ou, plus particulièrement, les raisons qui y ont mené, ont creusé un fossé impossible à combler entre les soldats et Nicklin. Encore de nos jours, beaucoup d'anciens parachutistes critiquent leur ancien cmdt. Voir Joe Ryan, *Old Manager Pays Tribute to Nicklin*, coupure de presse, date ou publication inconnues, archives du 1er Bataillon canadien de parachutistes.

2

La révolte des généraux canadiens, 1944 : Le réquisitoire

Richard J. Walker

La situation ne pouvait plus durer. Le plan d'ensemble de l'instruction à l'échelle nationale était parfaitement inutile, strictement de la poudre aux yeux, et le gouvernement doit le savoir...

À moins que son opinion sur cette question d'organisation ne soit acceptée, il [Crerar] devra sérieusement envisager de revoir sa position...

À propos, il a déclaré être à l'affût d'un cas qui permettrait d'examiner cette question sous toutes ses coutures. Il souhaite en venir à une épreuve de force. Il affirme essentiellement que « les soldats sont des soldats – ils connaissent la guerre. Les politiciens sont des politiciens – ils jouent indéniablement un rôle utile mais la tâche de planifier et mener la guerre n'en fait assurément pas partie. En temps de guerre, les politiciens doivent laisser le champ libre aux hommes qui savent quoi faire et comment le faire[1].

Major-général H.D.G. Crerar,
Chef de l'état-major général,
tel que rapporté lors d'une conversation avec Grant Dexter,
le 13 septembre 1940

De l'arrivée du Général Hutton, en 1898, jusqu'au 10 juin 1940, les forces armées canadiennes, au cours de leur évolution, se sont efforcées d'atteindre deux objectifs : d'abord, conclure un contrat social avec le gouvernement selon lequel des forces armées seraient le giron d'une profession militaire autonome, ensuite,

obliger le gouvernement à leur céder une place digne de respect au sein de la société canadienne. Bien que ces objectifs soient demeurés hors de portée par le passé, la nature du désastre militaire auquel le Canada a été confronté en 1940 a créé un contexte stratégique propice à la réalisation de l'un et l'autre objectifs pour le leadership de l'armée.

La défaite de la France et la menace que l'Allemagne faisait planer sur l'Angleterre ont donné un choc aux défenseurs de l'Empire britannique. On ne saurait exagérer l'impact de cet événement sur les chefs politiques canadiens et la rapidité avec laquelle le gouvernement s'est transformé dans sa vision et dans l'action. Comme l'a écrit un journaliste du *Maclean's* le 1er juillet 1940 :

> Agitation et désarroi se sont emparés de la capitale la plus paisible des pays de la chrétienté concernés par la guerre, ses illusions désormais perdues, ébranlée dans sa suffisance. Jour après jour, à mesure que l'ombre de la croix gammée s'étend à travers la Manche, les vieilles chimères rassurantes et les anciens dogmes sont abandonnés. La morgue et la fatuité ont été remplacées par une peur véritable, assortie, heureusement, d'un esprit plus guerrier et combatif[2].

Dans une perspective civilo-militaire, cette transformation a créé une nouvelle relation de travail. Du côté du gouvernement, l'effroi suscité par le sentiment de voir la civilisation se retrouver au bord d'un précipice d'où elle pouvait contempler le gouffre de la défaite s'est traduit par une prise de conscience : aucun fardeau n'était trop lourd, aucun sacrifice n'était trop grand pour s'assurer la victoire. Cette nouvelle réalité signifiait que même si la responsabilité de l'effort de guerre incombait en définitive au gouvernement, celui-ci avait dû déléguer des pouvoirs dans diverses directions. L'ascendant incontestable de C.D. Howe sur le ministère des Munitions et des Approvisionnements et son réseau de « collaborateurs bénévoles » témoignent éloquemment de l'ampleur de cette délégation des pouvoirs axée sur l'obtention de résultats. Les forces armées ont bénéficié de la même latitude, auxquelles se greffait de plus un nécessaire caractère secret.

Les forces armées sont intervenues sur deux plans. D'abord, le savoir-faire militaire s'est manifesté dans sa dimension professionnelle en permettant au gouvernement de profiter de conseils et en orientant la mise sur pied de forces aptes à répondre au besoin, ou comme l'a formulé J.L. Ralston, les forces armées ont été un « poignard posé sur le cœur de Berlin »[3]. Ensuite, les leaders des forces armées ont saisi l'occasion pour affirmer l'autonomie de l'institution et faire progresser son plan d'action. Les chefs militaires étaient convaincus que les objectifs qu'étaient la volonté de gagner la guerre et l'intention de mettre sur pied des forces armées nationales étaient complémentaires. Par conséquent, même si on avait pu penser

que les responsables militaires faisaient preuve d'opportunisme en exploitant les avantages que leur offraient les pouvoirs qui leur avaient été dévolus, dans le contexte de l'époque, les chefs militaires jugeaient que de par leurs initiatives, ils ne faisaient que se débarrasser des contraintes politiques incongrues héritées du passé et affirmer leur contrat social à la défense du pays.

En s'efforçant de présenter avec impartialité les deux versants de cette dualité civilo-militaire ou de rendre pleinement justice aux deux points de vue, on peut comprendre le contexte stratégique dans lequel les initiatives et les décisions ont été prises et concevoir que même si aucune des deux entités n'a fait preuve de malice en poursuivant des programmes divergents en vue d'un objectif commun, elles demeuraient empêtrées dans les contraintes politiques du passé. Ainsi, les forces armées ont grossi leurs rangs afin de répondre à leurs besoins opérationnels. Cette croissance correspondait également à leur aspiration organisationnelle de se transformer en une force permanente de bonne taille qui, après la guerre, en viendrait à occuper une place enviable au sein de la société canadienne. Réciproquement, le principe de proportionnalité du gouvernement reposait sur l'obligation de « gagner la guerre seulement ». Ce n'était pas un gouvernement de temps de guerre du style de celui de Robert Borden. Bien que le conseil des ministres dû renoncer à assumer certaines fonctions, le contrôle du personnel et son lien historique au spectre de la conscription ont fait exception à la règle.

Même si le leadership des forces armées semblait sensé, sincère et bien intentionné, son rapport au personnel a immédiatement envenimé le climat entre les chefs militaires et les membres du Cabinet quant à la façon de procéder. Dans la mesure où les besoins des forces armées allaient au-delà de la simple nécessité de gagner la guerre, il était inévitable que les attentes des acteurs civils et militaires se heurtent les unes aux autres. Dans le cadre de ce conflit, les gestes posés par les divers protagonistes ne peuvent être réellement compris que dans le contexte stratégique de l'époque. Malgré la stratégie de la responsabilité limitée du Premier ministre Mackenzie King, le leadership militaire avait l'intention bien arrêtée d'atteindre un engagement national intégral bien avant la défaite de la France en juin 1940.

Première partie

Bien que le Général McNaughton ait assuré King qu'il se satisfaisait d'une seule division, il a immédiatement consulté le ministère de la Guerre pour savoir comment s'y prendre pour favoriser la croissance et ainsi combler les attentes tant des forces armées que du ministère de la Guerre à l'égard d'un engagement national complet. La déclaration de King selon laquelle le gouvernement « a l'intention de s'assurer qu'une deuxième division sera envoyée outre-mer dès que possible a à la fois mis en branle le processus de planification d'état-major et amené King à rappeler que

le gouvernement canadien n'avait pas approuvé la formation d'un corps d'armée canadien, tout en insistant sur la chose suivante :

> Vos discussions avec le ministère de la Guerre ne devraient avoir lieu qu'en fonction des offres et des engagements dont le gouvernement canadien a réellement et explicitement convenu. Les discussions portant sur tout autre engagement ultérieur concernent des enjeux politiques majeurs et doivent être amorcées par les gouvernements[4].

Cela ne signifie pas que le Cabinet rejetait le principe même d'un corps d'armée. Au contraire, c'était un concept valable sur le plan politique, moral et fiscal. Le 2 avril 1940, on a débattu au Conseil des ministres de la question d'autoriser un corps d'armée canadien formé de deux divisions et d'unités auxiliaires. Ironiquement, J. L. Ralston, le ministre des Finances, disputait avec Norman Rogers, le ministre de la Milice et de la Défense, de la question du corps en mettant en doute sa nécessité et en invoquant la question des coûts. Comme il l'a dit, il pouvait acheter dix destroyers « avec la somme requise pour se procurer le matériel des services auxiliaires »[6]. Pourtant, King s'est rangé derrière le pragmatisme de Rogers, qui affirmait pouvoir maintenir un corps modeste composé de deux divisions, « alors que si nous ne le faisions pas, nous pourrions nous retrouver aux prises avec une troisième division. Surtout, il avait l'impression que la mobilisation volontaire ne serait peut-être pas possible »[7]. King était conscient de la dimension politique du moral de la nation et n'était pas indifférent au moral des troupes :

> La population canadienne souhaiterait avoir un corps d'armée; c'est ce qui serait digne du pays. C'est de plus quelque chose que nous devons à McNaughton et aux hommes qui sont prêts à donner leur vie : leur accorder la formation tant désirée. Le peuple pourrait s'attendre à ce que nous engagions, le cas échéant, des dépenses supplémentaires pour cette expression nationale de nos forces outre-mer[8].

Norman Rogers a voulu empêcher la mise sur pied d'une troisième division en affrontant McNaughton et son état-major du Quartier général des forces armées du Canada (QGFAC) le 22 avril 1940. En faisant fi des prétentions de McNaughton, car « il n'a jamais parlé en faveur de la formation d'un corps d'armée canadien, bien qu'il pu penser qu'un corps d'armée était probablement l'organisation la plus modeste au moyen de laquelle les forces armées du Canada en campagne pouvaient efficacement combattre et être correctement gérées », Rogers a clairement énoncé les préoccupations du Conseil des ministres au sujet du recrutement volontaire[9]. Il

prévenait « que la possibilité de former une 3e Division du Canada pourrait s'avérer peu désirable, le facteur contraignant étant la force maximale que le Canada pouvait maintenir sur le terrain grâce au recrutement volontaire »[10]. Les spécialistes militaires convenaient avec leur Ministre « que le Canada ne pourrait sans doute maintenir durant une guerre prolongée qu'un corps d'armée canadien équilibré constitué de deux divisions et de troupes auxiliaires au moyen du recrutement volontaire » [11]. Dans le même ordre d'idées, McNaughton a affirmé à Rogers que « d'un point de vue militaire, il était beaucoup plus efficace de disposer d'une formation restreinte dont l'effectif complet pouvait être rapidement rétabli que d'une formation plus importante en manque de personnel parce que les renforts tardaient à venir »[12]. Par une ironie du destin, ce fut le Major-général H.D.G. Crerar, le futur architecte de la « grande armée », qui a agi comme secrétaire du consensus voulant « qu'avant qu'une quelconque mesure ne soit prise en vue de former une 3e Division du Canada, les facteurs liés aux engagements actuels relativement au personnel dans les forces terrestres et aériennes, aux besoins de l'industrie, etc., devaient être soigneusement soupesés »[13]. Après avoir clairement demandé à McNaughton de structurer un corps d'armée canadien de seulement deux divisions, Rogers soumettait au Cabinet « qu'un corps d'armée canadien pouvait être formé pour un coût supplémentaire minime par rapport aux engagements militaires actuels »[14].

C'était Norman Rogers dans toute sa splendeur. Il a dominé toutes les délibérations, et les impératifs du Cabinet en matière de responsabilité limitée et de service volontaire ont ponctué toutes les discussions. Sa mort en juin 1940 a marqué un tournant dans les relations civilo-militaires puisque King s'est d'abord considéré chanceux de pouvoir se tourner vers le Colonel James Layton Ralston pour être épaulé. King a écrit dans son journal qu'il serait prêt à nommer Ralston Premier ministre dès « demain » s'il le fallait et « sans hésiter. C'est l'homme le plus altruiste que j'ai rencontré »[15]. Les compressions brutales de Ralston dans le budget de la défense de 1939 ont rassuré King quant à son rôle de rempart contre l'expansion des forces armées. Le sentiment de sécurité de King dépendait désormais de la compatibilité et de l'adéquation de deux hommes : Ralston et le Général McNaughton.

Le contexte stratégique a inspiré une nouvelle génération d'officiers ambitieux et novateurs, prêts à rompre pour de bon avec le passé. Le Major-général H.D.G. Crerar était l'un d'eux et il a prestement manœuvré pour départir Ottawa de son ascendant et déplacer le rapport de force à son avantage. Alors qu'il occupait le poste d'officier supérieur d'état-major du QGFAC à Londres, Crerar est arrivé à convaincre Rogers qu'en principe « l'officier général commandant [OGC] des Forces canadiennes dans le théâtre de guerre devrait avoir le dernier mot quant aux recommandations faites au ministère de la Défense nationale en ce qui concerne les opérations, les organisations, les nominations et les affaires militaires en général »[16]. Ce réaménagement des pouvoirs a non seulement conféré un rôle secondaire au Chef de l'état-major général et à son Conseil de l'Armée mais il a aussi permis à McNaughton de jouir d'un accès

direct au Ministre. C'était là le lien direct à l'expertise militaire qui avait toujours été refusé en temps de paix. Crerar a lui-même écrit à Rogers le 10 juin 1940. Bien que la mort de Rogers le jour même l'ait peiné, Crerar n'a pas tardé à joindre une copie de sa lettre à Rogers à une lettre secrète et non autorisée à l'intention du nouveau ministre, Ralston, le 17 juin 1940 :

> Il est évident que nos principaux conseillers immédiats pour ce qui est des opérations et des besoins de la FSAC [Force spéciale de l'Armée canadienne] dans ce théâtre d'opérations doivent être l'OGC des Forces canadiennes et les officiers supérieurs de ce quartier général. Que cela vous semble déplacé ou pas, compte tenu de la situation, vous ne pouvez considérer que les membres du Conseil de la Défense à Ottawa sont vos « experts » en la matière. Les contraintes de temps et d'espace et la rapidité avec laquelle les événements se succèdent font qu'une telle fonction ne peut être remplie par ces officiers, aussi compétents et enthousiastes soient-ils. Croyez-moi, ces remarques sont parfaitement objectives.
>
> Une demande d'autorisation de faire ceci ou cela émanant de ce quartier général, à condition de relever du pouvoir ministériel, devrait être examinée en priorité, et quand on juge qu'elle ne peut être immédiatement approuvée par plusieurs membres du Conseil de la Défense, elle devrait vous être soumise sans délai.
>
> De plus, quand la question doit être précisée ou éclaircie, il faut en faire la demande d'ici dans les heures qui suivent (et non attendre des jours ou des semaines, comme c'est le cas actuellement). Hitler n'attend pas après qui que ce soit et tout délai dans l'obtention de l'autorisation requise pour prendre des mesures que je <u>sais</u> [*sic*] nécessaires nuit à l'effort de guerre dans cette partie du monde. Franchement, tant que le Ministre et l'homologue outre-mer du ministère de la Défense nationale (incarné de fait par ce quartier général) n'entretiendront pas des liens étroits et utiles l'un avec l'autre, on peut s'attendre à ce que survienne un malheur, si ce n'est une catastrophe. Il pourra cependant en être autrement si vous placez votre confiance en moi, me donnez les moyens d'agir, en toute légitimité et avec la célérité requise pour assurer notre efficacité[17].

La relation en temps de guerre entre les militaires et les hommes d'État canadiens s'est transformée à la suite de cette simple lettre et du déplacement du vrai pouvoir d'Ottawa au quartier général de McNaughton. En tolérant cet acte d'insubordination, Ralston faisait savoir que le Chef de l'état-major général était

devenu le *factotum* du commandant d'outre-mer et le Ministre son représentant au Conseil des ministres.

Dans le mois qui a suivi, Crerar est devenu le nouveau chef de l'état-major général de Ralston et il était clair qu'il ne souffrirait aucune interférence civile ou militaire dans la mission des forces armées. Comme l'a souligné McNaughton dans sa lettre du 7 août 1940 : « Je suis fermement convaincu qu'à partir de cette position, vous serez en mesure de réorienter l'effort de guerre du Canada selon les vecteurs appropriés et nous, ici, vous fournirons l'appui solidaire requis pour que nos efforts soient fructueux »[18].

Les déboires des Alliés en 1940 ont profité aux conscriptionnistes. À la lumière de l'urgence de la situation et à cause des hommes qui devaient en vertu de la *Loi sur la mobilisation des ressources nationales* (LMRN) suivre l'instruction militaire obligatoire, il était à peu près normal que les leaders des forces armées établissent un rapport de causalité entre les deux. Crerar comprenait qu'on l'avait renvoyé au Canada « pour prendre des mesures constructives relativement au développement de ses forces terrestres ». Dans les jours qui ont suivi sa nomination au poste de chef de l'état-major général, il a exposé les attentes des forces armées en temps de guerre comme celles qu'elle nourrissait pour l'après-guerre dans son ouvrage majeur, *Observations on Canadian Requirements in Respect to the Army*. L'attention qu'il a immédiatement portée à la structure d'après-guerre des forces armées, par exemple, jette un éclairage utile sur la persistance des mobiles et des initiatives des forces armées au cours de la guerre. Par conséquent, dès juillet 1940, la structure organisationnelle est devenue l'élément essentiel pour préparer le terrain des forces armées en temps de guerre comme en temps de paix :

> Bien que l'urgence de la situation nous oblige à compter sur un système de milice et une organisation tournée vers le passé plutôt que vers le présent et l'avenir, nous ne devons pas attendre plus longtemps pour entreprendre une analyse approfondie des besoins militaires probables du Canada une fois la guerre terminée et planifier une organisation de défense qui répondra aux futures nécessités du service avec une efficacité optimale en regard de dépenses minimales. Si cela n'est pas fait, il sera impossible d'adopter progressivement les politiques qui nous aideront à avancer dans la direction voulue. Nous devons de plus convenir clairement de l'objectif ainsi visé; la future organisation de miliciens devrait être en place avant que ne commence la démobilisation de l'actuelle FSAC[19].

Les préoccupations de Crerar quant à l'avenir des forces armées d'après la guerre étaient manifestes dans la note de service qu'il adressait à Ralston le 3 septembre :

« Il est également nécessaire de se projeter davantage dans l'avenir et de planifier, toujours sur la base de l'instruction et du service obligatoires, les grandes lignes des forces armées canadiennes dont nous aurons besoin pour assurer notre sécurité après la guerre ». Si la conscription en matière de défense du Canada reste une politique claire dans le contexte de l'après-guerre, il sera alors « possible d'élaborer un plan éclairé pour l'organisation des forces armées canadiennes ». Il a néanmoins lancé cet avertissement au Ministre : « Par ailleurs, si la défense de ce pays en venait à reposer pour une grande part sur un service volontaire ou un système de «participation facultative», il sera alors impossible pour l'avenir de planifier et de consolider la défense du Canada de façon ordonnée et économique. De plus, une opinion publique mal informée réclamant de l'»action» pourrait forcer notre effort de guerre à emprunter des voies stériles »[20].

Un accroissement du pouvoir des forces armées et leur expansion ultérieure sont aussi des thèmes que Crerar a abordés dans ses lettres à McNaughton. Il était évident qu'il souhaitait une croissance continue : « Peu après la formation du corps d'armée canadien et une fois en pleine activité, votre promotion au commandement de l'armée donnerait, à mon avis, la même satisfaction au Canada, en autant que cela vous intéresse »[21]. Crerar comprenait que s'il voulait faciliter l'expansion des forces armées, il devait « faire adopter une politique nationale qui favoriserait un développement équilibré et graduel de l'effort militaire maximal que nous serions en mesure de fournir »[22]. Sa volonté d'atteindre cet effort militaire « maximal », tout en résistant aux contraintes de la proportionnalité et du volontariat, était au fondement de sa conviction qu'une épreuve de force avec le gouvernement était inévitable :

> À mon arrivée, j'ai constaté que le gouvernement s'était volontiers engagé envers l'instruction obligatoire et, à dire vrai, le service obligatoire, mais il l'avait fait selon un plan d'ensemble très superficiel de l'instruction [LMRN] et en utilisant le personnel ainsi mobilisé.
>
> Je me suis efforcé de faire comprendre au Ministre que ce plan d'ensemble doit être vu comme une mesure purement provisoire et qu'au cours des prochains mois, le gouvernement devra tenir compte de tout le problème de la future organisation du service militaire au Canada. (Note de service présentée) Je crois que cela précipitera les choses[23].

Deuxième partie

La clique de McNaughton avait désormais pris le contrôle du Ministère et quelques mois après sa nomination à titre de chef de l'état-major général, le Major-

général H.D.G. Crerar a senti le besoin de confier au journaliste Grant Dexter qu'il jugeait l'organisation de guerre actuelle « déplorable et très inefficace ». À son avis, elle avait été en grande partie « bâclée » en raison d'une règle de la LMRN très coûteuse et inutile sur le plan militaire. « Nous étions maintenant aux prises au Canada avec une contradiction directe de principe : obligation au pays et enrôlement volontaire pour l'étranger. C'était des notions mutuellement destructrices ». Il n'a pas caché que cette politique allait sûrement donner lieu à une confrontation décisive au cours des mois suivants : « Soit on abandonne la politique parce qu'elle est ruineuse et inutile, soit on adopte une véritable politique d'instruction obligatoire, on enrôle les hommes et on en fait de vrais soldats »[24]. Il ne faisait pas l'ombre d'un doute aux yeux de Grant Dexter que les chefs militaires s'attendaient à une épreuve de force au sujet de la conscription, alors que le fait que Crerar avait déclaré devoir « réévaluer sa position » dénotait une éventuelle tactique dans le cadre de cette confrontation : une possible démission en temps de guerre[25].

L'engagement des forces armées envers la conscription n'a jamais fléchi. La différence, c'était la conjoncture qui résultait de la présence d'un ministre malléable et d'un Conseil de l'Armée restructuré qui donnait à Crerar l'occasion de réaménager la politique gouvernementale. C'est un état de fait qui s'est imposé à Grant Dexter quand il a discuté avec Ralston des critiques de plus en plus virulentes de la campagne de recrutement des forces armées. Lorsque Dexter a laissé entendre que l'effet le plus indubitable de cette campagne serait de hâter la crise de la conscription, Ralston s'est justifié en disant « qu'il est le Ministre mais doit agir en écoutant les conseils de son équipe de militaires professionnels. Parce qu'il est un civil, il ne pouvait faire abstraction de ses conseillers simplement parce qu'il n'était pas d'accord avec eux. Ils savent; il ne sait pas. De fait, Crerar refusait de lui donner un quelconque conseil qui permettrait d'employer les recrues actuelles de façon utile »[27]. Comme l'a souligné Dexter, Ralston avait été habilement acculé au pied du mur :

> Il est le perpétuel amateur civil face à l'expert. S'il ne tient pas compte de l'avis de l'expert sur des principes importants, il doit supposer qu'il est mieux en mesure de décider. C'est une posture très délicate pour un ministre. S'il accepte le conseil, renonçant à sa propre opinion en raison de son manque de formation militaire, il renonce à ses attributs ministériels, les généraux prennent les commandes et le contrôle du Cabinet est détourné. Il se transforme alors rapidement en représentant de l'état-major général au Conseil des ministres[28].

Au fil de la conversation que Ralston a eue avec Dexter, Ralston a dans une très grande mesure confirmé que l'importance qu'il accordait aux conseils des militaires dénotait le contrôle que les forces armées exerçaient dorénavant sur le Ministère.

Curieusement, Ralston n'a pas tenté de dissimuler la haine qu'il vouait à Crerar, et ce, tout en se montrant incapable de le confronter[29]. Dans son analyse, Grant Dexter explique que « son problème était que peu importe l'approche adoptée pour tenter d'échapper à la crise de la conscription – mobiliser plus de recrues, libérer des hommes actuellement affectés à la défense côtière pour les envoyer outre-mer en démantelant des unités – l'état-major général refusait de le conseiller et le replongeait du même coup dans les mêmes difficultés. La dernière chose qu'il [Ralston] a dite était très intéressante. «Vous savez, a-t-il dit, le Comité de guerre du Cabinet pouvait prendre n'importe laquelle de ces décisions et j'aurais simplement eu à dire à Crerar que c'était là mes ordres et les siens.» »[30] Il est devenu évident aux yeux de l'observateur profane de l'édifice de l'Est que les relations civilo-militaires au sein du Ministère étaient dysfonctionnelles.

Bien que le Conseil des ministres se faisait soupçonneux, Ralston n'a perçu ni l'ampleur ni les subtilités du projet de Crerar. Outre les divisions de l'arme blindée et de l'infanterie, on dénombrait littéralement des centaines d'unités auxiliaires dans les bases administratives et d'approvisionnement, les dépôts et les éléments organiques de corps d'armée de toutes sortes et dans toutes les fonctions. Comme le pressentait le Maître général du matériel de guerre, Victor Sifton, « Crerar augmente progressivement et constamment les effectifs sans que Ralston ne s'en rende compte. Il ajoute des éléments organiques de corps d'armée, des colonnes spéciales d'un genre ou un autre – accroissant sans cesse les effectifs. McNaughton procède de la même façon en Grande-Bretagne ». Sifton n'a tout simplement pas réussi à montrer à Ralston que « la bande est en train d'arriver à ses fins, en le mystifiant au passage, en augmentant les effectifs en douce »[31].

Plus précisément, Sifton a démontré qu'on avait formé le plan de doubler la taille des forces armées :

> McNaughton et Crerar sont en train de manigancer avec l'aval de Price Montague. Les deux états-majors (celui de McNaughton comme celui de Crerar) participent à la conspiration. Ces gens visent deux corps formés de trois divisions chacun, plus une division blindée et une brigade de chars chacun. On se retrouverait donc avec huit divisions et deux brigades. Comme nous le savons, nous sommes tenus en vertu des accords de défense [Déclaration d'Ogdensburg] de maintenir deux divisions au pays. On peut bien sûr enrôler les hommes requis en imposant la conscription, mais l'option volontaire donnerait près de neuf divisions plutôt que presque cinq comme c'est le cas actuellement[32].

Le plan avait été tramé au début de l'année 1941. Enhardi par la politique gouvernementale de prolonger le service aux termes de la LMRN de quatre mois

à une période indéterminée, l'état-major général croyait plus que jamais que les « recrues » étaient à toutes fins utiles des réservistes voués au service outre-mer et que la conscription était un scénario inévitable. Dans une lettre à McNaughton, Crerar montre bien à quel point il est convaincu de cette éventualité :

> La décision de retenir les « recrues » dans les forces pour une durée indéterminée après avoir passé quatre mois dans les centres d'instruction a été bien accueillie. Je pense que bon nombre de ces jeunes hommes de 21 ans se porteront volontaires pour aller servir outre-mer et ceux qui ne le feront pas seront intégrés aux bataillons chargés de la défense côtière et de la sécurité intérieure. Ce sont tous là de petits pas en direction de la cible; la cible étant la conscription pour le service militaire partout. Par ailleurs, ce processus graduel sensibilise le grand public à ce qui sera sans doute inévitable et je crois que si cela en venait à être adopté, la dernière étape sera franchie sans trop de remous parmi toutes les parties concernées[33].

La brève carrière de Victor Sifton à titre de maître général du matériel de guerre jette un éclairage précieux sur la confrontation imminente entre les autorités civiles et militaires sur la question des effectifs. Sifton était la voix qui se faisait entendre par-dessus le tumulte et mettait en garde contre la manipulation des statistiques sur le personnel et le gonflement non autorisé des effectifs des unités auxiliaires et de l'armée et dont le but secret était la « grande armée ». Dès le 1er octobre 1941, il avait alerté le Ministre des manœuvres entourant les effectifs. Parce qu'il était lui-même un lieutenant-colonel, il pouvait comprendre le point de vue de ceux qui aspiraient à la conscription mais il a prévenu Ralston que cet expédient pourrait compromettre l'unité nationale et constituait un objectif intolérable pour le Ministère. « Il me semble que nous nous autorisons à glisser vers une position en matière de personnel des forces armées qui pourrait aboutir à une crise politique très grave dans six à huit mois si le recrutement se mettait à décliner... Pour concrétiser les propositions [recrutement] dont je parle, il faudrait que tous les officiers supérieurs de ce pays fassent preuve d'un dynamisme enthousiaste, ce dont on n'a pas vu trace jusqu'ici[34] ». Il a rappelé que lors de la dernière guerre, le taux de recrutement avait vite dégringolé après que le plein emploi avait été atteint et qu'on était maintenant proche du plein emploi[35]. Un mois plus tard, ses craintes se matérialisaient, alors que le *Vancouver Sun* titrait « Canada Nearing End of Manpower » et que le Bureau fédéral de la statistique révélait qu'en raison des 14 000 hommes par mois dont avaient besoin les forces armées et l'expansion de la main-d'œuvre industrielle à hauteur de 28 000 travailleurs par mois, « nos chômeurs ont disparu ». La seule source de main-d'oeuvre qui restait comprenait « les personnes qui n'ont jamais travaillé et les femmes mariées »[36].

Ralston endossait tous les dires de Sifton et admettait qu'il « savait pertinemment que King continuerait de s'opposer aussi farouchement à la conscription. Il connaît bien King et son attitude ne laisse planer aucun doute. Il ne discutera tout simplement pas de la conscription. Quand le point de rupture sera atteint, notre homme [Ralston] démissionnera et se mettra à la recherche d'un autre travail lié à la guerre »[37]. Il était étrange de voir ainsi un ministre se mettre lui-même sur la sellette, alors qu'il était par ailleurs prêt à attiser un « effondrement » civilo-militaire anticipé. On comprend mieux pourquoi Ralston a ignoré la campagne de recrutement ratée de l'été 1941 et pourquoi son propre chef de cabinet, le Colonel Magee, a accusé Crerar d'avoir saboté l'effort de recrutement partout au pays. Comme les informateurs de Dexter l'ont fait savoir à l'unisson :

> Crerar est si vaniteux qu'il doit absolument tout contrôler et cela fait, il réprime toute idée nouvelle et refuse de collaborer. Il a étouffé une demi-douzaine de bonnes idées qui auraient pu favoriser le recrutement. C'est trop compliqué. Ça va perturber l'instruction des militaires, etc. Il pouvait habituellement agir de la sorte en toute impunité mais les conséquences sont tellement graves cette fois-ci que les gars se plaignent à Ralston. Le Colonel Magee [le Chef de cabinet du Ministre] a essayé de démissionner parce que l'état-major général opposait son veto à toutes ses suggestions et il a l'impression de perdre son temps... Victor [Sifton] a mis le paquet en confrontant Crerar deux fois au cours de la dernière semaine.
>
> Ralston déteste [sic] Crerar : méprise l'état-major général dans son ensemble... C'est un véritable gâchis[38].

Troisième partie

Le fruit des efforts de Crerar a été dévoilé le 18 novembre 1941 sous la forme de l'*Army Programme 1942-43*, les intentions des forces armées par rapport à cet effectif maximal se heurtant désormais au principe de proportionnalité de King. À partir des études sur les effectifs des forces armées et en tenant compte de la baisse désormais évidente du recrutement, Crerar a dépoussiéré l'argument du personnel de remplacement en faveur de la croissance, tel qu'il avait été initialement vendu à Rogers et au Conseil des ministres depuis 1940. Ralston a présenté sa version au Conseil des ministres en suivant le même raisonnement :

> Il est vrai qu'au cours des dernières semaines, le nombre d'enrôlements volontaires a chuté sous les totaux que l'Adjudant

> général avait demandé aux districts militaires de produire. D'autre part (...) nous pouvons et devons intégrer aux formations et aux effectifs des forces armées canadiennes quelque 40 000 membres du personnel chargé du « service intérieur », mobilisés en vertu des dispositions de la LMRN. Cette mesure permettra de libérer presque autant de volontaires du « service général » [SG], qui font actuellement partie des formations et effectifs nationaux, afin qu'ils contribuent à la mobilisation de nouvelles unités qui seront affectées outre-mer ou agiront comme renforts[39].

Encore là, le projet d'« initier au service » (intégrer) les remplaçants recrutés en vertu de la LMRN pour occuper les postes de défense intérieure laissés vacants par les hommes du SG « libérés » à titre de renforts était le moyen que comptait employer Crerar pour assurer l'expansion des forces armées canadiennes outre-mer. Il n'a pas paru étrange à Ralston que Crerar, qui avait refusé de « conseiller » ce plan d'action à plusieurs reprises jusqu'à ce jour de 1941, l'assurait désormais que l'« initiation au service » était la pierre angulaire de cette expansion sans précédent vers des forces armées de plein droit.

On ne saurait trop insister sur l'imprécision et l'apparente hypocrisie de cette vision. Ce n'était pas tant une promesse d'initiation au service que la démonstration d'une « occasion et (d'une) raison » d'initier au service. Compte tenu de l'usage, rien ne permettait de penser que l'armée adopterait délibérément ce plan d'action plutôt que la conscription. Ou, comme l'avait observé R. MacGregor Dawson, c'était un état-major général « qui, en autant qu'on le sache, n'avait jamais et nulle part aspiré à des forces armées de petite taille s'il y avait la moindre chance de créer une vaste armée »[40]. Ce serait insulter l'intelligence de ces officiers que de suggérer que ce stratagème n'était rien de moins qu'un éclair de génie pour réfuter les critiques à l'effet que l'expansion soulèverait la question de la conscription pour le service outre-mer. Tant Crerar que son remplaçant à titre de chef de l'état-major général, le Général Kenneth Stuart, ont continué de recourir à cet argument de l'initiation au service tout en essayant de faire croire que le concept des grandes forces armées pouvait être compatible avec celui d'un système fondé sur l'enrôlement volontaire.

Les discussions qui se sont déroulées au sein du Comité de guerre au début du mois de décembre 1941 ont mis au jour trois conceptions contradictoires. Il y avait d'abord la vision de King selon laquelle l'expansion des forces armées dépendait de la promesse de ses responsables qu'une telle croissance ne conduirait jamais à la conscription pour le service outre-mer et de son affirmation qu'il ne serait jamais à la tête d'un gouvernement conscriptionniste, dans l'éventualité où cela était. Dans la deuxième conception, Ralston était prêt à appuyer les efforts des forces armées de se conformer au premier scénario, mais « il ne pouvait pas promettre que la conscription ne serait pas éventuellement inévitable, il devait rester libre d'en défendre la nécessité

Le Lieutenant-général Kenneth Stuart, en Angleterre, durant la Deuxième Guerre mondiale.
(Musée canadien de la guerre AN 19890296 005)

s'il le fallait, bien qu'il mettrait tout en œuvre pour recruter les hommes requis sans recourir à la conscription »[41]. Selon la troisième conception, les dirigeants des forces armées, s'ils étaient directement confrontés par le Premier ministre, étaient prêts à offrir une réponse politiquement acceptable, tout en ne dévoilant aucune arrière-pensée en ce sens.

Pendant la réunion du comité du 3 décembre, King a interrogé le nouveau chef de l'état-major général, le Major-général Kenneth Stuart, et son Adjudant général, le Major-général B.W. Brown : « Est-ce que l'état-major des forces armées peut nous assurer que le programme qu'il propose peut être réalisé selon la méthode de l'enrôlement volontaire? Aussi, est-ce que ce programme a été présenté comme un apport militaire maximal convaincant de la part du Canada ou des augmentations y seront-elles plus tard consenties? »[42] En répondant aux questions du Premier ministre, Stuart a faussement prétendu « que le programme a été conçu de façon à s'inscrire dans la politique d'enrôlement volontaire du gouvernement pour le service outre-mer. C'est ce que l'état-major visait, avait travaillé à mettre en place et croyait qu'il serait possible d'accomplir de la sorte »[43].

La confiance dont faisait preuve Stuart avait convaincu King que les forces armées étaient conscientes de « la difficulté qui avait constitué le seul véritable problème, c'est-à-dire l'obligation de recourir à la conscription pour atteindre les effectifs requis »[44]. La véracité d'une telle garantie doit être évaluée dans le contexte des gestes et des intentions de l'état-major général. Penser que Stuart ne s'adonnait pas à des manœuvres politiques pour le compte des forces armées équivaudrait à faire abstraction de l'intelligence de la haute direction de l'institution. Le leadership des forces armées affirmant croire en l'inviolabilité d'un système volontaire en temps de guerre, Crerar prétendant que le programme de la LMRN a été « bâclé », la conviction que la conscription au pays et l'enrôlement volontaire pour le service outre-mer étaient « mutuellement destructeurs » et qu'une épreuve de force entre civils et militaires était inévitable au sujet de « la conscription pour le service militaire partout » – tout cela révélait les faux-fuyants de Stuart.

King croyait Stuart quand il faisait une telle promesse et quand il déclarait que cela représentait « une organisation de combat complète » et « la dernière demande »[45]. Il était entendu que l'on songeait à des forces armées complètes ou, comme Stuart l'a décrit aux journalistes de la *Free Press*, « le genre de forces qu'un militaire rêve de commander : intrépide, magnifiquement équilibrée, incroyablement puissante »[46]. Intrépide, elle le serait, mais sa structure « magnifiquement équilibrée » allait se révéler illusoire. Comme l'a souligné E.L.M. Burns dans son principal ouvrage, *Manpower in the Canadian Army, 1939-1945*, les armes de combat de l'armée de terre canadienne ne représentaient que 34,2 pour cent des forces armées, alors que « les quartiers généraux et les fonctions auxiliaires » formaient 28,2 pour cent des forces armées, en comparaison de 11,6 pour cent dans l'armée américaine[47]. Dans de telles proportions, pour maintenir une division canadienne en campagne, il fallait

93 150 soldats par rapport à 71 000 pour une division américaine et 84 300 pour une division britannique comparable. Par conséquent, pour seulement maintenir en puissance les cinq divisions exigées outre-mer jusqu'au mois de novembre 1944, il fallait prévoir le nombre ahurissant de 465 750 soldats ou, soit 110 750 hommes de plus que les Américains ou 44 250 hommes de plus que les Anglais[48].

Quatrième partie

L'exaspération des membres du Cabinet prenait sa source dans leur incapacité à modifier les plans de guerre des forces armées. De l'avis de King, le « problème était dû à Ralston et à l'état-major général. Ralston défendait les généraux, s'opposait au Conseil des ministres en leur nom... La véritable ambition de notre état-major général était de mettre sur pied des forces armées en Angleterre, pas tant pour défendre le territoire anglais que pour être le fer de lance de l'attaque contre l'Allemagne... tout ce qui importait à nos généraux, c'était de participer au coup de grâce. Je me suis souvent adressé à lui. Je lui ai demandé non pas une fois mais à de nombreuses reprises pourquoi il ne disait pas aux généraux ce que nous, les membres du Cabinet, pensions plutôt que de continuellement nous dire ce que pensent les généraux. Les généraux ont presque toujours tort »[49]. Tenu en échec par la menace de démissionner que laissait planer Ralston, King a laissé les choses se dégrader, la vigueur du système d'enrôlement volontaire lui servant de baromètre face à la crise.

Les généraux avaient raison de supposer que la majeure partie de l'opinion publique, à l'époque du Projet de loi 80, appuyait implicitement le service obligatoire « si cela était nécessaire ». On s'attendait à ce que le système volontaire demeure une exigence politique imposée, mais du point de vue des forces armées, le Projet de loi 80 vérifiait leur postulat d'une conscription illimitée. Le Brigadier James Mess, le Sous-adjudant général et Directeur du recrutement, ont bien fait ressortir cette prémisse clé lors de sa démission en décembre 1944. Son communiqué de presse à la *Montreal Gazette* confirmait les attentes que nourrissait le leadership des forces armées avant la crise

> Lui et 75 pour cent des 5 000 conseillers en recrutement civil étaient dès le départ très favorable à une conscription intégrale, dit-il. Ils ont toutefois dû continuer à recruter car les forces armées avaient besoin d'hommes, parce que les besoins déclarés étaient comblés dans le cadre du système volontaire grâce auquel, en vertu de la politique gouvernementale précédente, les hommes pouvaient être recrutés. Cet appui avait toutefois été consenti, insiste-t-il, à la condition expresse que si jamais la méthode de l'enrôlement volontaire ne suffisait plus à répondre aux besoins des forces armées, la réserve de conscrits au pays serait rapidement

redirigée vers le service outre-mer par l'invocation d'une pleine conscription illimitée[50].

Cinquième partie

Les historiens militaires ont insisté sur la pénurie de renforts d'infanterie comme cause principale de la crise de la conscription de novembre 1944. Ils parlent d'une erreur de calcul du taux de pertes dans les combats d'infanterie, comme l'a confirmé le Major-général E.L.M. Burns dans son livre *Manpower in the Canadian Army 1939-1945*, en en faisant le grain de sable qui a enrayé la planification d'état-major et qui lave le leadership des forces armées de tout soupçon de duplicité pour avoir contraint un gouvernement réticent à recourir à la conscription. En étudiant la situation sous un autre angle, on constate que le « mauvais calcul » du taux de pertes était peut-être l'élément le moins pertinent des conclusions de l'auteur. Burns a déterminé que la pénurie réelle de fantassins avoisinait les 5 pour cent seulement et n'était pas le facteur critique dont les apologistes de l'armée voulaient nous convaincre. Au contraire, l'analyse de Burns révèle une structure engorgée et déséquilibrée « qui croulait sous une organisation trop lourde, où les formations supérieures et les quartiers généraux administratifs étaient trop nombreux pour les troupes combattantes ». C'était les forces armées sur mesure de Crerar et, dans sa « leçon la plus importante », Burns a fait le lien entre le Projet de loi 80 et l'expansion des forces armées et la conviction des forces armées que le gouvernement serait éventuellement obligé de faire ce qu'il faut. Comme l'a conclu Burns, « nous avons compris à la lumière des données statistiques réunies dans le présent livre que ce ne sont pas les pertes au combat qui ont été la principale cause de déperdition des effectifs mais l'exploitation extravagante des hommes à des fins administratives, parce que l'on croyait «qu'il y en avait encore beaucoup d'autres à la suite du premier groupe» »[51]. Ce qu'il faut retenir, c'est que, dans l'esprit de l'appui que Robert Borden avait accordé au concept de corps d'armée canadien, quand Ralston et les forces armées de 1944 ont demandé que les effectifs des forces armées canadiennes soient maintenus à leur niveau optimal, ils pensaient aux mêmes effectifs administrativement surreprésentés que désapprouvait Burns. L'enjeu politique consistait à préserver la structure du moment et d'après-guerre des forces armées et non à assurer des renforts.

Par conséquent et à l'insu du Ministre, ses forces armées tentaient d'esquiver une bombe à retardement politique. Le rôle du Général Stuart et l'influence du Général Crerar dans cette intrigue sont difficiles à cerner. Au cours de la visite de Ralston en Angleterre au mois d'avril 1944, il a rencontré tant Crerar que Stuart. Son sous-ministre, le Lieutenant-colonel G.S. Currie, a produit le compte rendu de ces réunions. Le 7 avril, le Général Crerar déclarait au Ministre qu'il voulait que la « politique d'après-guerre sur les effectifs des forces armées canadiennes soit

adoptée le plus rapidement possible ». En tentant de démontrer l'importance de cette question, Crerar expliquait que « nous devons comprendre que bon nombre de nos hommes n'ont pas reçu d'autre formation que celle d'un militaire professionnel et n'ont pas appris de métier pour la vie civile; ils veulent savoir à quoi s'attendre de la part des forces armées ». Il a également insisté auprès du Ministre en lui demandant : « Allons-nous imposer le service obligatoire et quels seront les effectifs des forces armées canadiennes permanentes [après la guerre]? » Crerar n'a pas caché ses sentiments en exhibant un télégramme en provenance d'Ottawa lui demandant de déclarer publiquement privilégier une armée de volontaires dans le but de favoriser le recrutement. Il a affirmé qu'il lui était « impossible de faire une telle déclaration pour le moment. Ce serait risqué puisqu'il aurait l'air de choisir un camp dans un débat politique. Ses hommes opteraient à peu près en bloc pour conscription »[52].

King a par conséquent été l'hôte de la conférence de Québec de septembre 1944, convaincu à tort que, comme l'affirmait T.A. Crerar, les « pertes avaient été incroyablement minimes et les forces armées avaient sur les bras une surabondance d'hommes »[53]. Pourtant King ignorait que conformément à l'orientation imprimée par Crerar en 1940 les forces armées avaient élaboré dès 1943 un plan quant à leur structure et à leur rôle d'après-guerre. Il ne fallait pas se surprendre qu'à l'aube d'une crise touchant les renforts d'infanterie, le Général Murchie, le nouveau Chef de l'état-major général, ratifiait le plan G, un plan détaillé très secret dans lequel était défini le rôle des forces armées après la guerre et garantissait une force militaire de temps de paix permanente reposant sur un système universel d'instruction militaire. Le texte du plan G laissait aussi voir le mépris des forces armées à l'endroit du service volontaire et montrait bien que l'impartialité dont se targuaient de faire preuve les chefs militaires au cours de la crise de novembre 1944 n'était qu'un mensonge. Si les généraux ne réussissaient pas à imposer la conscription illimitée à King pendant une crise en temps de guerre, les projets d'après-guerre des forces armées et leur survie organisationnelle, tels qu'ils étaient exposés dans le plan G, seraient mis en péril.

Deux aspects dominaient l'exposé détaillé que Murchie a donné sur le contenu intégral du plan G pour le compte de Ralston en septembre 1944. Le premier était le rejet du système volontaire. Comme on le constate à la lecture du document :

> Lors de deux guerres, le Canada a dû adopter un système fondé sur le service militaire obligatoire pour générer les effectifs appropriés. En temps de guerre, le système volontaire ne peut donc pas produire l'effort de guerre optimal du pays. Le système volontaire est une méthode peu fiable et coûteuse, qui donne des résultats incertains et ne peut fournir un apport continu de renforts, en plus d'avoir une incidence inéquitable et de perturber l'industrie. Quant aux guerres à venir, on peut prévoir qu'une forme ou une autre de service militaire obligatoire sera nécessaire,

> rendant de ce fait exécutoire l'obligation imposée en vertu de la *Loi sur la Milice* à tous les citoyens de sexe masculin âgés de 18 à 60 ans de se mettre au service de la défense du Canada[54].

Le second aspect, c'était la pointe lancée à Ralston par le Général Murchie : « Puis-je de plus souligner l'urgence de désormais en arriver à une décision quant à l'adoption d'un système universel d'instruction militaire ». Le moment choisi était absolument déterminant, puisque Ralston se voyait demander d'appuyer une politique de conscription d'après-guerre avant que ne se dissipe l'urgence de la crise qui était sur le point d'éclater. Comme l'a bien fait comprendre Murchie, « dans un tel système, nos besoins en personnel, matériel et logement sont mieux comblés, en créant moins de confusion et de perturbation parmi nos militaires déjà en activité de service (qui souhaitent peut-être poursuivre leur carrière militaire) avant la démobilisation et à partir de nos biens actuels avant que d'en disposer »[55]. L'immédiateté de la question de la conscription était exploitée pour assurer l'avenir de l'armée après la guerre.

Sixième partie

Les membres du Cabinet n'avaient pas la moindre idée du maelström qui allait les avaler. La première salve de ce que C.P. Stacey a qualifié de « l'une des controverses publiques les plus violentes et hargneuses à avoir marqué l'histoire politique canadienne » a été lancée le 19 septembre 1944, avec l'appui partisan du *Globe and Mail* de la déclaration de Connie Smythe selon laquelle les divisions canadiennes étaient saignées à blanc par l'absence de renforts d'infanterie[56]. Dans le même ordre d'idées, le congé de long service est devenu un enjeu grave au sein des troupes et pour le moral au pays. Le 14 octobre 1944, le Sous-adjudant-général informait le Ministre que toute possibilité de régime de congés était dans les faits « bloquée par le problème des renforts », et le Général Murchie rapportait les « demandes répétées et compréhensibles de congé des soldats en service outre-mer », sans oublier les 11 000 soldats comptant quatre années de service outre-mer en Italie[57]. C'était là le message que le Ministre a reçu des troupes quand il est arrivé en Italie le 26 septembre 1944, lors de la première partie de la mission d'enquête bien connue qu'il a menée.

Bien que les soldats qui réclamaient un congé l'aient beaucoup ému, Ralston était englouti par le climat de controverse entourant les discours incendiaires du Premier ministre George Drew au sujet de l'insensibilité du gouvernement face aux supplications des soldats, et quand Drew l'a accusé d'être « l'homme qui devait assumer le plus lourd fardeau [de culpabilité] pour avoir trahi cette confiance », il a vu en cela un affront à son honneur personnel[58]. La réfutation officielle du QGFAC démontrait très clairement qu'il ne manquait pas de renforts sur papier, que l'armée atteignait 94,91 pour cent du tableau des effectifs de guerre (TEG) et l'infanterie

90,77 pour cent du TEG, en ajoutant 10,80 pour cent du TEG en renforts en place derrière. Les problèmes incontestés au front avaient été causés par la simple incapacité à conduire les renforts vers l'avant. Comme attesté par le Sous-chef de l'état-major général, « il ne s'agissait que de l'énorme problème de déplacer concrètement les renforts du Royaume-Uni vers la ligne de front. Le front pouvait bouger de centaines de milles en quelques semaines, mais l'ennemi occupait tous les ports à l'extérieur de la Normandie et les voies ferrées étaient hors d'état. Il est arrivé que des unités manquent d'hommes au front simplement parce que, même en y mettant toute l'énergie du monde, les renforts ne pouvaient progresser plus rapidement. Les jeunes officiers de troupe qui combattent l'ennemi ont tendance à négliger ce genre de problème... et à critiquer en conséquence »[59]. La situation n'a pu être vraiment éclaircie qu'après les événements, dans le rapport du Général E.W. Samson, paru en mars 1945, où il est indiqué que seul le front du Nord-Ouest de l'Europe a connu une véritable pénurie de renforts d'infanterie « durant la période comprise entre le mois d'août et le début octobre 1944 » ou, comme le confirme C.P. Stacey, la « vraie pénurie *dans les unités* a été réglée avant que ne soit prise la décision d'envoyer des soldats enrôlés aux termes de la LMRN outre-mer »[60].

Ce furent là les grandes questions dont ont discuté Stuart et Ralston au cours de leur repas de travail du 12 octobre 1944. Après le dîner, le Colonel H.A. Dyde, le secrétaire militaire de Ralston, est rentré à pied avec le Général Stuart et « nous avons parlé de la situation des renforts. J'ai eu l'impression, en quittant le Général Stuart, qu'il ne s'était pas encore vraiment formé une opinion quant à la recommandation qu'il ferait »[61]. Le lendemain, le 13 octobre, Stuart a remis une note de service à Ralston dans laquelle il faisait volte-face au sujet des taux de pertes, en affirmant que les pertes avoisinaient plutôt les 60 000 que les 40 000 et qu'il atteignait presque le fond du baril dans le cas des unités d'infanterie francophones. L'objet de sa note de service n'en était pas moins « la question des congés, qui ne pouvait plus être reportée à plus tard ». Au fil d'une argumentation détaillée, Stuart insistait sur les questions de moral, le lien entre l'absence d'une politique de congé et les renforts, tout en se faisant le porte-parole des hommes : « Ils n'arrivent tout simplement pas à comprendre pourquoi ils devraient continuer d'aller au combat quasi jour après jour, être constamment exposés aux plus grands dangers et vivre dans des conditions déplorables, alors que des remplaçants bien entraînés attendent au Canada dans un environnement comparativement sûr et luxueux »[62]. Ce que le Ministre ne savait pas, c'est qu'en septembre, le Général Stuart et le Général Crerar s'affairaient déjà à mettre en œuvre un programme de congés. On comprend alors mieux ce qui incitait Stuart à insister sur la question des congés en en faisant un facteur critique établissant la « nécessité » du service obligatoire. Il est également intéressant de savoir que le plan devait être présenté pour approbation ministérielle le 1er novembre mais a été une perte pour les forces armées en raison de la destitution de Ralston[63]. Le calcul était simple : pas de conscrits, pas de programme de congés.

Toute la crise reposait dorénavant sur le fait que Ralston tenait pour vraie la mise en garde de Stuart d'une pénurie imminente sans du tout remettre en question les chiffres des projections de Stuart. Ralston se sentait de toute évidence tenu de respecter la promesse qu'il avait faite aux soldats : « Il a répété que si les commandants militaires jugeaient les renforts insuffisants, le gouvernement serait prêt à sérieusement envisager d'envoyer outre-mer des hommes enrôlés aux termes de la LMRN »[64]. Du point de vue de Ralston, le Général Stuart « n'était pas satisfait », que ce soit au sujet des congés, du moral, des renforts ou de la motion d'égalité du sacrifice.

Le 19 octobre, Ralston laissait les membres du Cabinet pantois en leur annonçant que Stuart prévoyait une pénurie de 15 000 fantassins. Bien que cette prévision visait le début de l'année 1945, Ralston a demandé, en raison des exigences administratives des forces armées en matière de transport, que le Cabinet remédie à la situation dans les soixante jours. Ce fut toutefois l'impasse, car toutes les propositions du gouvernement destinées à régler le problème des renforts ont été éludées par les forces armées et toutes les autres avenues menaient délibérément vers la seule option militaire acceptable, c'est-à-dire modifier les conditions de service du personnel enrôlé sous l'égide de la LMRN. Comme l'énonçait avec clarté le Général Stuart dans sa lettre à Ralston le 19 octobre : « Il semble évident, bien sûr, que j'en arrive à une recommandation selon laquelle le maintien ultérieur efficace de nos forces armées canadiennes dans deux théâtres d'opérations exige que des militaires additionnels soient prêts au Canada à être affectés au service outre-mer. À dire vrai, telle est déjà ma conviction »[65]. Le leadership des forces armées avait désormais déclaré que la conscription illimitée était devenue nécessaire. Même si la note de service de Stuart datée du 19 octobre est bien connue, sa note de service du 30 octobre, dans laquelle il expose de nombreuses erreurs dans ses projections précédentes, a revêtu une grande importance : « J'ai affirmé que nos pertes au sein du 21e Groupe d'armées se sont sans cesse maintenues à un taux très élevé. Par la suite, une analyse minutieuse de nos pertes a démontré que cette affirmation était erronée. Nos pertes depuis le jour J ont été supérieures à la normale mais sous le taux très élevé »[66]. En dépit de cette erreur, Stuart n'a pas modifié sa position selon laquelle le bassin de renforts devait être établi en fonction d'un taux de pertes prévu très élevé.

Dans son « appréciation de la situation » officielle, le Chef de l'état-major général, le Général Murchie, offrait un nombre limité de scénarios possibles au gouvernement. Toutes les options décrites, on n'en est guère étonné, donnaient lieu soit à une diminution de l'efficacité des forces armées canadiennes, soit à une dégradation de l'apport matériel à l'effort de guerre canadien ou à une incidence négative parallèle sur le moral. Le Chef de l'état-major général s'accrochait à ses positions et fondait « sur des enjeux purement militaires l'adoption de l'alinéa 7. c. [service obligatoire en vertu de la LMRN] qui permettrait à mon avis de répondre au besoin (...) en termes de nombres et sans perturber l'organisation et la puissance offensive et défensive des forces armées canadiennes »[66].

L'élément le plus éloquent dans cette succession d'événements a peut-être été le fait que le Général Murchie avait discuté de ses possibilités avec Ralston avant son exposé devant le Comité de guerre du Cabinet. Au cours de leur réunion du 23 octobre, le Chef de l'état-major général a proposé à Ralston deux plans d'action possibles et « opposé un certain nombre d'objections importantes à ces deux démarches, mais il a précisé que l'adoption de l'un ou l'autre plan était une question de politique gouvernementale » et n'était donc pas une nécessité militaire. Ralston acceptait dans l'ensemble les objections de Murchie, en ajoutant toutefois ceci : « Je considérais de plus que, dans la mesure où des hommes recrutés et entraînés en vertu de la LMRN étaient disponibles, le devoir du Canada, compte tenu de la gravité de la situation actuelle en temps de guerre, était d'appuyer nos hommes en première ligne, que notre obligation envers eux et envers nous-mêmes comme envers nos alliés n'était pas de relâcher nos efforts mais bien de mener à bien notre travail pour contribuer à abréger la guerre ». En faisant cet aveu crucial, Ralston avait la possibilité d'éviter la crise, au lieu de quoi il a abdiqué sa responsabilité ministérielle « pour une question de politique gouvernementale » et ce faisant, il a permis au leadership des forces armées de raffermir sa volonté de ne faire aucun compromis avec les autorités civiles[67].

Tout compte fait, le Cabinet n'était pas aux prises avec un problème de comptabilité; il devait composer avec l'obstructionnisme des forces armées. Bien que Norman Robertson, Arnold Heeney et d'autres aient présenté diverses options, comme des stimulants financiers, pour tenter de régler le problème des renforts, pas plus Stuart que Ralston n'acceptait d'envisager quoi que ce soit d'autre que la conscription illimitée[68]. Ou, comme King l'a constaté, « en vérité, les gens de la Défense veulent que les hommes recrutés en vertu de la LMRN soient obligés de servir outre-mer sans autre formalité »[70]. Faisant preuve d'un sang-froid calculé, Stuart et les dirigeants militaires ont attendu leur heure, conscients que le temps jouait contre King.

En renvoyant Ralston du Conseil des ministres, le 1er novembre 1944, King a posé un geste décisif et parmi les plus dramatiques de sa carrière. Au moment de faire connaître sa décision, King a sorti une des précédentes lettres de démission de Ralston, qu'il avait gardées en réserve jusqu'à ce qu'il soit forcé d'accepter sa démission. Bien qu'il était affligé de devoir s'en prendre ainsi à Ralston, il démontrait son habileté politique dans une situation dont l'issue était inévitable. « Je ne peux pas oublier qu'il était prêt à me détruire et à détruire le gouvernement dans l'arène politique ». Le consensus était tel au sein du Parti libéral que Ralston n'a reçu qu'un télégramme de sympathie par la suite[71]. En faisant preuve de la même détermination, King a ensuite convaincu le Général McNaughton, depuis peu à la retraite, de quitter le Parti conservateur pour en faire le successeur de Ralston, puis il lui a expliqué en quoi consistait l'inviolabilité de sa définition de la « conscription si nécessaire » :

> Général, permettez-moi d'être tout à fait clair au sujet de la nécessité de la conscription. J'ai toujours employé cette expression

> en parlant de gagner la guerre et non de maintenir les effectifs des formations des forces armées à leur niveau optimal. Je ne voudrais pas que l'on pense que je considère la conscription nécessaire à toute autre fin, mais s'il fallait y recourir pour remporter la victoire, je n'hésiterais pas à la promulguer[72].

McNaughton était désormais parfaitement au diapason de son nouveau chef. Il a commencé par recommander le renvoi immédiat de Stuart et Murchie pour avoir été indignes de confiance et une réorganisation complète des officiers au quartier général des forces armées.

Septième partie

Les événements qui se sont succédés avec frénésie au cours des vingt-deux premiers jours de novembre ont non seulement déclenché une crise sans précédent dans l'histoire politique canadienne mais ils ont également décidé du sort des forces armées canadiennes d'après-guerre. La capacité innée de King à gérer les crises et ses qualités de chef rusé et habile prennent leur source dans deux principes uniques. Le premier principe pourrait être baptisé le « principe de Homuth », comme l'a défini Karl K. Homuth dans son analyse de la Chambre des communes : « Le Premier ministre a toujours exercé un leadership adroit du Parti libéral. Il n'a jamais adopté une position dans laquelle il ne s'était pas ménagé une sortie par devant et par derrière, de façon à toujours disposer d'une issue de secours »[73]. Le second principe, complémentaire du premier, peut être nommé le « principe de Pickersgill », comme énoncé par le secrétaire de King, Jack Pickerskill : « Mackenzie King croyait sincèrement et a souvent dit que le véritable secret du leadership politique résidait plus dans ce que l'on réussissait à éviter que dans ce que l'on arrivait à accomplir »[74]. King a fait reposer sur ces principes défensifs sa gestion politique du leadership des forces armées et ses efforts délibérés de sauver la nation de la menace d'une crise de la conscription.

Pendant que King gagnait du temps, McNaughton se débrouillait moins bien. Après avoir pris sa revanche sur Ralston et renvoyé Stuart, il ne lui restait que sa vanité pour occulter la situation difficile dans laquelle il se trouvait. Il était une figure anachronique qui avait perdu le contact avec le grand public et la plus jeune génération de ses officiers. À titre d'Adjudant général, le Major-général Henry Letson, a eu cette réflexion par la suite : « Même à l'heure de ma mort, je serai toujours aussi abasourdi par l'incroyable arrogance d'Andy qui s'imaginait pouvoir régler un problème qu'avaient tenté en vain de résoudre de nombreux hommes très compétents »[75]. Pendant que ses efforts pour convaincre la population de « préserver nos anciennes traditions de service volontaire » restaient infructueux, le comité de spécialistes et de gens influents

de McNaughton, le « Special Cabinet Committee on Army Enlistments for General Service », était rapidement mis sur pied et lançait avec enthousiasme son manifeste le 6 novembre 1944. Ce document très secret du Cabinet avait un double objectif : « Nous voulons des renforts et l'unité ». Cette série impressionnante d'initiatives dépendaient en totalité de deux variables critiques : avoir le temps de mettre en œuvre ce programme novateur et s'assurer que le leadership militaire appuie les incitatifs qui devaient offrir une « nouvelle donne » aux hommes enrôlés aux termes de la LMRN. Les forces armées, comme on pouvait le lire dans le document, « devraient savoir que cela est une priorité absolue et être invitées à proposer un programme de soutien du Cabinet ». Les membres du comité ont par ailleurs erré en croyant que la « réputation du Général McNaughton est notre arme la plus redoutable ».

Les membres du comité n'étaient tout de même pas si naïfs qu'ils n'avaient pas perçu la résistance foncière des militaires à l'égard du programme. « Il ne fait aucun doute que de nombreux officiers pensent que les hommes recrutés sous l'égide de la LMRN devraient être envoyés outre-mer. Il faut s'efforcer de gagner leur soutien loyal ». Il est était inévitable que les objectifs du comité et le discours connexe prononcé par King et radiodiffusé à l'échelle nationale le 8 novembre 1944, « Race of Noble Warriors », heurtaient de plein fouet la volonté des forces armées de voir le gouvernement capituler sur la question de la conscription. Appuyer cette initiative, c'était sortir d'affaire une administration libérale qui avait résolu de se dégager d'une promesse et d'une responsabilité apparentes. Dans l'éventualité où les efforts de King échouaient et par conséquent le gouvernement tombait, les conservateurs attendaient dans les coulisses pour donner suite au projet des forces armées[76].

Le Major-général Pearkes, l'Officier général commandant du Commandement du Pacifique, a joué en connaissance de cause le rôle de catalyseur dans une succession d'événements fatidique. Peu de gens savent que son commandant de corps, le Lieutenant-général Crerar, a renvoyé Pearkes en mai 1942 pour avoir commis des erreurs de jugement. Dans son rapport confidentiel, Crerar a écrit que « bien qu'il prenne rapidement ses décisions, il a tendance à décider sans tenir compte de toutes les conséquences de celles-ci. Je ne pense donc pas que l'on puisse se fier à son jugement quand les enjeux sont plus importants »[77]. Exploitant cette faiblesse, Pearkes a facilité la tenue d'une conférence de presse impromptue le 20 novembre, comme rapporté dans le *Vancouver Province* : « Le Général Pearkes a dit aux officiers réunis qu'ils avaient le devoir d'informer le grand public de la situation. Il a déclaré qu'il ne s'objectait pas à ce que les officiers fassent connaître leurs opinions en ce qui concerne la réaction des recrues de la LMRN face aux appels du Premier ministre et du ministre de la Défense nationale »[78]. Lorsque le *Globe and Mail* a repris la nouvelle le lendemain, il en a fait une polémique qui a enflammé la presse nationale. Les officiers n'ont pas caché leur scepticisme et leurs critiques spontanées de la politique gouvernementale ont nettement donné l'impression que les forces armées défiaient leur propre gouvernement. Dans le « message » qu'ils communiquaient sur la place

publique, ils affirmaient que les hommes ne serviraient leur pays que s'ils étaient conscrits. L'audace du « messager » militaire a provoqué une réaction nationale qui relevait du choc électrique.

King, même s'il préservait une unité précaire au sein du Cabinet, avait suffisamment confiance en ses moyens pour convoquer inopinément le Parlement en vue du 22 novembre. Le plan était machiavélique. King n'avait rien à redire au sujet de l'échéance de la plus récente campagne de recrutement de McNaughton, fixée à la fin novembre, et il avait résolu de ne pas interférer avec un besoin légitime de renforts. Le but de l'affaire était que s'il devait y avoir une conscription, qu'elle soit limitée ou illimitée, elle ne pouvait tout simplement pas survenir alors qu'il était en poste, pas plus que le Parti libéral ne pouvait être terni dans le processus. King voulait avant tout protéger le parti et, selon sa vision sociale, protéger les intérêts et l'unité du pays. Il avait calculé dans les moindres détails le déroulement de son plan. Il allait se présenter devant la Chambre et demander un vote de confiance à l'endroit de l'administration. S'il était défait, le gouvernement qui succéderait au sien ferait face au désastre en imposant la pleine conscription. Le nouveau gouvernement serait contraint d'aller en élections générales et « devrait soit adopter notre politique sociale, soit la désavouer. Dans le second scénario, nous gagnerions sûrement. Et même s'il l'adoptait, le pays aurait plus confiance en moi qu'en n'importe quel autre leader pour la mettre en œuvre »[79].

Le difficile contre-scénario a pris la forme de McNaughton faisant la leçon à ses collègues du Conseil des ministres sur les répercussions d'une imposition martiale de la conscription. Il est ironique de penser que les soldats auxquels on demanderait de maintenir la paix, l'ordre et le bon gouvernement seraient pour la plupart des hommes recrutés en vertu de la LMRN. Ils allaient se retrouver dans la position intenable de devoir rassembler, enrôler de force ou arrêter des hommes du même tonneau. McNaughton disait craindre des « confrontations qui pourraient devenir sanglantes. Ce sont des incidents qui, une fois qu'ils ont commencé à se produire, pourraient se répandre comme un feu de prairie à travers le pays »[80]. Il poursuivait, sur un ton sinistre, en disant avoir l'impression qu'un complot se jouait à l'intérieur même du Ministère pour empêcher le système volontaire de fonctionner. Il pensait que le système pouvait encore fonctionner mais que « plutôt que de le soutenir, on mettait tout en œuvre à divers niveaux pour qu'on en vienne à adopter la conscription »[81]. Compte tenu du qui-vive perpétuel qui caractérisait la situation, la conférence de presse de Pearkes, qui a fait les manchettes lors de l'émission de CBC News du 21 novembre, a simplement permis à King de confirmer l'immuable résistance des forces armées :

> Il est évident qu'il y a un complot [Vancouver]. Ils sont venus les uns après les autres pour dire que les hommes recrutés en vertu de la LMRN ne faisaient qu'attendre que le gouvernement fasse son

> devoir et les envoie outre-mer. Cela a toutes les apparences des forces armées défiant l'autorité civile. Ces hommes en uniforme ne sont aucunement autorisés à parler de telle façon à inciter la population à se retourner contre l'autorité civile[82].

Les événements se sont précipités, compte tenu que les forces armées paraissaient s'arrimer au programme conservateur et s'employer à faire tomber le gouvernement de King.

C'est le climat lourd et tendu qui prévalait le 21 novembre, alors que King s'apprêtait à se présenter devant la Chambre le lendemain. À l'insu du Premier ministre, le Brigadier R.A. MacFarlane, le Commandant du district militaire numéro 10, remettait sa démission à McNaughton ce jour-là pour manifester sa désapprobation à l'égard de politique gouvernementale. Inexplicablement, il n'existe aucun document qui permettrait de confirmer que McNaughton a pris connaissance de cet important développement le 21 novembre pas plus qu'il n'existe d'explications du fait qu'il n'en a pas avisé King.

Huitième partie

Le matin du 22 novembre, King est entré dans la Chambre, ne sachant toujours pas que MacFarlane avait démissionné, prêt à affronter les conservateurs devant lui et la bande de conspirateurs du Cabinet derrière lui. Convaincu de maîtriser le « principe de Homuth », King s'est présenté calme et assuré devant la Chambre, une sortie bloquée par les dissidents du Cabinet mais toujours capable d'emprunter l'issue de secours du vote de confiance qui s'offrait encore à lui. King se préparait à exécuter sa stratégie de contournement en mode « Pickersgill », qui allait permettre d'esquiver adroitement la destruction du Parti libéral et de répondre au besoin réel de renforts, mais le prix politique en serait payé par quelqu'un d'autre. Même si C.G. Power avait déjà fait allusion, lors d'une conversation avec King, au fait que « certains responsables militaires pourraient prendre eux-mêmes les choses en mains » et que la question des renforts pourrait donner lieu à un genre d'« incident Curragh », les stratèges de King n'ont jamais envisagé, lors de l'une ou l'autre de leurs séances stratégiques précédentes, que les forces armées pourraient ouvertement s'opposer à l'orientation du Cabinet, intervenir dans l'arène politique ou solliciter directement l'appui du grand public[83].

Il est incontestable qu'en remettant sa démission le 21 novembre, le Brigadier MacFarlane a délibérément cherché à exercer la plus grande influence possible sur la rentrée parlementaire. Ce fut non seulement un acte sans précédent de contestation de l'autorité civile par le truchement d'une démission en temps de guerre, mais sa déclaration à la presse le 24 novembre ne pouvait être plus limpide quant à ce qui avait incité les militaires membres du Conseil de l'armée à agir comme ils l'avaient

Le Premier ministre W.L. Mackenzie King venu voter à l'occasion du plébiscite sur la conscription, à Ottawa, en Ontario, en 1942.
(Ministère de la Défense nationale, Bibliothèque et archives C 37127)

fait le 22 novembre. Le Brigadier MacFarlane a clairement fait savoir que les renforts n'ont jamais été le véritable enjeu, puisque le but réellement visé était la conscription illimitée. Il a déclaré que la majorité des chefs militaires était opposée à la politique gouvernementale relative au système volontaire comme à tout décret conditionnel qui favorisait quoi que ce soit d'autre que la conscription illimitée pour le service outre-mer. Le principe de l'égalité du sacrifice était au cœur de sa déclaration : « Surtout, la conscription est nécessaire car elle constitue le seul moyen équitable d'obtenir les renforts requis pour l'armée canadienne outre-mer ». Il a poursuivi en affirmant que si « un sondage des officiers de l'armée était administré dans toutes les régions du Canada, on constaterait que 99 pour cent d'entre eux considèrent que la conscription totale est la seule façon de gérer une armée »[84]. Il aurait pu ajouter que c'était la seule façon d'assurer l'avenir des forces armées du Canada.

Quand MacFarlane a prétendu qu'il « ne pouvait pas en toute conscience faire son travail de soldat à l'intérieur du système actuel », il a ajouté foi à l'ambition qui couvait depuis longtemps d'en arriver à une conscription illimitée, comme en avait fait mention précédemment le Brigadier James Mess, l'Adjudant général adjoint et Directeur du recrutement. Le Conseil de l'armée avait, par exemple, demandé au Brigadier Mess d'écourter une visite en Europe pour rentrer au pays au cours des derniers jours de la crise. Parce que le vol du bombardier qui devait le ramener au Canada a été retardé en raison des conditions météorologiques, il n'a pu se joindre à ses collègues du Conseil de l'armée, lorsque ceux-ci se sont soulevés en bloc contre le Ministre le 22 novembre. Sa démission tout aussi tapageuse, le 29 novembre, a permis à King de confirmer ses soupçons : le véritable objectif des forces armées n'avait jamais été de fournir des renforts d'urgence. Dans son communiqué de presse, le Brigadier Mess déclarait qu'il avait démissionné pour dénoncer la politique de conscription limitée du gouvernement qu'il jugeait tout simplement « inadéquate... et insuffisante »[85].

À titre d'Adjudant général « C » adjoint au Quartier général de la Défense nationale (QGDN) et de Directeur du recrutement, Mess était responsable de la campagne de recrutement qui, selon McNaughton, n'avait pas fait l'objet d'un effort louable. En tant que membre à part entière du Conseil de l'armée, le Brigadier Mess était bien placé pour se déclarer ouvertement favorable à la conscription. Son communiqué de presse ne laissait par ailleurs planer aucun doute quant à la volonté de ses collègues d'assurer avant tout l'avenir des forces armées plutôt que de simplement obtenir des renforts.

Compte tenu de l'échéance dont avaient convenu de concert les autorités civiles et militaires pour la campagne de recrutement finale et qui avait été fixée à la fin novembre, King a pris les forces conscriptionnistes au dépourvu en convoquant le parlement pour le 22 novembre. Les militaires membres du Conseil de l'armée ont rapidement compris que cette convocation inattendue du parlement rendait à l'avance caduques les résultats de la campagne de recrutement. Par la suite, en parlant

du comportement saugrenu de Pearkes à Angus Macdonald, le Général Murchie a expliqué que « les généraux n'ont fait qu'exercer leur droit d'exprimer leur opinion. Il est évident qu'ils cherchaient à embarrasser le gouvernement pour le contraindre à se plier à leur demande de mettre en vigueur la conscription, une proposition douteuse même en temps de paix ». Maintenant que l'échéance de la fin novembre avait perdu toute pertinence, les membres du Conseil de l'armée ont réagi dans la hâte. Lors d'une conversation avec le biographe de King, R. MacGregor Dawson, le Général Hugh Young, Quartier-maître général, a reconnu sa culpabilité dans les agissements du Conseil de l'armée qui avait décidé de rejeter la campagne de recrutement pour exercer à la place des pressions directes sur McNaughton et King. Le moment où le Conseil a fait parvenir sa dernière note de service à McNaughton avait été choisi expressément dans le but de perturber les débats parlementaires du 22 novembre. Young a expliqué que les membres du Conseil de l'armée s'étaient retournés contre leurs maîtres civils parce qu'ils étaient collectivement frustrés que « rien ne se passe ». Il a répété à plusieurs reprises que « rien n'était fait...aucun résultat »[86].

Dans le même ordre d'idées, le Conseil de l'armée savait bien que des déséquilibres structurels affectaient les forces armées déployées outre-mer. Le Général Walford, l'Adjudant général, reconnaissait dès le mois de mars 1944 que les forces armées n'offraient pas les proportions requises et il recommandait d'en modifier la structure. Il a avoué à Dawson que la crise aurait pu être évitée, à l'instar de ce qu'avait soutenu la partie civile depuis le début, si des mesures avaient été prises à la suite de ses recommandations. Un exemple concret en est la recommandation du 27 mai 1944 de l'Adjudant général, selon laquelle 8 500 soldats du service général parfaitement entraînés, âgés en moyenne de 18 ans et demi et qui attendaient simplement au Canada de célébrer leur 19e anniversaire, devraient être « autorisés à entrer en service dans une zone opérationnelle ». La recommandation a avorté lors de la réunion du Conseil de l'armée du 8 juin 1944, tenue sous la présidence de l'Adjudant général et convoquée pour étudier la question globale de l'âge minimal approprié de participation aux opérations et pour formuler une recommandation à l'intention du Ministre[87]. Par conséquent, ces mêmes 8 500 soldats désoeuvrés ont été comptabilisés lors du dénombrement d'octobre des 67 000 jeunes considérés comme trop jeunes pour le service. Le Général Walford a également reconnu que le facteur « stabilité » du profil PULHEMS, par exemple, était appliqué de façon beaucoup trop littérale : « Si un homme avait les mains moites, il était réformé – il ne serait pas apte à faire campagne (...) 40 pour cent des hommes qui étaient acceptés à la suite de l'examen médical étaient jugés impropres au service pour cause d'instabilité ». Ainsi, « tous les Alliés (et les Allemands) se retrouvaient dans le même panier au sujet des renforts et ils ont tous apporté les mêmes rajustements : les États-Unis ont transformé un grand nombre de divisions en contingents de renforts au moment de quitter les États-Unis [sic]; les Anglais ont fait la même chose ».

Pourtant, dans la mesure où le Général Murchie et les membres du Conseil de l'armée considéraient qu'ils formaient un organisme subordonné dont le rôle était de répondre aux besoins des forces armées déployées outre-mer, il n'y avait tout simplement aucune volonté d'éviter une épreuve de force entre les autorités civiles et militaires. Tout cela faisait partie de la vision du Général Crerar des « petits pas en direction de l'objectif; l'objectif étant la conscription pour le service militaire partout ». Crerar avait prédit que l'armée, dans la mesure où elle « sensibilise le grand public », rendrait la confrontation ou la conversion « inévitable » et que « la dernière étape sera franchie sans trop de remous parmi toutes les parties concernées ». La suite des choses allait lui donner raison, puisque la capacité des forces armées d'influer sur la politique canadienne n'a jamais été aussi grande qu'à cette époque. La demande de conscription illimitée était désormais appuyée par les conservateurs et leur « Committee of 200 », une population frustrée et le soldat lui-même sur la ligne de front, sans oublier un Cabinet divisé en équilibre précaire sur le fil du rasoir de la capitulation. Il semblait bien qu'il suffisait d'une chiquenaude appliquée au moment propice pour jeter l'administration de King du côté de son devoir ou de la défaite. S'il hésitait, le leadership militaire ne pourrait exploiter la vulnérabilité de King, la guerre prendrait fin et ses ambitions d'après-guerre resteraient lettre morte.

Cette pichenette opportune prit la forme d'un appel téléphonique non sollicité et de la visite subséquente des militaires membres du Conseil de l'armée à McNaughton pendant la matinée du 22 novembre. La teneur de ces discussions, le ton sur lequel elles se sont déroulées et l'accueil que leur a réservé le Ministre ont été dissimulés sous le sceau du secret, rendant leur portée historique difficile à établir. Les notes des entrevues que R. MacGregor Dawson a réalisées en 1953 avec les principaux acteurs permettent de jeter un certain éclairage, à condition toutefois de situer les réponses à ces questions dans le contexte adéquat.

Comme l'a confirmé le Général Hugh Young, ils avaient informé le Ministre qu'« ils n'assumeraient pas la responsabilité de continuer à remplir leurs fonctions si des renforts n'étaient pas envoyés outre-mer »[88]. Bien que McNaughton n'ait pas reçu de menaces de démission en bloc, comme on peut le lire dans les déclarations des généraux Murchie, Walford, Gibson et Young ainsi que du Ministre lui-même, c'est une possibilité dont il avait été ouvertement question parmi les membres militaires du Conseil de l'armée. « Young avait définitivement l'impression qu'ils étaient tous prêts à appuyer le contenu de leur note de service jusqu'à cette extrémité s'il le fallait »; c'est « une chose qui avait été envisagée » à coup sûr. Le Général Hugh Young a clairement laissé entendre que « McNaughton avait bel et bien perçu la note de service comme un ultimatum » et que cette rencontre l'avait réellement bouleversé; « ils ne lui avaient apparemment fait aucune mise en garde ». Quand on amalgame le récit du Général Young au témoignage de ses collègues, on constate que l'éventualité d'une démission en bloc faisait consensus. Le Général Walford, par exemple, a confirmé qu'« ils pensaient qu'il y avait un risque que McNaughton les congédie ».

On comprend alors mieux pourquoi ils ont attendu tous ensemble jusqu'à minuit dans l'édifice Woods, jusqu'à ce que l'un d'entre eux, comme le veut l'histoire, se lève et dise : « Je rentre. S'ils veulent me mettre à la porte, que je sois au lit n'y changera rien ». Quand on lui a demandé ce qui se serait produit si McNaughton avait renvoyé les membres de son conseil, le Général Young a admis « que des démissions auraient été remises partout au Canada »[89].

Le matin du 22 novembre, King croyait qu'il avait la situation bien en main et gardait le contrôle des événements. Il était au courant que les conspirateurs de son Cabinet, qui étaient maintenant au nombre de six (Macdonald, Ilsley, Howe, Gibson, Mulock et T.A. Crerar), avaient décidé de démissionner en bloc. King avait tenu compte de tous les imprévus et croyait que les intérêts à plus long terme du parti et du pays seraient préservés. Il n'a jamais fléchi dans sa détermination de ne « pas démordre » du principe du volontariat. Il ne doutait pas un instant que le pays l'appuierait s'il pouvait compter sur un Cabinet uni. Malgré la discorde qui déchirait le Cabinet, il lui restait toujours une porte de sortie. Il était possible qu'il perde provisoirement le pouvoir mais lorsque les conscriptionnistes tomberaient sous le couperet de leur réussite éphémère, son retour rapide au pouvoir ne serait pas entaché par la conscription et sa plate-forme sociale en sortirait indemne.

La planification méticuleuse de King a volé en éclats lorsqu'il a reçu le coup de fil de McNaughton. Il existe des comptes rendus fragmentaires de cette conversation, mais ce que King en a compris et son interprétation du ton de McNaughton sont les éléments fondamentaux de son analyse quasi instantanée. McNaughton avait lui aussi cru qu'il gardait le contrôle de la situation jusqu'au 21 novembre, ce jour où la démission du Brigadier MacFarlane semble l'avoir plongé dans un état de stupeur silencieux. L'appel du Général Murchie et la visite imprévue de ses généraux venus lui présenter leur ultimatum l'ont de toute évidence profondément troublé. Lorsque King a décroché le combiné, il a probablement été subjugué par le sentiment d'urgence qui habitait McNaughton. Le compte rendu laconique que McNaughton a fait de l'appel traduit bien l'imminence de la crise : « MacF a démissionné. La partie militaire se désintègre ». L'essentiel du message était que « le Chef de l'état-major général et l'Adjudant général étaient désormais convaincus que les méthodes de recrutement volontaire étaient devenues inefficaces. Des incidents s'étaient produits sur la côte ouest et au Québec. Un officier avait remis sa démission pour cette raison et si d'autres officiers supérieurs faisaient de même, le contrôle militaire se désagrègerait jusqu'à finir par disparaître »[90]. Ce message a été présenté à King comme étant un ultimatum.

King a immédiatement compris à quel genre de situation il était confronté. Les forces armées avaient décidé de ne pas respecter l'échéance convenue de novembre pour la campagne de recrutement. En raison de la vulnérabilité apparente de King, les forces armées faisaient désormais la distinction entre les besoins de l'État, le bien de l'institution militaire et la juste orientation de la politique gouvernementale. Cet

ultimatum avait pour but d'orienter la politique du gouvernement à l'avantage des forces armées. C'était par définition une intervention militaire directe sur la scène politique, une intervention qui prenait la forme d'un chantage organisationnel avec la clé de la sourde menace d'un effondrement politique. Les apologistes qui ont brossé une image erronée des généraux canadiens en temps de guerre en en faisant des ignares sur le plan politique et des bûcheurs liés par le devoir ne leur rendent absolument pas justice. Les militaires membres du Conseil de l'armée savaient exactement ce qu'ils faisaient et pourquoi. Comme l'a reconnu le Général Walford, « ils savaient que si l'un d'entre eux donnait sa démission, il pouvait faire tomber le gouvernement, et ils étaient très conscients de leur responsabilité »[91]. C'est un fait dont King avait pris bonne note. Ils devaient par conséquent tous démissionner, et dans la désintégration consécutive, la chute du gouvernement se fera dans la honte et le chaos, un événement dont les conséquences, tant à l'échelle internationale que nationale, étaient trop désastreuses pour être envisagées. La question qui reste en suspens est « conscients de leur responsabilité » envers qui? Face à un tel pari politique, les militaires membres du Conseil de l'armée étaient prêts à se sacrifier en commettant cet acte d'intervention politique. De leur point de vue, les besoins de l'État et ceux des forces armées concordaient enfin.

La priorité immédiate de King était de reprendre le contrôle de la situation. On avait là l'incarnation même du principe de Pickersgill – « la prévention et non l'accomplissement ». D'abord, il ne ferait pas volte-face au sujet de la conscription. Il ferait par ailleurs une concession mesurée à titre de première manœuvre destinée à réprimer chacune de ces révoltes, une à la fois. La révélation qui a « beaucoup allégé » le fardeau de King n'était pas le fait qu'il pouvait maintenant utiliser les forces armées comme bouc émissaire pour justifier son renversement de politique, mais bien la stratégie gagnante qu'il avait élaborée ce jour-là pour contourner le flanc de ses assaillants. Tout à fait convaincu de l'ampleur de la menace posée par l'ultimatum, King a convoqué St-Laurent et lui a exposé la situation dans tous ses détails. Comme King l'a par la suite rapporté à Grant Dexter, « St-Laurent a insisté sur l'inviolabilité du principe de suprématie de l'autorité civile. Il fallait résister aux forces armées (...) Après quelques efforts, St-Laurent a fini par accepter qu'il fallait préserver la suprématie civile en faisant semblant, au besoin, de donner raison aux militaires. Ils ont convenu entre eux d'une formule de conscription allouant 16 000 hommes (...) McNaughton reçut l'ordre de ne pas informer le Conseil des ministres de la sédition militaire mais de faire sa recommandation conformément aux paramètres établis »[92].

En réprimant chaque révolte l'une à la suite de l'autre, King a fait des renforts le seul enjeu que toutes les factions étaient tenues d'appuyer. Le levier de King a consisté à appeler à une seule reprise sous les drapeaux 16 000 hommes pour former des renforts d'urgence, comme stipulé par un décret s'apparentant aux modifications apportées aux dispositions de service dans la LMRN, utilisées dans le décret

CP 5011, daté du 18 juin 1943, pour les campagnes des îles Aléoutiennes et de l'île Kiska. C'était l'application du nouveau décret CP 8891 qui offrait la plus grande marge de manœuvre.

Le rôle de McNaughton dans la stratégie de King, qui consistait à faire « semblant, au besoin, de donner raison aux militaires », s'est transformé en un curieux mélange d'orgueil personnel et de *realpolitik*. Il a reçu l'ordre de garder l'affaire secrète et d'apaiser les forces armées, pendant que King s'occupait de l'opposition conservatrice et des conspirateurs au sein de son Conseil des ministres. McNaughton a par conséquent convoqué tous les membres de son Conseil de l'armée, tant civils que militaires, le matin du 23 novembre. Sa brève allocution a non seulement servi les desseins de King mais lui a permis de travestir les faits à son avantage en faisant croire que ses généraux ne l'avaient pas piégé. En prétextant, comme il est rapporté dans le compte rendu de la réunion, qu'il leur avait officiellement demandé leur avis, leurs conseils lui ayant été offerts selon la procédure constitutionnelle, il a pu en grande partie préserver sa réputation. Une telle rationalisation semblait correspondre aux intérêts des deux parties, les membres civils du Conseil de l'armée ignorant tout des événements antérieurs et les membres militaires sachant que la mise en contexte était manifestement fausse[93]. Cette version édulcorée des faits a été un soulagement pour toutes les personnes présentes, bien qu'elle ne disait rien au sujet de l'enrôlement de contingents subséquents et du « service prolongé ». C'est en comprenant qu'il avait été dupé que le Brigadier James Mess a décidé de démissionner de façon tonitruante sur la place publique le 29 novembre et qu'il a déclaré que King avait manqué à la promesse qu'il avait faite aux forces armées d'une conscription illimitée.

Sur le front politique, King invoquait la loyauté au parti et axait son stratagème sur l'unique question des renforts. Il a adroitement évité toute mention de la conscription illimitée quand il s'est adressé à la Chambre pour demander un vote de confiance : « La question, ce n'est pas la conscription; ce que l'on veut savoir, c'est si le présent gouvernement devrait continuer de diriger l'effort de guerre du Canada ou si cet effort devrait, à ce moment-ci de la guerre, être confié à une autre administration »[94]. Conscient de l'incertitude de tous les membres du Parti libéral, mais surtout pour tenter d'apaiser les craintes de son caucus québécois, dans un geste théâtral, King a tourné le dos à l'opposition, puis, en regardant ses collègues dans les yeux tout en prenant à témoin le fantôme de Laurier pour invoquer l'engagement de celui-ci envers l'unité nationale, il s'est réapproprié un discours célèbre de son mentor :

> S'il est une chose à laquelle j'ai consacré ma vie politique, c'est le développement de l'union et de l'harmonie entre les différents éléments de notre population. Mes amis peuvent m'abandonner et me retirer leur confiance, mon parti peut m'enlever le commandement qu'il m'a confié, mais jamais je ne dévierai d'une ligne de la politique que je me suis tracée. Quelles que soient

> les conséquences, que je perde pouvoir, prestige et popularité, je sens que je suis dans le vrai, et je sens qu'un jour viendra où tous les citoyens me rendront pleine et entière justice sur cette question[95].

Cette spectaculaire mise en scène a fonctionné à la perfection. En préservant le noyau dur de ses ministres québécois, King a neutralisé l'opposition, réprimé la discorde au sein de son Cabinet et mis un terme à la gageure des forces armées. Il n'y aurait pas de conscription, maintenant ou après la guerre. Il est ironique de constater que l'éloquence de Laurier était prémonitoire et annonçait la mise au pas institutionnelle des forces armées, comme l'attestait King en disant « un jour viendra où tous les citoyens me rendront pleine et entière justice sur cette question ».

La victoire de King était absolue. Comme il l'écrit dans son journal le 7 décembre, « je n'oublierai jamais les dernières heures de cette séance. Le lourd silence qui régnait dans la chambre pendant que je parlais. La force que je suis arrivé à insuffler à mes paroles et la facilité avec laquelle les mots me venaient. L'ovation et les félicitations que j'ai reçues en terminant mon discours, tout cela après avoir été obligé d'emprunter une avenue tout à fait contraire à ce que j'avais cru nécessaire jusqu'à ce que les officiers du ministère de la Défense me fassent clairement comprendre que la machine militaire pourrait se désintégrer et le gouvernement être dissous, à moins que je n'agisse comme je l'ai fait »[96].

Conclusion

Les cas solidement documentés de la « mutinerie » des hommes enrôlés sous l'égide de la LMRN à Terrace, en Colombie-Britannique, et d'autres incidents survenus un peu partout au pays ont alimenté les craintes de King. « C'était exactement ce que McNaughton avait dit qu'il se produirait devant le Conseil des ministres si nous en venions à opter pour la conscription. Les officiers avaient menti en affirmant que les hommes étaient prêts et avaient hâte d'aller combattre mais voulaient que le gouvernement leur en donne l'ordre ». McNaughton a avoué à King que comme lors de l'incident de Terrace, si les troupes « commençaient à résister, il ne disposait pas des soldats ou des hommes pour maintenir l'ordre public. Il lui a aussi dit que le ministère de la Défense n'avait rien préparé parce qu'aucun plan en vue d'une telle éventualité ne permettait de mobiliser les miliciens pour venir en aide au pouvoir civil, à qui selon lui on pouvait se fier pour accomplir leur devoir, mais c'était une question de confiance ».

King avait toutes les raisons de croire que l'image du « feu de prairie » de McNaughton était possible : « On serait bel et bien plongé dans l'anarchie, pas seulement dans le sens d'absence de gouvernement mais dans le sens véritablement

de guerre civile. On ne peut qu'implorer Dieu de nous épargner pareille épreuve. Je pense que nous pourrons éviter un tel scénario, mais si nous y arrivons ce sera en raison de la confiance que me témoignent toujours les gens du Québec et désormais en McNaughton également. On comprend clairement que si je n'avais pas agi comme je l'ai fait et que si les conscriptionnistes avaient pris le contrôle du gouvernement, une certaine forme de guerre civile aurait été inévitable »[97]. King a certainement eu l'impression que ses inquiétudes étaient fondées quand 2 000 des 5 000 premiers conscrits de la LMRN avaient déserté au 5 janvier et plus des trois quarts des 10 000 premiers conscrits leur avaient emboîté le pas en mars, alors qu'environ seulement 2 500 hommes du total prévu ont réellement joint les rangs des unités opérationnelles[98].

King n'a ni oublié ni pardonné et le châtiment ne se fit pas attendre. Le premier à prendre la porte fut McNaughton. Bien que King soit demeuré loyal à McNaughton et l'ait soutenu lors de sa défaite électorale à Grey North, St-Laurent voyait davantage en lui le chef militaire que le gestionnaire civil et il disait craindre que si on lui demandait de faire des compressions d'effectifs, il s'y opposerait. Lorsque McNaughton a commencé à conseiller à King de préserver l'estime des forces armées et « aussi de la maintenir à une taille considérable », les liens de loyauté se sont défaits et McNaughton put quitter le gouvernement dans la dignité[99]. King, d'autre part, manifestait ouvertement son mépris à l'endroit de ses généraux. À partir du 13 décembre 1944, les chefs des armées ont été bannis sans autre forme de procès des séances du Comité de guerre du Cabinet, auquel moment King a observé avec satisfaction que « le déroulement des débats et des travaux a permis de constater que leur présence n'était pas nécessaire et que leur absence permettait d'abréger les discussions »[100]. La vengeance a aussi été un thème clé des élections du 11 juin 1945, alors que le vote des soldats s'est traduit par la défaite personnelle de King lors du scrutin. L'ironie de la situation n'a pas échappé à King. « Il peut sembler cruel qu'un tel sort me soit réservé, qu'à la fin de la guerre, au cours de laquelle je n'ai jamais laissé tomber les hommes outre-mer, ne serait-ce qu'une fois, je sois battu en raison de leur vote et surtout, par un représentant du CCF [Fédération du Commonwealth coopératif] dont le parti au début de la guerre refusait même que nos hommes prennent part d'une quelconque manière au conflit »[101].

Les soupçons de St-Laurent à l'endroit de McNaughton se révélèrent fondés, puisque à l'insu du Cabinet, le Ministre avait rencontré les membres du comité du Chef de l'état-major général auparavant et approuvé la structure d'après-guerre secrète des forces armées qui reposait sur un système de service militaire obligatoire en temps de paix. La version finale du plan G a fait surface en juin 1945, dans laquelle on prévoyait une force permanente de 55 000 hommes, appuyée par 48 000 conscrits, tous soutenus par un effectif de 178 000 miliciens. La remarque de J.L. Granatstein au sujet du plan G qui « a connu une fin solitaire, une victime du passé » était certainement pertinente, dans la mesure où elle incarnait la mort symbolique du

corporatisme et des ambitions d'après-guerre des forces armées. Qualifiant le plan G et les intrigues chimériques du même acabit de « parfaitement scandaleux », King a arbitrairement abaissé le total des effectifs entre 20 000 et 25 000 hommes, peu conscient que ce faisant, il avait autorisé le plus important effectif de temps de paix de l'histoire canadienne[102].

L'histoire de la crise du mois de novembre 1944, qui a été le point culminant de l'évolution des relations civilo-militaires depuis quarante-huit ans au Canada, est restée latente en raison du silence que s'étaient eux-mêmes imposés les protagonistes. Une fois évacuée la menace qui planait sur le pays, King, comme promis, a invité Max Freedman, l'éditorialiste en chef au *Winnipeg Free Press*, à écrire ses mémoires. En examinant les faits, Freedman a constaté que King était convaincu qu'il faisait face à un ultimatum de la part du leadership des forces armées et à l'éventualité d'une guerre civile au moment de la crise de novembre. À la lumière de cette révélation, Richard S. Malone a confronté King à ce sujet précisément et a entendu King lui confirmer de façon catégorique que c'était la menace d'une rébellion militaire qui l'avait forcé à recourir à la conscription[103]. Cette confirmation a non seulement été le chaînon manquant qui a permis de résoudre le mystère de l'apparent renversement de politique de King mais elle a aussi attisé la controverse autour du travail des premiers biographes de King, Bruce Hutchison et Robert MacGregor Dawson.

Le refus des critiques de King d'accepter que les généraux canadiens aient pu employer la menace implicite d'une démission comme stratagème politique destiné à contraindre le Cabinet à renoncer à sa politique a étouffé les débats dans les cercles universitaires. Il est remarquable que même J.L. Granatstein, qui, dans ses nombreux ouvrages, comme le livre *Canada's War*, avait fait sienne la théorie des « forces armées comme bouc émissaire », ait un peu modifié ses positions. Son interprétation habituelle (« mais pour le Premier ministre, seule une révolte pouvait être suffisante. Il devait trouver un moyen de rendre sa volte-face crédible et seule une situation d'urgence extrême pouvait justifier ses actions, tant envers lui-même que face à ses ministres »[104]) avait évolué comme en fait foi cette observation voulant que « les commandants de district et les autres officiers supérieurs avaient signé une note de service qui pouvait être perçue comme une menace de démission. Mackenzie King a certainement vu les choses de cette façon (...) la «révolte des généraux» a fait pencher la balance »[105].

On peut remettre en question les notes d'entrevue de MacGregor Dawson, mais il est probable que ce fut le Général Hugh Young qui décida de briser le pacte avec ses collègues et de jouer le rôle du général anonyme qui confirma éventuellement la version de Bruce Hutchison. Dans ses mémoires, *The Far Side of the Street*, Hutchison continue d'affirmer que le Premier ministre St-Laurent était tellement troublé par la perception publique qu'il avait été trompé qu'en échange d'un redressement de son image auprès du grand public, Hutchison a eu accès à un témoin crédible bien qu'anonyme qui lui confirma le déroulement des événements :

> Pour résumer, les membres du Conseil de l'armée, dont il était, s'étaient réunis le matin du 22 novembre 1944 et avaient décidé de donner leur démission si le gouvernement n'imposait pas immédiatement la conscription. J'en ai eu le souffle coupé. Le général était en train de me dire que King et St-Laurent avaient vraiment affronté, en compagnie du ministre de la Défense, A.G.L. McNaughton, une crise beaucoup plus grave que ce dont ils avaient osé discuter avec les membres du Cabinet.
>
> Bien que le pays n'ait peut-être pas risqué d'être plongé dans l'anarchie ou quelque chose de ce genre, comme King y a par la suite fait allusion devant le Parlement, il est évident que la démission des hommes qui commandaient les forces de défense, alors que la guerre atteignait son paroxysme en Europe, aurait détruit le gouvernement. Même si cela n'était pas dramatique en tant que tel, les soubresauts subséquents auraient réduit en miettes tant l'effort de guerre que le partenariat entre les deux collectivités canadiennes[106].

Avec en mains l'exclusivité la plus importante de sa vie, Hutchison et les rédacteurs du *Maclean's*, qui « ont pu vérifier l'information dans toutes ses grandes lignes (...) auprès d'autres personnes et de sources confidentielles », ont mis la nouvelle sous presse, pour ensuite se rendre compte que l'« énorme scoop a été accueilli par un énorme bâillement au sein du grand public »[107]. Un des secrets les plus importants du point de vue des relations civilo-militaires au cours de la guerre est resté enfoui et préservé par un « cercle de trois ministres et de quelques militaires qui se sont tus si longtemps et si honorablement »[108].

Parce que la nation était divisée, il avait fallu garder secrète cette difficile partie de poker politique. Bien que Laurier ait enseigné qu'« il n'était pas utile d'alimenter le ressentiment dans la vie publique », King n'a jamais pardonné aux chefs militaires[109]. Il a simplement dressé sa preuve documentaire et comme il l'avait déclaré avec emphase devant la chambre, il sentait « qu'un jour viendra où tous les citoyens me rendront pleine et entière justice sur cette question ». Cette justice fut longue à être rendue. King a bien vu l'ironie qu'il y avait pour lui, un Mackenzie King vengeur, d'accueillir le Général Crerar lors de son défilé de la victoire dans les rues Ottawa. Les forces armées de Crerar, bien qu'elles avaient été créées pour être le « poignard dirigé vers le cœur de Berlin », avaient laissé planer récemment, de l'avis de King, une menace bien plus grande sur Ottawa. Ni l'ironie de la situation, ni ce fait et ni le lien fortuit avec ce jour du 7 août 1945 n'ont échappé à King. C'était en ce jour, où il célébrait le 26e anniversaire de son élection à la tête du Parti libéral du Canada, que King a eu l'impression qu'on lui donnait raison :

> C'était moi qui avais l'honneur d'accueillir le Commandant des forces armées canadiennes, le premier général de l'armée canadienne, à son retour des batailles qu'il a livrées en Europe et de défiler en voiture avec lui dans les rues de la capitale (...) pour parler avec lui en détail au cours du défilé d'une foule de choses au sujet de la guerre et entendre de sa propre bouche que les forces armées ne s'étaient rien vu refuser de ce qu'elles avaient eu besoin. Il ne voyait pas en quoi le gouvernement avait failli à sa tâche pendant toute la durée de la guerre.
>
> J'ai dit à Crerar que j'avais décidé que les hommes qui se battaient au front ne souffriraient jamais en raison d'une mesure que le gouvernement pouvait prendre en leur nom.
>
> Nous avons discuté lors du déjeuner-causerie des moments angoissants que j'avais vécus en novembre dernier. Il m'a répondu que les militaires aussi avaient trouvé cette période terrible, que tout avait connu un magnifique dénouement. Je lui ai répliqué que les choses auraient pu prendre une tout autre tournure et que le Canada se serait retrouvé sans aucun gouvernement[110].

La reconnaissance honorifique de Crerar à titre de dernier véritable général d'armée du Canada a eu valeur de symbole marquant dans le processus de création de forces armées nationales. À l'instar de l'entité qui l'a précédée, le corps d'armée canadien, l'armée de Crerar devait être alimentée par une conscription illimitée en temps de guerre et maintenue en tant qu'armée permanente en temps de paix grâce à un programme universel d'instruction militaire. Crerar n'a pas compris que l'épreuve de force qu'il souhaitait et le pari qui « avait connu un magnifique dénouement » allaient mener à la castration de son corporatisme militaire – un gâchis institutionnel dont les forces armées canadiennes essaient toujours de se remettre.

NOTES EN FIN DE CHAPITRE

1 Archives de Grant Dexter, 13 septembre 1940, dossier 22, section C, boîte 3, CCM 75-207, AArch 2142, Archives de l'Université Queen's (AUQ).

2 C.P. Stacey, *Canada and the Age of Conflict Vol-2: 1921-1948*, Toronto, University of Toronto Press, 1981, pp. 298-299.

3 Déclaration du Général McNaughton selon laquelle la métaphore un « poignard dirigé vers le cœur de Berlin » est extraite d'un discours public prononcé par Ralston, dont il a par la suite attribué la paternité au Général McNaughton. Archives de King, Entrevues de McGregor Dawson sur le sujet de la conscription, fichier 8, vol. 6, J-17, FM 26, Archives nationales du Canada (ANC).

4 Document no 854, télégramme 165, 14 février 1940 *in* David R. Murray éd., *Documents on Canadian External Relations* (*DCER*) 1939-1941, partie 1, vol. 7, Ottawa, ministère des Affaires étrangères et du Commerce international, Information Canada, 1974, p. 740.

5 Journaux de King, « Meeting War Committee of the Cabinet », 3 avril 1940, 348, microfiche no 146, Université Western Ontario (UWO).

6 Journaux de King, 2 avril 1940, 345, microfiche no 146, UWO.

7 Ibid.

8 Note de service d'un officier supérieur, Quartier général des forces armées du Canada (QGAC) à Londres, compte rendu de la réunion, Londres, 22 avril 1940, Documents relatifs aux relations extérieures du Canada (DRC), 764.

9 Ibid.

10 Ibid.

11 Ibid.

12 Ibid.

13 Ibid., p. 763.

14 Irving Norman Smith, « How Mackenzie King Fought the War », *Saturday Night* 75, no 21, 15 octobre 1960, pp. 25-26.

15 Archives de Crerar, note de service – notes sur une discussion entre le ministre de la Défense nationale et le Major-général Crerar, officier supérieur QGFAC, 26 avril 1940, paragraphe 3, Lettre de Crerar à Ralston, 17 juin 1940, fichier 958.009 (D12), vol. 1, E 157, FM 30, ANC.

16 Ibid., Lettre de Crerar à Ralston, 17 juin 1940.

17 Ibid., Lettre de McNaughton à Crerar, 7 août 1940, objet : poste de chef de l'état-major général.

18 Archives de Crerar, « Observations on Canadian Requirements in respect to the Army », 15 juillet 1940, fichier 958c.009 (D13), vol. 1, E 157, FM 30, ANC.

19 Archives de Ralston, Note de service du Chef de l'état-major général au ministre Ralston, « The Canadian Army », 3 septembre 1940, p. 7, vol. 37, série III B II, FM 27, ANC.

20 Archives de Crerar, Lettre de Crerar à McNaughton, 8 août 1940, fichier 958c.009 (D12), vol. 1, E 157, FM 30, ANC.

21 Ibid.

22 Ibid.

23 Archives de Dexter, 13 septembre 1940, dossier 18, section C, boîte 2, AUQ.

24 Ibid.

25 Archives de Dexter, 10 octobre 1941, dossier 20, section C, boîte 2, AUQ.

26 Archives de Dexter, explication sur l'histoire et la fonction du Conseil de l'armée, dossier 177, boîte 19, AUQ.

27 Ibid.

28 Ibid.

29 Archives de Dexter, 12 juin 1941, dossier 19, section C, boîte 2, AUQ

30 Ibid., le Major-général P.J. Montague était l'officier le plus expérimenté au combat supérieur dans les forces armées canadiennes outre-mer.

31 Archives de Crerar, Lettre de Crerar à McNaughton, 14 mai 1941, fichier 958.009 (D12), vol. 1, E 157, FM 30, ANC.

32 Archives de Sifton, Lettre de Sifton à Ralston, 1er octobre 1941, boîte 4, série 1, AArch 2144, AUQ.

33 Archives de Dexter, octobre 1941, dossier 20, section C, boîte 2, AUQ.

34 Archives de Ralston, coupure du *Vancouver Sun*, 23 septembre 1941, vol. 52, série III B II, FM 27, ANC.

35 Archives de Dexter, 9 octobre 1941, dossier 20, section C, boîte 2, AUQ.

36 Archives de Dexter, 12 juin 1941, dossier 17, section C, boîte 2, AUQ.

37 Archives de Crerar, à l'attention du Ministre : programme des forces armées 1942-1943, 18 novembre 1941, 958.009 (D12) QGS (QG secret) – 20-1-9, fichier 70, vol. 1, E 157, FM 30, ANC. Au 5 novembre 1941, les effectifs des forces armées totalisaient 241 530 hommes (121 332 au Royaume-Uni) et 173 640 au Canada – sans compter le personnel de la LMRN; voir aussi Archives de Ralston, « Army Programme 1942-1943 », 18 novembre 1941, vol. 38, série III B II, FM 27, ANC.

38 R. MacGregor Dawson, *The Conscription Crisis of 1944*, Toronto, The University of Toronto Press, 1961, p. 28.

39 J.W. Pickersgill, *The Mackenzie King Record Vol.1 1939-1944*, Toronto, The University of Toronto Press, 1960, 303; correspond à l'entrée du journal de King du 2 décembre 1941.

40 Archives de C.G. Power, procès-verbal de la réunion du Comité de guerre du Cabinet du 3 décembre 1941, fichier 11-A, boîte 38, AArch 2150, AUQ.

41 Pickersgill et Forster, éd., *The Mackenzie King Record: Volume 1, 1939-1944*, p. 304.

42 Ibid., p. 304; voir aussi l'entrée de King du 3 décembre 1941.

43 Ibid., p. 304.

44 Archives de Dexter, 12 janvier 1942, dossier 21, section C, boîte 3, AUQ.

45 E. L. M. Burns, *Manpower in the Canadian Army, 1939-1945*, Toronto, Irving and Company Limited, 1956, p. 18.

46 Ibid., pp. 6 et 14.

47 Archives de Dexter, 28 février 1942, dossier 21, section C, boîte 3, AUQ.

48 Archives de King, coupures de presse, *Montreal Gazette*, 22 décembre 1944, boîte 5, AArch 2208, AUQ.

49 Burns, *Manpower in the Canadian Army*, p. 166.

50 Archives de Ralston, note de service sur les notes prises par le Lcol G.S. Currie, 28 avril 1944, vol. 43, série III B II, MG27, ANC.

51 Archives de Dexter, 17 septembre 1944, dossier 26, section C, boîte 3, AUQ.

52 Archives de Crerar, planification des forces armées d'après-guerre - Très secret – QGS 24-1 (DSD) à l'attention du Ministre, 7 septembre 1944, paragraphe 16. Pour obtenir un exemplaire complet du plan G pour l'après-guerre, s'adresser à la Direction – Histoire et patrimoine, Quartier général de la Défense nationale, DHP 112.35 2009 (D302) – plan G en vue de l'après-guerre, vol. 264, E 133, FM 30, ANC.

53 Ibid., paragraphe 41.

54 Brian Nolan, *King's War: Mackenzie King and the Politics of War 1939-1945*, Toronto, Random House, 1988, p. 119; voir aussi C. P. Stacey, *The Canadian Army 1939-1945: An Official Historical Summary*, Ottawa, King's Printers, 1948, p. 235.

55 Archives de Ralston, note de service du SAG (sous-adjudant-général), 14 octobre 1944, vol. 86, série III B II, FM 27, ANC et note de service du Lgén Murchie au Ministre, 21 octobre 1944, vol. 84.

56 Ibid., télégramme de King à Ralston, objet : discours de George Drew Hamilton, vol. 62.

57 Ibid., note de service du SCEMG au Chef d'état-major, fichier de voyage outre-mer sept-oct 1944, vol. 62.

58 Stacey, *Arms, Men and Governments*, 481.

59 Archives de Ralston, journal du 23 septembre au 18 octobre 1944, voyage outre-mer du Col H.A. Dyde, vol. 62, série III B II, FM 27, ANC.

60 Ibid., note de service du Général Stuart à Ralston, 13 octobre 1944, vol. 63.

61 Stacey, *Six Years of War Volume I*, 430, politique de congé.

62 Archives de Ralston, journal de voyage outre-mer du Col H.A. Dyde, 23 septembre au 18 octobre 1944, vol. 62, série III B II, FM 27, ANC.

63 Archives de Stuart, Lettre de Stuart au Ministre, 19 octobre 1944, fichier QGAC 1944, vol. 1, E 520, FM 30, ANC.

64 Archives de C.G. Power, note de service du Lgén Stuart au Ministre, 30 octobre 1944, boîte 38, série II A, AUQ.

65 Archives de Stuart, note de service du CEMG au Ministre, « Appreciation of Options », QGAC 1944, vol. 1, E 520, FM 30, ANC.

66 Archives de Ralston, dossier de déclaration au départ, 23 octobre 1944, p. 18, vol. 85, série III B II, FM 27, ANC.

67 Archives de Stuart, note de service au premier ministre d'A.D.P.H [Arnold Heeney], objet : renforts pour l'armée, 23 octobre 1944, vol. 1, E 520, FM 30, ANC.

68 Pickersgill et Forster, éd., *The Mackenzie King Record: Volume 2*, 143. Tous les détails des nombreuses options sont présentés dans la partie de ce volume *The Reinforcement Crisis, Phase 1*, 1944.

69 R. S. Malone, *The World in Flames* 1944-1945, Don Mills, Ontario, Collins, 1984, 155; voir aussi la note de service d'Henry Borden.

70 Ibid., entrée du journal de King du 1er novembre 1944, 183. Le renvoi à Ralston se trouve à la page 196.

71 Déclaration de M. Karl K. Homuth, Waterloo Sud, *House of Commons Debates*, vol. III, 31 juillet 1940, p. 2225.

72 Pickersgill et Forster, éd., *The Mackenzie King Record: Volume 1 1939-1944*, p. 10; cité aussi *in* Nolan, *King's War*, p. 3.

73 Archives de C.G. Power, lettre du Mgén Henry Letson à Power, 25 avril 1967, fichier I-E, boîte 17, AArch 2150, AUQ.

74 Archives de C.G. Power, *Top Secret report of Cabinet Committee on Army Enlistments for General Service*, 6 novembre 1944, fichier II A, boîte 38, AUQ. Ce comité prestigieux et puissant était présidé par McNaughton et comprenait Ian A. Mackenzie, J.G. Gardiner,

W.P. Mulock, Colin Gibson, le Gén L.R. Laflech, Brooke Claxton et A.D.P. Heeney au poste de secrétaire.

75 Archives de Crerar, rapport spécial confidentiel au Major-général G.R. Pearkes (par le Lgén Crerar, cmdt 1re Armée canadienne), 6 mai 1942, OGC 10-0-2, fichier 958.009 (D12), vol. 1, E 157, FM 30, ANC.

76 Archives de King, fichier (6) de coupures du *Vancouver Province*, 20 novembre 1944, vol. 6, J-17, FM 26, ANC; on peut lire un contre-argument et une tentative d'innocenter le Général Pearkes dans l'ouvrage de R.H. Roy, Ph.D., « Major-General G.R. Pearkes and the Conscription Crisis in British Colombia, 1944 », publié dans *BC Studies*, no 28, hiver 1975-1976, pp. 53-72. Aussi conservé sous DHP 75/273 ou par la Société historique du Canada, juin 1975, p. 68; voir aussi l'article « Highly Trained Draftees Ready to go Overseas, But not as Volunteers », *Globe and Mail*, 21 novembre 1944, p. 1.

77 Entrée du journal de King du 14 novembre 1944, Pickersgill et Forster, éd., *The Mackenzie King Record: Volume 2, 1944-1945*, p. 216. Pour obtenir une confirmation de l'appui de King dans l'Ouest, se reporter à la page 293.

78 Ibid., p. 222.

79 Ibid., p. 223.

80 Ibid., p. 224

81 Pickersgill et Forster, éd., *The Mackenzie King Record: Volume 2, 1944-1945*, p. 148.

82 *Globe and Mail*, 25 novembre 1944, p. 13, « Brigadier R.A. MacFarlane Says Most Officers Opposed to McNaughton », *Winnipeg Free Press*, 24 novembre 1944, p. 1, « Brigadier MacFarlane Resigns in Protest ». Dans le même ordre d'idées, voir le *Globe and Mail*, 24 novembre 1944, p. 1. Tous les rapports attestent de la véracité de la déclaration de MacFarlane selon laquelle il a démissionné le 21 novembre. King n'a appris sa démission que le 22 novembre et l'a officiellement acceptée le 23 novembre 1944.

83 Archives de King, coupures de presse, *Toronto Telegraph*, 23 décembre 1944, boîte 5, AArch 2208, AUQ et *The Ottawa Morning Journal*, 23 décembre 1944. Brigadier Mess a démissionné le 29 novembre et sa démission a été acceptée le 20 décembre. La citation de MacFarlane est extraite de l'édition du 24 novembre 1944 de la *Montreal Gazette*.

84 Archives de King, Entrevues de MacGregor Dawson sur la conscription – II, Général Hugh Young no 2, 19 janvier 1953, fichier 8, vol. 6, J-17, FM 26, ANC. La mention du Général Pearkes implorant les conservateurs peut être consultée dans une lettre du Général Samson à Richard S. Malone et est reprise dans *A World in Flames*, p. 291. La mention du Général Murchie est citée dans l'ouvrage de Bernard Charles Leblanc, *A Reluctant Recruit: Angus L. Macdonald and Conscription 1940-1945*. Mémoire de maîtrise inédit, Kingston, Queens University, 1987, p. 97.

85 Dossier administratif, note de service du Conseil de l'armée au CEMG, « Reduction of Age Limit for Despatch Overseas », 27 mai 1944, compte rendu de la réunion du

Conseil de l'armée du 8 juin 1944, 112.1 (D88), DHP, paragraphes 3 et 4.

86 Archives de King, Entrevues de MacGregor Dawson sur la conscription – II, entrevue de Général Walford, 2 février 1953, fichier 8, vol. 6, J-17, FM 26, ANC.

87 Ibid., entrevue du Général Hugh Young, no 1, 19 janvier 1953.

88 Ibid., entrevue du Général Young, l'anecdote sur les généraux dans l'édifice Woods provient de R. MacGregor Dawson, *The Conscription Crisis of 1944*, p. 91.

89 John Swettenham, *McNaughton, Volume 3: 1944-1966*, Toronto, Ryerson Press, 1969, p. 59.

90 Archives de King, Entrevues de MacGregor Dawson sur la conscription, entrevue du Général Walford, 2 février 1953, fichier 8, vol. 6, J-17, FM 26, ANC; voir aussi J.L. Granatstein, *The Generals: The Canadian Army Senior Commanders in the Second World War*, Toronto, Stoddart, 1995, 345. Notes du chapitre 8, note 137.

91 Archives de Dexter, 9 et 10 janvier 1945, dossier 27, section C, boîte 4, AUQ.

92 Dossier du bureau du CEMG du compte rendu de la réunion du Conseil de l'armée du 23 novembre 1944, D145, 112.1, DHP.

93 *Débats de la Chambre des communes*, 27 novembre 1944, vol. VI, 6611.

94 Ibid., pp. 6617-6618.

95 Pickersgill et Forster, éd., *The Mackenzie King Record: Volume 2*, 271, entrée du journal de King du 7 décembre 1944.

96 Ibid., pp. 252-253, entrée du journal de King du 28 novembre 1944.

97 Pickersgill et Forster, éd., *The Mackenzie King Record: Volume 2 1944-1945*, p. 284; voir aussi Whitaker, *Tug of War*, pp. 234-235.

98 Ibid., 437, entrée du journal de King des 17 juillet et 16 août 1945, p. 462.

99 Stacey, *Arms, Men and Governments*, 129 et citation extraite de l'entrée du journal de King du 13 décembre 1944.

100 Pickersgill et Forster, éd., *The Mackenzie King Record: Volume 2*, p. 415, entrée du journal de King du 14 juin 1945.

101 J.L. Granatstein, *Broken Promises: A History of Conscription in Canada*, Toronto, Oxford University Press, 1977, p. 247.

102 Malone, *A World in Flames*, pp. 288-289.

103 J.L. Granatstein, *Canada's War: the Politics of the Mackenzie King Government*, Toronto,

Oxford University Press, 1975, 367; voir aussi archives de C.G. Power, notes de C.G. Power à une postface de Bruce Hutchison, *Maclean's Magazine*, 15 mai 1953, p. 20, série III, boîte 82, AUQ.

104 J.L. Granatstein, « Canadian Generals in the Second World War: Better Than Expected » *in* Bernd Horn et Stephen Harris, éd., *Generalship and the Art of the Admiral: Perspectives on Canadian Senior Military Leadership*, St. Catherines, Vanwell Publishing, 2001.

105 Bruce Hutchison, *The Far Side of the Street*, Toronto, Macmillan, 1976, 225-226; voir aussi Archives de C.G. Power, Lettre de Hutchison à Power, 1er mars 1953, série I-C, boîte 6, AUQ.

106 Archives de C.G. Power, AUQ, boîte 82, série III, *Maclean's Magazine*, 15 mai 1953, notes de C.G. Power à une postface de Bruce Hutchison, p. 20.

107 Bruce Hutchison, *The Far Side of the Street*, 229. Tout le travail de Hutchison sur la crise a été accompli en étroite collaboration avec C.G. Power. On en apprend beaucoup dans la série de lettres comprises dans les archives de C.G. Power, série 1952-1953, I-C, boîte 6, AArch 2150 ainsi que dans la série de lettres échangées entre Power et le fils de Ralston, M. S.B. Ralston, 1952, I-C, boîte 8, AUQ.

108 Pickersgill et Forster, éd., *The Mackenzie King Record: Volume 2*, p. 463.

109 Ibid., pp. 452-453.

3

Le leadership et le manque de force morale dans le Bomber Command, de 1939 à 1945 : Des leçons à retenir pour aujourd'hui et demain

Allan English

Introduction

Dans deux publications récentes des Forces canadiennes (FC), on a codifié et décrit en détail pour la première fois le rôle d'un leader dans les FC. En plus de guider les membres actuels et futurs des FC, les publications de doctrine intitulées *Servir avec honneur* et *Le leadership dans les FC : Fondements conceptuels* (désignée ci-après par l'expression *Fondements conceptuels*) constituent également un cadre et un modèle théoriques pour l'analyse du leadership militaire canadien. Le présent essai s'appuie sur ces cadres et modèles théoriques pour analyser le leadership au sein du Bomber Command de la Royal Air Force (RAF) durant la Deuxième Guerre mondiale afin d'en tirer des leçons, fondées sur l'expérience historique et la doctrine actuelle des FC en matière de leadership, à l'intention des leaders actuels et futurs des FC.

J'ai choisi de mettre l'accent sur le Bomber Command parce que c'est la force de combat à laquelle la Royal Canadian Air Force (RCAF) a contribué le plus durant la Deuxième Guerre mondiale et que les Canadiens qui servaient dans le Bomber Command étaient assujettis aux politiques et aux pratiques britanniques régissant le leadership, le moral et la discipline, y compris celles qui s'appliquaient au manque de force morale (MFM). En 1944, environ 40 pour cent de tous les équipages d'aéronefs de la RCAF affectés outre-mer servaient dans le Bomber Command. En janvier 1945, 46 pour cent des pilotes du Bomber Command venaient du Canada, de l'Australie ou de la Nouvelle-Zélande et 55 pour cent des pilotes du Commonwealth étaient des Canadiens[2]. Malheureusement pour ces aviateurs, parmi toutes les formations de la RAF, c'est le Bomber Command qui a subi les pertes les plus élevées. À la fin de la guerre, le Bomber Command avait perdu 47 268 membres durant les opérations, ce qui représentait plus de deux tiers de toutes les victimes de blessures mortelles de la RAF[3]. De ces pertes, 9 919 militaires faisaient partie des équipages d'aéronef de

la RCAF qui servaient dans le Bomber Command[4]. Ce nombre représente plus de la moitié de la totalité des membres de la RCAF tués durant la Deuxième Guerre mondiale et environ un cinquième des victimes de blessures mortelles subies par toutes les forces canadiennes durant ce conflit. Sur le plan individuel, même si les périodes de service opérationnelles étaient conçues pour accorder 50 pour cent de chances de survie aux membres d'équipage, en réalité, les pertes étaient souvent plus élevées, et parfois, jusqu'à 75 pour cent des équipages de bombardiers périssaient[5].

Des membres de certaines disciplines estiment qu'ils ont l'exclusivité de sujets tels que le leadership parce qu'ils sont persuadés que leur discipline est la mieux placée pour les étudier. Je préconise plutôt une approche multidisciplinaire de sujets comme le leadership et le commandement parce qu'en raison de leur nature, il est plus efficace de les examiner du point de vue de diverses disciplines. Je pense que les historiens peuvent apporter une contribution importante à l'étude du leadership, et pourtant, il existe très peu d'études historiques analytiques du leadership dans la Force aérienne. Un outil important pour les études historiques analytiques sur le leadership est l'utilisation de l'expérience historique pour créer des analogies qui peuvent être appliquées aux défis actuels et futurs. Bien que les expériences de leadership soient toutes différentes, on peut considérer l'histoire comme un type d'Instructions d'exploitation d'aéronef (IEA) pour les activités de la Force aérienne ayant un précédent historique. Cependant, dans certains domaines, les IEA historiques font aussi défaut que les manuels d'instruction au début de l'aviation.

Cela vaut particulièrement dans le domaine du comportement humain, une discipline qui est habituellement reconnue comme la chasse gardée des scientifiques. Bien que certains puissent douter de la pertinence d'étudier le comportement humain en utilisant « le champ de bataille comme [un] laboratoire et l'histoire, comme son instrument »[6], il existe des raisons valables de le faire. Les membres de disciplines qui dépendent des données numériques pour faire leurs recherches ont beaucoup de difficulté à étudier la confusion de la guerre. Bon nombre des facteurs qui contribuent au rendement au combat, par exemple, le moral, la motivation, la chance et l'opportunité, ne sont pas facilement quantifiables. De plus, selon un expert[7] de la Deuxième Guerre mondiale, l'information qui est recueillie durant des hostilités comporte souvent suffisamment d'erreurs pour que « n'importe quelle conclusion fondée uniquement sur des statistiques soit très douteuse ». Par ailleurs, bien que les études effectuées en temps de paix permettent de recueillir des données plus fiables, on doit souvent restreindre ou simplifier le nombre de variables étudiées afin de pouvoir mieux gérer les analyses numériques. Il ne s'agit pas ici de nier l'importance des statistiques, mais plutôt de souligner que les études scientifiques sur la guerre ne peuvent être considérées indépendamment du contexte. L'histoire a un rôle : elle « place les chiffres dans un contexte qui nous permet de les comprendre »[8]. Il nous incombe de le comprendre sous peine de faire partie de ceux qui, ayant oublié l'histoire, sont condamnés à répéter les erreurs du passé.

Je vais commencer par récapituler les cadres et les modèles théoriques qui seront utilisés pour analyser le leadership et le manque de force morale chez les membres du Bomber Command, de 1939 à 1945. Dans la deuxième partie, je vais décrire certains des défis que devaient relever les leaders du Bomber Command durant la Deuxième Guerre mondiale. Je vais terminer par une analyse de ces défis au moyen des cadres et des modèles théoriques présentés dans la première partie. Je prétends que, bien que le leadership militaire puisse être fondé sur le pouvoir professionnel, les leaders de la Force aérienne doivent accroître leur pouvoir personnel, particulièrement le pouvoir émanant des connaissances et le pouvoir charismatique, pour être efficaces durant les opérations de combat.

Modèles et cadres théoriques

Dans la publication *Servir avec honneur*, on affirme que les leaders forts et efficaces sont les piliers du professionnalisme militaire et que leurs tâches consistent notamment à s'assurer que la profession évolue constamment pour relever efficacement de nouveaux défis, à établir et à maintenir des normes professionnelles élevées, à exiger un excellent rendement et à s'assurer que tous les membres des FC ont la possibilité d'améliorer leurs compétences professionnelles. Selon *Servir avec honneur*, les leaders efficaces illustrent par-dessus tout l'éthos militaire, en particulier, les valeurs fondamentales du professionnalisme militaire. Ils veillent à ce que tous les militaires comprennent que le devoir à l'égard du pays et de leurs compagnons est au cœur de la profession militaire et ils montrent que la loyauté peut et doit s'exprimer à la fois à l'égard des supérieurs et des autorités civiles et envers les subordonnés[9].

Dans la publication *Servir avec honneur*, on reconnaît également que la profession militaire au Canada englobe aussi les personnes appartenant à d'autres professions, comme des médecins et des avocats, qui portent l'uniforme et doivent accepter les fonctions et responsabilités de la carrière militaire. Par ailleurs, ces personnes doivent aussi respecter la déontologie de leur profession première. Cette dualité peut entraîner des conflits d'intérêt entre la relation de confidentialité médecin/patient et l'état de disponibilité opérationnelle de l'unité, comme on le voit dans l'exercice de la médecine militaire par opposition à celui de la « médecine dans la vie militaire »[10]. L'une des fonctions principales des officiers qui dirigent ces branches spécialisées[11] est de résoudre ces conflits éventuels entre des exigences professionnelles contradictoires. Par conséquent, un autre thème du présent essai consistera à examiner le rôle des membres d'autres professions, telles que la profession médicale, qui servent leur pays en uniforme.

Les *Fondements conceptuels* constituent pour les chefs des FC un modèle de leadership basé sur les valeurs selon lequel l'accomplissement de la mission et la prépondérance des opérations constituent des dimensions essentielles du

Bombardier Avro Lancaster 2.
(Ministère de la Défense nationale, Bibliothèque et archives PA 145613)

leadership[12]. Cependant, la publication contient un avertissement : en insistant trop sur une seule dimension (p. ex., l'accomplissement de la mission, l'efficience, la cohésion, l'obéissance, etc.), on risque d'obtenir des résultats diamétralement opposés aux résultats souhaités et les leaders efficaces doivent être capables de concilier des valeurs rivales ou de les mettre en équilibre plutôt que de recourir à des solutions de facilité[13]. Nous verrons que les valeurs rivales ont représenté un défi important pour les leaders durant les opérations de bombardement de la Deuxième Guerre mondiale, et la façon dont ils ont relevé ces défis constitue pour nous des leçons précieuses.

> Les leaders disposent de divers pouvoirs pour influencer les autres et accomplir leurs missions. Dans les *Fondements conceptuels*, on décrit les deux principales catégories de pouvoir social que les leaders utilisent, « le pouvoir professionnel, qui découle des attributs du poste ou du rang occupé au sein d'une structure d'autorité et de pouvoir, et le pouvoir personnel, qui découle de qualités que la société valorise ou juge utiles. Le pouvoir professionnel est conféré, et donc temporaire. On l'acquiert ou on le perd lorsqu'on change de poste, d'affectation ou de grade. Mais un leader peut aussi compromettre la légitimité de son pouvoir professionnel par suite d'inconduite ou de mauvais rendement; dans certains cas, cela peut même lui coûter son poste. Le

> pouvoir personnel, par contre, s'acquiert uniquement par l'effort personnel, d'où sa très grande mobilité. Mais, tout comme le pouvoir professionnel, il doit s'appuyer sur le bon comportement et un bon rendement »[14].

Le pouvoir professionnel est le fondement du leadership militaire et il est souvent divisé en cinq sous-catégories : le pouvoir légitime, le pouvoir de récompense, le pouvoir de coercition, le pouvoir lié à l'information et le pouvoir lié à l'environnement. Cependant, presque tous les leaders militaires s'appuient également sur leur pouvoir personnel pour remplir efficacement leurs fonctions. Le pouvoir personnel comporte trois sous-catégories – le pouvoir émanant des connaissances, le pouvoir charismatique et le pouvoir émanant des relations – et les leaders efficaces du Bomber Command utilisaient particulièrement le pouvoir émanant des connaissances et le pouvoir charismatique. Dans les *Fondements conceptuels*, on décrit le pouvoir émanant des connaissances comme « la capacité de fournir aux gens les connaissances et les conseils dont ils ont besoin ». Ce pouvoir repose sur un savoir, des compétences ou une expérience, et comme nous le verrons, l'expertise en matière de vols opérationnels était une condition préalable pour devenir un leader crédible au sein du Bomber Command. Le pouvoir charismatique est défini dans les *Fondements conceptuels* comme la capacité « de susciter des sentiments d'acceptation personnelle, d'approbation, d'efficacité ou de valorisation ». Il repose habituellement sur l'estime que les subordonnés d'un leader lui accordent, et parfois, sur leur désir de s'identifier à lui ou de l'imiter. Selon les *Fondements conceptuels*, « parmi les qualités pouvant conférer davantage de pouvoir charismatique, citons la bienveillance et l'amabilité, la prévenance, la loyauté, le courage, l'authenticité, l'intégrité et divers autres comportements gages de désintéressement et de bienfaisance[15]. Dans le Bomber Command, les leaders efficaces dépendaient du pouvoir charismatique pour amener leurs subordonnés à persévérer dans des circonstances difficiles, particulièrement lorsque les taux de pertes étaient élevés et que les chances de survie des équipages étaient faibles.

Les styles de leadership ou les comportements visant à influencer, utilisés par les leaders efficaces du Bomber Command, pourraient généralement être décrits par ce que l'on désigne dans les *Fondements conceptuels* comme le « leadership transformationnel », qui comprend des activités de leadership telles que la personnification de l'adhésion (qui va parfois jusqu'à l'abnégation) à la mission et à leurs idéaux éthiques; la promotion de l'amélioration du rendement et des réalisations des subordonnés et l'apport d'une stimulation intellectuelle et d'une inspiration au moyen de la persuasion, du soutien, de la délégation appropriée et de la considération des individus[16]. Selon les *Fondements conceptuels*, les subordonnés peuvent réagir de trois différentes façons aux tentatives faites par un leader pour les influencer : l'engagement, la conformité ou la résistance[17]. Cependant, les leaders transformationnels visent à favoriser l'engagement de leurs suiveurs et « estiment

que le respect et la confiance sont essentiels à l'engagement des suiveurs et à leur résilience »[18]. Nous allons voir que cette dernière opinion était véritablement présente chez les leaders efficaces du Bomber Command.

Le leadership et le manque de force morale (MFM) dans le Bomber Command, de 1939 à 1945

Afin de discuter du leadership et du MFM au sein du Bomber Command durant la Deuxième Guerre mondiale, je vais commencer par retracer les origines de ces phénomènes durant la Première Guerre mondiale. On peut établir de nombreux parallèles directs entre les expériences de la Force aérienne au cours de ces deux conflits, et le supplice qu'ont enduré certains des survivants de la Grande Guerre a eu un effet direct sur leurs agissements durant la guerre suivante. Par exemple, la plupart des officiers supérieurs d'aviation de la RAF étaient des anciens combattants qui avaient participé aux combats aériens durant la Première Guerre mondiale, et à titre de commandants d'escadron, ils avaient été témoins des effets du « stress dû au vol » sur les aviateurs qui se trouvaient en première ligne. Parmi les consultants spécialisés de la RAF au cours de la Deuxième Guerre mondiale figurait le principal neuropsychiatre, qui avait servi en tant que médecin militaire (MM) pendant la Grande Guerre. Il a appliqué directement son expérience de la guerre aux problèmes de troubles psychologiques chez les équipages d'aéronef après 1939, et il a compris que le « stress dû au vol » était inextricablement lié au MFM.

L'expression « manque de force morale » a été utilisée dans les écrits dès 1884. Bien qu'on n'ait pas encore déterminé comment le terme a commencé à être utilisé dans la RAF[19], les étiquettes « MFM », « waverer », « W » et « perte de confiance » ou « manque de confiance » sont devenues synonymes dans le langage quotidien de la RAF.

Ces expressions découlaient d'hypothèses particulières sur la vie et le comportement humain, dont certaines sont toujours d'actualité, qui étaient largement répandues durant la première moitié du siècle dernier. À cette époque, « les jugements des [médecins] étaient souvent entachés de valeurs », les maladies mentales étaient souvent associées à l'immoralité[20] et il en résultait une fusion singulière entre les jugements moraux et médicaux[21]. Cela devait avoir une incidence importante sur le traitement des membres d'équipages d'aéronef chez qui on diagnostiquait des troubles psychologiques. C'est durant la Première Guerre mondiale qu'on a eu pour la première fois l'occasion d'observer, sur une grande échelle, les conséquences de ces hypothèses et la relation entre le « stress dû au vol » et le leadership.

En 1914, les effectifs des forces aériennes étaient minimes, mais les quatre années de guerre ont exigé une expansion énorme. À eux seuls, les services aériens britanniques possédaient 22 171 aéronefs au moment de l'armistice et leurs effectifs

étaient passés de 2 073 militaires de tous grades en 1914 à 291 175 en 1918[22]. Les pertes des forces aériennes ont augmenté parallèlement à la croissance de leurs effectifs. Par exemple, durant une période de cinq mois de combats intensifs en 1916, 19 aviateurs du 21e Escadron du Royal Flying Corps (RFC) ont été tués ou blessés et six ont été diagnostiqués comme étant « névrosés », soit un roulement de plus de 100 pour cent[23]. Comme ce gaspillage s'est poursuivi au même rythme, à la fin de la guerre, la RAF estimait qu'elle aurait besoin de presque 1 300 pilotes par mois pour maintenir les effectifs complets de ses escadrons.

En plus de créer des problèmes de remplacement, ces pertes affectaient les survivants des combats et le « stress dû au vol », que les aviateurs de la Première Guerre mondiale décrivaient par l'expression « avoir la frousse », a fait des ravages même chez ceux qui avaient obtenu les récompenses les plus élevées pour leur bravoure. Lanoe Hawker, qui avait reçu la Croix de Victoria, en a donné un exemple dans son journal lorsqu'il a décrit un incident survenu au-dessus des lignes ennemies le 29 mars 1915. Il avait coupé le moteur de son appareil pour discuter de la portée de l'artillerie avec son observateur lorsqu'il a été manqué de peu par un tir antiaérien de l'ennemi, qui « ... m'a carrément donné la frousse; j'ai mis le contact et je me suis enfui à 100 milles à l'heure »[24]. Cet incident montre que même les plus braves pouvaient manquer de courage lorsqu'ils étaient exposés à une terreur inattendue dans les airs.

La fatigue était une autre cause de « stress dû au vol ». Cependant, au début de la guerre, on ne prévoyait pas de périodes de repos régulières pour les équipages d'aéronef et ce n'est que lorsque « les ravages généralisés causés par la tension nerveuse » ont forcé les responsables à prendre une décision qu'une politique de congés réguliers a été mise en place[25].

La RFC a établi en octobre 1917 un centre de traitement spécial pour les aviateurs du front de l'Ouest victimes de « stress dû au vol ». Le Major James L. Birley (nommé plus tard lieutenant-colonel), qui avait servi en France de 1916 à 1919[26] et qui dirigeait l'organisation médicale de la RFC en France, a pris des dispositions pour que tous les aviateurs souffrant de « fatigue due au vol » soient envoyés dans un hôpital spécialisé « pour examen et traitement »[27]. Le traitement était fondé sur les pratiques médicales reconnues à l'époque et comprenait des tâches militaires limitées, une réadaptation par le travail et du repos[28].

En 1920, Birley a récapitulé la majeure partie de ce que la Force aérienne avait appris sur le « stress dû au vol » durant la Première Guerre mondiale. Selon lui, les aviateurs passaient par trois stades successifs : une période d'inexpérience, d'expérience et de stress. Il avait observé que 70 pour cent des pertes survenaient durant la période d'inexpérience, particulièrement pendant les trois premiers mois de service actif. Après ce stade, l'aviateur se trouvait au « zénith » de son efficacité. Le deuxième stade était suivi d'une période de stress quand l'aviateur devenait « épuisé ». Birley pensait que le travail des MM était de prolonger le deuxième stade le plus

longtemps possible en accordant du repos aux aviateurs « au moment critique », avant l'épuisement[29]. Cependant, on ne s'attendait pas à ce que les MM agissent de façon autonome; ils collaboraient habituellement étroitement avec les dirigeants des escadrons.

Les meilleurs chefs d'escadron étaient perçus comme des aviateurs dynamiques et qualifiés, qui dirigeaient en donnant l'exemple. Ceux qui étaient le plus admirés exécutaient leurs ordres de façon intelligente et utilisaient leur expertise pour minimiser les risques courus par leurs subordonnés[30]. Bien que l'habileté de pilote de combat fut importante, on a également noté chez les commandants (cmdt) exceptionnels tels que Lanoe Hawker un intérêt personnel pour le bien-être de leurs subordonnés.

Toutefois, des mesures plus héroïques s'avéraient parfois nécessaires pour préserver le moral de l'escadron. L'unité commandée par Hawker a été la première à recevoir les aéronefs *DH2* dont la mise en service avait été précipitée pour contrecarrer le « fléau des *Fokker* ». Le *DH2* était affligé d'un certain nombre de défauts de fabrication et de problèmes techniques, et peu de temps après sa mise en service, les pilotes l'avaient surnommé « l'incinérateur en vrille ». Le 13 février 1916, deux des meilleurs pilotes de Hawker ont été tués dans des accidents causés par des vrilles du côté des lignes amies. Des rumeurs selon lesquelles ces appareils étaient des pièges mortels ont circulé rapidement parmi les pilotes commandés par Hawker. L'effondrement complet du moral de l'escadron semblait imminent et Hawker devait agir rapidement. Immédiatement après les accidents fatals, il a pris les commandes d'un *DH2* et a effectué toutes les sorties de vrille possibles. Il a ensuite expliqué les manœuvres appropriées à ses pilotes et leur a tous demandé de les mettre en pratique jusqu'à ce qu'ils maîtrisent les sorties de vrille. Par la suite, aucun autre aviateur n'est décédé à la suite d'une vrille pendant que Hawker dirigeait l'escadron. C'est ainsi qu'un cmdt a évité un problème de moral qui aurait pu devenir sérieux en montrant sa compétence de pilote et en prenant un risque personnel[31].

La publication des comptes rendus de Hawker et de bien d'autres, combinée à la documentation scientifique sur le « stress dû au vol », a laissé un héritage précieux sur le leadership et le comportement humain pendant les combats aériens de la Première Guerre mondiale. Malheureusement, cette documentation a été largement négligée entre les deux guerres, et en 1939, les autorités britanniques ont décidé qu'il fallait effectuer de nouvelles études sur le « stress dû au vol ». La plupart des nouvelles recherches ont été dirigées par le principal conseiller de la RAF en neuropsychiatrie, le colonel d'aviation Charles P. Symonds (nommé par la suite vice-maréchal de l'Air). Plus que tout autre, Symonds a défini la politique médicale de la RAF en matière de psychologie relative au « stress dû au vol »[32]. En reconnaissance de sa contribution dans ce domaine de recherche, Symonds a reçu en 1949 un prix prestigieux de l'Aero-Medical Association of the United States[33]. Les autorités des forces aériennes canadiennes et américaines, particulièrement celles qui

ont participé au bombardement stratégique de l'Europe, ont été influencées par les travaux de Symonds.

Cependant, bon nombre des pratiques de la guerre précédente étaient toujours en vigueur au début de la Deuxième Guerre mondiale : le « stress dû au vol » était traité uniquement comme un problème médical, tout comme l'avait été le « traumatisme dû au bombardement » au début de la Première Guerre mondiale. Symonds estimait que ce traitement était « injustifié et dangereux pour le moral » et qu'un « soldat en bonne condition physique ne devrait pas être en mesure d'échapper aux risques du vol opérationnel par une porte de sortie médicale »[34]. On a donc modifié un certain nombre de procédures médicales et administratives pour corriger la situation.

Sur le plan médical, Symonds a participé en 1942 à la rédaction de deux rapports qui reflétaient la compréhension, par les membres de la branche des services de santé de la RAF, des troubles psychologiques chez les équipages d'aéronef. Dans le premier rapport, un résumé de la documentation existante concluait que « la cause unique la plus importante de la détresse psychologique du personnel navigant [était] la fatigue », et tout en soulignant les effets des facteurs physiques en cours de vol, les auteurs du rapport affirmaient que la principale cause de la fatigue était la peur. Ils prétendaient que la cause la plus importante de la peur était « la prédisposition de l'individu... [qui] dépend surtout du tempérament », ce qui reflétait les attitudes prédominantes au sujet du comportement humain au combat. Bien qu'on ait compris, comme Birley l'avait observé durant la Première Guerre mondiale, qu'il était du devoir des MM d'accorder du repos aux équipages d'aéronef « au moment crucial », la plupart des espoirs de réduction de l'incidence des troubles psychologiques chez les équipages reposaient entièrement sur de meilleures méthodes de sélection, qui étaient supposées éliminer ceux dont le tempérament ne convenait pas aux opérations[35].

Le deuxième rapport récapitulait les expériences de divers MM de la RAF, généralistes et spécialistes, jusqu'en mars 1942. Au début du rapport, les auteurs se disaient préoccupés par « la grande confusion régnant chez ceux qui étaient concernés par le bien-être psychologique des équipages de la RAF ainsi que par la nomenclature qu'ils avaient adoptée »[36]. Le rapport était assez complet et présentait tous les principaux moyens de réduire le nombre de victimes de troubles psychologiques, y compris les congés, la limitation de la durée des périodes de service opérationnelles, les autres emplois et les commodités pour les équipages d'aéronef. Cependant, l'opinion du médecin supérieur du Bomber Command, le commodore de l'air F.N.B. Smartt, a prédominé. Il n'a déclaré que « l'importance du tempérament inapproprié parmi les causes des troubles psychologiques chez les membres des équipages d'aéronef » nécessitait « l'élimination radicale de ces individus inaptes »[37]. Même si les conseillers médicaux du Bomber Command reconnaissaient l'importance des effets cumulatifs de la tension causée par l'entraînement et les missions opérationnelles dans la manifestation de « stress dû au vol » chez les aviateurs « normaux », ils étaient d'avis qu'il existait un groupe d'individus identifiables qui craquaient plus facilement sous la

pression. À cause de leurs gènes et de leurs antécédents familiaux, ces hommes étaient inaptes à voler et, par conséquent, devaient être traités sévèrement. Ces opinions étaient étayées par des données qui estimaient que, selon les normes neuropsychiatriques contemporaines, environ 22 pour cent des membres d'équipages d'aéronef étaient prédisposés aux troubles psychologiques. Même si l'on a reconnu qu'il ne serait « pas rentable » de rejeter tous ces effectifs, on a proposé qu'il serait utile d'éliminer les trois pour cent comprenant des « individus fortement prédisposés »[38].

D'un point de vue scientifique, la plus grande faiblesse de ces données était qu'elles provenaient presque exclusivement de l'examen de personnes chez qui on avait déjà diagnostiqué un trouble psychologique. Même s'il était possible, comme on l'avait conclu à la suite d'une étude faite en temps de guerre[39], que « deux tiers des individus qui n'avaient pu supporter le stress du vol étaient prédisposés à faire une dépression nerveuse », très peu de recherches ont été effectuées pour estimer combien des individus prédisposés n'avaient pas fait de dépression. On aurait peut-être constaté que bon nombre de ceux qui étaient prédisposés à la dépression avaient fait un travail admirable[40].

On peut expliquer en partie la sévérité du Bomber Command par le nombre de victimes de troubles psychologiques qu'il connaissait, même au tout début de la guerre. En janvier 1941, on avait enregistré qu'un « total annuel de 5 pour cent des équipages d'aéronefs opérationnels avaient souffert d'un trouble psychologique suffisamment grave pour qu'ils soient admis à l'hôpital ou que leur sort ait été décidé par [l'établissement médical central de la RAF] ». Comme ce pourcentage comprenait uniquement ceux qui avaient été admis à l'hôpital ou retirés officiellement du service, le commodore de l'air Smartt en a conclu que « le nombre total de troubles psychologiques chez les équipages d'aéronef... doit être beaucoup plus élevé »[41]. Ces pertes croissantes représentaient une situation très préoccupante pour un commandement qui connaissait déjà de graves problèmes de personnel attribuables à l'expansion et à l'attrition opérationnelle.

Pour régler ces problèmes, de nouvelles politiques administratives ont été élaborées par le ministère de l'Air britannique. Des périodes de service d'une durée déterminée ont été établies en mars 1941 et des congés périodiques ont également été accordés aux équipages d'aéronefs opérationnels[42]. En 1943, le but du ministère de l'Air était de maintenir « l'efficience et la confiance » des équipages d'aéronefs pendant une période de service opérationnelle, une période d'instruction et une deuxième période de service opérationnelle. Un commandant d'escadron pouvait accorder une pause, sous forme de congé spécial ou d'affectation anticipée, aux « individus fatigués », sans faire appel au système médical officiel, lorsqu'il jugeait que ces derniers avaient été « exposés à un stress exceptionnel ou que leur résistance semblait inférieure à la normale ». La plupart des cas devaient être traités sur place, mais cela a entraîné l'application de diverses normes dans les unités. Symonds a reconnu que les MM traitaient les cas différemment suivant leur « sagacité et leur

enthousiasme »[43], et qu'il était également très « difficile de faire la distinction entre le manque de confiance et la névrose »[44]. Lorsqu'un cas était recommandé à un spécialiste, il fallait prouver que « la peur [était] tellement constante ou récurrente qu'elle [était] inhibitrice » pour qu'un diagnostic de névrose puisse être posé[45].

Afin d'essayer de résoudre certaines de ces difficultés, on a publié en septembre 1941 ce qui a été surnommé la « note de service sur le MFM », qui a été révisée légèrement en 1943 et en 1945[46]. La note de service portait sur les « membres des équipages d'aéronef qui perdaient la confiance de leurs commandants en leur détermination et en leur fiabilité face au danger dans les airs, soit à cause de leur comportement, soit parce qu'ils avaient admis qu'ils se sentaient incapables d'accomplir leurs fonctions... » Dans la note de service, on classait les équipages d'aéronef qui étaient jugés « incapables de supporter la tension du vol » en trois catégories : i) ceux qui étaient aptes sur le plan médical, mais qui avaient perdu la confiance de leur cmdt « sans avoir été soumis à un stress exceptionnel dû au vol »; ii) ceux qui étaient inaptes sur le plan médical « uniquement en raison de symptômes nerveux et sans avoir été soumis à un stress exceptionnel dû au vol »; iii) ceux qui étaient inaptes pour d'autres raisons médicales. Dans la note de service, on insistait pour qu'il « soit *prouvé* [que les individus appartenant à la catégorie i)] manquaient de force morale » [c'est moi qui mets l'accent], même si cela n'était pas facile. Dans n'importe quel cas d'invalidité d'ordre médical, l'individu devait être classé dans la catégorie ii) ou iii), selon le cas. En ce qui concerne ces deux catégories, le MM de l'unité ou un spécialiste, si le cas avait été recommandé, devait décider s'il y avait « des preuves de maladie physique ou nerveuse ». Dans la négative, le cas relevait du groupe de la direction. Malgré la quantité minime de formation en psychologie donnée aux médecins de la RAF, en général, on « encourageait [le MM] à prendre la responsabilité de la décision »[47]. Par cette procédure, le ministère de l'Air a mis en grande partie le fardeau de la classification sur les épaules des médecins. Selon l'histoire officielle des services médicaux de la RAF, la responsabilité a été attribuée aux médecins parce que les « dirigeants répugnaient souvent à accepter cette responsabilité et préféraient que le sort de ces individus... soit déterminé par les membres du système médical, dans la mesure du possible »[48].

À compter de février 1943, on ne pouvait plus attribuer l'étiquette MFM à quelqu'un se trouvant dans sa deuxième période de service. Cependant, les conséquences pouvaient être graves pour les individus à qui le Conseil de l'air avait accolé l'étiquette MFM. Les officiers devaient donner leur démission et les sous-officiers des équipages d'aéronef étaient habituellement rétrogradés au grade le plus bas de la force aérienne pendant au moins trois mois et affectés aux tâches les plus ingrates, qui consistaient souvent à nettoyer les latrines. À partir de 1944, tous les cas de MFM libérés de la force aérienne pouvaient être appelés à travailler dans les mines de charbon ou être repêchés par l'armée. Tous les individus classés dans les catégories i) et ii) perdaient l'autorisation de porter l'insigne de vol et les documents

militaires du personnel classé dans la catégorie i) étaient « marqués dans le coin supérieur droit d'un grand « W » rouge, qui signifiait « waverer »[49].

Selon les défenseurs de la procédure MFM, cette dernière avait été conçue soigneusement pour tenir compte de tous les facteurs d'une situation manifestement difficile, et cette opinion est partiellement vraie[50]. L'étiquette MFM a effectivement suscité la crainte chez les équipages d'aéronef et elle a contribué, en fait, à ce que certains d'entre eux demeurent à leur poste. Les partisans du système prétendent qu'un grand nombre d'équipages d'aéronef étaient généralement satisfaits d'une procédure qui, selon eux, était nécessaire pour maintenir l'effort de bombardement[51]. Avant de rejeter d'emblée les politiques sur le MFM, il faudrait évaluer l'opinion selon laquelle elles étaient moins sévères qu'une cour martiale et représentaient un moyen approprié de traiter ceux qui ne voulaient pas ou ne pouvaient pas supporter la tension des opérations[52].

Cependant, du point de vue de l'individu, la plus grande lacune de ces politiques était le manque de fiabilité de la méthode utilisée pour faire la distinction entre un trouble psychologique et le « manque de confiance ». Malheureusement pour ceux à qui l'on avait attribué l'étiquette MFM, ce n'est qu'à la fin de 1944 qu'on a reconnu que la théorie psychiatrique n'était pas fiable dans les cas individuels, et à ce moment-là, la plupart des individus concernés avaient été traités sévèrement en conformité avec les normes de l'époque.

Symonds était conscient de ces difficultés et, dès 1943, il déclarait que « pour faire la distinction entre la névrose d'angoisse et la couardise, l'opportunisme est habituellement plus important, en fin de compte, que le jugement scientifique. Cela ne devrait surprendre quiconque ayant réfléchi au rôle de l'opinion collective dans la façon de décider à quel moment un comportement individuel devient pathologique »[53]. Il reconnaissait qu'il n'existait pas de démarcation claire entre une névrose d'angoisse et une réaction émotionnelle normale au stress. Cependant, il réitérait « que dans l'intérêt du moral, il faut toujours tracer une démarcation ». Symonds expliquait que cette démarcation variait selon l'attitude collective à l'égard du danger, et que dans ces cas, on faisait souvent appel aux membres de la profession médicale pour décider « arbitrairement » si « un homme avait essayé suffisamment de se conformer aux normes collectives ».

Vers la fin de la guerre, on a effectué une étude sur la fiabilité de l'opinion des psychiatres dans la RAF, qui a montré que ces décisions étaient effectivement arbitraires. On a constaté que dans plus de 5 000 cas de membres d'équipages d'aéronef recommandés à deux spécialistes ou plus, même des experts dans le domaine du comportement humain avaient « seulement 50 pour cent de probabilités » de s'entendre sur un diagnostic de « manque de confiance » ou sur un autre diagnostic. L'expérience de Symonds comme MM d'un bataillon d'infanterie durant la Première Guerre mondiale l'avait amené à tirer une conclusion semblable, car il était « convaincu depuis longtemps que la démarcation entre la névrose d'angoisse et la

peur normale chez les combattants est artificielle et fondée sur les circonstances »[54]. Or, l'une des circonstances les plus importantes était le leadership de l'escadron.

La plupart de la documentation actuelle en matière de psychologie militaire suggère que « la force du leadership et la cohésion de l'unité sont les seuls facteurs dont le bien-fondé en matière de réduction des pertes [attribuables au stress dû au combat] a été prouvé »[55]. Des exemples de leaders du Bomber Command appuient cette opinion et se caractérisent également par une cohérence remarquable avec les styles de leadership de la force aérienne pendant la Première Guerre mondiale. Prenons le cas de l'un des plus célèbres leaders de la RAF, Leonard Cheshire, cmdt du 76e Escadron pendant les quatre premiers mois de 1943. Certains cmdt étaient surnommés ironiquement « François » par leurs subordonnés parce qu'ils avaient l'habitude de participer seulement à des raids relativement sûrs au-dessus de la France. Mais pas Cheshire. Il a choisi délibérément d'être le second des « nouveaux pilotes nerveux » durant des raids dangereux. Il a ainsi prouvé à ses subordonnés qu'il était compétent et qu'il prenait des risques. À la fin de la guerre, Cheshire avait mérité une Croix de Victoria (VC), trois ordres du service distingué (DSO), et une Croix du service distingué dans l'Aviation (DFC) et était devenu « une légende ». Son remplaçant a connu une expérience très différente. Comme il participait rarement à des opérations dangereuses et qu'il était affligé par des retours hâtifs « malchanceux », le nouveau cmdt a vu l'efficience et le moral de l'unité se détériorer de façon alarmante. Au printemps 1943, le taux de retours hâtifs du 76e Escadron excédait parfois 25 pour cent des aéronefs ayant participé aux missions. À la fin de 1943, ce cmdt a été remplacé. Son successeur, « Hank » Iveson, a repris la coutume du cmdt qui participait à des missions dangereuses et il a séparé les membres des équipages d'aéronef qui accumulaient les retours hâtifs de façon persistante. Il a ainsi obtenu de l'unité un meilleur rendement, ce qui a amélioré considérablement le moral, mais un cmdt devait être constamment aux aguets afin de maintenir le moral à un niveau élevé. Lorsque l'escadron a été équipé du nouveau *Mark III Halifax*, qui était précédé d'une « réputation effroyable en matière d'accidents », Iveson et ses trois commandants d'escadrille ont participé à la première mission opérationnelle à bord de cet aéronef afin de montrer qu'ils avaient confiance en l'équipement de l'escadron[56].

L'exemple du 76e Escadron montre comment les équipages d'aéronef pouvaient suivre des leaders charismatiques. Au sein du Bomber Command, on ne pouvait obliger les équipages d'aéronef à accomplir leurs missions; s'ils estimaient que leurs leaders les laissaient tomber, il existait trop de moyens pour eux de s'esquiver, surtout pendant les opérations de nuit. Par exemple, ils pouvaient « saboter délibérément » leur aéronef pour éviter de participer aux opérations[57], ils pouvaient revenir plus tôt (comme un boomerang) ou se contenter de larguer leurs bombes aux abords de l'objectif afin d'éviter la défense antiaérienne. À mesure que les bombardements ont eu lieu de plus en plus profondément en Allemagne, les équipages d'aéronef pouvaient délester leurs bombes en mer ou au-dessus de l'Europe occupée afin de se mettre hors de portée de la défense[58]. Les leaders efficaces du Bomber Command

motivaient leurs subordonnés à poursuivre l'attaque, même lorsque leurs chances de survie étaient minimes. Mais malgré la qualité du leadership inspirant, il y avait une limite à ce quelqu'un pouvait endurer. Avant qu'on établisse des périodes de service opérationnelles d'une durée limitée, un MM supérieur du Bomber Command avait fait observer : « Le personnel navigant avait l'habitude de dire qu'il volait jusqu'à ce qu'il soit [couché dans son cercueil ou cinglé[59] ». En d'autres termes, il n'avait aucun espoir de survivre et volait jusqu'à ce qu'il soit tué ou devienne fou.

Les hauts dirigeants du Bomber Command reconnaissaient que, dans ces circonstances, tout le monde avait « la frousse », mais que l'entraînement, la discipline, le moral, la confiance en l'équipement ainsi qu'un bon leadership permettaient à la plupart des équipages d'aéronef de surmonter leurs peurs. Les commandants d'escadron savaient que les conditions opérationnelles, particulièrement le mauvais temps et l'amélioration de la défense ennemie, contribuaient au stress. Cependant, ils pensaient que certains facteurs étaient contrôlables et ils soulignaient expressément les effets désastreux sur le moral de l'annulation répétée des missions, particulièrement au dernier moment. Du point de vue du moral, ils estimaient qu'il valait mieux participer à une sortie par mauvais temps que d'annuler la sortie au dernier moment. Ils citaient le cas d'un « nouveau » qui s'était préparé 17 fois à participer à une mission avant de faire sa première sortie; lorsqu'il a finalement réussi à effectuer une mission opérationnelle, il a donné sa démission après trois sorties. Ce pilote a suscité une certaine sympathie parce qu'il avait enduré autant de stress, avant de bombarder un objectif réel, que quelqu'un qui aurait participé à un grand nombre de sorties[60].

Ces questions préoccupaient beaucoup les officiers supérieurs de la RAF et, en 1942, on a demandé à Symonds de se renseigner sur le rapport entre le leadership et les troubles psychologiques chez les équipages du Bomber Command. Après avoir interviewé 44 membres d'équipages d'aéronef, principalement des commandants de station, d'escadron et d'escadrille et 37 MM du Bomber Command, Symonds a conclu qu'un bon leadership était « vital » pour aider les hommes à « accepter et à supporter le fardeau des vols opérationnels ». Même s'il n'existait pas, semble-t-il, un type de personnalité garant d'un bon leadership[61], Symonds a identifié des caractéristiques et des comportements communs chez les leaders efficaces. La première tâche d'un bon leader qui prenait les commandes d'un escadron était d'établir sa compétence en matière de vol. S'il n'avait pas d'expérience opérationnelle au sein du Bomber Command, il devait prouver le plus tôt possible qu'il était « un pilote opérationnel efficient ». Tandis qu'il prouvait sa compétence aux membres de l'escadron, il était également important qu'il partage les risques en participant à « des raids difficiles », particulièrement « quand les pertes [étaient] élevées ou que le moral était bas ». Les équipages d'aéronef voulaient que leur cmdt donne un exemple de solidité malgré la pression durant les opérations. Les subordonnés, tout comme les supérieurs, appréciaient également l'enthousiasme d'un commandant qui faisait

preuve d'initiative et de motivation. Ils désiraient croire que l'escadron représentait « le seul intérêt » du cmdt. Pour cela, le cmdt devait « connaître personnellement tous les équipages d'aéronef » et être accessible en cas de besoin. Cependant, les équipages d'aéronef s'attendaient à ce qu'un cmdt soit ferme, mais équitable, dans le traitement de « toutes les questions » relatives au vol et au service. Par-dessus tout, il devait être *perçu* comme un leader par ses subordonnés, car on reconnaissait que même un « très bon pilote pouvait être un mauvais leader ». Afin qu'un cmdt soit perçu comme un bon leader, on s'attendait, surtout « quand les choses [allaient] mal » ou après avoir subi « de très lourdes pertes », à ce qu'il soit actif et à ce qu'il organise un « entraînement intensif ». S'il s'exprimait « calmement, mais de façon assurée » et s'il participait à une sortie quand l'escadron était malchanceux, cela renforçait l'image d'un leader intéressé et efficace[62].

L'importance du leadership était telle que « le sort de l'escadron » était souvent décrit en fonction de son cmdt. Un commandant de station a fait observer que les cas de manque de confiance « survenaient habituellement de façon épidémique et qu'une épidémie est habituellement attribuable à un commandant d'escadron ou d'escadrille médiocre ». Dans un cas, lorsqu'on « a su qu'un commandant d'escadron refusait de participer aux missions opérationnelles », cinq cas de MFM se sont déclarés dans les quinze jours suivants. Les hommes flanchaient « parce qu'ils n'avaient pas confiance » en leurs leaders[63]. N'est-il pas ironique que les officiers supérieurs dirigeant les opérations du Bomber Command aient observé que les cas de MFM se multipliaient quand les cmdt avaient perdu la confiance de leurs subordonnés – ce qui était précisément à l'opposé de la théorie énoncée dans la note de service au sujet du MFM?

L'étude de Symonds a confirmé qu'un bon leadership permettait souvent de réduire le nombre de pertes et de victimes de troubles psychologiques. Sur le plan numérique, le rapport entre les pertes au combat et les victimes de troubles psychologiques peut être illustré par le concept de « ratio neuropsychiatrique (NP) ». Copp et McAndrew ont expliqué comment les forces terrestres ont utilisé le ratio NP durant la Deuxième Guerre mondiale pour montrer le pourcentage de victimes de troubles neuropsychiatriques par rapport à celui des pertes au combat (soldats tués et blessés) et mesurer le stress expérimenté par chaque unité. Le ratio NP des unités d'infanterie canadiennes engagées dans les combats en Italie, de la fin de 1943 jusqu'au milieu de 1944, s'est élevé en moyenne à environ 23 pour cent[64]. Comparativement, le Bomber Command a connu un ratio NP d'environ 20 pour cent, ce qui se rapproche du pourcentage de 23 pour cent de l'armée canadienne en Italie. Évidemment, ces cas déclarés de « névrose » ne représentaient que ceux qui avaient été diagnostiqués par la branche des services de santé. Il n'existe aucun moyen de savoir combien de pertes du Bomber Command avaient pu être causées par des facteurs psychologiques puisque 88 pour cent d'entre elles étaient « présumées mortes » et qu'on ne connaissait pas les circonstances de leur décès[65].

Comparativement à d'autres formations, le Bomber Command a été cruellement atteint sur le plan des pertes totales puisqu'il se trouvait « à l'avant-garde des combats ». Les compagnies de carabiniers canadiennes qui ont participé aux premières campagnes en Italie ainsi que les fantassins britanniques et américains en Normandie ont connu des taux de pertes respectifs correspondant à 50, à 76 et à 100 pour cent des effectifs de l'unité[66]. Le taux du Bomber Command s'est élevé à 250 pour cent des effectifs de l'unité. Dans cette perspective, le ratio NP du Bomber Command semble très acceptable compte tenu des très lourdes pertes qu'il a subies.

Les leçons sur le comportement humain et le leadership ont été acquises à un prix terrible durant les deux guerres mondiales et il nous incombe d'utiliser une information si coûteuse. Par conséquent, je vais terminer en soulignant certaines des conclusions du présent essai qui peuvent être utiles aux leaders actuels de la Force aérienne.

Conclusions

Trois grandes conclusions ressortent de cet examen du leadership et du manque de force morale au sein du Bomber Command. Premièrement, l'expérience acquise durant la Première et la Deuxième Guerre mondiale nous enseigne que les victimes de troubles psychologiques chez les équipages d'aéronef de combat sont inévitables et qu'elles augmenteront à mesure que les taux de pertes et de sorties s'élèveront. Deuxièmement, il est extrêmement difficile de faire la distinction entre ceux qui souffrent d'une réaction de stress de combat et ceux qui pensent qu'ils ne peuvent continuer. Tant les leaders que le personnel médical doivent être bien informés et fins observateurs pour pouvoir dépister efficacement ceux qui ne peuvent plus soutenir un effort opérationnel. Troisièmement, un bon leadership peut non seulement améliorer l'efficacité opérationnelle, mais aussi réduire considérablement les pertes causées par le « stress dû au vol ». Dans la force aérienne, de bons leaders devraient posséder des compétences supérieures à la moyenne en matière de vol et peuvent, dans une certaine mesure, être entraînés à se comporter afin d'inspirer confiance à leurs subordonnés.

Plus précisément, bien que le pouvoir professionnel constitue le fondement du leadership militaire, les leaders de la force aérienne doivent acquérir un pouvoir personnel afin d'être efficaces. Dans le cas du Bomber Command, le pouvoir émanant des connaissances était nécessaire pour que le leader soit crédible et le pouvoir charismatique était requis pour amener les subordonnés à accomplir leurs missions, particulièrement quand les taux de pertes étaient élevés et que les chances de survie des équipages étaient faibles. Un comportement essentiel à l'établissement du pouvoir charismatique du leader consistait à partager les risques avec les subordonnés en prenant part à des missions dangereuses quand de lourdes pertes étaient prévues.

Il convient de noter qu'on ne s'attendait pas à ce que les cmdt d'escadron ou d'autres hauts dirigeants participent à toutes les missions, particulièrement au début de leur période de service, mais qu'on s'attendait à ce qu'ils partagent les risques avec leurs subordonnés. Ce partage des risques était essentiel pour susciter la confiance et l'engagement des subordonnés, deux éléments vitaux pour le style de leadership transformationnel des leaders efficaces du Bomber Command.

En résumé, les meilleurs cmdt du Bomber Command étaient des aviateurs audacieux et talentueux qui dirigeaient en donnant l'exemple. Les cmdt efficaces donnaient un exemple de solidité malgré la tension, faisaient preuve d'initiative et de motivation et s'intéressaient personnellement au bien-être des membres de leur escadron. Cependant, on s'attendait également à ce qu'ils soient fermes, mais équitables, dans le traitement « de toutes les questions » relatives aux vols et au service. Afin d'être perçus comme de bons leaders, les cmdt devaient aussi être actifs, organiser des entraînements intensifs, s'exprimer « calmement et avec assurance » devant leurs subordonnés et participer aux missions quand la situation de l'escadron n'était pas reluisante. Les bons leaders du Bomber Command motivaient leurs subordonnés à poursuivre l'attaque malgré des chances minimes de survie. Les cmdt qui étaient les plus admirés exécutaient leurs ordres de façon intelligente et utilisaient leur expertise pour minimiser les risques courus par leurs subordonnés. Mais peu importe le niveau de leadership inspirant, il y avait une limite à ce que quelqu'un pouvait endurer et c'était dans ce domaine que les spécialistes avaient un rôle important à jouer.

Un autre thème du présent essai était l'examen du rôle des spécialistes en uniforme, membres d'autres professions telles que la profession médicale. Comme nous l'avons vu, les médecins, les psychologues et d'autres experts ont eu un rôle important à jouer en donnant des conseils et en appuyant les leaders du Bomber Command. Un grand nombre de ces experts étaient des spécialistes civils qui servaient durant la guerre. Ils ont joué des rôles essentiels dans l'élaboration et l'application des politiques relatives au MFM et à d'autres questions associées au leadership dans des environnements stressants. Dans certains cas, ces experts ont eu l'impression que les leaders du Bomber Command n'ont pas assumé leurs responsabilités et ont attribué aux médecins la responsabilité de déterminer si les équipages d'aéronefs étaient aptes à participer aux opérations. En d'autres termes, on a demandé aux spécialistes de ne pas se limiter à conseiller les leaders et à prendre effectivement des décisions qui auraient dû être prises comme il se doit par les dirigeants, à la suite de conseils spécialisés. Les spécialistes les plus efficaces ont travaillé étroitement avec les dirigeants et leur ont donné des conseils fondés à la fois sur leur expertise professionnelle et sur l'expérience qu'ils avaient acquise auprès des unités opérationnelles.

Les spécialistes ont également effectué des études innovatrices durant les deux guerres mondiales. L'une de leurs conclusions les plus pertinentes pour la présente analyse est que la qualité du leadership de l'escadron était essentielle au rendement de

ce dernier au sein du Bomber Command. De nombreux autres facteurs ont contribué au rendement des escadrons, et ils pouvaient même être prédominants pendant de brèves périodes, mais en fin de compte, la façon dont les leaders faisaient face à l'adversité et la mesure dans laquelle ils inspiraient leurs subordonnés constituaient le plus grand indicateur prévisionnel de l'efficacité d'un escadron donné durant les opérations.

En 1994, lorsque j'ai rédigé l'essai sur lequel le présent chapitre est basé, j'ai tiré la conclusion suivante :

> ... il est maintenant temps de donner suite à ces leçons, de crainte que nous ne soyons pris au dépourvu en temps de crise, comme certains de nos prédécesseurs. James Birley se rappelle que durant la Première Guerre mondiale, lui et ses collègues avaient été « projetés dans la ruée de la guerre et inondés de surprises, avaient dû faire face à des situations dépassant l'imagination et donner, sans préavis, des opinions spécialisées sur des sujets à propos desquels [ils] auraient parfois préféré confesser une profonde ignorance »[67]. On peut pardonner à Birley et à ses contemporains leurs lacunes, car ils étaient des pionniers à l'aube des vols propulsés. Ce ne sera pas le cas de ceux d'entre nous qui, à l'aube du XXIe siècle, bénéficient de l'expérience du passé.

Plus de dix ans après la rédaction de ces mots, il est encourageant de constater que les FC ont publié des ouvrages tels que *Servir avec honneur* et *Le leadership dans les FC : Fondements conceptuels*, qui constituent un fondement intellectuel pour l'étude et l'enseignement du leadership dans les FC. Cependant, il est décourageant de constater qu'après plus d'une décennie, l'Aviation canadienne n'a fait aucun progrès visible dans l'apprentissage, encore moins dans l'enseignement, des leçons de leadership tirées de son passé[68]. On ne peut qu'espérer que cette lacune sera remédiée à la suite de la création du Centre de guerre aérospatiale des FC à l'automne 2005, sinon la Force aérienne sera obligée de réapprendre des leçons douloureuses qui ont déjà été acquises à un prix incroyable.

NOTES EN FIN DE CHAPITRE

1 Le présent essai est basé sur l'article d'Allan English intitulé « Leadership and Lack of Moral Fibre in Bomber Command 1939-1945 » dans William March et Robert Thompson, éd., *The Evolution of Air Power in Canada*, Vol. 1, Winnipeg, MB : Air Command History and Heritage, 1997, 67-75. Certaines des questions discutées ici sont traitées plus en détail dans l'ouvrage d'Allan English intitulé *The Cream of the Crop : Canadian Aircrew 1939-1945*, McGill-Queen's University Press, 1996, plus précisément aux chapitres 4, 5 et 6.

2 John Terraine, *The Right of the Line*, London : Hodder and Stoughton, 1985, note en bas de page 18, 765.

3 Ibid., p. 682.

4 Charles Webster et Noble Frankland, *The Strategic Air Offensive Against Germany 1939-1945*, Vol. 4, London : HMSO, 1961, p. 440. Ce nombre ne comprend pas les Canadiens servant dans la RAF.

5 Terraine, *The Right of the Line*, p. 522; et le vice-maréchal de l'Air D.C.T. Bennett, chef des Pathfinders, dans Walter Thompson, *Lancaster to Berlin*, Toronto : Totem Books, 1987, avant-propos [pas de numéro de page].

6 Richard E. Ruggle, critique de *Battle Exhaustion : Soldiers and Psychiatrists in the Canadian Army, 1939-1945*, par Terry Copp et Bill McAndrew, Revue canadienne de défense 20, no 5 (printemps 1991), p. 46.

7 Dr. Burdett McNeel, commandant de la No. 1 Canadian Exhaustion Unit en Normandie, en 1944, dans Ibid., p. 46.

8 Ibid., p. 46.

9 Canada, Ministère de la Défense nationale (MDN), *Servir avec honneur : la profession des armes au Canada*, Kingston, ONT. : Académie canadienne de la défense, 2003, p. 55.

10 Pour une discussion de la médecine proprement militaire et de la « médecine dans la vie militaire » dans un contexte canadien, Canada, MDN, « The Mission and Medical Ethics : Is There a Conflict? » *L'éthique dans la pratique : Actes de la Conférence sur l'éthique dans la défense canadienne, les 2 et 3 novembre 1999*, présentée par le Programme d'éthique de la Défense, Chef - Service d'examen, pp. 22-27, à l'adresse http://www.dnd.ca/ethics/archives/documents/conf1999_f.pdf.

11 *Servir avec honneur*, p. 12.

12 Canada, Ministère de la Défense nationale, *Le leadership dans les Forces canadiennes : fondements conceptuels*, Kingston, ONT. : Académie canadienne de la Défense, 2005, p. 20.

13 Ibid., p. 25.

14 Ibid., pp. 58-59.

15 Ibid., pp. 58-60.

16 Ibid., p. 68.

17 Ibid., pp. 72-73.

18 Ibid., p. 74.

19 John McCarthy, « Aircrew and [Lack of Moral Fibre] in the Second World War » *War and Society* 2, no 3, septembre 1984, 88, note en bas de page 2.

20 Andrew Scull, « The Social History of Psychiatry in the Victorian Era » dans Andrew Scull, éd., *Madhouses, Mad-Doctors, and Madmen*, London : Athlone, 1981, p. 25.

21 Michael J. Clark, « The Rejection of Psychological Approaches to Mental Disorder in Late Nineteenth-Century British Psychiatry » dans Scull, éd., *Madhouses, Mad-Doctors, and Madmen*, p. 273.

22 H.A. Jones, *War in the Air*, Oxford : Clarendon Press, 1937, appendices XXXIX, XLI.

23 Brereton Greenhous, éd. *Un crépitement de galets : les journaux de deux aviateurs canadiens de la première guerre mondiale*, Ottawa : Centre d'édition du gouvernement du Canada, 1987, p. xx.

24 Tyrrel Mann Hawker, *Hawker, V.C.*, London : Mitre Press, 1965, p. 70.

25 Edward Mannock, *The Personal Diary of Major Edward "Mick" Mannock*, annoté par Frederick Oughton, London : Neville Spearman, 1966, 159, note en bas de page 67.

26 « The Medical Service of the Air Force », *Lancet*, 16 mars 1918, 419; et *Who Was Who*, Vol. 3, London : Adam & Charles Black, 1947, pp. 115-116.

27 Douglas H. Robinson, *The Dangerous Sky : A History of Aviation Medicine*, Seattle : Univ. of Washington Press, 1973, pp. 90, 101.

28 Barbara Sicherman, « The Paradox of Prudence : Mental Health in the Gilded Age » dans Scull, éd., *Madhouses, Mad-Doctors, and Madmen*, 221; et Isaac Jones, *Flying Vistas*, Philadelphia : Lipincott, 1937, pp. 200-201.

29 J.L. Birley, « The Principles of Medical Science as Applied to Military Aviation, Lecture I », *Lancet*, 29 mai 1920, p. 1149.

30 Lieutenant Marc, *Notes d'un pilote disparu* (1916-1917) Paris : Hachette, 1918; Roger Vee (Vivian Voss), *Flying Minnows : Memoirs of a World War I Fighter Pilot from Training in Canada to the Front Line, 1917-1918*, London : Arms and Armour Press, 1976, p. 239; et Curtis Kinney et Dale M. Titler, *I Flew a Camel*, Philadelphia : Dorrance, 1972, p. 88.

31 Hawker, *Hawker, V.C.*, pp. 125, 129, 135, 140-143.

32 D.D. Reid, « Historical Background to Wartime Research in Psychology in the RAF » dans E.J. Dearnaley et P.B. Warr, éd., *Aircrew Stress in Wartime Operations*, London : Academic Press, 1979, p. 1.

33 Charles P. Symonds, *Studies in Neurology*, New York : Oxford University Press, 1970, p. 21.

34 Ibid., pp. 18-19.

35 C.P. Symonds et Denis Williams, « Psychological Disorders in Flying Personnel, Section 1. A Critical Review of Published Literature », Flying Personnel Research Committee (FPRC) Report 412(c), janvier 1942, PRO AIR 57, pp. 1, 5, 7, 8-11.

36 C.P. Symonds et Denis Williams, « Psychological Disorders in Flying Personnel, Section 2. Review of Reports Submitted to Air Ministry since the Outbreak of the War, April 1942 », FPRC Report 412(d), [1942], PRO AIR 57, pp. 4, 6.

37 Ibid., pp. 7, 10.

38 Denis J. Williams, « Predisposition to Psychological Disorder in Normal Flying Personnel », FPRC Report 516, février 1943, in Air Ministry, Great Britain, *Psychological Disorders in Flying Personnel of the RAF*, Air Publication 3139, London : HMSO, 1947, p. 192.

39 Air Ministry, *Psychological Disorders in Flying Personnel of the RAF*, p. i.

40 Les études faites depuis la Deuxième Guerre mondiale ont conclu qu'il n'existe pas de traits qui prédisposent à la détresse psychologique au combat, Shabtnai Noy, « Combat Stress Reactions » dans Reuven Gal et A. David Mangelsdorff, éd., *Handbook of Military Psychology*, Chichester : John Wiley, 1991, p. 514.

41 Symonds et Williams, « Psychological Disorders in Flying Personnel, Section 2 », p. 5.

42 Air Historical Board, Great Britain, « Flying Training-SFTSs 1934-1942 » texte non publié, pas de date, PRO AIR 41/4, p. 20.

43 C.P. Symonds et Denis Williams, « The Probability of Return to Full Flying of Men Who Have Broken Down Under the Strain of Operational Duties », FPRC Report 561, novembre 1943, PRO AIR 57, p. 1.

44 C.P. Symonds et Denis Williams, « Investigation of Psychological Disorders in Flying Personnel by Unit Medical Officers », FPRC Report 412(k), février 1945, PRO AIR 57, p. 6.

45 C.P. Symonds et Denis Williams, « Clinical and Statistical Study of Neurosis Precipitated by Flying Duties », FPRC Report 547, août 1943, dans Dearnaley and Warr, éd., *Aircrew Stress in Wartime Operations*, p. 34.

46 Terraine, *The Right of the Line*, p. 533.

47 « Memorandum on the Disposal of Members of Air Crews who Forfeit the Confidence of their Commanding Officers », S.61141/S.7.C(1), 19 septembre 1941, PRO AIR 2/8591, pp. 2-3.

48 S.C. Rexford-Welch, éd. *The Royal Air Force Medical Services*, Vol. 2, London : HMSO, 1955, p. 133.

49 « Memorandum on the Disposal of Members of Air Crews who Forfeit the Confidence of their Commanding Officers », S.61141/s.7.C(1), 3-4; Max Hastings, *Bomber Command*, New York : Dial Press, 1979, p. 249; McCarthy, « Aircrew and [Lack of Moral Fibre] in the Second World War », pp. 88-89, 96; et « Minutes of a meeting held on the 20th Oct 1944, to discuss the [W] procedure », PRO AIR 2/8592.

50 Voir, par exemple, Charles Messenger, *"Bomber" Harris and the Strategic Bombing Offensive, 1939-1945*, London : Arms and Armour Press, 1984, pp. 205-207.

51 Murray Peden, *A Thousand Shall Fall*, Stittsville, ON : Canada's Wings, 1979, p. 416; et Norman Longmate, *The Bombers*, London : Hutchinson, 1983, p. 188.

52 Entrevue du Général (à la retraite) Chester Hull, cmdt du 428e Escadron durant la Deuxième Guerre mondiale, Ottawa, 28 mai 1992.

53 Symonds et Williams, « Clinical and Statistical Study of Neurosis Precipitated by Flying Duties », p. 34.

54 Symonds et Williams, « Investigation of Psychological Disorders in Flying Personnel by Unit Medical Officers », p. 6.

55 Noy, « Combat Stress Reactions », dans Gal et Mangelsdorff, éd., *Handbook of Military Psychology*, pp. 520-521.

56 Hastings, *Bomber Command*, pp. 247-248, 252.

57 Certains exemples sont donnés par Hastings dans *Bomber Command*, p. 248 (encrasser délibérément les magnétos pendant que le moteur tourne) et Longmate dans *The Bombers*, p. 184 (saboter les systèmes hydrauliques des tourelles).

58 Le nombre de bombes « délestées » durant la bataille de Berlin a été évalué comme étant « considérable », Webster et Frankland, *The Strategic Air Offensive Against Germany 1939-1945*, Vol. 2, pp. 195-196. Harris était au courant de ces problèmes. La politique selon laquelle la durée des périodes de service était définie par le nombre de sorties réussies, confirmées, si possible, par des photos prises au moment du largage des bombes, avait pour but de décourager ceux qui larguaient leurs bombes à la « limite de la zone de bombardement » et ceux qui « revenaient rapidement au bercail ». Messenger, *"Bomber" Harris*, p. 90 et Terraine, *The Right of the Line*, p. 524.

59 Symonds et Williams, « Psychological Disorders in Flying Personnel, Section 2 », p. 19.

60 Cette conséquence avait été notée au début de 1940 par des MM du personnel navigant du Fighter Command et du Coastal Command. Être en réserve pouvait causer entre 25 et 80 pour cent du stress subi pendant les vols de combat. Ce stress entraînait une telle fatigue qu'on a relevé « plusieurs cas de pilotes qui se sont endormis en vol », H.W. Corner, « Flying Duties at a Fighter Squadron », FPRC Report 122, 24 mars 1940, PRO AIR 57, pp. 1-2.

61 Hastings, *Bomber Command*, pp. 159-160 et entrevue de Donald M. Schurman, qui a servi dans le Bomber Command, à Kingston, le 17 décembre 1992. Schurman a ajouté que les cmdt qui tentaient de minimiser les pertes « d'une façon ou d'une autre » étaient respectées par les membres de leurs escadrons.

62 Symonds et Williams, « Personal Investigation of Psychological Disorders in Flying Personnel of Bomber Command », FPRC Report 412 (f), août 1942, dans Air Ministry, *Psychological Disorders in Flying Personnel of the RAF*, pp. 32, 53.

63 Ibid., pp. 53-54.

64 Terry Copp et Bill McAndrew, *Battle Exhaustion : Soldiers and Psychiatrists in the Canadian Army, 1939-1945*, Montréal : McGill-Queen's Press, 1990, pp. 57-58, 81, 114.

65 C.P. Symonds et Denis Williams, « Occurrence of Neurosis in Royal Air Force Air Crews in 1944 and 1945 », FPRC Report 412(L), avril 1945, dans Air Ministry, *Psychological Disorders in Flying Personnel of the RAF*, pp. 178, 180. Webster et Frankland, *The Strategic Air Offensive Against Germany 1939-1945*, Vol. 4, p. 440. Sur les 47 268 pertes subies par le Bomber Command durant les opérations, 41 548 militaires ont été « présumés morts ».

66 John A. English, *On Infantry*, New York : Praeger, 1984, p. 138.

67 Birley, « Principles of Medical Science as Applied to Military Aviation », p. 1147.

68 Pour une discussion des problèmes en matière de recherche sur le leadership et d'enseignement du leadership dans la Force aérienne canadienne, voir le rapport d'Allan English, « Survey of Current Leader Development in the Air Force », rédigé pour Recherche et développement pour la défense Canada et daté du 17 mars 2004.

4

Membres d'équipage dévoyés : Des cas d'insubordination « larvée » dans le Groupe n° 6 (Aviation royale du Canada) du Bomber Command en 1943

David Bercuson

Pendant l'une des périodes les plus sombres d'une des guerres du 20e siècle, un soldat a écrit ce qui suit :

> Très peu séparait la vie de la mort [...] vivre aux confins de la mort, c'est comme si les camarades disparus avaient tout simplement pris le premier train. Peu importe la destination, vous les y rejoindrez bientôt puisque vous prendrez sans aucun doute le prochain train.

Le passage évoque, semble-t-il, la mélancolie d'un soldat d'infanterie sur le front occidental pendant l'une des périodes les plus sombres de la Première Guerre mondiale, mais c'est faux. En fait, c'est le Capitaine d'aviation Denis Hornsey, pilote du 76e Escadron du Bomber Command, qui a écrit ces lignes à l'automne 1943. Comme par ironie du sort, son bombardier Halifax a été abattu peu après. Le Capt Hornsey a par contre survécu à l'écrasement et s'est enfui en traversant la France avant de rentrer au Royaume-Uni. Peu de temps après, le Maréchal en chef de l'Air Arthur Harris, commandant en chef du Bomber Command, a lancé la « Bataille de Berlin », une campagne de six mois qui a entraîné dans la mort des milliers de membres d'équipage du Bomber Command et qui a presque ruiné l'offensive du bombardement britannique.

Du point de vue du taux de survie, il convient de comparer la destinée des soldats sur le front occidental pendant la Première Guerre mondiale à celle des aviateurs du Bomber Command pendant la Deuxième Guerre mondiale. Pendant la Première Guerre mondiale, par exemple, la Grande-Bretagne, grâce aux nations de son empire, a mobilisé 8 904 467 soldats, dont 10,2 pour cent ont été tués au combat ou sont morts en service, 23,47 pour cent ont été blessés et 2,15 pour cent ont été portés « disparus », mais sont présumés morts. En général, le taux de pertes

était d'environ 35,82 pour cent[2], soit presque 50 pour cent de moins que celui du Bomber Command de 1939 à 1945. Une soutce indique qu'au cours de la guerre, dans un groupe de 100 membres d'équipage du Bomber Command, 51 étaient tués en mission, 9 mouraient dans des écrasements au Royaume-Uni, 3 étaient blessés grièvement, 12 étaient faits prisonniers, 1 voyait son avion abattu mais échappait à la capture et 24 en sortaient indemnes[3]. Selon *The Bomber Command War Diaries*, livre de référence écrit par Martin Middlebrook et Chris Everitt, les équipages du Bomber Command ont maintenu un taux de pertes d'environ 60 pour cent dans les quelque 390 000 sorties effectuées pendant la Deuxième Guerre mondiale[4]. Rien ne laisse croire que les membres du Groupe n° 6 (Aviation royale du Canada) du Bomber Command, ou des escadrons de bombardiers canadiens formés avant le Groupe, ou encore des escadrons parfois détachés du Groupe affichaient un taux de pertes différent. Dans le troisième volume de l'*Official History of the RCAF in the Second World War*, on établit à environ 50 000 le nombre de membres d'équipage canadiens (escadrons de chasse, de bombardiers, de transport et d'aviation côtière). Les pertes pendant la guerre se sont chiffrées à quelque 30 pour cent de ce nombre[5]. Étant donné la nature des opérations des bombardiers, il faut supposer que le taux de pertes chez les membres d'équipage de *bombardiers* a été bien supérieur.

De nombreuses études ont démontré que les soldats qui font face à un danger constant de mort imminente pendant de longues périodes et qui savent très bien que le bilan des pertes s'alourdit autour d'eux ne font pas preuve d'un courage sans borne[6]. Comme l'historien britannique John Terraine l'explique :

> [...] il est tout simplement impossible d'arracher de nombreux jeunes hommes à la vie civile et de les exposer au stress le plus anormal qui soit pendant une longue période sans que cela ne cause de graves problèmes [...] Très peu d'entre eux ont échappé à la peur du vol opérationnel. Les 8 000 membres d'équipage du Bomber Command tués à l'entraînement ou dans des accidents justifiaient amplement cette peur[7].

Toutefois, la grande majorité des membres d'équipage, qu'ils aient montré ou non des symptômes, ont réussi à vaincre leur peur. En effet, la plupart de ceux qui ont parfois montré des signes indubitables de peur avant, pendant ou après les missions ont eu le courage de poursuivre. Mais pas tous. Dans certains cas, la peur du vol opérationnel pouvait entraîner de graves symptômes associés à l'épuisement au combat, au traumatisme dû au bombardement ou au syndrôme de stress post-traumatique (SSPT), selon la terminologie actuelle. Dans son étude des membres d'équipage canadiens, Allan English a choisi d'utiliser l'expression « réaction de stress de combat » (RSC) pour définir la peur paralysante des soldats qui ne voulaient plus combattre[8]. Selon sa définition, l'expression englobe [*traduction*] « tous les soldats

qui veulent être évacués même s'ils n'ont pas été atteints directement par un projectile ou un explosif ennemi [...] »[9]. Dans le cas particulier des membres d'équipage des bombardiers, il les décrit comme « tout aviateur qui demandait à être relevé de ses fonctions de vol ou à qui on avait interdit de voler parce qu'il présentait des symptômes de maladie physique ou mentale sans aucune cause interne. La définition comprend aussi les membres d'équipage qui, pendant des opérations de bombardement, omettaient délibérément de poursuivre l'attaque de l'objectif, larguaient leurs bombes aux abords de l'objectif, revenaient plus tôt de la mission (comme un boomerang) et larguaient leurs bombes en route vers l'objectif afin d'éviter l'ennemi en prenant de la hauteur »[10]. Il s'agit d'une définition très large qui va des malades dont l'état est reconnu officiellement jusqu'aux soldats qui pourraient être rangés dans la catégorie des insubordonnés.

Dans les forces terrestres, plusieurs options s'offraient aux soldats paralysés par la peur. Ils pouvaient être considérés comme des pertes psychiatriques. Ainsi, ils étaient renvoyés à leur unité où ils se rétablissaient ou étaient libérés. Ils pouvaient aussi refuser d'obéir aux ordres de combattre et finir par être accusés d'insubordination. Finalement, ils pouvaient déserter. Les soldats d'infanterie qui voulaient déserter pouvaient soit trouver un moyen relativement sûr de se rendre à l'ennemi, soit tout simplement disparaître, habituellement dans les zones arrière, et parvenir à rentrer chez eux. Dans les forces de l'empire britannique pendant la Première Guerre mondiale, le taux de désertion était de 20,7 pour cent en 1914-1915 et de 7,41 pour

Les diverses bombes composent les outils du commerce.
(Ministère de la Défense nationale, Bibliothèque et archives PA 213867)

cent en 1917-1918 (calculé à partir d'un échantillon de 1 000 soldats)[11]. John Terraine compte 7 361 accusations *officielles* de désertion dans les forces de l'empire pendant la Première Guerre mondiale, un nombre qui peut très facilement cacher le vrai taux de désertion (qui est sans doute supérieur)[12].

Les aviateurs ne peuvent pas déserter facilement, particulièrement les membres d'équipage des bombardiers qui doivent probablement décider ensemble qu'ils en ont assez et qu'ils vont chercher refuge dans un pays neutre. Pendant la guerre, très peu d'aéronefs de la Royal Air Force (RAF) ont choisi d'atterrir sur le territoire neutre de la Suisse ou de la Suède. La plupart ont atterri en catastrophe ou ont été forcés d'atterrir en raison de bris infligés par les chasseurs ennemis[13]. Le nombre de pilotes qui ont atterri en territoire neutre parce que leur équipage avait pris la décision de déserter doit être infime, voire pratiquement inexistant.

Les membres d'équipage rongés par la peur disposaient par contre d'autres options. Ils pouvaient démontrer que des facteurs psychologiques les rendaient inaptes à voler ou ils pouvaient carrément refuser de voler. Dans la RAF, ceux qui ne voulaient ou ne pouvaient pas voler parce qu'ils avaient peur étaient parfois rangés dans la catégorie des soldats qui avaient « perdu confiance en leurs commandants face au danger dans les airs »[14]. La perte de confiance était généralement qualifiée de « manque de force morale ». Certains commandants de la RAF considéraient le manque de force morale comme l'équivalent de la « lâcheté » telle qu'elle avait été définie par l'armée britannique pendant la Première Guerre mondiale[15]. Max Hastings soutient qu'en « 1943, la plupart des soldats qui étaient relevés de leurs fonctions opérationnelles pour des motifs médicaux ou moraux, c.-à-d. manque de force morale, étaient traités durement par la RAF ». Selon lui, deux facteurs connexes expliquent la situation. Le premier était que le ministère de l'Air croyait que les [*traduction*] « gentlemen formaient les meilleurs pilotes »[16], mais que les exigences de la guerre avaient malheureusement forcé la RAF à accepter tous les types d'hommes, y compris bon nombre qui n'étaient pas « aptes » d'un point de vue social et psychologique à piloter. Le deuxième était que le manque de force morale [*traduction*] « allait se propager dans un escadron comme une épidémie »[17] si la RAF ne s'occupait pas rapidement ou sans pitié de ces hommes inaptes.

John Terraine n'est pas entièrement d'accord avec Max Hastings. Il observe qu'en 1939, le ministère de la Défense britannique s'était rendu compte que [*traduction*] « les citoyens conscrits ne pouvaient en aucun cas être traités dans des pays démocratiques comme des membres de la Force régulière ». Par conséquent, seulement quatre soldats de l'armée britannique ont été fusillés pour « lâcheté » pendant la Deuxième Guerre mondiale contre 346 pendant la Première Guerre mondiale. John Terraine souligne que la décision d'accuser un soldat de manque de force morale était souvent arbitraire et parfois influencée par les grades. En effet, beaucoup moins d'officiers ont été accusés de manque de force morale que de militaires du rang. De plus, les mesures à prendre dans les cas de manque de force morale ne faisaient l'objet d'aucun

consensus. Est-ce que le manque de force morale était un problème temporaire qui pouvait être réglé rapidement avec du repos, ou plutôt un crime punissable? Est-ce qu'on ne jouait pas le jeu des soldats relevés de leur service aérien en les affectant à des fonctions au sol[18]? Tel était le dilemme.

Dans *The Bomber War : The Allied Air Offensive Against Nazi Germany*, Robin Neillands suggère que la distinction entre continuer la mission et faire preuve d'un manque de force morale n'est pas aussi précise que certains l'ont laissé entendre :

> Ceux qui n'étaient pas en mesure de continuer la mission, qui avaient fait plus que leur part, qui avaient vécu une expérience particulièrement pénible ou qui n'avaient tout simplement pas le tempérament nécessaire pour réaliser ce genre de travail étaient généralement traités avec compassion et affectés à d'autres fonctions. Dans la plupart des cas, un bref congé, une discussion agréable ou franche avec le capitaine du groupe ou dans les cas extrêmes, un court séjour à l'Air Crew Correction Centre de Sheffield pour une dose de discipline réglait le problème ou à tout le moins, permettait aux soldats de mettre fin à leur affectation[19].

Dans son étude sur la sélection et la préparation des membres d'équipage canadiens du Bomber Command, Allan English a largement traité du manque de force morale et a souligné que l'Aviation royale du Canada (ARC) avait adopté une approche différente de celle de la RAF. En effet, les commandants d'escadron et les médecins militaires de l'ARC hésitaient davantage à accuser les soldats de manque de force morale. Lorsque des aviateurs de l'ARC servaient dans la RAF, l'ARC insistait pour que le ministre canadien de la Défense nationale – Air ait le dernier mot quant aux mesures à prendre dans les cas de manque de force morale. L'ARC agissait probablement de la sorte parce que le gouvernement du Canada souhaitait être le seul à prendre les décisions qui concernaient les soldats canadiens et non pas parce qu'il voulait faire preuve d'indulgence envers les aviateurs qui hésitaient à faire leur travail. De plus, l'attitude de l'ARC traduisait la tendance générale du Canada à traiter les membres d'équipage en tant que membres d'unités de vol désignés non pas par leur grade, mais plutôt par leur travail, qui consistait à faire face à l'ennemi la nuit dans un ciel rempli de dangers au-dessus de l'Allemagne[20]. Tôt ou tard, tous les membres d'équipage canadiens ont été commissionnés, ce qui illustre bien cette attitude.

Il est difficile de cerner l'ampleur du manque de force morale. Quand il a écrit son livre sur le Bomber Command à la fin des années 1970, Max Hastings n'a pas pu obtenir des données précises du juge-avocat général des forces armées britanniques tirées de causes jugées en cour martiale disciplinaire. Il a donc conclu, à partir des preuves très approximatives qu'il a recueillies au moyen d'entrevues réalisées avec des

membres d'équipage, qu'environ un soldat sur sept avait été retiré des opérations à un moment ou à un autre pour manque de force morale[21]. Selon d'autres estimations, le phénomène n'aurait cependant pas été aussi répandu. John Terraine cite un rapport préparé par le Lcol avn J. Lawson du service du personnel du ministère de l'Air qui estime [*traduction*] « que moins de 0,3 pour cent de tous les membres d'équipage ont fait preuve d'un manque de force morale. C'était vraiment un record »[22]. Il s'agit en effet d'un record, mais John Terraine souligne également que le nombre de cas de manque de force morale n'a pas pu être calculé à partir du nombre de membres d'équipage traduits en cour martiale puisque [*traduction*] « les documents nécessaires n'existent pas ». Même si on sait qu'environ 16 000 membres d'équipage ont été traduits en cour martiale pendant la guerre, il n'existe aucune répartition des causes en catégorie[23]. Richard Overy, dans *Bomber Command : 1939-1945*, précise ceci : [*Traduction*] « Au cours de la guerre, on estime le nombre de cas de manque de force morale à environ 200 par an, ce qui représente un peu moins de 0,4 pour cent de tous les membres d'équipage de bombardiers »[24]. Ainsi, peu des cas que John Terraine a mentionnés étaient en fait des cas de manque de force morale, et la plupart du temps, il n'y avait tout simplement pas de poursuites en justice.

Cependant, comme Allan D. English le précise dans sa définition de la réaction de stress de combat, les membres d'équipage paralysés par la peur disposaient d'autres options en plus de refuser de voler. Une option beaucoup plus intéressante était d'éviter de participer à une mission ou de ne pas poursuivre l'attaque pour des raisons « mécaniques ». Dans le Groupe n° 6, par exemple, le taux de retours à la base en 1943 (excluant les missions interrompues avant le décollage) est passé de zéro dans la nuit du 10 au 11 août 1943 pour une mission de 41 aéronefs participant à une attaque principale sur Nuremberg, à 62,5 pour cent (10 retours sur 16 sorties) dans la nuit du 25 au 26 février 1943 pour l'attaque du même objectif[25]. En 1943, le Groupe a préparé 67 233 sorties, largué 12 630 tonnes de bombes et perdu 341 aéronefs (un taux de pertes de 4,7 %). Spencer Dunmore et William Carter ont observé [*traduction*] : « [qu'en 1943] les pertes et le lugubre taux de retours hâtifs du Groupe ont donné au Bomber Command une réputation peu enviable »[26]. Donc, même si le taux de retours du Groupe variait énormément (de zéro à 34 dans la nuit du 29 au 30 mars pendant un raid sur Berlin), le nombre de missions interrompues était bien supérieur en 1943 au nombre de cas de manque de force morale. En fait, le refus de voler ou de poursuivre une attaque était plus courant que le refus de voler pour des raisons psychologiques.

Les historiens ne se sont pas penchés sur la question suivante : Est-ce que le refus de poursuivre une attaque pour des raisons autres que mécaniques constituait une forme d'insubordination? Comme il a été mentionné plus haut, les dossiers des cours martiales ne précisent pas le nombre de membres d'équipage accusés d'insubordination. Dans les ouvrages secondaires consultés pour la présente étude sur le Bomber Command ou la guerre aérienne, l'insubordination n'est jamais indiquée

comme motif de refus de poursuivre une mission[27]. Un taux élevé de retours signifiait généralement que le moral était bas, mais cette explication n'a jamais été poussée jusqu'à sa conclusion logique, soit que l'équipage qui revenait délibérément d'une mission sans avoir bombardé l'objectif et qui n'avait subi aucun bris mécanique avait en fait décidé de désobéir aux ordres. Il ne sera peut-être jamais possible de prouver qu'un certain pourcentage des retours hâtifs ou des missions interrompues constituait de l'insubordination. Il s'agit pourtant d'une perspective à ne pas négliger.

Si les membres d'équipage ne poursuivaient pas une attaque, c'est-à-dire qu'ils interrompaient la mission, parce qu'ils avaient vraiment des ennuis mécaniques, aucune conclusion ne pouvait être tirée quant à leur moral. Un nombre élevé de missions interrompues ou de retours causés par de véritables ennuis mécaniques pouvait certainement indiquer des problèmes au sol ou des défaillances chroniques sur certains types d'aéronefs. Toutefois, si les missions interrompues ou les retours (ou toute autre circonstance empêchant l'équipage de poursuivre l'attaque comme il le leur avait été ordonné) n'avaient aucune explication mécanique, les membres d'équipage auraient pu être accusés d'insubordination « larvée », laquelle peut être définie comme étant le défaut ou le refus de respecter l'ordre de bombarder un objectif précis à un moment et à une altitude déterminés au préalable, c'est-à-dire d'identifier l'objectif à l'œil nu ou à l'aide de dispositifs mécaniques et de viser les marqueurs ou autres moyens de désignation, sans qu'aucune défectuosité ne motive la décision.

Dans une étude méconnue sur le Groupe n° 6 intitulée « Canadianization and the No. 6 Bomber Group RCAF », Leslie Nuttal relève ce qui suit : [*traduction*] « L'efficacité des opérations de bombardement menées par la RAF et l'ARC dépendait entièrement de l'intégrité, de l'honneur et du courage des membres d'équipage. Ces derniers volaient seuls la nuit, à l'abri du regard de leurs commandants et collègues. Ils pouvaient facilement décider de ne pas remplir leurs fonctions. En effet, les membres d'équipage démoralisés pouvaient revenir hâtivement d'une opération et invoquer de mystérieux ennuis mécaniques. Ils pouvaient aussi larguer leurs bombes dans la mer du Nord et voler vers l'objectif à une altitude plus élevée que celle de leurs collègues déterminés à faire leur travail. Ils larguaient souvent leurs bombes aux abords de l'objectif afin de sortir rapidement de la zone de danger. Les membres d'équipage qui avaient un bon moral se frayaient un chemin jusqu'à leur objectif et larguaient leurs bombes du mieux qu'ils pouvaient »[28]. Comme les autres auteurs qui ont traité du Bomber Command, Leslie Nuttal ne fait aucunement allusion à l'insubordination, mais aborde plutôt la question du moral, une cause bien connue des missions interrompues.

Selon Leslie Nuttal, [*traduction*] « il était très difficile d'évaluer [le moral] statistiquement »[29], même si le quartier général du Groupe analysait constamment les données sur les échecs de mission à cette fin. Il existait deux types principaux d'échec : l'aéronef qui ne décollait pas et l'aéronef qui revenait plus tôt de la mission. Des moyens ont été pris pour empêcher le premier type. En effet, les pilotes devaient

effectuer un vol d'essai le matin de l'opération et rendre compte de tous les ennuis mécaniques à l'équipage au sol, qui devait réparer les aéronefs avant l'heure du décollage. Parfois, des aéronefs qui avaient été inspectés et réparés le matin par l'équipage au sol connaissaient mystérieusement des ennuis mécaniques sur la piste de décollage. Si aucun autre aéronef n'était disponible, les membres d'équipage ne pouvaient donc pas exécuter la mission.

Après le décollage, une défaillance mécanique pouvait survenir de diverses façons. Leslie Nuttal décrit une situation typique :

> Une façon courante de simuler une défaillance mécanique consistait à faire chuter la puissance. Avant le décollage, tous les pilotes lançaient le moteur à plein régime, puis vérifiaient la perte de puissance en éteignant une magnéto à la fois (les magnétos des moteurs d'aéronef ont une fonction semblable aux distributeurs des moteurs d'automobile). Le fait d'éteindre une magnéto s'accompagne toujours d'une chute du nombre de tours-moteurs, mais l'écart est mince entre une chute normale, et donc acceptable, et une chute anormale. Avec les vieux moteurs, la chute normale dépassait souvent les normes techniques de la force aérienne. Un bon pilote ignorait la chute et exécutait sa mission alors qu'un pilote moins téméraire coupait – bien légitimement – les moteurs et signalait que son aéronef était inutilisable[30].

En mission, le pilote pouvait alors revenir à la base ou invoquer d'autres raisons (défaillance des circuits d'oxygène, bris des radios, tourelles bloquées, etc.). Quelle était la différence entre un équipage démoralisé qui réalisait tout de même la mission, un équipage démoralisé qui détectait des problèmes mécaniques imaginaires et un équipage dont un pilote ou un mécanicien de bord causait en vol un problème mécanique qui était confirmé ou non après l'atterrissage? Le dernier exemple est sans aucun doute un cas d'insubordination larvée ou d'insubordination tout court.

Le Groupe n° 6, créé officiellement le 1er janvier 1943, était composé de huit escadrons de l'ARC [*traduction*] « réunis à la hâte »[31] pour respecter un délai fixé en fonction de considérations politiques[32]. Cinq escadrons avaient leur base dans le Yorkshire et les trois autres dans le comté voisin de Durham. De toutes les bases du Bomber Command, ces bases étaient celles situées le plus au nord. Les bases du Yorkshire étaient situées dans les terres, dans la vallée de York, derrière des collines qui les séparaient de la mer du Nord. Les escadrons étaient équipés de Wellington bimoteurs, presque désuets pour les lourdes missions qu'Arthur Harris était sur le point de lancer, et d'anciens bombardiers Halifax quadrimoteurs. Pendant la plus grande partie de 1943, l'emplacement, l'équipement et la nouveauté de ces escadrons ont créé des problèmes mécaniques, opérationnels et moraux à une époque où le

Bomber Command connaissait une transition rapide. On ne pouvait rien changer à l'emplacement. Les escadrons de bombardiers devaient utiliser des aéronefs semblables pour des questions de logistique et leurs bases devaient être très rapprochées pour des raisons de logistique et de moral. En 1943, la vallée de York était le seul endroit au Royaume-Uni assez près des objectifs possibles du nouveau groupe.

Cependant, la vallée de York n'était pas sans poser problème. La présence de brouillard au sol nuisait aux atterrissages tôt le matin. De plus, les membres d'équipage devaient voler si loin vers le nord pour rejoindre le gros du trafic qu'ils se retrouvaient souvent dans la mire des chasseurs de nuit allemands basés dans le nord de l'Allemagne ou dans le sud du Danemark. Les collines faisaient aussi obstacle au décollage d'aéronefs lourdement chargés. Finalement, de nombreux membres d'équipage de l'ARC étaient convaincus que leurs escadrons [*traduction*] « ne disposaient pas d'aéronefs aussi puissants que d'autres escadrons [de la RAF] et en conséquence, évitaient à tout prix de joindre les escadrons de l'ARC »[33].

Des taux élevés de pertes et de retours hâtifs ont commencé à apparaître dès mars 1943. Leslie Nuttal écrit ceci : [*traduction*] « Les retours hâtifs décourageaient l'état-major du Groupe n° 6. Souvent, aucun problème mécanique n'était ensuite détecté sur les aéronefs ». L'état-major du Groupe n° 6 demandait [*traduction*] « aux commandants de bord [...] avant de revenir à la base, veuillez vous poser la question suivante : Dois-je absolument revenir? »[34]. Mais cela n'a pas donné de grands résultats. En effet, dans l'*Official History*, il est noté que [*traduction*] « le mois d'avril a été cruel pour le Groupe n° 6 ». Le Groupe avait le plus petit pourcentage d'équipages qui soutenaient avoir atteint leur objectif principal, environ 15 pour cent de tous les aéronefs du Groupe revenaient à la base avant d'avoir rempli leur mission (un taux inférieur à celui de mars, mais tout de même élevé) et le taux de pertes atteignait 8 %, le taux le plus élevé du Bomber Command[35]. Les trois mois suivants ont été [*traduction*] « pires qu'avril », bien que le taux de retours hâtifs ait passé d'environ 19 pour cent en mars à environ 11 pour cent en juillet. La baisse du taux de retours hâtifs était attribuable à l'amélioration du travail de l'équipage au sol et par conséquent, à un nombre réduit de bris techniques[36].

Il est probable que bon nombre, si ce n'est la plupart des retours hâtifs étaient vraiment causé par des problèmes mécaniques. Les rapports rédigés à l'époque par la section de recherche opérationnelle du Bomber Command faisaient état de nombreuses [*traduction*] « difficultés de mise au point »[37] (changements fréquents de types d'aéronefs, regroupement des escadrons du Groupe sur de nouvelles bases, etc.) qui auraient nui au moral et au rendement général. L'inexpérience des membres d'équipage au sol, le manque de temps pour le travail d'équipe, l'introduction de nouveaux équipements, la modification de l'équipement en usage et un rythme de travail ahurissant alors que le chef du Bomber Command, Arthur Harris, poussait ses équipages à frapper l'ennemi toujours plus durement constituent autant de facteurs qui ont nui à la maintenance des aéronefs[38].

Dans le deuxième des trois rapports, celui rédigé le 10 juillet 1943, la section de recherche opérationnelle compare les données sur le rendement du Groupe n° 6 à celles sur le rendement du Groupe n° 4. Ce dernier était situé presque aussi au nord que le Groupe n° 6 et utilisait des aéronefs semblables. La comparaison des données pour la période qui s'étend de février à mai 1943 permet de conclure que 8,7 pour cent des missions des Halifax du Groupe n° 4 ont été interrompues contre 13,3 pour cent de celles du Groupe n° 6. Les données pour les Wellington sont semblables dans les deux groupes, mais le groupe canadien a un taux légèrement supérieur (12,2 pour cent pour le Groupe n° 4; 14,5 pour cent pour le Groupe n° 6)[39]. Le personnel de la RO indiquait que pour les Wellington et les Halifax du Groupe n° 6 [*traduction*] « l'accroissement du taux de missions interrompues coïncidait avec l'accroissement marqué du taux de pertes ». Selon le rapport, le taux de missions interrompues était constamment supérieur au taux de retours hâtifs pour le Groupe n° 4, mais [*traduction*] « aucune cause particulière n'explique la différence. Les deux groupes invoquent à part égale ou presque la cause la plus courante, soit une panne de moteur ». Le rapport ne tire qu'une seule conclusion, c'est-à-dire que [*traduction*] « les normes devaient s'être relâchées en ce qui concerne la formation des équipages ou la maintenance des aéronefs »[40]. Le rapport ne tire pas la conclusion évidente que les membres d'équipage ont dû chercher ou créer des raisons expliquant leurs retours hâtifs lorsque le taux de pertes s'est accru.

À la fin de mai 1941, le commandant du Groupe n° 6, le Vice-maréchal de l'Air George E. Brookes, a abordé indirectement le problème des retours hâtifs dans une lettre adressée à Arthur Harris. George E. Brookes voulait en fait savoir quand il ne fallait pas porter une mission au crédit d'un équipage. Sa question avait beaucoup d'importance puisqu'une affectation opérationnelle comptait 30 missions. Il indiquait que le personnel du Groupe avait [*traduction*] « accru [...] ses efforts pour trouver une solution satisfaisante au problème des sorties annulées lorsqu'il avait des raisons suffisantes de croire que l'équipage avait refusé sans fondement de poursuivre l'attaque ». Parfois, les commandants de station ou d'escadron ne portaient aucune mission au crédit de l'équipage, ou une demi-mission, lorsqu'il existait un « bon motif », mais il était toutefois difficile d'obtenir des preuves claires ». Dans sa lettre, George E. Brookes indique ce qui suit :

> Tout au plus 2 pour cent des sorties ont été annulées parce que l'équipage a refusé de poursuivre l'attaque. Dans ces cas, la décision a été fondée sur une preuve photographique et une interrogation attentive des membres d'équipage. Ce pourcentage n'inclut pas le nombre élevé de sorties qui ont été annulées parce que l'équipage est revenu à la base pour diverses raisons, principalement un bris mécanique de l'équipement. Dans ces cas, les principaux facteurs pris en considération sont l'expérience des membres d'équipage,

> la météo et la distance parcourue par l'aéronef avant de faire demi-tour[41].

George E. Brookes ne mentionne pas le moral bas ou l'insubordination comme cause possible de ce qu'il appelle un nombre « considérable » de retours hâtifs.

À l'été 1943, le Groupe n° 6 a atteint le creux de la vague. Dans l'*Official History*, il est précisé ceci : « La disponibilité plafonnait autour de 60 %; le nombre des équipages manquant de fibre morale et déclarés 'irrésolus', quoique de 0,45 pour cent seulement en juin, était le deuxième en importance dans le commandement [...] alors que le nombre des équipages signalant qu'ils avaient attaqué l'objectif principal [...] augmenta, lentement mais régulièrement, de 83 %, en avril, à 89 %, en juillet, tous les autres groupes de la force principale firent mieux »[42]. À cette époque, le Bomber Command autorisait couramment 500 aéronefs ou plus à décoller presque tous les soirs. Il y avait invariablement un taux élevé de missions interrompues dans le commandement. Par exemple, le Groupe n° 6 a autorisé 73 Halifax et Wellington à bombarder Hambourg dans la nuit du 2 au 3 août 1943; 23 aéronefs (31,5 %) n'ont pas terminé la mission. Le fameux Groupe n° 5, qui pilotait des Lancaster, un aéronef plus récent et plus puissant, a envoyé 128 aéronefs bombarder Hambourg; 18 aéronefs (14 %) ont interrompu leur mission. Le taux moyen de missions interrompues était de 14,3 pour cent dans tout le commandement[43]. Le taux du Groupe n° 5 était bien inférieur à celui du Groupe n° 6 pendant cette mission en particulier, mais le taux du Groupe n° 5 semble élevé si l'on prend en considération le manque d'expérience, les « difficultés de mise au point » et les aéronefs de moindre qualité du Groupe n° 6 et encore plus quand on réalise le taux du Groupe n° 6 en mars 1943, qui a tant inquiété, était semblable à celui du Groupe n° 5. Toutefois, dans un certain nombre de missions choisies au hasard en 1943, le taux du Groupe n° 6 était constamment supérieur à la moyenne du Bomber Command, même s'il a diminué vers la fin de 1943.

Date en 1943	*Taux de missions interrompues du Bomber Command*	*Taux de missions interrompues du Groupe n° 6*
28-29 mars	7,2 pour cent	11,3 pour cent
29-30 mars	26,1 pour cent	34,2 pour cent
12-13 mai	8,2 pour cent	16,7 pour cent
27-28 mai	4,1 pour cent	12,0 pour cent
22-23 juin	9,7 pour cent	22,4 pour cent
29-30 juillet	6,0 pour cent	10,8 pour cent
17-18 août	3,8 pour cent	24,2 pour cent
16-17 septembre	11,7 pour cent	21,4 pour cent

3-4 octobre	6,1 pour cent	9,3 pour cent
22-23 novembre	8,7 pour cent	9,0 pour cent[44]

Une preuve indique que le taux de retours hâtifs et de missions interrompues du Groupe n° 6 a diminué vers la fin de 1943. En annexe du dernier des trois rapports de recherche opérationnelle sur le Groupe n° 6, on a comparé les taux de novembre 1943 à janvier 1944 des Halifax des six escadrons du Groupe n° 6 (419, 427, 428, 429, 431 et 434) aux aéronefs des sept escadrons du Groupe n° 4 (10, 76, 77, 78, 102, 51 et 158). En moyenne, les escadrons du Groupe n° 4 présentaient un taux de 10,1 pour cent comparativement à 10,6 pour cent pour le groupe canadien[45]. Dans son rapport d'octobre 1943, la section de recherche opérationnelle a indiqué que les escadrons du Groupe n° 6 n'avaient pas eu le temps de [*traduction*] « s'adapter et de développer un bon esprit d'équipe et un bon morale »[46] parce que le Groupe était créé depuis peu. Une telle observation ne pouvait pas s'appliquer au Groupe n° 4, qui était établi depuis longtemps.

En général, le rendement du Groupe n° 6 équivalait à la moyenne du Bomber Command quant aux pertes, aux sorties qui ont permis d'atteindre l'objectif et aux missions interrompues entre la fin de 1943 et le début de 1944. Un certain nombre de facteurs ont été mentionnés pour expliquer l'amélioration, entre autres que le commandant George E. Brookes a été relevé par C.M. « Black Mike » McEwen, un as de la Première Guerre mondiale qui tenait rigoureusement à l'entraînement et à la discipline[47]. Il est particulièrement intéressant de noter que le groupe canadien a énormément amélioré son rendement au moment où Arthur Harris a lancé la « Bataille de Berlin », la période sans aucun doute la plus pénible de toute la guerre pour les équipages des bombardiers. Comment expliquer le mystère soulevé par le présent article, c'est-à-dire comment expliquer qu'en 1943, une année critique de la guerre, beaucoup de sorties des escadrons du Groupe n° 6 ont été annulées ou se sont conclues par un retour hâtif sans attaque sur l'objectif principal en raison de bris mécaniques (dans de nombreux cas, ces bris étaient probablement imaginaires)? Comment expliquer que, sauf en de rares exceptions, très peu de membres d'équipage ont été accusés de manque de force morale ou de manquement au devoir?

Une seule réponse est possible. Les commandants de station et d'escadron savaient très bien que de nombreuses missions n'avaient pas été interrompues en raison de bris mécaniques, mais qu'il s'agissait de cas d'insubordination. Ils n'en tenaient donc pas compte quand les cas se produisaient une fois, même deux fois. C'était autre chose si une tendance semblait se dessiner chez un pilote ou un équipage en particulier. Sinon, les commandants fermaient complètement les yeux. En conséquence, la nouveauté du Groupe, des ennuis mécaniques, des changements d'aéronefs, des tactiques inefficaces, un manque de formation ou l'inexpérience venaient expliquer l'interruption des missions. Ainsi, rarement le manque de force

morale et jamais l'insubordination n'étaient en cause. L'indulgence des commandants était plutôt la norme dans les escadrons canadiens, où régnait la solidarité plutôt que les barrières sociales comme dans certains escadrons de la RAF. Dans leur ensemble, les membres du Bomber Command ne prenaient aucune responsabilité individuelle. Après tout, l'insubordination « larvée » ne constituait ni une mutinerie, ni une révolte ni une rébellion contre les officiers et l'autorité. L'insubordination « larvée » était une réaction humaine à la nature particulière de ce nouveau type de guerre (à la maison chaque jour, mais risque d'être tué chaque nuit). L'insubordination « larvée » des équipages et l'indulgence des commandants constituaient peut-être un moyen nécessaire pour permettre au Bomber Command de poursuivre ses attaques. Si c'était le cas, ça a marché, mais sans une étude poussée de la question, il est impossible de l'affirmer avec certitude.

NOTES EN FIN DE CHAPITRE

1. Max Hastings, *Bomber Command*, Londres, Pan Books, 1981, p. 263.

2 « 1914-1918 Casualty Figures ». http ://www.worldwar1.com/tlcrates.htm

3 « Statistical Summary of Bomber Command's Operations ». www.lancastermuseum.ca/commandlosses.html.

4 Martin Middlebrook et Chris Everitt, *The Bomber Command War Diaries : An Operational Reference Book, 1939-1945*, Lancaster, Midland Publishing, 1996, p. 708.

5 Brereton Greenhous, Stephen J. Harris, William C. Johnston et William G.P. Rawling, *Le creuset de la guerre, 1939-1945 : histoire officielle de l'aviation royale canadienne. Tome III, Ottawa, ministère de la Défense nationale, 1999*, p. 982. Voir l'annexe A.

6 Les deux meilleures études sont les suivantes : Allan D. English, *The Cream of the Crop : Canadian Aircrew, 1939-1945*, Montréal, McGill-Queen's University Press, 1996. Terry Copp et Bill McAndrew, *Battle Exhaustion : Soldiers and Psychiatrists in the Canadian Army, 1939-1945*, Montréal, McGill-Queen's University Press, 1990.

7 John Terraine, *The Right of the Line : The Royal Air Force in the European War, 1939-1945*, Londres, Hodder and Stoughton, 1985, p. 521.

8 Allan D English, *The Cream of the Crop : Canadian Aircrew, 1939-1945*, Montréal, McGill-Queen's University Press, 1996, p. 91.

9 Ibid., p. 91-92.

10 Ibid., p. 92.

11 « Stephen's Study Room : British Military and Criminal History in the period 1900 to 1999 ». http ://www.stephen-stratford.co.uk/desertion.htm.

12 John Terraine, *op. cit.*, p. 521.

13 Ibid., p. 535-536.

14 Ibid., p. 528.

15 Ibid., p. 535.

16 Ibid., p. 254.

17 Ibid., p. 253.

18 Ibid., p. 527-537.

19 Robin Neillands, *The Bomber War : The Allied Air Offensive Against Nazi* Germany, New York, Overlook Press, 2001, p. 93.

20 Allan D. English, *op. cit.*, p. 113ff.

21 Max Hastings, *op. cit.*, p. 253.

22 John Terraine, *op. cit.*, p. 535.

23 Ibid., p. 521.

24 Richard Overy, *Bomber Command : 1939-1945*, Londres, HarperCollinsPublishers, 1997, p. 174.

25 Données dépouillées d'un rapport produit par le Bomber Command chaque nuit après les missions. Voir AIR 14/3410 (microfilm), UK National Archives (UKNA), anciennement Public Records Office.

26 Spencer Dunmore et William Carter, *Reap the Whirlwind : The Untold Story of 6 Group, Canada's Bomber Force of World War II*, Toronto, McLelland & Stewart, 1991, p. 194.

27 Spencer Dunmore et William Carter, *op. cit.*; Allan D. English, *op. cit.*; Hastings, Max, *op. cit.*; Robin Neillands, *op. cit.*; Leslie Nuttal, « Canadianization and the No. 6 Bomber Group RCAF » (thèse de doctorat), University of Calgary, 1990; Richard Overy, *op. cit.*; Henry Probert, *Bomber Harris : His Life and Times*, Londres, Greenhill, 2001; Denis Richard, *The Hardest Victory : RAF Bomber Command in the Second World War*, New York, W.W. Norton & Company Inc., 1995; James Taylor et Martin Davidson, *Bomber Crew*, Londres, Hodder & Stoughton Ltd., 2004; John Terraine, *op. cit.*

28 Leslie Nuttal, *op. cit.*, p. 214-215.

29 Ibid., p. 221.

30 Ibid., p. 222.

31 Spencer Dunmore et William Carter, *op. cit.*, p. 12.

32 Les ouvrages suivants expliquent comment et pourquoi le Groupe no 6 a été créé. C.P. Stacey, *Armes, hommes et gouvernements : les politiques de guerre du Canada, 1939-1945*, Ottawa, Information Canada, 1970, p. 279-340; Greenhous et al., *op. cit.*, p. 673-707.

33 Lettre de Courtney à Harris, 17 mars 1943, A-88, Harris Papers, Royal Air Force Museum, Hendon, GB.

34 Leslie Nuttal, *op. cit.*, p. 226.

35 Ibid., p. 668.

36 Ibid., p. 671.

37 Trois rapports de la section de recherche opérationnelle ont été rédigés sur le Groupe no 6, ceux du 10 juillet 1943, du 7 octobre 1943 et du 2 mars 1944. Voir AIR14/1794/102386, UKNA. Citation tirée du deuxième rapport.

38 Voir les trois rapports de la section de recherche opérationnelle produits sur le Groupe no 6 le 10 juillet 1943, le 7 octobre 1943 et le 2 mars 1944. Voir AIR 14/1794/102386, UKNA. Greenhous et al., Greenhous et al., *op. cit.*, p. 656-688.

39 Rapport du 10 juillet 1943, tableau 3, AIR 14/1794/102386, UKNA.

40 Rapport du 10 juillet 1943, AIR 14/1794/102386, UKNA.

41 Lettre de Brookes à Harris, 21 mai 1943, H 103 fichier 32E, Royal Air Force Museum, Harris Papers, Hendon, GB.

42 Greenhous et al, *op.cit.*, p. 677-678.

43 « Bomber Command Report on Night Operations 2/3 August, 1943 », AIR 14/3410, UKNA.

44 Chiffres dépouillés des rapports de nuit, AIR 14/3410, UKNA.

45 « A Note on Comparative Losses in No. 4 and No. 6 Groups », 2 mars 1944, AIR 14/1793/102386, UKNA.

46 « A Further Comment on 6 Group Losses », 7 octobre 1943, AIR 14/1793/102386, UKNA.

47 Spencer Dunmore et William Carter, *op. cit.*, p. 220-221.

5

Meurtre par un spitfire? Examen des cas de mutinerie et d'indiscipline dans les Forces aériennes canadiennes durant la Deuxième Guerre mondiale

Dean C. Black

« Messer McPhee » était hyperémotif la nuit où il a avoué avoir délibérément abattu son propre commandant d'escadre. Ce dernier, un lieutenant-colonel d'aviation, vétéran inflexible de la Royal Air Force, avait été sévère à son endroit dans les quelques jours qui avaient précédé l'incident fatal. Le commandant d'escadre connaissait bien la réputation de « Messer », abattu à deux occasions en Méditerranée sans même avoir tiré vers les avions ennemis. Les deux fois, on avait perdu le chasseur Spitfire piloté par « Messer ». Par conséquent, celui-ci s'était fait engueuler, une séance d'humiliation qui l'avait de toute évidence choqué. Le lendemain, parmi un tourbillon d'avions italiens, allemands et alliés, « Messer » s'est retrouvé à une cinquantaine de verges derrière l'appareil qu'il savait être celui du commandant d'escadre[2]. Toujours furieux d'avoir été ridiculisé la veille, « Messer » a lancé une brève salve, faisant exploser d'un coup l'appareil visé. D'après « Messer », tout s'était passé en l'espace de quelques secondes, et sans aucun témoin.

Peu avant son décès, Keith Scott, un pilote de Spitfire devenu auteur, a écrit que son récit romanesque sur « Messer McPhee » était « une demi-vérité ». Comment faut-il comprendre l'expression « demi-vérité »? C'est ce que cherchera à déterminer une bonne partie du présent chapitre. Dès le départ, précisons que Scott ne serait pas le premier auteur militaire à semer la controverse en embellissant ou exagérant des actions fictives par des souvenirs de ses propres expériences de temps de guerre. Will Bird, auteur de l'ouvrage *And We Go On*, et Charles Yale Harrison qui a écrit *Generals Die in Bed*, ont tous deux rédigé leurs mémoires de la Première Guerre mondiale, qui se sont vues critiquées à cause des nombreuses demi-vérités. Les deux ouvrages

décrivent des cas notables d'indiscipline, Harrison rapportant qu'un officier avait été tué par ses propres subalternes, sous prétexte qu'il était trop téméraire[3]. Paul Fussell, un auteur respecté ayant servi dans l'armée américaine pendant la Deuxième Guerre mondiale, a dit que les gens qui critiquent les livres du genre sont des « patriotes idéalistes »[4], pour décourager toute tentative de romancer et d'édulcorer les récits de guerre.

Loin de romancer la vie dans l'Aviation royale du Canada (ARC) durant la Deuxième Guerre mondiale, ce chapitre examine un cas possible survenu dans les forces aériennes, qui s'ajouterait aux expériences vécues dans l'Armée de terre décrites par Bird, Harrison et d'autres auteurs. À partir d'événements à grande échelle pour aboutir à des incidents moindres mais aussi significatifs, cette enquête s'appuie sur les affirmations de Scott à propos du cas « Messer McPhee », un pilote de chasse de l'ARC qui aurait délibérément abattu un des pilotes de son propre escadron. L'analyse des mémoires d'un autre pilote de Spitfire, Hugh Constant Godefroy[5], est la clé de cette étude, qui compare les événements réels basés sur les mémoires de Godefroy avec l'exemple de « Messer McPhee » décrit par Scott. Le livre de Godefroy *Lucky Thirteen* raconte la mort d'un pilote, laissant penser que cette disparition était peut-être un meurtre comme celui évoqué par Scott. D'après un auteur, un tel incident est arrivé pendant la Première Guerre mondiale[6]. Godefroy et Scott veulent-ils insinuer que le même genre d'incident s'est produit aussi pendant la Deuxième Guerre mondiale? Ils ne seraient pas les seuls. Selon un ancien commandant d'escadre de la RAF, Dizzy Allen, plusieurs pilotes du Fighter Command n'ont pas été inquiétés « après avoir commis un meurtre » durant cette guerre, ce qui, si les prétentions d'Allen sont exactes, ne serait pas une simple exagération[7].

La comparaison suivante vise à déterminer s'il est concevable ou non qu'un pilote ait abattu un pilote de son propre camp au cours de la Deuxième Guerre mondiale. Nous verrons, comme l'a indiqué Scott, que « l'occasion qui crée le larron » s'est sûrement présentée dans le feu des combats aériens de ce conflit du XXe siècle. Chose intéressante, des indices tendent maintenant à indiquer que l'as légendaire de la RAF Douglas Bader, amputé des deux jambes, aurait été accidentellement abattu par un de ses propres pilotes et non par un chasseur allemand[8]. Mais se peut-il que des pilotes aient agi ainsi délibérément? Nous savons que le 23 mai 1942, un groupe de chasseurs Spitfire du 402e Escadron dirigée par le Capitaine d'aviation Malloy étaient en train de survoler la Manche lorsqu'un autre Spitfire a soudainement attaqué Malloy. Celui-ci ayant pu s'esquiver, son ailier Ian Keltie s'est lancé à la poursuite de l'agresseur; peut-être en représailles pour une manifestation d'incompétence aussi flagrante, Keltie l'a alors abattu, suivant dans son sillage le Spitfire en détresse pendant qu'il allait s'écraser sur l'aérodrome de Hawkinge en Angleterre[9]. Pourtant, bien que cet incident montre que la chose est possible, Keltie n'a jamais essayé de dissimuler son geste. Ce genre d'incident à la « Messer McPhee » mérite un plus ample examen.

En ce qui concerne la capacité d'exécution, l'analyse des exigences essentielles pour commettre un tel acte nous amène à étudier le comportement d'un des as canadiens les plus célèbres de la Deuxième Guerre mondiale, George Frederick « Screwball » Beurling. On ne saurait évoquer les talents de pilote extraordinaires de Beurling sans rappeler les autres types d'actions pour lesquelles il est devenu peut-être malheureusement aussi réputé. Et il serait inacceptable de tenter d'excuser les gestes plus douteux de Beurling, même si certaines des anecdotes à son sujet paraissent douteuses[10]. Néanmoins, l'intention ici n'est aucunement d'insinuer que Beurling s'est rendu coupable du genre de crime dont traite le présent chapitre. Au contraire, on peut mieux comprendre les exploits de Beurling en les examinant sous un angle différent; autrement dit, sa vision des tactiques de chasse à la fin de 1943, en bonne partie le fruit de ses expériences à Malte, était peut-être plus juste que ses supérieurs ne voulaient l'admettre[11]. Il se peut que Beurling ait été tout simplement incapable de s'exprimer d'une façon qui lui aurait valu l'attention des autorités. Les écarts de conduite de Beurling ont donc leur place dans cette étude portant sur l'indiscipline. Au bout du compte, étant donné que les actes de mutinerie et d'insubordination comptent sans doute parmi les principaux défis auxquels n'importe quel chef militaire risque d'être confronté, l'examen des conditions qui régnaient dans l'escadron de chasse canadien pendant la Deuxième Guerre mondiale peut être instructif pour les futurs dirigeants. Après tout, « [pour] comprendre les «perspectives de leadership de la puissance aérospatiale», nous

Le Lieutenant d'aviation George « Buzz » Beurling
dans un lit d'hôpital, en Angleterre, en 1942.
(Ministère de la Défense nationale, Centre d'imagerie interarmées des Forces canadiennes PL 10976)

devons d'abord comprendre la condition humaine dans le combat aérospatial : nous devons comprendre ce que les aviateurs font et ressentent»[12].

Qu'entend-on par mutinerie? À certains égards, il faut faire une distinction entre les mutineries de type classique, c'est-à-dire les actes de sédition commis par une poignée ou un grand nombre de mécontents, et les comportements rebelles ou indisciplinés qui auraient pu se produire dans un équipage de bombardiers ou un escadron de chasse. Les mutineries classiques que le lecteur connaît sans doute le mieux sont les cas fictifs et non fictifs décrits dans la littérature et au cinéma comme la mutinerie du Caine[13] et celle du Bounty[14]. À ces exemples tirés des forces navales, il faut ajouter les mutineries généralisées dans l'armée française en avril 1917 à la suite d'une vaine offensive de cinq jours visant à rompre les lignes allemandes, échec qui a causé 130 000 morts et blessés dans le camp français[15]. Mais pour répondre à la question « qu'est-ce qu'une mutinerie? », on peut de manière générale appliquer la définition légale admise, qui est le refus d'obéir aux ordres sous pratiquement n'importe quelle forme[16]. Cette définition générale a une certaine importance, mais il est nécessaire de mieux la cerner pour comprendre les types d'agissements dont traite ce chapitre.

Les textes légaux fournissent une définition plus officielle de la mutinerie[17]. L'aspect majeur qui ressort du chapitre 3 du manuel de droit des Forces aériennes est qu'il n'existe pas réellement de mises en accusation formelles de mutinerie. En fait, l'individu ou les individus ayant commis un tel acte se verraient accusés d'autres délits figurant dans la section 7 du manuel. Par ailleurs, l'omission d'informer son commandant d'escadron d'un projet de mutinerie a été jugée suffisamment grave pour être passible d'accusations inscrites également dans la section 7. Les comportements d'insoumission et d'indiscipline peuvent se manifester diversement, mais le présent chapitre s'intéresse surtout à la façon dont certains pilotes de chasse auraient réglé le compte à des officiers considérés trop téméraires, insouciants ou incompétents, ou qui étaient impopulaires. Malheureusement, le manque d'espace empêche d'analyser plus en profondeur la culture propre aux forces aériennes et la possibilité qu'elle ait poussé tous les membres d'un escadron à taire et à dissimuler le meurtre d'un pilote commis par un autre pilote, ce qui laisse croire que les mutineries à l'échelle d'une unité enfreignent apparemment un précepte moral, plutôt que l'ordre légal.

Les actes de mutinerie présentent certains traits communs. Par exemple, il y a toujours des motivations sous-jacentes. « Messer McPhee » cherchait à se venger, il voulait simplement punir un commandant d'escadre trop sévère. Deuxièmement, en agissant ainsi, l'individu souhaite ordinairement garder l'anonymat, bien que le résultat final serve aussi normalement d'autres intérêts que les siens. Enfin, un individu ou un groupe désireux de se mutiner s'attaque normalement à une seule victime. Toutefois, dans bien des cas, les coupables cherchent à atteindre certains résultats sans violence et sans léser ou blesser personne, à part le type qui pose problème. Pour évaluer ce genre de comportement, on doit appliquer un schème rationnel tenant

compte des motifs, des possibilités d'anonymat et d'une limitation des torts causés. Nous allons maintenant tenter, en appliquant ce schème, d'analyser des cas précis de comportements délinquants qui se sont produits dans l'ARC pendant la Deuxième Guerre mondiale.

Les forces militaires canadiennes n'étaient pas à l'abri de l'insubordination. Il y a eu parfois des mutineries dans l'Armée de terre et la Marine, faute de leadership dans bien des cas[18]. Toutefois, à l'instar des autres services, l'ARC a été aux prises elle aussi avec des problèmes de leadership, dont certains ont entraîné des actes d'insubordination, d'indiscipline ou de mutinerie[19]. Quant aux mutineries à grande échelle dans l'Aviation royale du Canada, trois cas viennent à l'esprit. En janvier 1919, alors que la démobilisation générale battait son plein, plusieurs facteurs de discorde ont soudainement alimenté la grogne dans les rangs de l'ARC. Au camp Halton en Angleterre, les soldats refusèrent de prendre part à l'exercice de drill. Un officier britannique avait décidé que malgré le terrain de rassemblement très boueux, les Canadiens devaient néanmoins parader. Cet incident semble le dernier d'une série d'événements qui ont provoqué la « crise » au camp Halton[20]. Cette mutinerie tirait à sa fin quand un problème du même genre a surgi au camp d'Upper Heyford; les aviateurs canadiens, qui se voyaient privés de la solde promise, et à qui on avait imposé des corvées et refusé toute permission pour Noël, se sont mis à protester contre les conditions inacceptables à leur mess, qu'ils enduraient depuis trop longtemps. Le leadership, ou le manque de leadership, était encore une fois en cause. Peu après la fin de la Deuxième Guerre mondiale, la pire mutinerie de l'histoire des Forces aériennes s'est produite à la station de l'Escadron des transports (ARC) d'Odiham le ou vers le 6 février 1946. Près de 1 500 membres des forces aériennes, qui dans leur esprit n'étaient aucunement volontaires pour rester sous les drapeaux, avaient accueilli avec incrédulité les paroles du commandant en chef intérimaire de l'Aviation royale canadienne (outre-mer), le Commodore de l'Air H.B. Goodwin, qui avait déclaré à tort que « ... la plupart d'entre eux seront de retour au Canada d'ici septembre prochain ». L'action, ou plutôt l'inaction de ces hommes, a provoqué la cessation de toutes les activités à la station d'Odiham, et pendant quelque temps, aucun appareil n'a pu sortir de son hangar[21].

Les incidents susmentionnés, relativement majeurs, étaient le fait d'hommes mal dirigés qui en plus s'ennuyaient ferme[22]. Quant aux incidents de moindre envergure également survenus dans l'ARC, il est instructif d'examiner les particularités de chaque type d'unité. Par exemple, dans un escadron de chasse, la réussite de la mission et « [la] vie des aviateurs [dépendait] de la confiance mutuelle [entre le pilote et son ailier] »[23]. Cette cohésion démontre à quel point il fallait que chaque aviateur partage également les risques évalués. Les pilotes de chasse étaient prêts à donner leur vie pour sauver un de leurs camarades. Un ailier devait protéger d'abord son chef, et ensuite se sauver lui-même. Mais le plus important peut-être, c'est que les rôles changeaient, beaucoup de pilotes étant alternativement ailier ou chef de mission,

selon l'opération ou d'une journée à l'autre, surtout quand le taux de pertes était élevé. Le Vice-maréchal de l'Air James Edgar « Johnnie » Johnson a ainsi expliqué que « ... les meilleurs [pilotes de chasse] ont un sens élevé du devoir... et... « ses pilotes [savent] que lui-même [veillera] à leur sécurité et les [ramènera] sains et saufs au bercail »[24]. Johnson et certains de ses homologues semblaient considérer le fait de tuer un pilote ennemi avec une attitude plutôt détachée[25]. Le *modus operandi* de prédilection pour les meilleurs pilotes consistait à se faufiler derrière l'ennemi qui ne s'y attendait pas et à « poignarder leurs adversaires dans le dos »[26]. Avec les années au cours de la guerre « ... les pilotes les plus efficaces...ont pris l'habitude d'éviter les féroces combats corps à corps habituels, [préférant...] miser sur des manœuvres rapides qui consistaient à survoler les adversaires pour les prendre par surprise, tirer sur leur appareil soudainement à courte distance puis à se désengager et à fuir »[27]. Par conséquent, vu ces genres de tactiques, le code du guerrier traditionnel s'applique plutôt mal aux pilotes de chasse de la Deuxième Guerre mondiale[28]. À ce stade d'avancement technologique, les avions favorisaient apparemment de telles actions du type guérilla, l'antithèse même des affrontements civilisés au combat[29]. Ces conditions expliquent pourquoi la moindre faille dans la cohésion entre les aviateurs de ces unités risquait par ricochet d'entraîner de l'indiscipline, voire de l'insubordination et éventuellement une mutinerie[30]. Il arrivait parfois que le fort ego d'un pilote de chasse suffise à gâcher cette cohésion. « Collectivement, les pilotes de chasse sont des types très arrogants et entêtés, et dédaignent les avis de quiconque en dehors de leur groupe »[31]. Aspect encore plus important, on trouve des exemples de pilotes de chasse qui étaient carrément rejetés par leurs pairs. Nous allons maintenant étudier un tel exemple.

Durant la première partie de la Deuxième Guerre mondiale, les instructeurs de vol étaient difficiles à recruter. La plupart des candidats qui passaient avec succès leur cours de pilotage voulaient tout simplement aller outre-mer pour se battre. La grande majorité d'entre eux avaient dans leur collimateur uniquement un avion de chasse, et protestaient ouvertement quand on les assignait à une mission de bombardement ou de patrouille. Toutefois, certains avaient des motivations différentes[32], tandis que d'autres étaient enclins à jouer le rôle d'instructeur, une fonction qui leur promettait un avancement rapide[33]. Bien entendu, les aviateurs n'ayant pas le goût des combats tiraient les ficelles pour devenir instructeurs. Mais à mesure que la guerre progressait et que les pertes augmentaient[34], certains parmi eux ont été expédiés outre-mer. Résultat, il y en a qui se sont mal adaptés à leurs nouvelles tâches. Certains auraient prétendu qu'ils méritaient un meilleur traitement vu leur grade supérieur. L'obligation de servir d'ailier pour quelqu'un d'autre était à leurs yeux une insulte, surtout si c'était pour un pilote de grade inférieur. Sans nul doute, ces capitaines d'aviation qui avaient été auparavant instructeurs de pilotage faisaient partie de l'élite des forces aériennes, mais beaucoup d'entre eux ne connaissaient pas grand-chose aux combats aériens. Le commandant d'escadre (Lieutenant-colonel d'aviation) Hugh Constant Godefroy a apparemment décrit un de ces aviateurs dans ses mémoires *Lucky Thirteen*.

Cependant, l'aspect le plus remarquable dans la description de Godefroy, c'est son allusion à un personnage caricatural digne d'une comptine. Nous allons maintenant analyser cette description pour mieux comprendre les cas d'insubordination et de mutinerie survenus dans l'ARC pendant la Deuxième Guerre mondiale.

> Un de ces types a été assigné à l'escadre, et en peu de temps, il s'est mis à dos beaucoup de monde, ce qui a même gâché l'atmosphère au mess. La situation s'est réglée d'elle-même. Au terme d'une **mission de patrouille sans incident, il n'est pas revenu à sa base. Personne n'avait vu ce qui lui était arrivé**, et personne n'a semblé particulièrement curieux. L'épine au pied était partie, et du jour au lendemain, l'atmosphère au mess a repris du mieux. Par la suite, les autorités ont filtré beaucoup plus soigneusement les remplaçants. Je me suis toujours demandé **qui a abattu « Cock Robin »**[35]. [caractères gras ajoutés par l'auteur]

Godefroy nous signale-t-il un cas de meurtre possible? Pour bien comprendre son intention, il faut analyser en détail le passage en question, surtout quand il décrit la mission de patrouille et l'absence de témoins. Le sobriquet « Cock Robin » est également un aspect à considérer. Premièrement, l'idée que la mission ayant marqué la disparition de « Cock Robin » se serait déroulée sans incident semble contredite par l'affirmation suivante que personne n'a vu ce qui s'était passé. Une brève description des tactiques de combat aérien s'impose pour montrer en quoi les deux phrases se contredisent. Deuxièmement, l'étiquette « Cock Robin » est lourde de sous-entendus, à moins de prétendre qu'un homme aussi intelligent et expérimenté que Godefroy aurait utilisé cette métaphore par mégarde, en ignorant le sens réel de l'expression[36].

Ordinairement, les missions de balayage étaient menées par des formations de 4 à 12 appareils. Les avions évoluaient alternativement dans les deux sens, changeant de cap à toutes les 5 à 10 secondes pour maintenir une surveillance contre les éventuelles attaques ennemies. Si la mission s'est vraiment déroulée sans incident comme l'affirme Godefroy, cela signifie que rien, même pas des chasseurs ennemis, n'a pu déranger leur formation. Autrement dit, si un pilote n'est pas rentré sans raison à sa base, cela suppose que les autres pilotes ont carrément fermé les yeux sur ce qui s'est passé. Dans le cas de « Cock Robin », ceux qui ont décidé d'obéir à la consigne de silence voulaient-ils ainsi préserver la cohésion de l'équipe? Une telle éventualité pourrait expliquer en partie un incident qui s'est produit le ou vers le 16 février 1943. Mais avant d'élaborer là-dessus, il faut examiner en détail d'autres événements significatifs.

Le ou vers le 13 avril 1942, le pilote canadien Ron Emberg a noté dans son registre, après un exercice de tirs air-sol à la base d'Imber Downs dans la plaine de Salisbury, qu'« [un] des gars a confondu des spectateurs avec sa cible. Il en a

tué 23 et blessé 60 autres »[37]. Au début de ce passage, quelqu'un a rayé les notes d'Emberg indiquant le grade et les trois premières lettres du nom de famille du pilote fautif[38]. Un examen plus poussé révèle qu'un pilote du nom de Charlie Bavis avait lui aussi volé ce jour-là. Apparemment, Bavis aurait été hanté par un souvenir de guerre horrible, au point que durant la majeure partie du reste de sa vie, il a carrément refusé d'en parler. Mais un de ses proches a expliqué que Bavis avait après la guerre appelé son premier fils Orlan *(sic)* Roderick Brown, un pilote qui selon lui « ... a été abattu par un de ses camarades »[39]. Brown est disparu le 16 février 1943. Est-ce là l'incident qui hantait l'esprit de Bavis? Brown était-il associé de quelque manière à l'incident d'Imber Downs lors duquel un de ses camarades pilote avait tué des dizaines de spectateurs innocents? Cette hypothèse est peu probable, mais on peut difficilement écarter la possibilité qu'un pilote de Spitfire furieux ait ainsi voulu en représailles venger le massacre de paysans survenu à Imber Downs. Quoi qu'il en soit, cet incident semble lui aussi confirmer les dires de Scott et Godefroy voulant que des pilotes aient abattu des collègues, une hypothèse certainement plausible. Trois pilotes, et pas seulement Brown, ont disparu durant cette journée fatidique du 16 février 1943. D'après les inscriptions 540-541 dans le journal des escadrons 402 et 403, les décès d'Orland Brown, l'ami de Bavis, ainsi que des pilotes Williamson et Connacher, seraient attribuables à des pannes d'oxygène[40]. Toutefois, dans le compte rendu de l'escadron 402, on parle de deux Spitfire mystérieux qui auraient sauté au-dessus de la formation serrée de 21 appareils des escadrons 402-403[41]. Soulignons également que Hugh Constant Godefroy pilotait un des 21 avions ayant participé à cette mission du 16 février 1943.

Pour en revenir à l'affaire « Cock Robin » qui s'est produite à la fin de 1943, une inscription dans le registre des opérations du 403e Escadron[42] pour le 20 juillet 1943 indique :

> Les Capitaines d'aviation C.P. Thornton et Southwood ont été aujourd'hui portés manquants par leur escadron; M. Southwood appartenait au 416e Escadron et M. Thornton au 402e Escadron[43].

Pour cette même date, un pilote du 403e Escadron, W. (Walter) A.G. Conrad, a noté dans son journal :

> On a été sur le pied d'alerte de 8 h 30 à 13 h puis de 17 h à 20 h. Impossible de décoller à cause du mauvais temps. Trois nouveaux capitaines d'aviation, des anciens instructeurs, sont arrivés aujourd'hui du Canada. Il commence à y avoir trop de types du genre[44].

Apparemment, Conrad était préoccupé par la présence des « ex-instructeurs », ce qui rejoint les réticences exprimées par Godefroy. Un examen de la liste des pertes subies par le 403e Escadron pendant la guerre révèle que le Capitaine d'aviation Herbert John Southwood était probablement celui que Godefroy avait surnommé « Cock Robin »[45]. En outre, le journal des opérations pour le 24 octobre 1943, jour de la disparition de Southwood, décrit deux missions de balayage[46].

> Le dimanche 24 octobre 1943. C'était une journée ensoleillée avec seulement quelques nuages dispersés. Il y a eu quatre sorties non opérationnelles pour des vols locaux et des essais d'appareils. Deux missions de balayage ont aussi eu lieu. Durant la première mission, notre escadron a été attaqué et le Lieutenant d'aviation J.D. Browne a détruit un Messerschmitt 109 et en a endommagé un autre. Le Capitaine d'aviation H.J. Southwood a été aujourd'hui porté disparu.

Dans son registre, Godefroy a indiqué 1 h 35 de vol pour la mission *Rodeo 280* autour d'Amiens pendant laquelle il a aperçu « une cinquantaine de boches », en plus de mentionner une autre mission – *Ram[rod] 284 vers Knocke*. À côté de l'inscription pour l'Opération *Rodeo 280*, on trouve le message suivant :

> Lt avn Brown (sic) – Un avion détruit. Un avion endommagé par le Cmdt avn Magwood
>
> Deux appareils endommagés par le Lt avn Driver – Capt avn Southwood porté disparu[47].

Si on présume que Southwood est mort au cours de cette dernière mission de balayage prétendument sans incident, l'Opération Ramrod 284, cela revient à le déprécier. Par contre, si on opte pour l'Opération Rodeo 280 durant laquelle on a aperçu « une cinquantaine de boches », personne ne pourrait alors dénigrer Southwood sachant qu'il s'est retrouvé face à une escadrille ennemie redoutable. Pourquoi Godefroy a-t-il prétendu que « Cock Robin » était disparu au cours d'une mission de balayage sans incident (Ramrod 284) alors que son propre registre indique le contraire? Pour analyser de façon complète la description fournie par Godefroy, il faut tenir compte du surnom « Cock Robin ». En fait, quelle que soit la mission de balayage choisie, il reste à expliquer ce sobriquet assez mystérieux[48]. Fait encore plus déconcertant peut-être, J.D. Browne a noté dans le registre des opérations que « ... après que l'escadron eut été dirigé vers «une soixantaine d'avions allemands», on a aperçu pour la dernière fois Southwood qui fonçait tout droit à l'horizontale, avec quelques boches à ses trousses ». Browne termine son texte par « ... **feu** le Capitaine d'aviation H.J. Southwood » [caractères gras ajoutés par l'auteur] en ajoutant « ...

Dieu ait son âme ». Par conséquent, ces indications rendent difficile à comprendre pourquoi Godefroy a prétendu que Southwood avait été simplement porté disparu, qu'aucun témoin n'avait assisté à la scène, que tout le monde s'en fichait, et que cette disparition était plutôt anodine.

> Qui a tué Cock Robin?
> Moi, répondit le moineau
> Avec mon arc et mes flèches
> J'ai tué Cock Robin.

La véritable identité de Cock Robin, principal personnage de la comptine du même nom, intrigue les gens depuis des siècles. La liste des possibilités comprend le Roi Guillaume II le Roux, Robin des bois et même le dieu viking Balder, le candidat le plus populaire étant Robin des bois. Mais l'identité de Cock Robin est moins importante que la façon dont il a été éliminé. Quelle que soit sa véritable identité, rappelons qu'il a été tué en traître par quelqu'un en qui il avait confiance.

Notre schème pour expliquer les mutineries nous aide-t-il à confirmer si oui ou non la disparition de « Cock Robin » est due à un acte de traîtrise perpétré par un camarade en qui il avait confiance? Pour ce qui est du motif, les allusions de Godefroy, et celles de Conrad dans une certaine mesure, révèlent que cet ancien instructeur de pilotage avait causé de la bisbille dans l'unité. D'après Godefroy, « Cock Robin » ne manquait pas de fibre morale[49]. Mais d'autres aspects ont été omis. Il paraît raisonnable de penser, si on se fie globalement aux explications de Godefroy, que l'individu en question s'était peut-être vanté de son expérience d'instructeur et revendiquait, vu son grade plus élevé, le droit de diriger des formations au lieu d'être un simple exécutant. À cause de cet excès de confiance vis-à-vis ses compétences techniques et son bagage d'instructeur, ses camarades, s'attendant à ce qu'il leur serve d'ailier ou qu'il les dirige au combat, l'ont peut-être jugé dangereux tant qu'il n'aurait pas acquis plus d'expérience des combats. S'il se vantait sans cesse de son expérience en tant qu'ancien instructeur, dans quelle mesure cette attitude hautaine a-t-elle pu inciter quelqu'un à le supprimer?

La témérité manifestée par « Cock Robin » au cours des missions antérieures avait peut-être inquiété des ailiers potentiels, mais il n'aurait pas été le premier pilote du 403e Escadron jugé trop téméraire. Le commandant d'aviation Alan Deere avait peut-être mérité ce qualificatif un an plus tôt[50]. Toutefois, l'incident Deere de juin 1942 n'aurait pas eu d'influence sur cet escadron un an plus tard, les supérieurs de « Cock Robin essayant de régler son cas », à moins qu'un aviateur déjà membre de l'unité à l'époque n'ait aussi assisté aux faits d'armes antérieurs de Deere, lorsque le 403e Escadron avait perdu six pilotes et sept appareils. Or, il y a eu justement un tel témoin. Charlie Magwood avait fait partie de l'escadron deux ans auparavant, et il aurait pu mettre en garde ses camarades à la fin de 1943, afin d'éviter que leur escadron

ne subisse une autre catastrophe du genre, cette fois-ci à cause de « Cock Robin »[51]. Or, le registre des opérations du 403e Escadron indique que Herb Southwood n'était pas du tout timide, et qu'il tirait très bien. Il avait apparemment abattu un avion FW190 (Focke-Wulf) et en aurait peut-être endommagé deux autres le 6 septembre 1943. Chose curieuse toutefois, il aurait été utilisé uniquement en tant qu'ailier. Malgré son expérience dans le 416e Escadron, ses supérieurs au 403e Escadron étaient réticents à lui confier le commandement d'une section ou d'une formation d'appareils[52].

Pour en revenir à l'hypothèse initiale et à la question des opportunités, il faut s'interroger sur les circonstances qui entouraient la mission où « Cock Robin » a subi le même sort que « Messer McPhee ». Premièrement, le coupable semblait assuré d'un anonymat relatif d'après les descriptions des combats aériens, un compte rendu détaillé et fastidieux qui n'a pas sa place ici dans ce chapitre[53]. Comme le lecteur pourra s'en rendre compte, les occasions de combattre étaient rares, et il était encore plus rare qu'un pilote remporte une victoire, car si on en croit les descriptions, les combats aériens prenaient la forme d'une série de « passages en trombe »[54]. Donc, à l'époque, un pilote aurait pu attaquer un avion ami incognito, aussi facilement que durant des combats contre des avions ennemis[55]. En fait, une des façons d'augmenter ses chances de ne pas être détecté par un adversaire consistait à enlever les balles traçantes des coffres à munitions. Ainsi, le pilote visé risquait moins de remarquer que son avion était attaqué avant de subir l'impact des balles.

Le Capitaine d'aviation George Beurling, qui appartenait alors au 403e Escadron, était apparemment réputé pour ce stratagème, l'enlèvement des balles traçantes, et il avait une confiance extraordinaire en son habileté de tireur[56]. Moins de 24 heures après la disparition de Southwood, il aurait été promu commandant d'escadrille pour le remplacer. Là encore, il n'est pas question d'insinuer que Beurling aurait été de quelque manière responsable de la mort de Southwood; nous voulons simplement démontrer que Beurling possédait sans doute les qualités nécessaires pour commettre le genre d'acte auquel Godefroy fait semble-t-il allusion. Néanmoins, et c'est la raison pour laquelle il convient d'en parler, ce sont les qualités de Beurling que l'on invoque pour montrer qu'un tel acte avait été obligatoirement commis par un excellent pilote. Mais rien n'indique que Beurling a volé le jour où Southwood fut abattu.

En ce qui concerne ses aptitudes de tireur remarquables, Beurling a décrit un épisode célèbre lors duquel il avait affronté le pilote d'un avion de chasse italien Macchi au cours d'une mission près de Malte. Beurling a raconté qu'il contrôlait alors la trajectoire de chaque balle, au point qu'une seule balle au visage de son adversaire avait suffi pour le décapiter complètement[57]. Autre aspect de son comportement « déviant », Beurling avait à l'époque tendance à rompre la formation[58]. Souvent, il abandonnait ses ailiers pour s'attaquer à des cibles individuelles, soit des avions ou des véhicules sur la route, ou dans certains cas, il se montrait indiscipliné et quittait les rangs pour chasser du bétail[59]. Le plus remarquable, c'est que Beurling faisait ces raids en solo quel que soit le rôle qui lui était assigné au sein de la formation.

Autrement dit, même quand on l'avait chargé de diriger une formation, il lui arrivait assez fréquemment de négliger son devoir, laissant les autres pilotes du groupe se débrouiller sous la direction d'un second sans expérience, afin de pouvoir attaquer ses propres objectifs. Un jour, le leader de la formation, le commandant d'escadre Godefroy, en regardant par-dessus son épaule, a aperçu Beurling qui volait à l'envers comme numéro 4, comme cela a été le cas le 18 octobre 1943 quand celui-ci a failli perdre la vie au cours d'un plongeon en piqué, après avoir quitté la formation sans autorisation[60]. Il n'est donc pas étonnant que l'attitude de Beurling ait « suscité des tensions majeures avec ses camarades pilotes »[61].

Le 28 octobre 1943, Godefroy a nommé officiellement Beurling commandant de l'Escadrille B, en remplacement de Southwood porté disparu[62]. Mais Beurling n'était apparemment pas intéressé, et d'après Godefroy, il se serait opposé à cette nomination, craignant que le poste n'implique trop de travail administratif[63]. Peu après, il est venu délibérément et directement à deux reprises, avec l'appareil Tiger Moth de son escadron, survoler à basse altitude la caravane de Godefroy. Beurling réagissait peut-être sous le coup de la frustration due à sa récente nomination, mais ce n'était pas la première fois apparemment qu'il se conduisait de façon aussi inqualifiable. Il était devenu réputé pour voler dangereusement bas vu les incidents précédents auxquels il avait été mêlé; un jour, il aurait dispersé une équipe complète de joueurs de rugby sur le terrain, et une autre fois, à cause de ses manœuvres acrobatiques, l'appareil de Beurling aurait frappé un vieillard en train de traverser un champ qui avait eu le malheur de se trouver sur son chemin[64]. Quand Godefroy a fini par interdire ce genre de cascades, le ou vers le 1er novembre 1943, Beurling se serait empressé de décoller dans le Tiger Moth pour aller bourdonner à une troisième reprise autour de la caravane de Godefroy, qui l'a alors mis aux arrêts simples. Mais le ministre responsable des forces aériennes, Chubby Powers, est intervenu au nom du premier ministre qui s'intéressait apparemment à la personne de Beurling. Un compromis temporaire fut alors imposé par rapport au pilote délinquant, et Godefroy dut se résigner à affecter Beurling à la 126e Escadre, et finalement au 412e Escadron, sous la tutelle personnelle du commandant d'escadre Buck McNair.

Le deuxième stage de Beurling dans le 403e Escadron n'a duré que deux mois[65]. Du 6 septembre au 9 novembre 1943, il a réussi à irriter autant Godefroy, son commandant d'escadre, que Buckham, son commandant d'escadron. Beurling aurait décidé un jour de tirer avec son revolver sur le canard apprivoisé de Buckham[66]. Ce n'était pas la première fois qu'il visait d'autres cibles que les avions ennemis. À Malte, selon la rumeur, il aurait eu la coutume sadique d'abattre au revolver des chiens errants et des lézards[67]. Beurling trouvait quant à lui que les chiens et les lézards représentaient de bonnes cibles d'entraînement; il tirait vers eux seulement d'une certaine distance, de façon à ce que leur grosseur corresponde à celle d'un appareil ennemi éloigné de 300 verges environ. Mais il est plus difficile d'expliquer pourquoi il a abattu le canard apprivoisé. Le 11 septembre 1943, Beurling a délibérément tiré

avec un fusil de chasse en direction de l'avion Auster du commandant du 83e Groupe aérien, le Vice-maréchal de l'Air W.F. Dickson, au moment ou celui-ci le survolait en amorçant son approche finale[68]. Pourtant, ce n'est pas le seul avion sur lequel Beurling s'était amusé à tirer[69].

L'incident du canard avait mis en furie Buckham qui, d'après Godefroy, aurait menacé de tuer Beurling s'il s'avisait de recommencer, une menace crédible puisque le commandant était ceinture noire de judo. Toutefois, on croit que l'animosité entre Buckham et Beurling remontait à quelques semaines auparavant. Au cours de l'été, les deux hommes avaient suivi ensemble un stage d'entraînement portant sur l'utilisation des mitrailleuses en vol à la Central Gunnery School de Sutton Bridge dans le Lincolnshire. Buckham, l'apprenti, aurait croit-on oublié que ses armes étaient chargées et que son système de tir était armé lorsqu'il a fait du tir simulé en direction de l'appareil de son instructeur, Beurling. Son moteur ayant été mis hors service par ces tirs simulés, Beurling a dû alors se retirer[70].

Apparemment, après le départ brusque de Beurling du 403e Escadron, lui-même et son nouveau commandant d'escadre, Buck McNair, ont fini par avoir un sérieux conflit[71]. On croit que Beurling aurait mis fin prématurément à une mission de quatre avions *Ranger*, un de ses ailiers s'étant écrasé peu après le décollage. Beurling a peut-être désobéi à l'ordre obligeant les pilotes à grimper à 1000 pieds d'altitude avant de passer à leur réservoir de carburant auxiliaire. Et il n'était pas rare semble-t-il que Beurling ignore cet ordre[72]. Au début de 1944, il aurait un jour défié ouvertement l'autorité de son commandant d'escadron en annonçant publiquement que puisque la bataille d'Angleterre était terminée, l'ordre donné aux pilotes de se tenir à tour de rôle sur « un pied d'alerte »[73] n'avait plus sa raison d'être. Une autre fois, malgré les ordres interdisant expressément un tel acte, Beurling a demandé aux membres de son escadre de quatre avions de rompre la formation par rapport au reste de l'escadron pour que lui-même puisse agir à sa guise[74].

Pour en revenir à la mission désastreuse des avions *Ranger* dirigée par Beurling, plusieurs pannes de moteur survenues dans la 126e Escadre avaient poussé McNair à prescrire une procédure pour réduire les risques. Les pilotes devaient monter à une certaine altitude avant de passer à leur réservoir de carburant auxiliaire, si bien qu'en cas de panne de moteur, l'altitude leur laissait assez de temps pour essayer de redémarrer le moteur. Au cours de cette mission particulière, on a émis l'hypothèse que Beurling et les trois pilotes sous ses ordres, ayant décollé à faible hauteur, seraient ensuite demeurés à basse altitude, malgré l'ordre de McNair. Il se peut que durant le passage au réservoir auxiliaire, le dernier appareil de la formation se soit écrasé, tuant le pilote. Apparemment, Beurling s'est rendu ensuite sur le lieu de l'écrasement où il a rencontré les commandants d'escadre McNair et Hodson. Au cours des échanges acerbes qui se sont ensuivis, Beurling aurait prétendument menacé McNair[75].

À la fin de 1943, Beurling était semble-t-il frustré parce qu'on ne lui laissait guère de liberté au plan tactique, comparativement à ses expériences antérieures à

Malte. À maintes reprises, il a réclamé l'autorisation d'aller survoler l'Allemagne de son propre chef[76]. La mission fatale des avions *Ranger* avait semble-t-il rendu les autorités réticentes. L'habitude de Beurling de rompre la formation était due à son désir d'avoir plus de liberté. Toutefois, cette habitude mettait Godefroy en furie et inquiétait les autres pilotes du 403e Escadron[77]. Les pilotes novices étaient anxieux et craignaient que l'avion à leur tête, piloté par Beurling, ne s'écarte et disparaisse sans avertissement, les laissant se débrouiller par eux-mêmes. Pour aggraver leurs craintes, la décapitation du pilote de l'appareil Macchi, ainsi que la capacité remarquable de Beurling de sélectionner les pilotes ennemis qui par leurs réactions montraient qu'ils étaient particulièrement habiles[78], paraissaient sans doute exagérées à certains de ses collègues au courant de sa capacité extraordinaire de deviner où aboutirait chaque balle avant même de tirer[79]. En outre, les exploits racontés publiquement par Beurling ont pu sembler trop macabres à certains, le situant dans une classe à part à laquelle d'autres pilotes ne souhaitaient pas appartenir. Beurling a apparemment commencé à perdre le respect et la confiance de tous ses camarades au fur et à mesure de l'année 1944[80].

Toutefois, certains indices laissent croire que Beurling avait probablement raison à propos des meilleures tactiques requises dans le théâtre aérien d'Europe de l'Ouest vers la fin de 1943. Malheureusement, il se serait heurté à un mur formé par un noyau de types conservateurs qui étaient peut-être davantage soucieux d'améliorer leur bilan personnel et de connaître la gloire après la guerre. Malgré le mépris avoué des pilotes britanniques en général et du ministre des Forces aériennes en particulier face à « la culture des as », les médias faisaient grand état des pilotes de la RAF et de l'ARC qui avaient un tableau de chasse impressionnant, qualifiant de « héros » des pilotes comme Bader, Tuck et Johnson[81]. Ces pilotes se croyaient peut-être obligés, pour atteindre la gloire, de marauder à l'avant d'une formation nombreuse d'avions de chasse dont le rôle était exclusivement de protéger ceux aptes à revendiquer le droit de tirer en premier. Le propre commandant d'escadrille de Beurling, « Cock Robin », espérait peut-être lui aussi devenir un tel champion[82]. Rappelons en guise d'exemple que le commandant d'escadre « Johnnie » Johnson avait la réputation d'exiger que ses ailiers ayant repéré un appareil ennemi le guident vers la cible pour lui donner l'occasion de l'abattre, alors qu'il était apparemment incapable d'apercevoir les cibles qu'on lui désignait. Le commandant d'aviation Godefroy, commandant d'escadron, avait lui aussi obtenu un certain succès en abattant des appareils ennemis, entre autres des avions qu'il avait décidé de ne pas signaler à Johnson. On serait donc porté à excuser Beurling de ne pas avoir pu contrer ces conceptions discutables quant aux meilleures tactiques de chasse, et pour avoir causé autant de problèmes à la suite de ses manœuvres acrobatiques, qui se sont malheureusement poursuivies longtemps après son départ du 403 Escadron et de la 127e Escadre.

Il appert que vers la fin de la guerre, beaucoup de commandants d'escadron et de commandants d'escadre chevronnés continuaient à voler sans avoir revu les tactiques

qu'ils enseignaient aux recrues, malgré l'évolution des caractéristiques des combats entre avions de chasse[83]. Johnson admet implicitement cette transformation dans son ouvrage best-seller *Full Circle*, dont le titre laisse croire que la taille des formations d'avions de chasse à la fin de la Deuxième Guerre mondiale tendait à diminuer pour correspondre au niveau normal en vigueur au début de la Première Guerre mondiale. Malheureusement, Johnson n'accorde pas assez de crédit à Beurling, qui essayait semble-t-il par tous les moyens de faire comprendre ce changement d'ordre tactique aux autorités supérieures des Forces aériennes[84].

Beurling s'entendait probablement moins bien avec son ultime commandant d'escadre, Buck McNair, à cause des méthodes de combat de ce dernier. Johnson et McNair appréciaient tous deux les grandes formations, dirigeant les efforts de leurs nombreux ailiers comme des chefs d'orchestre. Mais un des pilotes de McNair a confirmé que celui-ci, contrairement à Johnson, ne participait pas à la curée en pourchassant les boches, mais préférait rester en haut de la mêlée en transmettant par radio des instructions à ses subordonnés[85]. Johnson, au contraire, préférait employer de nombreux ailiers comme dépisteuts. Après leur avoir indiqué ses objectifs, il leur ordonnait de le conduire vers eux. Soulignons cependant que McNair était peut-être porté à éviter les affrontements depuis qu'il avait été brûlé aux yeux précédemment. Dans les deux cas, Beurling se serait senti brimé par ses supérieurs qui tentaient de le tenir en laisse. Ces genres de tactiques étaient aux antipodes du style qu'il avait affectionné au cours des opérations dans le ciel de Malte durant une bonne partie de l'année 1942.

Un incident réel impliquant le meurtre d'un pilote de l'ARC par un de ses camarades d'escadron aurait-il inspiré le récit de Keith Scott à propos de « Messer McPhee »? Les mémoires de Hugh Constant Godefroy font allusion à un type surnommé « Cock Robin », qui à première vue répond aux critères. En évoquant la légende de « Cock Robin » dans sa description d'un pilote à problème, Godefroy, par ce sobriquet, donne matière à réflexion aux théoriciens qui analysent la possibilité qu'il y ait eu des actes de délinquance dans l'ARC. Mais Godefroy ne s'est pas arrêté là. En attribuant la perte du pilote à une mission de balayage sans incident, et en insinuant que cette perte a rehaussé le moral des membres de l'escadre, il tend à indiquer au lecteur qu'à son avis, « Cock Robin », comme le laisse entendre la comptine, a été victime d'une traîtrise de la part d'un camarade pilote en qui il avait confiance. Godefroy a pu réfléchir pendant 40 ans sur la disparition de « Cock Robin » et sur le fait que sa mort n'avait guère attristé ses collègues. Un excès de confiance est peut-être l'explication la plus plausible de l'animosité suscitée apparemment par « Cock Robin » au sein du 403e Escadron à la fin de l'automne 1943. Une chose paraît sûre : à l'époque où il a rédigé ses mémoires, Hugh Constant Godefroy semblait convaincu que le jeune écervelé « Cock Robin » avait été liquidé par un de ses camarades d'escadron. Mais on ignore si oui ou non l'incident du 16 février 1943 lors duquel pas moins de trois pilotes des 402e et 403e escadrons auraient peut-être été abattus

par deux pilotes inconnus de Spitfire alliés, a influencé ses impressions. L'incidence de l'un ou l'autre de ces incidents dans le bref récit raconté par Keith Scott à propos de « Messer McPhee » est également incertaine.

Pour qu'un camarade pilote décide d'éliminer « Cock Robin » au cours d'une mission aérienne, il lui fallait posséder certaines capacités poussées. Et pour que la manœuvre réussisse, il devait probablement employer quelques trucs, en partie pour ne pas être soupçonné. Après tout, l'anonymat est un aspect important des mutineries. En plus du motif, de l'occasion et du désir de ne pas causer de tort à d'autres militaires, ces critères combinés permettent d'évaluer de tels actes. On peut décrire les combats aériens de la Deuxième Guerre mondiale comme des épisodes ultra violents qui duraient à peine quelques fractions de seconde, entrecoupés par de brefs intervalles de confusion silencieuse et de panique. On a démontré à quel point dans un tel contexte, il pouvait être facile pour un pilote d'attaquer et de détruire un autre appareil de son propre camp, que ce soit par erreur ou par désir de vengeance. Le cas de « Messer McPhee » nous est raconté intentionnellement sous forme de compte rendu fictif de mutinerie. Dans le cas de « Cock Robin », Godefroy laisse planer le doute à savoir s'il croyait réellement que son pilote avait été abattu volontairement par un de ses camarades.

La réussite de ce projet criminel exigeait certaines aptitudes que seuls de rares pilotes de chasse possédaient. Toutefois, en réfléchissant, on constate que George Frederick Beurling, un des as les plus renommés du Canada, avait les talents requis. Il était pratiquement le seul à pouvoir désigner ou prédire l'endroit où aboutirait chacune de ses balles. La plupart des pilotes se contentaient de tirer vers le centre de la cible, alors que Beurling préférait choisir des parties spécifiques de l'appareil pour le mettre hors de combat. Parfois, il visait un endroit anatomique plutôt que mécanique. Néanmoins, comme les rares pilotes du même calibre, Beurling était accoutumé au *modus operandi* des pilotes de chasse, qui consistait à s'amener sournoisement derrière un appareil ennemi et à le détruire avant même que son pilote n'ait perçu le danger. L'utilisation des bandes de munitions dont il avait retiré auparavant les balles traçantes augmentait les chances de Beurling de surprendre le collègue qu'il voulait supprimer. Ce truc l'aurait aussi aidé à passer inaperçu, et augmenté ainsi ses chances de réussite.

Bien que le désir et la possibilité de ne pas se faire soupçonner paraissent évidents dans les récits concernant « Cock Robin » et « Messer McPhee », le dernier élément de notre schème d'analyse est moins clair. En effet, il est plus difficile dans le cas des pilotes de chasse que dans le cas des mutineries à grande échelle survenues dans l'Armée de terre et à la Marine, de déterminer si les coupables ont essayé de réduire les dommages collatéraux ou d'éviter de nuire à d'autres. Néanmoins, ce troisième critère s'applique si le coupable était persuadé que la disparition de l'indésirable contribuerait à prévenir des torts, tant pour lui-même que ses proches. Le fait d'abattre le commandant d'escadre de « Messer McPhee » et le « Cock Robin » de Godefroy se

comparait donc aux meurtres d'officiers trop téméraires tués par leurs propres soldats dont parle Charles Yale Harrison dans son ouvrage *Generals Die in Bed*.

D'après Hugh Constant Godefroy, la mort de « Cock Robin » avait amélioré le moral des troupes. Cela s'explique apparemment par l'attitude hautaine affichée par l'ancien instructeur de pilotage. Godefroy insinue peut-être que « Cock Robin » s'attendait à diriger des formations et non à jouer un rôle subalterne, vu son grade et son expérience à titre d'instructeur. Un rôle d'ailier lui paraissait probablement déshonorant. Mais à cause de son manque d'expérience des combats, les autorités de son escadron le confinaient à des fonctions subalternes, à sa grande déception. Aspect intéressant, sa déception de ce fait se compare dans une certaine mesure au mécontentement manifesté par Beurling, pour qui par contre un autre facteur entrait en ligne de compte.

Au même titre que « Cock Robin », Beurling était frustré à cause des tactiques imposées par ses supérieurs. On l'avait souvent averti de ne pas jouer au « loup solitaire », puisque ses expériences à Malte, d'après ses supérieurs, ne valaient strictement rien dans le contexte du théâtre aérien de l'Europe de l'Ouest, caractérisé par une multitude d'appareils ennemis et des batteries antiaériennes très denses. La conduite de Beurling laisse croire qu'il était en désaccord avec cette évaluation. Il préférait employer ses propres méthodes tactiques, misant plutôt sur des formations

Spitfire du 430e Escadron (Wolf) du Corps d'aviation royal canadien, probablement à Kenley, en Angleterre, en 1943.
(Ministère de la Défense nationale, Bibliothèque et archives PA 115117)

plus restreintes. Il aurait donc cherché sans relâche à obtenir le commandement de quatre avions de chasse avancée et l'autorisation de sillonner le ciel européen en pourchassant les avions ennemis. Malheureusement, ses efforts se sont butés à une foule d'obstacles. Cette lutte lui a finalement attiré des ennuis et l'a poussé à l'indiscipline. Menacé par Godefroy d'être traduit en cour martiale, Beurling a été muté dans une autre escadre. Mais ça n'a pas amélioré les choses. En avril 1944, Beurling est rentré au Canada couvert de gloire avec plus de 31 victoires en combats aériens, bien qu'il ait été méprisé par certains vu les facettes plus négatives de sa réputation. Apparemment, ce n'est que beaucoup plus tard qu'on s'est rendu compte que sa conception des tactiques de chasse en 1943 était peut-être plus juste que ne voulaient l'admettre Godefroy, « Johnnie » Johnson et d'autres autorités en la matière. L'ouvrage de Johnson *Full Circle*, écrit après la guerre, semble corroborer le jugement de Beurling, en dépit de commentaires assez peu élogieux concernant ses superbes qualités de guerrier[86].

Cette analyse, sous l'angle de l'indiscipline, des aspects humains du leadership dans le cadre des combats aériens vise à compléter les autres études militaires produites par les spécialistes qui s'intéressent sérieusement aux thèmes de l'insubordination, des mutineries et des comportements délinquants du même genre. Mais il va de soi qu'elle ne traite le sujet que de façon partielle, et peut-être insatisfaisante[87]. Le Colonel Wakelam, directeur du perfectionnement professionnel à l'Académie canadienne de la Défense pense que nous pouvons beaucoup apprendre en étudiant les cas d'insubordination survenus dans l'aviation canadienne à partir des mémoires de gens comme Hugh Constant Godefroy; pourtant, même dans ces comptes rendus, des détails importants, et même la vérité, risquent de nous échapper à cause de la tendance, selon Paul Fussell, à romancer et à aseptiser la guerre.

NOTES EN FIN DE CHAPITRE

1 Voir Keith Forbes Scott, *Messer McPhee*. Ce récit inédit fait partie d'un recueil de quatre mémoires de guerre que l'on peut consulter sur le site : http ://www.interlog.com/~kkeith; voir également l'article de Peter Rehak, « WWII Pilot Hated Violence of War : Canadian Flew Spitfires », *National Post*, 3 janvier 2000, p. A16.

2 Les officiers nommés au poste de commandant d'escadre (personnel navigant) avaient le droit de remplacer par leurs initiales l'indicatif d'appel en trois lettres sur leur appareil. Robert Stanford Tuck avait ainsi peint les lettres « RST » sur son avion.

3 Jonathan F. Vance, *Death So Noble : Memory, Meaning, and the First World War*, Vancouver, UBC Press, 1997, p. 193-194.

4 Paul Fussell, *À la guerre : psychologie et comportement pendant la seconde guerre mondiale, Paris, Seuil, 1992*, p. ix. Paul Fussell a été professeur de littérature anglaise à l'Université

de Pennsylvanie. Il avait été également commandant de peloton dans la 103e Division d'infanterie de l'armée américaine au cours de la Deuxième Guerre mondiale.

5 Hugh Constant Godefroy avait fait partie des 401e et 403e escadrons pendant la Deuxième Guerre mondiale. Il a commandé le 403e Escadron en 1943 puis est devenu commandant d'escadre 127e Escadre) au moment du départ de James Edgar « Johnnie » Johnson le ou vers le 11 septembre 1943.

6 Lee Kennett, *The First Air War : 1914-1918*, New York, The Free Press, 1991, p. 143.

7 Dizzy Allen, *Fighter Squadron : 1940-1942*, Londres, Granada, 1982, p. 198.

8 Andy Saunders, « It Happened Here : Who Downed Douglas Bader? » dans *After the Battle*, no 125, 2004, p. 3-25.

9 Canada, ministère de la Défense nationale, formulaire 540, registre des opérations, 402e Escadron de chasse de l'Aviation royale du Canada, 23 mai 1942. On peut consulter le registre des opérations sur microfiche à Bibliothèque et Archives Canada. Voir également les messages confidentiels transmis par courriel, 18 février 2005.

10 Don Carlson, « Flight Lieutenant George F. Beurling » dans *We Band of Brothers*, Lloyd Hunt, éd., Ottawa, Canadian Fighter Pilots' Association, 1992, p. 22.

11 Leslie Roberts, « Kid in the Skies », dans l'ouvrage de Maude Owens Walters, éd., *Combat in the Air*, New York, D. Appleton-Century Company, Inc., 1944, p. 204. Selon Roberts, Beurling effectuait peut-être de sept à huit sorties par jour à Malte, et quand il ne volait pas, il « rodait des nouvelles tactiques pour les mettre à l'épreuve durant les combats le lendemain ».

12 Colonel Randall Wakelam, « La puissance aérospatiale et la question du leadership : la dimension humaine » dans *Revue militaire canadienne*, 4, no 3, automne 2003, p. 17-24.

13 Voir « Extraits de : Ouragan sur le Caine (un roman) Ouragan sur le Caine (pièce de théâtre en trois actes), Herman Wouk », affichée sur le site Web http ://www.english.upenn.edu/~afilreis/50s/caine-mutiny-text.html; et Herman Wouk. Ouragan sur D.M.S. Caine, *Paris*, Presses pocket, 1985.

14 Voir le livre de Butch Kerr, « The Saga of HMS Bounty and Pitcairn Island », qui peut être consulté sur le site : http ://www.lareau.org/bounty.html. Quelque 2000 articles et livres, cinq longs métrages et plusieurs films documentaires ont décrit pratiquement toutes les facettes de cette mutinerie.

15 John Keegan, *La Première Guerre mondiale*, Paris, Perrin, 2003, p. 329.

16 David Duncan, « Mutiny in the RAF : the Air Force Strikes of 1946 », *The Socialist History Society Occasional Papers Series : No. 8*, Londres, Socialist History Society, 1998,

texte affiché sur le site : http ://www.socialisthistorysociety.co.uk/duncancontents.htm.

17 Royaume-Uni, Royal Air Force, *Manual of Air Force Law, Air Publication 804*, Londres, His Majesty's Stationery Office, 1933, 2e édition, p. 18. Ce manuel de droit des forces aériennes donne comme définition de la mutinerie un acte d'insubordination collective, faisant que plusieurs personnes liguées résistent ou incitent les autres à résister à l'autorité légitime des forces aériennes; voir également l'ouvrage de Julian Putkowski, *British Army Mutineers 1914-1922*, Londres, Francis Boutle Publishers, 1998, p. 9.

18 Entre 1942 et 1944, on a fait enquête sur plusieurs cas de sabotage commis par l'équipage dans la Marine canadienne. Voir le texte de Richard Gimblett, « The Post-war 'Incidents' in the Royal Canadian Navy, 1949 », dans le livre de Christopher M. Bell et Bruce A. Elleman, éd., *Naval Mutinies of the Twentieth Century : An International Perspective*, Londres, Frank Cass, 2003, p. 246-263.

19 Ce fut le cas aussi pour la force aérienne de l'armée des États-Unis. Voir Bert Stiles, D.F.C., *Serenade to the Big Bird*, Londres, Lindsay Drummond, 1947, p. 49; pour découvrir un exemple canadien, voir J. Ralph Wood, D.F.C., C.D., *My Lucky Number was 77 : WWII Memoirs of J. Ralph Wood, D.F.C., C.D.*, mémoire inédit découvert à la base de la RAF de Hendon. C'est Mme J. Ralph Wood de Moncton (Nouveau-Brunswick) au Canada qui en a remis un exemplaire à l'auteur en 2001, p. 12; et pour connaître un cas de mutinerie dans les forces aériennes impliquant des officiers de la RAF et des sous-officiers de l'ARC, ou des Britanniques et des Canadiens, voir Allan D. English, *The Cream of the Crop : Canadian Aircrew 1939-1945*, Montréal et Kingston, McGill-Queen's University Press, 1996, p. 120, qui analyse la mutinerie de Cranwell.

20 S.F. Wise, *Les aviateurs canadiens dans la Première Guerre mondiale : histoire officielle de l'Aviation royale du Canada*, volume I, Ottawa, ministère de la Défense nationale du Canada, 1982, p. 681.

21 Claude Scilley, « History : As We Saw It », *Kingston Whig Standard*, 6 février 1999, p. 4; voir le texte de David Duncan, « Mutiny in the RAF : the Air Force Strikes of 1946 » dans *The Socialist History Society Occasional Papers Series : No. 8*, Londres, Socialist History Society, 1998, que l'on peut consulter sur le site Web : Public Records Office (PRO) AIR 8/790/2157, pour obtenir un aperçu des problèmes survenus à la station de la RAF de Drigh Road.

22 Voir Julian Putkowski, *The Kinmel Park Camp Riots 1919*, Clwyd, Flintshire Historical Society, 1989; Desmond Morton, Une histoire militaire du Canada, Sillery (Québec), Les éditions du Septentrion, 1992, p. 183-184; et J.L. Granatstein, *Canada's Army : Waging War and Keeping the Peace*, Toronto, University of Toronto Press, 2002, p. 151.

23 Mark Wells, *Courage and Air Warfare*, Londres, Frank Cass, 1995, p. 95.

24 Voir J.E. « Johnnie » Johnson, *Full Circle : The Story of Air Fighting* , Londres, Cassell & Co., 1964, 2001, p. 275; Vice-maréchal de l'Air « Johnnie » Johnson *Wing Leader*,

Toronto, Stoddart Publishing Co., 2000, p. 183; Norman Franks, *Buck McNair, Canadian Spitfire Ace : The Story of Group Captain R.W. McNail*, Londres, Grub Street, 2001, p. 2; et Mark Wells, dans *Courage and Air Warfare*, p. 95.

25 Voir Edward H. Sims, *The Fighter Pilots*, Londres, Cassell, 1967; et Bill Olmsted, DSO, DFC et barrette, *Blue Skies : The Autobiography of a Canadian Spitfire Pilot in World War II*,, Toronto, Stoddart Publishing Co., 1987, p. 84.

26 Robert Coram, *Boyd, The Fighter Pilot Who Changed the Art of War*, Boston, Little, Brown & Co., 2002, p. 42; et Dave Grossman, *On Killing : The Psychological Cost of Learning to Kill in War and Society*, Boston, Little, Brown & Co., 1995, p. 108-109.

27 Edward H. Sims, *Fighter Tactics and Strategy : 1914-1970*, Fallbrook, CA, Aero Publishers, Inc., 1980, p. 93.

28 Michael Ignatieff, L'honneur du guerrier, Sainte-Foy (Québec), Presses de l'Université Laval, 2000, p. 121.

29 Grossman, *On Killing*, p. 181-182. Grossman rapporte qu'Erich Hartmann a admis que sur ses 351 victoires en combat aérien, plus de 80 pour cent avaient été remportés contre des pilotes qui ne soupçonnaient rien.

30 Ibid., p. 143-146.

31 Alan Stephens, « Command in the Air », dans l'ouvrage de Peter W. Gray et Sebastian Cox, éd., *Air Power Leadership : Theory and Practice*, Londres, Joint Doctrine and Concepts Centre, 2002, p. 1.

32 Olmsted, *Blue Skies : The Autobiography of a Canadian Spitfire Pilot in World War II*, p. 22.

33 F.J. Hatch, Le Canada, aérodrome de la démocratie : le Plan d'entraînement aérien du *Commonwealth britannique, 1939-1945*, Ottawa, Service historique, ministère de la Défense nationale, 1983, p. 127-131; W.A.B. Douglas, *La création d'une aviation militaire nationale : Histoire officielle de l'Aviation royale du Canada*, volume II, Ottawa, ministère de la Défense nationale du Canada, 1986, p. 258-259 et 274-277.

34 Durant la Deuxième Guerre mondiale, l'Aviation royale canadienne a essuyé 40 pour cent des pertes enregistrées par les Forces canadiennes, soit 17 101 aviateurs canadiens ayant perdu la vie. Les militaires morts au combat représentent 92 pour cent des pertes dans le cas des forces aériennes, comparativement à 30 pour cent pour l'Armée de terre; là-dessus, le personnel navigant a subi 94 pour cent des pertes, et le personnel au sol le 6 pour cent qui reste. Allan D. English, *The Cream of the Crop*, p. 5 et 144; quant à la Royal Air Force, elle a perdu 70 253 officiers, sous-officiers et hommes tués en mission ou portés disparus, dont 47 268 pour le Bomber Command. John Terraine, *The Right of the*

Line : The Royal Air Force in the European War 1930-1945, Hertfordshire, Wordsworth Editions Ltd, 1985, p. 682.

35 Hugh Constant Godefroy, DSO, DFC, Croix de Guerre, *Lucky Thirteen*, Londres, Canada's Wings, Inc., 1983, p. 194.

36 Bien qu'on associe ordinairement le surnom « Cock Robin » à la mort de Robin des bois, certains y ont vu une allusion « au meurtre mystérieux de Guillaume Rufus (le Roux) II, roi d'Angleterre, fils impopulaire du Conquérant, qui a été retrouvé mort dans la forêt avec une flèche à travers le poumon. Le surnom « Cock Robin » s'est aussi appliqué à deux autres personnages mythiques, sur lesquels on peut se renseigner à l'adresse : http://fr.wikipedia.org/wiki/Cock_Robin; Hugh Godefroy a épousé à la fin de 1942 une officier de la Women's Auxiliary Air Force (WAAF) du nom de Constance « Connie » Helm, qui était originaire de Castle Douglas à Dumfries dans le sud de l'Écosse, pas très loin de Kirklees Priory dans le nord du Yorkshire où on croit que Robin des bois est enterré. Au cours de leurs fréquentations prénuptiales pendant la guerre, Godefroy est allé souvent à Dumfries et après une vingtaine d'années de mariage, son épouse et lui-même ont probablement visité le site historique de la tombe du hors-la-loi légendaire. De plus, il semble que Petit Jean, revenu à sa terre natale, serait décédé près de Holderness dans l'est du Yorkshire. Sa tombe passe pour une attraction touristique, et il convient de souligner que cet endroit est situé très près de la base de la RAF de Catfoss, où se trouvait une école d'artillerie en service durant la plus grande partie de la guerre. On sait que Godefroy a suivi des cours à l'école de Catfoss. Voir le texte du Lieutenant-colonel Dean C. Black, CD, « Meeting a Legend : An Encounter with Hugh Constant Godefroy, DSO, DFC avec barrette, Croix de Guerre », *Airforce*, été 2001, p. 40-42. Dans une entrevue réalisée au printemps 2002 avec Charlie Magwood, dernier commandant survivant du 403e Escadron (ARC) de la Deuxième Guerre mondiale, celui-ci a confirmé l'opinion de l'auteur voulant que Godefroy ait été à l'époque passablement plus mûr que ses homologues, en ajoutant simplement qu'il jouait un peu le rôle d'un père pour presque tous les hommes, par son leadership exemplaire; voir également *Lucky 13*, p. 111, dans lequel Godefroy parle des soupers mensuels très intéressants au mess des officiers de la RAF, et rappelle qu'il était toujours impressionné par la qualité des discussions et la valeurs des discours des orateurs invités.

37 Canada, ministère de la Défense nationale, Direction Histoire et Patrimoine (DHP), collection, Ron Emberg, 402e Escadron. Fiche biographique sur Ron Emberg, 13 avril 1942.

38 Sergent (William John Andrew) McLachlan, âgé de 20 ans. McLachlan était né à Spokane dans l'État de Washington, ce qui en faisait un citoyen des États-Unis et non du Canada comme l'a indiqué Martin Gilbert, ou de Pologne comme le croyait peut-être Paul Fussell. Voir le texte de Dennis C. Bateman, « It Happened Here : Incident at Imber », dans *After the Battle*, numéro A049, 1985, p. 16-34; voir également Martin Gilbert, *A History of the Twentieth Century, Volume Two : 1933-1951*, New York, William Morrow and Company, Inc., 1998, p. 439; et Paul Fussell, *À la guerre : psychologie et comportements pendant la seconde guerre mondiale, Paris, Seuil, c1992*, p. 32-35.

39 Allison et Hayward ont écrit le prénom de Brown « Orlan ». Selon la personne consultée pour cette étude, Charlie pensait peut-être (avec raison) que le nom de son compagnon s'écrivait Orland. Entrevue, 10 septembre 2004; voir également Les Allison et Harry Hayward, *They Shall Grow Not Old : A Book of Remembrance*, Brandon, Leech Printing Ltd., 1996, p. 80.

40 Voir *O.K.L. victoire revendiquée par les pilotes de chasse, Chef für Ausz. und Dizsiplin : Luftwaffen-Personalamt L.P. [A] V Films et victoires supplémentaires revendiquées d'après les listes du Reich et du front occidental de 1943.* Cette publication mentionne trois appareils Spitfire qui auraient été attaqués le 16 février 1943, soit deux à 8 km au nord-ouest d'Abbeville exactement à ce moment-là, et un troisième un peu plus tôt près de Bourseville au nord-est du Tréport. Ce document peut-être consulté sur le site : http ://math.fce.vutbr.cz/safarik/ACES/aces1/doc/victories-germany-ww2-1943.pdf. De plus, on ne peut écarter la possibilité que des Spitfire aient été interceptés par des avions de la Luftwaffe.

41 Voir ministère de la Défense nationale, 402e Escadron (ARC), formulaire 540/541, 16 février 1943; voir également *The RCAF Overseas : The First Four Years*, Toronto, Oxford University Press, décembre 1944, p. 80; et John Foreman, *Fighter Command War Diaries : Volume III, January 1942 to June 1943*, Air Research Publications, 2002, p. 266. Foreman décrit la perte de ces trois pilotes et indique que la mission durant laquelle ils ont été abattus était *Rodeo 170*. Il attribue la perte de deux des pilotes à II/JG26, sans toutefois préciser la source de cette information.

42 Ministère de la Défense nationale, 403e Escadron (ARC), registre des opérations du 403e Escadron (ARC) (journal de guerre officiel).

43 Ibid., le mardi 20 juillet 1943; et voir *416 Squadron History*, Toronto, The Hangar Bookshelf, 1984, p. 35 et 38.

44 Journal personnel de Walter G. Conrad, citation reproduite avec autorisation.

45 Voir Fletcher Wade et coll., *403 Wolf Squadron : 1941-2001*, Oromocto, commandant du 403e Escadron, 2001, p. 31, ouvrage où figure une liste des pertes subies par cet escadron pendant la Deuxième Guerre mondiale; et pour obtenir des renseignements concernant le Capitaine d'aviation C.P. « Chuck » Thornton, voir *The R.C.A.F. Overseas : The Fifth Year*, Toronto, Oxford University Press, 1945, p. 131. Thornton a été abattu le 15 mai 1944 pendant une mission du 403e Escadron qui consistait à escorter des bombardiers Marauder en route vers Douai. Thornton s'était esquivé et on l'avait aperçu en train d'essayer de fuir, mais d'autres pilotes de l'escadron Wolf (le Capitaine d'aviation E.C. Williams et les Lieutenants d'aviation J.D. Orr et A.J.A. Bryan) ont assisté à sa capture subséquente par les Allemands.

46 Une mise en garde s'impose. Les registres des opérations, autrement dit les journaux de guerre, sont réputés pour leur inexactitude, autant que les mémoires. Voir Norman L.R. Franks, *Royal Air Force Fighter Command Losses of the Second World War : Volume*

2, *Operational Losses : Aircraft and Crews 1942-1943*, Leicester, Midland Publishing Limited, 1998, p. 7; Dave MacIntosh, *High Blue Battle*, Toronto, Stoddart Publishing Co., 1990, p. 3; et John Foreman, *The Fighter Command War Diaries*, Surrey, Walton-on-Thames, Air Research Publications, 2002, p. 114. Il est intéressant de noter que selon Foreman, Southwood est disparu durant l'Opération *Ramrod 283* et non l'Opération *284* comme l'indique le registre de Godefroy.

47 Registre personnel de vol des pilotes de l'ARC appartenant au commandant d'escadre Hugh Constant Godefroy. Celui-ci a fourni à l'auteur en avril 2001 un exemplaire complet de son registre. L'indication correspond au 24 octobre 1943. Le lieutenant d'aviation mentionné était J. Danforth « Danny » Browne, un Américain.

48 Une version préliminaire du registre des opérations du 403e Escadron, ou « journal de guerre semi-officiel », pour la journée du 24 octobre 1943, fait allusion à la mission de balayage en question; voir également l'ouvrage de Franks, *Royal Air Force Fighter Command Losses of the Second World War : Volume 2*, p. 131. D'après cet auteur, Southwood était visé dans la mention « *Ramrod 283*, mi-journée, chasseurs au-dessus d'Amiens, abattu près de Doullens ». Godefroy avait peut-être noté plutôt *Rodeo 280* dans son registre. Là encore, l'indication de John Foreman coïncide avec celle de Franks, c'est-à-dire *Ramrod 283*.

49 Dans une entrevue datant de début avril 2001, Hugh Godefroy a confié qu'il avait rencontré un seul individu manquant réellement de « fibre morale », et ce n'était pas Southwood. L'identité du pilote en question n'a pas sa place dans cette étude. Voir Lieutenant-colonel Dean C. Black, CD, « Meeting a Legend : An Encounter with Hugh Constant Godefroy, DSO, DFC and Bar, Croix de Guerre » *Airforce*, été 2001, p. 40-42.

50 Voir Brereton Greenhous, Stephen J. Harris, William C. Johnston, et William G.P. Rawling. *Le creuset de la guerre, 1939-1945 : histoire officielle de l'Aviation royale du Canada*, volume III, Ottawa, ministère de la Défense nationale,1994, p. 235-236; voir également Lieutenant-colonel Dean C. Black, CD, « Flying Officer Knutty, DSO, DFC, DFM, Croix de Guerre Flies Again », *Airforce*, automne 2003, p. 64-67; ainsi que d'Alan C. Deere, D.S.O., O.B.E., D.F.C., Capitaine de groupe, *Nine Lives*, Londres, Coronet Books, 1959, p. 216-224.

51 Le 17 octobre 1943, jour où il a quitté le 403e Escadron pour commander le 421e Escadron, Magwood en était rendu à son 23e mois d'affilée dans cette unité. Voir les indications sur le 22 septembre 1943 dans le registre des opérations du 403e Escadron.

52 Voir *The RCAF Overseas : The First Four Years*, p. 110. Southwood a prétendu avoir endommagé un appareil ennemi au-dessus d'Amsterdam en août 1943.

53 Voir Wells, *Courage and Air Warfare*, p. 37; et Terraine, *The Right of the Line*, p. 155. D'après la description de Terraine, les combats aériens étaient « des affrontements à haute vitesse durant une fraction de seconde, et les pilotes expérimentés étaient avantagés comparativement à ceux sans expérience ».

54 Voir le texte du Colonel d'aviation C.F. Gray, « Get in Close » dans l'ouvrage de Christopher Shores et Clive Williams, éd., *Aces High : The Fighter Aces of the British and Commonwealth Air Forces in World War II*, Londres, Neville Spearman, 1966, p. 240; et celui de Grossman, *On Killing*, p. 30. Grossman cite des sources selon lesquelles moins de 1 pour cent des pilotes de chasse durant la Deuxième Guerre mondiale auraient abattu entre 30 et 40 pour cent de l'ensemble des appareils ennemis détruits, ce qui suppose que la grande majorité d'entre eux n'ont jamais rencontré d'avion ennemi ou n'ont eu l'occasion d'en affronter qu'une fois ou deux.

55 Voir *416 Squadron History*, Toronto, The Hangar Bookshelf, 1984, p. 38; et de Lloyd Hunt, éd., *We Band of Brothers*, Ottawa, Canadian Fighter Pilots Association, 1992, p. 116, deux textes qui analysent la préférence occasionnelle de Beurling pour des charges de munitions sans balles traçantes.

56 Voir H.A. Halliday, « The Lone Eagle of Malta » dans Hunt, éd., *We Band of Brothers*, 129; et Dan McCaffery, *Air Aces : The Lives and Times of Twelve Canadian Fighter Pilots*, Toronto, James Lorimer & Company, Publishers, 1990, p. 125. Pour obtenir des précisions sur la tactique consistant à enlever les balles traçantes, voir le livre de Brian Nolan, *Hero : The True Story of the Legendary Canadian Fighter Ace, Buzz Beurling*, Markham, Penguin Books Ltd., 1981, p. 55 et 68-69. Une entrevue réalisée en juin 2001 avec un membre de l'équipe au sol du 403e Escadron, George Demare, a confirmé la coutume de Beurling de faire enlever les balles traçantes. Demare s'est plaint que Beurling lui causait des problèmes en vérifiant constamment le travail exécuté par les techniciens préposés aux munitions; voir aussi Hunt, éd., *We Band of Brothers*, p. 116; Beurling se distinguait aussi du fait que ses canons étaient harmonisés en fonction d'une distance de 250 verges plutôt que 350, comme c'était apparemment la norme pour les autres pilotes. Voir John Terraine, *The Right of the Line*, p. 155. Selon les explications de Terraine, on considérait alors nécessaire d'harmoniser les canons pour une distance de 250 verges, ce qui était semble-t-il plus efficace que la distance de 400 verges apparemment en vigueur au début de la guerre. Voir également Arthur Bishop, *Winged Combat : My Story as a Spitfire Pilot in WWII*, Toronto, HarperCollins Publishers, Ltd., 2002, p. 91 et 173; McCaffery, *Air Aces*, p. 126; et Richard Townshend Bickers, *Ginger Lacey : Fighter Pilot, Battle of Britain Top Scorer*, Londres, Robert Hale, Ltd., 1962, p. 114-115.

57 Cet épisode, enregistré en direct par la radio de CBC en mai 1943, portait sur les exploits de Beurling du 27 juillet 1942, lorsqu'il a abattu deux avions de chasse Macchi durant la même sortie. Le récit en direct de Beurling est resté célèbre pas nécessairement à cause de son héroïsme, mais plutôt pour ce que certains ont qualifié de macabre description du supplice infligé au pilote italien. Voir Brian Nolan, *Hero : The True Story of the Legendary Canadian Fighter Ace, Buzz Beurling*, Markham, Penguin Books, Ltd., 1981, p. 83-84; et pour obtenir une autre description des pratiques de tir macabres de Beurling, cette fois-ci au détriment des lézards, voir Lord James Douglas-Hamilton, MP, *The Air Battle for Malta : The Diaries of a Fighter Pilot*, Edinburgh, Mainstream Publishing, 1981, p. 161-162.

58 Commandant d'aviation Don Carlson, aumônier, 127e Escadre (Headcorn et Kenley) « Flight Lieutenant George F. Beurling », dans l'ouvrage de Hunt, éd., *We Band of Brothers*, p. 24; voir aussi la légende de la photographie no 80 dans le livre de James

Holland, *Fortress Malta : An Isand Under Siege, 1940-1943*, Londres, Orion Books, Ltd., 2003, p. 296. D'après Holland, Beurling était « un type brillant mais avec des gros défauts ».

59 Carlson, « Flight Lieutenant George F. Beurling », p. 27; et Halliday, « The Lone Eagle of Malta », p. 116. En temps normal, on chargeait le pilote le moins qualifié de protéger les arrières du pilote le plus qualifié.

60 Voir les indications pour le 18 octobre 1943 dans le registre des opérations du 403e Escadron, ministère de la Défense nationale du Canada; et Godefroy, *Lucky 13*, p. 223.

61 James Holland, *Fortress Malta*, p. 303.

62 D'après le journal de guerre semi-officiel, Beurling est devenu commandant d'escadrille le 25 octobre 1943, le jour suivant la disparition du Capitaine d'aviation Southwood; voir Franks, *Royal Air Force Fighter Command Losses of the Second World War, Volume 2*, p. 131; et lors d'une entrevue réalisée en octobre 2003, R.G. « Bob » Middlemiss a rappelé qu'il appartenait au commandant d'aviation Buckham de recommander la nomination de Beurling à ce poste, nomination qui devait être approuvée par le commandant d'escadre, c'est-à-dire Godefroy.

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

64 Ibid., p. 226. Hugh Godefroy a mis Beurling aux arrêts simples et a informé son supérieur qu'il était prêt à le traduire en cour martiale ou à recommander un procès en cour martiale; voir aussi George J. Demare, « The Beurling I Knew », *Airforce*, avril 1996. Demare a indiqué que l'incident au cours duquel Beurling a survolé en rase-mottes des joueurs de rugby s'est produit pendant sa première au sein du 403e Escadron (du 16 décembre 1941 à juillet 1942). Toutefois, d'après les souvenirs de R.G. Middlemiss, l'épisode a eu lieu en 1943. Le journal de guerre semi-officiel mentionne que le 17 septembre 1943, alors que Beurling volait avec le Lieutenant d'aviation Tommy Brannagan, leur appareil « ... s'est mis à bourdonner au-dessus du vieillard... au risque de lui causer une crise cardiaque »; consulter le site http ://www.constable.ca/beurling.htm pour obtenir un compte rendu de l'incident du vol en rase-mottes pendant que Beurling faisait partie d'une unité d'entraînement; et le 11 janvier 2004, au cours d'une entrevue confidentielle, un ex-aviateur a rappelé que les démêlées de Beurling avec Godefroy ont commencé quand des fermiers locaux se sont plaints à ce dernier à cause des vols en rase-mottes; et enfin, d'après une personne interviewée confidentiellement le 23 mai 2004, c'est un vol de familiarisation avec une passagère qui aurait finalement provoqué le renvoi de Beurling au Canada au début du printemps 1944. Apparemment, Beurling avait amené avec lui une jeune membre des WAAF sud-africaines, qui serait alors « ... presque morte de peur ».

65 Monty Berger et Brian Jeffrey Street, *Invasions Without Tears : The Story of Canada's Top-Scoring Spitfire Wing in Europe during the Second World War*, Toronto, Random House of Canada, 1994, p. 20.

66 Brian Nolan, *Hero : The true story of the legendary Canadian fighter ace, Buzz Beurling*, Markham, Penguin Books, 1982, p. 93.

67 Holland, *Fortress Malta*, p. 349.

68 Entrevue confidentielle datant d'octobre 2003; voir également de Johnson, *Wing Leader*, p. 187.

69 Demare, « The Beurling I Knew ».

70 John Reid, « Aviation Archaeology : Prize Merlin from 26ft below ground », dans *FlyPast* avril 1987, p. 32-33. L'incident s'est produit le 8 juin 1943. Les registres officiels indiquent que Beurling s'est éclipsé quand son moteur a pris feu à cause d'une fuite d'antigel.

71 George Beurling et Leslie Roberts, *Malta Spitfire : The Buzz Beurling Story, Canada's World War II Daredevil Pilot*, Toronto, Penguin Books, 2002, p. 246. Cette réimpression de l'ouvrage édité en 1943 contient un nouvel épilogue rédigé par Arthur Bishop, qui décrit l'altercation entre Beurling et McNair; voir Dave McIntosh, *High Blue Battle*, p. 142. Pour la période correspondante, le seul accident survenu dans le 412e Escadron, signalé par McIntosh dans son compte rendu, est une collision entre deux chasseurs Spitfire sur la piste, le 3 mars 1944. Apparemment, le Lieutenant d'aviation Berryman a été brûlé gravement, mais rien n'indique si Beurling avait été mêlé à l'accident; voir également Les Allison et Harry Hayward, *They Shall Grow Not Old : A Book of Remembrance*, Brandon, Leech Printing Ltd., 1996, p. 841. Le Lieutenant d'aviation Zygmant John Zabek de Hamilton en Ontario faisait partie du 412e Escadron quand son appareil s'est écrasé cinq minutes après le décollage près de Seven Oaks dans le Kent en Angleterre. Le moteur de son avion serait tombé en panne quand il a essayé de transférer du carburant à partir de ses réservoirs largables. Ce vol où Zabek a trouvé la mort a eu lieu le 14 février 1944. Parmi l'ensemble des pilotes du 412e Escadron qui ont péri ou qui ont été abattus entre le 7 mai 1943 et le 29 juin 1944 (soit 15 au total), seul le cas de Zabek coïncide exactement avec l'incident décrit par Arthur Bishop. Des pilotes de Spitfire IX s'étaient plaints que le moteur tombait souvent en panne pendant le passage à un autre réservoir de carburant; voir le registre des opérations du 412e Escadron, ministère de la Défense nationale, (formulaire 541), 14 février 1944. Il semble que cette mission était la première du 412e Escadron avec des appareils Ranger. Beurling dirigeait le raid de quatre avions, qui ont décollé à 15 h 55 puis atterri à 16 h 05. Beurling n'aurait pas volé plus de cinq fois dans cet escadron avant son rapatriement au Canada le ou vers le 9 avril 1944; voir les ouvrages de Norman L.R. Franks, *Royal Air Force Fighter Command Losses of the Second World War, Volume 3, Operational Losses : Aircraft and Crews 1944*, Leicester, Midland Publishing Limited, 1998, p. 15 et *Royal Air Force Fighter Command Losses of the Second World War, Volume 2*, p. 134. Franks indique que l'appareil perdu le 23 novembre 1943 appartenait au 411e Escadron, tandis que les trois avions perdus le 15 janvier, le 24 janvier et le 28 janvier 1944 appartenaient au 412e Escadron. On croit que c'est à cause de ces pertes que McNair a donné l'ordre de grimper à une altitude de 1 000 pieds après le décollage avant de passer à l'autre réservoir de carburant.

72 James Holland, *Fortress Malta*, p. 347-348.

73 Commandant d'aviation George Keefer, commandant du 412e Escadron. Ce n'était pas la première fois semble-t-il que Beurling critiquait publiquement Keefer. Lors d'une entrevue confidentielle, on a révélé à l'auteur que Beurling contestait parfois les décisions de son commandant d'escadron durant les briefings de mission. Même s'il avait reçu l'ordre d'arrêter ce manège, il a continué par sens du devoir professionnel à agir de la façon qui lui paraissait sans doute nécessaire à l'époque. Entrevue confidentielle, 13 novembre 2004.

74 Beurling with Roberts, *Malta Spitfire*, p. 236-247.

75 Ibid., p. 246.

76 Entrevue confidentielle, 10 janvier 2004. On ne voyait que rarement Beurling au 412e Escadron. Beaucoup pensent que Beurling se trouvait à Londres en train de plaider sa cause et d'essayer de convaincre les autorités supérieures de lui accorder le bon appareil et le pouvoir de chasser librement dans le ciel européen pour détruire des avions ennemis.

77 Voir Berger et Street, *Invasions Without Tears*, p. 24-25.

78 James Holland, *Fortress Malta*, p. 350. Le 27 mai 1942, sans connaître l'identité précise de son adversaire mais uniquement en l'ayant vu à l'œuvre, Beurling a sélectionné dans la mêlée un as italien, le Capitaine Furio Niclot, pour ensuite abattre son appareil. Voir l'article paru dans la revue *Maclean's*, le 15 janvier 1943, reproduit dans l'ouvrage de Michael Benedict, éd., *Canada at War : From the Archives of Maclean's*, Toronto, Penguin Books, 1998, p. 107.

79 Grossman, *On Killing*, p. 128; voir également Douglas-Hamilton, *The Air Battle for Malta*, p. 122-123. Selon Douglas-Hamilton, Beurling maîtrisait « ... les trucs les plus incroyables... il ne se contentait pas de cibler l'avion ennemi et de tirer une longue salve; il visait un point vital particulier de l'appareil et tirait une très longue salve qui généralement finissait par l'abattre. »; voir Holland, *Fortress Malta*, p. 306. Holland cite des sources indiquant pour quelles raisons seulement un pilote sur cinq est devenu un « as » (il fallait pour cela avoir détruit au moins cinq avions ennemis), et moins de la moitié parmi eux ont dépassé la marque de dix victoires. D'après les sources de Holland (voir p. 306), Beurling faisait partie de l'élite des pilotes de chasse, soit 1 pour cent du lot, grâce à son habileté à tirer des salves déviées et à sa précision remarquable.

80 Voir Robert Jackson, *Fighter Pilots of World War II*, Londres, Arthur Barker Limited, 1976, p. 65. Jackson y décrit un incident plutôt inhabituel survenu en juillet 1944 mettant en cause Beurling et le Colonel d'aviation Adolph « Sailor » Malan, un as sud-africain.

81 Messages confidentiels transmis par courriel le 13 septembre 2004.

82 Voir Godefroy, *Lucky Thirteen*, p. 193-194.

83 Voir Edward H. Sims, *Fighter Tactics and Strategy : 1914-1970*, Fallbrook, CA, Aero Publishers, Inc., 1972, p. 179-180, et plus spécialement la page 18; voir également l'ouvrage de J.E. « Johnnie » Johnson, *Full Circle*, Reading, UK, Cassell & Co., 1964, dont l'avant-dernier chapitre intitulé « In Hindsight » explique l'évolution en boomerang qui a marqué les tactiques de chasse au cours des deux guerres mondiales, p. 273-286.

84 Entrevue confidentielle, 10 janvier 2004.

85 Entrevue confidentielle, 10 octobre 2003.

86 Johnson, *Full Circle*, p. 197-198.

87 Randall Wakelam, « La puissance aérospatiale et la question du leadership : la dimension humaine » dans Revue militaire canadienne, 4, no 3, automne 2003.

6

Après l'état d'urgence : Grèves de la démobilisation, déclarations politiques et économie morale dans les Forces aériennes du Canada, 1919-1946

Rachel Lea Heide

126e Escadre des transports, février 1946

Le 9 février 1946, un journal canadien rapportait la rumeur que des membres de l'Aviation royale du Canada (ARC) faisaient la grève en Allemagne. Le commandant de l'escadre visée refusa alors de reconnaître la chose[1]. Le même jour, le *Vancouver Sun* signalait que des membres de la 126e Escadre des transports basée à Uetersen (Allemagne) avaient envoyé au journal une lettre faisant état de « six griefs adressés au ministre responsable des Forces aériennes ». Ces hommes s'étaient sentis obligés d'exercer leur « droit démocratique » d'informer la population canadienne que le gouvernement « donne aux gens une image fausse de la situation par rapport aux troupes d'occupation de l'ARC ». Ils avaient décidé d'écrire cette lettre aux fins de publication pour faire savoir ceci aux Canadiens : « Contrairement aux comptes rendus ou aux déclarations à la Chambre des communes, nous ne sommes pas des volontaires. La très grande majorité des volontaires pour la force aérienne d'occupation se trouvent au Canada »[2]. À leur grande consternation, les auteurs de la lettre devaient accepter que « les volontaires pour la force aérienne d'occupation ne quitteront pas (nous répétons : ne quitteront pas) le Canada pour venir ici (à Uetersen) remplacer les hommes désireux de rentrer au pays »[3].

Le 12 janvier 1946, le ministre de la Défense nationale responsable des Forces aériennes avait rendu visite à cette unité pour discuter des dates de démobilisation prévues. Quand le Colonel Colin Gibson avisa les aviateurs que leur rapatriement ne débuterait pas avant le 30 juin et risquait de se prolonger jusqu'à la fin de décembre, ils furent consternés. Les renseignements fournis par le ministre ne concordaient pas « avec l'impression que le gouvernement, les journaux et les stations de radio donnent aux citoyens canadiens concernant notre statut, la date de rapatriement, la durée de notre séjour en Allemagne ou la date probable de notre retour à la maison ». (Les avis précédents mentionnaient le 31 mars 1946 comme date prévue pour le début du rapatriement). Il était écrit dans la lettre qu'« en ne fournissant pas d'indication

claire et franche au public canadien, le gouvernement cause des frustrations et des souffrances intolérables à nos épouses et à nos familles »[4]. Ces hommes avaient volontairement servi leur pays avec fierté pendant la Deuxième Guerre mondiale, mais l'état d'urgence étant maintenant révolu, ils voulaient être rapatriés. Même si cette action enfreignait la règle militaire qui interdit l'expression collective des griefs, 163 aviateurs signèrent cette lettre devant être rendue publique. Ils ne voulaient pas que les membres de leurs familles au pays croient qu'ils étaient volontaires pour rester outre-mer plus longtemps. La guerre était maintenant terminée depuis plus de six mois, de sorte qu'ils exigeaient que le gouvernement respecte ses obligations et démobilise les civils qui ne voulaient plus porter l'uniforme. Leur geste de désobéissance n'était pas spontané; ils avaient attendu presque un mois avant de défier le ministre de la Défense nationale responsable des forces aériennes. Les membres de la 126e Escadre des transports n'étaient pas les seuls à se rebeller; à la fin de janvier et au début de février 1946, la lenteur du processus de rapatriement avait provoqué des flambées de protestations parmi les forces aériennes des pays du Commonwealth. Une fois la paix revenue, le fait d'endurer les conditions éprouvantes et la discipline en vigueur en temps de guerre n'apparaissait plus comme un devoir patriotique. Tout le monde souhaitait simplement rentrer à la maison.

L'insoumission dans les Forces aériennes du Canada

D'après la définition de la *Loi sur la défense nationale*, la mutinerie est « un acte d'insubordination collective ou un regroupement de plusieurs personnes qui résistent à l'autorité légitime dans la Marine, l'Armée de terre ou les Forces aériennes »[5]. Les mutineries ont le plus souvent touché la Marine, et on a assez fréquemment entendu parler d'émeutes dans les unités de l'Armée de terre, mais il est rare que des actes d'insubordination collective se produisent dans les rangs des Forces aériennes. Cela ne signifie pas que les membres des Forces aériennes n'ont jamais désobéi aux ordres. C'est simplement que dans la plupart des cas, les actes de désobéissance surviennent au niveau individuel ou dans un petit groupe comme l'équipage d'un appareil. Pendant la Deuxième Guerre mondiale, à cause des tensions dues au combat, de nombreux aviateurs n'ont pas mené à bien les opérations qui leur étaient assignées en Europe, au risque de passer pour des lâches[6]. Une fois en vol, les membres de certains équipages préféraient éviter une mort certaine en larguant leurs bombes à la limite des objectifs (ce qui leur permettait d'échapper aux batteries de défense antiaérienne ennemies), en jetant les bombes en mer ou en regagnant la Grande-Bretagne prématurément sous prétexte d'une défaillance mécanique quelconque (par exemple une panne du système de dégivrage ou de l'intercom). Certains ont même recouru au sabotage pour que leur bombardier ne puisse pas décoller : il suffisait de mettre hors service les circuits hydrauliques pour empêcher le fonctionnement des tourelles

de mitrailleuse, et on pouvait facilement provoquer une « chute magnétique » en éteignant les magnétos puis en faisant marcher les moteurs, ce qui avait pour effet d'imbiber d'huile les bougies d'allumage[7].

Même s'il n'y a pas de tradition de mutineries à grande échelle dans les Forces aériennes du Canada, certains de leurs membres ont parfois employé des moyens d'action propres au secteur industriel. Ainsi, en janvier 1919, des membres des Forces aériennes canadiennes ont refusé de participer à un défilé et de travailler. En février 1946, les équipes au sol de deux stations ont fait une grève sur le tas. Dans les deux cas, les individus ne se rebellaient pas contre leurs officiers supérieurs, ils cherchaient plutôt à lancer un message politique et à contraindre le gouvernement à tenir ses obligations concernant la solde promise (en 1919) et les délais de rapatriement (en 1946).

À certains égards, on note des différences frappantes entre les mutineries survenues dans les Forces aériennes et celles qui ont affecté l'Armée de terre et la Marine du Canada. Les manifestations dans l'Armée de terre et la Marine ont toujours eu pour objectif de rétablir ou d'améliorer des conditions de vie et de contester des officiers qui ne se souciaient guère du bien-être de leurs hommes et qui savaient encore moins comment communiquer avec eux. Par contre, dans les Forces aériennes, le but visé n'était pas d'obtenir les mutations d'officiers détestés ou d'améliorer les conditions de vie; les récalcitrants voulaient accélérer le processus de rapatriement, en sachant que cela dépendait des dirigeants politiques, et non des chefs militaires. Néanmoins, malgré les revendications différentes, on relève une similitude importante : dans les trois Services, les insoumis se sentaient justifiés d'agir ainsi parce qu'ils défendaient des principes d'économie morale en rapport avec leur propre milieu. Selon leur logique, il fallait exiger des comptes aux dirigeants qui, aux yeux des revendications s'acquittaient mal de leurs obligations et ne traitaient pas leurs commettants d'une façon juste et raisonnable en échange de leur rôle militaire assumé fidèlement. De toute évidence, les mutineries dans les Forces aériennes en 1919 et 1946 s'inscrivent dans la tradition de défense des principes d'économie morale, mais les dirigeants interpellés, surtout en 1946, n'étaient pas des officiers supérieurs, mais plutôt des politiciens civils au gouvernement.

Théories et documentation concernant les mutineries, le leadership et l'économie morale

Le plus souvent, les ouvrages sur le sujet concluent que ce sont les défaillances des chefs militaires qui auraient fini par provoquer ces mutineries. Joel Hamby a analysé les facteurs qui poussent les militaires à refuser d'obéir, en soulignant que le rôle joué par les dirigeants contribue à aggraver ou à atténuer les conditions susceptibles d'entraîner une mutinerie. Un sentiment d'aliénation peut pousser les militaires

à désobéir : ils craignent alors que les combats ne les coupent de leurs camarades (réseau de soutien et famille adoptive des soldats). Les facteurs contextuels jouent un rôle clé dans l'incitation à la désobéissance : la peur (d'aller au combat), l'épuisement (tant pendant qu'après les combats) et l'ennui (éprouvé en attendant la prochaine ronde de combats) viennent s'ajouter au mauvais temps, à la nourriture infecte et aux tâches militaires quotidiennes déraisonnables. Si les militaires sont privés des permissions, des gratifications ou de la nourriture escomptées, ils finissent par penser que leurs dirigeants ont ainsi rompu un pacte implicite avec eux. Les convictions personnelles (valeurs) et l'espoir sont de puissants facteurs de soutien moral et de motivation; or, le potentiel de combat diminue si les soldats n'ont plus les mêmes convictions ou perdent espoir. L'expérience des combats et l'entraînement peuvent accroître la confiance en soi des militaires. La discipline inculque un sentiment de fierté et d'appartenance, mais l'acceptation de la discipline peut disparaître si les soldats considèrent qu'ils luttent pour une cause juste; et quand des militaires décident d'enfreindre la discipline, cela suppose qu'ils sont assez nombreux pour garantir leur sauvegarde[8].

Le rôle d'un chef consiste à influencer les gens, à leur fournir des buts et des orientations, et à motiver les subordonnés pour qu'ils exécutent les missions assignées. Les bons chefs savent filtrer les influences négatives de même qu'entretenir le moral et la motivation des membres du groupe. L'efficacité du leadership dépend de plusieurs aspects : la proximité du chef en question, le degré d'exigences, la légitimité de son autorité et le respect qu'il peut acquérir pour commander. Pour gagner le respect de leurs subordonnés, les chefs doivent tisser des liens avec eux, et leur montrer qu'ils se soucient réellement de leurs intérêts et de leur bien-être. Si les soldats considèrent leurs chefs loyaux et dignes de confiance, ceux-ci pourront maintenir de bonnes communications qui aideront à prévenir les éventuelles mutineries, en supprimant d'avance les conditions qui poussent à l'insatisfaction, à la rébellion et aux manifestations[9]. Au contraire, si les subordonnés jugent que leurs chefs ont failli à leurs tâches, ils se trouveront des meneurs; or, ces chefs *de facto* finiront peut-être par convaincre leurs camarades de se mutiner pour exprimer leur mécontentement croissant dû au manque de communications et au non-respect des règles tacites[10].

Selon Allan English, les cas de désobéissance individuelle ou de la part d'équipages durant la Deuxième Guerre mondiale étaient attribuables à un mauvais leadership. Quand les hommes perdaient confiance envers leurs chefs, ils manquaient à leurs devoirs et cherchaient avant tout à préserver leur propre bien-être. Ainsi, pour éviter des missions dangereuses au-dessus de l'Europe, les équipages sabotaient délibérément l'équipement, revenaient prématurément de missions, bombardaient à la périphérie des objectifs ou larguaient les bombes avant d'atteindre leurs objectifs en Allemagne. Les bons chefs d'escadron étaient ceux qui démontraient leur capacité de mener à bien des opérations aériennes et qui acceptaient de courir les mêmes risques que leurs hommes. Lorsque les chefs restaient toujours derrière, semblaient

indifférents au bien-être de leurs subordonnés et traitaient les membres d'équipage comme du bétail sacrifiable, le moral des troupes coulait à pic, le manque de confiance se propageait et l'efficacité des opérations en souffrait, puisque les subalternes se mettaient alors à éviter les tâches dangereuses. En temps de guerre, les commandants devaient diriger de façon héroïque (en prêchant par l'exemple et en partageant les risques courus) et afficher des compétences techniques (connaissances spécialisées dans les techniques de vol). Sinon, leurs défauts finissaient par gâcher le moral des subordonnés et favorisaient les gestes de désobéissance indécelables[11].

Moins souvent, l'histoire des mutineries est étudiée selon l'optique des militaires aux échelons inférieurs, point de vue qui suppose que l'insubordination représente un levier puissant pour les mécontents ayant des griefs légitimes. Craig Mantle laisse entendre que les mutineries militaires se comparent aux émeutes de la faim en Angleterre au XVIIIe siècle, puisque dans les deux cas, les révoltés revendiquaient le respect de coutumes et des conditions d'existence justes selon eux. D'après E.P. Thompson, les Anglais pauvres au XVIIIe siècle avaient acquis une conscience commune basée sur leurs expériences partagées, conscience qui impliquait entre autres la notion de bien commun en ce qui concerne les normes justes et légitimes devant être appliquées par les fermiers, meuniers, boulangers et marchands. Quand les pauvres se sentaient exploités, ils réagissaient contre ces pratiques injustes et manifestaient leur insatisfaction par des émeutes de la faim (qui ont eu lieu systématiquement en 1709, 1740, 1756-1757, 1766-1767, 1773, 1782, 1795 et 1800-1801). Leur but n'était pas de transformer radicalement le régime économique, mais plutôt de mater des abuseurs individuels et de rétablir les règles commerciales admises[12]. Les gens s'en prenaient aux meuniers s'ils avaient l'impression que ceux-ci utilisaient des ingrédients nocifs à la place de la farine. Les pauvres en voulaient aux marchands qui vendaient leur pain à l'étranger, laissant la population locale démunie. Les acheteurs s'en prenaient aux marchands qui n'acceptaient de vendre qu'une grande quantité de farine à la fois; ceux qui vendaient en plus petites quantités sans réduire le prix du pain provoquaient eux aussi la colère des pauvres. La conscience collective des masses dictait un ensemble de règles morales s'appliquant au cadre économique; quand les droits et coutumes traditionnels étaient enfreints ou si on instaurait de nouvelles pratiques au détriment des pauvres, le peuple se soulevait pour rétablir les usages antérieurs. Les émeutiers se sentaient justifiés par le fait qu'ils défendaient les principes moraux de l'économie, c'est-à-dire l'économie morale[13].

Mantle affirme que ce sens de l'économie morale a contribué à provoquer et à légitimer des manifestations dans les rangs militaires. Par exemple, dans la Marine et l'Armée de terre, des militaires ont réclamé des solutions à des griefs précis concernant leur qualité de vie; ils ne cherchaient pas à renverser globalement l'appareil militaire. Par ailleurs, les insoumis finissaient par protester seulement une fois les conditions rendues intolérables, et si les autorités militaires n'avaient pas non plus tenu compte des avertissements précédents. Mantle perçoit aussi des similitudes par rapport au

concept de conscience commune. Des liens se forgent entre les soldats, les marins ou les aviateurs qui vivent les mêmes expériences et partagent le même mode de vie. Ils acquièrent un sens collectif du bien commun. En devenant militaires durant les deux guerres mondiales, les civils renonçaient par le fait même à leurs libertés civiles, mais en contrepartie de leur obéissance et du respect de la discipline, ils exigeaient que les autorités fassent leur devoir en pourvoyant à leurs besoins vitaux et en exerçant un bon leadership. Par exemple, durant la Première Guerre mondiale, les soldats canadiens réclamaient une nourriture adéquate, de l'eau, des vêtements et un abri. Ils détestaient être exploités financièrement par les marchands, et au plan émotionnel, ils avaient besoin de répits, d'aller en permission loin de la ligne de front et de profiter de divertissements pour compenser la vie dans les tranchées. Les soldats exigeaient aussi des chefs compétents, qui croyaient à la valeur sacrée de la vie, qui s'abstenaient de les traiter durement et de les engueuler, qui donnaient des ordres justes et qui prenaient de bonnes décisions. Quand ces critères n'étaient pas respectés, si les chefs se conduisaient de façon immorale, les militaires étaient portés à se rebeller, par respect de soi, leurs gestes étant justifiés au nom de l'économie morale établie collectivement. Le recours à la désobéissance était simplement une façon de rappeler aux autorités militaires leurs obligations et d'obtenir la restauration de principes justes et équitables, et le respect dont les insoumis croyaient avoir été privés[14].

Selon les conceptions de Thompson et Mantle, les opprimés qui défendaient l'économie morale en se livrant à des émeutes ou à des mutineries restreignaient délibérément leur action en s'imposant des limites. Leur but n'était pas de renverser le régime en place et de faire la révolution; les émeutiers ou les mutins voulaient simplement rétablir des conditions de vie acceptables et faire en sorte que les autorités respectent à nouveau leurs subordonnés. Par conséquent, on peut analyser les mutineries à la fois de haut en bas et de bas en haut. Il est possible de tirer des leçons sur les causes du manque de leadership et les qualités à cultiver sur ce plan afin de prévenir les mutineries. On peut aussi tirer des leçons sur les facteurs qui composent l'économie morale dans les rangs militaires, sur les attentes des soldats envers leurs dirigeants en retour de leurs bons et loyaux services, de même que sur les mesures préventives nécessaires pour éviter de rompre le pacte social implicite entre eux et leurs dirigeants, de façon à prévenir le déclenchement de mutineries. Les bons chefs veillent au bien-être de leurs subordonnés, de sorte que le pacte social est automatiquement maintenu. Les subordonnés souhaitent que leurs dirigeants s'occupent bien d'eux, et si ces obligations tacites ne sont pas remplies, ils demanderont des comptes à ces mauvais chefs et réclameront des mesures correctives. Donc, le leadership et l'économie morale sont intrinsèquement liés, tant comme facteurs de provocation que comme facteurs de prévention des mutineries.

Mutineries dans l'Aviation canadienne en janvier 1919

Durant la Première Guerre mondiale, ce n'est qu'à la toute fin des hostilités que les Canadiens ont pu faire partie d'une aviation proprement nationale. Avant la création de l'Aviation canadienne en 1918, les aviateurs canadiens avaient dû servir dans le Royal Flying Corps, le Royal Naval Air Service et la Royal Air Force britanniques. Pendant la guerre, les aviateurs canadiens n'avaient pas coutume de désobéir aux ordres, puisque leurs conditions de vie étaient infiniment meilleures que celles des fantassins dans les tranchées. Néanmoins, une fois la guerre terminée, certains d'entre eux qui attendaient leur démobilisation finirent par devenir moins tolérants et par protester avec plus de véhémence. La situation d'urgence étant révolue, les Canadiens des forces aériennes cantonnés à Camp Halton et ceux faisant partie du détachement d'Heyford voulaient obtenir un meilleur traitement, de meilleures conditions, des réponses concernant la solde en temps de paix et des garanties pour leur démobilisation.

Le vendredi 3 janvier 1919, une équipe de Canadiens suivant des cours professionnels à Camp Halton refusèrent de parader. L'enquête menée le lendemain révéla que l'officier britannique responsable de la parade ce jour-là avait fait preuve d'un sérieux manque de tact. Même si le terrain de rassemblement « était dans un état déplorable », l'officier « a obligé les hommes à entreprendre un exercice devant un attroupement de jeunes soldats qui de toute évidence s'amusaient beaucoup à les voir s'exercer dans la boue ». Humiliés de ce manque de respect et du plaisir cynique manifesté par l'officier et les jeunes soldats les voyant se dépêtrer, les Canadiens refusèrent par la suite de parader en guise de protestation. L'officier enquêteur recommanda « l'envoi immédiat d'un officier fiable à Camp Halton pour prendre en charge l'équipe canadienne ». Cela dit, considérant l'incident clos, il rapporta à l'état-major des Forces militaires canadiennes outre-mer à Londres : « Les hommes sont tranquilles et travaillent bien aux ateliers »[15].

L'état-major confia alors à un certain Capitaine Ryan la tâche de superviser les troupes canadiennes à Camp Halton et de remplacer l'officier précédent trop laxiste qui avait laissé les tensions s'accumuler. L'état-major indiqua que Ryan possédait deux ans d'expérience à titre d'officier des services techniques en France auprès de la Royal Air Force (RAF); l'état-major général le jugeait donc « exceptionnellement qualifié pour prendre en charge les soldats... à Camp Halton ». Le 23 janvier 1919, Ryan transmettait à l'état-major le message que « les conditions semblent beaucoup plus satisfaisantes ». Toutefois, il conseillait de remplacer les instructeurs des cours pour les soudeurs, les forgerons, les électriciens et les ajusteurs de moteurs, parce que les instructeurs de la RAF semblaient blasés par leur travail, manque d'intérêt qui selon Ryan était attribuable au désir d'être démobilisés le plus tôt possible[16]. Un mauvais leadership et l'attitude irrespectueuse envers les aviateurs avaient eu pour effet de les amener à défendre leur économie morale.

L'indicent survenu au Camp Halton n'est pas le seul cas d'insubordination que les autorités canadiennes ont eu à régler. Le 7 janvier 1919, il y eut une autre manifestation, à Upper Heyford, qui cette fois-ci s'accompagnait d'une longue liste de griefs et de revendications. À 8 h 40, « les hommes étaient en train de défiler par escadrille comme d'habitude sous les ordres de leurs sous-officiers, et l'escadron sous les ordres du sergent-major régimentaire. Quand on leur ordonna de rejoindre leur escadrille respective pour poursuivre les tâches, ils refusèrent de bouger. À part les sergents de section, les sous-officiers imitèrent les hommes ». Interpellés par le commandant de l'escadron, le Capitaine A.E. McKeever, les hommes refusèrent d'accomplir des tâches techniques dans l'escadron tant qu'on ne leur aurait pas garanti un salaire pour leur travail. Apparemment, « lors de leur transfert de l'Armée de terre à l'Aviation canadienne, le Lieutenant-colonel Bishop leur aurait dit que ce transfert n'entraînerait aucune perte de salaire et qu'ils seraient payés dès qu'ils auraient commencé à effectuer les tâches techniques pour l'entretien des aéroplanes, selon les barèmes salariaux s'appliquant aux conducteurs, aux cuisiniers, aux forgerons et aux divers membres des services techniques des autres unités canadiennes ». Les mutins à Upper Heyford indiquèrent carrément que si le salaire promis ne leur était pas accordé sur-le-champ, ils refuseraient d'exécuter des tâches techniques pour l'Aviation canadienne et exigeraient leur réintégration dans l'Armée de terre. Tant les hommes que les sous-officiers voulaient également savoir combien de temps encore on les empêcherait de retourner à la vie civile : « Quelqu'un a aussi demandé... si, à leur retour au Canada, on les obligerait à rester pendant six mois dans l'Aviation canadienne après la signature du traité de paix, ou s'ils auraient le droit d'être démobilisés sur demande comme c'était apparemment le cas pour leurs camarades des autres unités canadiennes »[17].

À peine cinq jours plus tard, le Capitaine McKeever rapporta que la situation s'était grandement améliorée. La question salariale et la politique de démobilisation étaient peut-être les prétextes invoqués pour justifier leur refus de travailler, mais l'enquête subséquente démontra clairement que le moral était très bas depuis quelque temps à cause des piètres conditions de vie. Les hommes furent donc relogés dans de meilleures installations qui, selon McKeever, « offrent tout le confort que l'on peut espérer n'importe où ». Ce déménagement s'imposait : « Le médecin militaire a condamné les dortoirs des hommes juste après ma dernière note de service parce que le toit n'était plus étanche depuis l'abondante chute de neige tombée il y a une quinzaine de jours ». Le commandant de l'escadron avait aussi fait des efforts pour améliorer la nourriture des hommes, si bien que McKeever affirmait que « la situation des hommes s'est grandement améliorée depuis ma dernière note de service... Les hommes semblent travailler avec plus d'entrain que quelques semaines avant l'éclatement de la crise »[18].

En dépit des échos positifs transmis par McKeever, le rapport du Major C.M. Marshall adressé à l'état-major général des Forces militaires canadiennes outre-mer

le 28 janvier 1919 n'avait rien de reluisant. En visitant le cantonnement d'Upper Heyford le 23 janvier, il constata que « la tenue et la discipline des hommes... laissaient beaucoup à désirer – ils étaient mécontents et négligés, attitude attribuable d'après moi au fait qu'ils étaient mal dirigés et qu'on ne s'occupait pas bien d'eux ». Marshall découvrit aussi que deux des sous-officiers, « des types de mauvais aloi plusieurs fois condamnés », avaient exercé une mauvaise influence en poussant les hommes à protester. Il ordonna alors à McKeever de renvoyer les deux sous-officiers à leur unité d'origine pour éliminer leur influence négative. Marshall conclut aussi que les hommes avaient besoin de plus d'entraînement : « Si on permet à ces soldats de rentrer au Canada dans leur état actuel, plus ou moins indisciplinés et mal formés, ils créeront une impression très défavorable ». Il recommandait donc de confier leur entraînement à un sergent-major instructeur. McKeever « a approuvé chaleureusement » les changements et les améliorations suggérés[19].

Néanmoins, le rapport de Marshall envoyé à l'état-major à la fin de février critiquait lui aussi sévèrement le leadership au Camp Heyford. Marshall y notait que « quand j'ai pris en charge le détachement d'Heyford le 5 février 1919, les militaires m'ont paru en général insatisfaits et relâchés », de sorte qu'il fit apporter des changements touchant les repas, les conditions sanitaires, la discipline et l'instruction. Il « convoqua tous les sous-officiers et leur indiqua les tâches et la conduite globale prescrite ». Selon lui, il fallait aussi « faire des exercices de discipline et de perfectionnement chaque matin de 9 h à 10 h ». Grâce à ces changements dans les conditions de vie et à une insistance accrue sur la discipline, Marshall put écrire ensuite à l'état-major : « J'ai le plaisir de vous informer que les hommes semblent à présent très satisfaits, et que le taux d'infractions a baissé de 75 pour cent »[20]. Durant les semaines suivantes, le moral des troupes a continué à s'améliorer. Le 13 mars, Marshall remit à l'état-major une description des activités récréatives mises sur pied : « On a organisé des sports, et équipé une baraque pour que les hommes puissent s'entraîner au football, à la boxe et à la lutte. On prévoit aussi tenir bientôt des compétitions dans ces sports... On continue à projeter des films trois fois par semaine, et au moins un film à caractère technique est présenté chaque soir. Les hommes ont obtenu l'autorisation d'organiser une danse ». Marshall n'était pas entièrement satisfait de la discipline des militaires canadiens, mais la situation semblait s'améliorer progressivement, et il ne put s'empêcher de noter que « les hommes ont l'air beaucoup plus joyeux et contents, ils apprécient leur confort et le fait que les autorités se soucient de leurs intérêts »[21].

C'est là tout ce que souhaitaient les militaires au Camp Halton et à Upper Heyford, c'est-à-dire que les autorités tiennent compte de leurs intérêts et de leur bien-être. À présent que la guerre était finie, le sentiment d'urgence et la volonté d'endurer les épreuves par souci patriotique s'étaient dissipés. Ces hommes en uniforme voulaient redevenir des civils. Les membres des forces aériennes au Camp Halton voulaient être respectés et ne pas avoir à supporter des traitements

abusifs. Leurs protestations visaient clairement à obtenir d'être mieux dirigés, et les enquêteurs comprirent vite que la solution était de les placer sous la supervision d'un officier canadien : ce compatriote et frère d'armes comprenait le pacte social implicite liant les officiers et les hommes, contrairement à l'officier britannique ayant humilié publiquement les Canadiens en train de patauger dans la boue. Les problèmes à Upper Heyford résultaient eux aussi d'un mauvais leadership et de la négligence des supérieurs vis-à-vis le bien-être général des aviateurs, mais il n'est pas clair d'après les principaux témoignages si les aviateurs s'en rendaient compte eux-mêmes. Leurs plaintes portaient sur des questions d'organisation – ils n'avaient pas reçu la paye promise lors de leur transfert dans le nouveau corps de l'Aviation canadienne et ils craignaient que leur décision d'en faire partie ne les oblige à demeurer sous les drapeaux six mois de plus que leurs camarades de l'Armée de terre. Mais les officiers supérieurs immédiats n'avaient pas le pouvoir de résoudre ces deux problèmes, qui devaient être réglés par les décideurs dans l'appareil militaire et au gouvernement. Même si les insoumis d'Upper Heyford ne l'avaient pas exprimé, le piètre moral, les conditions de vie douteuses et le manque d'égard de leurs chefs ont pu contribuer à leur insubordination. Une fois leur mécontentement porté à l'attention du Capitaine McKeever, celui-ci fit des efforts méritoires pour améliorer les conditions des repas et des logements. Néanmoins, le Major Marshall jugea que ce soudain regain d'intérêt de McKeever pour le bien-être des hommes n'était pas suffisant. Il apporta donc de nouveaux changements aux conditions de vie, mit sur pied un programme récréatif varié, et imposa un entraînement disciplinaire pour contrer l'insatisfaction et le comportement négligé des hommes. Même deux mois plus tard, après un changement de commandant et malgré l'amélioration des conditions de vie, Marshall jugea que « la discipline n'est pas encore aussi bonne que je le souhaiterais »[22]. Ou bien Marshall avait des exigences inatteignables, ou bien les Canadiens étaient désespérément indisciplinés. C'est peut-être tout simplement parce que ces citoyens en uniforme ne comprenaient pas l'obsession de Marshall pour une tenue et une attitude impeccables, alors que tout ce qu'ils voulaient, c'était de retourner à la maison et de reprendre leur vie civile normale. Pendant que les hommes attendaient leur démobilisation, aucun autre acte de protestation collective ne fut signalé, ce qui porte à croire qu'un leadership attentif et des conditions plus agréables avaient permis d'étouffer dans l'œuf d'éventuelles transgressions et manifestations visant à défendre l'économie morale des aviateurs.

Mutineries dans l'Aviation royale du Canada en février 1946

Comme durant la Première Guerre mondiale, les Canadiens ayant participé à la guerre aérienne menée par les forces alliées entre 1939 et 1945 ont exécuté leurs missions avec honneur et détermination. Bien que la Marine canadienne ait eu à

déplorer plusieurs actes de rébellion du type grève industrielle à cause de conditions de vie déplorables ou de chefs insupportables, il n'y a pas eu de telles manifestations dans l'ARC au cours des hostilités. Et même une fois la guerre terminée, lorsqu'on a obligé des militaires à rester outre-mer pour l'occupation, ses membres n'ont pas senti le besoin de se lever et d'essayer d'imposer des changements par rapport à leurs supérieurs ou à leurs conditions de vie. Néanmoins, en février 1946, les équipages au sol de l'ARC dans deux stations britanniques et dans une base en Allemagne ont décidé de protester contre la politique de démobilisation gouvernementale et le devoir d'occupation qu'on leur imposait. En guise de protestation, ils ont fait des grèves sur le tas, envoyé systématiquement des lettres aux politiciens et informé directement la population canadienne de leurs griefs.

Les troubles survenus dans les stations de l'ARC à Odiham et Down Ampney n'étaient pas des flambées spontanées de mécontentement de la part d'hommes qui n'en pouvaient plus d'attendre pour rentrer chez eux et qui étaient résolus à employer n'importe quel moyen pour accélérer le processus. Ces frustrations couvaient depuis quelque temps, et en janvier 1946, les annonces des dates de démobilisation ont par inadvertance servi de catalyseur aux actes d'insubordination survenus le mois suivant. Le 9 janvier, le commandant de groupe N.W. Timmerman (commandant du quartier général de la 120e Escadre des transports à Odiham, Hampshire), réunissait le personnel de la station pour expliquer la politique du gouvernement s'appliquant au 437e Escadron concernant les engagements futurs pour l'occupation en Europe. Les intéressés se sont alors fait dire que le démantèlement des escadrons débuterait le 31 mars, que les activités de l'ARC cesseraient graduellement jusqu'au 30 juin, et que la plupart des membres de l'ARC seraient rentrés chez eux au début de l'automne. Il est noté dans le journal de la station que « les militaires ont bien accueilli la nouvelle, et à présent que la date limite du séjour est connue, on croit que le moral des troupes en général s'améliorera grandement. Malgré tous nos efforts pour leur offrir des exutoires sous forme de divertissements et pour améliorer leur bien-être, il était difficile pour ces hommes de penser à autre chose qu'à la question «quand allons-nous retourner à la maison?» » Deux jours plus tard, le Colonel Colin Gibson, ministre de la Défense nationale responsable des Forces aériennes, venait visiter la station. Les membres du personnel n'ont pas pu alors discuter avec le ministre au sujet de la politique de rapatriement, mais ils ont reçu l'assurance que tout le monde serait rentré à l'automne[23]. Deux autres escadrons de l'ARC (les 435e et 436e) formant la 120e Escadre des transports se trouvaient stationnés à une base voisine, Down Ampney au Gloucestershire. Le personnel de cette base fut informé le 10 janvier par son commandant, le Colonel d'aviation R.C. Davis, que le 435e Escadron serait démantelé le 31 mars 1946, que l'ensemble des troupes d'occupation de l'ARC plieraient bagage le 30 juin 1946, et que tous les militaires seraient revenus au pays au début de septembre. Le Colonel Gibson se rendit à Down Ampney le 16 janvier, où il a « parlé aux hommes et répondu à leurs questions à propos du rapatriement »[24].

Le ministre canadien de la Défense (Air) Colin Gibson s'adresse à des officiers canadiens à Down Ampney, en Angleterre, en 1946.
(Ministère de la Défense nationale, Centre d'imagerie interarmées des Forces canadiennes PL 46523)

Apparemment, les réponses données aux équipages au sol des deux stations étaient insatisfaisantes, puisque le 5 février, le journal de la station d'Odiham mentionne qu'« aujourd'hui, il s'est produit un fait sans précédent dans cette station de l'ARC, les hommes se sont mutinés ». Tous les membres de l'effectif s'étaient présentés à 9 h pour l'inspection hebdomadaire des troupes par le commandant (ils ont « donné un excellent numéro, notre meilleure parade jusqu'ici »). Toutefois, après l'inspection, 1 500 d'entre eux refusèrent de reprendre le travail, mettant ainsi à exécution leur décision, prise deux semaines auparavant, de faire la grève pour protester contre la politique de rapatriement gouvernementale. Le principal sujet de récrimination des mutins était une déclaration du ministre de la Défense nationale responsable des Forces aériennes diffusée publiquement, affirmant que les quatre cinquièmes des membres de l'ARC stationnés outre-mer s'étaient portés volontaires pour demeurer en Europe. Les aviateurs voulaient que l'on corrige ce chiffre inexact (les volontaires qui acceptaient de poursuivre l'occupation représentaient à peine le cinquième des effectifs de l'ARC), parce que « beaucoup parmi nous reçoivent des lettres leur demandant s'ils se sont portés volontaires pour le service d'occupation, et pourquoi ils ne reviennent pas rejoindre leur famille ». Par conséquent, les insoumis décidèrent de faire rectifier cette fausseté et de prendre position fermement; ils dirent à leurs commandants qu'ils ne reprendraient pas le travail tant que le gouvernement n'aurait pas précisé les dates définitives de rapatriement et corrigé la

fausse information, quant au pourcentage de volontaires, qui était colportée par les journaux et les stations de radio[25].

Les autorités de l'ARC réagirent immédiatement : le commandant en chef intérimaire des Forces aériennes outre-mer, le Commodore de l'Air H.B. Godwin, arriva à la station et tint une réunion avec le personnel en grève à 16 h ce jour-là. Le chroniqueur de la station nota dans le journal : « Il n'y a pas eu le moindre chahut, mais on avait pris des précautions adéquates pour mater promptement les éventuels incidents ». Les officiers présents à la rencontre remarquèrent que les grévistes ne posaient pas de nouvelles questions; ils se contentaient de répéter « les mêmes sempiternelles questions dont on avait déjà discuté avec eux auparavant ». Malgré la promesse que les autorités de l'ARC feraient des pressions pour que le gouvernement corrige la fausse information diffusée par les médias, « les aviateurs ne semblaient pas avoir obtenu satisfaction au terme de leurs discussions avec les officiers supérieurs ». Néanmoins, le commandant décida de reprendre normalement les activités à la station; personne ne fut confiné au campement, et « les divertissements se sont déroulés comme d'habitude ». La danse prévue eut lieu; les films furent projetés dans le mess des troupes; et même « les congés à Reading ont eu lieu de façon habituelle »[26].

Le 6 février, le chroniqueur de la station nota dans le journal que « les hommes sont encore en grève ». Les grévistes restaient dans leurs casernes à longueur de journée, n'en sortant que pour les repas. Ceux chargés d'assurer des services essentiels restaient au poste (cuistots, postiers, policiers et préposés aux communications), mais les sous-officiers, les officiers et même le commandant devaient eux-mêmes se charger des tâches autres que celles de cuisine à leur mess respectif. Un journaliste civil rapporta que « les officiers de la base aérienne ignorent carrément les grévistes », mais il était difficile d'ignorer le panneau à l'entrée de la salle du mess des hommes : « Nous exigeons le remplacement de tous les militaires qui veulent rentrer au pays. Pas d'appel nominal, pas de travail ni rien d'autre avant d'avoir obtenu satisfaction »[27]. Il était encore plus difficile de ne pas remarquer les journalistes et les cameramen qui assiégeaient le commandant pour l'interviewer encore, même s'ils avaient été déçus la veille « par l'absence d'actes violents ou de manifestations qui auraient fourni des articles sensationnels pour leur journal ». Le commandant décida, au lieu d'écarter les journalistes, d'appliquer « une politique d'information ouverte ». Par conséquent, en plus de donner lui-même des entrevues, le commandant de groupe Timmerman autorisait aussi les aviateurs à donner eux-mêmes autant d'entrevues qu'ils le désiraient[28].

C'est exactement une publicité aussi poussée que voulaient les grévistes – pour faire connaître publiquement leur insatisfaction devant la lenteur du processus de rapatriement et corriger auprès de la population canadienne l'information fausse concernant le nombre de volontaires. Les journaux du Canada rapportèrent alors largement que « selon les grévistes, leur principal grief vient du fait qu'ils ne se

sont pas engagés volontairement à demeurer plus longtemps en service, qu'ils sont retenus là-bas contre leur gré et que les indications contradictoires dans les journaux canadiens ont laissé croire à leurs proches qu'ils ne souhaitent pas retourner chez eux »[29]. Un aviateur-chef interviewé critiqua ouvertement les dernières décisions prises par le gouvernement canadien : « On nous retient ici contre notre volonté. Le gouvernement s'est engagé à fournir une force d'occupation, et il prévoyait au départ employer à cette fin des volontaires. Il les a obtenus, mais les a ensuite renvoyés au pays puis démobilisés. Nous ne sommes pas volontaires pour servir dans la force d'occupation ». Cela ne plaisait guère aux grévistes de savoir que les membres de l'ARC au Canada avec le même nombre de points de démobilisation que ceux postés outre-mer étaient libérés les premiers[30]. Leur frustration face à la lenteur du rapatriement avait été exacerbée par la nouvelle que l'État assurait le transport des épouses anglaises et des enfants des militaires canadiens désirant s'établir au Canada. Non seulement ces civils bénéficiaient d'un traitement préférentiel par rapport aux militaires ayant servi au front, mais le fait de transporter ainsi les épouses et les enfants prouvait aux grévistes que le prétexte du manque de bateaux invoqué par le gouvernement était carrément faux[31]. Les protestataires étaient aussi très frustrés parce qu'ils avaient l'impression que leur présence en Europe après la guerre n'était pas essentielle, ni même utile. Les grévistes se plaignaient que les nouvelles liaisons aériennes et le transport de passagers civils pour le compte des lignes aériennes britanniques étaient des fonctions purement civiles. Selon eux, un rôle d'appoint pour compléter les lignes aériennes civiles et le transport de dignitaires civils un peu partout dans le nord de l'Europe « ne font pas partie des tâches militaires à présent que la guerre est terminée ». De plus, les aviateurs étaient furieux parce que « nous devons transporter des passagers payants [pour British Airways], sans pouvoir aller nous-mêmes en congé sur le continent »[32]. Ce sont les revendications concernant le rapatriement qui suscitaient le plus d'attention, mais il semble que la dégradation qualitative et quantitative de la nourriture qui leur était servie posait aussi problème[33].

Bien que la dernière mention dans le journal de la station d'Odiham ce jour-là indique : « on a projeté des films dans le mess des hommes et un tournoi de bridge a été présenté à la Maison du Canada », la journée du 6 février n'avait pas été aussi calme que ces indications rassurantes le laissent croire. Des rumeurs avaient circulé à Down Ampney, l'autre station de la 120e Escadre des transports, voulant que les aviateurs emboîtent le pas à leurs collègues d'Odiham. Malgré qu'il n'y ait pas eu de grève ce jour-là, le lendemain, « les préposés à l'entretien ont quitté leur poste pour assister à une réunion... à 16 h 30 ». La conduite des officiers autant que celle des hommes révèle que tout le monde à la station savait qu'une grève était sur le point d'éclater. Lors de la réunion, l'adjudant de la station transmit une requête du commandant priant les membres du personnel d'entretien d'envoyer des représentants pour discuter avec lui: « Quelqu'un a répliqué qu'ils enverraient des représentants seulement à condition

que le commandant leur garantisse par écrit qu'aucune mesure disciplinaire ne serait imposée ». Cette exigence ayant été rejetée, entre 800 et 1 000 membres du personnel au sol entreprirent, à 13 h 30, une grève sur le tas. Les services essentiels, soit le central téléphonique, les transmissions, l'infirmerie, le contrôle des vols et le service de police, furent maintenus. Le commandant de groupe Davis vint rencontrer les grévistes à 15 h pour écouter leurs griefs, mais cette rencontre ne permit pas de progresser vers une solution. Il est noté dans le journal de la station que « les membres du personnel ont chahuté tout au long de la réunion ». Le commandant de la 120e Escadre des transports, arrivé à 17 h, s'est alors entretenu avec les protestataires; malheureusement, « on lui a réservé un très mauvais accueil »[34]. Aucun progrès ne fut réalisé en vue de donner satisfaction aux rebelles et de mettre fin à la grève. Les militaires à Down Ampney revendiquaient avec sérieux et détermination. Le porte-parole de leur comité de grève déclara : « Nous resterons en grève jusqu'à ce qu'on garantisse notre remplacement par des Canadiens ou jusqu'au démantèlement de la force d'occupation ». Les protestataires à Down Ampney expliquèrent clairement aux journalistes qu'il ne s'agissait pas simplement d'une grève de sympathie pour appuyer leurs camarades d'Odiham : « Nous avons de la sympathie pour nous-mêmes. Il n'y aura aucun compromis! »[35]. Ce geste de défi flagrant menaçait de s'étendre à d'autres stations; les journaux rapportèrent que des gestes d'éclat semblables risquaient de se produire dans les stations de l'ARC à Topcliffe et à Leeming au Yorkshire[36].

À la fin de la journée du 7 février, il y avait près de 2 500 grévistes dans l'ARC, et leur nombre pouvait vite augmenter à n'importe quel moment. Les commandants des deux stations, sachant que les services essentiels étaient assurés, décidèrent d'adopter une « politique d'attentisme visant à laisser aux intéressés tout le temps voulu pour réfléchir et retrouver leur raison »[37]. Les officiers admettaient que ces gens formaient dans une très large mesure une « armée de citoyens », et les responsables savaient que le problème n'était pas dû à un manque de leadership dans les forces aériennes, mais plutôt à la politique gouvernementale décidée en haut lieu. L'incident était donc considéré « comme une grève » plutôt qu'une mutinerie, ce qui était le cas à proprement parler[38]. Les grévistes insistaient eux aussi sur cette distinction importante. Un aviateur-chef déclara ainsi aux journalistes : « Ce n'est pas une mutinerie. Nos plaintes ne s'adressent à aucun des dirigeants ici. Nous en avons contre le gouvernement »[39]. Cet argument fut repris par chaque groupe de grévistes. Quand les préposés à la salle des rapports au quartier général de la 120e Escadre des transports se mirent en grève le 5 février, « ils soulignèrent avec véhémence que leur geste ne visait pas les officiers d'état-major au quartier général »[40]. Lorsque les équipages au sol à Odiham entreprirent leur grève, les journaux citèrent les paroles d'un aviateur : « Nous n'avons rien à reprocher au commandant de groupe N.W. Timmerman [le commandant de la station]... Notre principal grief concerne le programme de rapatriement. Nous voulons rentrer chez nous »[41]. Les grévistes à la station de Down Ampney dirent également aux journalistes : « Nous n'avons aucun

grief contre notre commandant de groupe (C/G Davis) »[42]. Leur grève n'étant pas un geste de protestation à l'encontre d'un officier supérieur ou de ses exigences, ils ne se considéraient pas comme des mutins.

Cet acte d'insubordination ayant pour but de « porter le malheur des hommes à l'attention du gouvernement canadien »[43], les grévistes n'ont pas compté uniquement sur les autorités de l'ARC et les médias pour faire valoir leur mécontentement; en effet, ils communiquèrent directement avec des hauts dirigeants du gouvernement. En plus d'écrire à leurs députés, les aviateurs de la station d'Odiham envoyèrent un message par câble au Colonel Gibson, ministre de la Défense nationale responsable des Forces aériennes, pour exiger sa démission : « Votre incapacité de trouver des remplaçants pour l'ensemble des membres de l'ARC outre-mer prouve que vous n'avez pas la compétence voulue pour exercer les fonctions de ministre responsable des forces aériennes »[44]. Le personnel au sol à Down Ampney eut le culot de télégraphier au Premier ministre W.L.M. King pour se plaindre. Le premier jour de leur grève, les insoumis écrivirent : « Tous les grévistes qui font partie du commandement des transports de l'ARC au Royaume-Uni réclament un changement immédiat dans la politique d'occupation pour achever l'évacuation des non-volontaires. Nous exigeons aussi que le Colonel Gibson se rétracte et corrige l'affirmation fausse voulant que les quatre cinquièmes des membres du personnel outre-mer soient volontaires pour y rester »[45].

Le Colonel Gibson veilla à ce que les médias transmettent ses réponses aux grévistes. Premièrement, sans la moindre hésitation, il admit que la plupart des aviateurs encore en Allemagne n'étaient pas là volontairement : « Ils ont été choisis pour servir »[46]. D'après lui, le tollé provoqué par ce chiffre de quatre cinquièmes était dû au fait que les journalistes l'avaient mal cité : « J'ai dit en fait qu'environ les quatre cinquièmes des membres de l'ARC faisant partie des forces d'occupation n'étaient pas volontaires. Ce chiffre a été mal rapporté dans les comptes rendus qu'ont reçus les hommes outre-mer... Naturellement, ce qui leur semblait une fausse indication de leur statut les a choqués »[47]. Gibson expliqua aussi pourquoi il avait été nécessaire de maintenir outre-mer autant de non-volontaires : étant donné que l'ARC n'avait pas fait de recrutement depuis 1944, elle manquait de personnel au sol pour la force d'occupation. Le ministre assura aussi aux membres du personnel aérien, persuadés que leur présence outre-mer était superflue que « votre présence à tous est indispensable pour aider à imposer un contrôle sur le pays ennemi »[48]. Les escadrons de transport étaient chargés d'acheminer les fournitures médicales, les vêtements, la nourriture, le courrier et le matériel technique vers les villes européennes et en Inde. En novembre 1945, le personnel de l'ARC avait transporté des marchandises totalisant 2,5 millions de livres. Les intéressés ne voyaient pas l'intérêt de transporter des passagers sur le continent, mais Gibson leur expliqua que cela permettait de maintenir l'état de préparation opérationnel des escadrons en cas de nouvelle crise dans l'ancien territoire ennemi.[49] En réponse aux plaintes des grévistes selon

lesquelles « des membres du personnel au Canada sont libérés avant ceux stationnés outre-mer qui ont autant de points qu'eux », Gibson dut admettre que c'était vrai, ajoutant toutefois que ces hommes n'étaient pas eux non plus des volontaires, et qu'au Canada, l'ARC n'en avait plus besoin : « L'autre solution aurait été de les garder au Canada à ne rien faire. Et il aurait été extrêmement difficile de justifier auprès de la population canadienne l'envoi outre-mer de ces non-volontaires »[50]. La bonne nouvelle, du moins aux yeux de Gibson, c'est que 500 remplaçants allaient être expédiés en Europe pour permettre le rapatriement d'une partie des non-volontaires faisant partie des équipages au sol; les 250 premiers remplaçants quitteraient le Canada durant la première semaine de février[51].

Les grévistes des deux stations étant insatisfaits de l'annonce qu'on allait remplacer seulement 500 d'entre eux, les grèves se sont poursuivies. Le troisième jour de la mutinerie, les protestataires à Odiham soumirent à leur commandant un ultimatum en trois points pour qu'il le transmette au quartier général de l'ARC à Londres. Les hommes exigeaient « le remplacement de la totalité des non-volontaires, la tenue d'une enquête sur «la déclaration erronée du Colonel Gibson selon qui les quatre cinquièmes des militaires restés outre-mer étaient des volontaires» » et prévenaient que « la grève va continuer tant que le gouvernement n'aura pas fait des promesses satisfaisantes concernant leur rapatriement »[52]. Il n'y avait pas de solution en vue, si bien que le gouvernement et les autorités des Forces aériennes durent alors montrer les dents. Le 7 février, troisième jour de la grève à Odiham et première journée de celle à Down Ampney, le ministre de la Défense nationale responsable des Forces aériennes avertit les rebelles : « Le gouvernement ne peut pas tolérer votre refus persistant de remplir vos fonctions normales ». Dans le même discours, il laissa aussi planer la menace que « les gens qui prennent part à de sérieuses infractions à la discipline ne seront pas rapatriés rapidement »[53]. Les autorités au quartier général de l'ARC à Ottawa adoptèrent aussi une position plus ferme, décidant que si les grévistes ne reprenaient pas leur travail avant le lundi matin 11 février, leur geste serait considéré comme une mutinerie et entraînerait des sanctions : on cesserait de verser leur salaire, les allocations à leurs personnes à charge et les avantages offerts après la guerre ne seraient plus versés, leur rapatriement serait retardé et il pourrait s'ensuivre des poursuites en cour martiale[54].

Le Capitaine de groupe (colonel d'aviation) F. A. Sampson, officier responsable du personnel au quartier général de l'ARC à Londres, fut chargé d'annoncer en personne ces conditions aux grévistes des deux stations. La rencontre, tenue le vendredi à la station d'Odiham, ne réservait pas de bonnes nouvelles pour les grévistes. Leur engagement dans les forces aériennes ne prendrait fin qu'en juin 1946, la date finale de rapatriement pour l'ensemble du personnel de l'ARC demeurerait au début de l'automne, et il risquait d'y avoir de sérieuses conséquences si la grève durait au-delà de l'échéance du lundi. Bien entendu, « les rebelles étaient mécontents »[55]. Malgré ces nouveaux sinistres, un journal rapporta : « Les hommes ont accueilli Sampson

de façon aimable, et après la rencontre, ils se sont massés autour de lui pendant plus d'une heure pour l'interroger à propos de leurs problèmes individuels »[56]. Par contre, la réunion à 15 h avec les grévistes de Down Ampney ne se déroula pas aussi cordialement. Il est écrit dans le journal de la station que Sampson « a essayé de s'adresser à une assemblée d'environ 500 aviateurs, mais il était souvent interrompu »[57]. Les journaux décrivirent des échanges plus animés entre l'officier et les grévistes, et un journal écrivit même que « les cris de protestation... enterraient pratiquement le discours [de Sampson] ». Quand l'officier assura aux grévistes que leur requête en vue d'accélérer le rapatriement avait été soumise aux autorités militaires et gouvernementales, un des protestataires cria sur un ton impoli : « C'est ça qu'on veut! » Sampson répliqua : « Je ne suis pas ici pour me laisser insulter ». Quand il dit par la suite que leur commandant était leur meilleur ami, un membre de l'audience s'exclama : « C'est pas contre lui qu'on manifeste ». Il se produisit un tollé et Sampson fut hué quand il les informa que leur salaire ne serait plus versé et qu'on leur couperait les vivres si la grève ne prenait pas fin le 11 février. Après la rencontre, un porte-parole des grévistes condamna les tactiques d'intimidation de Sampson et demanda : « Les Canadiens au pays accepteront-ils qu'on nous affame à cause de notre acte de protestation? » Les grévistes à Down Ampney gardèrent leur attitude de défi et décidèrent de poursuivre leur grève sur le tas malgré la menace de sanctions[58].

Néanmoins, les aviateurs avaient de quoi réfléchir. Les membres du personnel de stations dans le Yorkshire (Topcliffe et Leeming) éprouvaient beaucoup de sympathie pour leurs camarades grévistes d'Odiham et Down Ampney parce qu'ils étaient eux aussi mécontents des retards dans le processus de rapatriement. Des rumeurs coururent même que la grève était envisagée aux deux endroits. À la station de Topcliffe, 1 150 hommes se réunirent le jeudi soir pour discuter de la situation. Mais au lieu de se mettre en grève, ils décidèrent que trois d'entre eux, grâce à des arrangements pris par leur commandant, le Capitaine de groupe E.H. Evens, rencontreraient le commandant en chef intérimaire des Forces aériennes outre-mer H.B. Godwin pour discuter de leurs griefs à propos du rapatriement. Lors de la rencontre avec Godwin, les membres de la délégation réclamèrent « que la force d'occupation soit démantelée si on ne trouvait pas assez de volontaires à cette fin ». Ils expliquèrent que la fausse information selon laquelle ils étaient volontaires pour rester outre-mer avait provoqué des querelles de ménage « entre les hommes et leurs épouses à la maison à cause de ce malentendu ». Certains craignaient même en conséquence une rupture de leur foyer. Parce qu'on avait accepté de les écouter, ces hommes choisirent de rester au travail[59].

Presque aussitôt après la visite du Capitaine de groupe Sampson à Odiham, les grévistes décidèrent de respecter l'échéance imposée. Un caporal admit que c'est la peur des sanctions qui les avait convaincus de reprendre le travail : « À franchement parler, c'est la peur qui nous a fait rentrer au travail. Mais au moins, on a réussi à

transmettre notre message et à bousculer les autorités ici et à Ottawa »[60]. En acceptant de reprendre le travail même si le gouvernement n'avait encore satisfait aucune de leurs exigences, les grévistes d'Odiham remirent au commandant de leur station une déclaration de principe :

> En reprenant leurs tâches, les membres du personnel de l'ARC à Odiham veulent que la population canadienne sache qu'ils demeurent insatisfaits des déclarations et des actions du gouvernement. S'ils ont repris le travail, c'est seulement parce qu'ils ont compris que dans les circonstances, une protestation du genre ne peut pas se poursuivre indéfiniment, et que même maintenant, il est nécessaire pour le Canada de tenir ses engagements outre-mer. Ils espèrent sincèrement que les citoyens canadiens n'oublieront pas leurs griefs, mais qu'ils poursuivront la lutte là où eux-mêmes l'auront laissée[61].

Le samedi matin 9 février, environ 90 pour cent des grévistes à Odiham étaient rentrés au travail. Le lundi matin à 8 h 15, tous les hommes prirent part au rassemblement, accueillis par le commandant de groupe Timmerman souriant qui leur a alors dit : « Vous avez agi sagement en retournant au travail »[62].

Devant l'ultimatum du gouvernement, la première réaction des grévistes de Down Ampney fut de poursuivre leur mouvement et de refuser tout compromis; ils exigeaient une réponse satisfaisante au télégramme qu'ils avaient envoyé au premier ministre[63]. Le lendemain de la réunion avec Sampson et de l'annonce que leur action serait considérée comme une mutinerie si la grève ne cessait pas avant le 11 février, leur détermination sembla fléchir. Le samedi matin, une centaine de membres de la division des transports motorisés reprirent le travail. Les journaux ont alors indiqué que les grévistes tiendraient une assemblée le samedi après-midi, ajoutant que « de l'avis général, ils décideront de suivre l'exemple des membres du personnel au sol de l'ARC à Odiham au Hampshire qui hier ont mis fin à une grève similaire »[64]. Tel que prévu, les hommes acceptèrent la recommandation de leur comité de grève et revinrent sur la décision antérieure de défier les autorités et de ne pas respecter l'échéance du 11 février. Ils admirent ensuite ouvertement que cette décision était due au fait que « beaucoup d'entre eux ont un nombre élevé de points de rapatriement, et ne veulent pas nuire à leurs chances de retourner rapidement chez eux »[65]. Même si le premier ministre n'avait pas encore répondu à leur télégramme, les grévistes de Down Ampney lui en expédièrent un autre expliquant que pour eux, l'affaire n'était pas réglée :

> Les membres du personnel au sol de la station de Down Ampney, après avoir accepté de reprendre le travail, tiennent à souligner

> qu'ils se sont résignés à le faire d'abord à cause de la menace du gouvernement de leur couper les vivres et de ne plus verser d'allocations à leurs personnes à charge, et deuxièmement parce qu'ils estiment avoir atteint leurs deux principaux objectifs, qui étaient d'exprimer publiquement leurs griefs concernant le rapatriement et de faire corriger les fausses déclarations au Canada. Ils rappellent toutefois que leur insatisfaction n'a pas diminué. Ils espèrent sincèrement que les pressions de l'opinion publique canadienne obligeront votre gouvernement à agir en leur faveur[66].

Le lundi matin, tous les membres du personnel se présentèrent au rassemblement à 8 h 15. Les grèves étaient terminées[67].

Les officiers des stations visées se sont montrés remarquablement bienveillants et tolérants envers les grévistes. Dans l'intervalle, les officiers et sous-officiers supérieurs avaient assumé plusieurs des fonctions remplies normalement par le personnel pour maintenir les stations en opération et permettre la poursuite des vols réguliers. Ils conduisaient les véhicules de transport, s'occupaient des blessés à leur arrivée, effectuaient les tâches d'entretien, les inspections et les réparations mineures à l'équipement, et travaillaient même aux mess[68]. Il est noté dans le registre du quartier général de la 120e Escadre des transports à cette station que « les officiers exhibent leurs talents cachés quand c'est à leur tour de travailler aux cuisines. La vaisselle n'a jamais été aussi propre »[69]. Les officiers travaillant aux cuisines pouvaient même plaisanter avec les journalistes à propos de leurs activités. Un chef d'escadron (commandant d'aviation) « était debout avant l'aurore pour aider à préparer le bacon et les œufs. Il expliqua qu'il lui arrivait de préparer le petit-déjeuner pour son épouse, «mais j'espère qu'elle ne s'attend pas à ce que je le fasse tout le temps une fois de retour à la maison» »[70]. Après coup, le commandant de la station d'Odiham veilla à ce qu'on augmente les commodités et les agréments offerts aux membres du personnel pour les aider à mieux supporter le séjour outre-mer loin de leur famille. À partir de la fin de février, il y eut des spectacles sur scène au mess des aviateurs à chaque soir, et deux fois par semaine, des films étaient projetés dans le mess des aviateurs, celui des officiers et à l'hôpital. La station pouvait se vanter d'avoir un club de photo, des séances d'écoute musicale ainsi que des installations de badminton, de basket-ball, de tennis et de gymnastique[71]. Par contre, il était impossible de changer certaines conditions désagréables, les autorités n'ayant aucun pouvoir face aux intempéries et aux pluies quotidiennes qui tombaient sur Down Ampney et qui lui avaient valu son surnom de « Deep Agony » (profonde agonie)[72]. Les responsables à Ottawa n'étaient pas en mesure de modifier la politique gouvernementale, ni d'accélérer les procédures de rapatriement, chose que désiraient le plus les aviateurs. En plus de rater carrément la cible, les efforts du gouvernement pour améliorer leur moral ont

semble-t-il donné lieu à un malentendu amusant quant aux revendications réelles des grévistes. Le 14 février, il est noté dans le journal quotidien du quartier général du Groupe des transports n° 9 à Rockcliffe qu'« à la suite des grèves dans l'ARC au Royaume-Uni, on a décidé d'expédier par avion environ 11 000 livres de poudre de crème glacée, de lait en poudre et de sirop chocolaté. Un appareil Liberator 576 transportant la première cargaison de 5 500 livres a quitté le Canada à destination de Leeming au Yorkshire »[73]. De la poudre de crème glacée et du sirop chocolaté, ce n'est pas ce que souhaitaient les membres du personnel au sol, mais que pouvaient faire d'autre les autorités de l'ARC? Ils avaient les mains liées à cause des engagements du gouvernement.

Même si le Premier ministre Mackenzie King ne répondit pas aux télégrammes des grévistes, il s'opposait farouchement au maintien de forces d'occupation outre-mer. Dans son journal personnel, il écrivit le 5 février : « On a depuis appris que certains de nos militaires ont fait une «grève sur le tas» en Angleterre, incident qui vient confirmer ce que je soutiens mordicus depuis longtemps : il faut rapatrier les hommes et cesser d'ajouter du personnel pour renforcer nos troupes outre-mer, une idée absurde ». King dit au Colonel Gibson qu'il souhaitait une réduction rapide du personnel militaire outre-mer, mais ce dernier et le ministre de la Défense nationale responsable des forces aériennes ne voyaient pas les choses du même oeil[74]. Quand Gibson admit devant le Cabinet que les Anglais recouraient aux escadrons de transport de l'ARC pour transporter des civils et des marchandises commerciales dans un but lucratif, King fut estomaqué de voir que non seulement le ministre était favorable au maintien du personnel canadien en Europe pour poursuivre ces activités, mais qu'il voulait en plus reprendre le recrutement pour former des équipages au sol. Cependant, King s'interrogeait aussi sur la façon de résilier l'engagement de fournir des troupes d'occupation : « À part d'offrir au Gouverneur général la démission de l'ensemble du Cabinet, je doute qu'il soit possible de ramener les forces de défense au niveau où elles devraient être à l'heure actuelle »[75].

Juste au moment où les grèves prenaient fin, le Conseil de l'air à Ottawa s'est réuni, non pas pour examiner la façon d'accélérer le processus de rapatriement, mais pour préparer un énoncé exact de la politique de rapatriement à l'intention du gouvernement. Le 9 février, le Conseil de l'air tenta de fournir des réponses à plusieurs des questions et plaintes formulées par les grévistes. La politique de rapatriement accordait d'abord la priorité aux militaires qui s'étaient portés volontaires pour aller dans le théâtre d'opérations du Pacifique, aux prisonniers de guerre de même qu'aux autres cas spéciaux liés à des raisons familiales. Ceux qui n'avaient pas été volontaires pour combattre dans le Pacifique ou pour participer à l'occupation en Europe seraient ensuite démobilisés en fonction du nombre de rapatriés, à mesure qu'il y aurait du surplus de personnel parmi les troupes d'occupation. On a alors jugé que l'envoi d'autres Canadiens pour remplacer les non-volontaires encore outre-mer n'aiderait pas à régler la situation; les militaires ainsi libérés ne pourraient toujours pas rentrer

au pays, faute de place sur des navires. Par conséquent, il fallait démobiliser d'abord les membres du personnel superflus au Canada même, quel que soit leur nombre de points de rapatriement, et maintenir en service les militaires outre-mer jusqu'à la fin de la contribution de l'ARC aux forces d'occupation, en juin 1946[76]. Ce n'était pas ce que souhaitaient les aviateurs qui avaient le mal du pays, mais la logique de cette argumentation était indéniable, et les contraintes dues au manque de navires représentaient le facteur déterminant.

Mutineries dans les Forces aériennes du Commonwealth en janvier 1946

La vague de protestations contre la politique de rapatriement gouvernementale s'était répandue à la grandeur de l'ARC en février 1946. Les hommes à Odiham avaient fait la grève pendant quatre jours, comme ceux de Down Ampney. Les militaires d'autres stations de l'ARC (Topcliffe et Leeming) avaient envisagé sérieusement de se joindre au mouvement contestataire, et une rumeur avait circulé selon laquelle une quarantaine de membres du personnel au sol dans les stations de Biggen Hill et Croyden allaient débrayer le matin du 9 février (il n'y eut cependant pas de suite)[77]. Après avoir enduré pendant un mois supplémentaire le mauvais état des appareils, le manque de pièces de rechange, la pénurie de vêtements chauds pour l'hiver et les déplacements à bord des camions de trois tonnes au lieu d'autobus convenables, les hommes de la 126e Escadre des transports basée à Uetersen en Allemagne avaient clamé haut et fort leur désir de rentrer chez eux[78]. Par conséquent, pendant que leurs camarades faisaient la grève en Angleterre, les membres des équipages au sol de la 126e Escadre des transports signèrent tous une lettre faisant part publiquement de leur mécontentement face à la lenteur du processus de rapatriement et à la fausse déclaration quant à leur prétendu statut volontaire[79]. Il se forgeait de jour en jour une solidarité de plus en plus grande dans les rangs de l'ARC. Néanmoins, l'idée de faire la grève et de protester contre la lenteur du rapatriement venait d'ailleurs. Des membres de la Royal Air Force (RAF) et de la Royal Indian Air Force (RIAF) stationnés au Moyen-Orient et dans la région de l'océan Indien s'étaient mis en grève à la fin de janvier; les aviateurs de l'ARC avaient imité leur exemple en suivant le courant de protestation.

Les aviateurs des pays du Commonwealth basés au Moyen-Orient et dans la région de l'océan Indien avaient eu à subir des conditions environnementales bien pires que leurs collègues en Grande-Bretagne et en Europe continentale, ces régions étant affligées par la chaleur tropicale, les myriades d'insectes et les maladies débilitantes. Les stations en question avaient aussi très mauvaise réputation à cause de la nourriture infecte et d'un cantonnement rudimentaire dans des tentes. À cela s'ajoutaient l'ennui propre aux opérations en temps de paix, les frustrations à cause des tâches militaires routinières, la crainte qu'il ne reste plus d'emplois disponibles

au moment de la démobilisation et l'envie croissante de revoir la famille, d'où une situation volatile qui risquait d'entraîner à la moindre provocation un soulèvement en masse[80]. La station de la RAF de Drigh Road près de Karachi en Inde (maintenant au Pakistan) fut le théâtre de la première manifestation d'indiscipline dans les rangs subalternes. L'étincelle qui mit le feu aux poudres fut simplement l'annonce que le 19 janvier 1946, le commandant passerait en revue les militaires tenus de revêtir leur bel uniforme bleu (plutôt que la tenue tropicale moins chaude), inspection suivie par une revue de détail. Il en résulta un tollé de protestations quasi unanime, personne n'ayant le goût de parader dans son plus bel uniforme bleu inconfortable; par ailleurs, comme une bonne partie de leur fourniment était resté longtemps inutilisé, nul doute qu'il en manquait des morceaux. On fit passer le mot dans tout le campement qu'il y aurait une réunion secrète le soir sur le terrain de football. À cette réunion, les aviateurs décidèrent de ne pas défiler revêtus de leur uniforme bleu, et même de ne pas défiler du tout. Ils se rendraient sur le terrain de rassemblement vêtus de leur uniforme d'exercice kaki, pour dire au commandant qu'ils voulaient voir leurs griefs portés à l'attention des autorités supérieures. Le 19 janvier, les récalcitrants commirent leur acte d'insubordination, avec des résultats positifs. L'officier enquêteur écouta avec sympathie la série de demandes qu'ils adressaient au quartier général des forces aériennes à Londres : ils voulaient que le ministre responsable des forces aériennes soit informé de leurs plaintes concernant la lenteur du processus de rapatriement; ils désiraient pouvoir correspondre avec le premier ministre et les autres députés; ils voulaient qu'on supprime des usages militaires tout défilé le samedi, les défilés quotidiens pour se rendre au travail, et les revues de détail; enfin, ils souhaitaient une amélioration de leurs conditions de vie, une meilleure nourriture et des horaires de travail plus raisonnables. En l'espace de quelques jours, la nourriture s'améliora, les tentes trouées furent remplacées par des tentes neuves, des fauteuils furent livrés et les obligations de faire des heures de travail supplémentaires allaient être réduites. Les autorités avaient décidé qu'il n'y aurait plus de revues de détail ni de défilés en uniforme bleu de cérémonie, et soumis les problèmes de démobilisation à l'attention des responsables au gouvernement. Les protestataires reçurent aussi l'autorisation d'écrire à leurs députés. La quasi-totalité des militaires en dessous du grade de sergent signèrent une pétition envoyée au premier ministre (environ 1 200 signataires au total), et obtinrent qu'un député vienne visiter la station pour entendre leurs doléances[81].

Le geste d'insubordination au camp de Drigh Road provoqua une vague de manifestations du même genre parmi les aviateurs dans la région, puisque ce genre de comportement donnait semble-t-il de bons résultats. En plus d'avoir fait valoir leurs demandes et obtenu des faveurs, les intéressés s'en étaient relativement bien tirés malgré leur geste répréhensible. Par conséquent, 11 jours à peine après l'incident de Drigh Road, il y eut des protestations de plus de 50 000 militaires appartenant à plus d'une soixantaine d'unités dans 22 stations. Les grèves, qui durèrent de quelques

heures à quatre jours, avaient toutes un point commun : elles visaient surtout à accélérer le processus de démobilisation. Les membres de la RAF au camp de Mauripur près de Karachi voulaient qu'on triple pour eux le nombre de places allouées sur les navires afin d'accélérer leur rapatriement. À Ceylan, des aviateurs basés à Katunayke, Negombo, Koggala, Ratmalana et Colombo protestèrent contre la lenteur du rapatriement, la mauvaise administration de leur station ainsi que l'absence de divertissements et d'installations sportives. Ceux de la station de Cawnpore aux Indes se plaignirent de la nourriture, des conditions de vie, de la lenteur du processus de démobilisation et de l'injustice due au fait que les militaires de la classe B démobilisés ayant des compétences utiles pour la reconstruction de l'après-guerre pouvaient retourner plus tôt en Grande-Bretagne, quel que soit le temps passé sous les drapeaux. Les membres du personnel à Seletar, à Singapour, sortirent en claquant la porte d'une réunion où les officiers citaient des faits et des chiffres inconcevables; ils firent ensuite une grève sur le tas pour protester contre les installations de la cantine, les conditions d'hébergement, le manque d'installations récréatives et le processus de démobilisation trop lent. La grogne s'était propagée à la base voisine de Kellang, sans toutefois dégénérer en une grève générale. Des hommes au camp de Dum Dum à Calcutta manifestèrent parce que des grands paquebots servaient à transporter les épouses de guerre de militaires américains, ce qui contredisait semble-t-il les déclarations du ministre responsable des Forces aériennes selon lesquelles on manquait de navires pour rapatrier les membres de la RAF. Ailleurs, des aviateurs emboîtèrent le pas et réussirent à capter l'attention des médias, entre autres dans les stations d'Almaza (Égypte), Lydda (Palestine), Rangoon (Birmanie), Poona et Vizagapatam (toutes deux situées aux Indes)[82]. Même les membres de la RIAF se laissèrent emporter par le courant, certains d'entre eux ayant fait la grève à Cawnpore, Bombay, Allahabad, Jodhpur et Drigh Road aux Indes. En plus d'exiger d'être rapatriés plus vite, ces hommes protestaient contre la mauvaise qualité de la nourriture et la façon dont les officiers les traitaient. Les troubles aux Indes se propagèrent aussi à la Royal Indian Navy, qui subit des mutineries parfois violentes à Bombay, Calcutta, Madras et Karachi. Le 1er février, tous les protestataires faisant partie de la RAF avaient repris le travail. Au moment des grèves de l'ARC, les négociations étaient encore en cours au sein de la RIAF[83].

Si les frustrations d'un si grand nombre de militaires aboutirent à des grèves, c'est parce que ce recours donnait clairement de bons résultats. La nourriture et les conditions de vie s'améliorèrent ensuite et le processus de démobilisation fut accéléré (selon certaines estimations, dans la RAF, 100 000 militaires de plus auraient été ainsi libérés)[84]. Les succès enregistrés par chaque groupe de grévistes et l'impunité apparente de leurs actions incitèrent d'autres groupes à les imiter. Les membres de la RAF furent inspirés par les grèves ayant eu lieu dans l'armée de terre britannique au début de la période d'après-guerre[85]. Les aviateurs canadiens avaient aussi pour

modèle une grève réussie survenue auparavant dans l'armée de terre canadienne. Lassés de l'oisiveté de la vie de caserne, dégoûtés de la mauvaise nourriture, frustrés par leur solde limitée et furieux d'être exploités par les propriétaires des commerces locaux avides, les soldats cantonnés près d'Aldershot en Grande-Bretagne se livrèrent à une émeute durant la nuit du 4 au 5 juillet 1945, en attendant leur rapatriement. Cette action violente se solda par un lourd bilan : les vitrines de plus de 200 boutiques furent fracassées et les émeutiers causèrent pour 15 000 £ de dommages. Néanmoins, leur manifestation d'impatience avait été payante. Un des émeutiers se vanta ensuite sans remords, déclarant : « Nous avons fait la grève un jour, le lendemain on nous a enfin payés, et le surlendemain on nous a renvoyés à la maison. C'était la seule façon de faire bouger les choses. Avant ça, ils se contentaient de nous promettre un retour éventuel au pays, mais ces belles promesses n'ont jamais été tenues »[86].

Aiguillonnés par les résultats positifs obtenus dans l'armée de terre canadienne et par leurs collègues des forces aériennes du Commonwealth, les aviateurs de l'ARC décidèrent de courir un risque calculé et de se joindre au courant d'insubordination balayant les forces armées de l'après-guerre pour faire des pressions sur les gouvernements en vue d'accélérer le processus de rapatriement. Certains indices laissent croire que la nourriture et les installations récréatives laissaient à désirer, mais ce ne sont pas ces problèmes que voulaient exprimer, par leurs gestes de protestation, les membres de l'ARC mécontents. Leur campagne visait à attirer l'attention publique sur des aspects beaucoup plus vastes : la lenteur du processus de rapatriement, la perception fausse qu'ils s'étaient portés volontaires pour continuer à servir après la guerre, et la politique étrangère du gouvernement l'obligeant à maintenir des troupes d'occupation. Les protestataires indiquèrent très clairement que s'ils défiaient ainsi le gouvernement, c'était seulement pour contester sa politique injuste. Ils insistèrent aussi sur le fait que leurs griefs n'étaient pas dirigés contre leurs officiers supérieurs, et que vu leur loyauté envers l'Aviation canadienne, ils ne considéraient pas leur geste comme une forme de mutinerie. Ils avaient servi leur pays et le gouvernement fidèlement durant les six années de la guerre. À présent que la paix était revenue, ces civils en uniforme voulaient retourner chez eux. En les empêchant de réintégrer rapidement la vie civile, le gouvernement transgressait en quelque sorte les principes de l'économie morale. Les déclarations officielles selon lesquelles les hommes s'étaient portés volontaires pour rester outre-mer et échapper à leurs devoirs familiaux avaient miné la stabilité de leur famille, si bien que les membres des forces aériennes canadiennes exercèrent leur droit démocratique (selon leurs propres paroles), reprirent leur statut de civils (ce qu'ils étaient d'ailleurs en fait) et protestèrent en faisant la grève et en plaidant leur cause auprès de la population canadienne. Les aviateurs avaient accompli leur devoir pendant la guerre; à présent, le conflit étant terminé, ils voulaient que le gouvernement civil respecte ses obligations en temps de paix et les rapatrie.

Les mutineries dans l'histoire militaire canadienne

Il est parfois difficile d'étudier et d'analyser les mutineries militaires. Normalement, les mutins appartenant aux rangs inférieurs ne tiennent aucun registre de leurs actions. Les mutineries se produisent souvent de façon spontanée, et peuvent avoir de graves répercussions; par conséquent, il n'est pas toujours possible ni souhaitable de fournir ainsi des preuves sur papier, et admettre un tel acte d'insubordination n'est pas toujours acceptable socialement. Les chercheurs doivent donc se fier aux écrits d'officiers. On trouve parfois de la documentation abondante, surtout quand l'affaire a abouti à une commission d'enquête et à des procès en cour martiale. Par contre, certains commandants gardaient le silence à propos du mécontentement de leurs subalternes; ils jugeaient plus sûr de régler les problèmes à l'interne et officieusement. Au lieu de signaler des incidents montrant leur incapacité de garder le contrôle sur eux. Essentiellement, les militaires canadiens au XXe siècle se sont toujours montrés loyaux. Dans les Forces aériennes et dans l'Armée de terre, les protestations en masse n'ont eu lieu qu'après la fin de la guerre, et pendant que les militaires attendaient d'être démobilisés. Par contre, dans la Marine, il s'est produit durant la Deuxième Guerre mondiale plusieurs grèves semblables à celles observées dans l'industrie. Les grèves au sein des Forces aériennes en 1919 et 1946 ne se comparent ni aux émeutes survenues dans l'Armée de terre canadienne, ni aux mutineries dans la Marine royale du Canada. On relève des similitudes avec les actes de protestation dans l'Armée de terre et la Marine, mais il y a aussi plusieurs divergences majeures. Bien que les cas d'insubordination collective présentent des particularités culturelles très différentes dans chacun des trois Services, il y a indéniablement un dénominateur commun : les militaires avaient partagé des expériences ensemble, acquis une conscience commune et établi une définition du bien commun, et ils étaient résolus à revendiquer et défendre les droits touchant l'économie morale.

Les mutineries dans les Forces aériennes et l'Armée de terre étaient motivées par des facteurs identiques : dans ces deux services, les insoumis voulaient protester contre la lenteur du processus de démobilisation et ne pouvaient tout simplement plus tolérer leurs conditions de vie de transition. Par contre, ils ont exprimé leur mécontentement de façons très différentes dans les deux cas. Alors que les membres des Forces aériennes se sont contentés de refuser de parader ou de travailler, les soldats de l'Armée de terre se sont livrés à des émeutes et à des actes de violence pour exprimer leur mécontentement et faire des pressions sur le gouvernement. Durant la Première Guerre mondiale, on avait promis aux soldats canadiens de l'Armée de terre qu'ils seraient rentrés chez eux pour Noël 1918. Rendus en mars 1919, ils attendaient encore. En plus d'avoir enduré pendant quatre mois la discipline militaire et la vie de caserne en temps de paix, ils avaient eu à subir des poussées de grippe dues aux intempéries, en novembre 1918 et en janvier 1919, un hiver extrêmement froid ainsi qu'une pénurie de charbon pendant tout le mois de février 1919. En outre,

la Grande-Bretagne était aux prises avec une vague d'insatisfactions et de troubles généralisés, marquée par plusieurs grèves des mineurs, des débardeurs, des marins et des policiers. Bien avant le mois de mars 1919, les soldats canadiens étaient prêts à retourner chez eux : dans leur esprit, ceux qui avaient servi le plus longtemps outre-mer devaient être les premiers démobilisés, et il fallait que le gouvernement mobilise tous les navires disponibles pour transporter les hommes qui avaient servi leur pays, rempli leur devoir patriotique et mis leur vie en suspens pendant tant d'années[87]. Ces sentiments ont débouché sur des scènes violentes à divers endroits, en particulier à Kinmel Park où, durant la nuit du 4 au 5 mars 1919, l'impatience et les tensions qui bouillonnaient ont fini par provoquer deux jours de violentes émeutes[88]. Malgré plusieurs décès et procès en cour martiale, la plupart des émeutiers ont pu atteindre leur objectif d'être rapatriés plus tôt à la suite de cette action[89].

Les gestes de désobéissance collective dans les Forces aériennes et la Marine du Canada se ressemblent en cela que, dans les deux cas, les protestataires employaient des moyens pacifiques pour exprimer leur mécontentement. Toutefois, leurs objectifs immédiats étaient très différents car les marins ne cherchaient pas à interpeller le gouvernement canadien; les matelots en grève désiraient simplement améliorer leurs conditions de service sous forme de meilleurs logements, d'horaires de travail plus acceptables et de meilleurs chefs. Leurs actions et leurs motivations ressemblaient en tous points à celles des travailleurs civils. Pendant la guerre, des matelots n'ont pas hésité à faire des grèves sur le tas. Ainsi, le 19 juillet 1943, 190 marins se sont barricadés sur le pont de leur mess pour protester contre le fait que le capitaine avait annulé les permissions à terre sous prétexte que quelqu'un avait volé l'insigne en forme d'aigle d'un prisonnier allemand. L'enquête subséquente a révélé que la suppression des permissions était simplement l'étincelle ayant mis le feu aux poudres des griefs inexprimés : aucun des mutins ne s'attendait à ce que leurs plaintes soient traitées avec sympathie. En plus de protester à cause de la suppression des permissions à la suite du vol de l'insigne, les insoumis contestaient le fait que l'absence sans autorisation d'un seul matelot était un motif suffisant pour que toutes les permissions soient annulées. Ils se plaignaient aussi que les officiers les traitaient mal et les insultaient, et aussi parce qu'à leur avis, les autorités bloquaient intentionnellement leur avancement professionnel pour des raisons insignifiantes. Les marins manifestaient pour que le commandant rétablisse les permissions à terre, mais ils voulaient également être respectés et mieux traités par leur capitaine. Peu après, la nomination d'un nouveau capitaine a contenté l'équipage et lui a permis de retrouver son efficacité[90].

La mutinerie survenue à bord du *Rivière-du-Loup* en janvier 1945 s'explique entre autres par le manque de confiance envers les officiers supérieurs. Cette fois-ci, les griefs ne visaient pas le capitaine, mais plutôt son second, un type impopulaire. Pensant qu'ils allaient partir en mer sans leur capitaine qui avait dû quitter le navire pour recevoir des soins médicaux, 40 matelots s'étaient enfermés dans leur mess. Ils se plaignaient de l'incompétence du second, qui, lors d'une sortie précédente, avait

laissé le navire dériver de sa trajectoire pendant l'escorte d'un convoi, et qui avait mis en péril le navire et son équipage en faisant arrêter les moteurs et allumer les feux de navigation (au risque de révéler sa position aux sous-marins allemands) pendant qu'on cherchait à élucider la présence d'une embarcation vide en mer. Les matelots se plaignaient aussi de ne pas être respectés et de se faire injurier, et déploraient le fait que les officiers supérieurs n'écoutaient pas les suggestions des marins compétents concernant l'agencement des tâches[91]. Des incidents semblables éclatèrent sur le *Reindeer* en novembre 1942 quand des marins ont voulu protester contre un capitaine tyrannique, sur le *Restigouche* en janvier 1944 en réaction à des accusations de vol, et sur le *Chebogue* en août 1944 pour protester contre l'organisation des tâches à bord. Des grèves sur le tas ayant eu lieu tout au long de l'histoire de la Royal Navy, les marins canadiens, qui étaient en relation étroite avec la RN, ont repris cette tactique pour porter leurs griefs à l'attention des autorités en vue d'améliorer les conditions de vie et de travail des matelots loyaux et durs à l'ouvrage[92]. La coutume de la RN s'est naturellement transmise à la MRC, dont des membres ont recouru à la tactique de la mutinerie durant la période d'après-guerre, avec prudence toutefois, tendance qui a culminé au bout du compte par une série de mutineries ayant abouti au Rapport Mainguy en 1949 et amené plusieurs réformes importantes dans la Marine.

Leçons retenues

À première vue, les actes d'insubordination collective dans les Forces aériennes du Canada diffèrent considérablement des formes de protestation observées dans l'Armée de terre et la Marine. Premièrement, les grèves dans les Forces aériennes en 1919 et 1946 ont été pacifiques; les aviateurs se contentaient de rester dans leurs casernes et refusaient simplement de participer aux tâches militaires quotidiennes. Deuxièmement, les grèves de 1946 ne visaient pas à obtenir une amélioration des conditions de vie ou à contester des supérieurs immédiats. Les grévistes de l'ARC voulaient interpeller le gouvernement fédéral et faire des pressions pour accélérer le processus de rapatriement. Au contraire, dans l'Armée de terre, les protestations ont eu un caractère violent. Durant les deux guerres mondiales, des soldats canadiens ont eux aussi pris les grands moyens pour être rapatriés plus vite, en provoquant des émeutes marquées par du désordre et des destructions, et ce, avec des résultats positifs. Afin de prévenir d'autres dommages et destructions, le gouvernement canadien a alors réagi en renvoyant les émeutiers chez eux, pour les mettre hors de vue du public. Les conditions de vie insatisfaisantes et le manque de communication entre les chefs et les subalternes avaient contribué dans une large mesure à alimenter le mécontentement et le désir de rébellion. Les mutineries dans la Marine avaient aussi pour but d'obtenir une amélioration des conditions de vie et de contester des officiers supérieurs, mais les rebelles exigeaient d'être à nouveau traités correctement,

que ce soit aux plans des congés, des horaires de travail ou du respect. La composition sociale de la MRC avait évolué pendant la Deuxième Guerre mondiale; le nombre de civils enrôlés a fini par dépasser celui des marins qui avaient entrepris leur carrière dans les forces navales avant la guerre, à l'époque où l'entraînement s'effectuait sous tutelle britannique. Une fois la guerre terminée, ces Canadiens issus d'une société plus égalitaire ne voulaient plus tolérer toute forme de condescendance héritée du modèle britannique. Le clivage social artificiel entre les officiers et les matelots a débouché sur un manque de confiance et l'absence de communications. Par conséquent, pour être entendus, certains marins ont senti le besoin de se rebeller.

Malgré les grandes différences culturelles dans les formes de protestation propres à chacun des trois Services des Forces canadiennes, on relève un dénominateur commun; chaque cas d'insubordination était motivé par le désir de rétablir des pratiques justes, d'obliger les supérieurs à respecter leurs devoirs et de défendre les valeurs morales du groupe. Les membres de l'Armée de terre, de la Marine et des Forces aériennes avaient vécu des expériences semblables, et ces expériences les avaient rendus conscients des droits qui leur étaient dus selon eux en échange de leurs loyaux services. Ces droits, et donc les obligations de leurs supérieurs, consistaient à pourvoir à leur bien-être et à bien les diriger. Que ce soit la volonté des marins d'être mieux dirigés et d'avoir de meilleures conditions de travail, le désir des soldats d'améliorer les conditions de cantonnement et d'accélérer le processus de démobilisation, ou les craintes des aviateurs concernant la lenteur du processus de rapatriement et la fausse perception source de tensions familiales quant à leur statut de volontaire, les militaires des trois Services avaient l'impression de ne pas être bien récompensés en échange des bienfaits rendus au pays. Tout comme la population en Angleterre au XVIIIe siècle protestait en faveur du rétablissement de pratiques et de prix justes pour le pain, les militaires canadiens ont défendu les principes de l'économie morale qui s'appliquaient à eux. La désobéissance était une solution de dernier recours, mais ils employaient ce moyen de façon avisée pour faire valoir leurs intérêts en cas d'absolue nécessité.

On peut tirer des leçons des mutineries survenues dans les forces militaires canadiennes au XXe siècle. Les hommes et les femmes qui s'enrôlent dans la Marine, l'Armée de terre ou les Forces aériennes savent au départ qu'ils devront obéir aux ordres et renoncer à plusieurs habitudes propres à la vie civile. Mais en contrepartie de cette renonciation, ces gens s'attendent à être bien traités et respectés en tant que personnes ayant une contribution utile à apporter, et à être dirigés par de bons chefs qui se soucient de leurs subordonnés. Il n'est pas difficile ni déraisonnable pour les chefs de répondre à ces attentes. Un bon leadership peut contribuer à prévenir des actes d'insubordination massive. Le fait de forger des liens avec les subordonnés en leur témoignant du respect et de l'intérêt et en se souciant de leur bien-être suscite un sentiment de loyauté. Grâce à la confiance ainsi acquise, les chefs peuvent, comme l'exige leur fonction, influencer et motiver les subalternes pour qu'ils accomplissent

leur devoir. Pour établir cette confiance, il faut prendre soin de satisfaire certains de leurs besoins physiques et émotionnels, de préférence avant qu'ils ne commencent à se plaindre collectivement de leurs conditions de service. De bonnes communications représentent le moyen par excellence pour bien diriger, entretenir de bonnes relations avec les subordonnés et préserver un bon moral. Les chefs doivent être disposés à écouter leurs subordonnés, qui quant à eux doivent se sentir libres d'exprimer leurs griefs. Il faut que les chefs transmettent à leurs subalternes le sens du devoir, et que ceux-ci sentent qu'ils ont un rôle important à jouer dans la mission globale. L'histoire démontre que les gens désireux de servir leur pays acceptent d'endurer beaucoup d'épreuves par sens du devoir et par patriotisme. Néanmoins, les forces militaires canadiennes ont un caractère civil : ce fut le cas autrefois et c'est encore le cas aujourd'hui. Par conséquent, ces militaires apportent dans leur bagage les valeurs canadiennes fondées sur les droits démocratiques, l'individualisme et le désir de respect. Il arrive donc que des militaires luttent pour faire valoir leurs intérêts dans certaines circonstances : par exemple, lorsque les communications font défaut, lorsque les chefs laissent tomber leurs subordonnés dont les attentes raisonnables ne sont plus satisfaites. L'histoire révèle que le leadership et l'économie morale sont intrinsèquement liés, tant pour provoquer que pour prévenir les mutineries. Les leçons de l'histoire nous enseignent aussi qu'en dehors des contraintes de la guerre, les soldats, marins et aviateurs canadiens sont plus portés à revendiquer leurs droits et à exprimer leur mécontentement une fois l'état d'urgence passé[93].

NOTES EN FIN DE CHAPITRE

1 *Mutiny Charge Facing Airmen at UK Station*, document inconnu, 9 février 1946, dossier 78/47, Direction de l'histoire et du patrimoine (DHP).

2 « Airmen's Strike », *Vancouver Sun*, 9 février 1946, dossier 78/47, DHP.

3 *The RCAF Overseas « Strike »*, document inconnu, 11 février 1946, dossier 78/47, DHP.

4 « Airmen's Strike », *Vancouver Sun*, 9 février 1946, dossier 78/47, DHP; et citations tirées de l'article *The RCAF Overseas « Strike »*, document inconnu, 11 février 1946, dossier 78/47, DHP.

5 L.C. Audette, « The Lower Deck and the Mainguy Report of 1949 » dans l'ouvrage de James A. Boutilier, éd., *The RCN In Retrospect, 1910-1968*, Vancouver, The University of British Columbia Press, 1982, p. 236.

6 Allan English, *The Cream of the Crop : A Study of Selection, Training, and Policies Governing Lack of Moral Fibre in Aircrew in the Royal Canadian Air Force 1939-1945*, Kingston, thèse de doctorat à l'Université Queen's de Kingston, 1993, p. 191-192, 223, 250-251, 263 et 334.

7 Charles Webster et Noble Frankland, *The Strategic Air Offensive Over Germany 1939-1945*, volume II : *Endeavour*, Londres, Her Majesty's Stationery Office, 1961, p. 196; Charles Messenger, *Bomber' Harris and the Strategic Bombing Offensive 1939-1945*, Londres, Arms and Armour Press, 1984, p. 91; Max Hastings, *Bomber Command*, New York, The Dial Press, 1979, p. 248; et Norman Longmate, *The Bombers : The RAF Offensive Against Germany 1939-1945*, Londres, Hutchinson and Company Publishers, 1983, p. 184-185.

8 Joel E. Hamby, « The Mutiny Wagon Wheel : A Leadership Model for Mutiny in Combat », *Armed Forces and Society* 28, no 4, été 2002, p. 577-599 et 581-586.

9 Ibid., p. 578, 589, 590 et 595.

10 Howard G. Coombs, *Dimensions of Military Leadership : The Kinmel Park Mutiny of 4-5 March 1919*, Kingston, Institut de leadership des Forces canadiennes, 2004, p. 8.

11 Allan D. English, « The Masks of Command : Leadership Differences in the Canadian Army, Navy, and Air Force », exposé présenté lors du *Séminaire interuniversitaire sur les forces armées et la société* tenu du 25 au 27 octobre 2002, Kingston (Ontario), p. 6, 17 et 19.

12 Craig Leslie Mantle, *The « Moral Economy » as a Theoretical Model to Explain Acts of Protest in the Canadian Expeditionary Force, 1914-1919*, Kingston, Institut de leadership des Forces canadiennes, 2004, p. 3-7.

13 E.P. Thompson, *Customs in Common*, New York, The New Press, 1993, p. 188, 189, 211, 212, 216, 217 et 246.

14 Mantle, *The « Moral Economy » as a Theoretical Model*, p. 5-7, 12, 18, 32, 33, 53 et 56-58.

15 Lettre du Major J. McCrimmon à la section de l'ARC (quartier général des forces militaires canadiennes outre-mer à Londres), 7 janvier 1919, dossier D-2-49, volume 3430, série III B1, GD 9, Archives nationales du Canada (ANC).

16 Lettre de l'état-major général (quartier général des forces canadiennes outre-mer, Argyll House, Londres) au Colonel Sadler (école d'entraînement technique de la RAF, Halton Camp), 23 janvier 1919, dossier D-2-49 volume 3430, série III B1, GD 9, ANC.

17 Note de service du Capitaine A.E. McKeever (commandant de l'Escadron no 1, base de l'ARC à Upper Heyford), 7 janvier 1919, dossier R-4-49, volume 3432, série III B, GD 9, ANC.

18 Note de service du Capitaine A.E. McKeever (commandant de l'Escadron no 1, base de l'ARC à Upper Heyford), 12 janvier 1919, dossier R-4-49, volume 3432, série III B1, GD 9, ANC.

19 Lettre du Major C.M. Marshall (détachement canadien de la RAF à Upper Heyford)

au Lieutenant-colonel C.M. Edwards, 28 janvier 1919, dossier A-6-36, volume 3068, série III B1, GD 9, ANC.

20 Rapport hebdomadaire du Major C.M. Marshall (détachement canadien de la RAF à Upper Heyford) à la section de l'ARC (quartier général des forces canadiennes outre-mer à Londres), 25 février 1919, dossier D-2-49, volume 3430, série III B1, GD 9, ANC.

21 Rapport hebdomadaire du Major C.M. Marshall (détachement canadien de la RAF à Upper Heyford) à la section de l'ARC (quartier général des forces canadiennes outre-mer à Londres), 13 mars 1919, dossier D-2-49, volume 3430 série III B1, GD 9, ANC.

22 Rapport hebdomadaire du Major C.M. Marshall (détachement canadien de la RAF à Upper Heyford) à la section de l'ARC (quartier général des forces canadiennes outre-mer à Londres), 13 mars 1919, dossier D-2-49, volume 3430, série III B1, GD 9, ANC.

23 Journal de la station de l'ARC à Odiham, 9 janvier 1946, 11 janvier 1946, bobine 277, DHP.

24 Journal de la station de l'ARC à Down Ampney, 10 janvier 1946, 16 janvier 1946, bobine 277, DHP.

25 Journal de la station de l'ARC à Odiham, 5 février 1946, bobine 277, DHP; 6 février 1946, « RCAF Strike Still On », *Stratford Beacon-Herald*, dossier 78/47, DHP; et citation de l'article datant du 6 février 1946, « Demand Faster Repatriation », *Ottawa Journal*, dossier 78/47, DHP.

26 Journal de la station de l'ARC à Odiham, 5 février 1946, bobine 277, DHP.

27 « Demand Faster Repatriation », *Ottawa Journal*, 6 février 1946, dossier 78/47, DHP.

28 Journal de la station de l'ARC à Odiham, 5 février 1946, bobine 277, DHP.

29 « Demand Faster Repatriation », *Ottawa Journal*, 6 février 1946, dossier 78/47, DHP.

30 Citation tirée de l'article « Flyers Refuse to Work Until Demands Met », *Hamilton Spectator*, 6 février 1946, dossier 78/47, DHP; et « Replacements Promised as More Men Quit », document inconnu, 7 février 1946, dossier 78/47, DHP.

31 « 1500 RCAF Ground Crew Strike in UK », *Winnipeg Free Press*, 6 février 1946, dossier 78/47, DHP; et « Airmen's Strike », *Saskatoon Star-Phoenix*, 7 février 1946, dossier 78/47, DHP.

32 Première citation tirée de « Fliers' Strike Discussed By Cabinet », *Ottawa Citizen*, 6 février 1946, dossier 78/47, DHP; et deuxième citation tirée de « No Break Yet in Strike of RCAF Airmen », *Ottawa Citizen*, 8 février 1946, dossier 78/47, DHP.

33 « RCAF Strike Spreads; Ottawa Gives Warning », *Vancouver Province*, 7 février 1946, dossier 78/47, DHP; « Warning Sent Strikers Repat Chances Reduced by Breach

of Discipline », *Toronto Evening Telegram*, 7 février 1946, dossier 78/47, DHP; et « Down Ampney Airmen Quit Sit-Down Strike », *Hamilton Spectator*, 9 février 1946, dossier 78/47, DHP.

34 Journal de la station de l'ARC à Odiham, 6 février 1946, bobine 277, DHP; journal de la station de l'ARC à Down Ampney, février 1946, appendice, bobine 277, DHP.

35 « No Break Yet in Strike of RCAF Airmen », *Ottawa Citizen*, 8 février 1946, dossier 78/47, DHP.

36 « Replacements Promised as More Men Quit », document inconnu, 7 février 1946, dossier 78/47, DHP.

37 Journal de la station de l'ARC à Odiham, 7 février 1946, bobine 277, DHP.

38 Journal de la station de l'ARC à Odiham, 5 février 1946, bobine 277, DHP.

39 « 800 Down Ampney Men Vote to Continue Strike », document inconnu, 8 février 1946, dossier 78/47, DHP.

40 Registre de station du quartier général de l'escadre des transports no 120, 5 février 1946, bobine 277, DHP.

41 « Flyers Refuse to Work Until Demands Met », *Hamilton Spectator*, 6 février 1946, dossier 78/47, DHP.

42 « No Break Yet in Strike of RCAF Airmen », *Ottawa Citizen*, 8 février 1946, dossier 78/47, DHP.

43 « More Striking Airmen Returning to Duties », *Winnipeg Free Press*, 9 février 1946, dossier 78/47, DHP.

44 « Replacements Promised as More Men Quit », document inconnu, 7 février 1946, dossier 78/47, DHP.

45 Télégramme du personnel au sol de la station de Down Ampney adressé au Premier ministre W.L.M. King, 7 février 1946, 373437, bobine C9176, volume 416, GM 26 J1, ANC.

46 « Demand Faster Repatriation », *Ottawa Journal*, 6 février 1946, dossier 78/47, DHP.

47 « Airmen's Strike », *Vancouver Sun*, 9 février 1946, dossier 78/47, DHP.

48 Citations tirées des articles « Homesick RCAF Unit Will be Replaced », *Vancouver Sun*, 9 février 1946, dossier 78/47, DHP; « Airmen's Strike Halts Movement of Medicine, Food », *Saint John Telegraph-Journal*, 8 février 1946, dossier 78/47, DHP; et « RCAF Men Call Off Strike », *Vancouver Province*, 8 février 1946, dossier 78/47, DHP.

49 « RCAF Strike Spreads; Ottawa Gives Warning », *Vancouver Province*, 7 février 1946, dossier 78/47, DHP.

50 « Warning Sent Strikers Repat Chances Reduced By Breach of Discipline », *Toronto Evening Telegraph*, 7 février 1946, dossier 78/47, DHP.

51 « Replacements Promised as More Men Quit », document inconnu, 7 février 1946, dossier 78/47, DHP.

52 « No Break Yet in Strike of RCAF Airmen », *Ottawa Citizen*, 8 février 1946, dossier 78/47, DHP.

53 « RCAF Strike Spreads; Ottawa Gives Warning », *Vancouver Province*, 7 février 1946, dossier 78/47, DHP.

54 « Down Ampney Ground Crews Stay Off Jobs », *Hamilton Spectator*, 8 février 1946, dossier 78/47, DHP.

55 Journal de la station de l'ARC à Odiham, 8 février 1946, bobine 277, DHP.

56 « Down Ampney Ground Crews Stay Off Jobs », *Hamilton Spectator*, 8 février 1946, dossier 78/47, DHP.

57 Journal de la station de l'ARC à Down Ampney, février 1946 appendice, bobine 277, DHP.

58 « Down Ampney Ground Crews Stay Off Jobs », *Hamilton Spectator*, 8 février 1946, dossier 78/47, DHP.

59 « Down Ampney Ground Crews Stay Off Jobs », *Hamilton Spectator*, 8 février 1946, dossier 78/47, DHP; « 800 Down Ampney Men Vote to Continue to Strike », document inconnu, 8 février 1946, dossier 78/47, DHP; « Down Ampney Airmen Continue Walkout », document inconnu, 8 février 1946, 78/47, DHP; et citation tirée de l'article « Virtual Conscription for Canada's Occupation Air Force Has Arisen », *Lethbridge Herald*, 9 février 1946, dossier 78/47, DHP.

60 « Down Ampney Ground Crews Stay Off Jobs », *Hamilton Spectator*, 8 février 1946, dossier 78/47, DHP; et citation tirée de l'article « More Striking Airmen Returning to Duties », *Winnipeg Free Press*, 9 février 1946, dossier 78/47, DHP.

61 « Down Ampney Airmen Continue Walkout », document inconnu, 8 février 1946, dossier 78/47, DHP.

62 Journal de la station de l'ARC à Odiham, 9 février 1946, bobine 277, DHP; et citation tirée de l'article « More Striking Airmen Returning to Duties », *Winnipeg Free Press*, 9 février 1946, dossier 78/47, DHP.

63 « No Compromise : Striking Airmen Ask Resignation of Air Minister », *Sydney Record*,

8 février 1946, dossier 78/47, DHP.

64 « More Striking Airmen Returning to Duties », *Winnipeg Free Press*, 9 février 1946, dossier 78/47, DHP.

65 « Down Ampney Airmen Quit Sit-Down Strike », *Hamilton Spectator*, 9 février 1946, dossier 78/47, DHP.

66 Télégramme du personnel au sol de la station de Down Ampney adressé au Premier ministre W.L.M. King, 9 février 1946, 373416-7, bobine C9176, volume 416, GM 26 J1, ANC.

67 Journal de la station de l'ARC à Down Ampney, février 1946, appendice, bobine 78/47, DHP.

68 Journal de la station de l'ARC à Down Ampney, février 1946, appendice, bobine 78/47, DHP.

69 Registre de station du quartier général de l'escadre des transports no 120, bobine 277, DHP.

70 « Down Ampney Airmen Continue Walkout », document inconnu, 8 février 1946, dossier 78/47, DHP

71 Résumé du commandant pour février 1946 dans le journal de la station de l'ARC à Odiham, bobine 277, DHP.

72 « Striking RCAF Ground Crews in Britain Ended Four-Day Stoppage », *Brantford Expositor*, 11 février 1946, dossier 78/47, DHP.

73 Journal du quartier général du groupe des transports no 9, 14 février 1946, bobine 277, DHP.

74 On peut consulter l'inscription pour le 5 février 1946 dans le journal personnel de W.L.M. King à l'adresse http ://king.collectionscanada.ca/FR/default.asp.

75 Journal de King, 6 février 1946.

76 Note de service adressée par le Maréchal de l'air R. Leckie (chef d'état-major de la Force aérienne) au ministre, partie 3 « Politique régissant le rapatriement des membres de l'ARC », 11 février 1946, dossier 45-25-1, volume 5377, GD 24, ANC.

77 « Signs of Weakening Shown by Air Crew on Strike in Britain », *Ottawa Citizen*, 9 février 1946, dossier 78/47, DHP.

78 Registre des opérations de l'escadre des transports no 126, résumé pour janvier 1946, dossier 181.003 (D5041), DHP.

79 « Homesick RCAF Unit Will be Replaced », *Vancouver Sun*, 9 février 1946, dossier 78/47, DHP; et « The RCAF Overseas Strike », document inconnu, 11 février 1946, dossier 78/47, DHP.

80 David Duncan, *Mutiny in the RAF : The Air Force Strikes of 1946* (document hors série no 8 de la Socialist History Society, 1998), chapitre 1.

81 Ibid., chapitres 1 et 2.

82 Duncan, *Mutiny in the RAF*, chapitre 3; « RAF Strikes Overseas : Resentment at Slow Repatriation », *London Times*, 25 janvier 1946, p. 3; « RAF Strikes : Air Ministry Statement », *London Times*, 26 janvier 1946, p. 3; « RAF Strikers Warned : Delay in Repatriation », *London Times*, 28 janvier 1946, p. 4; « RAF Strikes Subside : Government State Awaited », *London Times*, 29 janvier 1946, p. 3; et « RAF Grievances in India », *London Times*, 1er février 1946, p. 3.

83 Duncan, *Mutiny in the RAF*, chapitres 3 et 7; « RAF Grievances : Prime Minister's Refusal To Yield to Force », 30 janvier 1946, *London Times*, p. 8; 1 « RAF Grievances in India », février 1946, *London Times*, p. 3; « Down Ampney Airmen Quit Sit-Down Strike », *Hamilton Spectator*, 9 février 1946, dossier 78/47, DHP; « More Striking Airmen Returning to Duties », *Winnipeg Free Press*, 9 février 1946, dossier 78/47, DHP; « Signs of Weakening Shown by Air Crew on Strike in Britain », *Ottawa Citizen*, 9 février 1946, dossier 78/47, DHP; « Will Consider Strike Mutiny if RCAF Men Still Out After Monday », *Saint-John Telegraph Journal*, 9 février 1946, dossier 78/47, DHP.

84 Duncan, *Mutiny in the RAF*, chapitre 3.

85 Ibid., chapitre 8.

86 Site Web du musée militaire du Hampshire County Council à Aldershot, « The Canadian Army Comes to Aldershot », à l'adresse http ://www.hants.gov.uk/museum/aldershot/faq/canada.html; et citations tirées des articles « Varied Opinions Voices about RCAF Strike », *Saskatoon Star-Phoenix*, 12 février 1946, dossier 78/47, DHP; « 1500 Airmen Stay on Strike », 7 février 1946, *London Free Press*, dossier 78/47, DHP.

87 Desmond Morton, « «Kicking and Complaining» : Demobilization Riots in the Canadian Expeditionary Force, 1918-1919 », *The Canadian Historical Review* 61.3, 1980, p. 336 et 338; et de Julian Putkowski, *The Kinmel Park Camp Riots 1919*, Clwyd : Flintshire Historical Society, 1989, p. 8-9.

88 Morton, « "Kicking and Complaining" », p. 337, 341; et Putkowski, *The Kinmel Park Camp Riots*, p. 7-8.

89 Coombs, *Dimensions of Military Leadership*, p. 14-15, 18-19 et 22; et de Putkowski, *The Kinmel Park Camp Riots*, p. 16.

90 Michael J. Whitby, « Matelots, Martinets, and Mutineers : The Mutiny in HMCS Iroquois, 19 July 1943 », *The Journal of Military History* vol. 65, no 1, janvier 2001, p. 77

et 90-98.

91 Bill Rawlings, « Only "A Foolish Escapade by Young Ratings?" Case Studies of Mutiny in the Wartime Royal Canadian Navy » dans *Le marin du Nord*, vol. 10, no 2, avril 2000, p. 63-67.

92 Whitby, « Matelots, Martinets, and Mutineers », p. 100-102; Richard H.Gimblett, « Ce dont le rapport Mainguy n'a jamais parlé : la tradition de mutinerie dans la marine royale canadienne avant 1949 », *Revue militaire canadienne*, vol. 1, no 2, été 2000, p. 85.

93 Nous remercions Howard Coombs (Université Queen's), Timothy Dubé (Bibliothèque et Archives Canada), Allan English (Université Queen's), Mat Joost (Direction de l'histoire et du patrimoine) et Randy Wakelam (Collège militaire royal du Canada) pour leurs suggestions utiles.

7

Matelots, officiers trop zélés et mutins : La mutinerie du NCSM *Iroquois* survenue le 19 juillet 1943

Michael Whitby

Un navire en mer représente un milieu distant en vase clos, et pour les opérations prolongées et éloignées des unités de la flotte, les autorités de la Marine doivent accorder beaucoup de pouvoirs, de responsabilités et de confiance aux chefs choisis pour commander.

— Joseph Conrad

J'ai toujours considéré que le style de leadership le mieux adapté à mes propres dispositions et le plus efficace au plan opérationnel consiste à traiter les subordonnés avec égards et respect. Selon moi, une discipline stricte à bord d'un navire ne doit pas être une discipline rigide.

— Amiral Elmo Zumwalt, U.S. Navy

8 h – Levée des couleurs. Rassemblement des matelots.
8 h 05 – Les matelots ne se sont pas présentés.

Voilà la note dans le registre de bord du destroyer NCSM *Iroquois* annonçant le début de la plus grave mutinerie de l'histoire navale canadienne, et peut-être la pire qui se soit produite dans n'importe quelle marine durant la Deuxième Guerre mondiale[2]. Pour protester parce que leur capitaine avait supprimé les permissions, 190 marins se sont barricadés sur le pont de leur mess, refusant obstinément de travailler tant que leurs griefs n'auraient pas été présentés aux officiers supérieurs à terre. Mais les membres de l'équipage mutiné ne voulaient pas seulement manifester

leur mécontentement à l'égard d'un chef impopulaire qui venait de les priver de leurs précieux congés. Cette action est symptomatique des problèmes d'une marine qui subissait alors une expansion sans précédent qui a multiplié ses effectifs par 50. Quand les jeunes officiers et matelots engagés volontairement, sans la moindre expérience et entraînés à la hâte, se joignaient à la flotte, ils étaient confrontés à la routine, à la discipline et aux personnalités peu familières, propres à la Force régulière de la Marine. Il en résultait souvent des frictions, mais à bord de l'*Iroquois*, cette combinaison volatile a fait péter les plombs et provoqué l'effondrement de la discipline[3].

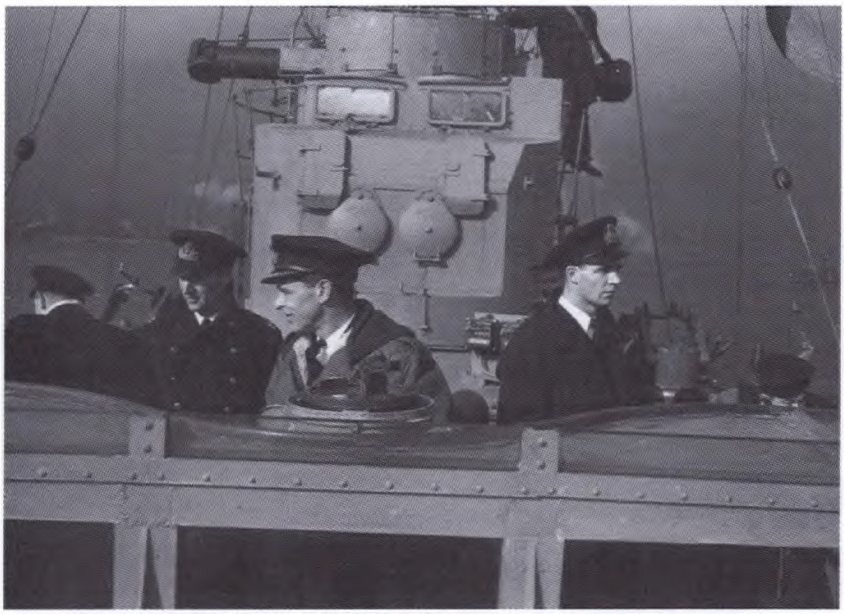
Partie 1

Le NCSM *Iroquois* aurait dû devenir le fleuron de la Marine royale canadienne (MRC). En plus d'être le plus récent ajout à la flotte, c'était le premier navire du programme d'acquisition le plus ambitieux appliqué jusque-là dans l'histoire de la Marine, si bien que les dirigeants navals canadiens misaient beaucoup sur lui. Les officiers supérieurs, en particulier le chef d'état-major de la MRC, le Vice-amiral Percy Nelles, espéraient que les destroyers de la classe Tribal viendraient améliorer les perspectives d'une marine qui, trop souvent, avait été négligée par les politiciens et les citoyens canadiens. Après avoir convaincu le gouvernement d'acheter des « super destroyers » conçus en Angleterre durant la course au réarmement des premiers mois de la guerre, Nelles a obtenu de haute lutte l'autorisation de ses maîtres politiques de déployer ces destroyers aux côtés de la Royal Navy (RN) dans les eaux européennes. C'est là qu'ils auraient le plus de chances de participer à des combats en surface « traditionnels » sous forme de duels à coups de canon, au lieu de simplement escorter des convois, d'où un maximum de notoriété. Par conséquent, le NCSM *Iroquois* semblait promis à un bel avenir quand il est entré en service le 30 novembre 1942, une journée lugubre, à Newcastle en Angleterre[4].

Malheureusement, sa période de mise en service initiale n'avait pas du tout répondu aux attentes. Les destroyers Tribal canadiens étant les « premiers de leur classe » à incorporer des améliorations cruciales par rapport au modèle britannique original, les difficultés ne se limitèrent pas aux problèmes de rodage habituels. Des problèmes structurels, une pénurie d'effectifs et d'autres ennuis croissants sont venus s'ajouter, freinant la progression de l'*Iroquois* vers l'état opérationnel complet. Un bref compte rendu du voyage inaugural vers la principale base navale du Canada à Halifax en Nouvelle-Écosse, traversée qui aurait dû être triomphale, démontre à quel point les obstacles se sont accumulés sur la route de l'*Iroquois*. Après un stage d'entraînement pénible avec des unités de la Home Fleet britannique à la base de Scapa Flow, le destroyer est parti pour Halifax le 28 février 1943, au grand dam des officiers supérieurs britanniques mécontents de perdre un précieux destroyer à

cause de ce qui leur apparaissait comme un simple exercice de relations publiques. La traversée de l'Atlantique Nord a été mouvementée, et une fois l'*Iroquois* arrivé à bon port, il a fallu le mettre en cale sèche pour réparer la coque. Les autorités à terre n'ayant pu réunir à cette fin qu'un petit groupe de travail, les membres d'équipage ont été obligés de faire eux-mêmes une bonne partie des réparations, ce qui a empêché le capitaine du navire, le Capitaine de frégate W.B.L. Holms de la MRC, d'accorder de longues permissions. Bien que Holms ait écrit dans son compte rendu mensuel que « le moral de l'équipage demeure bon », les marins grognaient parce que les permissions avaient été restreintes à de courtes virées à terre, d'autant plus qu'ils savaient que leur navire retournerait en Angleterre et qu'ils ne pourraient pas avant longtemps à nouveau fouler le sol canadien[5].

La malchance a empiré pendant le voyage de retour en Angleterre. Pendant que le destroyer affrontait une mer déchaînée et les rafales d'un vent de force 9, deux matelots ont été balayés par-dessus bord en essayant de rescaper un camarade qui gisait blessé sur le pont. Tous deux sont disparus sans laisser de traces, ce qui a cassé le moral de l'équipage[6]. D'autres malheurs ont frappé pendant cette traversée. Une fois l'*Iroquois* devenu enfin opérationnel, il a subi de nouveaux dommages considérables à la coque au cours de tempêtes en mer et s'est retrouvé à nouveau en cale sèche. Globalement, c'était un début très décevant et frustrant. Si le capitaine et l'équipage avaient entretenu des liens professionnels solides, on aurait probablement réussi à



Le Commandant W.B.L. Holms (au centre), sur le pont du Navire canadien de Sa Majesté Iroquois, en 1943.

(Ministère de la Défense nationale, Centre d'imagerie interarmées des Forces canadiennes R 77)

surmonter ces difficultés, mais ce n'était pas le cas. Décidément, l'état d'esprit laissait à désirer sur l'*Iroquois*, ce qui ne faisait qu'augmenter le niveau général de frustration. Le problème résultait en grande partie des mauvaises relations entre le capitaine et les marins jeunes et inexpérimentés, à cause de la discipline rigide imposée et du fait que le maître à bord manquait souvent de respect envers les officiers et les matelots.

William Boyd Love Holms était entré dans la MRC en 1916. Un an plus tard, pendant qu'il étudiait au Royal Navy College of Canada, il a été blessé lors de la grande explosion de Halifax, ce qui lui a valu par la suite d'être affublé du surnom humiliant « scarface » (balafré). Sa carrière s'est déroulée normalement; après des cours d'enseigne de vaisseau de première classe et une formation de lieutenant sur un bâtiment majeur de la RN, il s'est spécialisé comme officier du conditionnement physique. En gravissant les échelons, Holms a acquis la réputation d'un officier d'état-major supérieur à la moyenne et d'un bon gestionnaire de navire, si bien qu'à la fin des années 1930, sa carrière s'annonçait brillante quand on lui a confié successivement quatre postes intéressants. En 1938, il a été choisi pour devenir le premier commandant du NCSM *Restigouche*, un des quatre destroyers modernes achetés à la Royal Navy. Après son départ du *Restigouche* en décembre 1939, Holms a brièvement commandé le bâtiment-base d'entraînement NCSM *Stone Frigate* à Kingston en Ontario, avant d'accéder au poste de commandant des casernes navales à Esquimalt en Colombie-Britannique, principal établissement d'instruction de la MRC sur la côte Ouest. Puis, en novembre 1942, il a été nommé premier capitaine du NCSM *Iroquois*, sans contredit le poste de commandement en mer le plus prestigieux de la Marine[7].

Toutefois, cette série d'affectations avantageuses montrant que Holms était appelé à occuper de hautes fonctions impliquait un inconvénient dont il n'était pas responsable, mais qui a suscité dans une large mesure les problèmes auxquels il allait être confronté sur l'*Iroquois*. À partir de son départ du *Restigouche* en décembre 1939 jusqu'à son accession au poste de commandant de l'*Iroquois* trois ans plus tard, la MRC a connu la plus grande période d'effervescence de son histoire; la petite marine d'avant-guerre comptant à peine une douzaine de navires et quelques milliers de marins a alors littéralement explosé pour devenir une flotte qui comprenait des centaines de navires et jusqu'à 90 000 marins au moment culminant. Selon les paroles d'un historien, des milliers de jeunes Canadiens ont été « jetés sans ménagement dans un milieu totalement inconnu, sans avoir reçu un entraînement préliminaire ni disposer d'un équipement adéquat leur permettant de combattre un ennemi implacable »[8]. La grande majorité de ces recrues affluant massivement avaient d'abord fait partie de la réserve volontaire de la Marine royale canadienne (RVMRC), ou « Wavy Navy » comme on l'a surnommée, et à l'instar des réservistes dans d'autres services et d'autres marines nationales, leurs valeurs et leurs priorités étaient en général très différentes de celles des marins professionnels. Leurs penchants nationalistes les distinguaient des marins de la Force régulière enrôlés avant la guerre, qui avaient été formés dans la

Royal Navy et qui appliquaient fièrement les coutumes et traditions britanniques; ces nouveaux marins se montraient plus irrespectueux et désinvoltes face à la discipline; et ils s'étaient engagés volontairement pour combattre, et non pour faire carrière dans la Marine. Grâce à leur multitude et à leur participation à la guerre en mer, ces amateurs ont lentement modifié l'éthique de base dans la Marine canadienne.

Pendant que la Marine était bouleversée par cet afflux massif dans ses bases de la côte Est et dans les eaux de l'Atlantique Nord, Holms se trouvait loin du tumulte à la base relativement tranquille d'Esquimalt en Colombie-Britannique. À cet endroit, la guerre paraissait une perspective lointaine, d'où le maintien des mœurs et des pratiques coutumières en temps de paix. Même quand la guerre s'est rapprochée de la côte Ouest après l'attaque de Pearl Harbor, on observait des différences d'attitudes marquées entre le personnel naval de la base d'Esquimalt et celui des bases de la côte Est comme Halifax, Sydney et St John's, situées aux premières lignes de la bataille de l'Atlantique. Les leaders supérieurs de la Marine auraient dû s'en rendre compte et veiller à ce que le Capitaine de frégate Holms suive un cours de sensibilisation avant d'assumer le commandement de l'*Iroquois*, comme c'était apparemment le cas pour d'autres officiers navals transférés de la côte Ouest à la côte Est[9]. Mais cela ne s'est pas produit, et dès que Holms a pris les rênes du navire, le nouveau capitaine a montré qu'il n'était pas conscient des transformations profondes qui s'étaient opérées dans la Marine[10].

Partie 2

Dans les cercles navals canadiens, on a en général l'impression que les premiers capitaines des destroyers de la classe Tribal choisissaient eux-mêmes les officiers et les principaux sous-officiers sous leurs responsabilités, et que les équipages de ces grands navires, sur lesquels la Marine comptait tellement, incluaient dans une plus large proportion que les autres des marins appartenant à la Force régulière[11]. Mais ces deux perceptions sont inexactes. Un examen par rapport à d'autres destroyers canadiens révèle que ceux de la classe Tribal présentaient les mêmes caractéristiques pour ce qui est de l'expérience et de la provenance des membres d'équipage, dont environ 80 pour cent n'avaient jamais navigué en mer auparavant, y compris les officiers qui étaient pour la plupart des réservistes assez peu expérimentés. Seule différence notable, les capitaines des destroyers Tribal en étaient « à leurs deuxièmes armes » puisqu'ils avaient déjà commandé un destroyer, une tradition qui s'est maintenue longtemps après la guerre. En ce qui concerne la possibilité pour les capitaines de choisir leur équipage, le Vice-amiral H.G. DeWolf, officier le plus adulé de la Marine canadienne et premier capitaine du destroyer NCSM *Haida* de la classe Tribal, a rappelé que sa nomination s'était faite avec un minimum de préavis, de sorte que s'il avait voulu apporter des changements, cela lui aurait été impossible[12].

Mais certains commentaires, en particulier ceux du Capitaine de frégate Holms lui-même à propos de son équipage, viennent contredire la notion que les équipages des destroyers Tribal étaient triés sur le volet.

Quelques jours après avoir pris le commandement de l'*Iroquois*, Holms s'est plaint à l'officier supérieur de la MRC au Royaume-Uni que les officiers sous ses ordres n'étaient pas assez nombreux ni assez compétents pour venir à bout des difficultés considérables qui se posent à bord d'un destroyer en temps de guerre. Ses critiques visaient d'abord son second, le premier lieutenant Edward Madgwick de la MRC, qui jouait aussi le rôle d'officier d'artillerie navale. Holms reprochait à Madgwick de souffrir de « mal de mer chronique », et d'être incapable de s'acquitter de ses doubles fonctions, opinion qui s'était peut-être forgée avant la guerre pendant qu'il servait sous ses ordres à bord du *Restigouche*. Au lieu de réclamer un autre officier d'artillerie navale, Holms a demandé « la nomination d'un lieutenant de vaisseau supérieur ou d'un capitaine de corvette de la RVMRC[13] en guise de second à la place de Madgwick qui deviendrait alors officier d'artillerie navale à bord et officier d'artillerie navale de la flottille »[14].

Madgwick était inexpérimenté. Il n'avait que trois ans et demi d'expérience à titre de lieutenant de vaisseau, et sa nomination de premier lieutenant à bord de l'Iroquois était la première de ce genre, mais cela se comparait au degré d'ancienneté et d'expérience des premiers lieutenants sur les autres destroyers canadiens à ce stade de la guerre. Madgwick avait toutefois à son crédit une qualification importante contrairement à la plupart de ses homologues, puisqu'il avait suivi avec succès les cours difficiles d'artillerie navale à l'école de la RN à Whale Island[15]. Autrement dit, il était suffisamment qualifié et même bien qualifié, pour occuper le poste de premier lieutenant sur un destroyer canadien à la fin de 1942. Comme une foule d'autres officiers canadiens plongés dans de telles circonstances, il avait simplement besoin d'occasions pour se perfectionner. En l'occurrence, le manque de confiance du Capitaine de frégate Holms envers son second, qui se traduisait souvent par des critiques ouvertes et des engueulades, n'avait rien pour améliorer le moral de Madgwick ni celui des membres d'équipage.

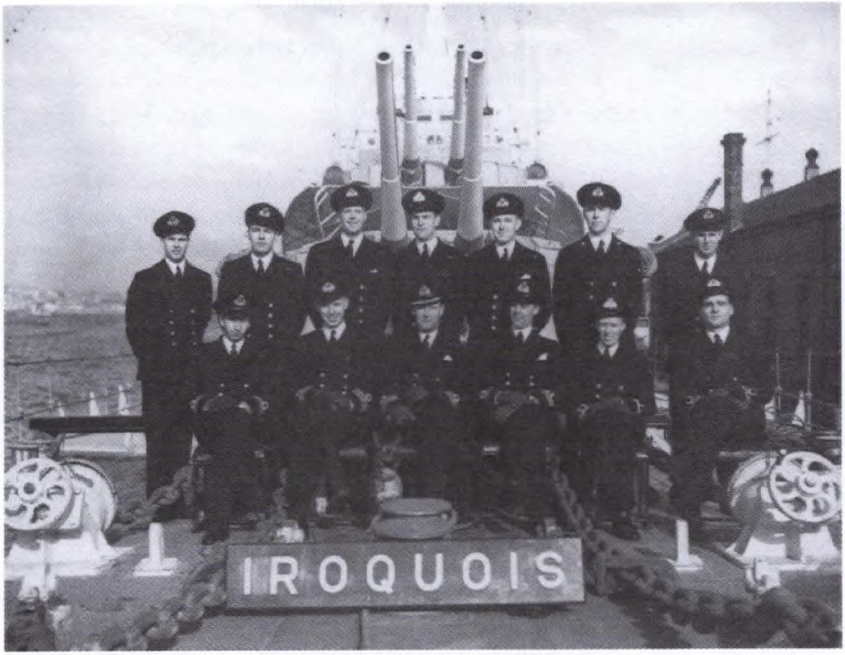
Holms faisait encore moins confiance aux sept membres de son carré d'officiers provenant de la RVMRC, qui « malgré leur zèle et leur empressement, sont pour la plupart inexpérimentés et ont de toute évidence besoin d'un complément de formation »[16]. En plus des critiques de Holms concernant la majorité des officiers, son évaluation de l'un d'eux, l'officier de navigation et lieutenant de vaisseau Douglas Bruce de la RVMRC, illustrait son attitude générale vis-à-vis la « Wavy Navy » et montrait à quel point il était déconnecté de la nouvelle situation par rapport au personnel dans la MRC. Holms se plaignait de fait que « Bruce a peu d'expérience en mer et manque totalement d'expérience sur un destroyer, et il appert que les cours de navigation suivis par cet officier étaient très incomplets et sans utilité pratique. On ne peut pas s'attendre dans les circonstances à ce que le capitaine puisse simultanément

diriger le navire et assurer la navigation de manière satisfaisante »[17]. Vu cette méfiance, Holms a demandé au Lieutenant de vaisseau W.P. Hayes, un officier de la force régulière nouvellement promu mais qui n'avait pas les qualifications voulues pour être navigateur, de revérifier les données de navigation fournies par Bruce. Hayes a rappelé par la suite que « le capitaine ne semblait pas faire tellement confiance aux officiers de la réserve; mais parce que je faisais partie de la force permanente, j'étais pratiquement immunisé contre les erreurs ». Hayes, qui considérait Bruce comme un bon navigateur, a alors décidé de rejeter cette demande du capitaine[18].

Contrairement à l'opinion du Capitaine de frégate Holms, Bruce possédait une expérience appréciable pour un officier de son grade occupant un tel poste à ce stade de la guerre, qu'il provienne de la Force régulière ou de la Réserve. D'ailleurs, il avait acquis plus d'expérience en mer pendant la guerre que Holms. Bruce ayant fait partie de la RVMRC avant la guerre, son ancienneté en tant que lieutenant de vaisseau remontait à novembre 1938, et il avait servi sur un destroyer comme réserviste en temps de paix. Une fois la guerre déclenchée, de novembre 1940 à juillet 1941, Bruce a navigué sur le destroyer à quatre cheminées NCSM *Annapolis* obtenu de la U.S. Navy, et même si ce vaisseau n'était opérationnel que depuis trois mois à peine, Bruce s'est montré alors suffisamment compétent pour qu'on le nomme ensuite premier lieutenant sur la corvette NCSM *Shediac*. Durant les neuf mois passés sur le *Shediac*, qui avait été affecté à la force d'escorte de Terre-Neuve, Bruce a connu un large éventail d'expériences en naviguant dans les eaux agitées de l'Atlantique Nord. Ensuite, il a étudié la navigation au long cours sur le NCSM *Kings* à Halifax[19]. Vu ce bilan, il n'est pas exagéré de dire qu'à ce stade de la guerre, la plupart des commandants de la MRC auraient aimé pouvoir compter en guise de troisième officier sur un réserviste volontaire aussi expérimenté et bien formé que Bruce[20].

Holms s'est plaint aussi de membres particuliers de l'équipage et du nombre insuffisant de membres de grade supérieur, mais il a essuyé une rebuffade des officiers supérieurs canadiens en Angleterre et du quartier général de la Marine à Ottawa. Le Capitaine de vaisseau K.F. Adams, officier principal de la Marine canadienne en Angleterre, a écrit dans une note adressée au secrétaire du Conseil naval, principal administrateur des Forces navales : « Nous regrettons que le Commandant du NCSM *Iroquois* soit insatisfait de l'équipage de son navire. Actuellement, les pénuries mineures sont inévitables ». Adams a indiqué aussi que certains des membres d'équipage dont se plaignait Holms avaient été bien évalués par leurs commandants précédents. Pour sa part, le secrétaire du Conseil naval a avisé Holms sur un ton sec que « nous avons fait le maximum pour fournir au NCSM *Iroquois* le meilleur équipage à partir du personnel disponible »[21].

Les plaintes de Holms à propos de son équipage, et particulièrement les officiers, montrent à quel point il avait perdu de vue les réalités entourant la MRC au milieu de la guerre. Son attitude face aux tâches et à la discipline en est un autre symptôme. À partir de son entrée en fonctions pendant la période de rodage et de mise en service



Équipage du Navire canadien de Sa Majesté Iroquois (date inconnue).
(Ministère de la Défense nationale, Bibliothèque et archives PA 206875)

de l'*Iroquois* à Newcastle, Holms y a imposé un régime disciplinaire sévère propre au temps de paix qui depuis longtemps était révolu à bord des autres navires[22]. À chaque jour, l'équipage devait se rassembler pour la division des tâches à 9 h puis pour le branle-bas du soir à 16 h. La tenue du jour pour les marins était l'uniforme n° 3 ou celui en serge bleue. Le capitaine passait les effectifs en revue chaque samedi « ce qui incluait même le port des gants blancs »[23]. D'après le premier maître de manœuvre de l'*Iroquois*, le Premier Maître Clement Mann, qui était entré dans la marine avant la guerre, « ce genre de routine ne s'applique plus depuis le début de la guerre. À ce stade-ci, la tenue de rigueur était l'accoutrement de travail en denim, sauf pour certains membres du personnel affectés à des tâches spéciales. De plus, les uniformes en serge bleue coûtaient cher à l'époque et étaient difficiles à se procurer »[24]. Mann se rappelle que les uniformes n° 3 devinrent vite sales et usés, et le Capitaine de frégate Holms s'est mis à punir les marins sous prétexte de tenue négligée. Au grand soulagement des matelots de l'*Iroquois*, quand le navire est venu s'ajouter à la Home Fleet à la base de Scapa Flow, le Contre-amiral (destroyers) I.G. Glennie a révoqué les ordres de Holms et autorisé les membres d'équipage à porter les vêtements de travail[25].

Les règles et procédures coutumières en temps de paix étaient incontournables, et il y a toujours eu des capitaines tatillons qui dirigeaient en respectant à la lettre les consignes; mais le mépris visible affiché par le Capitaine de frégate Holms envers

son équipage était une toute autre affaire. Mann se rappelle également que « quand il parlait à des subalternes, on avait toujours l'impression qu'il les considérait comme des êtres inférieurs »[26]. Holms tolérait mal les erreurs, engueulant et « malmenant »[27] parfois les matelots qui ne lui donnaient pas pleinement satisfaction. Un des matelots a témoigné que « le capitaine m'a secoué rudement par les épaules et traité de «foutu imbécile» puis il m'a projeté contre le premier maître de manœuvre en lui disant «jette cet imbécile par-dessus bord». Tout cela parce que le projecteur de fouille n'avait pas remonté à cause d'une défaillance mécanique quand il m'en avait donné l'ordre »[28]. Un autre marin s'est plaint que « sous prétexte que je n'avais pas aperçu un avion, le capitaine m'a frappé dans les côtes et donné une claque sur l'oreille droite »[29]. Résultat, rappelle le Premier Maître Mann, « quand le capitaine descendait sur un côté du navire pendant ses rondes, il y avait un exode en masse de tous ceux qui pouvaient se sauver de l'autre côté. Je suis sûr que beaucoup de matelots avaient réellement peur de lui »[30]. Et Holms ne se contentait pas de rudoyer les simples matelots; les officiers eux aussi subissaient sa colère. Un jour, après l'échec d'une tentative d'arrimer le navire à une bouée, Holmes depuis la passerelle a ordonné, en criant assez fort pour qu'on l'entende jusqu'au gaillard d'avant, aux officiers qu'il jugeait responsables de cet échec, dont le Lieutenant de vaisseau Madgwick, de regagner leur cabine[31]. Ce geste sans précédent a contribué à miner le moral des marins.

Un incident en particulier a irrité l'équipage. « Le 23 décembre 1942, pendant qu'on procédait à un exercice de manœuvre avec torpilles, voici ce qui est arrivé » :

> Après avoir choisi la torpille, il fallait l'apporter à l'arrière du navire jusqu'au porte-manteaux à torpilles. Le premier lieutenant a téléphoné à la passerelle et demandé d'attendre, pour mettre en marche les machines, qu'il ait donné le signal que tout était en règle, qu'il ait répété ce message et obtenu une réponse affirmative. Mais juste au moment où on plaçait la torpille vis-à-vis les vis, l'officier de la passerelle a fait démarrer les machines. Évidemment, les vis ont touché et gravement endommagé la torpille, qui a alors coulé; et cette fausse manœuvre a en même temps brisé une des vis. En représailles, le commandant nous a confinés sur le quai flottant pour Noël. Le bâtiment-base a envoyé pour Noël un chargement de bière à chaque navire mouillant à la base de Scapa Flow. Le jour de Noël, le capitaine a interdit la distribution de bière comme punition à cause de la torpille perdue et nous a obligés à rester sur le quai flottant à Noël, etc. Ces sanctions injustes ont causé beaucoup de rancœur parmi les matelots, d'autant plus que c'est plutôt l'officier responsable sur la passerelle qui était à blâmer[32].

Résultat, quand le Capitaine de frégate Holms a fait le tour des mess à Noël pour échanger avec les marins les vœux habituels dans les circonstances, il a été accueilli par un silence boudeur. Un officier a dit qu'il n'avait jamais vu un équipage au moral aussi bas[33].

Le problème ne venait pas uniquement du style de leadership de Holms; c'était la combinaison de son style de leadership *et* d'un jeune équipage inexpérimenté. D'après un officier :

> C'était un homme pour qui il était très difficile de travailler mais on peut dire la même chose pour beaucoup d'autres capitaines; le problème dans le cas de l'*Iroquois*, c'est que notre capitaine, quand il était contrarié ou fâché, perdait complètement son sang-froid et se mettait à hurler de manière incompréhensible contre le type qui l'avait offensé. Des marins chevronnés en auraient probablement ri, mais ceux de l'*Iroquois* n'avaient pas cette maturité et l'humeur de l'équipage s'en ressentait grandement... Ce qu'il aurait fallu, c'est un capitaine qui, en plus de diriger son équipage d'une main de fer, pouvait aussi bien stimuler et encourager ses matelots très novices que les expérimentés[34].

Les membres du carré des officiers ou des sous-officiers auraient-ils pu faire quelque chose pour corriger la situation en passant par les voies officielles? D'après les règlements royaux qui régissaient la discipline dans la MRC, « toute personne a pleinement le droit de soumettre à son supérieur n'importe quel motif de grief raisonnable », mais comme l'ont abondamment démontré les célèbres procès en cour martiale d'officiers du *Royal Oak* en 1928, ce n'était pas tout à fait vrai. Lors de cet incident, le capitaine et le commandant du cuirassé HMS *Royal Oak* avaient présenté par écrit des griefs concernant la conduite de leur officier supérieur. Ayant été réprimandé pour leur geste, les deux officiers ont alors exigé d'être jugés en cour martiale pour laver leur réputation, mais après un procès en cour martiale largement publicisé, ils ont tous deux été déclarés coupables d'avoir formulé par écrit des plaintes subversives à l'endroit d'un supérieur, après quoi on les a réprimandés et démis de leurs fonctions. Leur carrière était à toutes fins pratiques terminée, et cette leçon a eu des échos dans l'ensemble de la Royal Navy, et sans doute aussi dans la MRC, qui était en quelque sorte une sous-composante de la RN. Winston Churchill, alors Chancelier de l'Échiquier, a déploré dans une lettre au premier Lord de l'Amirauté (ministre de la Marine) que « la morale de ces procès en cour martiale apparaît très inquiétante aux yeux de tous les officiers ou simples marins qui ont à se plaindre de traitements trop sévères ou arbitraires »[35]. Comme l'a exposé succinctement un historien : « Se plaindre d'un officier supérieur a toujours été une entreprise risquée; c'est maintenant devenu un suicide professionnel »[36].

Dans les rangs des sous-officiers de l'*Iroquois*, on parlait de présenter des griefs au Capitaine de frégate Holms concernant ses agissements, mais il n'y a pas eu de suites parce que, comme l'a noté le Lieutenant de vaisseau Madgwick, « ils ont trop peur de les soumettre au capitaine »[37]. Le fardeau retombait donc sur les épaules de Madgwick, puisqu'il était le premier lieutenant à bord. D'ailleurs, après la mutinerie, le Vice-chef d'état-major de la Marine, le Contre-amiral G.C. Jones, a insisté sur le fait que Madgwick « était en partie à blâmer. Si la situation sur le navire et sa propre position vis-à-vis son capitaine étaient intolérables, il avait pour devoir d'en faire part aux autorités supérieures, même si cette démarche lui était pénible »[38]. C'était une tâche désagréable en effet, et qui n'aurait sans doute abouti à rien. Si Madgwick avait porté un grief à l'endroit de Holms, celui-ci se serait probablement mis en colère, a-t-il expliqué à la commission d'enquête subséquente, ce qui aurait envenimé encore plus la situation – rappelons que c'est le même capitaine qui avait un jour devant l'équipage banni Madgwick de ses quartiers. Si Madgwick avait porté plainte sans passer par Holms, on l'aurait accusé de déloyauté, et bien entendu, l'incident du *Royal Oak* était un exemple inquiétant. Quoi qu'il en soit, le premier lieutenant de l'*Iroquois* a fait ce qu'auraient fait la plupart des officiers; il a rempli ses fonctions de son mieux.

D'autres que lui ont apparemment décidé de laisser les choses suivre leur cours. Après la mutinerie, les officiers canadiens ont appris que l'état-major de la Home Fleet était au courant de la situation régnant à bord de l'*Iroquois*, mais considérait que c'était un problème purement canadien qu'il appartenait aux autorités canadiennes de régler[39]. C'est ce qui est arrivé en fin de compte.

Partie 3

Ironiquement, la mutinerie s'est produite dans le sillage de l'épisode le plus remarquable de la brève période de service de l'*Iroquois*. Le 11 juillet 1943, ce destroyer faisait partie de l'escorte de quatre navires protégeant le convoi de troupes « FAITH » à travers le golfe de Gascogne à destination de Casablanca. À la fin de la soirée, trois bombardiers de reconnaissance allemands Focke-Wulf *Kondor* ont repéré le convoi et lancé une attaque dévastatrice. Deux des trois grands transports de troupe ont rapidement été coulés et l'*Iroquois* a lui-même failli périr. Une fois les bombardiers ennemis repartis, le Capitaine de frégate Holms a supervisé une opération de sauvetage ayant permis de rescaper dans l'eau environ 1800 soldats et aviateurs. L'équipage de l'*Iroquois* a accueilli à bord environ 660 survivants, et même si le navire était surpeuplé, l'équipage a pris soin d'eux pendant le reste du voyage jusqu'à Casablanca[40]. C'était là une réussite sur laquelle il fallait capitaliser. Le destroyer avait enfin subi son baptême du feu, et bien que l'opération d'escorte du convoi FAITH se soit soldée par une cuisante défaite, on ne saurait en blâmer l'*Iroquois*. Au contraire,

l'équipage du navire s'est bien comporté, esquivant les attaques aériennes et assumant le premier rôle dans le sauvetage des survivants. Malheureusement, il a été impossible de maintenir longtemps ce meilleur moral.

Le 18 juillet, pendant que l'*Iroquois* retraversait le golfe de Gascogne en retournant à Plymouth, six survivants du sous-marin allemand *U-506* furent transférés à son bord en provenance d'un destroyer britannique. Un des officiers prisonniers a demandé qu'on lave la chemise de son uniforme, mais quand il l'a récupérée, son insigne distinctif en forme d'aigle avait disparu, de toute évidence volé par quelqu'un en guise de souvenir. L'officier n'était pas fâché; il s'est contenté de hausser les épaules en disant « c'est le prix pour le lavage »[41]. Mais Madgwick et Holms ont pris ce vol très au sérieux, et avec raison. En mars 1940, alors qu'il était premier lord de l'Amirauté, Winston Churchill a su que des marins britanniques avaient saisi une montre, un chronomètre et une croix de fer au capitaine de l'*Altmark* en arraisonnant ce navire dans les eaux norvégiennes; il s'est alors plaint au ministre de la Marine en insistant sur la nécessité de « prévenir tout acte du genre en faisant preuve de la plus grande sévérité. Personne n'a le droit de garder un souvenir de valeur, à moins de le signaler et d'obtenir l'autorisation. L'État peut confisquer des biens personnels à des ennemis, mais jamais à un individu »[42]. Sans doute conscient que ce vol serait très mal perçu, Madgwick s'est livré à mener une enquête rapide, mais ses recherches ayant été infructueuses, il a annoncé par l'interphone que si le coupable rendait l'insigne volé en le déposant anonymement dans sa cabine, on ne lui imposerait aucune sanction. Mais ce n'était pas assez aux yeux du commandant; Holms a alors ordonné à Madgwick d'informer l'équipage que si l'insigne n'était pas rendu, il supprimerait les permissions une fois le navire arrivé à Plymouth[43].

Quand l'*Iroquois* s'est amarré à la bouée 7 dans le port de Plymouth le 18 juillet à 16 h, l'article volé n'avait toujours pas été rendu, le coupable l'ayant probablement jeté par-dessus bord; et fidèle à sa menace, Holms a refusé toute permission, mettant ainsi le feu aux poudres. Certains des membres d'équipage voulaient retrouver leur épouse à Plymouth, tandis que les autres, en bons marins, voulaient aller à terre pour se défouler et célébrer leur baptême du feu. En faisant sa ronde ce soir-là, le Premier-maître Mann a perçu beaucoup de mécontentement et sentait que « quelque chose allait se passer »[44]. Le capitaine d'armes était arrivé à la même conclusion, et conformément à leur devoir, ces deux sous-officiers supérieurs ont ensemble avisé le premier lieutenant. Les trois hommes sont ensuite allés trouver le Capitaine de frégate Holms dans sa cabine de jour pour lui exprimer leur inquiétude[45]. Mais ce dernier ne voulait rien entendre, et à part révoquer son ordre d'annulation des permissions, il ne pouvait pratiquement rien faire de plus; il était trop tard. Le lendemain, comme l'a mentionné le rapport d'enquête consécutif, « une bonne partie des membres de l'équipage du NCSM *Iroquois* ont refusé d'aller à leur poste »[46].

Pour mieux comprendre les événements du 19 juillet, une journée pluvieuse et sinistre, il faut se baser sur les rapports du Commander Reginald Morice de la

RN qui, en tant que Captain (D) à Plymouth, exerçait l'autorité administrative sur les destroyers évoluant à partir de ce port, et donc sur le Lieutenant de vaisseau Madgwick. Suivant les procédures habituelles de manœuvre portuaire, à 8 h, on a appelé à coups de sifflet les marins de l'*Iroquois* à gagner leur poste. Cinq minutes plus tard, le premier lieutenant a été prévenu que la quasi-totalité des marins subalternes, à part les stewards et les préposés aux approvisionnements, s'étaient enfermés dans les mess sur les ponts supérieur et inférieur à l'avant. Madgwick, après avoir constaté la situation par lui-même, « a essayé de discuter avec les matelots révoltés dans les mess au-dessous du treuil à munitions sur le pont du gaillard avant. Mais ça n'a rien donné. Le premier lieutenant est ensuite revenu à l'arrière vers 8 h 30 pour rapporter au capitaine du navire ce qui s'était passé. Holms a alors déclaré qu'il leur donnait une heure pour envoyer un porte-parole et se rassembler. Environ cinq minutes plus tard, le capitaine d'armes informait les matelots en grève. En réponse, les 190 matelots se sont mis à scander comme des manifestants à la voix éraillée « on veut le Captain (D)!; on veut le Captain (D)! »[47].

À 8 h 45, pendant que le Lieutenant de vaisseau Madgwick attendait la suite des événements dans le carré des officiers, le steward du Capitaine de frégate Holms est venu lui dire que celui-ci s'était effondré : « Le médecin s'est immédiatement rendu auprès de lui et l'a consigné au lit parce qu'il venait de subir apparemment une crise cardiaque. Par conséquent, et vu que le navire devait partir en mer à bref préavis, le premier lieutenant est monté à bord du NCSM *Athabaskan* et a exposé la situation au Capitaine de frégate G.R. Miles, capitaine et officier canadien le plus haut gradé sur place »[48].

L'*Athabaskan*, qui s'était amarré le long de l'*Iroquois* l'après-midi précédent, aurait peut-être joué un certain rôle dans ces incidents. D'ailleurs, selon le Capitaine de frégate Holms, l'équipage de ce navire était en partie responsable des troubles survenus sur l'*Iroquois*. Il a déclaré lors de son témoignage à la commission d'enquête officielle sur la mutinerie :

> Des troubles semblables ont eu lieu semble-t-il sur l'*Athabaskan*, et un certain nombre de matelots ayant participé à cette contestation se trouveraient encore sur l'*Athabaskan*. J'ai appris aussi que le commandant de l'*Athabaskan* avait demandé ou suggéré à l'officier d'état-major rattaché au Captain (D) qu'il vaudrait mieux ne pas laisser les deux navires amarrés ensemble avant que l'*Athabaskan* ait repris la mer et subi un ménage de fond en comble[49].

Selon les détails de l'incident sur l'*Athabaskan* évoqué par Holms, des membres d'équipage avaient collectivement enfreint les règles de permission en avril 1943, et c'est presque certainement le Capitaine de frégate Miles, qui avait accueilli Holms à une réception le 18, qui l'a informé de la demande de séparer les deux destroyers

canadiens[50]. On ne trouve aucune autre référence à cette demande de Miles dans les registres, mais si elle été réellement soumise, les membres de l'état-major à Plymouth ont dû rester perplexes en constatant que les officiers canadiens avaient l'impression de contrôler aussi peu leur équipage :

> Holms a accusé l'équipage de l'*Athabaskan* d'être responsable de la dégradation de l'humeur des matelots à bord de son navire : je suis monté sur l'*Athabaskan* quand il est venu s'amarrer [le 18], et j'ai entendu beaucoup d'éclats de rire, et à deux ou trois reprises, des membres de mon propre équipage ont dit à des matelots de l'*Athabaskan* « Pourquoi est-ce qu'ils ne vont pas servir sur un navire de combat? », et tout ça sur le ton de la plaisanterie... Je trouve bizarre que l'état d'esprit plutôt joyeux ait pu changer radicalement du jour au lendemain[51].

Ce changement d'humeur, s'il s'est réellement produit, était sans doute dû au fait que les marins de l'*Athabaskan* pouvaient débarquer à terre, contrairement à ceux de l'*Iroquois*! Cela dit, tout au long de la matinée du 19 avril, des marins compatissants de l'*Athabaskan* avaient donné à leurs camarades de l'*Iroquois*, par les hublots à l'avant, de la nourriture, des boissons et des encouragements[52]. Donc, cela aurait pu contribuer aux troubles survenus à bord de l'*Iroquois*, et les autorités britanniques et canadiennes ont eu peut-être de la chance de ne pas se retrouver aux prises avec deux mutineries dans le port de Plymouth ce jour-là.

Peu après que le Lieutenant de vaisseau Madgwick fut venu sur l'*Athabaskan* pour expliquer la situation au Capitaine de frégate Miles, les deux officiers ont descendu à terre pour faire rapport au Captain (D) à Plymouth. Ayant confirmé que les navires canadiens n'auraient à reprendre la mer que tard dans la journée, le Commander Morice s'est rendu ensuite à bord de l'*Iroquois* pour parler aux mutins. À la porte du mess supérieur à l'avant, on avait posé une feuille dactylographiée avec une liste de griefs :

> Plaintes adressées par les matelots contre le capitaine
>
> 1. Avoir supprimé les permissions à cause d'un insigne manquant.
> 2. Avoir supprimé les permissions au mess à cause d'un matelot qui s'est éclipsé.
> 3. Tendance à crier, à injurier, à engueuler, etc., et à malmener les hommes.
> 4. Retarder ou annuler des possibilités de promotion sous des accusations futiles de mauvaise conduite[53].

Après un délai, les mutins ont laissé entrer dans le mess le Commander Morice ainsi qu'un matelot de 1re classe et un quartier-maître chauffeur qui l'accompagnaient sur ses insistances :

> Je suis entré et après avoir commandé le silence, j'ai dit aux hommes que je ne voulais pas entendre un mot, et que mes futures décisions dépendraient de leur attitude à la fin de mon exposé.
>
> J'ai commencé par parler brièvement des quatre griefs mentionnés sur la feuille, en leur expliquant la procédure appropriée pour transmettre des plaintes; puis, j'ai ajouté que j'avais donné au matelot de 1re classe et au quartier-maître chauffeur qui m'accompagnaient l'instruction d'aider individuellement les mécontents à rédiger leurs plaintes et à les transmettre selon la procédure appropriée au commandant, à qui je demanderais de charger deux officiers de fournir une assistance aux meneurs pour présenter ces griefs. Je les ai prévenus des risques qu'impliquent des plaintes « injustifiables », en soulignant la gravité d'un « vol » sur un navire, en particulier sur la personne d'un prisonnier.
>
> Après les avoir informés que le capitaine du navire était malade et que le premier lieutenant assurait l'intérim en son absence, j'ai dit que le navire allait reprendre la mer le jour même, et exigé la promesse immédiate qu'ils retourneraient à leurs postes sur-le-champ et qu'ils accorderaient à leurs officiers leur plein soutien. Cette promesse m'a été fournie, sans hésitation et à l'unanimité il me semble[54].

Le leadership calme et rigoureux de Morice a permis de désamorcer la situation. Évidemment, la maladie du Capitaine de frégate Holms supprimait de l'équation un irritant majeur, contribuant à réduire les tensions. Impossible de savoir si les 190 matelots rebelles auraient mis fin à leur débrayage avec Holms en poste, mais c'est probable dans la mesure où leurs griefs avaient été transmis au Captain (D). Mais la question embêtante reste à savoir ce qui serait arrivé une fois écoulé le délai d'une heure fixé par le Capitaine de frégate Holms. Les matelots seraient-ils retournés à leur poste? Le Capitaine de frégate Holms aurait-il communiqué avec le Captain (D)? La situation aurait-elle dégénéré? Comment auraient réagi les marins de l'*Athabaskan*? Quoi qu'il en soit, quand le Lieutenant de vaisseau Madgwick a sonné le rassemblement peu après 11 h, l'équipage a répondu immédiatement à l'appel, et le navire a pu repartir en mer sous ses ordres plus tard dans la journée. Vu les risques d'escalade, c'était un heureux dénouement.

Peut-on parler de mutinerie en l'occurrence? D'après le Premier Maître Mann, les insoumis avaient pris soin de ne pas donner une telle impression :

> Les membres d'équipage ont dû se concerter et conclure que c'était la seule façon de faire connaître leurs griefs au Captain « D ». Je sais qu'ils considèrent que cette « manifestation assise les bras croisés n'a rien à voir avec une mutinerie, et qu'ils ont fait en sorte que leur action n'ait pas l'air de cela. Tous les marins chargés de tâches spéciales ont continué à travailler. Aucun des marins de grade supérieur à celui de mat 2 (matelot de 2e classe) n'a débrayé. Si le navire avait reçu l'ordre de prendre la mer, je suis convaincu qu'il aurait pu le faire[55].

Mais même si, en théorie, il s'agissait simplement d'une grève sur le tas sous forme d'un refus de travailler, c'était bien plus grave au strict plan légal. D'après les Règlements royaux, « le terme mutinerie signifie une insubordination collective, ou la coalition de plusieurs personnes dans le but de résister ou d'inciter d'autres individus à résister à l'autorité militaire légitime ». En refusant d'obéir à l'ordre répété de reprendre le travail, les marins qui s'étaient barricadés dans leurs mess avaient commis un acte « d'insubordination collective », et au sens juridique, s'étaient livrés à une mutinerie.

Partie 4

Une fois l'*Iroquois* revenu sans incident d'une longue patrouille d'une semaine dans le golfe de Gascogne, une commission d'enquête s'est réunie à Plymouth pour examiner les causes de l'incident. La commission d'enquête était présidée par le Captain H.B. Crane de la Royal Navy, commandant du croiseur HMS *Birmingham*, assisté par le Capitaine de vaisseau canadien Harold Grant de la MRC et le Commander Haskett-Smith de la RN. Le choix de Grant a ceci d'intéressant puisqu'il avait voyagé à bord de l'*Iroquois* pendant le trajet de retour depuis Halifax au mois de mars précédent, si bien que le navire lui était familier. Par ailleurs, ses fonctions antérieures l'avaient sûrement mis en contact avec le Capitaine de frégate Holms et d'autres membres de l'équipage de l'*Iroquois*[56].

En l'espace de deux jours, la commission d'enquête a entendu les témoignages de 22 des membres de l'équipage, dont le Capitaine de frégate Holms. Les questions posées aux trois officiers qui ont témoigné, soit le Lieutenant de vaisseau Madgwick et les officiers divisionnaires des mess des ponts avant inférieur et supérieur, de même que le capitaine d'armes et le quartier-maître chauffeur, visaient surtout à déterminer si quelqu'un s'était plaint à eux officiellement au sujet du Capitaine de frégate Holms avant la mutinerie. Ils ont répondu que non, en soulignant toutefois qu'ils avaient constaté plus de mécontentement que la normale dans les rangs subalternes, et le Lieutenant de vaisseau Madgwick a avoué ne pas en avoir avisé le Capitaine de frégate

Holms même si celui-ci lui avait demandé explicitement d'être informé si c'était le cas. En ce qui concerne la grogne évidente à bord juste avant la mutinerie, Madgwick a déclaré qu'à part la rencontre avec Holms mentionnée précédemment, il avait préféré ne pas pousser les choses plus loin « par crainte que soient prises des mesures qui restreignent encore plus les permissions »[57]. Les matelots appelés à témoigner sont ceux qui avaient soumis les griefs par écrit à la demande du Commander Morice. Ces témoins ont expliqué en détail les règles de discipline imposées par Holms (voir les pages ???); toutefois, la commission n'a pu obtenir aucune réponse précise quand ses membres ont demandé à chaque marin pourquoi l'équipage ne s'était pas plaint de la situation par les voies officielles[58].

Le 27 juillet, la commission d'enquête s'est rendue à l'hôpital de la RN à Plymouth pour interroger un Capitaine de frégate Holms calme et poli. On lui a montré le rapport sur l'incident préparé par le Lieutenant de vaisseau Madgwick ainsi que la liste des griefs qui avait été soumise à la suite de la rencontre du Commander Morice avec les mutins le matin du 19 avril. Holms a répliqué que les plaintes provenaient de marins souvent punis. Il a insisté également sur le fait que « l'équipage ne s'est jamais plaint à moi ». Pour ce qui est de « l'accusation vague d'employer un langage excessif et de malmener les hommes », Holms a admis avoir réveillé un guetteur endormi à son poste en lui donnant « un petit coup de pied » et qu'il lui arrivait de proférer des jurons du genre « pour l'amour du Dieu tout-puissant, apporte une défense*, tu en auras besoin! ». Pour ce qui est du vol de l'insigne allemand, il a dit que son intention était de pousser plus loin son enquête, et qu'il aurait probablement rétabli les permissions. Et en plus de pointer du doigt l'équipage de l'*Athabaskan*, il a blâmé trois matelots sur le point d'être punis pour avoir dormi pendant leur quart de garde, et qui « n'avaient pas grand-chose à perdre »[59].

Ces dénégations n'ont pas convaincu les commissaires enquêteurs qui, dans leur rapport subséquent, ont écrit que « trois facteurs ont contribué à provoquer cette insubordination ». Le premier était l'habitude du Capitaine de frégate Holms de priver de permissions tous les membres d'un mess quand un d'eux dépassait le temps alloué. Deuxièmement, il y avait le grief qu'il « rejetait ou retardait indûment les candidatures ou les examens aux fins de promotion sous prétexte que les candidats avaient commis une faute disciplinaire quelconque », malgré l'absence de preuves en ce sens. Enfin ...

> ... aux yeux de beaucoup de matelots, leur capitaine les traitait injustement et trop durement, ce qui estime-t-on n'aurait pas suffi en soi à mécontenter un équipage plus endurci. Toutefois, il est prouvé que le capitaine se comportait parfois, en périodes de tensions, de façon intolérante et excessivement dominatrice envers certains membres de l'équipage.

La commission a souligné que « les marins lésés ne se sont pas plaints sur le coup d'avoir été maltraités parce qu'ils s'attendaient à ce que leurs plaintes soient mal reçues ». Le rapport conclut que « ces craintes n'excusent d'aucune manière les individus prétendument maltraités de ne pas avoir présenté leurs griefs suivant les règlements, qui étaient promulgués adéquatement et affichés à bord »[60].

Le ton du rapport dans les passages qui traitent de la vie à bord de l'*Iroquois* laisse entendre que les membres de la commission d'enquête éprouvaient une certaine sympathie pour les mutins. Leur insistance sur « l'attitude intolérante et excessivement dominatrice »[61] de Holms démontre clairement qu'ils blâmaient dans une certaine mesure son style de leadership. Le commandant en chef à Plymouth, l'Admiral Sir Charles Forbes, a reconnu que les méthodes de Holms étaient « très discutables, en particulier sa tendance à priver de permissions tous les membres d'un mess quand l'un d'eux avait désobéi aux règles, une mesure trop sévère, injuste et inappropriée ». Cependant, l'Admiral Forbes jugeait « répréhensible » la façon dont l'équipage avait soumis ses griefs à l'attention des autorités, en commettant un acte de mutinerie[62].

Les hauts dirigeants des Forces navales canadiennes tombèrent eux aussi à bras raccourcis sur Holms. L'*Iroquois* étant placé sous le contrôle opérationnel de la Royal Navy, les officiers supérieurs au quartier général du Service naval à Ottawa n'ont pu jouer ensuite qu'un rôle secondaire à la suite des incidents. Apparemment, ils auraient obtenu un premier compte rendu détaillé seulement le 20 juillet, quand le Capitaine de frégate F.L. Price, l'officier principal de la Marine canadienne à Londres, leur a transmis une copie du message original de l'Admiral Forbes adressé à l'Amirauté. Dans un modificatif à ce message, Price informait le Chef d'état-major des Forces navales qu'on ne connaîtrait pas avant une semaine l'état de santé de Holms, mais que s'il était nécessaire de le remplacer en permanence, son remplaçant devrait venir du Canada, vu l'absence au Royaume-Uni d'un officier de la MRC pouvant assurer la relève. La réaction immédiate du Vice-amiral Nelles a été de nommer le Capitaine de frégate J.C. Hibbard, commandant intérimaire dans la MRC, et de muter officiellement Holms sur le NCSM *Niobe*, soit le dépôt des effectifs des Forces navales canadiennes en Angleterre. Avant de prendre d'autres décisions, Nelles voulait connaître les résultats de l'enquête[63].

En apprenant ce qui s'était passé, Nelles et les autres officiers au sommet de la hiérarchie des Forces navales canadiennes ont été consternés. Un rapport transmis au ministre de la Marine par le Vice-chef d'état-major des Forces navales, le Contre-amiral G.C. Jones, rapport approuvé par Nelles, critiquait le Capitaine de frégate Holms qui :

> était trop incapable ou incompétent pour juger à quel point il pouvait se permettre d'imposer à son équipage des méthodes disciplinaires inorthodoxes. Nul doute qu'en menaçant les

> hommes et en se montrant intolérant, au point parfois de recourir à la violence physique, il s'est aliéné complètement les marins sous ses ordres, qui attendaient l'occasion de riposte. Ces usages sont périmés et font que leur utilisateur risque d'encourir des représailles[64].

Jones a conclu que « toute la carrière future de Holms est menacée »[65], ce qui était effectivement le cas. Le Chef d'état-major des Forces navales a rencontré Holms à Ottawa le 2 septembre pour l'informer qu'on ne lui confierait plus aucun poste de commandement, ni à bord d'un navire en mer, ni dans un bâtiment d'entraînement à terre. Jones lui a aussi fait comprendre qu'il n'avait pas intérêt à réclamer un procès en cour martiale pour laver sa réputation[66]. Pendant le reste de la guerre, Holms a fait partie de la mission navale canadienne à Washington, poste où il a de toute évidence donné satisfaction, et curieusement, on l'a promu capitaine de vaisseau en 1946. Après avoir été chef d'état-major auprès du commandant des Forces navales de la côte Atlantique, il a pris sa retraite en avril 1948. C'était sans doute une fin de carrière décevante pour un officier qui, quand il a été nommé commandant de l'*Iroquois*, semblait promis à un bel avenir[67].

Le sort de Holms étant scellé, il restait à régler celui des mutins. L'Admiral Forbes a recommandé de démanteler l'équipage et de disperser ses membres entre les autres navires canadiens[68]. L'Amirauté paraissait disposée à suivre cette recommandation, mais le nouveau commandant de l'*Iroquois* a réussi à faire changer d'idée les autorités navales. Au lieu de se rapporter immédiatement à la mission navale canadienne à Londres en arrivant en Angleterre, le Capitaine de frégate Hibbard s'est rendu directement à l'Amirauté pour expliquer avec des arguments convaincants qu'il valait mieux conserver intact l'équipage de l'*Iroquois* et lui donner la possibilité de faire ses preuves au cours d'opérations. Rien n'indique que cela lui avait été ordonné expressément, mais Hibbard partageait là-dessus l'opinion des officiers supérieurs canadiens à Ottawa. En plus de la rancœur et des retards consécutifs dans les opérations suscités par le démantèlement de l'équipage, une mesure aussi draconienne aurait attiré l'attention publique sur le fait qu'il y avait eu mutinerie à bord d'un des bâtiments les plus prestigieux de la MRC. Ce n'était pas le genre de réclame qu'espéraient le Vice-amiral Nelles et ses collègues quand ils s'étaient démenés pour obtenir le déploiement outre-mer des destroyers de la classe Tribal. Quoi qu'il en soit, les dons de persuasion de Hibbard lui ont permis de gagner sa cause, et l'Amirauté a alors informé le Quartier général du Service naval (QGSN) que :

> Le Capitaine de frégate Hibbard a transmis son rapport à l'Amirauté, et il est recommandé de reporter la décision concernant la réaffectation de l'équipage. Nous proposons qu'une fois rendu sur le navire, le nouveau commandant prenne

> les mesures correctives qui s'imposent et fasse rapport en temps opportun sur la conduite globale de l'équipage, en indiquant s'il y a lieu de le démanteler ou non.

Au bout du compte, cette décision s'est avérée sage, puisque l'*Iroquois* est devenu un navire efficace avec un équipage satisfait sous l'égide de son nouveau capitaine. Hibbard était universellement respecté dans la Marine où on le considérait comme un chef talentueux et un bon loup de mer. De plus, vu sa grande expérience acquise durant la bataille de l'Atlantique, à la fois en participant à des combats en mer et en travaillant dans un établissement d'entraînement à terre à Halifax, il était bien au courant des bouleversements subis par la MRC au cours de la guerre. Mais c'était aussi un homme sévère qui n'hésitait pas à appliquer des sanctions et des mesures correctives. Le Lieutenant de vaisseau W.P. Hayes se rappelle que le premier geste de Hibbard en assumant son nouveau commandement a été de rassembler l'équipage pour procéder à un appel nominal : « Chaque membre de l'équipage se présente et salue le capitaine en lui indiquant son nom et son numéro matricule. Ainsi, chacun sait qu'il est désormais épié par l'œil d'aigle du capitaine, qui connaît son nom et le surveille. Ce rituel a produit beaucoup d'effet »[69]. Hibbard a par la suite écrit que les marins « ont fini par reconnaître la gravité des troubles survenus à Plymouth et le discrédit qui en a résulté pour le navire et son équipage »[70]. Il leur avait aussi expliqué, d'un ton ferme, que c'est eux qui étaient à blâmer pour l'incident. Mais il ne s'est pas contenté de paroles pour les rappeler à l'ordre : dix marins qui se prenaient apparemment pour « des avocats au mess » ont été mutés ailleurs. Et ironiquement, le nouveau capitaine a supprimé pendant trois mois toutes les permissions[71].

L'équipage de l'*Iroquois* a bien réagi. Après avoir inspecté le navire à la fin d'août, le Contre-amiral (D) de la Home Fleet a signalé à l'Amirauté qu'il était satisfait de ses constatations :

> Je suis d'avis que
>
> a) les marins ont compris la gravité de cet acte de rébellion commis par une bonne partie de l'équipage;
> b) il ne se produira plus de faute du genre;
> c) il n'est donc pas nécessaire de disperser l'équipage;
> d) il est inutile de prendre d'autres mesures[72].

Comme l'avait conclu auparavant le Vice-amiral Nelles, « il suffisait apparemment de changer de commandant pour corriger une situation qui n'aurait jamais dû être »[73].

L'*Iroquois* a ensuite connu une brillante carrière pendant la guerre. L'équipage, qui devait se racheter et prouver sa valeur, s'est bien comporté au cours de plusieurs voyages éprouvants sur la route de Mourmansk. Mais le jour de gloire de ce navire

est arrivé à l'été 1944 alors qu'il faisait partie de la force 26 du commandement de Plymouth en compagnie du croiseur HMS *Mauritius* et du destroyer HMS *Ursa*. Grâce aux excellentes pièces d'artillerie navale et à l'application combinée de tactiques et de technologies novatrices, puisque Hibbard fut un des premiers commandants, tant dans la MRC que dans la RN, à diriger depuis la salle des opérations une force navale durant des combats de surface nocturnes, l'*Iroquois* a joué un rôle crucial dans la destruction de bateaux allemands essayant de quitter les ports du golfe de Gascogne pour échapper à la progression rapide des armées américaines en Bretagne et dans la région de la Loire[74]. Bien que son bâtiment frère, le NCSM *Haida*, ait fait beaucoup parler de lui et soit devenu le plus célèbre navire combattant du Canada, le bilan en temps de guerre de l'*Iroquois* est presque aussi bon. Assurément, autant que les autres destroyers de la classe Tribal, l'*Iroquois* a répondu aux attentes et aux espoirs des autorités navales canadiennes.

Partie 5

Il reste à situer la mutinerie de l'*Iroquois* dans son contexte global. Sans contredit, cet incident a donné à la MRC une certaine réputation. Les officiers britanniques considéraient déjà les marins canadiens comme une bande de sauvages indisciplinés exigeant une étroite surveillance, mais à la suite de cet incident, les autorités ont surveillé d'encore plus près les navires canadiens servant dans la Royal Navy[75]. Quand le Capitaine de frégate H.G. DeWolf, capitaine du destroyer NCSM *Haida*, est allé offrir ses respects au Contre-amiral (D) Glennie de la Home Fleet à Scapa Flow en septembre 1943, celui-ci, qui venait de vivre les fâcheuses expériences de la mutinerie sur l'*Iroquois* et d'une désobéissance massive aux règles de permission par l'équipage de l'*Athabaskan*, a accueilli DeWolf très froidement et l'a regardé carrément dans les yeux en disant : « Vous n'avez pas de problèmes avec votre équipage, j'espère[76]? » Et en janvier 1945, quand 47 matelots de la corvette NCSM *Rivière du Loup* se sont enfermés dans leur mess à cause d'une fausse rumeur voulant qu'ils partent en mer sous les ordres d'un premier lieutenant impopulaire, les autorités navales britanniques ont sévi avec la plus grande rigueur et condamné 44 des coupables à une peine de cachot à Belfast[77].

Les répercussions de la mutinerie de l'*Iroquois* sur la MRC sont un aspect beaucoup plus grave. Des incidents semblables s'étaient déjà produits. En 1937, des marins du destroyer NCSM *Skeena* s'étaient brièvement enfermés dans leur mess pour protester contre une modification de la routine à bord, et en novembre 1942, l'équipage du petit yacht armé NCSM *Reindeer* avait agi de même pour protester contre un capitaine tyrannique, sans compter d'autres cas possibles[78]. Mais vu l'ampleur de cette mutinerie menée par 190 marins, vu qu'elle se soit produite sur un bâtiment aussi renommé et vu les réactions des autorités navales qui pouvaient

sembler aux intéressés relativement clémentes, l'incident de l'*Iroquois* a eu une notoriété et une influence bien plus grandes que les autres cas d'insubordination.

Les marins canadiens ont recouru à des méthodes semblables au moins à sept reprises durant les six années subséquentes :

- En août 1944, des marins de la frégate NCSM *Chebogue* ont désobéi en masse parce qu'ils étaient insatisfaits du service courant à bord.
- En janvier 1945, comme il a été mentionné précédemment, 47 matelots de la corvette NCSM *Rivière du Loup* se sont barricadés dans leur mess.
- Au printemps et à l'été 1947, il y a eu une série d'actes d'indiscipline à bord du destroyer NCSM *Nootka*.
- En août 1947, 40 matelots du croiseur NCSM *Ontario* se sont enfermés sur le pont de leur mess pour se plaindre de la tenue du jour imposée, du service courant et de leur second jugé incompétent.
- Le 26 février 1949, 90 matelots se sont enfermés dans le mess avant sur le destroyer NCSM *Athabaskan II* en guise de protestation contre la tenue vestimentaire imposée, le service courant et les exigences déraisonnables du second.
- Le 15 mars 1949, 83 matelots, dont 15 qui avaient déjà participé à l'incident de 1947 sur l'*Ontario*, se sont enfermés dans le pont du mess avant du destroyer NCSM *Crescent* et ont affiché une liste de griefs concernant le service courant à bord, en plus d'exiger le renvoi du second.
- Le 20 mars 1949, 32 manœuvriers d'avion à bord du NCSM *Magnificent* ont refusé d'obéir à l'ordre de nettoyer le navire. Ils ont accepté de retourner au travail seulement après que le capitaine eut promis d'entendre leurs revendications[79].

On peut discerner un schème évident. Les nouvelles, surtout celles à caractère dramatique du genre mutinerie, se propagent tranquillement tous azimuts dans une marine de taille modeste, si bien que les simples matelots et les officiers de la MRC étaient sans doute au courant de la mutinerie de l'*Iroquois*, qui a pavé la voie aux incidents subséquents. La Commission d'enquête Mainguy chargée de faire la lumière sur les mutineries survenues à bord du *Crescent*, de l'*Athabaskan II* et du *Magnificent* a d'ailleurs reconnu le rôle déclencheur qu'aurait eu cette rumeur. Un premier maître du *Crescent* a déclaré dans son témoignage que les marins de ce navire « ont été inspirés par l'incident survenu en 1947 sur l'*Ontario*, dont ils avaient entendu parler et qui les a poussés à faire de même »[80]. Et dans son rapport final, la Commission

Mainguy conclut : « Il existe un lien entre les incidents de l'*Ontario*, de l'*Athabaskan*, du *Crescent* et du *Magnificent*, et chaque incident successif était en quelque sorte motivé et encouragé par la rébellion précédente »[81]. Mais les rumeurs, les liens, le schème général et les incitations vont plus loin que l'année 1947 et l'incident du NCSM *Ontario*. Louis Audette, un des trois membres de la Commission d'enquête Mainguy, a appris après coup que plusieurs matelots mêlés à la mutinerie de l'*Iroquois* participèrent aussi à celle de l'*Ontario* en 1947[82]. Il semble donc que le cas de l'*Iroquois* servit de précédent pour les actions subséquentes.

Mais qu'est-ce qui a inspiré la mutinerie de l'*Iroquois*? Les rebelles observaient de toute évidence la coutume en vigueur dans la Royal Navy, avec laquelle la MRC était liée si intimement. Nicholas Rodger, un expert de l'histoire sociale de la Marine britannique, a expliqué que :

> Quand les autres méthodes avaient échoué, la mutinerie représentait la façon officielle pour les marins de protester publiquement pour que leurs griefs soient transmis en haut lieu. C'était en quelque sorte une soupape de sûreté, inoffensive voire même utile, à condition qu'il n'y ait pas d'abus. Cela faisait partie d'un ensemble de relations sociales qui permettait d'arriver à un compromis efficace entre les impératifs du service et la nécessité de traiter humainement les marins, de réconcilier le devoir d'obéissance dans la marine avec les revendications des mécontents. Ce levier visait à préserver la stabilité sociale essentielle à bord des navires, et non à la détruire[83].

Cette attitude remontant à plusieurs siècles contribue à expliquer les mutineries qui ont frappé la MRC durant les années 1940, mais on trouve aussi des cas concrets survenus dans la Royal Navy qui ont probablement aidé à convaincre les marins canadiens de l'efficacité de cette forme de protestation. Ainsi, la mutinerie d'Invergordon en 1931, lors de laquelle les matelots de plusieurs navires de la flotte de l'Atlantique ont désobéi collectivement pour protester contre une réduction salariale, a été très médiatisée; toutefois, par son ampleur et ses motivations, la mutinerie d'Invergordon était très différente de celle commise par l'équipage de l'*Iroquois*, qui contestait un officier, et non la politique gouvernementale. Un autre incident bien connu qui s'est produit sur le cuirassé HMS *Warspite* présente plus d'affinités. En juin 1937, un petit groupe de marins s'est réuni illégalement pour organiser un mouvement de protestation à cause des permissions jugées insuffisantes. Les médias se sont emparés de la nouvelle et cet incident a donné lieu à une enquête, à la suite de laquelle trois officiers et plusieurs matelots ont été mutés, tandis que trois autres marins ont été renvoyés de la marine[84].

Bien que ces rébellions aient eu lieu de nombreuses années avant l'incident

de l'*Iroquois*, les marins canadiens pendant la guerre savaient sans doute que la mutinerie était une méthode efficace pour protester et obtenir des changements, étant donné les liens étroits de la MRC avec la RN. Durant l'entre-deux-guerres et les débuts de la Deuxième Guerre mondiale, la MRC et les autres Marines des pays du Commonwealth représentaient à toutes fins pratiques des sous-ensembles de la Marine britannique. Leurs officiers et leurs matelots suivaient leur entraînement dans la Royal Navy, servaient aux côtés des marins de ses divers escadrons et appliquaient fièrement ses coutumes et traditions. Et il est probable que la mutinerie faisait partie des traditions qu'ils ont assimilées. D'ailleurs, ce transfert culturel ne se limitait pas à la MRC. Durant les années 1930, la Marine royale australienne a été troublée par une série d'actes d'insubordination à grande échelle à cause de griefs concernant la solde, les conditions de travail et la discipline; et pour exprimer leur mécontentement, en plus de recourir au sabotage, les marins refusaient parfois de travailler[85]. Vu les nombreux incidents évoqués précédemment, il paraît évident que l'équipage de l'*Iroquois* s'inspirait d'une tradition impériale remontant à plusieurs siècles.

Quels que soient les exemples qui les ont inspirées, les mutineries en série survenues dans la Marine canadienne pendant les années 1940 indiquent que dans beaucoup de navires de la MRC, on n'avait malheureusement pas établi un « compromis efficace entre les impératifs du service et la nécessité de traiter humainement les marins », selon la description de Nicholas Rodger. Cette situation malsaine a traîné en longueur dans les années qui ont suivi la guerre, pour être finalement corrigée dans le sillage de l'enquête Mainguy, qui a permis au bout du compte de mieux concilier les coutumes de la MRC avec les valeurs, les traditions et les caractéristiques canadiennes, et à laquelle on attribue le mérite réel pour la « canadianisation » subséquente de la Marine. Un historien a même prétendu que le rapport Mainguy était en quelque sorte la « Magna Carta de la MRC »[86]. Ce raisonnement sous-tend que les 190 jeunes matelots qui se sont enfermés sur les ponts des mess avant du NCSM *Iroquois* dans le port de Plymouth le 19 juillet 1943 ont aidé la Marine à trouver le chemin de Runnymede. Ce n'était pas leur intention, mais cela fait d'une certaine manière partie de leur héritage.

NOTES EN FIN DE CHAPITRE

1 Reproduit du *Journal of Military History*, 65, no 1, janvier 2001, p. 77-103.

2 Registre de bord du NCSM *Iroquois*, 19 juillet 1943, vol. 7418, GD 24, Archives nationales du Canada (ANC).

3 La mutinerie de l'*Iroquois* a échappé à l'attention des historiens de la Marine canadienne. Deux histoires populaires de la Marine royale canadienne en font mention, mais seulement de façon générale, et dans le cas de l'ouvrage de Schull, la description est fautive et l'auteur n'explique pas les causes à l'origine de la mutinerie. Voir Joseph Schull,

Lointains navires : compte-rendu officiel des opérations de la Marine canadienne au cours de la seconde Grande Guerre, Ottawa, Imprimeur de la Reine, 1953; et Tony German, *The Sea is at Our Gates : The History of the Canadian Navy*, Toronto, McClelland and Stewart, 1990.

4 En ce qui concerne l'achat et le déploiement des destroyers Tribal de la MRC, voir Gilbert N. Tucker *The Naval Service of Canada*, Volume II, Ottawa, Imprimeur de la Reine, 1950, p. 27-29, et Michael Whitby, « Instruments of Security : The RCN's Procurement of the Tribal-Class Destroyers, 1938-1943 », *Le marin du Nord*, 2, no 3, juillet 1992, p. 1-16.

5 NCSM *Iroquois*, compte rendu, 24 mars 1943, p. 8000, NCSM *Iroquois* (1942-1943), Direction de l'Histoire et du patrimoine (DHP).

6 Ibid., NCSM *Iroquois*, compte rendu, 1er mai 1943, p. 8000, NCSM *Iroquois* (1942-1943), DHP; NCSM *Iroquois*, registre de bord, 19 mars 1943, vol. 7418, GD 24, ANC; « Canadian Tribal Class Destroyers Built in the U.K. »; et « Notes brèves concernant les opérations de novembre 1942 à juillet 1943 », p. 8000, NCSM *Iroquois* (1942-1943), DHP. Ces rapports ont été presque certainement rédigés par le Lieutenant de vaisseau J. George, un historien de la MRC.

7 Texte bibliographique tiré de la *Liste de la Marine canadienne*. Holms est décédé au début des années 1990, et ses dossiers personnels, où figurent les rapports S-206 à son sujet, l'équivalent des rapports sur la forme physique de la US Navy, ne pourront être consultés que 20 ans après sa mort.

8 Marc Milner, *North Atlantic Run*, Toronto, University of Toronto Press, 1985, p. xv.

9 Par exemple, quand le Lieutenant de vaisseau P.F.M. DeFreitas de la Réserve de la Marine royale canadienne, qui venait d'occuper pendant près de deux ans un poste de commandement sur la côte Ouest (dont deux déploiements dans les îles aléoutiennes), a été envoyé à Halifax pour commander un escorteur sur la côte Est, on lui a fait suivre une formation initiale dans l'Atlantique Nord. Malheureusement, DeFreitas ayant été affecté sur le destroyer NCSM *Sainte-Croix*, il a péri avec son navire quand celui-ci a été coulé en septembre 1943.

10 Les renseignements biographiques sont tirés des listes de la RN et de la MRC et de diverses entrevues réalisées à la DHP.

11 Cette remarque a été souvent émise par des historiens et des anciens combattants canadiens. Voir notamment la transcription d'une entrevue réalisée en novembre 1986 par l'historien Hal Lawrence avec un ancien officier de la Marine, le Commodore (à la retraite) W.P Hayes, p. 33, dossier biographique H, DHP.

12 Lettre du Vice-amiral H.G. DeWolf à l'auteur, juin 1989.

13 Durant la Deuxième Guerre mondiale, il y avait deux types d'officiers de la réserve. Ceux de la « réserve de volontaires », ou RVMRC, qui ne possédaient aucune expérience de

la navigation en mer, et les membres de la « réserve de la Marine royale du Canada » ou RMRC, originaires de la marine marchande. Un observateur de l'extérieur a ainsi résumé la rivalité entre les deux groupes : « La réserve de volontaires de la Marine royale canadienne se compose de gentlemen qui essaient de devenir marins, tandis que la réserve de la Marine royale du Canada est formée de marins qui essaient de devenir des gentlemen; et enfin, dans la Marine royale canadienne ordinaire, on retrouve ceux qui n'essaient de devenir ni l'un ni l'autre! »

14 Lettre du Capitaine de frégate W.B.L. Holms à l'officier canadien commandant les navires canadiens, 19 décembre 1942, CS384-25-3, vol. 11746, GD 24, ANC. L'officier en question avait le titre d'officier principal de la MRC en Grande-Bretagne avant la création du poste d'officier principal de la Marine canadienne (à Londres).

15 Les renseignements biographiques sont tirés des listes de la RN et de la MRC.

16 Capitaine de frégate W.B.L. Holms à CCCS, 19 décembre 1942, CS384-25-3, vol. 11746, GD 24, ANC.

17 Ibid.

18 Entrevue réalisée à la DHP avec le Commodore (à la retraite) W.P. Hayes le 28 mars 1982, p. 42-43, et entrevue avec la même personne, non datée, p. 33. Les deux transcriptions se trouvent dans le dossier biographique H, DHP.

19 *Liste de la MRC*, p. 8000, NHS NCSM *Annapolis* et p. 8000, NCSM *Shediac*. Les deux dossiers se trouvent à la DHP.

20 Doug Bruce avait quitté l'*Iroquois* au début de 1944 pour occuper le poste convoité de premier second à bord du nouveau destroyer NCSM *Sioux* où, d'après l'historien et ancien membre de la Marine Hal Lawrence, il s'est révélé extrêmement populaire et efficace à ce poste.

21 CCCS au secrétaire du Conseil naval, 23 novembre 1943. Secrétaire du Conseil naval au CCCS et au NCSM *Iroquois*, 13 janvier 1943, CS384-25-3, 11746, GD 24, ANC.

22 Entrevue réalisée à la DHP avec le Commodore W.P. Hayes, 28 mars 1982, p. 42. Dossier biographique H, DHP.

23 Lettre de C. Mann à l'auteur, non datée, p. 3.

24 Ibid.

25 Étonnamment, pendant que le navire se rendait de Newcastle à Scapa Flow, le Capitaine de frégate Holms a ordonné le branle-bas dans les quartiers du soir. Le Premier-maître Mann rappelle que « pendant un bon bout de temps, les objections ont fusé systématiquement avant qu'on parvienne à réunir autant d'hommes au même endroit. Heureusement, il n'y avait aucun sous-marin dans les parages ». Ibid., p. 3-5.

26 Ibid., p. 4.

27 C'est l'expression utilisée dans le témoignage lors de l'enquête officielle. Voir C en C à Plymouth, « Board of Inquiry Re *Iroquois* - July 1943 », C1150-355/11, 4093, GD 24, ANC.

28 Commandant du NCSM *Iroquois* au Captain (D) à Plymouth, 25 juillet 1943, C1150-355/11 vol. 4093, GD 24, ANC. Ce rapport, rédigé par le Lieutenant de vaisseau Madgwick après la mutinerie, alors qu'il était commandant intérimaire, énumère les 10 griefs soumis visant le Capitaine de frégate Holms.

29 Ibid.

30 Lettre de C. Mann à l'auteur, non datée, p. 4.

31 Source confidentielle. Selon la description du Commodore Hayes, la situation dans le carré des officiers de l'*Iroquois* était « plutôt morose ». Entrevue réalisée à la DHP avec W.P. Hayes, 28 mars 1982, p. 43, dossier biographique H, DHP.

32 Lettre de C. Mann à l'auteur, p. 5-6. L'auteur est au courant des deux autres comptes rendus fournis par des officiers de l'*Iroquois* au moment de l'incident, dont l'entrevue réalisée à la DHP avec James Dowler, dossier biographique D, DHP.

33 Source confidentielle.

34 Source confidentielle.

35 Churchill à Bridgeman, 6 avril 1928. Citation tirée de l'ouvrage de Stephen Roskill, *Churchill and the Admirals*, Londres, Collins, 1977, p. 60.

36 Norman F. Dixon, *On the Psychology of Military Incompetence*, Londres, Jonathon Cape, 1976, p. 273; et pour obtenir un aperçu complet de l'incident, voir Leslie Gardiner, *The Royal Oak Courts Martial*, Londres, Wm. Blackwood, 1965.

37 Témoignage de Madgwick, C en C à Plymouth, « Board of Inquiry Re *Iroquois* - July 1943 », p. 8, C1150-355/11, 4093, GD 24, ANC.

38 VCEMM au ministre de la Marine, « Disturbance on the *Iroquois* - July 19, 1943 », p. 8000, NSS HMCS *Iroquois* (1942-1943), DHP.

39 Source confidentielle.

40 Compte rendu du NCSM *Iroquois*, 17 juillet 1943, 1926-DDE-217, vol. I (Acc 83-84/167), vol. 3345, GD 24, ANC

41 Témoignage du Lieutenant de vaisseau E.T.G. Madgwick. Citation tirée du rapport du C en C à Plymouth, « Board of Inquiry Re *Iroquois* - July 1943 », p. 2, C1150-355/11, 4093, GD 24, ANC. Dans son bref récit de l'incident, Joseph Schull soutient que l'officier

allemand « s'est plaint ouvertement », en insinuant que cette réaction a obligé Madgwick et Holms à tout faire pour retrouver l'insigne. Cette affirmation n'est pas corroborée par les témoignages de Madgwick et d'autres officiers. Schull, *The Far Distant Ships*, p. 192.

42 Martin Gilbert, *Finest Hour : Winston S. Churchill 1939-1941*, Londres, Stoddart 1983, p. 157.

43 Lettre de C. Mann à l'auteur, et entrevue réalisée à la DHP avec le Commodore W.P. Hayes, 28 mars 1982, p. 42, dossier biographique H, DHP.

44 Lettre de C. Mann à l'auteur, p. 8.

45 Témoignage du Premier-maître William Montgomery, « Board of Inquiry Re *Iroquois* - July 1943 », p. 17, C1150-355/11, 4093, GD 24, ANC. Montgomery était capitaine d'armes de l'*Iroquois*.

46 C en C à Plymouth, « Board of Inquiry Re *Iroquois* - July 1943 », 27 juillet 1943, 1-2, p. 8000, NCSM *Iroquois* (1942-1943), DHP.

47 Commandant de l'*Iroquois* au C en C à Plymouth, 19 juillet 1943, C1150-355/11, 4093, GD 24, ANC. Cette lettre a été écrite par le Lieutenant de vaisseau Madgwick pendant qu'il agissait à titre de commandant intérimaire.

48 Ibid.

49 Témoignage de Holms, C en C à Plymouth, « « Board of Inquiry Re *Iroquois* - July 1943 », p. 45-46, C1150-355/11, 4093, GD 24, ANC.

50 Journal personnel de Miles, 18 juillet 1943, dossier biographique M, DHP.

51 Témoignage de Holms, C en C à Plymouth, « Board of Inquiry Re *Iroquois* - July 1943 », p. 45-46, C1150-355/11, 4093, GD 24, ANC.

52 Cette information est ressortie lors d'une réunion récente des anciens membres d'équipage de l'*Iroquois*.

53 Captain (D) à Plymouth, « HMCS Iroquois - Incidents on 19th July 1943 », 19 juillet 1943, C1150-355/11, 4093, GD 24, ANC. Les mutins avaient posé sur la porte des deux mess le même texte, sauf que dans un des cas, il était dactylographié et qu'on y avait employé le mot « swearing » au lieu de « cursing ».

54 Ibid.

55 Lettre de C. Mann à l'auteur, p. 8.

56 C en C à Plymouth, « Note de service », 21 juillet 1943, C1150-355/11, 4093, GD 24, ANC; et officier général à Terre-Neuve au NCSM *Iroquois*, 28 février 1943, NCSM *Iroquois*, fiches sur les navires, DHP.

57 Témoignage de Madgwick, C en C à Plymouth, « Board of Inquiry Re *Iroquois* - July 1943 », p. 2-7, C1150-355/11, 4093, GD 24, ANC.

58 Voir C en C à Plymouth, « Board of Inquiry Re *Iroquois* - July 1943 », C1150-355/11, 4093, GD 24, ANC.

59 Témoignage de Holms, Ibid., p. 45-49.

60 Ibid., p. 1-2.

61 Ibid.

62 Ibid.

63 ONCS(L) au QGSN, 20 juillet 1943, vol. 11751, CS42-3, GD 24, ANC; et VCSN au ministre de la Marine, « Disturbance on the *Iroquois* -July 19, 1943 », document non daté mais qui a probablement été écrit le 31 août 1943, C1150-355/11, 4093, GD 24, ANC.

64 VCSN au ministre de la Marine, « Disturbance on the *Iroquois* - July 19, 1943 », 31 août 1943, C1150-355/11, 4093, GD 24, ANC.

65 Ibid.

66 Note non datée écrite en marge par le CSN dans la lettre du VCSN adressée au ministre de la Marine, « Disturbance on the *Iroquois* - July 19, 1943 », 31 août 1943, C1150-355/11, 4093, GD 24, ANC.

67 Renseignements tirés de la *Liste de la MRC*.

68 Ibid. C en C à Plymouth à l'Amirauté, 27 juillet 1943, CS42-3, vol. 11751, GD 24, ANC.

69 Entrevue réalisée à la DHP avec Hayes, p. 36-37.

70 Compte rendu du NCSM *Iroquois*, 14 octobre, 1943, 88/7, DHP.

71 Ibid.

72 Contre-amiral (D) de la Home Fleet à l'Amirauté, 30 août 1943, narration de la MRC, « Canadian Ships with the Home Fleet » p. 21, 87/48, DHP.

73 CSN au ministre de la Marine, « Disturbance on the *Iroquois* - July 19, 1943 », 31 août 1943.

74 Voir Bill McAndrew, Donald E. Graves et Michael J. Whitby, *Normandie 1944 : l'été canadien*, Outremont, Québec, éditions Art Global, 1994.

75 Pour en obtenir le meilleur exemple possiblement, voir Capitaine Donald MacIntyre *U-Boat Killer*, Londres, Weidenfeld and Nicolson, 1956, p. 78-82, qui critique de façon virulente la force d'escorte de la MRC.

76 Le Vice-amiral DeWolf a raconté plusieurs fois cette histoire à l'auteur.

77 Voir Bill McAndrew, Bill Rawling et Michael Whitby, *La Libération : les Canadiens en Europe*, Montréal, Art Global, 1995, p. 111-112. Un officier canadien, le Capitaine de frégate E.D. Tisdall, faisait partie de la Commission d'enquête. Cette fois-ci, l'équipage a été démantelé.

78 Contre-amiral Horatio Nelson Lay, *Memoirs of a Mariner*, Stittsville, Canada's Wings, 1982, Lay était le second du *Skeena*.

79 Voir *Rapport sur certains incidents survenus à bord des bâtiments NCSM Athabaskan, Crescent et Magnificent et sur d'autres aspects concernant la MRC* [ci-après appelé *Rapport de la Commission Mainguy*], Ottawa, Imprimeur de la Reine, 1949, pour obtenir un aperçu détaillé de ces mutineries. En plus des indications dans ce texte, le Chef d'état-major de la Marine a évoqué dans son témoignage devant la Commission Mainguy un incident qui s'est produit après la guerre sur la frégate NCSM *Swansea*.

80 Documents de L.C. Audette, dossier 10, vol. 21, GM 31 E18, ANC.

81 *Commission d'enquête Mainguy*, p. 56.

82 L.C. Audette, « The Lower Deck and the Mainguy Report » dans l'ouvrage de James A. Boutilier, éd., *The RCN in Retrospect, 1910-1968*, Vancouver, University of British Columbia Press, 1982, p. 237-239. Louis Audette, un bon ami des historiens de la Marine et des Forces navales canadiennes, en a discuté en détail avec l'auteur lors de plusieurs occasions agréables.

83 N.A.M. Rodger, *The Wooden World : An Anatomy of the Georgian Navy*, Annapolis, Naval Institute Press, 1986, p. 242-243.

84 En ce qui concerne l'incident d'Invergordon, voir notamment : Stephen Wentworth Roskill, *Naval Policy Between the Wars*, volume II, Londres, Collins, 1976; Anthony Carew, *The Lower Deck of the Royal Navy 1900-1939*, Manchester, Manchester University Press, 1981; David Divine, *Mutiny at Invergordon*, Londres, Macdonald, 1970; Leonard F. Guttridge, *Mutiny*, Annapolis, Naval Institute Press, 1992; et pour ce qui est de l'incident du HMS *Warspite*, voir Stephen Wentworth Roskill, *HMS Warspite : The Story of a Famous Battleship*, Londres, Collins, 1957, p. 166-169.

85 En ce qui concerne la situation dans la Marine royale australienne, voir de K Spurling, « Life and Unrest in the Lower Deck of the RAN in the 1930s », *Journal of the Australian Naval Institute* 23, no 1, janvier-mars 1997, p. 41-48.

86 W.A.B Douglas, *L'Encyclopédie du Canada*, volume I, Montréal, Stanké, 1987, p. 117; voir également German, *The Sea is at our Gates*; David Bercuson, *True Patriot : The Life*

of Brooke Claxton, 1898-1960, Toronto, University of Toronto Press, 1993, p. 183-186, et le texte de William Glover, « The RCN : Royal Colonial or Royal Canadian Navy? » dans l'ouvrage de Michael L. Hadley, Rob Huebert et Fred W. Crickard, éd., *A Nation's Navy : In Quest of Canadian Naval Identity*, Montréal, McGill-Queen's University Press, 1996, p. 71-90; de plus, le Capitaine de vaisseau (à la retraite) Wilf Lund et le capitaine de corvette Richard Gimblett sont en train de réaliser une recherche importante sur la politique en matière de personnel appliquée dans la MRC après la guerre.

8

Protestation ou trahison? Les cas de sabotage par des membres d'équipage de la Marine royale du Canada, de 1942 à 1945

Richard O. Mayne

Lorsque la Marine royale du Canada a été mobilisée en 1939, elle prévoyait que des agents ennemis ou des citoyens affiliés à des mouvements radicaux tenteraient de saboter ses bâtiments. Quatre ans plus tard, à la suite de la découverte d'une autre menace, elle a émis un ordre indiquant aux commandants la procédure à suivre en cas de sabotage par un ou plusieurs membres de l'équipage[2]. Cette mesure avait été jugée nécessaire parce que les officiers du renseignement naval à St. John's et à Halifax n'avaient pas pu résoudre une série de tentatives de sabotage, dont les auteurs étaient probablement des membres de l'équipage. Au début, ces officiers pensaient avoir affaire à des traîtres ou même à des agents ennemis, mais, au fil du temps, ils se sont rendu compte qu'il s'agissait d'actes commis par de simples marins. Entre 1942 et 1944, au moins une dizaine de sabotages de ce genre ont fait l'objet d'une enquête; beaucoup d'autres n'avaient pas été signalés, pensait-on. Seulement, il n'était pas facile de mener ces enquêtes. En tant que membre de l'équipage, le saboteur avait de nombreux avantages. Comme il se déplaçait librement sur le navire et connaissait l'horaire des rondes, il était difficile de l'identifier. Le présent article analyse les problèmes qu'a connus la Marine lorsqu'elle a enquêté sur ces sabotages. La thèse de l'auteur est que ces actes étaient commis par des marins qui avaient des griefs plutôt que des tendances subversives.

Un des premiers cas répertoriés de ce type de sabotage est celui du NCSM *Eyebright*, dont la génératrice a été réparée au début de mars 1942, lors d'une escale à St. John's, à Terre-Neuve. En la remontant, on a constaté qu'il manquait une pièce essentielle que l'équipe chargée des réparations avait laissée sans surveillance dans la cale, la salle principale ou un corridor[3]. Bien que cet incident ait obligé le *Eyebright* à prolonger son escale de deux jours, le service du renseignement naval n'y a donné suite que trois semaines plus tard, lorsqu'un incident semblable s'est produit lors des réparations des ventilateurs principaux du NCSM *Cowichan*[4]. Malgré les similarités de ces incidents, l'officier d'état-major du renseignement à St. John's y a

accordé peu d'importance et a chargé un officier inexpérimenté d'enquêter sur ces cas. Rapidement dépassé par la tâche, ce jeune officier n'a interrogé ni l'équipage ni l'équipe de réparation et n'a même pas analysé les traces laissées par les saboteurs. Par ailleurs, la conclusion qu'un ou plusieurs membres de l'équipage du *Eyebright* et du *Cowichan* avaient « saboté leur navire dans l'intention de retarder leur départ » reflétait l'opinion des officiers des navires et non la sienne[5]. L'enquête a été close sur ces constatations.

Il s'agissait d'un des premiers cas de ce type de sabotage auquel avait affaire le service du renseignement naval, et, bien qu'il ait été troublant, on a conclu qu'il y avait peu de chances que de tels incidents se reproduisent. Les responsables de la sécurité de la base se sont concentrés sur la protection des navires contre les menaces externes, d'autant plus que l'on avait découvert que « des gens montaient à bord des navires et pénétraient dans les zones navales en présentant des laissez-passer signés par Hitler, Tojo, Hedy Lamarr et autres ennemis de l'humanité ». Ces incidents, bien qu'ils aient été considérés comme de « vieilles farces plates », montrent que l'on négligeait la sécurité à St. John's et que les quarts à la coupée devaient « comprendre l'importance de leur travail et le faire correctement »[6]. Toutefois, les marins qui protégeaient les navires contre les menaces externes ne pouvaient rien faire quand les saboteurs étaient des membres de l'équipage. Quatre mois plus tard, les services de sécurité s'intéresseront de nouveau à cette question lorsque deux pannes suspectes seront signalées en l'espace de quelques jours.

Le 29 août 1942, le NCSM *Wetaskiwin*, qui était le navire de service, est monté en pression pour appareiller. Le moteur démarrant difficilement, l'ingénieur en chef l'a minutieusement inspecté et a découvert deux morceaux de métal dans la calotte de pression intermédiaire, un élément du système de propulsion. Il a immédiatement signalé l'incident[7]. Quelques jours plus tard, les officiers de la frégate NCSM *St. Laurent* ont eu un problème identique, l'inspection des machines ayant révélé qu'il y avait de la limaille dans les lubrifiants du système de pression et du palier de réglage[8]. Grâce à la rapidité de l'intervention des préposés aux machines, les deux navires n'ont pas subi de dommages importants et ont appareillé à l'heure prévue, mais le service du renseignement naval a dû attendre une interruption des opérations avant de pouvoir mener une enquête approfondie.

C'est seulement au début d'octobre que les officiers du renseignement naval à St. John's ont commencé à enquêter sur l'incident du *Wetaskiwin*. Pensant qu'il y avait à bord un traître ou un agent ennemi, ils ont demandé au détachement de la Gendarmerie royale de Halifax de vérifier les antécédents de ceux qui manipulaient la calotte de pression intermédiaire. La Gendarmerie a mené une enquête approfondie pour déterminer si certains matelots avaient des tendances subversives ou des antécédents criminels et pouvaient faire l'objet d'un chantage. Elle n'a rien trouvé d'inhabituel et a conclu que tous les matelots étaient loyaux envers leur pays. Certains avaient été arrêtés pour ébriété, mais, selon un sergent de la Gendarmerie,

ils ne faisaient que s'exercer à leur métier avant de s'enrôler[9]. Pourtant, si l'on estimait peu probable que le saboteur soit un élément subversif ou un traître, pourquoi avait-il tenté de mettre le navire hors d'état? Afin de répondre à cette question, la Marine devait d'abord arrêter le coupable, ce qu'elle a tenté de faire en créant une commission d'enquête officielle.

L'enquête s'est avérée plus difficile que ne le croyaient les membres de la commission. Ces derniers ont recueilli les témoignages de dix personnes pendant plus de deux jours, puis ils ont passé en revue toutes les preuves réunies par le service du renseignement naval. Ils ont trouvé intéressant que le *Wetaskiwin* n'ait « pas eu de chance » et que certains marins aient été plus insatisfaits que d'autres[10], mais ils n'ont pas pu prouver qu'un de ces marins était dans la salle des machines au moment du sabotage. En fait, il était impossible d'exclure n'importe quel membre de l'équipage, car la salle des machines avait été laissée sans surveillance en dehors des heures de travail et il n'y avait pas eu de ronde[11]. Faute de nouvelles preuves, la commission a conclu que le sabotage avait décidément été perpétré par un membre de l'équipage dans le but d'endommager les machines et d'empêcher le *Wetaskiwin* de prendre la mer.

Si le service du renseignement naval a accordé beaucoup d'attention à l'incident du *Wetaskiwin*, il semble avoir oublié celui du *St. Laurent*. De retour d'une mission d'escorte du convoi ON 133, le commandant du *St. Laurent* attendait l'arrivée des inspecteurs devant enquêter sur les défectuosités suspectes des machines. Au cours de la nuit du 8 octobre, il a perdu patience en découvrant que le saboteur avait frappé

Convoi dans l'Atlantique Nord, en route pour l'Angleterre, en 1941.
(Ministère de la Défense nationale, Bibliothèque et archives PA 105354)

de nouveau en introduisant des corps étrangers dans le système de lubrification. Il a envoyé un message urgent demandant une enquête immédiate[12].

Malgré les résultats de l'enquête sur le *Wetaskiwin*, les enquêteurs sont arrivés rapidement à la conclusion qu'il y avait un élément subversif à bord du *St. Laurent*. Compte tenu des dimensions de la frégate, le service du renseignement naval s'est vite rendu compte qu'il n'avait ni la main-d'œuvre ni le savoir-faire lui permettant d'identifier le traître ou l'espion. Il a donc demandé l'assistance de la Gendarmerie royale de Halifax, de la police de Terre-Neuve et du censeur local. Un peu dépassés par l'ampleur de la tâche, ceux-ci ont demandé un peu de temps pour s'organiser. Cette prudence s'est avérée bien fondée, puisque l'enquête a pris des proportions gigantesques. Les agents de la Gendarmerie royale ont commencé par fouiller le navire de fond en comble à la recherche de documents secrets ou de matériel inhabituel. Ils ont ensuite vérifié les antécédents des 40 préposés aux machines ainsi que ceux des autres membres de l'équipage. Pendant ce temps, le censeur a dépouillé toute la correspondance à la recherche de codes, d'écriture secrète ou de mentions d'ennuis mécaniques. De plus, des échantillons du système de lubrification ont été envoyés à deux laboratoires du gouvernement. Les analyses ont révélé que les corps étrangers se composaient de calamine, de peinture, de limaille, de sable et de deux morceaux de verre[13].

Au terme de cette partie de l'enquête, il n'y avait qu'un suspect, qui avait envoyé une lettre codée à une femme de Halifax. Les soupçons qui pesaient sur lui ont été levés dès qu'il s'est avéré que la seule félonie qu'il avait commise avait été d'amener l'épouse d'un autre marin à être infidèle à ses vœux de mariage. Ne trouvant aucune preuve d'activités subversives, la Gendarmerie royale a commencé à mettre en doute l'hypothèse d'un sabotage, car les membres de l'équipage se montraient très loyaux non seulement envers leur pays et la Marine mais aussi envers leurs officiers. Les spécialistes des questions maritimes de la Gendarmerie royale ont ensuite corroboré cette conclusion. Leur rapport indiquait que les substances trouvées dans les machines étaient probablement le résultat de l'usure :

> Nous estimons qu'il y a très peu de possibilités qu'un ou des actes de sabotage aient été perpétrés par d'autres personnes. Nous sommes d'avis que les incidents en question et la présence des substances étrangères sont dus à des défectuosités du système du navire ou à un oubli lors du réarmement à Dartmouth, en Nouvelle-Écosse, ou peut-être ultérieurement. Nous avons noté que, au moment de l'appareillage, le matin du 8 novembre, il ne faisait aucun doute que le système de lubrification du navire avait été entièrement nettoyé. Si ces épisodes devaient se reproduire au retour du navire, nous suggérons respectueusement la réouverture de l'enquête. Toutefois, s'il n'y a pas de nouvel épisode, nous

> demandons qu'une autre mission soit confiée à l'auteur de ce rapport et au Sergent-détective (S/D) Wruhleski[14].

Quoique les enquêteurs de la Marine aient commencé à douter qu'il y ait un traître à bord du *St. Laurent*, ils n'étaient pas convaincus qu'il fallait clore le dossier si rapidement. Une autre commission d'enquête est parvenue à la même conclusion, « persuadée qu'un ou plusieurs membres de l'équipage étaient à l'origine de ces incidents »[15]. Pourquoi la Marine ne partageait-elle pas l'avis de la Gendarmerie royale? Tout simplement parce qu'elle s'était aperçue qu'elle avait commis trop d'erreurs au cours des premières étapes de l'enquête. Cela s'applique aussi aux enquêtes menées sur les incidents survenus sur le *Eyebright*, le *Cowichan* et le *Wetaskiwin*.

Le problème principal était que trop de temps s'était écoulé entre les incidents et le début des enquêtes. Certes, les horaires d'appareillage ne permettaient pas toujours de réagir rapidement, mais il s'est avéré qu'il avait fallu attendre trois semaines en moyenne avant l'arrivée des inspecteurs du service du renseignement naval. Par conséquent, les témoignages étaient moins fiables, et de nombreuses preuves, les empreintes digitales par exemple, avaient disparu. De plus, comme les inspecteurs n'avaient pas rencontré de cas de sabotage par l'équipage, ils ont commis beaucoup d'erreurs fatales. Ainsi, 20 marins qui avaient été mutés juste après le second sabotage sur le *St. Laurent* n'ont jamais été interrogés[16]. De même, le commandant du *Wetaskiwin*, le capitaine de frégate Guy Windeyer, avait confié à la commission d'enquête qu'il soupçonnait trois hommes d'avoir saboté la calotte de pression intermédiaire et que l'un d'entre eux avait probablement fait le guet pendant que les deux autres agissaient. Le lendemain de la tentative infructueuse de sabotage, ils avaient déserté avant l'appareillage. Après leur arrestation, ils ont été accusés de s'être absentés sans permission, mais personne n'a jamais enquêté pour déterminer s'ils étaient impliqués dans ce sabotage[17]. Cela montrait qu'il fallait immédiatement adopter des méthodes d'enquête beaucoup plus rigoureuses.

Les quatre premiers cas étudiés à St. John's étaient troublants tout comme le fait qu'on croyait que beaucoup d'autres incidents semblables n'avaient pas été détectés ou, ce qui est pire, signalés. La conclusion inquiétante selon laquelle ce type de sabotage pouvait être un problème courant et, par conséquent, plus grave qu'on se l'était imaginé s'est peu à peu imposée. Cependant, il fallait d'abord trouver une façon de mettre un terme aux sabotages. Au début, les officiers de la sécurité et du renseignement ont envisagé des mesures préventives, exigeant, par exemple, que l'on monte la garde en permanence dans la salle des machines, mais ils n'ont pas tardé à comprendre qu'aucun navire n'avait assez de personnel pour faire longtemps ce genre de travail et ont abandonné cette idée. Après avoir discuté de plusieurs autres propositions, ils ont conclu à contrecœur : « Nous ne pensons pas que des mesures additionnelles seraient utiles pour prévenir la répétition d'un sabotage par l'équipage »[18]. La prévention étant impossible, il ne restait plus que la dissuasion.

Les deux extrémités : tandis que la conduite exemplaire était souvent récompensée (dans ce cas-ci par Contre-amiral Murray), quelques marins chez la marine canadienne royale neutralisent leurs bateaux en tant que des moyens de protestation.
(Ministère de la Défense nationale, Bibliothèque et archives PA 37456)

Bien que le service du renseignement n'ait pas encore compris pourquoi ces actes étaient perpétrés, il avait établi que, pour certains marins, c'était un moyen efficace d'empêcher l'appareillage. N'importe quel chauffeur compétent pouvait en théorie saboter le navire de telle sorte qu'on croirait à une défaillance des machines. En fait, même si le saboteur n'était pas un ingénieur ou s'il s'agissait tout simplement d'une négligence, les enquêtes infructueuses et bâclées sur le *Eyebright*, le *Cowichan*, le *Wetaskiwin* et le *St. Laurent* avaient créé un dangereux précédent. Elles avaient démontré qu'il était relativement facile d'immobiliser un navire sans se faire prendre. Comme la peine pour un acte de sabotage était déjà très lourde, la dissuasion ne serait efficace que si l'on appréhendait les coupables[19]. Autrement dit, il fallait prendre un membre de l'équipage en flagrant délit et en faire un exemple. Des directives détaillées ont donc été émises sur la façon d'enquêter sur ce type de sabotage.

Toutefois, l'officier d'état-major du renseignement à St. John's jugeait que ce n'était pas suffisant et il en a avisé le quartier général du Service naval à Ottawa. Il expliquait dans son rapport que la meilleure façon d'appréhender un marin ayant saboté son navire serait de confier l'enquête à la Division des enquêtes criminelles de la police de Terre-Neuve. Il y avait même une meilleure option : envoyer « à St.

John's un détachement de la Gendarmerie de Halifax », car on pouvait ainsi éviter les problèmes de compétence avec une colonie qui n'était pas encore une province canadienne. Le rapport contenait d'autres recommandations importantes, que nous reproduisons au long, car elles permettent de comprendre les difficultés auxquelles les enquêteurs du renseignement naval se heurtaient. Qu'ils relèvent de la Division des enquêtes criminelles de la police de Terre-Neuve ou de la Gendarmerie royale, de tels arrangements présentaient les avantages suivants :

1. L'enquête serait menée dès le départ par des hommes ayant une formation professionnelle dans le domaine. Les officiers de la Marine n'ont pas cette formation.

2. Les enquêteurs seraient habilités à poursuivre leurs enquêtes auprès des civils et dans des établissements autres que ceux de la Marine. Actuellement, il faut faire appel à la police pour interroger des civils, enquêter auprès des banques et des hôtels ou prendre des suspects en filature.

3. Les enquêteurs n'auraient pas de parti pris, ne croiraient pas les membres de l'équipage sur parole et ne seraient pas influencés par des amitiés, des connaissances ou le rang.

4. Une force importante pourrait être mobilisée dans un court délai[20].

Bien que cet officier ait soulevé des questions légitimes, le quartier général du Service naval n'était pas prêt à confier ces enquêtes à la police de Terre-Neuve ou à la Gendarmerie royale et il a demandé au service du renseignement de faire de son mieux. Comme le démontreront les enquêtes suivantes, celui-ci a continué d'avoir tellement de mal à appréhender les saboteurs que, à la fin de 1943, le quartier général a émis un ordre donnant aux commandants des instructions précises sur la façon de mener une enquête dans les cas présumés de sabotage par un membre de l'équipage[21].

En commençant par la création d'une commission chargée d'enquêter sur les « circonstances entourant le sabotage présumé du NCSM *Melville* », le service du renseignement naval a enquêté sur au moins trois autres cas de sabotage de ce genre au cours de 1943[22]. Les incidents survenus en 1942 et en 1943 présentaient le même schéma. Généralement, de la limaille ou des guenilles étaient introduites dans les machines, ce qui retardait l'appareillage de deux ou trois jours. Un autre trait intéressant des enquêtes de 1943 était que le service du renseignement naval ne cherchait plus des traîtres parmi l'équipage. N'ayant pas les ressources nécessaires, il

n'a malheureusement jamais pu identifier un saboteur, ce qui a laissé deux questions importantes en suspens. Si ces hommes n'étaient pas des éléments subversifs, qu'étaient-ils? Et pourquoi tentaient-ils de saboter leur navire? Des recherches préliminaires indiquent qu'il s'agissait surtout de mécontents qui s'en sont pris à leur navire pour trois raisons principales.

La première possibilité est que certains saboteurs aient souffert d'épuisement au combat. Avant tous ces incidents, les navires avaient passé beaucoup de temps en mer et, dans certains cas, avaient essuyé le feu de l'ennemi. De plus, le sabotage était presque toujours exécuté lors d'une escale, juste après l'amarrage du navire ou juste avant son appareillage pour une autre opération. Le Wetaskiwin, par exemple, avait participé à l'attaque contre le sous-marin U-588, le 31 juillet, fait deux traversées de l'Atlantique (escortant les convois HX 202 et ON 121) et se préparait à accompagner un troisième convoi (SC 98) lorsque le saboteur a frappé. Désigné navire de service pendant son escale de quatre jours, il était en train de monter en pression pour secourir un navire marchand endommagé lorsque le sabotage a été découvert[23]. Autre argument convaincant : les sabotages présumés de 1942 ont été commis à des périodes de pointe dans l'Atlantique Nord[24]. Le fait que ce sont les machines qui ont été sabotées et que les sabotages n'ont servi qu'à retarder le départ indique qu'il s'agit d'actes commis par des marins stressés qui voulaient simplement une courte pause dans les opérations.

Il est également possible que les sabotages aient été commis par des marins ayant des problèmes familiaux, une crise de couple ou la maladie d'un parent par exemple, et à qui on avait refusé une permission ou une mutation. Deux enquêtes en 1943 ont révélé que des marins traversaient une crise personnelle. Deux d'entre eux n'avaient pas obtenu la permission qu'ils avaient demandée. Cela soulevait la possibilité qu'ils aient saboté le navire dans l'espoir qu'on conclurait à une défaillance mécanique et qu'ils pourraient débarquer pour s'occuper de leurs affaires[25]. Aussi incroyable que cela puisse paraître, le service du renseignement naval jugeait cela possible. Immobiliser temporairement un navire sans éveiller de soupçons était une option plus intéressante qu'une absence sans permission ou une désertion, puisqu'on risquait peu de se faire prendre. Par contre, les patrouilles connaissaient l'identité d'un marin qui désertait le navire dès qu'on constatait son absence. Si le marin était pris, il encourait une peine de prison de six à dix-huit mois, accompagnée d'une réduction de sa solde, et, dans le cas d'une désertion, une exclusion pour conduite déshonorante[26]. Il est toutefois douteux que des problèmes familiaux aient été à l'origine de la plupart des sabotages, voire d'un seul. Si telle était la principale motivation, il aurait fallu que tous les saboteurs aient de la famille dans la région de St. John's ou de Halifax, ce qui semble très peu probable.

L'explication la plus vraisemblable de la majorité de ces incidents est que les saboteurs avaient maille à partir avec leur commandant. C'est certainement possible dans le cas du *Eyebright*, où l'un des officiers a confié à l'enquêteur que le plus grand

suspect « ne s'entendait pas avec le commandant [...]; je pense qu'il a balancé la pièce par-dessus bord par rancune ou parce qu'il ne voulait plus naviguer avec lui »[27]. Soit dit en passant, le commandant a fait muter le suspect le lendemain du départ de l'enquêteur.

De même, il est intéressant de noter que les incidents sur le *St. Laurent* sont survenus lors d'une période de transition dans le commandement. En attendant de remplacer le Capitaine de corvette E. L. Armstrong, le quartier général du Service naval a confié le commandement au Capitaine de frégate Hugh Pullen afin que le *St. Laurent* puisse escorter un convoi. Or Armstrong était très apprécié par l'équipage, tandis que Pullen avait un style de leadership particulier, et la transition ne s'est pas faite sans heurts. Comme l'a remarqué un sous-officier supérieur : « Après un capitaine comme Armstrong, ça a été un changement radical de se retrouver avec un pinailleur comme Pullen. [...] [I]l menaçait de dénoncer ceux qui n'avaient pas leur ceinture de sauvetage [...] et il fallait exécuter à la lettre toutes les tâches courantes et tout le reste [...]. Il avait l'art de se mettre tout le monde à dos »[28]. Il est très curieux que, au moment où l'enquête a pris fin, il y ait eu « des sabotages présumés à trois occasions », qui avaient tous été exécutés lorsque Pullen avait brièvement commandé le navire[29]. Bien qu'on ne sache toujours pas s'il s'agissait de sabotages, une telle coïncidence indique qu'un ou plusieurs matelots voulaient faire connaître leur insatisfaction.

Le remplaçant du Capitaine Pullen n'était autre que le Capitaine Windeyer, qui venait de témoigner au sujet de l'incident sur le *Wetaskiwin*. Il avait confié à la commission d'enquête qu'il y avait des mécontents au sein de l'équipage, trois ingénieurs et un maître d'équipage adjoint, qui n'aimaient pas sa façon de commander. Il était convaincu que ces hommes avaient tenté de saboter le navire à trois reprises avant l'incident faisant l'objet de l'enquête et il était frustré de n'avoir pas trouvé de preuves. En mai 1942, il a fait muter le chef des mécontents dans l'espoir que cela mettrait fin aux tentatives de sabotage[30]. Il n'avait pas caché à la commission qu'il en avait assez des chamailleries constantes de ce matelot supérieur préposé aux machines, et, selon lui, le sabotage en août était peut-être un acte de vengeance des autres membres du groupe[31].

Il est difficile de savoir si les griefs de ces hommes contre le Capitaine Windeyer étaient fondés ou non. Toutefois, un rapport de mars 1943, rédigé par l'officier ingénieur de la flottille à Halifax, jette un peu de lumière sur cette question. Après avoir inspecté la salle des machines du *Wetaskiwin*, cet officier a été très perturbé par les problèmes graves que causait le « manque de supervision et d'organisation internes. L'inspection a clairement montré que le commandant ne s'intéressait pas à la salle des machines et que les conditions étaient défavorables »[32]. Bien que cette attitude ait pu en amener certains à détester Windeyer, ce sentiment n'était apparemment pas partagé par tout l'équipage. Les témoignages sur la personnalité de Windeyer varient. Un de ses subordonnés le trouve « très bon. Un vrai travailleur,

beaucoup de savoir-faire, pas trop pinailleur [...]. Tout le monde l'aimait »[33]. Une autre remarque : « c'était un homme intéressant, mais, avec lui, il fallait rester à sa place. À un moment, il vous prenait par l'épaule en disant : "C'est du beau boulot". À un autre, il disait : "On se met au garde-à-vous quand on parle au capitaine" »[34]. Selon d'autres témoignages qui vont dans le même sens, Windeyer était compétent mais excentrique, et sa façon de commander pouvait déconcerter et contrarier certains de ses subordonnés. Un sabotage réussi réduirait l'efficacité du navire, ce qui nuirait aussi à la réputation du commandant.

Le NCSM *Sarnia* a connu une expérience semblable à la fin de 1943, où il a été la cible de deux tentatives de sabotage à Halifax et d'une troisième à St. John's. Trois ingénieurs ont été soupçonnés. Selon les membres de l'équipage, ces hommes étaient malheureux à bord et étaient devenus très liés. Bien que les enquêteurs aient aussi appris qu'un de ces hommes manifestait de l'hostilité envers le commandant, ils n'ont pu recueillir suffisamment de preuves pour procéder à une arrestation[35]. Manifestement déçu par les résultats de l'enquête, un mois après ces incidents, le commandant a demandé la mutation d'un matelot supérieur de la salle des machines, déclarant : « Nous estimons que la discipline sera plus stricte après son départ »[36]. Apparemment, ce commandant, à l'instar de beaucoup d'autres avant lui, a tenté de se débarrasser du chef des fauteurs de troubles en le faisant muter.

Bien sûr, cela ne signifie pas nécessairement que ces marins étaient des saboteurs, mais cette tendance à muter les suspects ou les chefs de bande est étrange et indique qu'il a pu y avoir de nombreux cas de sabotages qui n'ont pas été déclarés. Certes, il n'y a aucun moyen de le savoir, puisque c'étaient les commandants qui s'occupaient de ces cas. Au reste, la Marine savait bien qu'il était peu probable qu'un capitaine signale l'incident parce que cela « donnait une piètre idée de son aptitude à gérer ses affaires ». Elle avait raison de s'inquiéter de cette situation, puisque au moins un officier d'état-major était convaincu que la meilleure façon de régler le problème était de muter « les membres de l'équipage, notamment ceux de la salle des machines, en petits groupes, sur d'autres navires ou sur terre ». Des mesures aussi draconiennes auraient signalé à la flotte qu'il y avait des problèmes sur le navire, ce qui aurait pu être interprété comme un échec de la part du commandant[37].

Même si ces faits éclairent un peu les motifs de ces actes, il faut remettre en contexte ce type de sabotage. Pour ce faire, il est nécessaire d'examiner les mutineries dans la Marine canadienne, qui étaient une forme de protestation beaucoup plus dramatique. Les historiens ont relevé des éléments communs dans la série d'« incidents » (l'euphémisme employé par la Marine pour les mutineries) qui a ébranlé la Marine au cours des années 1940. Lors de ces mutineries, souvent perpétrées par une bonne partie de l'équipage, les marins se barricadaient généralement dans leur mess jusqu'à ce qu'on règle leurs griefs. Une modification impopulaire dans la vie à bord ou un démêlé avec un officier, généralement le commandant ou un second, étaient presque toujours la cause du mécontentement[38]. Le cas du NCSM *Iroquois*

en juillet 1943, où 190 hommes ont refusé de rejoindre les rangs, montre bien que la mutinerie est un acte collectif ostensible qui, comme l'a observé un historien, est comparable à « ce que le Congrès des organisations industrielles aurait appelé une "grève d'occupation" »[39]. De plus, ce que réclamaient les mutins était clair, puisqu'il n'était pas inhabituel qu'ils affichent la liste de leurs griefs sur la porte de leur mess.

Il est important de replacer la mutinerie dans le contexte canadien, car cela permet de tirer certaines conclusions sur le sabotage par des membres de l'équipage. Par exemple, la mutinerie n'était pas la seule forme de protestation qui présentait des traits communs avec certains types d'agitation ouvrière. En fait, si l'on se fonde sur la définition courante de *sabotage* et non sur le sens que les militaires donnent à ce terme, il est clair que les actes commis sur les navires de guerre canadiens ressemblaient à ce que font les travailleurs civils qui « bâclent leur travail et endommagent les outils, les machines, etc. de l'employeur afin d'arrêter la production »[40]. Contrairement à la mutinerie, qui mobilisait un grand nombre de mécontents, le sabotage était un acte individuel permettant à un homme ou tout au plus à un petit groupe d'exprimer des frustrations que n'éprouvait peut-être pas le reste de l'équipage. Comme les marins qui se défoulaient ainsi ne voulaient manifestement pas être pris, ils ne pouvaient pas révéler la nature de leur grief. Autrement dit, il ne servait à rien de trafiquer une pièce d'équipement si l'on pouvait être identifié en affichant ses griefs. À tort ou à raison, le sabotage faisait peser des soupçons sur un corps de métier, car on pensait que, pour saboter un navire, il fallait le savoir-faire que seuls les ingénieurs possédaient. Néanmoins, il est presque certain que ceux qui ont trouvé là un moyen de protestation efficace ont agi ainsi pour atténuer le stress. Bien que la Marine ait eu de graves soupçons dans plusieurs cas, personne n'a été poursuivi.

Le service du renseignement naval a continué d'enquêter sur les sabotages qui auraient été exécutés par des membres de l'équipage au cours de 1944 (dans l'un de ces cas, une grenade sous-marine a été larguée de la poupe du NCSM *Annapolis* lorsqu'il était amarré[41]), mais ce n'est pas sa faute si aucun saboteur n'a été appréhendé. Les demandes qu'il a adressées à son quartier général pour que la Gendarmerie royale se charge des enquêtes indiquent qu'il n'avait ni la compétence ni les ressources pour étudier ces dossiers. Toutefois, les enquêtes démontrent que les saboteurs n'étaient pas des traîtres. Il semblerait que ce type de sabotage était une forme de protestation, tous les cas documentés indiquant clairement que la tentative ne visait qu'à immobiliser temporairement le navire et non à le mettre hors de combat. Bien que certains indices portent à croire que les saboteurs avaient maille à partir avec leur commandant, il faut aussi envisager la possibilité que la fatigue au combat ait joué un rôle, d'autant que la pression des opérations ininterrompues exacerbait sans doute la frustration du saboteur.

NOTES EN FIN DE CHAPITRE

1 Texte reproduit de la *Revue militaire canadienne* 6, numéro 1, printemps 2005, p. 51-58.

2 Bibliothèque de la Direction de l'histoire et du patrimoine (DHP), ordres maritimes canadiens, 3266, le 18 décembre 1943. Pour des renseignements sur les agents ennemis et la menace de sabotage sur le sol canadien, voir aux Archives nationales du Canada (ANC) le groupement d'enregistrements (GE) suivants : GE 25, vol. 1967, 1939-867-A, *Protection contre le sabotage au Canada, 1939-1943*; ANC, GE 24, vol. 3898, 1035-2-1, *Espionnage et sabotage allemand, 1939-1943*; ANC, GE 24, vol. 3899, 1035-3-1, *Espionnage et sabotage japonais, 1940*.

3 Officier d'état-major au renseignement de St. John's au capitaine de port, *Suspicious Incidents during Repairs to Ships*, le 16 avril 1942, ANC, GE 24, vol. 11942, 1945-300, v. 1; et cartes des mouvements du NCSM *Eyebright*, DHP, 81/520/8000.

4 *Bref historique du NCSM* Cowichan, sd, DHP, 81/520/8000; cartes des mouvements du NCSM *Cowichan*, DHP.

5 Officier d'état-major au renseignement de St. John's au directeur du renseignement naval, Ottawa, *Sabotage* (NCSM *Cowichan* et *Eyebright*), le 17 avril 1942, ANC, GE 24, vol. 11942, 1945-300, v. 1.

6 *Sécurité*, printemps 1942, ANC, GE 24, vol. 11942, 1950-146/25, v. 1.

7 Officier d'état-major au renseignement à l'état-major au renseignement, le 31 août 1942, ANC, GE 24, vol. 11942, 1945-300, v. 1; Capitaine de frégate (E) W. Morrison, le 3 octobre 1942, ANC, GE 24, vol. 11930, NSC 331/114, v. 1.

8 Lettre du quartier général du Service naval à l'officier général, effectif de Terre-Neuve concernant la Commission d'enquête du 9 septembre 1942, dépôts dans les paliers du NCSM *St. Laurent*, le 10 octobre 1942, et Résultats des analyses des laboratoires du gouvernement, septembre 1942, ANC, GE 24, vol. 11942, 1945-300, v. 1.

9 NCSM *Wetaskiwin*, septembre 1942, ANC, GE 24, vol. 11714; officier d'état-major au renseignement de Halifax à l'officier d'état-major au renseignement de St. John's, le 30 septembre 1942, ANC, GE 24, vol. 11942, 1945-300, v. 1; et divers rapports de la Gendarmerie royale du Canada dans le même dossier, septembre 1942.

10 Divers documents sur le NCSM *Wetaskiwin*, de mars 1941 à mars 1942, ANC, GE 24, vol. 11790.

11 *Commission d'enquête sur les circonstances entourant des défectuosités dans la salle des machines du NCSM* Wetaskiwin, le 2 octobre 1942, ANC, GE 24, vol. 11930, NSC - 331/114, v. 1.

12 Relevés des déplacements du NCSM *St. Laurent, DHP*; rapport des délibérations en septembre et octobre 1942, ANC, GE 24, vol. 5684.

13 Quartier général du Service naval à l'officier général, effectif de Terre-Neuve, 2230, le 29 octobre 1942, et officier d'état-major au renseignement à l'officier général, effectif de Terre-Neuve, le 16 octobre 1942, ANC, GE 24, vol. 11942, 1945-300, v. 1.

14 J. C. K. McKaught et Sergent-détective (S/D) Wruhleski à l'officier général, effectif de Terre-Neuve, le 11 novembre 1942, ANC, GE 24, vol. 11942, 1945-300, v. 1.

15 Quartier général du Service naval à l'officier général, effectif de Terre-Neuve, 2043, le 27 octobre 1942, ANC, GE 24, vol. 11942, 1945-300, v. 1.

16 Listes d'équipage, septembre et octobre 1942, ANC, GE 24, vol. 5834, NS8000-353/25; modifications à l'effectif, octobre 1942, ANC, GE 24, vol. 11942, 1945-300, v. 1.

17 *Commission d'enquête sur les circonstances entourant des défectuosités dans la salle des machines du NCSM* Wetaskiwin, le 2 octobre 1942, ANC, GE 24, vol. 11930, NSC - 331/114, v. 1.

18 Note du Capitaine de frégate (E) Morrison, octobre 1942, ANC, GE 24, vol. 11930, 1150-331/114, v. 1.

19 *Règlements sur la défense du Canada*, 1942, DHP, 81/520/1540-12.

20 Officier d'état-major au renseignement à l'officier général, effectif de Terre-Neuve, *Procédure à suivre dans les cas présumés de sabotage*, le 16 octobre 1942, ANC, GE 24, vol. 11942, 1950-146/25, v. 1.

21 Ordres maritimes canadiens, 3266, le 18 décembre 1943, DHP.

22 Rapport 81/520/8000, *COAC 55-2-1/189*, DHP.

23 Relevé des déplacements du NCSM *Wetaskiwin* entre août 1941 et mars 1943, et *A Brief History of HMCS* Wetaskiwin, sd [vers 1965], DHP, 81/520/8000.

24 Pour obtenir le meilleur compte rendu des opérations de la Marine royale du Canada en 1942, voir W. A. B. Douglas, Roger Sarty et Michael Whitby, *No Higher Purpose : The Official Operational History of the Royal Canadian Navy, volume 2, partie 1 : 1939-1943* (Ottawa et St. Catherine's : Vanwell Publications et ministère de la Défense nationale, 2003), chapitres 9 et 10.

25 Il s'agit du NCSM *Sarnia* et du NCSM *Prince Rupert*.

26 *Marins de la Marine canadienne traduits en cour martiale*, diverses dates, DHP, 82/401, vol. 4; *King's Regulations and Admiralty Instructions, DHP*, vol. I, chapitre XII, section VI, p. 252-257.

27 *Incidents suspects lors des réparations aux navires*, le 16 avril 1942, ANC, GE 24, vol. 11942, 1945-300, v. 1.

28 Rapport de l'entrevue avec le Second maître William Moodie McLean, par Hal Lawrence,

le 1er octobre 1983, DHP, biographie (BIOG) M.

29 Officier général, effectif de Terre-Neuve, au quartier général du Service naval, 1415, le 23 octobre 1942, ANC, GE 24, vol. 11942, 1945-300, v. 1.

30 Windeyer au capitaine (D) de Halifax, *Difficulties Saturday 16 May*, le 16 mai 1942, ANC, GE 24, vol. 11569, 27-C-20.

31 *Commission d'enquête sur les circonstances entourant des défectuosités dans la salle des machines du NCSM* Wetaskiwin, le 2 octobre 1942, ANC, GE 24, vol. 11930, NSC - 331/114, v. 1.

32 Rapport de l'officier ingénieur de la flottille sur le NCSM *Wetaskiwin* au capitaine (D) de Halifax, le 20 mars 1943, ANC, GE 24, vol. 11569, 27-C-20.

33 Rapport de l'entrevue avec le Second maître William Moodie McLean, par Hal Lawrence, le 1er octobre 1983, DHP, BIOG M.

34 Rapport de l'entrevue avec le Contre-amiral Daniel Lionel Hanington, par Hal Lawrence, sd [vers 1942], DHP, BIOG H.

35 Divers documents sur le NCSM *Sarnia*, de décembre 1943 à avril 1944, DHP, 81/520/8000; ANC, GE 24, vol. 11942, 1945-300, v. 1; officier d'état-major au renseignement à l'officier général, effectif de Terre-Neuve, *Sabotage présumé sur le NCSM* Sarnia, le 23 novembre 1943, et, officier d'état-major au renseignement au directeur du renseignement naval, *Sabotage présumé sur le NCSM* Sarnia, le 31 décembre 1943.

36 Capitaine (D) de Terre-Neuve au capitaine (D) de Halifax, 2010/05, avril 1944, ANC, GE 24, vol. 11942, 1945-300, v. 1.

37 Notes de l'officier d'état-major, octobre 1942, ANC, GE 24, vol. 11942, 1950-146/25, v. 1; officier d'état-major au renseignement à l'officier général, effectif de Terre-Neuve, le 16 octobre 1942, ANC, GE 24, vol. 11942, 1945-300, v. 1.

38 Michael Whitby, « Matelots, Martinets, and Mutineers : The Mutiny in HMCS *Iroquois*, 19 July 1943 », *The Journal of Military History*, vol. 65, no 1, janvier 2001, p. 77-103.

39 Bill Rawling, « Only "A Foolish Escapade by Young Ratings?" Case Studies of Mutiny in the Wartime Royal Canadian Navy », *Northern Mariner*, vol. X, no 2, avril 2000, p. 59. Pour obtenir plus d'informations sur les mutineries après la guerre, voir Richard Gimblett, « "Too Many Chiefs and Not Enough Seamen :" The Lower-Deck Complement of a Postwar Canadian Navy Destroyer », *Northern Mariner*, vol. IX, no 3, juillet 1999, p. 1-22; et Richard H. Gimblett, « Ce dont le rapport Mainguy n'a jamais parlé : la tradition de mutinerie dans la Marine royale canadienne avant 1949 », *Revue militaire canadienne*, vol. 1, no 2, été 2000, p. 87-94.

40 *World Book Dictionary*, Toronto, Doubleday, 1972, p. 1812.

41 Pour obtenir plus d'informations concernant l'*Annapolis*, voir *Brief History of HMCS*

Annapolis, le 6 novembre 1959, DHP, 81/520/8000; voir aussi de l'officier de sécurité au renseignement à l'officier d'état-major au renseignement *Tentative présumée de sabotage du NCSM* Annapolis, le 10 mars 1944, ANC, GE 24, vol. 11942, 1945-300, v. 1.

9

Émeutes à Halifax les 7 et 8 mai 1945, à l'occasion de la Victoire en Europe.

Robert H. Caldwell

> *Les actions des gens sont souvent motivées par une combinaison de divers facteurs [...] Les causes ont toujours un contexte, et pour connaître ces causes, il faut comprendre le contexte [...] Car même si le contexte ne cause pas directement ce qui se produit, il peut certainement en déterminer les conséquences*[2].
>
> —John Lewis Gaddis,
> *The Landscape of History : How Historians Map the Past*

Dix jours après les émeutes qui ont eu lieu à Halifax le jour de la Victoire en Europe, le commandant (cmdt) du NCSM *Cornwallis*, une base navale d'une région rurale de la Nouvelle-Écosse, déclarait ce qui suit :

> On croit que l'histoire du [jour de la Victoire en Europe à bord du *Cornwallis*] [...] aurait pu être [différente] [...] si ce n'avait été du fait que les cantines et autres installations étaient restées ouvertes. Le résultat du programme était un splendide exemple de confiance mutuelle et de respect de la loi et de l'ordre[3].

L'histoire du *Cornwallis* est typique des nombreuses célébrations réussies de la capitulation allemande, tenues dans tout le service naval canadien, qui comptait, en 1945, plus de 90 000 personnes, tous grades confondus. À Halifax, l'histoire a été bien différente. Il y avait quelque 18 000 hommes et femmes, dont 23 pour cent de la marine, dans cette ville le 8 mai. Pendant environ 24 heures, sur une période de deux jours, des milliers de militaires se sont déchaînés dans les rues d'Halifax et même, brièvement, dans celles de Dartmouth. Pour quelle raison? Pourquoi plus des

trois quarts du personnel de la marine s'était-il si bien comporté et 23 pour cent avait si mal agi à Halifax?

Avant l'été 1945, l'explication officielle donnée pour l'indiscipline des marins à terre était le nombre important de petits navires dans la Marine royale du Canada (MRC). Les constatations de la Commission d'enquête de marine sur les émeutes de mai 1945 à Halifax confirment ce diagnostic :

> La plupart du personnel navigant servait sur de petits navires, où la discipline était nécessairement moins rigide, en raison des conditions de guerre, qu'en temps de paix au sein de l'organisation navale. Même si la discipline des unités sur les navires peut être jugée satisfaisante, on n'a probablement pas suffisamment insisté sur le comportement des permissionnaires à terre; cela s'appliquerait au personnel des casernements, dont une bonne partie a servi en mer[4].

Par conséquent, selon cet argument, les petits navires n'offraient que peu d'occasions de formation et de perfectionnement, comparativement aux gros bateaux, et les marins peu formés envoyés sur de petits navires ne se sont jamais vu inculquer le sens aigu de la discipline dont ils auraient dû faire preuve lorsqu'ils étaient à terre. Toutefois, les officiers n'avançaient cette explication que lorsqu'il y avait des problèmes, et ils étaient incapables d'expliquer pourquoi des dizaines de milliers de marins venant de petits navires de la Réserve des volontaires de la Marine royale du Canada (RVMRC, ou parfois RV) avaient observé une grande discipline à terre, à l'étranger et au Canada, tout au long de la guerre. De plus, apparemment satisfaits de cette seule explication, les responsables des enquêtes officielles n'ont pas considéré les autres éventuels problèmes graves[5], particulièrement ceux qui auraient pu résulter des profondes tensions imprimées par l'expansion de la marine pendant la guerre sur le moral, la discipline et le commandement ainsi que sur la ville d'Halifax[6].

L'objectif du présent chapitre est d'examiner ces problèmes pour tenter d'expliquer de façon plus complète les émeutes des 7 et 8 mai à Halifax. La première partie sera consacrée aux causes immédiates et aux événements entourant les émeutes, et la deuxième partie portera sur les causes profondes et la situation particulière d'Halifax. Enfin, la troisième partie présentera certaines conclusions expliquant dans quel contexte situer les émeutes d'Halifax.

Première partie

Les émeutes qui ont eu lieu à Halifax après la capitulation allemande ont fait la preuve d'un effondrement de l'ordre et de la discipline militaires, ainsi que de la planification

civilo-militaire. Les événements des 7 et 8 mai ont confirmé que les activités civiles et militaires du jour de la victoire ont été menées de façon indépendante et que les plans civils n'étaient pas conformes aux réalités militaires. Pis encore, à quelques exceptions près, les plans de l'armée elle-même ne satisfaisaient pas à ses propres exigences.

La victoire en Europe était attendue depuis longtemps, mais l'événement s'est produit sans avertissement. La victoire a été annoncée par radio à Halifax, à environ 10 h 30, le lundi 7 mai 1945. On a accordé aux civils un congé pour le reste de la journée ainsi que le lendemain. Tous les magasins, cinémas, cafés et restaurants ont été fermés dans l'avant midi et le sont restés deux jours durant. Des milliers de marins qui vivaient à l'extérieur de la base selon la formule « logement et indemnité » et qui mangeaient normalement dans les établissements d'Halifax n'avaient plus d'endroits où aller pour prendre leurs repas.

Les magasins d'alcools, qui avaient fermé comme prévu le vendredi 4 mai, auraient dû rouvrir à 12 h 30 le lundi 7 mai. Toutefois, aucun magasin d'alcools d'Halifax n'a ouvert ses portes les 7 et 8 mai 1945, conformément à la consigne donnée par la Nova Scotia Liquor Commission pour l'occasion. La commission avait

Émeutes à Halifax, en Nouvelle-Écosse, à l'occasion des célébrations du jour de la Victoire en Europe, les 7 et 8 mai 1945. Un groupe mixte réunissant du personnel de l'Armée de terre et de la Marine profite d'un moment de repos au parc Grafton.
(Ministère de la Défense nationale, Bibliothèque et archives C 79575)

informé le Contre-amiral (Cam) L.W. Murray, commandant en chef (C en C) du Commandement canadien de l'Atlantique du Nord-Ouest, de cette politique en avril[7].

Les trois Services ont continué à travailler dans l'après-midi du 7 mai, mais les cantines étaient fermées. La marine n'a pris aucune mesure spéciale pour les milliers d'officiers et de marins, le Service féminin de la Marine royale du Canada (WRCNS) relevant du NCSM *Stadacona* et plusieurs des neuf autres unités d'Halifax ainsi que celles se trouvant sur les navires; ce qui représentait au total environ 18 000 hommes et femmes. Leurs « célébrations », consistant principalement en un défilé, étaient prévues pour le lendemain[8]. Au cours de la soirée du 7 mai, les cantines ont ouvert brièvement, des services religieux ont eu lieu dans la ville et les autorités civiles ont organisé des événements extérieurs, notamment des bals populaires et des feux d'artifice sur l'île Georges. La garnison navale et militaire d'Halifax a fourni de l'équipement et du soutien technique dans le cadre de ces événements. Autrement, tout dans la ville est demeuré fermé[9].

Des milliers de réservistes de la RVMRC, pour qui rien n'avait été prévu et auxquels aucune directive n'avait été donnée, ont commencé leurs propres célébrations spontanées, exubérantes et bien arrosées dans leurs cantines, le soir du 7 mai. Les marins ont affirmé leur image d'hommes de la mer, fiers et robustes qui n'allaient pas se laisser ignorer ou traiter à la légère par les autorités maritimes civiles, et qui, on l'a vu ensuite, avaient une fois de plus été abandonnés puisqu'on n'avait pas appliqué le principe de la « confiance mutuelle »[10]. Les cantines fermées, à mesure que la nuit avançait, les marins ivres se mettaient en quête d'alcool. Ils devenaient devenus plus violents et destructeurs. Certains créaient des diversions afin d'attirer les services de police militaire et civil loin des cibles réelles, à savoir les magasins d'alcools, dans lesquels la foule entrait par effraction pour piller.

Les marins, et plus tard les hordes de soldats, d'aviateurs, de marins marchands et de civils qui s'étaient jointes à eux, ont pu poursuivre leurs méfaits à cause de la politique délibérée et publicisée de la police et de la patrouille à terre, qui permettait les grands rassemblements, mais ne permettait pas aux autorités d'appréhender les personnes en état d'ébriété. Le Cam Murray a par la suite affirmé devant la Commission Kellock qu'il avait élaboré cette politique afin de protéger la patrouille à terre des civils locaux qui auraient pu s'offusquer de la dureté du traitement réservé aux marins ivres. Murray a soutenu que « les citoyens d'Halifax [...] auraient dit [...] voici un homme qui nous a aidé à gagner la guerre et vous allez l'arrêter parce qu'il est un peu saoul le jour de la victoire? ». Le juge Kellock a dit tout haut ce que de nombreux observateurs pensaient sans doute tout bas lorsqu'il a qualifié la politique de « document plutôt étrange »[11].

L'après-midi suivant, soit celui du 8 mai 1945, alors que se tenait le service officiel civilo-militaire d'action de grâces au terrain de parade de la garnison, à moins d'un kilomètre de là, dans la basse ville, la fête a repris. La violence s'est intensifiée : de simples vols de drapeaux se sont transformés en bris de vitres, puis en pillage de

vitrines et de magasins. Les photos prises au moment des faits montrent le personnel de la marine participant à diverses activités[12]. Certains de ces jeunes Canadiens, premiers maîtres de 1re classe (pm 1), matelots, membres du WRCNS et membres des autres services, ont été photographiés souriant, assis sur les pelouses publiques, buvant de l'alcool volé et, en général, s'amusant comme à une foire populaire ou agricole. D'autres photos font aussi état du pillage. Les jeunes matelots, ainsi que les officiers mariniers montrés sur ces images, étaient propres, dignes, fiers et soignés, et affichaient souvent un air fanfaron. La discipline, bien que pas apparente, n'était pas totalement absente de ces groupes. Maintes et maintes fois pendant l'après-midi, les officiers et les marins ont spontanément et bravement prêté main-forte aux autorités et se sont engouffrés dans la brèche, retenant les pillards à l'entrée des magasins d'alcools et des grands magasins[13].

En dépit des efforts pour contenir la foule, plus tard dans l'après-midi la violence s'est intensifiée. Les gens sont entrés par effraction dans d'autres magasins d'alcools, continuant à piller et devenant de plus en plus incontrôlables. Les autorités civiles supérieures et les officiers militaires à Halifax se sont sérieusement inquiétés de la situation. Ils ont demandé des renforts militaires[14]. À 18 h, le maire a déclaré la fin

Émeutes à Halifax, en Nouvelle-Écosse, à l'occasion des célébrations du jour de la Victoire en Europe, les 7 et 8 mai 1945. Célébrations tumultueuses sur la rue Barrington.
(Ministère de la Défense nationale, Bibliothèque et archives C 79564)

des festivités du jour de la victoire, et le Cam Murray, l'officier supérieur servant à Halifax, ainsi que le maire ont répandu la nouvelle depuis un camion équipé de haut-parleurs du Corps d'aviation royal du Canada (CARC). Alors que les rues d'Halifax se vidaient, les émeutes commençaient à Dartmouth, de l'autre côté du port. À 23 heures, toutes les rues étaient dégagées et un couvre-feu militaire était en vigueur.

Au lendemain des émeutes, les autorités ont évalué les dommages et compté les pertes. Deux personnes ont péri, un officier de marine et un matelot, et la destruction physique du noyau urbain était importante[15]. Moins évidents, mais tout aussi importants, étaient les dommages faits à la bonne réputation de la marine, réputation méritée pendant les quatre durs hivers de guerre. De plus, l'homme responsable de la marine à Halifax ainsi que sur la côte Est et dans l'Atlantique du Nord-Ouest a perdu plus que sa réputation puisque ces événements ont sonné le glas de sa carrière.

En tant que C en C du Commandement canadien de l'Atlantique du Nord-Ouest, le Cam Murray était le seul officier canadien des trois Services à commander un secteur opérationnel allié. Il avait le respect et l'appui de la Royal Navy (la marine britannique), de la United States Navy (USN), du CARC et des forces aériennes maritimes alliées depuis 1942. Les Britanniques lui ont décerné les titres de Compagnon de l'Ordre du Bain (CB) et de Commandeur de l'Ordre de l'Empire britannique (CBE). Il était connu par des milliers d'hommes et de femmes dans toute la flotte de guerre anti-sous-marins de la côte Est, et tous avaient beaucoup de respect pour ses initiatives de gestion des opérations.

Toutefois, en 1945, Murray semblait de plus en plus déconnecté de la flotte et de ses besoins. En parlant avec les membres d'équipage des navires *Chaudière* et *Algonquin* récemment revenus de mission, il avait ignoré leurs exploits et leurs succès bien mérités et les avait plutôt réprimandés pour leur conduite, les prévenant qu'il « ne tolérerait aucun chahut à terre »[16]. À la suite des émeutes, il semblait s'être éloigné davantage de la réalité, déclarant que bien que

> [Les émeutes] aient été regrettables, [...] [elles s'étaient toutefois] révélées très utiles. Elles avaient permis au personnel de la marine de donner toute sa mesure et de rester sur ses gardes. Il a été porté à l'attention [...] des officiers que les matelots prenaient davantage soin d'eux et de leur apparence [...] et se respectaient beaucoup plus [...] qu'avant[17].

Le Quartier général de l'état-major de la marine (QGEMM) n'était pas d'accord. Murray a été mis à l'écart et n'a pu poursuivre son service dans les Forces armées canadiennes ou au sein du commandement allié. Jusqu'à sa mort, l'amiral est demeuré obsédé par la façon dont il avait été traité à la suite des émeutes. Il a quitté le Canada et s'est retiré en Angleterre, où il a étudié le droit afin de défendre sa cause. De nombreux officiers et hommes ayant servi à ses côtés ont aussi été incapables

d'oublier de quelle façon il avait été puni[18]. Pour les marins, réguliers et réservistes, du pont supérieur comme du pont inférieur, les émeutes ont mis fin à la bataille de l'Atlantique de manière brutale et troublante.

Deuxième partie

L'objectif de cette partie est d'examiner le contexte de l'avant-guerre selon deux hypothèses essentielles à la compréhension des causes immédiates des émeutes de mai 1945. Le premier postulat est que les émeutes indiquaient que le commandement naval n'avait pas réussi à répondre aux nouvelles exigences en matière de personnel et aux besoins de la base attribuables à l'expansion en temps de guerre. La seconde hypothèse est que les émeutes étaient le résultat de trois années d'indiscipline dans les forces navales basées à Halifax.

L'état de préparation de la MRC avant la guerre

Malgré tous leurs succès dans le commandement de petites flottilles sur les côtes canadiennes pendant l'entre-deux-guerres, les Amiraux Nelles, Jones et Murray et leurs officiers d'état-major de la MRC d'avant-guerre ont été incapables de réagir efficacement à l'expansion de la marine pendant la guerre. Cela est en partie dû au fait que le gouvernement a négligé leur service après la Première Guerre mondiale et, peut-être plus important encore, à la nature de leur entraînement, mené par la marine britannique. Leur « temps-navire » était principalement consacré aux tâches et aux responsabilités en mer, et n'était pas complété par une expérience administrative à la base équivalente. Le Royal Naval Staff College de Greenwich formait des officiers de la Royal Navy et de la MRC pour des emplois d'officiers supérieurs dans la Royal Navy en mer. Les officiers de la MRC n'ont pas obtenu de poste dans l'amirauté ou dans les arsenaux de la marine britannique. Par conséquent, ils n'avaient pas l'expérience professionnelle nécessaire pour concevoir et développer un commandement naval complexe et une structure terrestre capable de répondre aux exigences de quelque 15 000 hommes et femmes volontaires basés à Halifax[19]. À cause de l'expérience étroite et restreinte de la MRC de l'avant-guerre, le modèle de gestion du personnel et de l'organisation était limité et inadapté à la situation[20].

Même si l'entraînement « gros navire » de la Royal Navy ne constituait pas une préparation adéquate à la gestion de l'expansion du service, il avait fourni une base remarquable pour la compréhension des navires et des hommes en mer. Le Cam Ken Adams, de la MRC, se souvient de l'importance de l'entraînement de la flotte de la Royal Navy entre les deux guerres. En 1929, en qualité de lieutenant, il a été affecté au HMS *Calypso*, un navire de croisière de la flotte méditerranéenne :

Nous avions beaucoup d'officiers talentueux. C'est ce qui fait d'un navire un endroit où il fait bon travailler. Des officiers justes, stricts et compétents [...] Nous nous sommes exercés dans tous les départements jusqu'à devenir parfaits dans tout ce que nous faisions [...] confiants que nous serions en mesure de nous acquitter de notre mission, quelle qu'elle soit [...] nous avons rencontré la flotte [...] Tout cela avait du bon sens. L'organisation de l'ensemble de la flotte et de chaque navire était excellente. Tout le monde, y compris les matelots subalternes, savait ce qu'il faisait et pourquoi. La discipline était stricte, mais toujours juste et équitable. Le moral était bon parce que les subalternes respectaient leurs supérieurs. J'espère ne jamais oublier les leçons que j'ai apprises [au sein de la Royal Navy][21].

> L'entraînement avec la marine britannique a aussi forgé des caractères et des personnalités d'une grande maîtrise de soi. À la suite de cet entraînement, au cours duquel l'accent avait été mis sur les opérations en mer, la Royal Navy a inculqué à ses officiers un ensemble unique de valeurs. Selon une description de l'entre-deux guerres, l'officier de la Royal Navy :
>
> [Est] un homme d'action jamais embarrassé. En tout temps, il doit prendre des décisions instantanément et sans hésitation, être prêt à accepter *n'importe quelle* mission à la dernière minute [...] dans ces caractéristiques, on retrouve ses forces et ses faiblesses. Elles ont fait de lui le meilleur officier de bord au monde, mais l'ont rendu inapte au travail qui nécessite des compétences administratives, organisationnelles [...] ou de réflexion, et de plus, *elles l'ont empêché de prendre conscience du fait qu'il ne pouvait pas accomplir toutes les tâches*[22].

Ces mêmes valeurs ont influencé les officiers de la MRC d'avant-guerre qui terminaient leur entraînement avec une grande confiance dans leur capacité de commandement, et un solide sentiment de leur importance et de leur valeur, ne doutant presque pas d'eux-mêmes. Ils n'étaient pas enclins à la conciliation ni à la création de consensus entre eux ou avec leurs hommes, et encore moins avec de simples civils. Certains ont gardé de la rancune contre d'autres officiers.

Ce tempérament et cette attitude n'étaient pas compatibles avec les exigences de la RVMRC pendant la guerre, car il s'agissait en fait d'une marine du peuple. Les milliers d'hommes qui composaient cette force avaient atteint leur majorité dans les années qui ont suivi la Première Guerre mondiale, alors même que les bouleversements socio-économiques avaient ébranlé ou modifié les hiérarchies, les institutions et les valeurs établies. La vision que la RV avait du monde et de la place des volontaires dans celui-ci se reflétait dans ces profonds changements. Elle était caractérisée par :

> [Une] touche d'indépendance, une mesure d'iconoclasme, une contestation claire du droit inhérent de détenir le pouvoir [...] tout cela, combiné pour créer une nouvelle hérésie sociale. Cette hérésie soutenait que les pauvres, les basses classes et même les « races inférieures » avaient droit à la vie, à un emploi, à un salaire adéquat, à la santé, à des conditions de vie acceptables et, s'ils étaient compétents, à une place et à un statut dans les nombreuses hiérarchies différentes du pays[23].

Néanmoins, de nombreux officiers de la MRC refusaient d'accepter, et parfois même de reconnaître, que le monde avait changé. Selon le Capf Louis Audette, de la RVMRC :

> La marine [du temps de guerre] était entre les mains d'un groupe d'officiers supérieurs peu instruits et peu imaginatifs qui, néanmoins, se considéraient comme un groupe d'élite. Ces officiers ont trouvé très difficile d'admettre parmi eux ceux qui avaient reçu une instruction moins prestigieuse. Beaucoup ont vaillamment cherché à perpétuer une situation qui avait cessé d'exister depuis longtemps. Leur plus grand échec a été leur tentative persistante visant à préserver, ou plutôt à rétablir, une grande partie de ce qui avait disparu avec le XIXe siècle et qu'ils croyaient à tort encore présent en Grande-Bretagne[24].

Heureusement, ce ne sont pas tous les officiers de la MRC qui voyaient ces nouvelles réalités sociales comme une « hérésie »[25]. Beaucoup étaient assez jeunes pour ne pas avoir connu directement la période de l'avant-Première Guerre mondiale dont certains de leurs supérieurs rêvaient encore. Comme les membres de la RV, ils avaient vécu les changements sociaux et en étaient venus à les considérer comme normaux. Pour ces officiers, les besoins imprévus découlant de l'expansion massive de la RVMRC ouvraient de vastes horizons. Même si ce service était distinct du leur, la RVMRC fournissait environ 90 pour cent du personnel naval en temps de guerre et, par conséquent, de bonnes occasions de démontrer leurs capacités de leadership[26].

L'expansion et la RVMRC

Les officiers de la MRC d'avant-guerre, qui servaient au sein de la Royal Navy ou de la MRC, n'avaient aucune expérience pour faire face à la « nouvelle hérésie sociale » décrite par Louis Audette. La petite force permanente de la MRC, dotée d'un minuscule budget,

n'aurait pas été en mesure de moderniser les installations du personnel ou d'améliorer les conditions à terre, même si le besoin s'en était fait sentir. Mais, avant la guerre, le besoin n'en était pas impérieux, parce que les matelots de la MRC d'avant-guerre avaient peu d'attentes et ne recevaient pas grand-chose. Le Capf P.G. Chance, un officier d'avant-guerre, se souvient comment était la MRC, en 1930, à Halifax :

> Les seuls édifices en briques étaient ceux qui abritaient les bureaux des amiraux et la cantine des hommes, surnommée [...] la « petite école rouge » [...] il n'y avait pas de casernements *Stadacona* [...] les marins logeaient [...] dans la cour [...] les officiers subvenaient [...] à leurs propres besoins à terre [...] [En tant qu'officier de service] [...] dans la cantine [...] je n'osais regarder ni à droite ni à gauche lorsque nous passions devant [...] le grand groupe de marins endurcis et silencieux[27].

Le matelot d'avant-guerre W. M. Mansfield affirmait que parmi ces hommes, certains ne savaient ni lire ni écrire et n'auraient pas été en mesure de réussir l'examen d'entrée (ET-1)[28]. Pourtant, le moral et la discipline n'ont pas semblé être touchés par les conditions généralement difficiles et les installations récréatives et éducatives spartiates.

Après l'été 1940, ce monde a été bouleversé lorsqu'un grand nombre d'officiers et d'hommes de la RVMRC ont été enrôlés précipitamment et envoyés sur les côtes canadiennes pour le service en mer[29]. Ces officiers et matelots de la RV se sont engagés pour toutes sortes de raisons personnelles, sociales, culturelles, idéologiques ou économiques[30]. Une fois enrôlés, ils ont été poussés, pour différentes raisons, à continuer de servir en mer. L'attitude face au service en mer et à la MRC a changé au moins deux fois pendant la guerre. À mesure que ces changements se produisaient, les membres de la RV se créaient une identité originale, différente de tout ce qu'on avait vu dans la période d'avant-guerre[31]. Basée sur une fierté contagieuse, d'eux-mêmes en tant que personnes et de leur service, elle était alimentée, plutôt que diminuée, par les conditions difficiles sur les navires pendant la guerre. Ces gens voulaient se distinguer au moyen de leurs uniformes faits sur mesure, de l'emblème de leurs navires, de leurs chansons, des graffiti sur les abris de canon; et en 1943, ils avaient fait de ces démonstrations spontanées de fierté un symbole clair et puissant de la VR[32]. Comment cela s'est-il produit?

En 1941, les membres de la RV avaient un enthousiasme sans bornes et étaient très loyaux entre eux et envers leur force qui prenait rapidement de l'expansion. À l'hiver 1941-1942, les jeunes réservistes volontaires ont bien réagi au leadership éclairé des jeunes officiers et matelots à bord de leurs nouveaux petits navires. Ceux qui ont traversé cette période ont renforcé non seulement leurs compétences de

base, mais aussi leur fierté et leur éthique d'amateur enthousiaste. Le Capitaine de corvette Eric J. Downton, de la RVMRC, se souvient de cette époque en ces termes :

> Nous étions tous très jeunes. Nous prenions part à un combat décisif, mais nous ne le prenions pas trop au sérieux [...] Il y avait les tensions et les animosités habituelles, et les conditions de vie dans les postes d'équipage [de corvette] étaient terribles. Il était impossible d'avoir des repas chauds après deux jours en mer [...] les conditions de vie étaient épouvantables [...] C'était incroyable, et pourtant, nous ne voyions pas ça comme une épreuve, mais plutôt comme un défi. Je me rappelle surtout du très bon moral et des difficultés purement physiques – la mauvaise alimentation, le froid, l'humidité et le danger imminent [...] comparativement aux professionnels dans la Royal Navy et plus tard aux Américains [...] nous étions très mal formés, mais le moral était bon et nous faisions ce que nous avions à faire [...] [nous étions] des amateurs pleins d'entrain, qui d'un point de vue professionnel n'étaient pas très doués dans la RVMRC. Je me rends compte maintenant que nous n'étions pas très bons[33].

Inutile de dire que ces « amateurs pleins d'entrain » faisaient des erreurs, mais la plupart étaient attribuables à l'inexpérience et à un entraînement inadéquat, ainsi qu'aux navires mal équipés, plutôt qu'au découragement, à un manque de discipline ou à un leadership déficient[34]. De plus, les officiers supérieurs de la marine ont amélioré graduellement les conditions de vie en mer et à terre tout au long du difficile hiver 1941-1942. En termes de psychologie moderne, le niveau de motivation au combat de la RVMRC était élevé, le moral est demeuré bon, et le commandement de la MRC répondait avec un enthousiasme tout aussi grand.

L'année 1942 a été marquée par un déploiement opérationnel rapide destiné à contrer la menace omniprésente de sous-marins allemands. Les escortes surchargées ont combattu de la côte jusqu'au golfe du Saint-Laurent, puis en haute mer, et dans l'autre sens. Ces changements au niveau des opérations se sont produits subitement. Alors que *Paukenshlag*[35] atteignait son point culminant au début de l'année 1942, les tâches de la flotte d'escortes canadienne établies par la marine britannique semblaient sans limites. Les officiers supérieurs de la MRC n'avaient que peu ou pas d'occasions de faire des changements permanents et mûrement réfléchis. Les officiers subalternes de la MRC ont continué à faire preuve d'un leadership remarquable[36], et les officiers de la RVMRC ont continué à acquérir de l'expérience[37].

Au printemps 1943, un changement évident s'était produit dans le moral des réservistes volontaires. Leur enthousiasme s'était émoussé. Les plus anciens parmi les réservistes volontaires, ceux dont l'entraînement et la discipline s'étaient améliorés au

cours des premiers hivers passés dans l'Atlantique Nord, étaient déçus par les timides politiques d'appui du personnel de la MRC, qui ne répondaient pas aux attentes de la VR et étaient inférieures aux normes de l'armée de terre canadienne et du CARC. Des améliorations en mer et à terre étaient en cours, mais sans commune mesure avec les besoins en mer, et donc peu visibles. Du coup, les membres de la RV se sont sentis négligés[38]. Le nombre d'incidents disciplinaires a augmenté. La vie difficile dans les conditions misérables des petits navires avait modifié l'image d'amateurs enthousiastes et fiers que les membres de la RV avaient d'eux-mêmes. C'est alors qu'ils ont commencé à jouer aux durs; boire de façon excessive était de rigueur, et leur grande fierté avait laissé la place à l'effronterie, à l'impatience et à l'agressivité[39].

La discipline au sein de la RCNVR

Entre 1941 et 1943, les centaines de petits navires canadiens récemment mis en service n'étaient pas en mesure d'offrir un entraînement adéquat pour compléter le perfectionnement des officiers et des marins de la RV rapidement déployée. Toutefois, les officiers volontaires et les hommes de la RVMRC envoyés sur ces petits navires avaient développé un sens de la discipline et du travail d'équipe hautement raffiné et efficace. Un jeune diplomate canadien, Charles Ritchie, a été témoin de cette culture unique lorsqu'il a voyagé sur une péniche de débarquement pour aller voir les troupes en Normandie, à la suite des débarquements du jour J en 1944. Ritchie a rapidement découvert que les membres de la VR s'étaient fait leur propre opinion, qui différait de celle de la MRC :

> la RVMRC déteste la Marine royale qu'elle considère snob, vieux jeu et hautaine. Elle déteste aussi la [MRC] qu'elle voit, avec raison, comme une imitation de la [Royal Navy]. La [MRC], pour sa part, s'enorgueillit de la justesse de sa tradition maritime et admire la Royal Navy tout en lui vouant un certain ressentiment, mais elle méprise la [RVMRC]. Cela et d'autres mystères maritimes m'ont été révélés au cours de ma visite[40].

Ritchie a aussi été impressionné par le style et l'efficacité du leadership de la RV :

> La vie dans des quartiers aussi étroits aurait pu être un enfer, mais, en fait, elle était gaie et sans souci. C'était un navire dirigé de façon efficace; pas selon la tradition de la [Royal Navy], mais d'une façon typiquement canadienne – l'absence de pompe, l'humour et le bon sens [...] Cela [...] était attribuable en partie aux officiers [...] ils savaient comment diriger un navire et satisfaire un

> équipage composé de garçons de dix-neuf ans [...] [qui] étaient une bande de durs au bon naturel, qu'il aurait été impossible de maîtriser par des méthodes trop rigides. Ils appréciaient chaque incident et acceptaient tout sauf la monotonie. Il y régnait une atmosphère de jeunesse[41].

Cet esprit d'équipe était très recherché par les officiers de la RV en commandement ayant reçu une formation de base. Comme le décrit le Lieutenant James Lamb, RVMRC :

> La nouvelle discipline des groupes d'escortes était basée sur un concept d'équipe, plus que sur une structure de grades; comme dans un bombardier, les officiers et les hommes travaillaient en étroite collaboration à des postes qui étaient souvent interchangeables[42].

Lamb a aussi écrit que la nouvelle discipline de guerre était différente de :

> L'ancienne discipline de la Grande Marine [la MRC] [...], héritée de la Royal Navy, [et] reposait sur une classe d'officiers dont l'éducation, le caractère et l'origine sociale étaient loin de ceux des marins. Sur le pont inférieur, la réflexion n'était pas encouragée; les hommes en faisaient le moins possible, et tout le système disciplinaire était conçu pour produire une norme acceptable de rendement pour un équipage indifférent. C'était un système mesuré de l'extérieur, avec beaucoup de tapements de pied, de cris et de saluts[43].

Il est évident qu'en 1943, les officiers de la MRC et de la RVMRC, ainsi que leurs supérieurs de la MRC, devaient comprendre que l'efficacité de leurs marins, en mer et à terre, tenait à un délicat équilibre entre la culture sur les petits navires et un sens de la discipline développé de façon informelle, mis à l'épreuve par l'abus d'alcool et la prétention effrontée de ténacité. Toutes ces conditions existaient dans la marine. L'incapacité à saisir cette réalité pouvait causer des ennuis, chose que l'on voyait davantage à Halifax que dans tous les autres ports pendant la guerre.

Halifax et l'indiscipline navale

Halifax était le berceau d'une expansion navale importante, ainsi que le futur emplacement de la flotte d'après-guerre. Pour ces raisons, il était essentiel que le service

naval canadien établisse des relations crédibles à Halifax pendant la guerre. Cette tâche était beaucoup plus difficile qu'on ne l'avait imaginé au départ. Le problème était simple : le service naval canadien était le petit nouveau du coin. Entre les deux guerres, la ville était partagée entre la Royal Navy et l'armée de terre canadienne. La Royal Navy avait assuré la présence navale dans le port pendant près de trois siècles, et des soldats occupaient des garnisons dans la ville depuis le XVIIIe siècle. Par comparaison, la taille de la marine canadienne n'avait jamais été importante :

> Ces traditions avaient cours pendant la guerre à Halifax, dans des conditions extrêmement difficiles. Les résidents permanents étaient trop peu nombreux, et pas assez riches, pour accueillir de 60 000 à 70 000 personnes de plus chez eux. Nos installations pour les loisirs et le divertissement n'ont jamais été luxueuses parce que les Haligoniens ont toujours eu l'habitude de se divertir à la maison plutôt que dans des boîtes de nuit, des salles de danse, des tavernes et des hôtels [...] [la ville avait supporté le passage] de dizaines de milliers de personnes [...] et de leurs familles. Capitale d'une petite province et chef-lieu, Halifax est aussi une gare terminus, un port de rassemblement de convois, une base navale [et] [...] aérienne, un quartier général militaire et une ville forteresse, un port de construction navale et un centre universitaire [...] Halifax [était comme] une ville de 3 000 habitants avec 3 000 à 4 000 visiteurs, dont beaucoup ne pensaient qu'à faire la fête[44].

Pendant la guerre, Halifax était surpeuplée par les travailleurs civils temporaires et le personnel des forces. Des milliers de militaires, de jeunes marins de la VR pour la plupart, vivaient à l'extérieur de la base, selon la piètre formule « logement et indemnité », entassés souvent à trois ou quatre dans une pièce du grenier d'une vieille maison du centre-ville[45]. Cette situation, combinée à la nature complexe de la ville, était une énigme pour les forces armées à ce moment-là, et l'est toujours pour les historiens d'aujourd'hui. D'un côté, il y avait une tradition de trafic et de contrebande d'alcool notoire, connue de tous et établie de longue date. De l'autre, Halifax était probablement l'endroit où le mouvement pour la sobriété était le plus actif et militant de toutes les régions urbaines de taille moyenne du Canada. En 1942, ce groupe de pression a réussi à obtenir la fermeture de l'*Ajax Club*, un établissement privé pour les matelots[46]. Toutefois, comme pour couronner le paradoxe, des centaines d'Haligoniens aidaient les militaires, de leur mieux, au sein d'organisations bénévoles dans le centre-ville près du port.

À partir de 1942, les incidents causés par le mépris de l'autorité de la part des officiers et des hommes de la marine canadienne ont augmenté de façon constante à Halifax. Les contraintes de la guerre et les conditions de vie difficiles à Halifax étaient

propices aux infractions de tous genres dues à l'alcool : mauvais tours, vandalisme plus grave, destruction de biens et agressions. La consommation abusive d'alcool était une caractéristique canadienne bien connue.

En juin 1942, le ministre de la Marine, Angus L. MacDonald, a demandé au Cam G. C. Jones, commandant du Commandement de l'Atlantique, de faire une enquête sur les problèmes disciplinaires à Halifax, y compris sur la « consommation abusive d'alcool de certains officiers de marine à Halifax ». Curieusement, le chef d'état-major de la marine (CEMM), le Conseil de la marine et l'état-major de la marine, à savoir la chaîne de commandement normale, ont été exclus de cette enquête. Jones a répondu au ministre :

> Personne ne dit que notre organisation ici est en tout point parfaite, mais les erreurs sont en grande partie dues à l'expansion rapide et au manque d'officiers formés [...] personne ne peut nier que certains officiers de la marine ont abusé de l'alcool. Des mesures sont sans cesse prises pour écarter ces personnes au moyen d'une destitution ou d'un transfert[47].

Le Cam Jones a ajouté à l'intention de son ministre une note écrite à la main : « P.S. 'Joe' Connolly est de retour avec quelques idées intéressantes ». Le Capf JP. Connolly, CM, RCNVR, était le directeur des services spéciaux du QGEMM. C'était un avocat haligonien, un membre de la RV et un ancien combattant du Corps expéditionnaire canadien, ayant été Grand Prévôt des Forces maritimes à Halifax avec l'Amiral Jones de 1940 à 1942. C'était un bon ami de l'amiral.

En octobre 1942, le commandant du *Stadacona*, le Capitaine (Capt) K. L. Adams, a signalé au Cam Murray (qui venait tout juste de remplacer le Cam Jones en tant que CEMM) que les principaux problèmes à Halifax étaient « la discipline [...] le moral [...] le logement [...] [et] le dépôt de la marine canadienne »[48]. Ces problèmes ont causé d'autres incidents en 1943, et au début de l'année 1944, le Cam Murray a écrit à son commandement : « Il y a eu trop de cas où des officiers, qui n'auraient jamais pensé à laisser tomber leur navire, ont trahi la marine en troublant la paix à terre alors qu'ils portaient leur uniforme »[49]. Plusieurs mois plus tard, R.J. Rankin, le rédacteur en chef du *Halifax Herald*, était si préoccupé par la détérioration de la discipline dans la marine à Halifax qu'il a écrit directement au Vice-amiral Jones, alors CEMM, et récemment promu, sans passer par Murray.

Jones a répondu une fois de plus en envoyant le Capt Connolly à Halifax afin d'enquêter. Dans son compte rendu du 3 juillet 1944, il a déclaré : « 1) [Il y a] une détérioration généralisée de la discipline, plus ou moins admise par les officiers supérieurs 2) Les officiers subalternes semblaient être les pires contrevenants [...] leur conduite donne un exemple scandaleux aux matelots ». Connolly a prétendu que cela était causé par « les petits navires [...] [qui] relâchent visiblement [la

discipline] [...] lorsque ces matelots descendent à terre [...] leur manque de respect de la discipline s'étend aux matelots à terre et à ceux [...] [en] formation »[50]. Il n'y a aucune note sur les réunions de Connolly avec le Cam Murray pendant qu'il étudiait les problèmes disciplinaires dans sa base. Il est évident que l'Amiral Jones se fiait totalement à l'opinion du Capt Connolly sur le sujet[51].

La principale contribution du Capt Connolly a été de recommander un remaniement de l'organisation de la patrouille à terre. Malheureusement, entre juillet 1944 et le jour de la Victoire en Europe, ni le Cam Murray ni le commandant du *Stadacona* n'ont fait d'efforts pour intégrer les dispositions révisées concernant la patrouille à la structure de commandement et d'état-major d'Halifax. À la suite de cela, le contrôle de la patrouille à terre sombra dans le plus grand désordre pendant les émeutes du jour de la Victoire. Personne ne semblait savoir quel était l'officier d'état-major (patrouille à terre) responsable, le Cam Murray et le personnel du quartier général interarmées de secteur ou le commandant du *Stadacona*[52]. Après le jour de la Victoire en Europe, Connolly, devenu le commandant du NCSM *Avalon*, la grande base de St. John's, a une fois de plus fait une visite à Halifax pour réorganiser la patrouille à terre d'Halifax et la préparer pour le jour de la Victoire sur le Japon.

En résumé, il y avait des problèmes disciplinaires au sein de la marine à Halifax, une ville déjà en butte à de nombreuses difficultés, depuis juin 1942. À deux reprises au moins, en 1942 puis en 1944, les autorités avaient informé le ministre de la Marine de la situation. Dans chaque cas, on a eu recours à des moyens détournés pour trouver des solutions, plutôt que de passer par la chaîne de commandement habituelle. Malheureusement, les méthodes utilisées n'ont abouti qu'à des efforts timides pour résoudre les problèmes, et elles n'ont pas permis d'assurer la continuité ou le suivi nécessaire entre les incidents. Ce fut particulièrement vrai pour l'organisation de la patrouille à terre, l'organe de réglementation du commandement naval.

L'échec du commandement naval à Halifax

Entre 1942 et 1945, le commandement naval à Halifax et à Ottawa n'a pas réussi à réduire la fréquence des actes d'indiscipline à Halifax. Trois facteurs ont contribué à cet échec. Le premier a été le choix de commandants pour le *Stadacona*. Après le Capt K. L. Adams de la MRC, un commandant efficace en 1942 (et de retour en tant que commandant après les émeutes), le QGEMM a choisi trois officiers supérieurs, tous trois « globalement, aussi inaptes [...] au poste [...] qu'il est possible de l'être »[53]. Le commandant au moment des émeutes, le troisième depuis Adams, était le Capt H.W. Balfour, de la RVMRC. Son plan pour le jour de la Victoire était de nature défensive et s'appuyait sur la protection des immeubles et des installations de la base contre les matelots de la RV[54]. C'était l'expression d'une approche de leadership dépassée, reposant sur la peur des matelots du pont inférieur, et l'antithèse du

principe de confiance mutuelle, auquel les officiers et les hommes de la VR avaient appris à adhérer pendant la guerre.

Le deuxième facteur était le manque d'organisation efficace. À partir de 1942, le Cam Murray et d'autres officiers supérieurs à Halifax savaient ce dont ils avaient besoin dans leur base, mais leurs efforts ont été gênés par le manque de compétences organisationnelles à leur disposition. Le Cam Murray avait écrit plusieurs articles sur le besoin de discipline à terre, et il avait personnellement recommandé le « système divisionnaire » de gestion des hommes dans le cadre du commandement. Pourtant, son personnel et lui n'ont pas été capables de créer une organisation pouvant gérer efficacement et de façon professionnelle des milliers de marins suivant une instruction, travaillant sur le chantier naval ou attendant un détachement sur un navire[55]. Ils n'ont pas été aidés par une organisation de patrouille à terre qui n'était que temporaire et dont la formation était incomplète jusqu'en 1944.

Enfin, les rapports de commandement Ottawa-Halifax n'étaient pas sains. Le Vam Jones et le Cam Murray ont continué de se vouer une rancune qui datait d'avant la guerre, et ils ne communiquaient pas entre eux, une situation dont les officiers supérieurs étaient bien conscients[56]. Même si les questions opérationnelles n'ont pas été touchées de façon importante par ce désaccord – les membres de leur personnel ont fait une grande partie du travail à leur place – cela a eu un effet négatif sur la capacité de la marine à cerner et à résoudre des problèmes abstraits délicats, comme les relations civilo-militaires à Halifax. Par conséquent, en juin 1944, alors que le manque de discipline à Halifax atteignait des niveaux critiques, le Vam Jones a envoyé le Capt Connolly mener une enquête et faire des recommandations. Le Vam Jones n'est pas passé par la chaîne de commandement habituelle et n'a pas cherché de façon apparente à obtenir d'abord l'avis de Murray.

Troisième partie
Conclusions

> *Je suis descendu à terre [à Halifax le jour de la Victoire en Europe] et j'ai vu [...] qu'il y avait vraiment beaucoup d'ivrognes [...] ce qui était très inapproprié [...] la situation échappait à tout contrôle. Alors je suis descendu rapidement [...] [pour] voir Jimmy Hibbard [capitaine de service] [...] Il m'a dit : « Je ne peux pas le faire, je n'ose rien faire parce que l'Amiral Murray est en ville et qu'il me blâmera pour tout ce qui ne va pas » [...] il y avait un manque de leadership [...]. Cela n'était pas attribuable à un problème de formation, mais plutôt à un manque de leadership.*
>
> John Wade, RVMRC[57]

Il est tentant, comme de nombreuses personnes l'ont fait à ce moment-là, de faire porter le blâme des émeutes de Halifax au Cam Murray pour son approche globale en matière de commandement et ses actions dans les mois précédant mai 1945. Il serait ridicule de nier que son manque de compétences organisationnelles et administratives a contribué en grande partie à la crise. Mais mettre les émeutes sur le compte des actes ou de l'inaction d'un commandant influent serait par trop simplifier la situation complexe à Halifax en mai 1945.

L'expansion rapide de la MRC d'avant-guerre signifiait que des milliers de réservistes non formés de la RVMRC seraient confiés à la marine pour la durée de la guerre. Les membres de la RV étaient le plus important des trois groupes constituant la force navale, mais étaient distincts des membres de la MRC et de la Réserve de la MRC, qui avaient davantage de formation et d'expérience. Les membres de la VR ne comprenaient pas les traditions de la marine et n'avaient pas le temps d'en apprendre davantage au sujet du lien entre les traditions, le moral et la discipline au sein des forces. Peut-être à la suite de ces circonstances, ou d'autres, ils se sont forgé une culture et une identité propres.

La culture de la RV avait du bon et du mauvais. Les membres de la RV avaient un grand sens de la fierté et un bon esprit d'équipe. Ils ont fait preuve d'une solide aptitude pour le travail d'équipe et aimaient les activités basées sur la « confiance mutuelle ». Ils voulaient se tailler une place au sein de l'équipe navale parce qu'ils en constituaient 90 pour cent. Parmi les mauvais côtés, mentionnons l'abus d'alcool, la bravade, les infractions liées à la consommation d'alcool, trois années passées à commettre des délits à Halifax et les rapports antagonistes avec ceux qui n'étaient pas en mer.

Ce qui rendait ces mauvais côtés potentiellement dangereux, c'était le fait que certains officiers supérieurs de la MRC plus âgés n'étaient pas équipés pour faire face au changement social que représentaient les réservistes volontaires et leur nouvelle façon de voir les choses. Ce groupe d'anciens était régi par une solide éthique en mer qui n'insistait pas sur l'organisation et l'administration à la base. Par conséquent, il est peu surprenant de constater que la plupart d'entre eux n'avaient ni la capacité, ni peut-être l'envie, d'être des gestionnaires efficaces. Beaucoup d'entre eux ont décelé des problèmes, et s'en sont plaints, mais n'étaient pas en mesure de proposer des solutions autres qu'un retour aux valeurs d'avant-guerre. On sentait parfois une certaine nostalgie. Les officiers de la MRC plus jeunes, la plupart envoyés en mer, se sont adaptés à la « nouvelle hérésie sociale » et ont en même temps maintenu une discipline acceptable sur leurs navires.

Ces circonstances étaient communes à toute la marine. Dans la plupart des cas, la marine dominait bien la situation et, règle générale, les leaders de la MRC tiraient le maximum des réservistes volontaires, ce qui contribuait à améliorer leur réputation en mer. À Halifax, toutefois, cela venait s'ajouter aux problèmes particuliers de cette ville. Du côté civil, la ville avait ses propres problèmes : surpeuplement par

les étrangers, étroitesse d'esprit et aucune expérience pour faire face à une marine canadienne de taille importante. De plus, la marine n'avait jamais réussi à trouver des commandants efficaces pour Halifax, au moins en partie parce qu'il n'y avait tout simplement pas suffisamment de bons officiers disponibles dans la MRC. Le Cam Murray ainsi qu'une succession d'officiers d'état-major et de commandants de base médiocres ont été incapables d'organiser efficacement la base et la patrouille à terre. Finalement, les rapports de commandement Ottawa-Halifax rendaient difficile la résolution de problèmes délicats.

Ce concours de circonstances a créé une situation explosive à Halifax, une situation dont les autorités étaient bien conscientes. À la suite des problèmes disciplinaires de juin 1944, le Capt Connolly avait prédit des « conséquences désastreuses », à moins que des changements ne soient apportés. Peu ou pas de mesures ont été prises. La situation, le jour de la Victoire en Europe, a montré que les officiers comme le Cam Murray, et son chef d'état-major, le Capt G. R. Miles, de la MRC, étaient coupés des hommes et des femmes de la marine au printemps 1945. Leurs plans étaient mal établis et coordonnés. Personne n'a eu l'idée ou l'initiative de prendre des dispositions spéciales basées sur la « confiance mutuelle », en organisant des bals, en laissant les cantines ouvertes à tous, en donnant de la bière à volonté, etc. Les commandants n'ont fait qu'ordonner l'ouverture de la passerelle d'embarquement et ont laissé leurs hommes se débrouiller seuls.

Le Capt Connolly était l'expert en discipline de la marine à Halifax. Il avait étudié les problèmes en 1942, puis en 1944. Dans les deux cas, il avait conclu que le degré élevé d'indiscipline à Halifax était attribuable au grand nombre de petits navires dans la marine. Il a révisé ses conclusions après les événements du 8 mai. En dépit des constatations de la Commission d'enquête, Connolly a déclaré dans une volte-face que la discipline était meilleure sur les petits navires qu'à terre.

> De nombreux [marins] [...] de retour de leur service en mer ont rehaussé la norme en ce qui concerne la tenue vestimentaire et la discipline. Le dernier sondage [3 juillet 1945] démontre que le personnel de la marine qui a de l'expérience en mer est plus discipliné et plus soucieux de son apparence que le personnel à terre[58].

Connolly avait-il enfin découvert les véritables méchants – les milliers d'officiers vivant selon la formule « logement et indemnité », une version indisciplinée des vrais réservistes volontaires de haute mer, avec tous leurs défauts mais sans leur fier esprit d'équipe?

Ce qui est devenu clair pour tout le monde, c'est que des milliers de marins canadiens à terre et en mer ont projeté une très forte image d'eux-mêmes sur le *Stadacona* et sur Halifax le jour de la capitulation allemande. Les marins ont donné

vie à leurs propres idées concernant le comportement, et ont adapté leur conduite à ces attentes. Le 7 mai, une fois qu'il était devenu évident pour les membres de la RV que leurs supérieurs ne tentaient pas du tout de favoriser la confiance mutuelle, et sachant déjà que leurs frasques seraient ignorées plutôt qu'interdites, à l'intérieur comme à l'extérieur du *Stadacona*, en plus de boire, ils se sont mis à commettre des actes de vandalisme et à voler. Le 8 mai, les matelots de la RV, y compris ceux de la WRCNS, n'ont fait que réagir conformément à l'image qu'ils avaient d'eux-mêmes, et en même temps ils ont transmis un dernier et tragique message aux autorités d'Halifax[59]. Le message était clair : leurs besoins étaient ceux d'une marine du peuple en temps de guerre; les besoins plus complexes appelaient davantage d'adaptation et de réflexion, autrement dit un leadership plus direct, que ceux des matelots de la MRC dans les années 1930.

Que devons-nous penser des événements entourant les émeutes de mai 1945 à Halifax? Si les émeutes ont été le résultat direct de l'échec de la marine canadienne à gérer ses hommes et à s'adapter à leurs besoins, alors pouvons-nous affirmer que ces problèmes de commandement étaient une conséquence inévitable et prévisible des énormes défis posés par la croissance explosive de la marine? De tous les points de vue, les tâches de la marine étaient presque impossibles à réaliser. Les circonstances ne jouaient pas en sa faveur; elle devait gérer la croissance administrative d'une institution importante et complexe – une marine nationale – tout en luttant contre un adversaire rusé en mer. Du côté opérationnel, elle a été comparée à la Royal Navy et à la US Navy, deux institutions navales possédant des siècles d'expérience disciplinée à la guerre et à terre. Au Canada, de nombreux Haligoniens et journalistes ont comparé la marine à l'armée de terre canadienne, en dépit du fait que cette dernière ait été la seule force au combat qui, en 1939, avait un état-major général et des spécialistes expérimentés ainsi que des capacités de service de soutien. Il est clair que ces comparaisons étaient injustes. Le commandement naval de cette époque devrait être évalué selon une norme différente : « Étant donné leur entraînement d'avant-guerre et les circonstances pendant la guerre, jusqu'à quel point la marine avait-elle réussi à gérer sa part de l'expansion? »

Il est certain que les officiers supérieurs de la MRC n'étaient pas bien préparés à gérer la mobilisation de leur force en temps de guerre, à répondre aux besoins particuliers d'une marine du peuple ou à favoriser des relations solides entre civils et militaires. Cette défaillance au niveau de la préparation a été déterminée par l'entraînement et le perfectionnement des officiers de la MRC avant la guerre. Dans ce sens, les erreurs faites à terre étaient déjà déterminées longtemps avant la période de 1942 à 1945. Par conséquent, on ne peut blâmer la marine pour sa mauvaise gestion de son personnel que dans la mesure où certains officiers supérieurs n'ont pas vu les nouvelles exigences et ne s'y sont pas adaptés.

Néanmoins, la plupart des officiers de la MRC ont fait de leur mieux – à leur façon – et le résultat global est une réussite. Lorsque encouragés par la Royal Navy, les

officiers de la MRC, forts et confiants, quoique peu qualifiés pour l'administration, ont fait preuve de persévérance et de dynamisme pour faire face à l'expansion en temps de guerre. Ils ont fourni des centaines de navires et des milliers de réservistes volontaires pour la guerre maritime, d'abord dans l'Atlantique et plus tard dans tous les théâtres alliés. Personne ne peut remettre en question l'efficacité opérationnelle de plus de cent navires d'attaque de la MRC en mer en 1945. Peut-être le Cam Sir Peter Gretton, de la Royal Navy, l'a-t-il mieux exprimé lorsqu'il a déclaré :

> Il y avait un vieux proverbe de la marine, plutôt pompeux, qui disait : « L'impossible peut être fait immédiatement; les miracles devront attendre ». [En examinant] [...] la contribution de la MRC au cours de la Deuxième Guerre mondiale, on ne peut que conclure que l'impossible a été fait, mais que les miracles sont demeurés difficiles à accomplir [...] Le niveau moyen des officiers d'état-major à Ottawa n'était pas suffisamment élevé; il n'y avait tout simplement pas suffisamment de bons cerveaux disponibles, et les navires avaient besoin d'hommes [...] Il est certain que la MRC a tenté de trop en faire et, par conséquent, les miracles n'ont pas eu lieu, mais les politiciens en sont autant responsables que les marins[60].

En fin de compte, on peut avancer que, même si l'expansion en temps de guerre a réussi sur le plan opérationnel, la gestion et l'organisation efficaces de la vie navale à terre à Halifax sont un exemple de « miracles difficiles à accomplir », irréalisables pendant toute la guerre. Dans la catégorie des « miracles difficiles à accomplir », il y avait aussi le refus – partiel ou total – de la part de certains officiers supérieurs de la vieille école d'adapter leur conception de la force navale aux besoins d'une marine du peuple. Ce refus, de la part des dirigeants supérieurs de la marine, de s'adapter au changement a exacerbé les frictions vécues par des milliers de marins de la RVMRC pendant la guerre et a indirectement préparé le terrain pour les émeutes de mai 1945 à Halifax.

NOTES EN FIN DE CHAPITRE

1. Une partie de cet ouvrage a été publiée d'une façon très semblable dans *The Northern Mariner/ Le marin du nord*, vol. 10, no 1, janvier 2000, p. 3-20. Je suis reconnaissant envers les rédacteurs en chef de ce journal de m'avoir gentiment permis de réutiliser des parties de cet article.

2 John Lewis Gaddis, *The Landscape of History : How Historians Map the Past*, Berkeley, Oxford University Press, 2002, p. 57 et 97.

3 Capitaine J.C.I. Edwards, commandant (cmdt) du *Cornwallis*, au commandant en

chef (C en C) du Commandement canadien de l'Atlantique du Nord-Ouest, le 18 mai 1945, dossier 70-1-6, vol. 11117, RG 24, BAC. À la suite des émeutes, le C en C du Commandement canadien de l'Atlantique du Nord-Ouest a exigé que tous les commandants lui fournissent un rapport concernant les célébrations du jour de la Victoire en Europe. Le *Cornwallis* comptait près de 8 000 hommes à ce moment-là. Tout reposait sur la confiance mutuelle, et il n'y a pas eu de problème.

4 Constatations, Commission d'enquête de marine sur les émeutes du jour de la Victoire en Europe, vol. 11208, RG 24, ANC, page (g). Cette généralisation a été révisée dans une importante volte-face par le Capitaine J. P. Connolly, CM, de la RVMRC, au cours du mois de juillet 1945.

5 L'armée de terre et la marine ont mené des enquêtes distinctes. La Commission d'enquête de marine a utilisé le terme « facteurs » et non « causes ». La commission d'enquête a été nommée en vertu d'un décret en conseil du gouvernement du Canada, et elle était présidée par l'honorable juge R. L. Kellock. Son rapport public a été diffusé à grande échelle. « Report on the Halifax Disorders... » (ci-après le « rapport Kellock, 28 juillet 1945 »). Dossier 113.3S2.003 (D1), La Direction - Histoire et patrimoine. La preuve testimoniale de l'enquête Kellock n'a été rendue publique qu'en 1997 (ci-après le *témoignage Kellock*), dans le vol. 5330 et 5331, RG 24, BAC. La commission a principalement blâmé le personnel de la marine pour les émeutes et a ordonné que le gouvernement canadien paye les réclamations pour dommages et vol. Pour la suite, voir James M. Cameron, *Murray The Martyred Admiral*, Hantsport, Nouvelle-Écosse, Lancelot Press, 1980 et Stanley R. Redman, *Open Gangway : An Account of the Halifax Riots*, Hantsport, Nouvelle-Écosse, Lancelot Press, 1981.

6 Les termes moral et discipline sont utilisés fréquemment, et en association, quoique rarement en toute connaissance de cause. Aux fins de la présente étude, le moral est défini comme une des fonctions qui régit la façon dont les gens répondent et réagissent au danger. Cette définition est tirée de : John Baynes, *Morale : A Study of Men and Courage*, Londres, Cassel Books, 1967, Lord Moran, *The Anatomy of Courage*, Londres, Constable, 1945. A. Roger Thompson, « Combat Motivation and Behaviour Among Naval Forces : A Discussion Paper », Direction de l'analyse sociale et économique, notes du personnel 9/91, QGDN Ottawa. Le chapitre 9 de l'ouvrage de Lord Moran contient un court chapitre « At Sea ». Une définition du moral et de la discipline de la MRC d'avant-guerre, expliquée par le Contre-amiral (Cam) K. L. Adams (retraité), MRC, se trouve dans la section « L'état de préparation de la MRC avant la guerre », dans la deuxième partie du présent ouvrage.

7 Le Commissaire en chef de la commission des alcools a aussi recommandé qu'on ferme les cantines à l'occasion de la victoire prochaine. Le Cam Murray, au nom des trois forces, a répondu à cette recommandation en soutenant que les cantines devaient demeurer ouvertes « dans la mesure des réserves limitées disponibles... ». Garder une importante réserve de bière et d'alcool semblait être un gros problème pour les cantines. Avec tous les entrepôts des alcools fermés, les cantines ne pourraient rester ouvertes longtemps. « Rapport Kellock, 28 juillet 1945 », p. 6.

8 Le Comité de la protection civile à Halifax n'avait prévu à l'origine qu'une journée pour les célébrations civilo-militaires de la victoire, soit de 9 heures à la fin de la journée.

Il n'avait pas songé à des plans de contingence détaillant les mesures à prendre si la victoire était annoncée, par exemple, avant midi, ou dans l'après-midi avant 16 heures. Il avait plutôt fondé son plan sur une journée hypothétique, et sur le principe que les événements se tiendraient loin du centre-ville, évitant ainsi les risques liés au vandalisme et à la criminalité. C'est pourquoi le comité s'est mis d'accord, en théorie, sur la tenue d'un bal populaire dans les rues South et South Park, et sur d'autres divertissements, ainsi que sur une cérémonie d'action de grâces, le tout organisé du côté des communaux de la Citadelle, loin du centre-ville. Étrangement, par la suite, le comité a planifié pour la soirée une présentation de feux d'artifice, de jeux de lumière et de bateaux-pompes. Cela était bizarre parce que si la foule avait été détournée du centre-ville grâce aux événements se tenant plus tôt, elle allait devoir se déplacer du côté des pentes de la Citadelle où se trouvait le port, pour faire face à la ville dans le cadre des activités prévues en soirée. « Bref plan des préparations du directeur du H.C.E.C. » , dossier C.124, série 36C, RG 32-102, Nova Scotia Archives and Records Management, p. 5-7. H.C.E.C. signifiait Halifax Civil Emergency Corps, aussi connu sous le nom de « comité de la protection civile ».

9 Le soir du 7 mai 1945, à la dernière minute, les autorités ont décidé de mettre leur plan à exécution en ce qui concerne les feux d'artifice et les jeux de lumière au port. Elles ont plus tard prétendu que cela avait été fait en raison des prévisions météorologiques qui annonçaient du mauvais temps pour le 8 mai. Les forces armées ont rapidement réagi avec leurs projecteurs et leurs bateaux-pompes. Le spectacle a eu lieu, et des centaines de personnes y ont assisté depuis le côté port – côté centre-ville – de la Citadelle. La foule n'a donc pas été détournée du centre-ville par cet événement, pas plus que par les bals de rue. Les autres activités de divertissement prévues n'ont pas eu lieu le 7 mai, et très peu, voire aucune, se sont tenues le 8 mai. « Bref plan des préparations par le directeur du H.C.E.C. », dossier C.124, série 36C, RG 32-102, Nova Scotia Archives and Records Management, p. 5-6 .

10 Le terme « confiance mutuelle » est tiré d'une citation du commandant du NCSM *Cornwallis*. Le terme est repris dans d'autres ouvrages sur la marine, laissant croire que c'était un terme à la mode dans la MRC à cette époque.

11 Voir chapitre IV, « Police Forces and Plan for Their Employment », du « rapport Kellock, 28 juillet 1945 », p. 24-28. La citation de Kellock se trouve à la page 24. L'explication de Murray est tirée du *témoignage Kellock*, vol. XIII, vol. 5331, RG 24, BAC, 1428-1430. Citation de la page 1428.

12 Les émeutes de mai 1945 à Halifax ont beaucoup été immortalisées par les photographes militaires et civils. Une série de photos en noir et blanc soigneusement choisies est disponible au 113.3S2.003 (D1), DHP; et aussi à l'ANC. Ciné Film a filmé la chronologie des événements, et l'escalade de la violence du 8 mai 1945 est évidente sur ces séquences, dont les meilleurs moments sont en la possession de CBC Halifax. Film vu par l'auteur le 1er juin 1998.

13 Commission d'enquête de marine, témoignage du Lieutenant R. M. MacLean, commandant du NCSM *Grou*, vol. 11208, RG 24, BAC, p. 152. *Grou* était une frégate à Halifax, « tropicalisée » pendant une longue période pour les opérations dans le Pacifique. MacLean et un matelot de 3e classe anonyme ont protégé le grand magasin

Eaton des pilleurs militaires et civils.

14 Après les émeutes, plusieurs éditoriaux de journaux ont comparé la marine et l'atmée de terte, comme par exemple le *Ottawa Journal*, dans lequel on pouvait lire « Pourquoi n'a-t-on pas fait appel aux troupes [lorsque] [...] les truands en uniforme [...] participaient [...] [aux émeutes]? ». On laisse ici entendre que l'armée de terre était calme et fiable et que la marine comptait des « truands en uniforme ». *Ottawa Journal*, 10 mai 1945, 81/520/1440-6, vol. XII, DHP.

15 Le rapport des pertes et des dommages matériels a été résumé brièvement dans le chapitre XII du « rapport Kellock, 28 juillet 1945 », p. 61. « 6 987 caisses de bière [...] 55 392 pintes [litres] d'alcool furent pillées dans [plusieurs] établissements de la commission des alcools [...] 30 516 pintes de bière de la brasserie Keith's [...] À Dartmouth, 5 256 pintes de bière, 1 692 pintes de vin et 9 816 pintes d'alcool [...] [à Halifax] 564 entreprises ont subi des dommages, 2 624 assiettes et autres articles de verre [...] furent brisés, et 207 de ces entreprises furent pillées à différents degrés. »

16 Lorsque le NCSM *Chaudière* est revenu à Halifax en mars 1945, le commandant, le Capitaine de corvette C. P. Nixon, MRC, s'est souvenu de la présence de « l'Amiral Murray à bord. Il était évident qu'il ne savait rien de nos exploits. Il ne parlait que de la conduite des hommes à terre... Il n'a rien dit du reste... Je les ai rassemblés [les hommes] et je les ai remerciés...». Au cours de la même rencontre, Hal Lawrence se souvient que « Yogi » Jensen avait signalé un incident semblable au retour de l'*Algonquin* à Halifax. « Le discours de l'amiral aux soldats de retour était terrible. Il n'a fait que les avertir de se secouer parce qu'ils n'étaient plus au Royaume-Uni maintenant... C'était un discours tout à fait inapproprié ». Entrevue avec le Capitaine C.P. Nixon, mars 1987, dossier biographique, DHP.

17 Cam L.W. Murray au Capitaine R.E.S. Bidwell, 15 mai 1945, MG 30 E 207, vol. 1, « VE Day », « Murray Papers », BAC, 2.

18 Par exemple, le Commodore J. C. Littler de la MRC (ret) a récemment écrit dans son mémoire publié, « Malheureusement, à la suite des émeutes d'Halifax qui ont eu lieu à la fin de la guerre en Europe, cet excellent amiral canadien a été tenu responsable pour ceux qui commandaient les casernements et les arsenaux maritimes ». J. C. Littler, *Sea Fever*, Victoria, Kiwi Publications, 1995, p. 252. Une grande partie de la correspondance de Murray, qui reflète sa perpétuelle préoccupation face à sa destitution, se trouve dans le vol. 1, MG 30 E207, BAC. Cameron, *Murray The Martyred Admiral* renferme un plaidoyer en faveur de l'innocence de Murray, qui se fonde en partie, et avec raison, sur l'exagération de l'événement par la presse.

19 *Témoignage Kellock*, vol. XIII, vol. 5331, RG 24, BAC, p. 1410. Le Cam Murray s'est vu demander s'il s'était assuré lui-même du fait que les officiers supérieurs avaient ou non de l'expérience de la gestion de grands camps de concentration. La réponse de Murray fut : « Il n'a jamais été nécessaire pour moi de le faire. Ils ont acquis de l'expérience depuis ».

20 Les problèmes sur la côte Est n'auraient pu être résolus qu'au moyen d'une centralisation plus importante, à Ottawa, comme à Halifax. De plus, au Quartier général de l'état-major de la marine (QGEMM) et à Halifax, on aurait dû faire davantage cas de l'avis de

spécialistes et de tiers. Voir, de cet auteur, « Change and Challenge : The Canadian Naval Staff in 1943 », 3 février 1997, et « Admiral Murray and the ACHQ », 11 octobre 1995, récits DHP, DHP. ACHQ est l'abréviation de « Area Combined Headquarters », le quartier général interarmées de secteur MRC-CARC établi à Halifax en juillet 1943.

21 Cam Kenneth Adams, mémoire personnel, dossier biographique, DHP, p. 36-37.

22 Patrick Beesly, *Very Special Intelligence : The Story of the Admiralty's Operational Intelligence Centre 1939-1945*, Londres, Ballantine Books, 1977, p. 6. Les italiques sont de Beesly.

23 L. C. Audette, « The Lower Deck and the Mainguy Report of 1949 », dans James A. Boutillier, éd., *The RCN in Retrospect 1910-1968*, Vancouver, University of British Columbia Press, 1982, p. 243. Audette considérait la période de 1943 à 1949 comme un tout. En d'autres termes, sur les plans du leadership, du moral et de la discipline, cette période correspondait à une expérience ininterrompue et cohésive.

24 Ibid., p. 236.

25 Ibid., p. 243.

26 La majorité des officiers et des hommes du service naval canadien venait de la RVMRC. En janvier 1945, les contingents, tous grades confondus, étaient de : RVMRC - 78 000 hommes, Réserve de la MRC - 5 300 hommes, MRC - 4 384 hommes. Gilbert Tucker, *The Naval Service of Canada : Activities on Shore During the Second World War*, vol. II, Ottawa, Défense nationale, 1952, p. 274. Il n'y a aucune étude sur l'enrôlement dans la RVMRC ou la MRC pendant la guerre. De plus, à ce qu'il paraît, de nombreux matelots de la RV ont été transférés à la MRC, pour une période de six ans de service, entre 1940 et 1942. L'auteur est redevable à R. H. Gimblet, Ph.D., pour cet aperçu, mai 1998.

27 Commandant P. G. Chance, 2 mai 1991, discours, dossier biographique, DHP, p. 2.

28 A. R. Hewitt et W. M. Mansfield, « The Good(?) Old Days », *Salty Dips*, Ottawa, associations des officiers de marine du Canada, 1983, p. 56.

29 Le nombre moyen de membres de la RV enrôlés et envoyés dans la flotte était d'environ 700 hommes par mois. Ce chiffre est basé sur la recherche du Capc W. R. Glover pour la DHP sur les besoins en matière d'entraînement de la RVMRC. Discussion avec Roger Sarty, Ph.D., 15 mai 1998.

30 David Zimmerman, « The Social Background of the Wartime Navy : Some Statistical Data », dans *A Nation's Navy : In Quest of Canadian Naval Identity*, dans Michael L. Hadley *et coll.*, Montréal et Kingston, McGill-Queen's University Press, 1992, p. 256-279.

31 Cette première évocation scientifique d'une image de soi basée sur une culture distincte se trouvait dans l'ouvrage de Michael L. Hadley, « The Popular Image of the Canadian Navy », dans Ibid., p. 35-56.

32 De nombreux éléments probants appuient le grand sentiment de fierté du service. Par

exemple, dans l'ouvrage du Lt William H. Pugsley, de la RVMRC, *Saints, Devils and Ordinary Seamen : Life on the Royal Canadian Navy's Lower Deck*, Toronto, Collins, 1945, Pugsley a insisté à plusieurs reprises sur la fierté dans son évocation de la vision des matelots de 3e classe de la RV en temps de guerre. « Contre le monde extérieur, ils ne faisaient qu'un (p. 54) [...] les hommes sont fiers du fait que leur discipline soit plus sévère que celle des autres forces (p. 66) [...] [à terre] il faut être soigneusement vêtu [...] afin de satisfaire ses propres goûts raffinés concernant ce qu'un matelot devrait porter [ce qui était] [...] une tenue faite sur mesure [...] Les matelots sont [...] difficiles [...] [a dit un marin] Je suis fier de mon uniforme de matelot [...] qui peut être assez serré pour bien paraître (p. 229) [...] Les matelots vont au combat fiers de leur uniforme (p. 229). »

33 E. J. Downton, dossier biographique, entrevue, 20 novembre 1982, DHP.

34 Roger Sarty, *Le Canada et la bataille de l'Atlantique*, Montréal, Art Global, 1998, p. 89. Sarty a cité un rapport du 16 octobre 1941 qui décrivait cette situation dangereuse, « la plupart des commandants n'ont aucun autre officier sur qui se reposer [...] sur bon nombre de ces navires, l'équipage est nettement insuffisant [...] à moins qu'on ne prenne très rapidement des mesures [...] il est de mon devoir de vous signaler le danger imminent d'une détérioration de la santé, du moral et de la discipline ».

35 *Paukenshlag*, ou l'Opération *Drumbeat*, concernait les premières attaques des sous-marins allemands au large des côtes nord-américaines, au début de l'année 1942, après que l'Allemagne avait suivi l'exemple des Japonais et déclaré la guerre aux États-Unis. Voir W.A.B. Douglas, Roger Sarty, Michael Whitby, et coll., *No Higher Purpose – The Official Operational History of the Royal Canadian Navy in the Second World War, 1939 – 1943*, vol. II, Pt 1, St. Catherines, 2002, p. 373-427.

36 Lettre (nom illisible) d'un « ex-MAL, St. Boniface, Manitoba, » au Vice-amiral Nelles, chef d'état-major de la marine (CEMM), 21 mai 1943, DW Groos, dossier biographique, « DHP. [Le cmdt du *Collingwood*] s'est occupé de certains des matelots et leur a enseigné à être des matelots de 1re classe lors du dernier voyage de retour [...] [ils] ont été en mesure de réussir leur examen. Si cette condition s'applique sur les autres navires, alors je pourrais dire que les personnes en position d'autorité méritent les plus grandes éloges pour leur intérêt envers les matelots ». Le commandant était le Lt D.W. Groos, MRC.

37 Dans une brève histoire sociale de la marine avant et pendant la guerre, basée sur huit entrevues, James A. Boutilier a noté que « Certains des [membres de la MRC d'avant-guerre] du pont inférieur avaient tendance à mépriser les officiers [de la RV] parce qu'ils étaient inexpérimentés et amateurs ». Parmi les autres caractéristiques distinctives entre les officiers subalternes de la MRC et ceux de la RVMRC, « les officiers [de la MRC] étaient très distants [...] [ils] étaient extrêmement bien formés, mais [...] distants [...] l'officier [de la RV] [...] en savait beaucoup, mais n'avait pas peur de poser des questions pour en savoir davantage [...] Les réservistes volontaires tentaient d'être des officiers sans savoir comment s'y prendre [...] Les [réservistes volontaires] sont arrivés et se sont bien débrouillés [...] De quelle façon ils ont été choisis et comment ils ont fait leur travail, je ne le saurai jamais. Je crois que nous étions un troupeau de brebis égarées et que la Royal Navy avait une bien piètre opinion de nous ». James A. Boutilier, « Matelot Memories : Recollections of the Lower Deck in Peace and War 1937-1945 », Audette Papers, 16-2, vol. 16, MG 31 E 18, BAC, p. 12-13.

38 Capc D.W. Piers p.i., MRC, « Comments on the Operation and Performance of H.M.C. Ships, Establishments, and Personnel, in the Battle of the Atlantic », 1er juin 1943, NSS 1057-3-24, vol. 1, vol. 3997, RG 24, BAC. Voir aussi Capc W.E.S. Briggs, Réserve de la MRC, « Personal Appreciation of Situation For R.C.N. Ships in United Kingdom », 23 avril 1943, NSS 1057-3-24, vol. 1, vol. 997, RG 24, BAC.

39 En septembre 1943, le Capc H.E.W. Strange, RVMRC, Directeur adjoint du renseignement maritime, a parlé des matelots canadiens à Derry. « Mauvaises habitudes des marines respectives [...] Les matelots américains cherchent des prostituées, les matelots de la MRC cherchent de l'alcool, et les matelots britanniques se permettent les deux... ». Strange à J.P. Connolly, 21 septembre 1943, dossier 3-12, partie 1, « Equipment on Ships », vol. 3, MG 32 C71, BAC. Frank Curry, un matelot de la RVMRC, a tenté d'expliquer la situation. « La danse fut un franc succès [...] la consommation d'alcool s'est accrue [...] les membres d'équipage [du *Kamsack*] ont envahi les rues et se sont battus entre eux pendant cette nuit sanglante, sauvage et terrifiante [...] C'était comme si toutes ces années de conditions de vie difficiles et rudes nous avaient finalement transformés en animaux [...] Souvent, pendant les longues années de désespoir [pendant la guerre], nos émotions refoulées se libéraient temporairement grâce [...] à l'alcool [...] afin de permettre des évasions périodiques [...] et revenir à bord pour voir une bonne partie de l'équipage ivre et de mauvaise humeur, le navire en désordre. Qui pouvait les blâmer? Le point de rupture était souvent très proche [...] [les petits incidents à bord ou à terre n'ont fait qu'ajouter] l'insulte [...] à l'injure ». Frank Curry, *War At Sea - A Canadian Seaman On the North Atlantic*, Toronto, 1990, p. 71-72. Concernant la distorsion de la fierté des réservistes volontaires, voir le Capt (p.i.) J.M. Rowland, le capitaine de service à St. John's, au mois de septembre 1943, qui a fait des commentaires sur la discipline de la RV et a constaté : « On a souvent tendance à croire qu'un soldat doit avoir l'air d'un dur à cuire ». Son supérieur, l'officier général de la marine à Terre-Neuve, était du même avis, et il a déclaré : « [Ce qu'il faut, c'est] une fierté de l'uniforme plutôt que de l'apparence "dur à cuire" ». Capitaine de service à l'officier général de la marine à Terre-Neuve, 2 septembre 1943, DNF 1700-11 (vol. 1), vol. 11947, RG 24, ANC. Officier général de la marine à Terre-Neuve au QGEMM, 27 septembre 1943, 1057-3-24 (vol. 1), vol. 3997, RG 24, BAC.

40 Charles Ritchie, *The Siren Years : A Canadian Diplomat Abroad 1937-1945*, Toronto, Macmillan of Canada, 1974, p. 169.

41 Ibid., p. 171-172.

42 James B. Lamb, *The Corvette Navy : True Stories From Canada's Atlantic War*, Toronto, Macmillan of Canada, 1979, p. 16.

43 Ibid., p. 17.

44 David MacLennan, « In Defence of the People of Halifax », *Ottawa Journal*, 22 mai 1945, 81/520/1440-6, vol. XII, DHP.

45 Le jour de la capitulation de l'Allemagne, il y avait plus de 4 000 matelots de tous grades vivant selon la formule « logement et indemnité ». Le *rapport Kellock* a présenté

ces chiffres concernant la formule « logement et indemnité ». Le *Scotian* en a signalé 2 639 (p. 18), le *Stadacona* en a signalé 1 178 (p. 16). Tout le personnel du *Peregrine* était dans des casernements. Le « rapport Kellock, 28 juillet 1945 », p. 17-20. Dans les dossiers du capitaine de service, ce dernier note que son personnel sédentaire, soit plus de 300 personnes, vivait selon la formule « logement et indemnité ». Voir vol. 11582, RG 24, BAC. Cet auteur n'a pas fait les calculs pour d'autres unités navales ou les deux autres forces; par exemple, il semblait y avoir beaucoup de membres du personnel de l'armée de terre et du CARC établis à Dartmouth et à Halifax.

46 Jay White, « The Ajax Affair : Citizens and Sailors in Wartime Halifax 1939-1945 », Thèse de maîtrise, 87/76, DHP, 39-86, et Jay White, « The Ajax Affair », The Moncton *Times-Transcript*, 7 mai 1988. Le club Ajax était tenu par des étrangers, et non des Haloginiens. Le club était une cantine raffinée et prospère, réservée aux matelots.

47 MacDonald au CEMM, 4 juin 1942, F 883/1, et CEMM au ministre, 8 juin 1942, F 883/4, vol. 17, « Naval Discipline », 80/218, DHP.

48 Commandant des casernements de la MRC au CCEM, 12 octobre 1942, NSS 1000-5-13, vol. 14, NHC, DHP.

49 Atlantic Command Temporary Memorandum (ACTM) 1979, 25 janvier 1944, DH 3-2-1 no 2, vol. 11657, RG 24, BAC.

50 Connolly au CEMM, 3 juillet 1944, F 883/30, vol. 17, « Naval Discipline », 80/218, DHP. Voir le témoignage Kellock, vol. XI, vol. 5331, RG 24, BAC, p. 1079-1981 pour une référence à l'« incident Rankin ».

51 En 1991, Roger Sarty, Ph.D., a interviewé Katherine Roberts, la meilleure amie de « Tillie » Jones, épouse du Vam G.C. Jones. Elle a déclaré : « [Jones] n'était *pas* une personne sociable, contrairement à sa femme Tillie [...] Pour de plus amples renseignements, voir le Capt Joe Connely [sic] – ils étaient très bons amis. Joe assistait aux réceptions avec Tillie lorsque G. C. ne pouvait pas [...] J'ai l'impression qu'il était le seul dont G. C. se souciait vraiment. Il y avait aussi Angus L. MacDonald [sic] [...] Tous étaient originaires de la N.-É ». Lettre de Katherine Roberts à Roger Sarty, 19 décembre 1991, l'original se trouve dans la collection de Roger Sarty, Ottawa.

52 Témoignage Kellock, vol. XIII, vol. 5331, RG 24, BAC, p. 1423-1424.

53 John A. MacDonald au Cam C.J. Dillon, 2 mars 1965, 81/520/1440-6, vol. XII, NHC, DHP. Le Lt J.A. MacDonald (responsable de la solde), RVMRC était le « secrétaire du capitaine » auprès du commandant. Il a signalé que le chef du personnel de la marine avait confirmé son opinion concernant ces commandants.

54 Commandant du NCSM *Stadacona* au C en C du Commandement canadien de l'Atlantique du Nord-Ouest, 8 mars 1945, dossier 70-1-1, vol. 11117, RG 24, BAC. La Commission d'enquête de marine a étudié ce plan en détail lorsqu'elle a interrogé le Capt Balfour, voir « Naval Board of Inquiry », vol. 11208, RG 24, BAC, p. 86-106.

55 Un examen des dossiers de l'organisation des unités les plus importantes à Halifax a

révélé que régler les problèmes en matière de personnel et de discipline était le problème majeur auquel avaient à faire face les commandants et les états-majors pendant la guerre. Les difficultés étaient considérables. Par exemple, en octobre 1943, à la veille d'une tentative de réorganiser le commandement naval à la suite de la mise en œuvre du quartier général interarmées de secteur, l'objectif du NCSM *Stadacona* comptait 11 000 hommes, tous grades confondus. Il est évident que ces chiffres étaient trop importants pour une « unité ». Dossiers H-1-2-1, H-1-2-8 et H-1-2-4, vol. 11541, RG 24, BAC. Les dossiers concernent le C en C du Commandement canadien de l'Atlantique du Nord-Ouest, le *Stadacona* et le *Peregrine* respectivement. Des documents connexes se trouvent dans les dossiers d'organisation du C en C du Commandement canadien de l'Atlantique du Nord-Ouest dans les vol. 11009 et 11657, RG 24, BAC.

56 Au cours d'une entrevue réalisée en 1986 et décrivant les relations du QGEMM en temps de guerre, le Cam M.G. Stirling, un officier des transmissions, s'est remémoré la haine que son directeur des transmissions, le Capt (p.i.) G.A. Worth, MRC, entretenait à l'égard du Cam Murray, MRC. « [...] Sam [Worth] lui disait simplement de se taire. Sam était capitaine à ce moment-là. Il était le supérieur de [Murray] en tant qu'élève-officier, et aucun des deux ne l'avait oublié. Il [Worth] n'était pas du genre à respecter les autres ». Dans le monde bipolaire des officiers supérieurs de la MRC, il est évident que Worth était « l'homme de Jones ». Dossier biographique Stirling, DHP. Il existe une certaine preuve que des signaux entre Murray et Jones auraient été envoyés d'un officier de service à un autre directement par télétype. Exemple de dialogue : « Y a-t-il un officier SVP? » « Oui... ». « J'ai un message très important pour le CEMM, et l'Amiral Murray m'a demandé de le transmettre à un officier... qui le remettra directement au CEMM <u>sans copie</u>, pourriez-vous le prendre SVP? » « Oui, je suis devant la [...] machine [télétype] [...] il n'y aura aucune autre copie... ». Registre des transmissions, 14 mars 1943, dossier biographique Murray, DHP.

57 Entrevue avec le Lt J.H. [John] Wade, de la RVMRC, et le Capc Glover, 4 février (s.d.), dossier biographique J.H. Wade, DHP, p. 17-18.

58 C de C au Vam G.C. Jones au CEMM, 3 juillet 1945, dossier 70-1-8, vol. 11117, RG 24, BAC, p. 4. À ce moment-là, le Vam Jones était C en C du Commandement canadien de l'Atlantique du Nord-Ouest et CEMM.

59 L'inspiration pour la conclusion de ce paragraphe provient de Craig M. Cameron, *American Samurai : Myth, Imagination, and the Conduct of Battle in the First Marine Division, 1941-1951*, New York, Cambridge University, 1994.

60 Vam Sir Peter Gretton, « Foreword », dans Marc Milner, *North Atlantic Run : The Royal Canadian Navy and the Battle for the Convoys*, Toronto, University of Toronto Press, 1985, p. ix-xi.

10

Les « incidents » de l'après-guerre dans la Marine royale du Canada en 1949

Richard H. Gimblett

À l'aube de l'année 1949, les dirigeants de la Marine royale du Canada (MRC) étaient assez optimistes. À la fin de la Deuxième Guerre mondiale, la MRC était la troisième flotte alliée en importance, mais en l'espace de moins d'un an, à la suite de la démobilisation et du repli consécutif, ses effectifs avaient dégringolé à un petit noyau d'à peine 5 navires et 5 000 marins. Devant l'énormité du défi consistant à reconstituer la flotte de l'avant-guerre à partir de zéro, le chef adjoint du personnel naval a prédit carrément que « la fonction d'instruction deviendra notre rôle principal au cours des cinq prochaines années »[2]. Trois ans et demi plus tard, en février 1949, la MRC avait devancé les délais prévus. Globalement, les effectifs se trouvaient juste en dessous du plafond autorisé en temps de paix de 10 000 hommes; en plus du porte-avions *Magnificent* et du croiseur d'entraînement *Ontario*, la marine canadienne comptait maintenant au total six destroyers en service. Même si aucun de ces navires ne disposait d'un équipage complet, enfin, il y avait assez de bateaux opérationnels pour procéder à des exercices navals profitables. Au cours du voyage printanier de la MRC en 1949, les escadrons du Pacifique et de l'Atlantique allaient se réunir pour effectuer des manœuvres dans la mer des Caraïbes, et ce pour la première fois depuis la fin de la Deuxième Guerre mondiale.

Or, les choses ont mal tourné. Le 26 février, durant une escale de ravitaillement à Manzanillo au Mexique, 90 marins de 1re classe et de grades inférieurs sur le destroyer *Athabaskan*, soit la moitié de l'équipage, se sont enfermés dans leur mess pour faire la grève, refusant de sortir tant que le capitaine n'aurait pas écouté leurs doléances. Deux semaines plus tard, le 15 mars, 83 matelots d'un autre destroyer, le *Crescent*, ont agi de manière semblable. Les membres d'équipage de ce navire, posté à Nanking pour assister le corps diplomatique pendant la phase finale de la guerre civile en Chine, n'étaient pas au courant de l'incident précédent. Mais les nouvelles se propageaient à présent dans l'ensemble de la flotte. Quelques jours plus tard, le

20 mars, 32 manoeuvriers d'avions du *Magnificent* ont brièvement refusé d'aller aux postes de nettoyage ce matin-là, désobéissant ainsi aux ordres.

Tous ces incidents ont pu être désamorcés presque immédiatement, le capitaine de chacun des navires touchés s'étant alors rendu au mess pour discuter de façon informelle des griefs des mutins. Pourtant, il était clair que quelque chose clochait dans la marine canadienne. Les marins impliqués n'ayant commis aucun geste de violence, personne n'osait utiliser le mot « mutinerie », lourd de sens. D'ailleurs, le capitaine de l'*Athabaskan* avait pris soin d'assumer la responsabilité de ce qui ressemblait à une liste de requêtes, si bien que techniquement, on ne pouvait pas parler de mutinerie. Mais ces « incidents », comme on a fini par les appeler, représentaient une contestation de l'ordre légitime établi et méritaient le nom de mutinerie. Vu leur succession rapide d'apparence suspecte, ils ont capté l'attention du gouvernement et de la population en général et ont contribué à alimenter les préoccupations croissantes face à la montée de l'influence communiste. Une grève d'inspiration communiste survenue dans la marine marchande canadienne en 1948 avait fait surgir une menace de subversion dans les rangs du service naval; d'ailleurs, le gouvernement libéral venait tout juste de réfuter les accusations du chef de l'opposition conservateur voulant que les communistes aient envahi la bureaucratie fédérale. Le Premier ministre Louis St-Laurent, prévoyant tenir des élections générales en juin 1949, voulait conjurer cette dernière menace du « péril rouge »[3]. Le ministre de la Défense, Brooke Claxton, a alors mis sur pied une commission d'enquête pour étudier la situation dans la marine canadienne.

Le parti Libéral a remporté les élections; puis les commissaires ont soumis les résultats de leurs travaux en novembre 1949 dans un volume devenu célèbre sous le nom de *Rapport Mainguy*[4]. Malgré sa concision, ce volume couvrant à peine 57 pages est demeuré pendant près d'un demi-siècle l'analyse la plus incisive d'une organisation militaire jamais réalisée au Canada[5]. Il exposait les difficultés et les conditions pénibles du service en général en décrivant plusieurs facteurs essentiels pour arriver à de bonnes relations entre les officiers et les simples marins, et proposait une série de réformes. Ce rapport, aux conséquences immédiates, méritait pleinement les titres de « manifeste remarquable » et de « point tournant dans l'histoire de la Marine »[6] qui lui ont été attribués. Les constatations, recommandations et conclusions du rapport, qu'on enseigne encore aux recrues à tous les échelons et qu'on continue à analyser au Collège d'état-major, demeurent un héritage précieux[7]. L'année 1949 ressort du lot puisqu'elle a marqué une période de crise et de réformes dans la Marine royale du Canada.

Toutefois, cela ne signifie pas que ces observations sont entièrement fondées. Nous verrons dans le présent chapitre que, en dépit des vérités universelles contenues dans le *Rapport Mainguy*, les affirmations correspondantes (et par extension celles s'appliquant à l'année 1949), et à peu près toutes les autres choses que nous sommes censés « connaître » à propos des mutineries dans la MRC cette année-là, sont

Contre-amiral E. R. Mainguy, en 1950.
(Ministère de la Défense nationale, John M. Turner, Bibliothèque et archives PA 152841)

fausses, sauf le fait qu'elles ont eu lieu. Les incidents de février et mars 1949 ont pour origine des raisons plus complexes qu'une simple rupture des relations entre les officiers et les matelots. En fait, ce que le rapport indique mal, ce sont les énormes tensions occasionnées par la démobilisation et la restructuration de la marine en temps de paix.

Facteurs de dissension

Les historiens spécialisés dans les relations de travail ont démontré que les travailleurs ont tendance à faire la grève non pas pour acquérir des nouveaux droits quelconques, mais plutôt pour récupérer un avantage perdu ou menacé. Dans cette optique, on peut tracer des parallèles évidents avec l'histoire navale, de nombreux indices laissant croire que « les actes de mutinerie ne remettent pas fondamentalement en question le *statu quo* dans la Marine »[8]. Ce fut certainement le cas pour la série de grèves déclenchées par le syndicat des marins canadiens (Canadian Seaman's Union) dominé par les communistes de 1946 à 1948, que le gouvernement libéral considérait comme l'inspiration même de la discorde dans la MRC. D'ailleurs, des nouveaux troubles ont éclaté dans la marine marchande en avril 1949, au moment même où la Commission Mainguy s'apprêtait à siéger. Mais alors que la Canadian Seaman's Union luttait pour améliorer les salaires et les avantages sociaux au profit de ses membres et pour contrer les efforts des armateurs en vue de casser le syndicat[9], en ce qui concerne les incidents dans la marine canadienne, comme l'a souligné le capitaine du *Crescent*, « les trois conditions que l'on jugeait autrefois primordiales, c'est-à-dire la nourriture, la solde et les permissions, n'ont pas été mentionnées. Ces aspects sont tout à fait satisfaisants dans la MRC »[10].

Quelle était la situation dans la MRC en 1949, et que s'est-il passé pour que des mutins bouleversent l'ordre établi? Quels avantages perdus ou menacés les marins impliqués voulaient-ils protéger ou récupérer en recourant à des actes d'insubordination collective? À l'époque autant qu'aujourd'hui, on s'entend en gros sur la conclusion première de la commission, à l'effet qu'il n'y avait pas de communistes dans la MRC. Là où il y a désaccord, c'est à propos de la litanie consécutive des « causes générales ayant contribué à l'effondrement de la discipline », qui laisse entendre que les problèmes de moral dans la marine d'après-guerre étaient attribuables à un corps d'officiers insensibles ayant des attitudes aristocratiques héritées des Britanniques et qui ne convenaient pas au sens démocratique des Canadiens. Les commissaires n'avaient trouvé aucune trace de mouvement organisé ou de tendances subversives à l'œuvre dans la Marine, mais ils ont relevé des problèmes systémiques comme les lacunes de la formule divisionnaire[11] s'appliquant à la gestion du personnel (qu'ils ont attribuées au manque de formation et d'expérience des officiers subalternes), les changements fréquents sans explications adéquates dans la composition et les règles de travail à bord, une dégradation des relations traditionnelles entre les officiers supérieurs et les officiers mariniers, de même que l'absence d'emblème canadien distinctif (pour remplacer un emblème jugé trop semblable à celui de la Royal Navy). Les commissaires ont insisté particulièrement sur le fait qu'aucun des navires touchés n'avait de comité de bien-être, tel que prescrit par les règlements navals, pour permettre l'expression et le redressement des griefs mineurs[12]. Ils ont signalé également une « distanciation artificielle entre les officiers et les simples matelots »,

laissant entendre clairement que cette fracture était due au fait que les aspirants de la marine canadiens acquéraient leurs premières expériences pratiques à bord des grands navires de la Royal Navy[13].

Mais aucune de ces « causes générales » n'aurait suffi en soi pour provoquer une mutinerie, même dans sa version assagie propre aux marins canadiens qui consistent à s'enfermer dans le mess. En lisant le rapport et les témoignages à partir desquels a été rédigé le rapport, on est étonné, tout comme les commissaires l'ont été, de voir à quel point les griefs des mutins étaient banals, et la mesure dans laquelle ils avaient de la difficulté à les exprimer[14]. Ni l'absence de comité de bien-être, ni le peu d'éducation des marins, ne peut expliquer pleinement les actes d'insubordination ou les efforts maladroits des mutins pour justifier leurs gestes. Le caractère spontané des incidents et le manque de coordination font ressortir d'autres illogismes. Si les motifs de dissension avaient été aussi généralisés que ne le suppose le rapport de la commission, l'aspect étonnant n'est pas qu'il y ait eu rébellion sur trois navires en 1949, mais plutôt le fait que les équipages du reste de la flotte n'aient pas embarqué dans le mouvement. Parallèlement, le synchronisme des incidents, pourtant séparés et n'ayant pas l'air de coïncidences, a certainement fait croire au ministre et à l'état-major de la Marine à une collusion, bien qu'on n'en ait trouvé aucune preuve. Cela nous laisse donc deux questions intrigantes à résoudre : les incidents étaient-ils reliés de quelque manière? Pourquoi sont-ils survenus à ce moment précis en 1949?

Une « tradition de mutinerie »

Les auteurs du *Rapport Mainguy* ont admis que durant la Deuxième Guerre mondiale et juste après, la MRC avait « grandi et rétréci à un rythme sans précédent », d'un effectif total pré-guerre de 1 585 officiers et matelots jusqu'à 93 000 hommes au point culminant de la guerre, pour retomber en 1949 à un total de 8 800 hommes[15]. Ils ont affirmé sérieusement que « les tensions liées à chacun de ces processus... se passaient de commentaire », pour décrire ensuite en détail l'effondrement de la MRC à la fin de l'hiver 1949, comme si le service naval était alors tombé soudainement au fond du baril. Le rapport mentionne brièvement l'incident survenu sur le croiseur *Ontario* en août 1947, en attribuant toutefois la faute au mauvais caractère de l'officier en second; et cet événement n'a d'importance que parce que les marins impliqués ont été ensuite répartis sur d'autres navires.

La réalité est plus complexe. Bien qu'issue essentiellement de la flotte qui avait combattu pendant la Deuxième Guerre mondiale, la marine canadienne en 1949 en différait sur des aspects fondamentaux. Pour permettre l'expansion en temps de guerre, on avait surtout recruté des civils inexpérimentés faisant partie de la réserve des volontaires de la Marine royale canadienne (RVMRC), la soi-disant « Wavy Navy », à cause des galons distinctifs portés par les officiers, et parce que la majorité

(mais certainement pas la totalité) des marins provenant de la RVMRC servaient à bord de petits navires de la famille des corvettes. Vu la nécessité pendant la guerre de former le plus vite possible les équipages, l'entraînement avait été réduit au niveau minimum nécessaire pour assurer la sécurité, d'où des conséquences négatives pour l'efficacité opérationnelle[16].

La situation s'est améliorée au cours des deux dernières années de la guerre; durant cette période, les officiers issus de la RVMRC ont commandé la quasi-totalité des frégates et corvettes ayant participé à la bataille de l'Atlantique, avec des résultats heureux. Mais en corollaire, inconvénient que l'histoire populaire a retenu, la force permanente de la MRC avait abandonné cette lutte anti-sous-marine à la RVMRC au profit de l'établissement d'une flotte de « gros bâtiments » composée de porte-avions et de croiseurs qui ont constitué la flotte d'après-guerre. En réalité, il y avait beaucoup de croisements : en effet, des officiers chevronnés de la MRC déjà en service avant la guerre ont commandé les destroyers de la classe *River* qui dirigeaient les escortes des convois et les groupes d'appui, tandis que des officiers et des matelots de la RVMRC ont composé une part appréciable des équipages de ces gros navires en service pendant la guerre. Aspect plus pertinent, quand la MRC s'est trouvée réduite en 1946 à un effectif global inférieur à 5 000 hommes de tous les grades à cause des pertes subies au combat et du départ de marins « réguliers » entrés en service avant la guerre, cela suppose que les forces navales d'après-guerre comptaient près de 4 000 membres issus de la RVMRC. Or, simplement pour améliorer le degré de préparation « élémentaire » de ces officiers et matelots, il fallait consacrer le gros des efforts à l'entraînement; et le recrutement de 5 000 autres marins de tous grades pour atteindre le niveau d'effectifs autorisé après la guerre rendait cette fonction d'autant plus essentielle.

Une étude détaillée de la composition sociale de l'équipage du NCSM *Crescent*, le destroyer où s'est produit l'incident à Nanking le 15 mars 1949[17], fait ressortir l'ampleur des changements apportés dans la MRC. Mentionnons entre autres que les membres d'équipage se distinguaient par leur jeunesse. Sur un effectif de 14 officiers et 187 matelots alors en service sur ce navire, l'âge moyen était de 22,5 ans, le plus jeune matelot ayant à peine 18,5 ans, tandis que 4 autres membres d'équipage seulement étaient âgés de plus de 35 ans (dont le capitaine d'armes et l'ingénieur-artificier en chef de la salle des machines; le capitaine n'avait que 31 ans). Treize marins seulement avaient servi dans la MRC avant la guerre, tandis que la moitié (94) avaient joint les rangs de la Marine depuis la fin de la guerre; parmi les officiers, seuls le capitaine et les deux canonniers avaient entrepris leur carrière avant la guerre, et les deux sous-lieutenants étaient les seuls (avec le capitaine) à avoir suivi une formation poussée dans la Royal Navy. Autre indice du peu de crédibilité de l'argument, sur l'ensemble des postes d'officiers supérieurs à bord, aucun des titulaires n'avait plus de huit ans d'expérience dans la marine, et moins de la moitié d'entre eux pouvait revendiquer une expérience réellement pertinente en temps de guerre (surtout à

bord de destroyers, la plupart de ces hommes ayant servi sur des corvettes), et seul le capitaine avait occupé auparavant les mêmes fonctions.

Le contexte décrit de façon simpliste dans le *Rapport Mainguy* présente d'autres lacunes. Contrairement à l'impression dominante que les problèmes d'indiscipline en 1949 n'étaient que des incidents isolés, ces derniers s'inscrivaient en fait dans une tradition de désobéissance aux échelons inférieurs observée dans la MRC au moins depuis le milieu des années 1930, habitude probablement acquise par les marins qui étaient souvent envoyés (comme leurs officiers) en Angleterre pour s'entraîner dans la Royal Navy. Vu le si petit nombre de marins recrutés avant la guerre en service dans la MRC après la guerre, on peut difficilement croire à un transfert direct de cette coutume, mais des indices circonstanciels probants montrent que les marins canadiens avaient subi une telle influence[18]. Mais le facteur le plus marquant, c'est que les marins à tous les échelons dans l'ensemble de la flotte connaissaient, comprenaient et acceptaient bien cette « tradition de mutinerie ».

Invariablement, les actes collectifs de protestation dans la Marine royale canadienne prenaient la forme de « grèves sur le tas » ou « enfermement », comme les a surnommés l'historien officiel de la MRC, Gilbert Tucker[19]. Il s'agissait de manifestations spontanées, provoquées par des conditions locales, et qui visaient à attirer l'attention des supérieurs immédiats sur un problème qu'ils avaient le pouvoir de corriger, selon les contestataires. La cause précise variait. Le plus souvent, l'insubordination était provoquée par un excès de travail, dans des cas moins fréquents par des problèmes précis touchant le bien-être de l'équipage (comme la nourriture et les permissions) et parfois à cause des décisions intempestives du capitaine. Les mutins ont dans un seul cas réclamé le départ du commandant (qui en l'occurrence était de toute évidence incompétent), et les marins ont refusé de prendre le large à une seule autre occasion (pour une mission d'escorte d'un convoi, mais là encore, c'était sous les ordres d'un capitaine en qui ils n'avaient plus confiance).

À chaque fois, un grand nombre de membres d'équipage se sont unis pour exprimer collectivement des griefs alors qu'il était impossible pour eux de se plaindre par des voies officielles. L'aspect primordial, c'est que leurs officiers admettaient la lourdeur des contraintes imposées aux marins et semblaient considérer les grèves du genre comme une forme de protestation acceptable. Si les réclamations des mutins paraissaient raisonnables (ce qui était habituellement le cas), les supérieurs y donnaient suite promptement et sans récriminations. Aucun membre de la MRC n'a jamais été accusé de mutinerie. Les seuls marins apparemment condamnés à une peine d'emprisonnement notable sont des individus qui avaient désobéi aux ordres d'appareillage en temps de guerre. Assurément, aucun protestataire n'a subi le châtiment suprême prévu par les règlements royaux pour la MRC s'appliquant à la mutinerie, à savoir la pendaison.

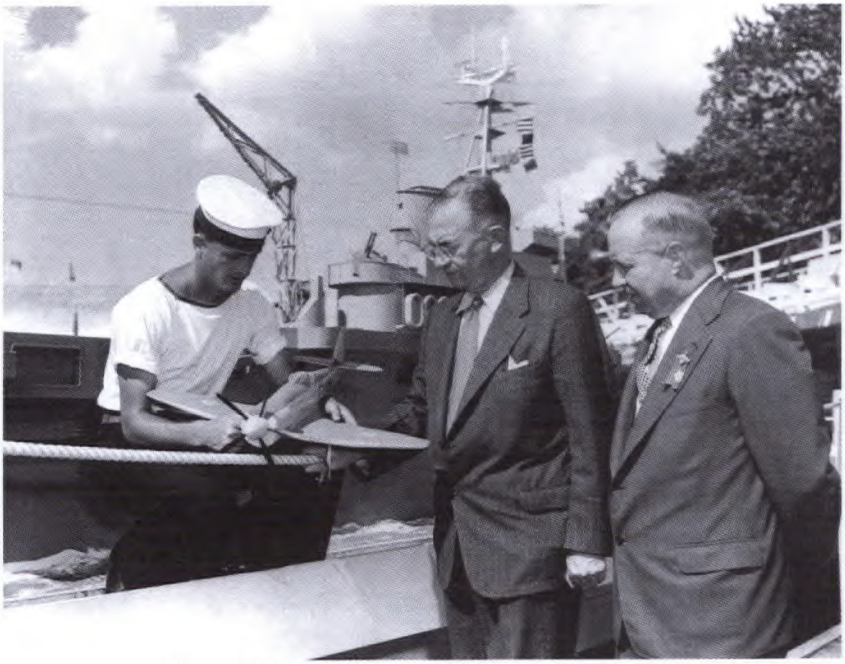
Ni les « incidents » de 1949, ni aucun de ceux qui les ont précédés, n'a donné lieu à « la capture par la force d'un navire en haute mer », une action qui, d'après un

historien des forces navales, « relève peut-on dire de l'école de pensée inspirée de Cecil B. de Mille »[20]. D'ailleurs, l'auteur de cette affirmation, Nicholas Rodger, a démontré que les incidents du genre « étaient pratiquement inexistants dans la Royal Navy ». Il prétend plutôt que « ... assez fréquemment, on assistait à des actes de protestation collective de la part d'équipages au complet... »[21]. Par conséquent, la tradition de mutinerie dans la marine canadienne s'apparente beaucoup à celle en vigueur dans la Royal Navy, où la MRC a puisé tellement de ses coutumes et traditions.

Les équipages de navires et les répercussions des changements

À présent que nous avons situé les incidents de 1949 et les réactions consécutives dans un contexte plus vaste, revenons aux faits du *Rapport Mainguy*. Cinquante ans plus tard, nous avons oublié que la grande majorité des observations et conclusions en question n'avaient rien de nouveau pour les officiers ou les politiciens de l'époque. En fait, une bonne partie de ces observations reprenaient presque textuellement les conclusions d'une étude interne concernant « le moral et les conditions de service » effectuée par l'état-major de la marine, et soumise à l'automne 1947 au ministre[22] Brooke Claxton, celui-là même qui allait recevoir le *Rapport Mainguy* deux ans plus tard. L'été précédent avait été marqué par un mécontentement généralisé, surtout à propos des questions salariales. Le *Rapport Mainguy* fait allusion uniquement à l'incident survenu en août 1947 à bord du croiseur *Ontario*, mais il y avait eu aussi des troubles à la même époque sur les destroyers *Nootka* et *Micmac* ainsi que dans les écoles navales de Halifax et Esquimalt. À part la mutation immédiate du second de l'*Ontario*, cette vague de mécontentement généralisé a accéléré l'octroi de hausses salariales appréciables cet automne-là, puis à nouveau en 1948. Suivant l'habitude dans la MRC, les protestataires avaient obtenu satisfaction.

Les problèmes immédiats de 1947 ayant été résolus, l'état-major de la marine pouvait s'attaquer à la tâche plus importante de régler les problèmes sous-jacents. Parmi les exigences indiquées dans l'étude sur le moral et les conditions de service, mentionnons la fourniture de logements adéquats (cabines sur les navires, casernes et logements familiaux), des hausses salariales pour assurer une meilleure équité entre les divers métiers et services, la projection de films en mer, le lancement d'une « revue destinée aux simples marins », l'uniformisation de l'instruction destinée aux recrues, une orientation plus canadienne de la formation donnée aux officiers, et une application plus rationnelle du système divisionnaire[23]. La plupart de ces suggestions ayant des implications financières, le Chef d'état-major de la Marine, le Vice-amiral Harold Grant, a soumis à l'attention du ministre quatre principales revendications portant respectivement sur les soldes, les installations d'hébergement pour les marins en service, les logements familiaux et les laissez-passer de voyages (cartes ferroviaires pour les longs trajets au pays)[24]. La réponse de Claxton n'est pas connue, mais il



L'honorable Brooke Claxton (centre) parle avec un marin.
(Alexandra Studio, Bibliothèque et archives PA 52462)

s'intéressait fort peu au sort des marins à en juger par le fait que les laissez-passer de voyage (répandus durant la guerre, mais qui n'étaient plus remis en temps de paix par souci d'économie) n'ont pas été rétablis, que l'on a construit seulement une poignée de nouveaux logements familiaux au cours des années subséquentes (très peu comparativement aux autres armées), qu'aucune nouvelle autre caserne pour le personnel naval n'a été construite avant la fin de 1953 (et ce uniquement dans le cadre de l'expansion générale découlant de la guerre froide), et que seule la nécessité d'égaliser les soldes dans les trois armées a permis d'augmenter ceux des membres de la marine[25].

Grant était essentiellement laissé à lui-même. Malgré son budget serré et les faibles capacités matérielles de la petite équipe d'état-major au quartier général du service naval, il a agi rapidement et efficacement. Le système divisionnaire requis était déjà exposé dans les règlements royaux, et les autorités n'ont pas jugé nécessaire de bureaucratiser davantage les procédures correspondantes. Toutefois, la semaine avant l'incident du croiseur *Ontario*, l'état-major a promulgué un message ordonnant la mise sur pied de comités de bien-être dans tous les navires et établissements de la MRC. Lorsqu'à l'automne 1947, l'état-major envisageait la remise en service du NCSM *Sioux*, un des nombreux destroyers gardés en réserve, il a prescrit dans les travaux de remise en état préalables l'ajout en guise de mess d'une cafétéria populaire

à l'américaine et l'installation de couchettes au lieu de hamacs[26]. Tout au long de l'année 1948, le nombre d'officiers issus des rangs a grimpé en flèche, et les autorités navales ont planifié la remise en service du NCSM *Cornwallis*, un navire-école durant la guerre, pour en faire un établissement d'entraînement réservé aux recrues. La flotte demeurait encore trop restreinte pour que les officiers et les spécialistes ne soient pas obligés de suivre une formation dans la Royal Navy, mais 40 cadets formés au collège naval NCSM *Royal Roads* se sont embarqués sur l'*Ontario* pour le voyage printanier de 1948[27]. La revue navale luxueuse *Crowsnest*, parue pour la première fois à l'automne 1948, a connu un succès populaire immédiat non seulement à cause des articles familiers sur les événements se passant dans la flotte, mais aussi parce qu'elle donnait des renseignements utiles sur les directives transmises par le QGSN et sur la mise en œuvre des diverses réformes.

On peut donc conclure que l'étude sur le moral et les conditions de service réalisée à l'automne 1947 donnait un tableau exact des causes sous-jacentes de mécontentement dans la MRC, plusieurs de ses recommandations ayant été appliquées subséquemment en l'espace de quelques mois. Preuve de l'efficacité de ces mesures, les taux de rétention et de recrutement du personnel se sont grandement améliorés. En outre, malgré des recherches poussées, nous n'avons relevé aucune allusion à des troubles quelconques dans la flotte canadienne entre l'incident du NCSM *Ontario* en août 1947 et les trois incidents de 1949 examinés par la commission Mainguy. À la suite de ces nouveaux développements, il va de soi que la MRC ne se trouvait plus dans une passe précaire comme à l'automne 1947.

À part les aspects cruciaux mais très coûteux des investissements pour les installations d'hébergement à terre et les logements familiaux, il ne restait que la nécessité de « réexaminer la structure des groupes de métier s'appliquant à la marine ». L'Amiral Grant avait promis de le faire dans sa note adressée au ministre, et parmi leurs principales activités en 1948, les membres de l'état-major se sont employés à réorganiser en profondeur la structure de grades et les structures des groupes de métier pour les harmoniser en fonction des effectifs et des niveaux de solde plus généreux versés aux membres de l'Armée de terre et de la Force aérienne. La formule adoptée consistait essentiellement à scinder les taux salariaux des officiers mariniers et des premiers maîtres en échelons nouveaux de 1re et 2e classe. Puis, tous les marins de 1re classe actuels allaient être promus au nouveau grade de premier maître de 2e classe, tandis que les premiers maîtres actuels ayant moins de trois ans d'ancienneté deviendraient premiers maîtres de 1re classe, et ainsi de suite[28]. Certains soutiers ont été mécontents de voir que des marins obtenaient à présent l'équivalent de leur salaire plus élevé de technicien spécialisé, alors que d'autres n'appréciaient pas qu'on ait ainsi promu des membres du personnel technique sans qu'ils aient à assumer des responsabilités de commandement ou sans avoir les capacités requises; néanmoins, la nouvelle structure, entrée en vigueur le 1er février 1949, a alors obtenu l'assentiment général.

Mais il y a eu au moins une conséquence inattendue. L'analyse sociale portant sur le *Crescent* révèle que, d'après les chiffres globaux, cette restructuration a entraîné une modification de l'effectif, qui est passé d'un niveau autorisé de 42 officiers en chef et officiers mariniers à un nombre réel total à bord de 62, tandis que le nombre de marins subalternes a chuté inversement du niveau autorisé de 150 à 125[29]. Littéralement, il y avait tout à coup trop de chefs et pas assez de matelots pour accomplir la multitude de tâches requises à bord.

Dans le milieu très hiérarchisé qui caractérise les échelons inférieurs sur un navire de guerre, cela venait clairement perturber l'ordre établi. Ainsi, quand l'*Athabaskan* a dû se ravitailler à Manzanillo le 26 février 1949, il y avait trop peu de simples matelots pour exécuter toutes ces tâches pénibles malgré l'humidité, la chaleur étouffante et les conditions plutôt primitives dans ce port. Pour couronner le tout, le second n'avait pas encore autorisé le passage à la « routine tropicale » (une compression de la journée de travail entre 6 h à 12 h, période prenant fin avant le moment le plus chaud de la journée); et après le ravitaillement effectué le matin, les matelots devaient encore travailler l'après-midi au complet.

Un des matelots qui se débattait avec les canalisations et les boyaux ce matin-là avait été mêlé à l'incident de l'*Ontario* en août 1947. D'après son témoignage, le seul lien entre les deux événements a été le sentiment soudain de frustration qui les a envahis « à cause de conditions de travail ou de traitements qui leur paraissaient inacceptables »[30]. L'ordre malavisé du second de « redresser leur bérêt », qu'ils portaient relevé, est la goutte d'eau qui a fait déborder le vase, poussant 90 membres d'équipage de l'*Athabaskan* à se barricader dans leur mess après le dîner[31].

On peut présumer que l'équipage du *Crescent* se trouvait dans des circonstances semblables quand il était amarré le long d'une jetée balayée par la pluie à Nanking en Chine le matin du 15 mars. Pendant toute la nuit précédente, le responsable en service avait manqué de bras pour effectuer une série incessante de corvées imprévues dues à des mésaventures : débarquer les caisses de bière destinées à l'ambassade britannique puis les rembarquer parce que le camion n'est pas venu; remplacer la passerelle arrachée par le courant violent du fleuve Yang tze en crue; monter la garde pendant de longues périodes en surveillant le navire et la cantine à terre contre les pillards et les autres avatars de la guerre. Le matelot qui allait être le chef de file de la rébellion le lendemain matin a raconté à la Commission Mainguy : « On a demandé au premier maître [...] de demander au capitaine d'armes de diviser nos corps de garde en deux, parce que c'était trop d'un seul coup pour les petites surveillances à faire », mais la demande a été rejetée[32]. Le lendemain matin, devant la perspective d'avoir à débarquer à nouveau les caisses de bière sur la jetée, 83 marins ont réagi, au moment de l'appel au sifflet de rassemblement, en s'enfermant dans leur mess.

Dans les deux cas, les contestataires ont vu leurs exigences satisfaites immédiatement. Bien que ni l'un, ni l'autre des seconds n'ait été congédié, les hommes ont pu obtenir l'intervention directe de leur capitaine pour répondre à leurs griefs.

L'*Athabaskan* a quitté Manzanillo l'après-midi même, mais tout de suite après, on a adopté à bord une routine tropicale. Quant au *Crescent*, les quarts de surveillance ont été revus, et les autorités ont fait plus d'efforts pour organiser des activités récréatives à terre. Les officiers divisionnaires de même que les officiers et les premiers maîtres des deux navires se sont ensuite souciés plus activement du bien-être de leurs subalternes. Aspect tout aussi important, il n'y a pas eu de représailles. Le *Rapport Mainguy* mentionne que des accusations de refus de travailler ont été portées contre certains des mutins de l'*Athabaskan* : « Chaque cas a été entendu; ceux qui n'avaient pas d'excuse valable ont été réprimandés », mais les commissaires ont signalé plus loin que « la réprimande n'est pas une punition »[33]. Sur le *Crescent*, le capitaine a écouté les récriminations des porte-parole de la mutinerie, et la pire épreuve pour quiconque a été d'avoir le courage d'affronter son commandant.

Il convient de réexaminer l'incident survenu quelques jours plus tard à bord du *Magnificent*. Les marins de l'*Athabaskan* et du *Crescent* n'étaient pas au courant de leurs actes d'insoumission respectifs, mais les mutins du porte-avions étaient pleinement informés des incidents antérieurs et savaient que les rebelles avaient apparemment eu gain de cause sans encourir de punitions. Le matin du 20 mars 1949, il a fallu retarder le premier appel « aux stations de vol » à 5 h 30 à cause d'une détérioration soudaine de la météo. Les hommes s'étaient fait dire qu'on les rappellerait à nouveau à 8 h 50, mais que dans l'intervalle, ils devraient suivre la procédure habituelle, qui était de déjeuner puis de se rassembler pour le nettoyage du navire à 7 h 45. La description de la suite des événements dans le *Rapport Mainguy* est révélatrice :

> [« coup de sifflet préliminaire » (7 h 40), le premier maître commandant les préposés aux avions constate que seuls des matelots de première classe se trouvent sur le pont d'envol. Il envoie un maître pour voir ce qui n'allait pas. Le maître rapporte que les hommes ne montaient pas sur le pont. Il ne dit pas pourquoi : les hommes ne lui ont fourni aucun renseignement. Le premier maître se rend en bas : les hommes sont assis, en silence, autour du quartier de l'équipage. Il leur demande s'ils vont monter, mais ne reçoit aucune réponse. [...] Un tel état de chose est signalé au capitaine. Ce dernier se rend au quartier de l'équipage, à 8 h 10. À l'arrivée du capitaine, tous les matelots qui se trouvaient dans le quartier de l'équipage étaient occupés à nettoyer le pont. Ce travail, qui aurait fait partie de la tâche ordinaire de la plupart des hommes, après 7 h 45, était bien avancé[34].]

L'« incident » du *Magnificent* était loin d'avoir la même portée ou l'ampleur des mutineries du *Crescent* et de l'*Athabaskan*. Il ne se serait probablement rien passé sans l'exemple donné par l'équipage de ces destroyers. Suivant la tradition de contestation collective dans la MRC, cette affaire n'aurait certainement pas été ébruitée hors du

navire, sans le tollé déjà suscité par les autres incidents. Il semble que cet incident, une copie carbone des deux autres, s'expliquerait par des divergences profondes entre le capitaine et le commandant de la section aérienne; d'ailleurs, si le rapport de la Commission Mainguy en fait état, c'est simplement parce que le capitaine en question avait eu auparavant une prise de bec avec un des commissaires.

La question est donc pourquoi les incidents ont-ils été limités à trois navires, au lieu de se propager à l'ensemble de la flotte. Là encore, la restructuration des grades et des groupes de métier a vraisemblablement joué un rôle. La plupart des nouveaux officiers supérieurs étant appelés à travailler à terre, les nouvelles structures ne devaient pas en principe entraîner de répercussions majeures pour les équipages de navires, à part quelques ajustements mineurs pour garantir que tous les postes du service et les groupes de métier soient comblés. L'augmentation temporaire du nombre d'officiers supérieurs à bord des navires serait contrebalancée à court terme par le processus d'affectations. Cela s'est effectivement produit dans le cas des navires de la côte Est, qui n'ont pris la mer qu'au début de mars, ce qui laissait assez de temps pour effectuer les changements pendant qu'ils se trouvaient encore à leur port d'attache. Par contre, pour les navires de la côte Ouest, qui ont pris la mer à la fin de janvier, on a dû effectuer les changements après appareillage à partir des équipages actuels, sans possibilité d'ajouts ou de remplacements. Et vu l'absence de comité de bien-être sur l'*Athabaskan* et le *Crescent*, le résultat était du moins compréhensible, sinon prévisible.

Toutefois, en exposant les lacunes dans les relations entre officiers et simples marins, le *Rapport Mainguy* a complètement omis ce problème structurel fondamental, puisqu'il se limitait aux rangs inférieurs. Il est très facile de réfuter les prétentions additionnelles du rapport en ce qui concerne l'absence d'emblème canadien dans la MRC, la prédilection de ses officiers pour les uns et coutumes britanniques, l'inadaptation de leur formation acquise dans la Royal Navy ainsi que l'effondrement prétendu du système divisionnaire.

De brefs exemples devraient suffire. Ainsi, le gouvernement canadien avait envoyé le *Crescent* à Nanking précisément pour le « prestige » d'avoir son propre navire de guerre sur la scène chinoise, et ce malgré l'impossibilité de le distinguer autrement des autres navires britanniques à cet endroit (ou des bâtiments australiens); pourtant, ce navire arborait fièrement sur ses cheminées l'emblème de la feuille d'érable (alors que selon la commission, ils avaient été enlevés[35]). Qui plus est, malgré tout le flafla dans le rapport à propos des « insignes canadiens » (c.-à-d. insignes d'épaule), aucun des marins ayant témoigné devant la commission n'a dit accorder une importance majeure à cet aspect, même si, quand on leur a demandé si c'était souhaitable, tous se sont évidemment dits d'accord[36].

Pour ce qui est du système divisionnaire, on se rend compte en examinant les rapports d'appréciation trimestriels dans les dossiers sur les membres d'équipage du *Crescent* qu'il s'agissait là en fait d'une pratique institutionnalisée; mais on constate

aussi que par la suite, les rapports successifs sur n'importe quel marin étaient invariablement rédigés par un officier d'une unité différente ou par un autre officier. Cela suppose que l'affirmation de la commission selon laquelle les lacunes du système divisionnaire résultaient d'une formation inadéquate des officiers n'est vraie qu'en partie : alors que les officiers subalternes formés dans la Royal Navy connaissaient très bien le fonctionnement de ce système, les officiers issus de la RVMRC n'en avaient eu qu'un aperçu élémentaire pendant la guerre. Ces lacunes sont plutôt attribuables au roulement des membres du personnel à tous les échelons, mutés sur d'autres navires et dans d'autres établissements à mesure qu'ils passaient par les diverses unités d'instruction, un facteur qui a échappé à l'attention des commissaires[37].

L'une des conclusions les plus pertinentes de la commission est l'absence de comité de bien-être dûment fonctionnel à bord des trois navires touchés. Assurément, de tels comités auraient favorisé une meilleure communication à l'interne, ce qui aurait pu désamorcer les tensions. Mais parce que la restructuration des grades et des groupes de métier se limitait aux rangs inférieurs, l'inefficacité ou l'inexistence de comités de bien-être n'a pu jouer qu'un rôle secondaire dans l'éclatement des mutineries. Les dossiers de l'époque n'ayant pas toujours été bien préservés, il est impossible de savoir s'il existait de tels comités dans les autres navires de la flotte, et si leur existence éventuelle a contribué à y prévenir les troubles.

Réexamen du Rapport Mainguy

La question demeure : pourquoi la mémoire historique des événements survenus il y a un demi-siècle est-elle aussi faussée? Cela s'explique par plusieurs raisons institutionnelles, politiques et même carrément personnelles. Mais le principal problème est sans doute d'ordre historiographique; en effet, on connaît et comprend mal toute la période allant de la fin de la Deuxième Guerre mondiale jusqu'au déclenchement de la guerre de Corée, et ce pour à peu près n'importe quelle armée des forces militaires, tant celles du Canada que des pays alliés. L'administration et la bureaucratie militaires en temps de paix sont des sujets qui n'intéressent guère les chercheurs. Pour la période de cinq ans entre 1945 et 1950, les spécialistes ont préféré en général survoler brièvement la phase de repli correspondant à la démobilisation de l'après-guerre, avant de passer à la « vraie » histoire de la guerre froide, à partir de la création de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN) en 1949. Au Canada, l'histoire diplomatique de cette période a été bien étudiée[38], mais pour ce qui est de la MRC, la seule source de renseignements valable demeure le *Rapport Mainguy*.

> Néanmoins, malgré toute l'attention qu'il a suscitée, ce document n'a jamais fait l'objet d'une analyse rigoureuse. On a ainsi négligé

> deux objections importantes : premièrement, l'idée habituellement admise que les commissions d'enquête officielles dissimulent autant d'informations qu'elles n'en dévoilent; et deuxièmement, le fait que les officiers de la Marine à tous les échelons ont condamné unanimement le contenu du rapport. Et on ne peut pas balayer du revers de la main toutes ces objections sous prétexte qu'elles émanent d'officiers qui se sont sentis personnellement attaqués par le verdict de la Commission.

Soulignons que Claxton a exprimé dans ses mémoires sa satisfaction à propos du *Rapport Mainguy*, affirmant quant à lui-même que « l'ensemble du document a renforcé ma volonté de moderniser les méthodes de traitement du personnel et de poursuivre la canadiennisation de la Marine »[39]. Toutefois, le CEMM avait relevé plusieurs problèmes affectant le service naval et proposé des solutions au ministre en octobre 1947. Malgré le refus de Claxton d'accorder les fonds requis, sauf pour régler le problème immédiat des soldes, l'état-major de la Marine a pu agir sur d'autres plans, entre autres en réorganisant en profondeur la structure de grades et l'agencement des groupes de métier s'appliquant aux rangs inférieurs. Après la vague de désertions et de grèves sur le tas (enfermement dans le mess) en 1947, il ne s'est produit aucun incident dans la MRC pendant toute l'année 1948. Vu les progrès réalisés dans divers domaines en dépit de la parcimonie constante du gouvernement, on peut conclure que le *Rapport Mainguy* n'a pas vraiment renforcé la détermination de Claxton, mais l'a plutôt obligé à s'occuper des autres aspects monétaires également évoqués dans ce document. Si le Vice-amiral Grant n'a pas été congédié en dépit d'un rapport aussi dévastateur, c'est sûrement parce que le ministre était conscient que le CEMM pouvait l'entraîner dans sa chute. Pour Grant, symbole même du stoïcisme propre aux officiers navals, la satisfaction amère d'avoir enfin obtenu les crédits nécessaires pour reconstituer la marine d'après-guerre, représentait peut-être une compensation suffisante[40].

Les tensions provoquées par la démobilisation et la restructuration des nouveaux effectifs navals en temps de paix ont été beaucoup plus graves qu'on ne l'a cru par la suite. Ayant constaté, peut-être avec un peu trop d'empressement, l'absence totale de communistes dans la MRC, la commission a semble-t-il dévié de son mandat en relevant des problèmes dans les relations entre les officiers et les simples marins. La dégradation apparente de ces relations, qui a culminé avec les incidents de 1949, est un phénomène trop complexe pour qu'on l'explique simplement en blâmant le manque de sensibilité d'un corps d'officiers imbus des usages britanniques. Mais les contraintes à saveur politique imposées à la commission Mainguy lui ont mis des bâtons dans les roues et l'ont obligée à parler des conditions observées deux ans auparavant (en 1947) et à passer sous silence les réformes subséquentes.

Cela ne signifie pas que la commission Mainguy et la préparation du rapport

consécutif ont été un gaspillage de temps et d'énergie. Il est parfois bon de rappeler les évidences. Après le printemps 1949, le gouvernement canadien ne pouvait plus ignorer les privations endurées par la Marine à la suite des compressions budgétaires depuis le retour de la paix. Aucun officier naval, quel que soit son grade, ne pouvait désormais fermer les yeux sur les implications de l'insubordination collective. Les officiers de la marine ne pouvaient plus non plus admettre que les incidents du genre se règlent de manière informelle, ni se désintéresser des comités de bien-être et du système divisionnaire. On a vite eu la preuve que cette nouvelle attitude s'imposait d'urgence. Au début de juin 1949, pendant que la commission entendait encore des témoignages, un groupe de matelots de la frégate NCSM *Swansea*, furieux d'être traités aussi mal par leur commandant, se sont enfermés dans leur mess. La réaction a été brutale : des troupes armées ont fait irruption par la force, puis les meneurs ont été rapidement jugés en cour martiale; on les a condamnés à 90 jours de travaux forcés et exclus de la marine pour cause d'indignité[41]. Apparemment, il n'y a plus jamais eu de troubles du genre depuis.

En réalité, les « incidents » de 1949, des événements isolés et limités, ne reflétaient pas de manière symptomatique le mécontentement généralisé auquel on avait assisté auparavant. Ils s'inscrivent plutôt dans une « tradition de mutinerie » plus vaste qui s'étendait aussi aux autres marines du Commonwealth. Leur seule particularité, c'est d'avoir accéléré la fin de cette tradition, du moins au Canada, en faisant ressortir les problèmes analysés dans le cadre d'une enquête en règle, et en donnant une leçon objective sur la nécessité d'instaurer des mécanismes modernes pour le règlement des griefs.

NOTES EN FIN DE CHAPITRE

1 Texte reproduit de l'ouvrage de Christopher M. Bell et Bruce A. Elleman, éd., *Naval Mutinies of the Twentieth Century : An International Perspective*, Londres, Frank Cass Publishers, 2003, p. 246-263.

2 Procès-verbal du chef adjoint du personnel de la marine, 11 septembre 1945, NSS 1650-26, partie 1, groupe des dossiers (GD) 24, Archives nationales du Canada (ANC).

3 J.W. Pickersgill, *My Years with Louis St Laurent : A Political Memoir*, Toronto, University of Toronto Press, 1975, p. 75-76. Voir également de Reg Whitaker et Gary Marcuse, *Cold War Canada : The Making of a National Insecurity State, 1945-1957*, Toronto, University of Toronto Press, 1994, en particulier le chapitre 14.

4 *Rapport sur certains « incidents » survenus à bord des navires canadiens* Athabaskan, Crescent et Magnificent *et sur d'autres sujets concernant la Marine royale du Canada* (ci-après appelé *Rapport Mainguy*), Ottawa, Imprimeur du Roi, 1949. Le rapport porte le nom du président de la commission, le Contre-amiral E. Rollo Mainguy.

5 Ce statut n'a été éclipsé que par le rapport de la Commission royale d'enquête sur le déploiement des Forces canadiennes en Somalie, *L'héritage déshonoré : Les leçons de l'affaire somalienne*, Ottawa, 1997.

6 Arthur Bishop, « Save Our Navy : Walter Hose, Rollo Mainguy », dans *Salute : Canada's Military Leaders from Brock to Dextraze*, Toronto, McGraw-Hill Ryerson, 1997, p. 132; et Tony German, *The Sea is at Our Gates : The History of the Canadian Navy*, Toronto, McClelland and Stewart, 1990, p. 211.

7 Voir notamment de William A. Woodburn, *The Mainguy Report : A Canadian Sternmark for the 21st Century*, Collège d'état-major et de commandement des Forces canadiennes, document non publié « New Horizons Paper », 2 mai 1997.

8 Peter Archambault, *Mutiny and the Imperial Tradition : The Canadian Naval Mutinies of 1949 and the Experience of Mutiny in the Royal Navy*, Université du Nouveau-Brunswick, thèse de maîtrise, 1991, p. ii; N.A.M. Rodger, *The Wooden World : An Anatomy of the Georgian Navy*, Annapolis, MD : Naval Institute Press, 1986.

9 William Kaplan, *Everything That Floats : Pat Sullivan, Hal Banks, and the Canadian Seaman's Unions of Canada*, Toronto, University of Toronto Press, 1987, p. 41-71, *passim*; Jim Green, *Against the Tide : The Story of the Canadian Seaman's Union*, Toronto : Progress Books, 1986, p. 128-284, *passim*.

10 *Report from sea*, texte joint à la lettre du Capitaine de corvette David Groos, cmdt du *Crescent* adressée à Audette, 15 avril 1949, documents Louis de la Chesnaye Audette, E18, vol. 13-2, GD 31, ANC.

11 Il est stipulé à l'article 1.02 (xv) des règlements royaux s'appliquant à la marine canadienne (KRCN) : « on entend par "division" de l'effectif d'un navire ou d'une flotte les sections dans lesquelles on peut diviser les marins servant sur un navire ou dans un établissement de la flotte aux fins de discipline et pour favoriser l'instruction et le bien-être des hommes ».

12 Tel qu'ordonné dans le message QGSN, CANGEN 54, 281445Z/juillet/1947, et selon la formulation dans le *Rapport Mainguy* à la page 26, les comités de bien-être ont été mis sur pied :

> dans le but de favoriser de franches discussions entre les officiers et les simples marins sur les aspects touchant le bien-être et les commodités générales dans un navire ou un établissement qui relèvent du pouvoir décisionnel du capitaine ou de son adjoint administratif immédiat. Ces comités ne doivent pas être redondants ni traiter d'aspects du bien-être et des commodités en dehors du navire, ou aborder les conditions de service comme la discipline, la solde, les avantages sociaux, les barèmes de congé, etc.

Les comités devaient réunir le second du navire en tant que président et représentant du carré des officiers, l'officier d'approvisionnement au poste de secrétaire ainsi que des représentants élus de chacun des mess aux rangs inférieurs.

13 *Rapport Mainguy*, p. 32-37, *passim*.

14 « Random Thoughts on Various Subjects Connected with the Inquiry into the Recent Incidents in H.M.C. Ships », (n.d.), p. 1, documents Audette, vol. 13-1; et commentaires rédigés à la main par Audette figurant tout au long des transcriptions des délibérations de l'enquête concernant le caractère et la crédibilité de chaque témoin. Voir aussi le texte de L.C. Audette, « The Lower Deck and the Mainguy Report of 1949 », dans l'ouvrage de J.A. Boutilier, éd., *The RCN in Retrospect, 1910-1968*, Vancouver, University of British Columbia Press, 1982, p. 248.

15 *Rapport Mainguy*, p. 7-8.

16 Cet aspect a été bien expliqué, en particulier par Marc Milner dans *The North Atlantic Run : The Royal Canadian Navy and the Battle for the Convoys*, Toronto, University of Toronto Press, 1985, et par Roger Sarty dans *Le Canada et la bataille de l'Atlantique*, Montréal, Art Global, 1998.

17 Richard H. Gimblett, « "Too Many Chiefs and Not Enough Seamen" : The Lower Deck Complement of a Postwar Royal Canadian Navy Destroyer - The Case of HMCS *Crescent*, March 1949 », dans *Le marin du Nord*, vol. IX, no 3, juillet 1999, p. 1-22.

18 Richard H. Gimblett, « Ce dont le *Rapport Mainguy* n'a jamais parlé : La tradition de "mutinerie" dans la Marine royale du Canada avant 1949 », dans la *Revue militaire canadienne*, vol. I, no 2, été 2000, p. 87-94.

19 Gilbert Norman Tucker, *The Naval Service of Canada : Its Official History*, vol. II, Ottawa, Imprimeur du Roi, 1952, p. 328-329.

20 Rodger, *The Wooden World*, p. 237-238.

21 Ibid.

22 Lettre du CEMM au ministre, 8 octobre 1947, vol. 1, fichier 4490-1, boîte 1596, 83-84/167, GD 24, ANC.

23 Lettre du VCEMM au CEMM, 29 septembre 1947, vol. 1, fichier 4490-1, boîte 1596, 83-84/167, GD 24, ANC.

24 Lettre du CEMM au ministre, 8 octobre 1947, fichier 4490-1, vol. 1, boîte 1596, 83-84/167, GD 24, ANC.

25 Les *rapports annuels du ministère de la Défense nationale*, Ottawa, Imprimeur du Roi, 1949-1953, contiennent des annexes décrivant en détail la répartition des crédits alloués à ce Ministère.

26 Note de service du DPRM (directeur des projets et du renseignement de la Marine) au DCN (directeur de la construction navale), « Manning Priorities – Ships Held in Reserve », 17 septembre 1947, NSS 1650-26, partie 2; et note de service du DCN au DPRM, « C- and V-Class Destroyers Comparison of Habitability », 4 octobre 1947.

27 Ministère de la Défense nationale, Direction de l'histoire et de l'héritage, « Histoire du NCSM *Ontario* », p. 19.

28 Cette « nouvelle échelle d'avancement » a été décrite dans le second numéro de la revue *Crowsnest*, décembre 1948, p. 14-15.

29 Gimblett, « Too Many Chiefs », p. 17.

30 Entrevue avec le matelot (à la retraite) Dick Berg, Markham (Ontario), 10 octobre 1998.

31 *Rapport Mainguy*, p. 13-14.

32 « Témoignages du *Crescent* », p. 1786, documents Audette, vol. 13-12.

33 *Rapport Mainguy*, p. 14.

34 Ibid., p. 9-10.

35 Au sujet de cette mission, voir le texte de Richard H. Gimblett, « Canadian Gunboat : HMCS *Crescent* and the Chinese Civil War, 1949 », dans l'ouvrage d'Ann L. Griffiths, Peter T. Haydon et Richard H. Gimblett, éd., *Canadian Gunboat Diplomacy : The Canadian Navy and Foreign Policy*, Halifax, N.-É., centre d'études sur la politique étrangère de l'Université de Dalhousie, 2000, p. 77-94.

36 Voir notamment « Témoignages de l'*Athabaskan* », p. 250-252, documents Audette, vol. 13-9.

37 Gimblett, *Too Many Chiefs*, p. 12.

38 Voir notamment John Hilliker et Donald Barry, *Le ministère des Affaires extérieures du Canada*, vol. II, Presses de l'Université Laval, 1995.

39 Claxton, « Autobiography », tel que cité dans le livre de James Eayrs, *In Defence of Canada*, vol. III, Toronto, University of Toronto Press, 1972, p. 127.

40 On trouve un portrait biographique utile de ce personnage dans un texte récent de Wilfred G. Lund, « Vice-Admiral Harold Grant : Father of the Post-war Royal Canadian Navy », dans l'ouvrage de Bernd Horn et Stephen Harris, éd., *Warrior Chiefs : Perspectives on Senior Canadian Military Leaders*, Toronto, Dundurn, 2001, p. 193-217.

41 *Témoignage du VAdm Grant*, p. 3510, documents Audette, vol. 14-3; et entrevue avec le matelot (à la retraite) George MacNair, Ottawa, Ontario, 16 novembre 2000.

11

La tempête autour de l'unification des forces armées : Crise dans les relations civilo-militaires au Canada[1]

Daniel Gosselin

Un différend fondamental concernant la politique entre les autorités militaires et civiles ne peut déboucher que sur un résultat : la suprématie du pouvoir civil. Sinon, on risque de tomber sous une dictature militaire. Il ne peut donc y avoir qu'une seule issue à la controverse actuelle entre M. Hellyer, le ministre de la Défense, et les officiers qui s'opposent aux prochaines mesures d'intégration des forces armées visant à les unifier. Il appartient au ministre de décider de la politique à suivre[2].

The Ottawa Citizen, 16 juillet 1966

Introduction

L'un des pires affrontements publics de l'histoire militaire canadienne s'est produit il y a 40 ans lorsque le ministre de la Défense nationale, Paul T. Hellyer, a appliqué brutalement la politique gouvernementale consistant à combiner en une même entité les trois Services existants, soit l'Armée de terre, l'Aviation royale canadienne et la Marine royale du Canada. Bien que l'unification des trois Services devenus les Forces armées canadiennes (FC) ne soit officiellement entrée en vigueur que le 1er février 1968, la crise des relations civilo-militaires a atteint son point culminant en juillet 1966 avec l'opposition publique, le congédiement du Contre-amiral William M. Landymore, commandant du Commandement maritime, et la démission de plusieurs officiers généraux, dont le Vice-chef d'état-major de la Défense (VCEMD), le Lieutenant-général Robert W. Moncel.

Les changements importants décrétés par Hellyer pour renforcer la mainmise des autorités civiles sur l'appareil militaire et la controverse à propos du bien-fondé de l'application du nouveau concept d'unification se sont conjugués pour provoquer

la plus grave crise dans les relations entre civils et militaires au Canada depuis la Deuxième Guerre mondiale[3]. Les origines de cette crise remontent à la fin des années 1950 et au début des années 1960, quand les questions de défense ont entraîné la chute du gouvernement Diefenbaker et tendu les relations entre militaires et politiciens[4]. En accédant au poste de ministre de la Défense au printemps 1963, Hellyer avait le mandat clair de réformer l'appareil militaire canadien. Le nouveau ministre affichait des opinions tranchées quant à la nécessité de revoir en profondeur la politique de la Défense, et à son avis, il était indispensable de fusionner les structures de commandement des forces armées afin d'exercer un contrôle bureaucratique, de rationaliser l'organisation militaire et de diminuer les aspects improductifs dus à la coexistence des trois Services[5]. La résistance des autorités militaires à ses efforts d'intégration entre 1964 et 1966 l'a convaincu que seule l'unification des trois Services permettrait d'atteindre ces objectifs et d'opérer réellement les transformations voulues[6]. Politicien ambitieux, il a agi rapidement et avec détermination pour transformer la Défense; mais pour y parvenir, il a dû en cours de route surmonter des obstacles majeurs.

Pendant que l'opposition à son projet s'amplifiait, surtout en 1966 et 1967, et que des officiers supérieurs préféraient prendre une retraite anticipée plutôt que de mettre en œuvre une politique à leur avis injustifiée, les soupçons et le ressentiment envers Hellyer augmentaient. Mais c'est le « congédiement de Landymore [qui] a galvanisé la lutte contre les projets d'Hellyer », situation que les partis d'opposition ont exploitée à fond. Le mouvement global anti-unification formé par les anciens combattants et les réservistes a aussi commencé à faire pression sur le gouvernement libéral[7]. Les médias se sont vite jetés sur ce sujet controversé, lui donnant une tournure sensationnaliste en parlant de « révolte des amiraux ». Les journalistes canadiens comprenaient vraiment le sens de ce conflit : une crise dans les relations entre civils et militaires au sujet du droit du gouvernement d'imposer son contrôle sur l'appareil militaire[8].

Toutefois, on a encore aujourd'hui l'impression que la période de 1964 à 1967 a été marquée par une crise qui prenait essentiellement la forme d'une lutte opposant Hellyer au corps des officiers à cause du risque que l'unification des trois Services n'entraîne la marginalisation de leurs coutumes anciennes, de leur identité et de leurs traditions respectives. Cette perception du débat est inexacte et incomplète. Nul doute que les enjeux pour Hellyer et le gouvernement allaient bien au-delà des uniformes et des traditions : « L'enjeu, et j'insiste là-dessus, était le contrôle des autorités civiles sur les militaires. Le gouvernement du Canada avait pris la décision d'intégrer les forces armées, et les officiers en service avaient le devoir de l'appliquer au lieu de s'y opposer »[9]. Dans les ouvrages contemporains sur le sujet, on entend par « contrôle des autorités civiles » le fait que le pouvoir légitime sur les orientations et les actions des militaires appartienne aux autorités civiles extérieures à l'appareil militaire/la défense. En démocratie, le pouvoir civil implique que ce sont des civils

Le ministre de la Défense nationale Paul T. Hellyer s'adresse à des officiers de la Marine royale du Canada, en 1966.
(Ministère de la Défense nationale, Cardiff, Centre d'imagerie interarmées des Forces canadiennes PL 66)

élus qui dirigent. Cette définition ne tient pas compte des fondements moraux ou éthiques du pouvoir civil en question, mais elle suppose que les militaires n'ont pas le droit d'agir de leur propre chef[10].

Fait remarquable, l'historiographie de la crise de l'unification durant les années 1960 demeure limitée, et consiste surtout à raconter par ordre chronologique les difficultés éprouvées dans le processus d'intégration et d'unification, et ses conséquences sur les trois Services[11]. Des études sur le sujet commandées par le gouvernement dans les années 1970 et 1980 ont porté principalement sur la gestion de la Défense exercée par le quartier général, sur les avantages et les inconvénients de l'unification[12] et sur les problèmes de prise en charge des FC par les civils résultant des mesures de Hellyer[13]. D'autres analyses avaient un champ plus restreint, entre autres une étude réalisée au début des années 1970 sur la restructuration des quartiers généraux et l'organisation des commandements régionaux et fonctionnels[14].

Les comptes rendus sur la controverse entourant la « révolte » de 1966-1967 ont tendance à être encore plus limités et partiaux. L'article de David P. Burke « Hellyer and Landymore : The Unification of the Canadian Forces and an Admiral's Revolt » dépeint Landymore comme un militant qui s'était donné pour mission de détruire Hellyer et d'empêcher l'unification au Parlement, et blâme en fait les amiraux pour cette crise[15]. Par la suite, des porte-parole de la marine et d'autres intervenants ont émis des arguments contraires pour corriger ce point de vue subjectif, en insistant sur

les nombreux problèmes organisationnels et opérationnels causés par l'unification, et en faisant ressortir l'entêtement de Hellyer et son mépris pour les militaires professionnels experts dans le domaine pendant qu'il mettait à exécution son projet[16]. Bien que ce ne soit pas Hellyer qui ait intégré les quartiers généraux de la Défense nationale, intégration réalisée en 1972 par la fusion des quartiers généraux civil et militaire, de nombreux analystes ont par la suite prétendu que les idées d'intégration et d'unification prônées par Hellyer avaient en fin de compte ouvert la voie à un contrôle accru des civils sur les forces de défense et à l'affaiblissement consécutif de l'éthos militaire[17].

À cause de l'insistance sur les changements organisationnels litigieux occasionnés par l'unification ou sur la controverse sensationnelle opposant Landymore et Hellyer, l'aspect bien plus important du contrôle civil sur l'appareil militaire s'est retrouvé exclu des débats, sauf dans deux ouvrages. L'excellent quoique bref article de R.B. Byers sur les relations civilo-militaires traitait largement du rôle joué par les militaires dans le régime politique canadien, en plus de décrire l'attitude et les réactions individuelles des militaires concernant l'augmentation du contrôle par les autorités civiles. Dans son livre *Chiefs of Defence*, le politicologue Douglas Bland a analysé l'influence du bureau du Chef d'état-major de la Défense (CEMD) sur la politique de défense pendant la période de 1964 à 1994, évoquant bon nombre des problèmes qui nuisent aux relations entre les chefs militaires et les politiciens élus[18]. Néanmoins, ces deux études ne traitent que de façon partielle des éléments fondamentaux qui ensemble ont provoqué une grave crise dans les relations civilo-militaires.

Par conséquent, le présent chapitre analyse une phase importante des relations civilo-militaires au Canada et fait ressortir les points de contentieux qui ont braqué Hellyer contre ses principaux conseillers militaires. Il démontre que contrairement à l'opinion prédominante voulant que l'opposition au concept d'unification découle d'une lutte des Services pour conserver les uniformes et les traditions, la controverse au sujet de l'unification de 1964 à 1967 a réellement marqué une crise dans les relations civilo-militaires au Canada.

Le chapitre se divise en quatre volets. La première partie passe en revue le contexte de la période ayant précédé immédiatement l'accession de Hellyer au poste de ministre de la Défense. Ce survol pave la voie à la deuxième partie, qui analyse les principales idées sous-jacentes au *Livre blanc sur la défense* de 1964 et au concept d'unification, en examinant entre autres la stratégie précise employée par Hellyer pour mener à bien le projet gouvernemental. La troisième partie expose les arguments avancés par les officiers supérieurs qui avaient du mal à mettre en œuvre l'intégration et l'unification, décrit leurs rapports tumultueux avec Hellyer et relate les événements qui ont abouti à la tempête de 1966-1967. Sur le plan politique, les relations civilo-militaires mettent en jeu les politiciens qui représentent l'État et le corps d'officiers professionnels, puisque les deux groupes ont leur mot à dire dans les questions de défense. Par conséquent, la dernière partie du chapitre décrit l'évolution du débat

entre civils et militaires à la fin des années 1950 et au début des années 1960, qui a contribué dans une large mesure à façonner l'opinion des principaux intervenants dans le débat sur l'unification. À la fin de cette partie, l'auteur expose les facteurs fondamentaux qui ont fini par provoquer la crise et explique pourquoi elle est survenue à ce moment particulier.

La débâcle du régime Diefenbaker sur les questions de défense et le vent du changement

La fin des années 1950 et le début des années 1960 représentent pour les Forces militaires canadiennes une période des plus controversées, qui a beaucoup influencé la façon d'aborder les problèmes de défense du nouveau gouvernement libéral. Et par-dessus tout, les divers problèmes de défense qui se sont alors posés ont profondément influencé les relations entre les politiciens et les chefs militaires du Canada pendant toute la décennie 1960 et ultérieurement.

Une série d'événements successifs, distincts quoique interreliés, ont à ce moment-là servi de catalyseur en convainquant Hellyer et le cabinet libéral qu'il fallait établir une nouvelle politique de la défense, renforcer la mainmise des autorités civiles sur l'appareil militaire, restructurer l'organisation et appliquer le concept d'unification. Parmi ces événements, mentionnons les ratés de la politique de défense chaotique du régime Diefenbaker entre 1958 et 1963, la crise des missiles cubains en 1962 et la Commission royale sur la réorganisation du gouvernement en 1960.

L'analyste Jon McLin, un expert de la politique de défense canadienne durant cette période, a émis une opinion partagée par beaucoup en affirmant que « les années 1957-1963 ont été une période de tumulte au niveau de la politique de défense canadienne », qui a donné lieu à plusieurs questions controversées dans ce domaine[19]. L'historien canadien Jack Granatstein a porté un jugement plus sévère sur cette période, la qualifiant de « débâcle sur le plan de la défense »[20]. Les problèmes auxquels le régime Diefenbaker a dû faire face à cette époque touchaient dans une large mesure la contribution militaire du Canada à ses alliances en Amérique du Nord et dans l'Atlantique Nord.

Premièrement, on a cru longtemps que les chefs militaires avaient tordu le bras au premier ministre John G. Diefenbaker en vue d'établir un commandement international interarmées pour la défense aérienne de l'Amérique du Nord (NORAD). À la suite de l'élection du nouveau gouvernement Conservateur à la fin de juin 1957, les autorités canadiennes et américaines ont annoncé le 1er août 1957 la mise sur pied d'un commandement intégré. Le Général Charles Foulkes, alors président du conseil des chefs d'état-major, a même reconnu devant un comité parlementaire de la défense quelques années plus tard que les chefs militaires et le nouveau ministre de la Défense George Pearkes avaient « forcé la main au nouveau gouvernement [Diefenbaker]

pour la conclusion du pacte NORAD »[21]. Deuxièmement, des mesures et des achats très controversés, soit l'annulation du programme de construction de l'avion de chasse CF-105 Avro Arrow, le choix du modèle de missiles antiaériens Bomarc et l'achat d'intercepteurs CF-101B *Voodoo*, ont détérioré les relations avec les États-Unis. Enfin, le rééquipement et le changement de vocation des unités canadiennes assignées à l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN), la décision d'armer ces appareils d'ogives nucléaires de même que l'indécision du gouvernement à propos du contrôle et du déploiement d'armes nucléaires sont venus compliquer encore plus les problèmes débattus entre les officiers supérieurs et les politiciens[22]. Le règlement de plusieurs des questions litigieuses en matière de défense a créé des tensions entre les chefs politiques et leurs conseillers militaires, et au bout du compte influé sur les solutions appliquées ultérieurement pour régler d'autres problèmes militaires[23].

Toutefois, le creux de la vague correspond à la crise des missiles cubains en octobre 1962, au moment où « les relations entre civils et militaires au Canada se sont pratiquement effondrées lorsque le contrôle des forces armées a brièvement échappé au gouvernement »[24], situation créée par l'indécision de Diefenbaker et de son cabinet. Comme le souligne Peter Haydon, auteur d'une étude portant sur les actions du gouvernement canadien pendant la crise, « les failles du concept canadien de contrôle des forces militaires par les civils sont devenues manifestes pendant la crise des missiles cubains »[25]. Le manque de coordination entre les divers paliers de la structure de commandement et les hauts dirigeants, y compris les chefs politiques, était devenu un sérieux problème. En réaction à la crise, les autorités militaires ont pris indépendamment des mesures, convaincues que la situation internationale allait se détériorer rapidement. Selon Granatstein, au cours des années précédentes, « les liens entre les chefs militaires canadiens et américains [...] s'étaient renforcés au point où les officiers supérieurs faisaient passer les intérêts de leur service respectif et leurs propres vues de la situation avant les décisions du gouvernement »[26]. Il est donc indéniable que ces circonstances « ont produit un effet durable sur la politique de défense canadienne et la structure de l'armée canadienne », et comme le soutient Haydon, « ce facteur est devenu indirectement un des problèmes associés à la réorganisation des Forces canadiennes entreprise par le régime libéral en 1964 »[27].

Le troisième aspect qui a convaincu Hellyer et les autres membres du cabinet de la nécessité de fusionner les trois Services et d'augmenter le contrôle des autorités civiles sur l'appareil militaire a été le rapport de la Commission royale fédérale sur la réorganisation du gouvernement. La Commission Glassco, du nom de son président, avait été chargée d'examiner l'organisation et les méthodes de fonctionnement du gouvernement fédéral afin d'en rationaliser la gestion. Un des rapports de la commission portait exclusivement sur le ministère de la Défense nationale, étant donné son ampleur, sa composition ainsi que l'étendue et le coût de ses activités[28]. Hellyer s'est fié en grande partie aux conclusions de la commission « qui a accompli

un superbe travail en exposant les gaspillages et les dépenses extravagantes résultant de transactions en double et en triple »[29]. Le Général Jean V. Allard, nommé CEMD en 1966, raconte dans ses mémoires que quand Hellyer a convoqué les officiers supérieurs à Ottawa au début de 1964, il « voulait discuter d'une réorganisation dans le sillage du rapport Glassco »[30]. En fin de compte, le travail de cette commission s'est révélé très important parce que cela « donnait de la crédibilité et une justification aux concepts que d'autres [dont Hellyer] allaient défendre par la suite »[31].

Ainsi, vers 1963, les relations entre les forces armées et le Ministère étaient « de plus en plus tendues, sans que personne ne sache dans quelle direction aller »[32]. Les structures et procédures disparates attribuables à l'existence de trois Services indépendants causaient souvent de la confusion dans l'administration de la défense, vu l'inefficacité d'organisations en double et en triple, et la division résultante des structures de commandement et de contrôle due aux quartiers généraux et aux équipes de commandement distincts. De plus, les coûts en termes de personnel, d'administration et d'achat d'équipement militaire augmentaient en flèche à tel point que si la tendance au niveau des dépenses persistait, il ne resterait plus d'argent pour les immobilisations à la fin de la décennie[33]. Il paraissait évident que le nouveau gouvernement libéral élu en avril 1963 ne consacrerait pas plus d'argent à l'armée, puisque le régime de Lester B. Pearson était bien plus porté à dépenser pour les programmes sociaux que pour la défense[34].

Les événements survenus durant les années précédant l'arrivée au pouvoir des Libéraux en 1963 avaient démontré l'incapacité des hauts dirigeants militaires d'accepter les nouvelles réalités nationales et avaient fait ressortir un « fossé » entre les chefs militaires et les politiciens élus formant le gouvernement[35]. Le premier ministre Pearson a conclu que « cet échec s'expliqu[ait] surtout du fait que le gouvernement Diefenbaker a[vait] mal traité les problèmes de défense, d'où une désintégration dans l'appareil militaire »[36]. Pearson, qui considérait également le ministère de la Défense comme un fardeau politique, était déterminé « à éviter que son gouvernement subisse le même sort que les Conservateurs »[37]. Aux yeux de Hellyer et de ses collègues, il fallait de toute évidence renforcer le contrôle politique civil sur les forces armées afin d'éviter au régime libéral des problèmes semblables. Bref, en 1963, on faisait très peu confiance aux dirigeants pour ce qui est de la politique et de la gestion des affaires de la Défense, et « les conditions étaient propices pour l'implantation de nouvelles idées et la nomination d'un ministre fort qui viendrait bousculer un appareil militaire prétendument fossilisé »[38].

Les idées de Hellyer et sa stratégie de mise en œuvre

Hellyer, qui avait eu une certaine influence dans les débats sur les questions de défense en 1961 et 1962[39], est devenu ministre de la Défense après avoir été pendant

les cinq années précédentes critique de l'opposition libérale en matière de défense, de sorte qu'il connaissait à fond les nombreux problèmes de défense qui ont surgi pendant cette période[40]. Grâce à son dynamisme et à sa fougue en tant que critique de la défense, surtout après la confusion politique qui a caractérisé l'ère Diefenbaker, Hellyer avait acquis une solide réputation et sa nomination avait été bien accueillie à la Défense[41]. Étant député depuis 1949, il espérait que ses réalisations passées l'aideraient à devenir le candidat par excellence pour succéder à Pearson[42]. Hellyer était ambitieux, et pour opérer les changements voulus, il lui fallait agir rapidement.

Le nouveau ministre s'est empressé de passer le message que les choses allaient changer au ministère de la Défense. Le premier mois, il a refusé de ratifier le moindre document; en outre, il a suspendu les achats d'équipement et annulé d'emblée le programme de remplacement des chasseurs CF-104 des forces aériennes[43]. Au bout de quelques mois, Hellyer s'est rendu compte que les forces armées n'offraient aucune vision stratégique unifiée permettant au gouvernement de définir la politique de défense. Il voyait d'un très mauvais œil le fait qu'« intentionnellement ou non, les autorités de chaque Service se préparaient à un type de guerre différent ». Il avait constaté un « manque de coordination au sommet » faisant que « les priorités étaient apparemment fixées au hasard », un constat qui l'a profondément influencé[44]. Les controverses survenues sous le régime Diefenbaker l'avaient également persuadé que les autorités des trois Services planifiaient et faisaient leurs estimations suivant le principe qu'une marine, une armée de terre ou une force aérienne puissante était souhaitable et essentielle pour la défense nationale, sans tenir compte des impératifs des autres Services[45]. Le nouveau ministre, résolu à corriger ces sérieuses lacunes, a profité de la parution du *Livre blanc sur la défense* en mars 1964 pour amorcer le processus de transformation.

Le *Livre blanc sur la défense* exposait la plupart des concepts qui allaient guider Hellyer tout au long de sa carrière comme ministre de la Défense. Ce document a marqué un jalon important à plusieurs égards, mais surtout parce qu'« il tentait d'établir une politique de défense basée sur des fondements proprement canadiens »[46]. Selon Hellyer, les principaux éléments de cette politique consistaient à établir une stratégie de défense nationale pour le Canada, une politique de défense unifiée cohérente, un seul plan de guerre et des structures de commandement unifiées, et à faire en sorte que les militaires accordent leur loyauté à un niveau plus global, aux FC.

Le *Livre blanc sur la défense* a été marquant aussi pour plusieurs autres raisons. En plus d'énoncer une vision au goût de Pearson, puisque le premier ministre avait personnellement révisé et modifié son ébauche, soulignons que Hellyer l'a rédigé presque à lui seul, y ajoutant les notions qui selon lui permettraient de régler les problèmes de défense, et qui pouvaient s'appliquer rapidement[47]. Mais aspect encore plus déterminant, le Livre blanc affirmait que la fusion des quartiers généraux et la mise sur pied de commandements fonctionnels constitueraient « la première étape vers l'unification des forces de défense au Canada »[48]. En appliquant ce

concept d'unification, Hellyer voulait que les autorités militaires cessent de régler systématiquement les problèmes et d'établir des politiques en fonction d'un service en particulier, et agissent plutôt dans une optique nationale. La parution du Livre blanc soumettait aux débats et aux critiques le programme d'unification du gouvernement, que chacun pouvait analyser et contester, mais rares sont ceux qui croyaient réellement que le projet irait de l'avant[49].

En exposant les arguments de principe et les raisons sous-jacentes de l'unification des forces armées, le *Livre blanc sur la défense* ne donnait pas de plan élaboré ni d'échéances précises pour procéder à l'intégration et à l'unification : « Nous n'avons pas essayé de fixer des règles solides et applicables rapidement pour la politique et le développement futur des forces [...]. Ce document représente une charte, un guide et non un programme final détaillé », est-il écrit dans le Livre blanc[50]. Cela laissait au gouvernement, et plus spécifiquement à Hellyer, la latitude nécessaire pour apporter des modifications et des précisions au fur et à mesure des circonstances, et pour tendre vers l'unification des FC avec un minimum de contraintes. Enfin, contrairement aux tentatives d'intégration précédentes qui s'étaient faites un peu au hasard et en vase clos, cette fois-ci, l'intégration des Services, et au bout du compte leur unification, *était* le fruit d'une politique gouvernementale devant être appliquée[51]. Hellyer allait souvent reprendre cet argument à mesure que l'opposition au processus s'amplifierait.

Il est important de comprendre la stratégie employée par Hellyer pour instaurer la nouvelle politique de défense, afin de mieux saisir ses priorités sur le chemin l'unification. Cela aide aussi à expliquer pourquoi la crise de l'unification n'est survenue qu'en 1966, deux ans après le dépôt de cette politique controversée. La stratégie de mise en œuvre de Hellyer se basait sur deux thèmes prédominants incontournables dans le sens de ses objectifs stratégiques : accroître le contrôle exercé par les autorités civiles sur l'appareil militaire, et réaliser des économies par rapport au budget de la défense.

Hellyer croyait fermement à la nécessité de renforcer considérablement les mécanismes de contrôle civil sur l'appareil militaire canadien, et il pensait, qu'à cette fin, la meilleure solution était de centraliser le contrôle et l'administration des FC aux mains d'un CEMD, d'un état-major unique et d'un conseil de la défense. À peine deux semaines après le dépôt du Livre blanc à la Chambre des communes, Hellyer présentait le projet de loi C-90 visant à intégrer les états-majors des quartiers généraux. Étant donné que les trois Services étaient alors des entités légales avec à leur tête des chefs relevant indépendamment du ministre, Hellyer avait dû passer par le Parlement pour modifier la *Loi sur la défense nationale*. Dans son discours au Parlement, il a dit vouloir « l'intégration complète des forces armées en commençant au sommet avec l'intégration des cadres du commandement »[52]. D'après Hellyer, cette première étape consistant à intégrer les structures militaires au sommet était « peut-être la plus importante initiative en vue d'intégrer les forces armées », puisqu'elle lui permettait de centraliser rapidement les prises de décisions au ministère de la

Défense[53]. Selon lui, seuls un état-major et un quartier général intégrés pouvaient favoriser une politique cohérente, une diminution des coûts globaux et une plus grande efficacité administrative. Quelques mois plus tard, en août 1964, le Maréchal en chef de l'Air Frank Miller a été nommé premier CEMD.

La Commission Glassco avait émis des craintes concernant l'influence potentiellement excessive de l'organe principal de l'appareil militaire, le Comité des chefs d'état-major, soulignant que « le caractère militaire du comité pourrait soulever des doutes quant à la réalité du contrôle civil si le ministre s'appuyait trop sur lui »[54]. Par conséquent, en s'inspirant des recommandations de la commission, Hellyer a entrepris de renforcer le pouvoir civil sous les auspices du sous-ministre afin de simplifier « le problème du contrôle civil » et de l'« aider à régir et à administrer les forces armées »[55]. En plus de réformer le Conseil de la défense, notamment en excluant les chefs d'état-major de chaque Service, Hellyer a avancé en guise d'argument qu'« il [était] essentiel de compter, au sein du ministère, sur un personnel civil fort et *soustrait* à la hiérarchie militaire, pour faire analyser et passer en revue les demandes militaires et l'utilisation des ressources disponibles pour des fins de défense ». Tous ces changements au sommet de la pyramide laissaient entendre implicitement que le ministre avait l'intention de réduire, à partir de ce moment-là, l'influence des principaux conseillers militaires, qui devraient exclusivement « s'acquitter de leurs tâches dans le domaine militaire »[56].

Mais Hellyer envisageait d'autres transformations à part la restructuration des quartiers généraux en une seule entité nationale. Il a expliqué que pour maintenir des forces armées permettant au Canada de respecter ses engagements sur la scène nationale et internationale, le gouvernement n'avait que deux possibilités : « Nous devions augmenter les dépenses consacrées à la défense ou réorganiser nos forces. Nous avons opté pour la réorganisation »[57]. Par conséquent, à son avis, une réorganisation en profondeur des forces armées était la seule façon de libérer des fonds pour les futurs achats d'équipement et pour établir les structures de commandement les plus souples possibles[58]. D'après les hypothèses de Hellyer, grâce à la réorganisation envisagée, « il serait possible de réduire l'effectif d'environ 10 000 hommes sans affaiblir nos éléments opérationnels », d'où la possibilité d'augmenter de 14 à 25 pour cent la part du budget de la défense consacrée aux achats d'équipement[59]. Il était convaincu qu'une réorganisation systématique, combinée à une rationalisation de la bureaucratie et à la modernisation des méthodes de gestion, aiderait à réaliser les économies escomptées. Dans le cadre de ses prérogatives de ministre, en 1966, Hellyer avait pu transformer les structures de commandement sur le terrain en mettant sur pied six commandements fonctionnels pour remplacer les onze quartiers généraux subalternes des trois Services[60].

Malgré les progrès accomplis dans le sens de l'intégration, qui avaient contribué à réduire les dédoublements d'installations et de services, les résistances constantes à ses efforts d'intégration depuis 1964 avaient convaincu Hellyer que seule une unification

des trois Services permettrait réellement d'institutionnaliser les changements désirés. À ses yeux, l'unification était « l'objectif ultime d'une progression logique et évolutive »[61]. Par conséquent, en novembre 1966, Hellyer a déposé le document législatif visant à réorganiser les trois Services devenus les Forces armées canadiennes, le projet de loi C-243, *Loi sur la réorganisation des Forces canadiennes*.

Comme pour le projet de loi C-90, Hellyer était obligé d'obtenir l'approbation du Parlement pour apporter les modifications légales nécessaires et créer des forces armées unifiées. Le projet de loi, après avoir fait l'objet de débats très limités à la Chambre des communes, a été soumis rapidement au Comité permanent de la défense nationale (Comité de la défense), qui a entamé ses audiences au début de février 1967. Vu l'obligation de faire promulguer les projets de loi par le Parlement, Hellyer devait régulièrement et publiquement informer le Parlement de ses plans d'intégration et d'unification. Entre 1964 et 1967, les députés se sont réunis en comités spéciaux pour débattre des projets de loi C-90 et C-243, entendant alors les témoignages de nombreux intervenants, dont des officiers supérieurs hostiles aux projets du ministre. Le projet de loi C-243 a été débattu lors de 45 séances très partisanes du Comité de la défense au début de 1967, et finalement, le gouvernement a dû imposer un bâillon sur les débats à la Chambre des communes pour enfin obtenir son adoption en avril 1967[62].

En tendant résolument vers ses objectifs, Hellyer faisait le maximum pour influencer dans le bon sens le processus décisionnel. Malheureusement, les tactiques « machiavéliques » qu'il a appliquées au ministère de la Défense entre 1964 et 1967 ont suscité un climat de méfiance entre ses principaux conseillers militaires et lui, fossé qui a culminé par la controverse sur l'unification en 1966-1967[63]. On a dit de Hellyer qu'il était direct, sûr de lui, intelligent et habile politiquement; mais on l'a aussi décrit comme un homme ambitieux, arrogant et trop empressé d'atteindre ses fins[64]. Comme l'a observé l'historien canadien Desmond Morton, c'était « un homme agressif, loin de posséder toutes les manières les plus nobles de la politique »[65]. Assurément, en 1966, il avait perdu la confiance et le respect du corps des officiers supérieurs, et il se retrouvait en eaux troubles[66].

Fichues torpilles : Aller trop vite et trop loin?

Les officiers supérieurs qu'a connus Hellyer en devenant ministre de la Défense en 1963 n'avaient pas du tout le même bagage que lui. Alors que ses deux prédécesseurs possédaient une expérience militaire appréciable, ayant entre autres occupé des postes de commandement pendant la Deuxième Guerre mondiale, Hellyer n'avait à son crédit que des expériences très brèves et frustrantes en tant que militaire du rang vers la fin de la guerre, à la fois dans les forces aériennes et dans l'armée de terre[67]. De plus, Hellyer n'avait même pas 40 ans au moment où il a accédé à ces fonctions.

Malgré son peu d'expérience militaire, Hellyer avait pour compenser profité auparavant des occasions de se familiariser avec les problèmes de défense de l'heure. Ainsi, en 1961 et 1962, il a visité des bases en Europe et aux États-Unis pour mieux s'informer sur la présence militaire canadienne et les ententes dans le domaine. En outre, une fois ministre, il a songé à appliquer les idées de certains de ses homologues de l'OTAN, notamment Robert S. McNamara, Secrétaire à la Défense des États-Unis à l'époque du Président Kennedy[68]. McNamara avait lui-même été confronté à une crise dans les relations civilo-militaires pendant la crise des missiles cubains en 1962, quand il s'était retrouvé en conflit avec le chef des opérations navales à cause du blocus naval contre les navires soviétiques. Il s'était encore heurté à de l'opposition au sein de l'appareil militaire américain en essayant d'imposer un contrôle civil aux militaires dans le cadre des processus de planification et de budgétisation[69]. Au début de son mandat en octobre 1963, Hellyer avait rendu visite à McNamara pour discuter spécifiquement des « méthodes de réorganisation »[70]. Dans ses mémoires, Hellyer parle chaleureusement de sa relation avec McNamara et de leurs « liens tacites entre esprits frères »[71]. Au cours de ses quatre années de service au Ministère, Hellyer a eu maintes occasions de discuter avec McNamara de ses frustrations touchant le processus d'unification et d'apprendre les leçons tirées des expériences américaines[72], en plus de trouver un réconfort auprès d'autres ministres de la Défense de l'OTAN qui étaient confrontés à des problèmes semblables dans leur propre organisation.

Les principaux conseillers militaires de Hellyer étaient tous d'éminents vétérans des guerres précédentes. Par exemple, les contre-amiraux Jeffry V. Brock et Landymore avaient servi avec distinction pendant la Deuxième Guerre mondiale, Brock ayant aussi commandé le premier groupe opérationnel naval déployé en Corée en 1951. Le Général J.V. Allard, premier commandant du commandement mobile nommé CEMD en juillet 1966, ainsi que le VCEMD, le Lieutenant-général Moncel, avaient tous deux été commandants de brigade durant la Deuxième Guerre mondiale, et Allard avait également dirigé la brigade canadienne au cours de la guerre de Corée. Par conséquent, les généraux et amiraux qui conseillaient Hellyer n'étaient ni des bureaucrates, ni des gestionnaires; c'était des chefs qui avaient accédé aux plus hauts échelons grâce à leur expérience poussée au plan opérationnel.

Globalement, la plupart des officiers qui ont témoigné devant le Comité de la défense approuvaient l'intégration de plusieurs organes de défense, comme les quartiers généraux et certains services de soutien. Même Landymore a admis dans son témoignage au Comité de la défense en février 1967 qu'il était d'accord en principe avec l'intégration, objectant toutefois que cette mesure devrait « se limiter à l'unification aux échelons supérieurs »[73]. À mesure que l'intégration progressait de 1964 à 1966, et quand les efforts d'unification se sont accélérés à la fin de 1966 et en 1967, les officiers supérieurs ont souvent invoqué quatre arguments principaux contre l'unification : la vitesse excessive avec laquelle Hellyer procédait; le manque de planification du processus d'unification; le fait qu'Hellyer n'ait pas consulté les

Le Contre-amiral William M. Landymore durant les audiences qui se sont tenues en vue de l'établissement de la Loi sur la réorganisation des Forces canadiennes, à Ottawa, en Ontario, en 1967.

(Ministère de la Défense nationale, Duncan Cameron, Bibliothèque et archives PA 143963)

intéressés; et enfin, les répercussions négatives sur le moral des troupes dues à la perte des traditions, de l'identité et des uniformes, qui risquaient de nuire à l'efficacité opérationnelle des militaires canadiens.

Rétrospectivement, il paraît évident que les chefs de service n'ont jamais vraiment mesuré l'échéancier politique auquel était soumis Hellyer ni l'ampleur des changements qu'il avait mis en branle, surtout en ce qui concerne l'unification. Le régime Pearson de 1963 était minoritaire, et ses membres étaient conscients que le gouvernement précédent n'avait duré que neuf mois avant de s'effondrer à la suite des controverses dans le domaine de la défense. Par conséquent, Hellyer savait qu'il pouvait perdre son poste de ministre du jour au lendemain. Une nouvelle élection fédérale s'est tenue en 1965, mais bien que réélus avec un plus grand nombre de sièges, les Libéraux n'ont pas réussi à conquérir la majorité. Au début de 1966, Hellyer savait aussi que Pearson ne dirigerait pas le Parti libéral pour une autre élection, et qu'il démissionnerait sans doute en 1967. Il est évident que Hellyer aspirait aux plus hautes fonctions politiques.

Bien que certains officiers comme le CEMD A.C.M. Miller aient parlé d'un processus d'unification des forces armées s'étendant sur plusieurs années, Hellyer envisageait un processus accéléré. Dès avril 1964, il avait dévoilé ses intentions à tous les militaires et employés civils dans une lettre circulaire, indiquant notamment ce qui suit : « La troisième et dernière étape consiste à unifier les trois services [...] Il est raisonnable de s'attendre à ce que l'opération ne puisse se réaliser que dans trois ou quatre ans »[74]. Des officiers supérieurs comme Moncel se sont plaints que « le processus d'unification [...] semblait suivre une voie non tracée, à une très, très grande vitesse, vers une destination très, très imprécise ». Pour nombre d'officiers, Hellyer « pesait sur l'accélérateur uniquement parce que cela servait ses ambitions politiques »[75]. Toutefois, selon le ministre, les dirigeants prétendant que l'intégration se faisait trop rapidement étaient ceux-là mêmes « qui n'avaient jamais vraiment approuvé l'idée d'intégration et qui s'y étaient parfois catégoriquement opposés »[76]. Hellyer savait fort bien que pour mener à bien son projet, il devait agir avec détermination et rapidité pour contrecarrer la résistance des militaires et l'inertie bureaucratique propre aux grandes organisations comme celle de la Défense. Cette démarche résolue allait également montrer que le gouvernement tenait fermement à transformer l'appareil militaire canadien.

Une des critiques les plus fréquentes concernant Hellyer et son initiative avait trait à l'absence de plan d'unification concret[77]. En déposant le Livre blanc en 1964, le ministre avait avoué qu'il n'avait pas de plans définis au-delà de la première étape, ajoutant que les plans d'intégration précis seraient élaborés au fur et à mesure, et qu'on y apporterait des modifications en cours de route. Alors qu'il avait mis sur pied plusieurs groupes d'étude ministériels peu après son arrivée au Ministère en 1963 pour jeter les bases du *Livre blanc sur la défense*, cette fois-ci, il laissait le soin « à l'état-major de la Défense de régler les problèmes » occasionnés par le processus

d'intégration[78]. Le concept d'unification n'étant pas développé en détail, Hellyer n'avait « établi aucun plan ou modèle organisationnel à l'intention de ses collègues ou adversaires », de sorte que l'état-major ignorait ses intentions ultimes[79].

Faute d'un plan détaillé ou d'un échéancier précis pour évaluer les répercussions à long terme de l'unification, et le gouvernement minoritaire risquant de tomber n'importe quand, les officiers supérieurs opposés à l'unification pensaient probablement que le temps jouait en leur faveur. Les principaux conseillers militaires ont recommandé à Hellyer de suivre une « démarche lente et graduelle » et avancé comme hypothèse qu'« un délai d'environ cinq ans [paraissait] raisonnable pour la réalisation de cette tâche »[80]. Ils présumaient sans doute que Hellyer ne serait pas en poste assez longtemps pour mener à bien l'unification et que de toute façon, ils pourraient bloquer le processus en temps opportun, une fois les plans clarifiés. C'est pour cela semble-t-il que même s'il était alors devenu évident que Hellyer tenait réellement à réaliser l'unification, Moncel a expliqué ainsi au Comité de la défense sa décision de rester en poste après 1964 :

> J'y ai participé dans la pensée erronée que je pourrais peut-être avoir quelque influence afin d'essayer de le freiner assez pour lui faire concurrence. Au moins à six occasions je suis allé chez mon chef [A.C.M. Miller] pour lui déclarer "je ne puis pas continuer plus longtemps", et à chaque fois il m'a répondu "attendez, vous n'avez simplement qu'à rester", et comme j'étais crédule j'ai dit "très bien, je vais attendre", et j'ai continué un autre mois, puis un autre et un autre... le même genre d'intervention et il nous a semblé que quelqu'un devrait certainement écouter ce que nous avons essayé de dire. Finalement, voyant qu'on avait réellement dépassé les limites et qu'il n'y avait plus rien à faire, je suis allé voir mon chef pour lui dire : "Je ne m'en mêle plus."[81]

En plus du rythme d'implantation trop rapide et de l'absence de plan pour guider le processus d'unification, une des principales critiques au sujet du projet d'unification était le fait que Hellyer affichait une attitude totalitaire, sans tenir compte des besoins particuliers des divers éléments à fusionner. Les officiers à la retraite ayant témoigné devant le Comité de la défense ont cité des exemples « de méfiance, d'intrigues, d'hostilité et de confusion au ministère de la Défense nationale et au Quartier général des Forces canadiennes. Des officiers avaient reçu la commande de préparer un plan à partir de rien ». D'après Bland, le ministre avait tendance « à se montrer soupçonneux et même hostile envers ceux qui osaient mettre en doute ses objectifs », et il donnait astucieusement « une série d'indications fausses pour désarçonner les critiques »[82]. En mettant au point les concepts d'unification, il a rarement consulté ses principaux conseillers militaires, et « la plupart des officiers

supérieurs ont appris les plus récents développements en lisant les communiqués de presse émis par l'adjoint personnel de Hellyer », ou de la bouche d'officiers subalternes[83]. Moncel a indiqué qu'en 1965-1966, à l'époque où il était VCEMD, il n'avait rencontré que deux fois le ministre pour discuter de l'unification, ajoutant que Hellyer contournait fréquemment le CEMD et les hauts dirigeants militaires et consultait plutôt des officiers d'un rang moins élevé[84].

Entre 1964 et 1966, il s'est développé un climat de suspicion entre le ministre et ses principaux conseillers militaires, Hellyer n'ayant plus la confiance de plusieurs des hauts dirigeants depuis bien avant l'éclatement de la crise en juillet 1966. Néanmoins, le ministre savait que le groupe d'officiers supérieurs auquel il avait affaire n'était pas monolithique, et que les membres de chaque Service avaient leur propre point de vue au sujet de l'intégration et de l'unification des forces, autre facteur qui accentuait les divisions au sommet de la pyramide. Les représentants des trois Services étaient incapables d'opposer collectivement au processus d'intégration des arguments cohérents, confirmant ainsi l'argument du manque d'unité stratégique invoqué par Hellyer; ces divisions intestines ont d'ailleurs facilité ses efforts d'intégration.

Hellyer pouvait toujours trouver d'autres officiers pour remplacer les récalcitrants qui avaient décidé de partir. Les officiers demeurés en poste croyaient être en mesure de mieux influencer le sort futur des FC en restant auprès du ministre, ou étaient disposés à poursuivre leur tâche parce que certains aspects de l'unification offraient selon eux des avantages pour leur Service spécifique. Par exemple, le Général Allard considérait que sa nomination au poste de commandant du Commandement mobile en 1965 permettrait de « mieux défendre les intérêts de l'armée de terre à la suite de l'intégration ». Allard était aussi convaincu que pour corriger les déséquilibres existants entre les trois Services, il « devait faire valoir le point de vue de l'armée de terre au cours du processus d'intégration ». Plus tard, en tant que CEMD, il pensait qu'il pouvait exercer une influence positive sur les trois Services et favoriser l'avancement des francophones à tous les échelons[85].

Il paraît désormais évident que le CEMD et les chefs des trois Services ont échoué dans leurs efforts pour contrer les éventuelles conséquences négatives de l'intégration et de l'unification sur l'efficacité opérationnelle des forces armées. Miller, alors à la retraite depuis neuf mois, a témoigné fièrement devant le Comité de la défense en mars 1967 : « Durant la période de réorganisation [1964-1966], nous avons maintenu nos possibilités d'opérations »[86]. Parallèlement, rien n'indique que Hellyer se soit soucié de cet aspect. Malgré la déclaration du ministre sur laquelle « le Livre blanc de 1964 n'aurait pas recommandé l'intégration [...] sans l'assurance que l'unification des forces les rendrait plus aptes à répondre aux exigences de la guerre moderne », l'efficacité opérationnelle n'était pas une priorité dans son entreprise de restructuration[87]. En fait, dans son discours au Parlement pendant l'étude en deuxième lecture du projet de loi C-90, Hellyer a insisté sur le fait que cette volonté de réorganisation avait pour but de réduire les dédoublements, d'accroître

l'efficacité et de renforcer le contrôle civil[88]. Comme l'a indiqué l'historien canadien David Bercuson, « [l]a création de forces combattantes réellement efficaces ne figurait pas au programme du gouvernement »[89]. Hellyer a donc rejeté du revers de la main les arguments avancés par les chefs des trois Services selon lesquels l'unification et ses conséquences, notamment la perte des traditions, de l'identité propre à chaque service et des uniformes distincts, mineraient le moral des troupes et l'esprit de corps et affaibliraient donc les capacités opérationnelles des forces armées[90]. Pour lui, l'unification était davantage une façon de mieux utiliser le personnel et d'« élargir le champ des possibilités offertes à des militaires motivés et entraînés au prix fort », un rappel à plusieurs égards de ses propres expériences frustrantes en temps de guerre par rapport aux Services[91].

La promulgation de la Loi C-90 le 1er août 1964 a entraîné l'abolition des postes de chefs des trois Services et leur remplacement par le CEMD investi des pouvoirs nécessaires pour contrôler et administrer les FC. Néanmoins, malgré la disparition de leur chef respectif, les trois Services ont continué à subsister et à maintenir des différences qui compliquaient l'application de normes communes[92]. Par la suite, Hellyer a indiqué en février 1967 qu'il « serait impossible de maintenir une "force intégrée" pendant une longue période », en toute logique, l'étape suivante consistait donc à éliminer officiellement les trois Services pour créer une force unifiée[93]. Au début de 1966, les officiers supérieurs ont enfin compris que Hellyer et le Cabinet voulaient vraiment unifier les Services, et que c'était devenu chose presque inévitable. Au printemps 1966, une fois les états-majors fusionnés et les commandements fonctionnels mis sur pied, le ministre a « soudainement pesé sur l'accélérateur »[94].

À la lumière de ces événements, il devient beaucoup plus facile de situer dans leur contexte l'affrontement entre Hellyer et Landymore en juillet 1966 et la crise consécutive. Plusieurs officiers hostiles à l'unification et aux méthodes de Hellyer, dont les lieutenants-généraux Frank J. Fleury et Moncel, avaient décidé de prendre une retraite anticipée, mais sans faire de vagues. Par contre, Landymore, convaincu que la formule des trois Services était efficace et ardent défenseur des traditions navales, avait continué à s'opposer ouvertement au processus d'intégration et avait évoqué devant le Comité de la défense en juin 1966 les nombreux problèmes entraînés par l'unification pour son commandement et les membres de son personnel. Entre sa comparution devant le comité le 23 juin et sa conférence de presse du 15 juillet, la situation a vite dégénéré[95].

Landymore a indiqué qu'il avait rencontré le ministre le 24 juin, le lendemain de son témoignage, puis le 12 juillet. À ces deux occasions, il avait essayé en vain de convaincre Hellyer de préserver l'identité de la Marine royale canadienne[96]. Hellyer lui a dit après la rencontre du 12 juillet qu'il serait « forcé à prendre [sa] retraite », ce qui revenait dans les faits à un congédiement[97]. Vu le peu de possibilités qui lui restaient, il a rencontré peu après le premier ministre, mais sans obtenir le moindre résultat[98]. Ayant épuisé ses dernières cartouches, Landymore a alors pris « tous les

moyens possibles pour faire connaître la gravité de la situation »[99]. Le lendemain, de retour à Halifax et se sachant évincé, Landymore a donné des entrevues à plusieurs journalistes, dans lesquelles il dénonçait le processus d'intégration et critiquait le ministre. Ses déclarations, ainsi que les réactions de Hellyer, ont fait l'objet d'articles dans les principaux journaux du pays les 15 et 16 juillet, assortis de spéculations à l'effet que d'autres amiraux seraient bientôt congédiés[100]. Hellyer, ignorant à l'époque si Landymore avait enfreint des règles militaires, est alors passé à l'offensive et aurait déclaré :

> Cette affaire revient simplement à déterminer si les militaires peuvent mener la barque, si le gouvernement dictera et appliquera lui-même la politique de défense ou si sa ligne de conduite sera imposée par un petit groupe d'officiers. Les lois du pays placent les forces militaires sous le contrôle des autorités civiles, et pour une fois, nous allons veiller à ce que ce soit vraiment le cas[101].

Aux yeux de Hellyer, l'enjeu était la suprématie du pouvoir civil sur le pouvoir militaire.

Malheureusement, le départ à la retraite de Landymore en juillet n'a pas mis fin au tollé entourant les incidents causés par son opposition à l'unification. Les problèmes dus au fait que le ministre aurait apparemment « censuré » à l'avance le discours prononcé par Landymore au Comité de la défense le 23 juin 1966 ont refait surface à l'automne, et encore une fois durant son témoignage en février 1967[102]. Mais comme le souligne Burke, « sans la déclaration faite par Hellyer une semaine plus tard, l'affaire Landymore aurait pu en rester là »[103]. Quand on lui a demandé si Landymore avait été congédié parce qu'il s'adressait publiquement aux médias, Hellyer, fatigué à la fin d'une longue journée de témoignages au Comité de la défense en février 1967, a répliqué que « l'Amiral Landymore a[vait] été démonté pour avoir été infidèle durant 18 mois à la politique de la population qu'il était payé pour servir »[104]. Avec l'accusation de déloyauté portée par le ministre, paroles excessives qu'il a fini par devoir retirer, la controverse a refait les manchettes partout au pays. En fin de compte, sept officiers supérieurs de la marine ont pris leur retraite ou ont été congédiés en 1966, et deux généraux de l'armée de terre ont décidé de partir à la retraite au moment où le Général J.V. Allard a été nommé CEMD en juillet 1966. Avant la fin de l'année suivante, plus d'une douzaine d'officiers de très haut niveau avaient accepté de prendre une retraite anticipée ou avaient été congédiés[105].

Les relations civilo-militaires et les pressions en vue de renforcer le contrôle civil

> Les militaires sont jaloux de leur statut et de leurs privilèges. Le désir de préserver leur autonomie est un des motifs d'intervention les plus répandus et influents. Sur le plan défensif, ce genre d'attitude peut s'apparenter à une forme de syndicalisme, qui suppose que les militaires et seuls les militaires ont le droit de prendre des décisions concernant des aspects comme le recrutement, l'instruction, les effectifs et l'équipement. Poussée à l'extrême, cette attitude peut faire en sorte que les militaires exigent le droit de prendre les décisions ultimes sur toutes les questions en rapport avec les forces armées[106].
>
> S.E. Finer, *The Man on Horseback*

À l'époque où il était ministre, Hellyer ne s'est pas contenté de réorganiser les FC et le Ministère; en fait, il a radicalement transformé la nature des relations civilo-militaires au Canada. À titre de ministre de la Défense nationale, il était convaincu que les structures institutionnelles en place ne permettaient pas d'assurer la suprématie du pouvoir civil sur l'appareil militaire. Si Hellyer avait déjà des réserves à ce sujet, nul doute que la résistance systématique de plusieurs officiers supérieurs et les déclarations publiques de Landymore l'ont convaincu encore plus de la nécessité de renforcer le contrôle exercé par les autorités civiles sur les militaires. Selon Byers, même si « au Canada, les militaires jouent un rôle politique moins important que dans beaucoup d'[autres] États »[107], et bien que la suprématie du pouvoir civil n'ait jamais été menacée, « toutes les sociétés sont confrontées à des problèmes quelconques au niveau des relations civilo-militaires »[108]. Le ministre avait décidé de trancher le dilemme pendant son règne.

S'appuyant sur les recommandations de la Commission Glassco, Hellyer était persuadé que les dirigeants civils devaient s'occuper davantage des questions de défense, et que ce rôle revenait d'abord au ministre de la Défense. Selon lui, « les militaires avaient accru avec le temps leur influence au point où l'incapacité des civils et des politiciens de bien évaluer les propositions qu'on leur présentait menaçait la suprématie du pouvoir civil »[109]. Hellyer a donc pris des mesures consistant à remanier le Conseil de la défense « pour réduire l'influence excessive de ses principaux conseillers militaires », à établir le poste de CEMD pour « permettre aux autorités civiles d'exercer un contrôle efficace [...] et de diriger l'application de la politique de défense », et à accroître les pouvoirs du sous-ministre[110].

À la fin des années 1950 et au début des années 1960, la question des relations entre civils et militaires a soulevé des débats importants dans les forces militaires

et les gouvernements des pays occidentaux. Au début des années 1950, on avait assisté à la confrontation publique entre le Président Harry Truman et le Général Douglas MacArthur à propos de l'expansion du conflit coréen et du bombardement des bases chinoises. Pendant que le débat sur le contrôle des armes nucléaires faisait rage aux États-Unis, le politicologue Samuel P. Huntington publiait en 1957 son ouvrage *The Soldier and the State*, qui exposait une nouvelle théorie radicale sur les relations civilo-militaires. Huntington proposait un modèle relationnel basé sur un « contrôle objectif », suivant l'hypothèse que pour permettre aux autorités civiles de contrôler efficacement l'appareil militaire, il faut maximiser le caractère professionnel du corps des officiers en les coupant de la sphère politique et en leur accordant l'autonomie dans un champ d'action militaire clairement défini. Il mettait en opposition « le contrôle objectif » et le « contrôle subjectif », qui vise à renforcer au maximum le pouvoir civil par rapport au domaine militaire[111]. L'ouvrage de Huntington a entraîné la parution d'une série de traités exposant d'autres théories au sujet des relations civilo-militaires à la fin des années 1950 et au début des années 1960; et dans le sillage de la crise des missiles cubains, nul doute que Hellyer et les officiers généraux relevant de lui étaient au courant de ce débat important, et avaient des opinions prononcées quant au partage des responsabilités entre les autorités civiles et militaires[112].

Bien que les thèses de Huntington aient été largement critiquées par la suite, ses détracteurs prétendant que son analyse trop restreinte ne reflétait pas réellement les relations entre civils et militaires, sa théorie a sûrement trouvé des échos favorables auprès des officiers supérieurs canadiens en conflit avec leur ministre. Dans son témoignage devant le Comité de la défense en février 1967, Moncel a insisté sur le fait que les militaires avaient « un rôle bien réel à remplir en offrant leurs conseils d'experts [aux] membres du gouvernement qui [avaient] la responsabilité de cet aspect particulier de leur tâche » et que « les militaires s'en acquitt[ai]ent de façon très compétente »[113]. Le Vice-maréchal de l'air M.M. Hendrick a rappelé que les militaires s'entendaient bien avec les politiciens *avant* l'arrivée de Hellyer au ministère de la Défense : « Nous étions certains que notre jugement, nos conseils et notre savoir-faire technique seraient considérés par nos maîtres politiques [...] À chaque fois que j'ai été dans les quartiers généraux, avant les régimes actuels [avec Hellyer comme ministre], [...] on étudiait d'une façon juste les conseils techniques et l'opinion militaire des chefs de l'état-major »[114].

Il n'est donc pas étonnant que certains officiers supérieurs aient trouvé que M. Hellyer se mêlait d'affaires militaires purement internes faisant partie en principe de leurs prérogatives. Comme l'a souligné un auteur, « les divergences d'opinions quant aux attributions respectives des deux groupes dirigeants » nuisaient à l'établissement de bonnes relations de travail entre Hellyer et ses principaux conseillers militaires[115]. Ainsi, Hellyer considérait que c'était à lui que revenaient les décisions concernant la restructuration de l'appareil militaire et les mesures pour accroître l'efficacité. Comme

il l'a indiqué en 1964, même s'il n'avait « rien à reprocher à ceux qui [avaient] servi leur pays en occupant des postes militaires supérieurs », la responsabilité constitutionnelle de *transformer l'organisation* « appart[enait] au ministre et au gouvernement »[116]. D'après un expert des relations civilo-militaires, alors que les débats sur la structure et les stratégies des forces relèvent de la sécurité de l'État, « les débats au sujet du personnel et de l'organisation consistent en quelque sorte à déterminer la meilleure façon d'imposer aux militaires le contrôle du pouvoir civil »[117]. Entre 1963 et 1966, Hellyer a modifié la division et la gestion des attributions entre les autorités civiles et militaires par rapport aux normes appliquées avant son accession au poste de ministre[118].

Hellyer mettait également en doute la compétence, le jugement et l'objectivité des officiers supérieurs. Malgré les différences intrinsèques entre les trois composantes des Forces canadiennes, leurs membres étaient extrêmement fiers de leur patrimoine et de leurs traditions, et se comportaient de façon très professionnelle. Malheureusement, aux yeux de Hellyer, cette forme relativement saine de solidarité collective n'était qu'un attachement inflexible, déraisonnable et aveugle aux doctrines ou aux structures existantes. Il a ainsi écrit dans ses mémoires que « les trois Services étaient des fiefs séparés, les membres de chaque Service défendant jalousement leur propre territoire [...] un esprit de clocher qui faussait leur jugement »[119]. Bland affirme que selon certains témoignages, au début des années 1960, les officiers supérieurs étaient déconnectés « de la réalité nationale » au point de donner des conseils mal avisés et de se contenter de défendre les intérêts de leur propre Service et des alliances[120]. Or, Hellyer voulait que les officiers supérieurs réfléchissent et agissent dans une optique nationale, et non dans un esprit étroit et mesquin pour défendre les intérêts propres à leur Service. Toutefois, les analystes des trois Services (et les officiers supérieurs à leur tête) se montraient subjectifs dans leurs évaluations et, si on en juge d'après les conseils donnés au régime Diefenbaker pendant la débâcle provoquée par les problèmes de défense, on ne pouvait pas compter sur eux pour fournir des recommandations objectives au ministre. Hellyer considérait que l'expérience de ses principaux conseillers militaires, acquise en temps de guerre, n'était guère utile pour prendre les décisions difficiles qui devaient être prises en matière de défense. Peu après sa nomination, il a émis des doutes « à propos de l'organisation traditionnelle et de la compétence des militaires », réticences qui le poussaient à négliger les avis professionnels de ses conseillers militaires, ce qui a également contribué à creuser le fossé le séparant du corps des officiers supérieurs[121].

De toute évidence, les fonctions et attributions respectives des organes civils et militaires doivent être bien délimitées pour favoriser de bonnes relations entre les deux paliers dirigeants, mais la confiance et le respect mutuels sont également indispensables pour assurer des relations harmonieuses[122]. Un auteur a judicieusement mentionné ce qui suit :

> Dans un pays démocratique, des relations idéales entre civils et militaires n'impliquent pas seulement que le pouvoir civil doit presque toujours prévaloir [...] cela suppose [plutôt] que les militaires et les politiciens dialoguent de façon franche et ouverte, afin d'établir les politiques et les stratégies en se basant sur des conceptions communes[123].

Entre 1964 et 1967, alors que se creusait le fossé, le ministre ne consultait que rarement les officiers supérieurs pour l'élaboration de ses plans, et insulte suprême, il ignorait carrément ses principaux conseillers militaires, contournant la hiérarchie et s'adressant ailleurs pour obtenir des conseils de nature militaire. À l'été 1966, la méfiance et l'animosité réciproques entre le ministre et plusieurs des officiers supérieurs étaient devenues manifestes. Les ingrédients fondamentaux pour avoir des relations civilo-militaires saines, soit la confiance, le respect et des échanges d'idées francs et ouverts, étaient absents. Indéniablement, cette lacune a contribué à provoquer la crise de l'unification.

Conclusion

> L'imposition d'un contrôle civil sur l'appareil militaire a principalement pour but de faire en sorte que les actions des forces militaires nationales aillent dans le sens des objectifs politiques du gouvernement légitime[124].
>
> *Henry E. Eccles*

La crise des relations civilo-militaires durant les années 1960 représente un des principaux épisodes de l'histoire militaire du Canada, et elle est connue de nos jours surtout à travers des reportages sur les frictions et les affrontements ayant alors opposé Hellyer aux officiers supérieurs. La « révolte des amiraux » – titre consigné par les médias en juillet 1966 – ne constituait certainement pas une offensive planifiée ou coordonnée; cette manchette sensationnaliste décrit simplement sous une forme imagée le congédiement et le départ à la retraite de plusieurs officiers généraux de la marine.

Toutefois, la polémique entre Hellyer et Landymore avait mis en lumière la dégradation constante des relations entre le ministre et les officiers supérieurs, un malaise qui couvait depuis la parution du *Livre blanc sur la défense* en 1964. Les germes de la discorde avaient été plantés plusieurs années avant l'arrivée de Hellyer au poste de ministre. Malheureusement, les événements de juillet 1966 ayant été largement diffusés et à la suite des déclarations publiques intempestives de Hellyer

en février 1967 quant à un manque de loyauté, il a été pratiquement impossible de tenir un débat éclairé sur les avantages et les inconvénients du projet d'unification, débat qui n'a pu reprendre que plusieurs années plus tard.

Le débat entourant le processus d'unification pendant la décennie 1960 portait publiquement sur les changements organisationnels et les aspects sociaux de l'entreprise, comme les conséquences néfastes par rapport aux professions, aux uniformes, aux traditions et aux symboles respectifs des trois Services. Nul doute que ces aspects avaient beaucoup d'importance pour les adversaires de l'unification, mais selon l'auteur de la présente étude, la controverse et la crise consécutive entre 1964 et 1967 provoquées par le processus d'unification se situaient d'abord et avant tout au niveau des relations civilo-militaires. Quelques jours après le congédiement de Landymore, un éditorialiste du journal *The Gazette* écrivait qu'il se pouvait « que les problèmes en question paraissent simples, et les conséquences négligeables », mais qu'en fait, « ces problèmes [n'étaient] pas simples, et les conséquences [étaient] profondes et sérieuses »[125]. Morton prétend même que, dans l'esprit de Hellyer, et peut-être dans celui de la plupart des Canadiens, les arguments avancés par les officiers supérieurs contre l'unification « aux yeux du ministre et de son principal conseiller [...]sembla[ient] équivaloir à une mutinerie »[126]. Les critiques au sujet du processus d'intégration qui ont fait les manchettes à l'époque de la controverse publique en 1966, combinées à la résistance ouverte de certains officiers supérieurs, ont renforcé la détermination de Hellyer de mener à bien l'unification. Avec l'appui constant du premier ministre Pearson, Hellyer s'est posé en défenseur de la suprématie du pouvoir civil sur l'appareil militaire. Quand Landymore a ravivé le débat en donnant sa conférence de presse en juillet 1966, il était devenu évident pour Hellyer que cette lutte avait pour enjeu le droit du gouvernement d'imposer son contrôle aux militaires.

Au milieu de l'année 1966, les relations civilo-militaires au Canada étaient devenues malsaines, caractérisées par l'absence totale de confiance et de respect mutuels entre le ministre et ses conseillers militaires. Toutefois, la personnalité et les méthodes de Hellyer ne sont pas les seuls facteurs à l'origine de la crise; les officiers supérieurs des trois Services ont aussi à assumer une bonne part du blâme. En effet, ceux-ci n'ont jamais réussi à expliquer (à l'intention de Hellyer, des parlementaires et des citoyens assistant au débat) de manière cohérente et unanime les conséquences néfastes que l'unification allait entraîner sur les activités et les opérations militaires[127]. Mais par-dessus tout, les officiers supérieurs n'avaient pas compris la nature des changements en train de s'opérer dans la société canadienne et dans la sphère politique, et ne mesuraient pas les conséquences éventuelles de ces transformations fondamentales sur l'appareil militaire, surtout au niveau du contrôle exercé par le pouvoir civil. Bref, durant cette période, les membres du corps des officiers sont restés coupés de la société qu'ils avaient pour mission de servir.

En dernière analyse, la crise de l'unification de 1966-1967, qui était pour ainsi dire

inévitable, a pris une telle tournure à cause de la dégradation constante des relations entre les politiciens et les conseillers militaires ayant débuté à la fin des années 1950. À partir de la conférence de presse donnée par Landymore en juillet 1966, le duel public opposant Hellyer aux officiers supérieurs est venu torpiller les appuis à l'unification. Comme l'a indiqué un de ces officiers, « en l'espace de quelques jours, le mythe du «grand enthousiasme» en faveur de l'unification avait volé en éclats »[128], et on peut affirmer que cet enthousiasme n'est jamais réapparu au Canada.

NOTES EN FIN DE CHAPITRE

1. L'auteur tient à exprimer ses remerciements à Jonathan Stone, membre du personnel du Sous-ministre adjoint (Politiques), pour ses commentaires qui ont aidé à la rédaction de cet essai.

2 « Storm Over The Armed Forces », *The Ottawa Citizen*, 16 juillet 1966, p. 6.

3 Au Canada, depuis la Deuxième Guerre mondiale, on peut considérer qu'il y a eu quatre phases très critiques dans les relations entre civils et militaires. La première, survenue à la fin de ce conflit, a débouché sur les troubles de la conscription; la deuxième s'est produite pendant la crise des missiles cubains quand les autorités civiles ont pratiquement perdu le contrôle sur l'appareil militaire; la troisième, la crise sur l'unification, fait l'objet du présent document; et la quatrième a eu lieu au milieu des années 1990 dans le sillage des incidents en Somalie. Pour obtenir une analyse de cette dernière crise, voir le texte de Douglas Bland intitulé « The Government of Canada and the Armed Forces : A Troubled Relationship », dans l'ouvrage de David A. Charters et J. Brent Wilson, éd., *The Soldier and the Canadian State : A Crisis in Civil-Military Relations* (Fredericton, procès-verbal du deuxième atelier annuel d'étude sur les conflits, Université du Nouveau-Brunswick, 1996).

4 J.L. Granatstein, *Canada 1957-1967 : The Years of Uncertainty and Innovation*, Toronto, McClelland and Stewart, 1986, p. 218; et en ce qui concerne les relations entre le gouvernement et les militaires, voir Douglas Bland, *Chiefs of Defence : Government and the Unified Command of the Canadian Armed Forces*, Toronto, Institut canadien d'études stratégiques, 1995, p. 52.

5 Douglas Bland, *Canada's National Defence : Volume 1 Defence Policy*, Kingston, École d'études politiques, Université Queen's, 1997, p. 59-61; et Paul T. Hellyer, *Damn the Torpedoes : My Fight to Unify Canada's Armed Forces*, Toronto, McClelland and Stewart, 1990, p. 36.

6 Avant les années 1970, l'« intégration » consistait à fusionner les quartiers généraux, les commandements et les services de soutien des trois Services tout en les gardant séparés, alors que l'« unification » consistait à mettre sur pied une organisation militaire unique au lieu d'une armée de terre, d'une marine et d'une force aérienne. David P. Burke, « Hellyer and Landymore : The Unification of the Canadian Armed Forces and an Admiral's Revolt », *American Review of Canadian Studies*, VIII, automne 1978, p. 24.

7 Jack Granatstein, *Who Killed the Canadian Military?*, Toronto, HarperCollins, 2004, p. 80. C'est le mouvement *TRIO* (Tri-Service Identities Organization) qui a lutté le plus farouchement contre le processus d'unification. Voir R.L. Raymont, *Report on Integration and Unification 1964-1968*, Ottawa, MDN, Direction de l'histoire, 1982, p. 192-204.

8 Parmi les manchettes dans les journaux et les titres d'éditoriaux parus à l'époque, mentionnons : « Four Rear-Admirals "Revolt" in Integration Row », *The Gazette*, 15 juillet 1966; et « Revolt Against Hellyer : Defiant Halifax Rear-Admiral Sacked », *Ottawa Citizen*, 15 juillet 1966. En ce qui concerne le droit de contrôle du gouvernement, voir trois éditoriaux datant du 18 juillet 1966 qui traitent de cette question : « The Armed Forces Controversy », *The Ottawa Citizen*, p. 6; « Storm Over The Armed Forces », *The Gazette*, p. 6; et « A Regrettable Protest », *The Globe and Mail*, p. 6.

9 Hellyer, *Damn the Torpedoes*, p. 164.

10 Douglas Bland, « A Unified Theory of Civil-Military Relations », *Armed Forces and Society* 26, no 1, automne 1999, p. 10.

11 Voir « Unification : The Politics of the Armed Forces », dans J.L. Granatstein, *Canada 1957-1967*, p. 218-242, et Douglas Bland, *The Administration of Defence Policy in Canada : 1947 to 1985*, Kingston, Ronald P. Frye & Company, 1987, p. 33-55. En outre, le Colonel R.L. Raymont, un officier exécutif auprès des trois chefs d'état-major de la Défense durant les années 1950 et 1960 ayant assisté à de nombreux événements, a publié au début des années 1980 trois études fouillées qui exposent en détail les motifs de l'intégration et le processus dynamique qui s'est déroulé pendant l'implantation des mesures d'intégration et d'unification. Voir en particulier de Raymont, *Report on Integration and Unification 1964-1968*.

12 Voir les quatre rapports ci-dessous qui analysent des aspects de l'intégration et de l'unification : MDN, *Rapport au ministre de la Défense nationale sur la gestion de la défense au Canada*, rapport du Groupe d'examen de la gestion, juillet 1972; MDN, *Rapport final du Groupe de travail chargé d'étudier l'unification des Forces canadiennes*, 15 mars 1980; MDN, *Rapport d'évaluation du Comité d'étude sur le Rapport final du Groupe de travail chargé d'étudier l'unification des Forces canadiennes*, 31 août 1980; et D.G. Loomis et coll., *Conséquences de l'intégration, de l'unification et de la restructuration des fonctions et structures du quartier général de la Défense nationale*, QGDN étude S1/85, Ottawa, MDN, 31 juillet 1985.

13 Voir Peter C. Kasurak, « Civilianization and the Military Ethos : Civil-Military Relations in Canada », *Administration publique du Canada* 25, no 1, printemps 1982, p. 108-129; et Harriet W. Critchley, « Civilianization and the Canadian Military », dans l'ouvrage de B.D. Hunt et R.G. Haycock, éd., *Canada's Defence : Perspectives on Policy in the Twentieth Century*, Toronto, Copp Clark Pitman, 1993, p. 226-241.

14 Vernon J. Kronenberg, *All Together Now : The Organization of the Department of National Defence in Canada 1964-1972*, Toronto, Institut canadien des affaires internationales, 1973.

15 Burke, « Hellyer and Landymore », p. 3-27.

16 Voir le texte d'A. Keith Cameron, « The Royal Canadian Navy and the Unification Crisis », dans l'ouvrage de James A. Boutilier, éd., *The RCN in Retrospect 1910-1968*, Vancouver, The University of British Columbia Press, 1982, p. 334-342; les mémoires de Jeffry V. Brock, *The Thunder and the Sunshine Volume II*, Toronto, McClelland and Stewart, 1983; et le livre de Marc Milner, *Canada's Navy : The First Century*, Toronto, Presses de l'Université de Toronto, 1999, p. 242-261. Bland, dans *Administration of Defence*, p. 50-53, traite brièvement de ce dernier aspect.

17 Voir Kasurak, « Civilianization and the Military Ethos »; Général G.C.E. Thériault, « Réflexions sur la politique de défense canadienne et les problèmes structurels sous-jacents », *La revue canadienne de défense*, 22 juillet 1993, p. 8-9; Charles A. Cotton et coll., « Canada's Professional Military : The Limits of Civilianization », *Armed Forces and Society*, 4, mai 1978, p. 365-390; et, pour obtenir un autre point de vue, voir Granatstein, *Who Killed the Canadian Military?*, p. 89-91.

18 R.B. Byers, « Canadian Civil-Military Relations and Reorganization of the Armed Forces : Whither Civilian Control? » dans Hector J. Massey, éd., *The Canadian Military : A Profile*, Toronto, Copp Clark Publishing, 1972, p. 197-228; et Douglas Bland, *Chiefs of Defence : Government and the Unified Command of the Canadian Armed Forces*, Toronto, Institut canadien des études stratégiques, 1995.

19 Jon McLin, *Canada's Changing Defence Policy 1957-1963 : The Problem of a Middle Power in Alliance*, Baltimore, John Hopkins Press, 1967, p. 3.

20 J.L. Granatstein, « The Defence Débâcle, 1957-1963 », dans Granatstein, *Canada 1957-1967*, p. 101-138.

21 Témoignage de Charles Foulkes devant le Comité spécial sur la défense de la Chambre des communes; passage cité dans McLin, *Canada's Changing Defence Policy*, p. 45.

22 Ibid., p. 123-156; voir également le témoignage du Général Foulkes, président du Comité des chefs d'état-major à l'époque de l'affaire Arrow. Comité permanent sur la défense nationale (appelé Comité sur la défense dans le reste du document), *Procès-verbaux et témoignages, fascicule 21*, 16 février 1967, p. 1267.

23 McLin, *Canada's Changing Defence Policy*, p. 45; et Bland, *Chiefs of Defence*, p. 52.

24 Bland, *Chiefs of Defence*, p. 2.

25 Peter T. Haydon, *The 1962 Cuban Missile Crisis : Canadian Involvement Reconsidered*, Toronto, Institut canadien d'études stratégiques, 1993, p. 207. Haydon, jeune officier de la marine à l'époque de la crise, œuvre à présent comme analyste militaire; son ouvrage est celui qui donne le meilleur compte rendu des réactions des militaires canadiens durant cette crise; voir également Granatstein, *Canada 1957-1967*, p. 113-117.

26 J.L. Granatstein, « The American Influence on the Canadian Military », dans Hunt et Haycock, *Canada's Defence*, p. 136.

27 Haydon, *Cuban Missile Crisis*, p. 1 et 3-4. En toute justice, précisons que même si

Diefenbaker n'avait autorisé aucune action, le Ministre de la Défense Douglas S. Harkness a pour sa part donné des instructions aux chefs militaires. Ibid., p. 128.

28 Canada, Commission royale d'enquête sur l'organisation du gouvernement (appelée *Commission Glassco* dans le reste du document), Ottawa, Imprimeur de la Reine, volume 4, *Secteurs particuliers de l'administration*, rapport 20, janvier 1963.

29 Hellyer, *Damn the Torpedoes*, p. 36.

30 Jean V. Allard, *The Memoirs of Jean V. Allard*, Vancouver, University of British Columbia Press, 1988, p. 218.

31 Bland, *Administration of Defence Policy*, p. 31.

32 Bland, *Chiefs of Defence*, p. 59.

33 Paul T. Hellyer, « Canadian Defence Policy », *Air University Review*, 19, novembre-décembre 1967, p. 7; et Granatstein, *Canada 1957-1967*, p. 221.

34 Ross Fetterly, « L'influence du contexte sur le Livre blanc sur la défense de 1964 », *Revue militaire canadienne*, hiver 2004-2005, p. 47-54.

35 Bland, *Chiefs of Defence*, p. 87-88.

36 John A. Munro et Alex I. Inglis, *Mike : The Memoirs of the Right Honourable Lester B. Pearson*, vol. 3, Toronto, Presses de l'Université de Toronto, 1975, p. 75; et Granatstein arrive à la même conclusion, voir *Canada 1957-1967*, p. 218.

37 Bland, *Chiefs of Defence*, p. 67.

38 Bland, *Administration of Defence Policy*, p. 23.

39 John English, *The Worldly Years : The Life of Lester B. Pearson*, Toronto, First Vintage Books, 1992, p. 248-250 et 267.

40 Pour obtenir un bref aperçu de cette période, voir Hellyer, *Damn the Torpedoes*, p. 18-27. Hellyer avait également été l'adjoint parlementaire du Ministre de la Défense Ralph Campney, et brièvement l'adjoint du ministre de la Défense dans le Cabinet du Premier ministre Louis Saint-Laurent, d'avril à juin 1957. Voir également Raymont, *Report on Integration and Unification*, p. 36-37.

41 Bland, *Chiefs of Defence*, p. 69.

42 Milner, *Canada's Navy*, 243. Pour illustrer ses ambitions personnelles, rappelons que Hellyer avait participé à la course à la chefferie du Parti libéral remportée par Pierre Trudeau lors de la convention de 1968. Il a ensuite démissionné en 1969 après une dispute avec Trudeau concernant le financement d'un programme de logements et a continué à siéger comme député indépendant. Après s'être joint aux Conservateurs, il a participé sans succès à la course à la chefferie de ce parti en 1995, puis créé le Parti de

l'action canadienne.

43 Bland, *Canada's National Defence Volume 1*, p. 58.

44 Les deux citations sont tirées de l'ouvrage de Hellyer, *Damn the Torpedoes*, p. 33-34.

45 Bland, *Chiefs of Defence*, p. 16.

46 Bland, *Canada's National Defence Volume 1*, p. 59.

47 Hellyer, *Damn the Torpedoes*, p. 42-47.

48 *White Paper on Defence*, dans l'ouvrage de Bland, *National Defence Volume 1*, p. 92.

49 En préparant la politique de défense du gouvernement libéral à la fin de 1962, Hellyer avait convaincu Pearson que l'intégration des trois Services, un projet déjà ancien, était devenue maintenant nécessaire. En janvier 1963, trois mois avant l'élection fédérale, Pearson a prononcé un important discours sur la politique nationale de défense et l'utilisation par le Canada d'armes nucléaires, faisant alors allusion à une éventuelle unification des Services : « Il faudrait fusionner les trois Services pour assurer une meilleure efficacité et pour économiser, tant par rapport aux opérations que par rapport à l'administration ». Voir l'article « New Pearson Stand Backs Nuclear Arms for Canadian Forces », *The Globe and Mail*, 14 janvier 1963, p. 10.

50 *White Paper on Defence*, dans l'ouvrage de Bland, *National Defence Volume 1*, p. 109.

51 Avant l'avènement de Hellyer, on avait fait plusieurs pas sur le chemin de l'intégration. L'application de mesures concrètes visant à combiner le Quartier général des Forces canadiennes avec le ministère de la Défense nationale avait débuté à l'époque de Brooke Claxton, qui a été au MDN de 1946 à 1954. Voulant rationaliser l'organisation et trouver des façons plus efficaces de répondre aux impératifs de défense du Canada, il avait introduit des nouvelles notions qui seraient reprises plus tard dans des livres blancs, dont le concept d'unification. Le premier ministre de la Défense sous le régime Diefenbaker, George R. Pearkes, a poursuivi les efforts en vue de fusionner les forces armées, en combinant les fonctions médicales et celles des aumôniers, l'approvisionnement en nourriture, les services postaux et certaines unités du recrutement. Il voulait aller plus loin, mais « n'avait guère envie d'affronter les problèmes pratiques que risquait de soulever un programme d'unification ambitieux ». Bland, *National Defence Volume 1*, p. 4, et Raymont, *Report on Integration and Unification*, p. 1-10.

52 *Débats de la Chambre des communes* (appelés *débats* dans le reste du document), 8 mai 1964, p. 3213.

53 *Débats*, 8 mai 1964, p. 3213.

54 *Rapport Glassco*, volume 4, p. 77.

55 *Débats*, 8 mai 1964, p. 3216

56 Les deux citations sont tirées de l'ouvrage de Hellyer, *Débats*, 8 mai 1964, p. 3216. L'insistance est mise par l'auteur.

57 Paul Hellyer, « Address on the Canadian Forces Reorganization Act », dans Douglas Bland, *Canada's National Defence : Volume 2 Defence Organization*, Kingston, école d'études politiques, Université Queen's, 1998, p. 113.

58 Bland, *Canada's National Defence Volume 1*, p. 60.

59 *Débats*, 8 mai 1964, p. 3214-3215.

60 Voici les six commandements en question : le Commandement de la force mobile, qui englobait l'armée de terre et les unités de soutien aérien tactiques; le Commandement maritime, le Commandement de la défense aérienne, le Commandement du transport aérien, le Commandant de l'instruction et le Commandement du matériel. Pour obtenir une analyse approfondie, voir Kronenberg, *All Together Now*, et Raymont, *Report on Integration and Unification*, p. 70-101.

61 Hellyer, cité dans l'ouvrage de Bland, *National Defence : Volume 2*, p. 130.

62 Raymont, *Report on Integration and Unification*, p. 233-234. Le comité s'est réuni entre le 7 février et le 21 mars 1967, dernier jour de séance à la Chambre des communes.

63 C'est ainsi que A.C.M. Miller a décrit à R.L. Raymont les tactiques employées par Hellyer pour pousser l'intégration au ministère. Raymont, *Report on Integration and Unification*, p. 159.

64 Bland, *Administration of Defence Policy*, p. 37.

65 Desmond Morton, *Une histoire militaire du Canada : 1608-1991*, Sillery (Québec), Les éditions du Septentrion, 1992, p. 353-355.

66 L'expression « en eaux troubles » est employée par Hellyer dans ses mémoires. Hellyer, *Damn the Torpedoes*, 85 ff.

67 Par exemple, Georges Pearkes, ministre de la Défense entre 1957 et 1960, était titulaire de la Croix de Victoria et avait pris sa retraite en 1945 avec le grade de major-général. Son remplaçant Douglas Harkness avait combattu pendant la Deuxième Guerre mondiale et s'était vu attribuer en 1943 une médaille pour son courage à un poste de commandant durant la campagne en Sicile. Source : http ://www.answers.com/topic/list-of-canadian-ministers-of-national-defence (disponible en anglais seulement) [site consulté en août 2006]. L'expérience militaire de Hellyer, qui avait fait brièvement partie de l'ARC au printemps 1944 pour être ensuite muté dans l'armée de terre en manque d'effectifs, l'avait beaucoup frustré et lui avait révélé les multiples dédoublements indus entre les divers services. Bien qu'il ait par la suite affirmé dans ses mémoires que cette expérience n'avait guère contribué à sa décision ultérieure d'unifier les forces armées, il a admis que « cet aspect a[vait] sans doute joué subconsciemment ». Hellyer, *Damn the Torpedoes*, p. 2-4.

68 Vice-maréchal de l'Air Robert A. Cameron, « Canada's Military Unification : Greater Efficiency or Chaos », *Air Force*, février 1967, p. 81.

69 Pour obtenir une analyse plus complète, voir Bernard Brodie, *War and Politics*, New York, The Macmillan Company, 1973, p. 464-473.

70 Granatstein, *Canada 1957-1967*, p. 223.

71 Hellyer, *Damn the Torpedoes*, p. 223-224.

72 Certaines mesures législatives visant à unifier dans une certaine mesure les Services des forces armées américaines avaient été adoptées entre 1947 et 1958. La plupart portaient sur l'augmentation des pouvoirs du secrétaire à la Défense et la mise sur pied d'un état-major interarmées. Pour obtenir de plus amples informations, voir Douglas C. Lovelace, *Unification of the United States Armed Forces*, Carlisle Barracks, PA, Strategic Studies Institute, U.S. Army War College, 1996.

73 Landymore, Comité permanent de la défense nationale, *Procès-verbaux et témoignages, fascicule 20*, 15-16 février 1967, p. 1073-1074 et 1212. Pour Landymore, cela signifiait « un seul chef, un seul commandement de défense, un seul budget, un seul programme, et les mêmes procédés d'administration ». Il avait de sérieuses réserves à propos de l'intégration, entre autres l'idée d'établir des nouveaux commandements responsables respectivement de l'instruction et du matériel.

74 Hellyer, paroles citées dans Bland, *Volume 2*, p. 129. Les chefs d'état-major avaient également envoyé des lettres circulaires aux membres du personnel de l'armée de terre, de la force aérienne et de la marine. Des extraits de ces lettres figurent dans l'ouvrage de Raymont, *Report on Integration and Unification*, p. 38-47.

75 Moncel, Comité permanent de la défense nationale, *Procès-verbaux et témoignages, fascicule 22*, 20 février 1967, p. 1304, et Cameron, « Canada's Military Unification », p. 81.

76 Hellyer, *Débats*, 11 avril 1967, p. 14793.

77 Allard, *Mémoires*, p. 225.

78 Hellyer, paroles citées dans Bland, *Administration of Defence*, p. 39.

79 Bland, *Administration of Defence Policy*, p. 54.

80 Cameron, « Canada's Military Unification », p. 76.

81 Moncel, Comité permanent de la défense nationale, *Procès-verbaux et témoignages, fascicule 22*, 20 février 1967, p. 1341.

82 Bland, *Administration of Defence Policy*, p. 52 et 36.

83 Milner, *Canada's Navy*, p. 243.

84 Moncel, Comité permanent de la défense nationale, *Procès-verbaux et témoignages, fascicule 21*, 20 février 1967, p. 1345; Byers, « Canadian Civil-Military Relations », p. 222-223. Le Lgén F.J. Fleury fait les mêmes commentaires à Raymont dans son ouvrage *Report on Integration and Unification*, p. 157.

85 Toutes ces citations sont tirées des *Mémoires* d'Allard, p. 236-237 et 248.

86 Miller, Comité permanent de la défense nationale, *Procès-verbaux et témoignages, fascicule 35*, 20-21 mars 1967, p. 2294.

87 Hellyer, « Canadian Defence Policy », p. 6.

88 *Débats*, 8 mai 1964, p. 3213-3218.

89 David Bercuson, *Significant Incident*, Toronto, McClelland and Stewart, 1996, p. 72.

90 Allard, *Mémoires*, p. 253 et 261.

91 Hellyer, « Canadian Defence Policy », p. 7. Aspect très révélateur de l'importance accordée par Hellyer à cet objectif précis de l'unification, les commentaires cités se trouvent dans la dernière phrase de son article de 1967 défendant le processus d'unification.

92 Allard, *Mémoires*, p. 247.

93 Hellyer, Comité permanent de la défense nationale, *Procès-verbaux et témoignages, fascicule 25*, 23-24 février 1967, p. 1582.

94 Cameron, « Canada's Military Unification », p. 76.

95 Le présent ouvrage ne traite pas en détail de cette crise. Pour en savoir plus au sujet de ces événements, voir le texte de Burke, « Hellyer and Landymore »; « Hard Lying, 1964-1968 », dans Milner, *Canada's Navy*; et l'ouvrage de Raymont, *Report on Integration and Unification*, p. 160-186.

96 Burke, « Hellyer and Landymore », p. 12.

97 Le Contre-amiral Landymore a donné ces indications lors de sa comparution devant le Comité de la défense. Voir Comité permanent de la défense nationale, *Procès-verbaux et témoignages, fascicule 20*, 15-16 février, p. 1067.

98 Contrairement à aujourd'hui, il était assez courant à l'époque que des officiers supérieurs communiquent directement avec le premier ministre. Le Contre-amiral Brock avait lui aussi rencontré Pearson en 1964, mais sans succès.

99 Paroles de Landymore citées dans l'ouvrage de Burke, « Hellyer and Landymore », p. 12.

100 Ironiquement, le même jour, le Général Allard est devenu le nouveau CEMD en remplacement d'A.C.M. Miller qui prenait sa retraite.

101 Hellyer, « Hellyer Assails Admiral for Integration Criticism », *Globe and Mail*, 16 juillet 1967, p. 1.

102 Landymore a rencontré Hellyer et plusieurs membres de son personnel le 22 juin dans la salle de conférence du ministre. Les passages du discours contenant des informations classifiées ont été acceptés facilement, mais les adjoints de Hellyer a fini par modifier diverses parties de la présentation, les changements les plus importants ayant trait au personnel. Landymore, bien que furieux de ces modifications, a présenté la version modifiée du discours. Burke, « Hellyer and Landymore », p. 9.

103 Ibid., p. 18-19.

104 Hellyer, Comité permanent de la défense nationale, *Procès-verbaux et témoignages, fascicule* 25, 23-24 février 1967, p. 1623.

105 Bland, *Administration of Defence*, p. 50, et Allard, *Mémoires*, p. 254. Selon Cameron, 13 postes de haut niveau sur 15 ont changé de titulaires; là-dessus, 9 titulaires ont été congédiés ou ont pris une retraite anticipée. Cameron, « Canada's Military Unification », p. 77.

106 Samuel E. Finer, *The Man on Horseback : The Role of the Military in Politics*, Londres, Pall Mall Press, 1962, p. 47.

107 Byers, « Canadian Civil-Military Relations », p. 197.

108 Michael Howard, « Introduction : The Armed Forces as a Political Problem », dans l'ouvrage de Michael Howard, éd., *Soldiers and Governments*, Londres, Eyre and Spottiswoode, 1957, p. 12.

109 Byers, « Canadian Civil-Military Relations », p. 199.

110 Hellyer, *Damn the Torpedoes*, p. 42.

111 Samuel P. Huntington, *The Soldier and the State*, Cambridge, Belknap Press of Harvard University Press, 1957, p. 80-85. Huntingdon prétend tout au long de son ouvrage que c'est seulement depuis l'apparition de militaires professionnels que le pouvoir civil a pu imposer un « contrôle objectif ».

112 Durant cette période, plusieurs traités fondamentaux exposant des théories sur les relations civilo-militaires ont été publiés, tant aux États-Unis qu'au Royaume-Uni. En plus de *The Soldier and the State*, voir Michael Howard, éd., *Soldiers and Governments*; Morris Janowitz, *The Professional Soldier : A Social and Political Portrait*, Glencoe, Illinois, The Free Press, 1960; Finer, *The Man on Horseback*; et pour obtenir une analyse comparative de ces théories, voir Peter D. Feaver, « The Civil-Military Problematique : Huntington, Janowitz and the Question of Civilian Control », *Armed Forces and Society*, 23, hiver 1996, p. 149-178.

113 Moncel, Comité permanent de la défense nationale, *Procès-verbaux et témoignages, fascicule* 22, 20 février 1967, p. 1359.

114 Hendrick, Ibid., fascicule 23, 21 février, p. 1444-1445.

115 Byers, « Canadian Civil-Military Relations », p. 222.

116 Hellyer, *Débats*, 8 mai 1964, p. 3214. L'insistance vient de l'auteur.

117 Feaver, « The Civil-Military Problematique », p. 155.

118 Pour obtenir une analyse récente de la « théorie des responsabilités partagées », voir Bland, « A Unified Theory of Civil-Military Relations », p. 7-26.

119 Hellyer, *Damn the Torpedoes*, p. 37.

120 Bland, « Who Decides What? Civil-Military Relations in Canada and in the United States », *Canadian-American Foreign Policy*, 41, février 2000. L'expression « réalités nationales » provient du Ministre de la Défense Brooke Claxton. Voir l'ouvrage de Douglas Bland et Sean Maloney, *Campaigns for International Security*, Kingston, McGill-Queen's University Press, 2004, p. 75-84, qui en donne une analyse plus complète.

121 Bland, *Administration of Defence*, p. 50.

122 Byers, « Canadian Civil-Military Relations », p. 198.

123 Russell F. Weigley, « The George C. Marshall Lecture in Military History : The Soldier, the Statesman, and the Military Historian », *The Journal of Military History*, 63, octobre 1999, p. 810.

124 Henry E. Eccles, *Military Concepts and Philosophy*, New Brunswick, Rutgers University Press, p. 175-176.

125 « Storm Over The Armed Forces », *The Gazette*, 18 juillet 1966, p. 6.

126 Morton, *Une histoire militaire du Canada*, p. 357. Hellyer avait même permis à des officiers en service hostiles à l'intégration et à l'unification de témoigner devant le Comité de la défense pour montrer qu'il était ouvert aux critiques et désireux d'entendre toutes les objections au processus.

127 Au cours de son témoignage en février 1967, Landymore a abordé plusieurs aspects de l'unification, sauf les opérations. Il a parlé des sujets suivants : *Loi sur la défense nationale*, possibilités d'avancement, âges de la retraite, concept de carrière professionnelle, structuration des grades, uniformes, perspectives de carrière, loyauté et état ultime des forces armées. Landymore, Comité permanent de la défense nationale, *Procès-verbaux et témoignages, fascicule 21*, 15 février 1967, 1049 ff.

128 Cameron, « Canada's Military Unification », p. 76.

12

Les forces aériennes et la sécurité des vols : Une culture qui tolère la désobéissance?

Randall Wakelam

...selon un principe de plus en plus admis, la façon la plus réaliste et efficace de prévenir les accidents consiste d'abord et avant tout à déterminer franchement nos erreurs. Voilà une attitude saine, mais il ne faut pas oublier que la plupart du temps, un des facteurs en cause est le fait que quelqu'un n'a pas assumé correctement ses responsabilités.[1]

Colonel R.D. « Joe » Schultz, Directeur - Sécurité des vols, 1973

Je ne me rappelle aucun procès sommaire ou procès en cour martiale qui se serait produit dans un des escadrons auquel j'ai appartenu entre 1975 et 1987. D'ailleurs, jusqu'à tout récemment, les aviateurs, et sûrement ceux du Canada durant les années 1970 et 1980, n'avaient pas l'impression d'enfreindre la discipline, et encore moins de désobéir, quand ils prenaient la peine de réfléchir à la façon d'accomplir leurs tâches quotidiennes en rapport avec les appareils[2]. C'est parce que les opérations aériennes, qu'il s'agisse de piloter un appareil, d'effectuer des travaux d'entretien ou de fournir un autre type de soutien, étaient et demeurent des activités très structurées qui reposent en grande partie sur des règles et règlements. Pourtant, même si ces règles étaient enfreintes de façon régulière, soit volontairement soit involontairement, les infractions disciplinaires n'entraînaient des sanctions que dans de rares cas, voire jamais, la culture propre aux Forces aériennes favorisant la tolérance. On jugeait préférable d'apprendre des erreurs d'autrui au lieu de punir les fautes de ceux qui n'avaient pas respecté les règles[3].

Cette philosophie paraît très éloignée des coutumes de l'Armée de terre et de la Marine, dans lesquelles, si on en croit les rumeurs, les soldats et les marins étaient souvent punis pour des fautes bénignes comme une arme mal nettoyée ou des câbles d'amarrage mal enroulés. De toute évidence, si ces manquements à la discipline,

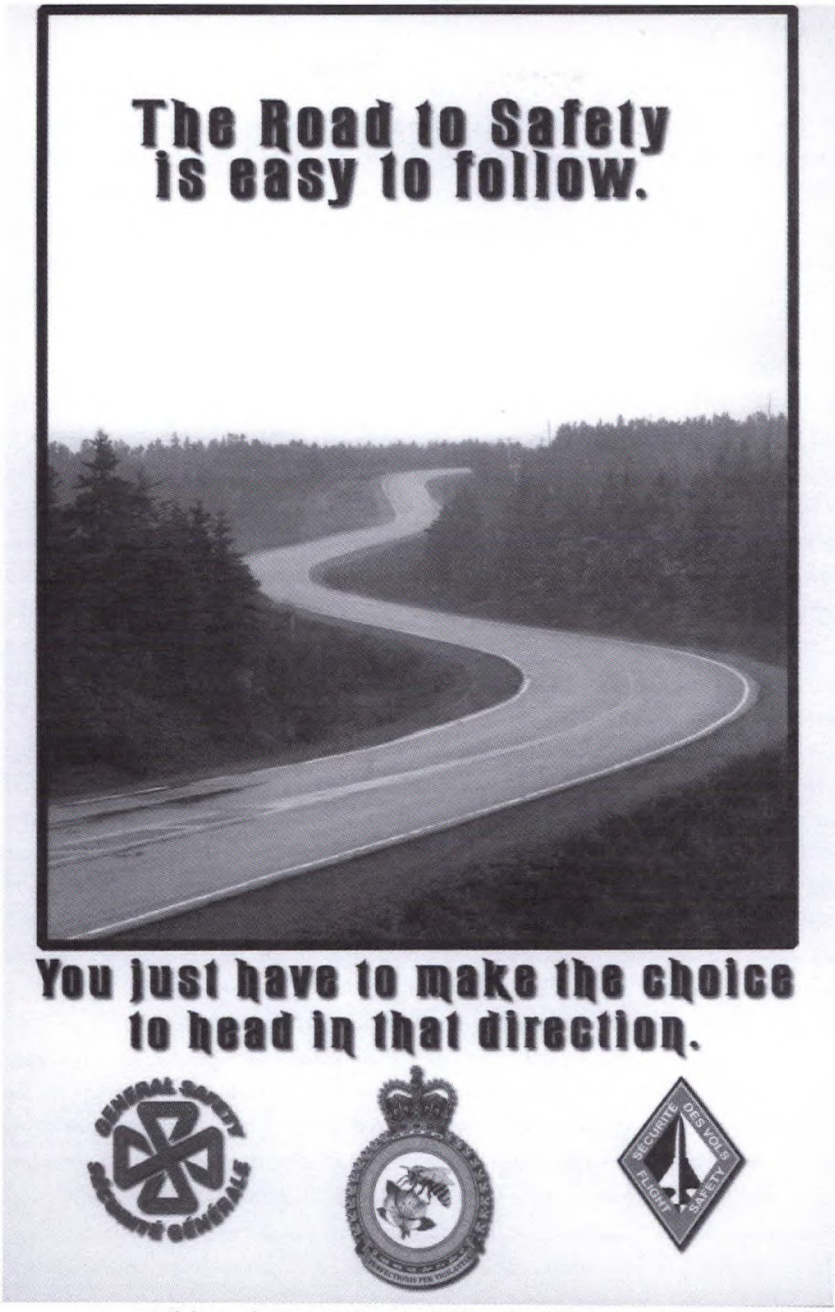
potentiellement nuisibles au plan individuel ou collectif, étaient matière à punition, ç'aurait dû aussi être le cas pour les Forces aériennes, puisque le non-respect des règles de sécurité entourant le fonctionnement des appareils risquait d'avoir des conséquences catastrophiques.

Comment se fait-il alors que durant plusieurs décennies, les autorités des Forces aériennes ont appliqué une conception du leadership équivalant à du *laisser-faire* vis-à-vis la discipline? La culture spécifique aux Forces aériennes est un des aspects qui expliquerait ce laxisme. Premièrement, comme nous l'avons déjà indiqué, les autorités cherchent plutôt à comprendre les problèmes et se servent des résultats des enquêtes systématiques sur la « sécurité des vols » pour instruire le personnel sur les types de problèmes susceptibles de provoquer des dommages, des destructions, des blessures ou des pertes de vie. Deuxièmement, les intéressés étaient peut-être portés de par leur tempérament à désobéir aux règles de vol. Des expressions comme « pousser la machine » supposent que les pilotes, tant les jeunes que les plus âgés, éprouvaient un sentiment de bravoure quand ils volaient plus loin, plus vite ou à plus basse altitude. En général, les infractions du genre, au lieu d'aboutir à des sanctions disciplinaires, venaient nourrir les critiques contre les règles de sécurité aérienne et donnaient de nouveaux récits exaltants qui étaient répétés et ressassés au bar. D'ailleurs, la mythologie de ces actes de bravoure allait de pair avec la tendance à prendre un coup solide, héritée des pilotes de la Deuxième Guerre mondiale et de ceux de la génération suivante.

Paradoxalement, les infractions étaient en général difficiles à déceler parmi les membres du personnel au sol s'occupant d'activités comme le contrôle de l'espace aérien, l'entretien des aéronefs de même que le soutien logistique et administratif des opérations. On peut donc s'interroger dans quelle mesure le programme de sécurité aérienne influence les concepts de fonctionnement et les pratiques de ces autres catégories de personnel.

Le présent chapitre se penche sur la culture en vigueur dans les Forces aériennes canadiennes durant la deuxième partie de la guerre froide, c'est-à-dire les décennies 1970 et 1980, et tente d'expliquer la dichotomie apparente entre les opérations très réglementées et le mépris face à ces règles manifesté par certains équipages. Il existe très peu de documentation concernant la discipline et la désobéissance dans les Forces aériennes, ce qui nous oblige à puiser abondamment parmi les documents et rapports officiels de cette période, qui expliquent ces aspects et donnent des indices sur l'influence globale qu'auraient pu avoir sur ce plan les règles de sécurité aérienne[4]. Il est nécessaire également de se baser sur les souvenirs des aviateurs canadiens de l'époque.

Enfin, soulignons qu'il n'est pas question ici de critiquer les Forces aériennes, les aviateurs ou les normes de sécurité aérienne. Cet essai se veut plutôt un aperçu fragmentaire de la culture qui aurait existé à l'époque, une culture qui, si imparfaite soit-elle, se comparait à celle qui caractérise la plupart des entreprises humaines.



Affiche sur la sécurité des vols, 14e Escadre, à Greenwood, en Nouvelle-Écosse, en 2004.

(Ministère de la Défense nationale, Dawson/Sampson, Centre d'imagerie interarmées des Forces canadiennes PL 10976)

Origines

Le programme de sécurité aérienne qui s'est développé au Canada durant les années 1950 et 1960 visait dans une large mesure à préserver des ressources limitées. Durant la décennie 1970, on commençait ordinairement à initier les nouveaux aviateurs à la sécurité aérienne en leur rappelant que durant la Deuxième Guerre mondiale, la plupart des avions alliés ont été perdus en raison d'accidents et non à cause des actions ennemies[5]. Cette instruction avait pour but de leur faire comprendre les dangers qui guettaient les aviateurs et les appareils. Dans cette optique, on cherchait à identifier des tendances à partir d'études statistiques et on mettait au point des programmes de formation pour montrer aux intéressés ce qui risquait de leur arriver, dans les airs ou au sol, s'ils n'exécutaient pas les tâches correctement et s'ils n'appliquaient pas les consignes à la lettre. Or, pour disposer des meilleures données possibles sur les cas d'infraction aux règles de sécurité, il fallait obtenir des témoignages et des renseignements complets, d'où la nécessité de dissocier officiellement les rapports et les enquêtes sur la sécurité aérienne des éventuelles procédures disciplinaires; sinon, aucun coupable n'aurait accepté de s'autoaccuser à la suite d'un vol en rase-mottes, de réparations bâclées ou d'un avion mal dirigé sur les pistes d'un aéroport achalandé. Cette dissociation s'est maintenue tout au long de la guerre froide. En ce qui concerne les enquêtes et les rapports sur la sécurité aérienne, la version 1995 du manuel de sécurité des vols des FC stipulait que : « À l'exception des cas précisés à l'article 21.47 des Ordonnances et réglements royaux applicables aux Forces canadiennes (ORFC) [cas de blessure ou de décès], ces rapports ne visent pas à imputer de blâme »[6]. Il est écrit plus loin que « Les enquêtes ne cherchent pas à identifier un fautif ou à attribuer un blâme au sens juridique, ni à recommander une sanction, ce qui ne serait pas conforme aux principes de la prévention des accidents ». D'ailleurs, la politique interdisait expressément d'utiliser les rapports sur la sécurité aérienne pour préparer des mises en accusation, entamer des procédures disciplinaires ou imposer des sanctions. Ceci dit, les règles n'empêchaient pas de mener une enquête « parallèle » quand les autorités de la chaîne de commandement l'estimaient nécessaire[7].

Le programme de sécurité aérienne était censé transmettre des messages clairs : le personnel devait toujours rester vigilant en travaillant avec les appareils, et la meilleure façon de protéger les vies et l'équipement utilisé pour les opérations aériennes consistait à apprendre des erreurs d'autrui. Un autre aspect, implicite celui-là, paraissait aller de soi : on ne faisait nulle part allusion aux responsabilités des intéressés, à part l'obligation de signaler ce qui s'était passé, sans crainte de punition. Par conséquent, le programme de sécurité aérienne développé au Canada à partir de 1949 reposait essentiellement sur la collecte et la diffusion des renseignements concernant les accidents et incidents aériens, et n'avait pas pour objet de responsabiliser les gens face à leurs actions[8].

Dans le premier numéro de la revue interne spécialisée en sécurité aérienne *Crash*

Comment, le Chef d'état-major de la Force aérienne, le Maréchal de l'Air W.A. Curtis, a écrit en guise de message que :

> .... le nombre limité d'appareils et d'aviateurs disponibles pour remplir nos missions, combiné aux problèmes d'approvisionnement, de fabrication et de budget, augmentent l'importance relative de chaque accident. Nous ne pouvons pas nous permettre d'accidents, et il faut donc faire le maximum pour les éviter. J'ai le plaisir de vous présenter la revue *Crash Comment* qui remplace le *Résumé trimestriel des accidents* plus détaillé, et qui vous aidera, en apprenant les expériences vécues par d'autres, à éviter des accidents semblables[9].

Et dans l'introduction de la revue, les rédacteurs ont indiqué les raisons de sa publication. Ils voulaient synthétiser, sous une forme aérée et plus facile à consulter, les données statistiques publiées dans le résumé trimestriel antérieur concernant des accidents et incidents dont certains auraient entendu parler. La revue exposerait les erreurs commises lors « des accidents résultant d'une désobéissance aux ordres, d'une grossière négligence ou de la stupidité... »[10]. Il était précisé dans l'introduction que :

> Chaque numéro contiendra... sous la rubrique « Mention spéciale » un aperçu d'accidents pour lesquels on a constaté de la négligence, une désobéissance aux ordres ou de l'insouciance ayant causé ou contribué à causer les accidents en question, ou si ce n'est pas le cas, pourrait provoquer des accidents[11].

Le concept de responsabilité évoqué précédemment n'apparaît nulle part dans les commentaires de Curtis ou dans l'introduction. En fait, l'auteur de l'éditorial mettait dans le même sac la désobéissance et la stupidité, la désobéissance n'étant qu'un facteur problématique parmi d'autres. Cela n'implique pas que les aviateurs mêlés à des incidents ou accidents s'en tiraient habituellement indemnes, et certaines erreurs occasionnaient des sanctions disciplinaires; mais apparemment, les sanctions n'étaient pas appliquées de manière systématique. Dans le premier numéro de la revue *Crash Comment*, on note à propos d'un pilote qui avait fait un atterrissage sur le ventre avec son avion à réaction Vampire : « Il appert que le pilote n'était pas concentré sur sa tâche immédiate, qui était de piloter l'appareil. Il a par la suite été sévèrement réprimandé »[12]. Pourtant, un numéro subséquent évoque le cas d'un pilote qui avait commis une erreur semblable en relevant le train d'atterrissage (au lieu des volets) une fois sur la piste. Or, « ce pilote a été sévèrement critiqué (mais non puni semble-t-il), non seulement parce qu'il avait actionné la mauvaise manette, mais aussi pour avoir tenté de relever les volets » contrairement à la procédure prescrite. Une autre fois, un bombardier Lancaster a été complètement détruit parce qu'un membre de

l'équipage avait relevé le train d'atterrissage avant que l'appareil n'ait décollé. « D'après les conclusions de l'enquête, le capitaine de l'appareil n'avait pas donné à son équipier avant le vol des instructions précises concernant ses tâches, ce qui a contribué à l'accident ». On a aussi constaté qu'aucun des membres d'équipage n'était attaché au moment du décollage. Mais la conclusion globale était simplement que : « Cet accident illustre ce qui peut arriver quand on n'applique pas une discipline de vol rigoureuse »[13]. Voilà trois accidents semblables qui ont apparemment donné lieu à des mesures correctives très différentes. Le fait que les erreurs en vol n'étaient pas toujours considérées assez graves pour justifier des sanctions, ou même des mesures disciplinaires uniformes, revenait à ouvrir la porte à la désobéissance.

Curtis a écrit un autre article pour la revue *Crash Comment* l'année suivante, traitant alors d'aspects comme la discipline, l'obéissance aux ordres et les punitions :

> J'ai passé en revue les accidents aériens survenus l'été dernier, et je suis obligé de dire à mon grand regret que la majorité d'entre eux résultaient d'une erreur de pilotage attribuable au manque de discipline. Une rétraction prématurée du train d'atterrissage, la désobéissance aux règles, les pannes de carburant, les vols en rase-mottes, les manœuvres d'approche avec le train d'atterrissage rentré et les accidents inévitables en roulant sur la piste, toutes ces causes d'accidents drainent énormément nos ressources et ont à maintes reprises causé beaucoup d'embarras à l'ARC[14].

Au printemps suivant, le message a été réitéré, cette fois-ci par le Vice-maréchal de l'Air A.L. James, commandant du Commandement de la Défense aérienne. S'adressant à l'ensemble du personnel des Forces aériennes, et pas seulement aux membres du personnel navigant, il a déclaré : « Le gaspillage dû aux accidents, à l'insouciance, à la négligence ou à l'ignorance réduit considérablement nos capacités ». Il a ajouté : « On constate habituellement que les accidents, que ce soit dans les airs, à l'atelier ou dans les cuisines, viennent du fait que quelqu'un a essayé d'accomplir une tâche pour laquelle il n'était pas qualifié, a enfreint un règlement ou a tout simplement manqué de jugeotte »[15]. Pourtant, en évitant de s'attaquer directement aux problèmes liés à la désobéissance, aux sanctions disciplinaires et aux responsabilités, les dirigeants des Forces aériennes laissaient entendre, message renforcé par la plupart des exemples rapportés dans la revue *Crash Comment*, que la désobéissance sous forme de mépris des règlements, même si elle était connue et désapprouvée, semblait pourtant tolérée au même titre que les accidents attribuables au manque de formation ou d'intelligence.

En 1954 la revue *Crash Comment* ayant été rebaptisée *Propos de vol*, le nouveau Chef d'état-major de la Force aérienne, le Maréchal de l'Air C.R. Slemon, a parlé surtout dans son message inaugural de l'application d'habitudes de travail sécuritaires :

« Que vous soyez pilote ou préposé aux services de soutien, vous pouvez apprendre et profiter des expériences et des connaissances d'autrui »[16]. En éditorial, le Directeur de la Sécurité des vols (DSV) a indiqué que cette publication avait pour but de « promouvoir une meilleure sécurité et de meilleurs vols auprès des membres des Forces aériennes, tant le personnel naviguant que le personnel au sol ». Il a poursuivi en disant :

> Nous sommes convaincus que la sécurité aérienne n'est efficace que dans la mesure où le personnel l'assure, et que la responsabilité de la sécurité revient directement à ceux parmi vous qui font partie du personnel navigant et du personnel au sol. La meilleure façon de remédier aux accidents est d'empêcher qu'ils se produisent. Par conséquent, la revue *Propos de vol* vise à favoriser l'application de ces concepts dans toutes les phases des opérations de l'ARC.

L'équipe éditoriale invitait les lecteurs à lui transmettre des idées au sujet des opérations sur le terrain, ajoutant toutefois que « toutes les lettres seront traitées de manière "confidentielle" »[17], ce qui suppose que les écrits en question pouvaient impliquer un certain degré de culpabilité.

Il y avait peut-être une bonne dose de culpabilité dans les opérations aériennes si on en croit le Major-général (à la retraite) Bob Chisholm, d'abord pilote de chasse au début de sa carrière dans les années 1950, qui s'est ensuite tourné vers les hélicoptères, occupant des postes de commandement jusqu'au niveau de groupement avant de devenir commandant adjoint du Commandement aérien, puis Directeur de la Sécurité des vols à la fin des années 1970. Selon lui, les pilotes de chasse étaient « les vrais coupables, puisque ce sont eux qui dans le cadre de leur travail ont la possibilité de voler "vite et bas" ». Plus largement, Chisholm était d'avis qu'on transmettait aux aviateurs des messages ambivalents :

> À la lumière de mon expérience accumulée de 1956 à 1990, la nature et le contexte des opérations des Forces aériennes ont changé radicalement. Au début de cette période, il paraissait évident que l'environnement de vol était devenu peu sécuritaire à cause de l'amalgame d'anciens pilotes de la Deuxième Guerre mondiale et de jeunes pilotes inexpérimentés. La présence de dirigeants issus d'une autre époque combinée au manque de pilotes expérimentés se traduisait par un climat dangereux et une mauvaise discipline. Les membres du personnel abusaient certainement de l'alcool puisque le mess des officiers représentait le principal pôle d'activités sociales [18].

Heureusement, a ajouté Chisholm, certains officiers appliquaient les règles disciplinaires et se souciaient de la sécurité des vols; en outre, il existait des façons de punir les actes de désobéissance en cas de nécessité. Globalement, aux dires de Chisholm :

> ... les chefs des Forces aériennes de la génération suivante... sont le fruit de cet environnement, qui les a influencés. Certains des dirigeants plus anciens comme le Col[onel] (à la retraite) Joe Schultz ont mis au point des méthodes de prévention des accidents très efficaces. Il appartenait aux dirigeants des Forces aériennes de juger si la désobéissance était ou non une des causes d'accidents aériens[19].

Les chefs des Forces aériennes durant les années 1970 et 1980 avaient donc reçu des indications assez claires quoique variées, mais qui allaient souvent dans le sens d'une attitude de laisser-faire en ce qui concerne les actions et réactions voulues en cas de désobéissance aux règles. Il en aurait résulté une culture de désobéissance passive faisant que les délinquants pouvaient transgresser les normes sans trop se préoccuper du fait qu'ils commettaient ainsi un acte de désobéissance.

Avant de passer aux décennies suivantes, soulignons que cette culture de tolérance ne se limitait pas aux Forces aériennes ni au milieu des pilotes de chasse. En rappelant ses débuts en tant que pilote d'hélicoptères dans les forces navales, le Colonel (à la retraite) John Lehmann a raconté comment il avait détruit un appareil « par un samedi matin ensoleillé » lors de son premier vol jumelé (deux apprentis sans instructeur). En pratiquant une manœuvre dite « arrêt rapide », Lehmann a fait plonger dans l'eau son hélicoptère HTL-6 (Bell 47), qui s'est brisé puis a coulé. À sa comparution consécutive devant le commandant, Lehmann s'est contenté de dire « je suis désolé, c'était un accident ». Son chef a simplement répliqué : « Je sais bien que c'était un accident ». Au grand étonnement de Lehmann « ... c'était tout : pas de commission d'enquête, pas d'enquête, aucune sanction. Dans mon registre, on avait seulement noté : plan de leçon 20 (incomplet) »[20].

Des décennies de désobéissance

Le discours d'introduction prononcé par le Colonel Joe Schultz, doyen du département de la sécurité des vols durant la plus grande partie des années 1970, montre qu'il était de ceux qui croyaient à la nécessité d'un vrai leadership. Schultz a exprimé clairement ses vues dans le rapport d'analyse annuel des accidents d'aéronefs, en 1973 :

> À moins de chercher d'abord à prévenir les causes sous-jacentes

> des défaillances imputables au personnel, il sera impossible de réduire le nombre d'accidents dus à l'erreur humaine. Il faudrait pour cela remettre l'accent sur la supervision. Nous devons connaître les points forts et les points faibles des membres du personnel, et injecter directement les ressources nécessaires pour bien les former, pour leur inculquer les connaissances, les compétences et la motivation nécessaires à l'accomplissement des tâches[21].

Dans ce même document, le Vice-chef d'état-major de la Défense, le Lieutenant-général Chester Hull, un pilote avisé, s'est abstenu de mentionner l'élément humain en parlant de supervision; il a plutôt indiqué de façon un peu obscure que le superviseur « a ultimement le devoir de veiller à ce que nos erreurs passées permettent l'adoption consécutive de mesures de prévention efficaces et permanentes »[22]. On peut en conclure qu'il songeait à apporter systématiquement des mesures correctives, plutôt qu'à attribuer des blâmes. Ironiquement, il semble que le Directeur de la Sécurité des vols avait une position plus ferme que le deuxième plus haut dirigeant des Forces canadiennes. Cela pouvait prêter à confusion pour les aviateurs ayant eu l'occasion de lire ces commentaires.

Certains des articles dans la revue *Propos de vol* devaient aussi laisser les aviateurs perplexes. Ainsi, un article datant de 1975 sous forme de test psychologique populaire, avec pour titre *Dans quelle mesure êtes-vous du type Sierra Hotel?*, présentait une liste de manœuvres acrobatiques indiquant si le sujet était un « hot dog », ou pilote du type Sierra Hotel, autrement dit un risque-tout. Dans un cas, un pilote méritait « 5 points pour un passage à basse altitude à côté de la tour de contrôle; on ajoutait 5 points si l'avion volait plus bas que les contrôleurs, et 10 points encore s'il volait si bas que personne ne pouvait le détecter »[23]. Coïncidence peut-être, vers la même année, le commandant d'une base d'entraînement des pilotes partant à la retraite aurait raflé les 10 points supplémentaires s'il n'y avait pas eu autant de membres du personnel et d'apprentis pilotes présents lors de son dernier vol exécuté à très basse altitude. Soulignons cependant, en toute justice, que l'article rappelait que les manœuvres du genre étaient répréhensibles et qu'un vrai pilote du type S-H ou de n'importe quel calibre était quelqu'un qui volait correctement, selon les règles.

Le rapport annuel d'analyse des accidents d'aéronefs de 1977 contenait une autre série de messages. Le premier, rédigé par le Chef d'état-major de la Défense, l'Amiral R.H. Falls, un ancien pilote de chasse de la marine, commentait le taux anormalement élevé d'accidents survenus l'année précédente. Sans vouloir pour autant limiter le désir d'accomplissement des pilotes, il les priait de songer à la nécessité de préserver les ressources. Dans un langage très édulcoré, il soulignait le rôle des leaders : « Il incombe tout autant aux responsables du contrôle de l'administration de nos ressources aériennes qu'à la main-d'oeuvre opérationnelle de veiller à la sécurité

de nos opérations aériennes »[24]. Le nouveau Directeur de la Sécurité des vols, le Colonel Chisholm, s'est montré plus précis, rappelant que 70 pour cent des accidents aériens étaient dus à des erreurs humaines. « Les causes sous-jacentes se résument à un manque de motivation, une surveillance insuffisante, un manque de conscience professionnelle et de connaissances et un excès de zèle »[25]. Le rapport conclut par une analyse des tendances, en particulier sous l'angle des fautes professionnelles, soulignant qu'il n'y a que deux façons de remédier à ce problème. La première solution, suivant le principe que « l'erreur est humaine », consiste à essayer de rendre l'équipement à l'abri des défaillances. Ou l'autre solution, « pour nous, la seule solution valable, est de s'attaquer sérieusement au problème de l'erreur humaine ». Il faut, poursuit le rapport « mettre à l'épreuve le leadership à tous les échelons, et les militaires [tant les chefs que les subalternes peut-on présumer] auront énormément besoin de motivation ».

À cette fin, les autorités des Forces aériennes ont instauré un cours pour les superviseurs de vol. On réunissait alors les pilotes haut gradés des divers services (chasse, transports, hélicoptères tactiques, appareils de la marine et appareils d'entraînement) afin d'étudier la philosophie et les méthodes de supervision des membres d'équipage aux niveaux inférieurs. Une des leçons les plus intenses auxquelles l'auteur ait alors assisté concernait la légitimité de permettre brièvement au personnel non navigant de « manipuler les commandes de vol » d'un appareil. Dans certains services, cette pratique était spécifiquement interdite, alors qu'ailleurs, on n'y avait pas vraiment songé; c'était une coutume qui ne paraissait pas mauvaise en soi. Mais sur le terrain, les membres du personnel non navigant appréciaient la chose, quoique certains d'entre eux, notamment le Colonel Mike Boomer, un logisticien de l'Air, avaient des doutes quant à la légalité de cette pratique[26]. Cela ressemble fort à un appel à la responsabilisation, un aspect qui relève évidemment des superviseurs et des chefs; pourtant, cela n'a pas été mentionné comme tel.

Les articles dans la revue *Propos de vol* continuaient à révéler une dichotomie semblable, source de confusion. Un article paru en 1980 intitulé « Problèmes pressants » décrivait deux incidents survenus avec des avions Hercule. L'auteur, représentant la Direction de la Sécurité des vols, affirmait sur un ton emphatique n'avoir « nullement l'intention d'accuser ces deux pilotes de quoi que ce soit », alors qu'ils s'étaient retrouvés en difficulté après avoir outrepassé leurs capacités. Il poursuivait en disant que si les pilotes n'avaient pas été aussi expérimentés, les conséquences auraient pu être encore pires, ajoutant qu'il avait lui-même déjà dépassé ses propres limites à l'occasion. Son message était que tous les pilotes devaient se ménager une marge de sécurité pour les imprévus, laissant entendre de façon très polie qu'il valait mieux en vol respecter les limites prescrites[27]. Voilà trois exemples de pilotes chevronnés qui auraient dû savoir ce qu'il fallait faire, mais qui ont tout de même fauté, apparemment sans qu'on leur réclame ensuite des comptes. Un autre article paru la même année, « Erreurs de vérification », décrit de façon apparemment réaliste les membres d'un équipage « plongés dans le bain », autrement dit « distraits »

(la distraction étant l'une des causes formelles décrites plus loin) au point d'avoir oublié de faire une vérification complète, si bien que les quatre moteurs de leur avion de patrouille maritime Argus se sont emballés[28]. Mais les commentaires de l'éditorial laissaient supposer qu'il y avait eu une certaine négligence : « La Direction de la Sécurité des vols tient à remercier l'auteur pour sa coopération, son honnêteté et sa perspicacité à vouloir partager son expérience, malgré que ce soit pour lui une tâche bien difficile »[29]. Ce genre d'insinuation voilée, dans la revue dont le mandat était justement d'établir la vérité, n'a sûrement pas encouragé les bonnes volontés.

> Cette dichotomie se manifestait également à l'échelle des unités. Par exemple, c'est durant la même période qu'un pilote de ma base « est tombé à court de carburant » juste après l'atterrissage, alors qu'il avait fait halte pour se ravitailler environ une heure avant. Il semble évident qu'on aurait dû alors appeler l'officier responsable de la sécurité des vols pour préparer le rapport d'incident requis, mais rien n'a été dit ou fait à ce sujet même si tout le monde le savait dans le milieu des services de vol, les techniciens ayant dû remorquer l'appareil vide sur environ un kilomètre pour le ramener au hangar. Une autre fois, un pilote qui avait travaillé à la salle des opérations durant la nuit est parti voler le lendemain matin, même s'il s'était fait rappeler la règle exigeant un repos ininterrompu de huit heures. Moins d'une heure après le décollage, il a été mêlé à un accident. En l'occurrence, une enquête aurait dû avoir lieu, mais je ne me souviens pas que des mesures disciplinaires quelconques aient été prises.

Ce sont les genres d'événements qui étaient notés ou auxquels on pouvait assister au cours des activités journalières d'une unité aérienne. Dans certains cas, comme certains de ceux relatés dans les revues *Crash Comment* et *Propos de vol*, les erreurs commises paraissent excusables, d'autres semblent dues au fait que les pilotes ont dépassé leurs propres capacités, et d'autres encore sont attribuables de toute évidence au non-respect des ordres, autrement dit à la désobéissance. Mais comment pourrait-on blâmer des gens évoluant dans un milieu relativement laxiste où les autorités supérieures négligeaient apparemment de punir les coupables, y compris les responsables de la sécurité des vols qui abdiquaient leur neutralité officielle dans les documents d'enquête en attribuant des blâmes.

Au milieu des années 1980, il y a eu une nouvelle série de déclarations en éditorial provenant de pilotes haut gradés. Ainsi, le Mgén Larry Ashley, devenu peu après commandant du Commandement aérien, a écrit à propos des règles de sécurité et des façons responsables de voler, mais en insistant surtout sur la maîtrise du nouvel appareil et du nouvel équipement qui allaient entrer en service :

> De nos jours, le chef d'équipe doit être parfaitement au courant des dernières nouveautés dans son domaine particulier de spécialisation, tout en enseignant aux novices les principes fondamentaux de sa spécialité ainsi que les trucs du métier qui nous ont si bien servi depuis plus de 60 ans[30].

Il ne mentionnait pas quels étaient ces principes et ces trucs. Plus tôt durant l'année, le Général G.C.E. Thériault, un pilote avisé occupant le poste de Chef d'état-major de la Défense, s'est dit très fier qu'il n'y ait eu aucun accident d'avion en 1984. Il espérait voir la chose se répéter en 1985 : « Ce ne sont pas que des voeux pieux car j'ai quelques idées pratiques à ce sujet. De tous les facteurs qui entrent en jeu dans la création d'un milieu sécuritaire pour les opérations aériennes, l'attitude du personnel est de loin le plus important »[31]. Mais assurément, il n'y a rien d'ambigu dans l'attitude des aviateurs. Si les gens avaient suivi les recommandations données aux pilotes S-H ainsi que les conseils de Schultz et Chisholm pour assurer un leadership fort et efficace, les aviateurs aux rangs inférieurs, en menant des opérations risquées, auraient dû agir selon les règles. La seule ambiguïté, c'est apparemment le fait que les autorités hiérarchiques n'ont pas réclamé de comptes aux aviateurs coupables d'actes de désobéissance ou de stupidité.

Cette ambiguïté est peut-être due au fait que, comme l'a expliqué le Major-général (à la retraite) Fraser Holman, un pilote de chasse ayant commandé aux niveaux d'escadron et d'escadre avant d'accéder à des postes de haut niveau dans les services du NORAD, les intéressés considéraient ordinairement les règles et les directives de vol comme des suggestions plutôt que des ordres stricts, croyant que s'ils ne respectaient pas les règlements, « cela ne prêterait pas tellement à conséquence et ne nuirait probablement pas à la réussite de la mission. En évaluant les impératifs de la mission par rapport aux règles de sécurité, ils pouvaient être portés à les omettre délibérément ». Par exemple, c'était pratique courante en Europe de grimper dans les nuages (au risque de percuter un autre appareil) sans avoir reçu l'autorisation du contrôleur de la circulation aérienne lorsque le temps se gâtait au point de rendre dangereux le pilotage suivant les règles du vol à vue[32]. Toutefois, Holman estime que la sécurité, autant que l'efficacité des opérations, était un des fondements de la pensée des membres des Forces aériennes. « Nous avions une assez grande latitude dans l'application des règlements, le but premier étant d'accomplir [la mission], et on nous encourageait à prendre des initiatives tout en agissant selon les principes de sécurité ». Sauf pour les fautes graves comme lors d'un vol en formation interdit qui a abouti à un écrasement, suivi de procès en cour martiale, Holman soutient que quand il devenait nécessaire d'imposer des mesures disciplinaires « pour des infractions mineures, il y avait d'autres recours, comme les avertissements verbaux, des séances de débreffage, l'obligation de voler avec des pilotes de haut niveau pour revoir les procédures de vol, ainsi que d'autres méthodes moins officielles du genre ». Mais

n'aurait-on pas confondu ces « méthodes moins officielles » avec une acceptation tacite de la désobéissance au jour le jour?

Si c'est le cas, cela contribuerait à expliquer une autre requête, adressée par un autre Directeur de la Sécurité des vols, réclamant qu'on tente à nouveau de régler en priorité les problèmes liés au personnel, qui demeuraient la cause première de 70 pour cent des accidents et incidents. Le Colonel Hugh Rose a exposé dans cette veine un projet visant à élargir l'éventail des facteurs d'accident attribuables au personnel. Selon ses affirmations, « il a été bien plus difficile de cerner les facteurs d'accident liés au personnel [que les problèmes d'ordre matériel ou environnemental] ». Il a poursuivi en disant que seul un examen approfondi de ces facteurs permettrait de « comprendre et corriger les conditions qui mènent à la défaillance humaine... ». Il voulait que les enquêteurs se penchent non seulement sur les circonstances des accidents, mais aussi sur les raisons qui les ont provoqués. Avec un peu de cynisme, on peut peut-être conclure que Rose cherchait ainsi une façon contournée d'éviter de s'attaquer à la désobéissance. Par contre, il réclamait « un examen plus critique de l'exploitation », ce qui aurait pu dévoiler des cas de désobéissance[33].

En fait, l'éventail des facteurs d'accident liés au personnel a beaucoup augmenté depuis le début des années 1970, tendance qui s'est poursuivie jusque dans les années 1990. Le Tableau 1 présente les définitions établies en 1995 des facteurs « psychologiques ou comportementaux » pouvant s'appliquer aux membres des Forces aériennes, tant le personnel navigant que le personnel au sol, alors que le Tableau 2 compare les causes d'accidents aériens attribués à des erreurs du personnel navigant durant une période de plus de 20 ans. En plus de l'importance croissante des facteurs humains, il faut signaler la prévalence des accidents attribuables à des erreurs de jugement, à l'inattention, à la négligence et à la désobéissance aux ordres. Ces critères paraissent encore pertinents pour décrire les gens qui ont soit intentionnellement (dans les cas de désobéissance), soit involontairement mais tout de même par leurs actions, outrepassé les limites prescrites ou se sont montrés imprudents.

Facteur causal	Définition
Ennui	Une tâche répétitive ennuyeuse ou routinière peut entraîner une baisse de vigilance et, par voie de conséquence, l'omission d'une manœuvre nécessaire aux opérations normales ou en cas d'urgence.
Négligence	Lorsque les choses ne sont pas faites avec soin, il y a une manifestation d'indifférence, de relâchement ou dérogation aux lignes de conduite établies. À distinguer du terme inattention (voir plus bas).
Concentration	Ce facteur se produit lorsque la personne ne porte son attention que sur un seul stimulus à l'exclusion de tous les autres. Cela peut devenir un problème lorsque la personne concernée n'accomplit pas les tâches ou ne traite pas l'information dont la priorité est immédiate ou plus importante de sorte qu'elle ne remarque pas certains indices nécessitant des mesures immédiates, ou ne peut pas réagir en conséquence.
Consentement	Le consentement est la conséquence d'un surcroît de confiance en soi, d'actions répétitives et de satisfaction. Le consentement se manifeste par une baisse de vigilance, l'exécution hâtive des vérifications avant le vol et des vérifications de maintenance et un

	souci du détail amoindri. Lorsqu'une tâche devient routinière, l'habitude s'installe et le souci du détail passe au second plan. Ayant déjà réussi à plusieurs reprises à maîtriser son milieu, la personne complaisante risque de plus en plus d'exécuter ses tâches routinières de façon désinvolte et de négliger l'aspect préventif. Elle ne se rend pas compte que son rendement se détériore graduellement étant donné qu'elle ne sait plus faire preuve de sens critique.
Confiance en soi	Ce facteur est généralement un trait de personnalité positif qui permet d'agir avec un certain degré de confiance en soi. Un surcroît ou une insuffisance de confiance en soi peut compromettre le jugement ou la prise de décision rationnels.
Distraction	Ce facteur survient lorsque l'attention est interrompue par un autre stimulus n'ayant rien à voir avec la tâche en cours.
Expectative ou attitude perceptuelle	La personne s'attend à percevoir dans son milieu certains indices et tend à en chercher certains plus activement que d'autres. Dans les cas extrêmes, l'expectative est tellement forte qu'elle occasionne la perception d'indices inexistants ou, au contraire, l'expectative est tellement faible qu'il lui devient impossible de déceler les indices existants.
Interprétation des informations	Ce facteur se réfère au processus permettant de recevoir des informations, d'évaluer leur signification et de décider des mesures convenables à prendre. Le cerveau humain est limité dans le traitement d'informations reçues simultanément de sources différentes, surtout lorsque les signaux sont de courte durée et ne sont pas prévus. Une perte de signaux coexistants ou qui suivent immédiatement les signaux traités est possible.
Inattention	Ce facteur se réfère au manque d'attention devant une tâche ou à la non-perception des indices pertinents du milieu. Étant donné qu'il faut accorder consciemment son attention à la tâche en cours, ne pas porter attention est une description technique précise de cette anomalie.
Jugement	Ce facteur est retenu lorsqu'un choix et une décision, ou un manque de décision, s'avèrent mauvais et provoquent un événement. Dans ce contexte, le jugement suppose un processus de raisonnement où entre en jeu l'évaluation de choix, plutôt que les aptitudes à évaluer des grandeurs physiques comme la vitesse ou le rythme de rapprochement. Pour les besoins de la détermination des facteurs, le jugement est un processus mental qui permet de reconnaître, d'analyser et d'évaluer les informations concernant l'aéronef et le milieu.
Motivation	Ce facteur se réfère à ce qui stimule et pousse quelqu'un à agir. Un surcroît ou une insuffisance de motivation peut réduire son aptitude à poser des jugements rationnels ou à prendre des décisions.
Désobéissance aux ordres	Ce facteur se réfère à l'omission ou à un acte délibéré contraire aux ordres écrits ou oraux. Il ne doit être retenu que dans le cas d'infractions délibérées aux ordres, de négligence et d'actes délibérés d'irresponsabilité. Le texte du rapport doit préciser l'ordre dont il s'agit.
Pressions	Ce facteur est retenu lorsqu'une personne perçoit le besoin de poursuivre une tâche au-delà des limites personnelles ou humaines ou des limites de l'équipement ou du milieu, accordant à sa tâche une priorité excessive. Ce phénomène peut découler, notamment, des contraintes personnelles et des pressions exercées par les collègues ou par les autorités.
Technique	Ce facteur comprend les aptitudes de manœuvre, d'exécution et les aptitudes pratiques d'un niveau inférieur à celles auxquelles on peut raisonnablement s'attendre d'une personne ayant une formation et une expérience équivalentes. La technique suppose le recours à des aptitudes permettant d'évaluer des grandeurs physiques comme les vitesses, les distances, les rythmes de rapprochement, etc., et d'y réagir.

Formation	La formation signifie l'acquisition d'aptitudes, de connaissances et d'attitudes nécessaires à l'exécution convenable des tâches assignées. Ce facteur est retenu lorsque la formation est insuffisante ou inappropriée. Lorsqu'on retient ce facteur, il importe de savoir que la responsabilité de la formation incombe à l'entité qui donne la formation et non à la personne mise en cause par l'événement. La seule exception à ce chapitre touche le transfert négatif de la formation, par exemple l'exécution sur un aéronef de techniques apprises pour la manœuvre d'un autre type d'aéronef; un tel transfert peut être assigné à la personne qui l'effectue.
Autres facteurs	Ces facteurs sont retenus lorsqu'aucune des définitions ci-dessus ne s'applique aux facteurs humains et aux facteurs en cause. Il faut fournir dans ce cas une description détaillée.

Tableau 1 : Facteurs psychologiques/comportementaux en cause lors des accidents aériens survenus dans les FC en 1995[34]

Facteur causal	1973	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994
Aspect liés à la désobéissance ou à l'indiscipline																				
Ennui																				
Négligence		1	1	1			1	1	1		1	1		1	2		1			
Contentement												1				3	1	4		
Inattention	4	4	8	4	8	2	4	7	3	3	1	1			1	2				
Désobéissance aux ordres	2	1			2	2		1			1		1	1		1	1			
Pressions												1				1				
Autres facteurs																				
Concentration							1		1	1	1	1	1	1	4	1	1	3	1	
Confiance en soi		1																	1	
Distraction								2	1						1					
Expectatives											1	1			1	2		2		1
Interprétation des informations					1	1			1			1	1							
Jugement	17	12	12	3	8	4	4	9	5	1		2	2	1	5	8	3	4	2	4
Motivation					1							1								
Technique	15	6	7	6	12	3	2	7	7	6	2	3	5	3	4	8	5	4	5	3
Formation						1							3							
Autres																				

Tableau 2 : Accidents aériens imputables à des facteurs psychologiques/comportementaux[35]

Notes :

1. On parle en l'occurrence d'accidents qui ont entraîné des dommages ou des destructions majeurs, des blessures ou des décès; cela exclut les incidents ayant causé des dommages mineurs ou qui auraient pu aboutir à un accident. Par exemple, en 2004, il y a eu 11 accidents d'avion et 1585 incidents aériens.
2. Les cases en gris indiquent que d'après les sources, le facteur correspondant n'était pas en cause. C'est l'auteur qui a combiné les types de facteurs apparentés.

Contrairement à la sécurité aérienne, les actes d'indiscipline ne se limitaient pas aux vols. Tant les membres du personnel au sol que les aviateurs pouvaient se laisser aller aux coutumes douteuses ayant cours au mess. Comme nous l'avons mentionné précédemment, le mess était un endroit où les aviateurs se saoulaient et s'adonnaient à d'autres divertissements. Les jeux de hasard étaient pratique courante, et assez souvent, les aviateurs devaient fournir à leur épouse divers prétextes pour justifier un retour du mess aussi tardif [36]. Un contrôleur des armes aériennes, le Brigadier-général Rob Clark, a rappelé la coutume annuelle du week-end de beuverie « Sapsucker »; selon des gens qui y ont assisté, les aviateurs, pour la plupart membres d'équipages de chasse, arrivaient alors à une base de défense aérienne en exécutant des manœuvres d'atterrissage périlleuses du type « Sierra hotel », festoyaient toute la fin de semaine puis repartaient le dimanche ou le lundi, en fonction de leur état de récupération physique[37]. Malgré les effets durables de cette beuverie prolongée, parfois et même fréquemment si on en croit la légende, les aviateurs repartaient en effectuant des acrobaties du même genre, tout en respirant de l'oxygène pur à travers leur masque[38]. Était-ce acceptable? Certains aviateurs pensaient que non et persistent à le croire, mais d'autres considéraient apparemment que les gens appelés à combattre et risquant de mourir dans les airs avaient droit à certaines libertés, à condition de contrôler leurs agissements inacceptables[39].

Ces libertés pouvaient aussi s'étendre au personnel au sol, quoique dans une mesure limitée. Dans beaucoup de bases, la capacité de conduire des chauffeurs était vérifiée chaque vendredi soir, mais les personnes ivres n'étaient pas normalement accusées de conduite en état d'ébriété; on se contentait plutôt de confisquer les clés et les véhicules pour leur éviter des ennuis plus graves[40]. En toute justice, rappelons que cette politique était parfois appliquée avec zèle, surtout en Allemagne où les autorités portaient souvent des accusations[41]. Ce n'était pas tellement à cause des règles en vigueur dans les Forces aériennes, mais plutôt à la suite de l'évolution des mœurs, si bien que l'abus d'alcool et les autres traditions au mess allaient désormais à l'encontre des attentes de la population canadienne. D'ailleurs, au cours de la décennie 1980, la société a imposé progressivement des normes de conduite accrues, alors qu'auparavant, les dirigeants des Forces aériennes étaient réticents à fournir un soutien aux gens souffrant d'un problème d'alcoolisme, ou à simplement rejeter leur candidature au départ[42]. L'influence des valeurs canadiennes contemporaines a joué aussi dans le cas d'aviateurs, dont des officiers supérieurs, qui ont enfreint la loi en commettant notamment des actes de fraude[43].

Une culture commune aux diverses forces aériennes?

Une bonne partie de la documentation portant sur les Forces aériennes du Canada pendant la guerre froide laisse entendre que leur doctrine, leurs organisations et

leur équipement s'inspiraient de modèles américains. C'est peut-être vrai, mais la culture de l'après-guerre dans l'ARC découlait des expériences de la RAF pendant la Deuxième Guerre mondiale. Donc, la culture propre aux forces américaines ayant influencé les aviateurs canadiens autant que celle de l'aviation britannique, il convient d'examiner les expériences récentes de ces deux pays.

L'exemple emprunté à la United States Air Force (USAF) remonte aux années 1990. En 1997, un bombardier B-52 s'est écrasé en pratiquant des manœuvres en vue d'un spectacle aérien. Le pilote et les membres de l'équipage, composé de superviseurs, ont alors péri. Cet accident avait beaucoup fait parler à l'époque, et selon des journalistes et des officiers familiers avec le milieu des pilotes de B-52, le pilote était réputé pour sa témérité. Par la suite, la Direction de la Sécurité des vols à Ottawa a produit un bref film vidéo éducatif intitulé *A Darker Shade of Blue*, qui présentait une courte analyse de l'accident suivi de commentaires élaborés du président de la Commission d'enquête sur les accidents et de l'officier général commandant la base et ses unités aériennes. Le Colonel Michael McConnell, président de cette commission, y décrivait quatre facteurs ayant contribué à l'accident. Le premier était une erreur du pilote qui avait dirigé l'appareil « d'une façon contraire aux règlements et aux consignes de vol », particulièrement « en dépassant les limites de manœuvre par rapport à l'angle d'inclinaison, à la vitesse et à l'altitude... ». Deuxièmement, une erreur de l'équipage a fait en sorte que le pilote s'est retrouvé en situation de décrochage. Le troisième aspect est la négligence de ses superviseurs qui ont permis au pilote de rester aux commandes malgré ses mauvaises méthodes de pilotage. Enfin, il y a eu manque flagrant de leadership, puisque le pilote a continué à voler de manière téméraire malgré les consignes. D'ailleurs, la présence de trois de ses supérieurs à bord du bombardier ne l'a pas empêché de se tuer lui-même et de les entraîner avec lui dans la mort. Les propos du général commandant de la 12e Force aérienne, le Lieutenant-général Thomas Griffith, portaient surtout sur l'idée que « les infractions à la discipline des Forces aériennes sont des aberrations ». Peut-être bien, mais cet accident était tout de même assez significatif pour que les autorités de l'Aviation royale du Canada distribuent ce film vidéo informatif à l'ensemble du personnel, en signalant par un titre évocateur qu'il s'agissait d'un épisode « sombre » pour le personnel navigant. Mais là encore, les leaders des Forces aériennes canadiennes n'ont aucunement souligné que l'accident était dû de toute évidence à un problème de désobéissance; ils croyaient peut-être eux aussi que les actes du genre étaient de simples aberrations.

Aberration peut-être, mais en plus du film vidéo, la DSV a diffusé à l'automne 1998 un document décrivant l'accident du B-52, ainsi qu'un éditorial assez ferme à propos du leadership. Le rédacteur en chef, le Capitaine Jay Medves, y mentionnait que des exemplaires passés en contrebande du rapport d'accident avaient sur le coup entraîné des débats passionnés :

> J'avais rarement vu un document susciter tant de discussions parmi les chefs. « C'est très intéressant, mais ça ne pourrait pas arriver ici », disait l'un d'eux. C'est faux. Si une situation semblable risque moins de se produire ici, c'est simplement parce que notre force aérienne est beaucoup plus restreinte que celle des États-Unis; ce n'est pas parce que nous sommes différents, meilleurs, moins vulnérables ou moins humains[44].

L'année suivante, un numéro de la revue *Propos de vol* a porté entièrement sur les questions de discipline. Ce numéro, avec comme titre en page couverture « Focus sur la Discipline », comprenait des articles écrits par des membres de la USAF, de l'armée américaine et de l'aviation australienne. Le Brigadier-général Charles Burke, Directeur de la Sécurité de l'armée des États-Unis, affirmait brutalement :

> La sécurité des opérations aériennes exige que l'on fasse cesser les manifestations d'indiscipline avant qu'elles ne causent un accident. Mais bien des fois, pour ne pas nuire à la carrière d'un aviateur, nous hésitons à le tenir responsable d'un manquement à la discipline aérienne, d'une violation des procédures, ou d'une dérogation aux normes.
>
> Il est plutôt rare que l'indiscipline se corrige d'elle-même. Il appartient au commandant de prendre les mesures requises en cas d'infraction[45].

Ce numéro contenait aussi un texte de l'Adjudant-chef Bert Lapointe, adjudant-chef de la 1re Division aérienne du Canada. Lapointe y déclarait entre autres :

> Au cours de ma carrière, j'ai pu constater l'excellent travail accompli..., mais j'ai malheureusement également remarqué certaines mauvaises habitudes qui découlaient directement d'un manque d'autodiscipline et qui ont nécessité de la formation et des mesures correctives au niveau des procédures d'exploitation. Pour être efficace, la discipline n'a pas à revêtir un caractère excessivement autoritaire. Il vaut mieux plutôt l'intégrer aux activités quotidiennes[46].

En l'occurrence, comme ce fut plusieurs fois le cas, un représentant de l'organe responsable de la sécurité aérienne a souligné sans équivoque que le problème se situait au niveau de la haute direction des Forces aériennes.

Plus récemment, au cours d'un processus d'intégration des forces armées britanniques, on a mis sur pied en 2002 une organisation mixte de sécurité aérienne, le Defence Aviation Safety Centre, et entrepris la publication d'un nouveau magazine sur la sécurité baptisé *Aviate*. Le deuxième numéro contenait un bref article expliquant que le monde de l'aviation est un milieu dangereux, et que les aviateurs « possèdent un bagage de qualités précises dont l'intelligence, l'intégrité et la stabilité, ont des qualifications poussées et se comportent de manière responsable ». Cela dit, l'article décrivait ensuite les résultats d'un sondage récent auprès des copilotes qui a révélé que « ceux-ci considèrent leurs capitaines comme des types excessivement confiants, arrogants, imprévisibles et téméraires, des traits propres à une personnalité "active-masculine" ». Fait intéressant, l'auteur soulignait que ces traits de personnalité, observés également chez les aviatrices, se retrouvent dans tous les groupes de pilotes[47]. On peut s'interroger sur l'éventualité d'un lien causal avec les habitudes de désobéissance profondément ancrées, puisque le même auteur, dans un article paru l'année suivante, a abordé le sujet de la conformité et des déviations par rapport aux normes. Tout en admettant que le non-conformisme et l'adaptabilité sont des valeurs respectables, il conclut que « la situation est dangereusement malsaine... si la culture propre aux Forces aériennes tolère des actions contraires aux règlements ou quand on constate que les intéressés prennent des libertés avec les règles ». « Évitez d'enfreindre les règles; changez plutôt le système »[48]. Apparemment, les responsables de la sécurité aérienne en Angleterre ne toléraient aucunement la désobéissance, et dans un autre des premiers numéros de la même revue, un éditorial décrivait avec des commentaires à l'appui un vol d'entraînement non autorisé au début des années 1950 qui avait donné lieu à des sanctions disciplinaires : « Notre professionnalisme exclut ce genre d'attitude. Les vols non autorisés sont un vestige du passé. Vu que l'indiscipline ne pose plus d'inquiétude, les vols non réglementaires comme ceux qui ont abouti à l'accident de l'appareil Wellington sont une perspective improbable. Mais est-ce vraiment le cas ...? »[49] Encore une fois, un responsable de la sécurité aérienne rappelait clairement la nécessité d'une discipline stricte.

Que faire alors?

Il paraît évident que certains aviateurs, de façon volontaire ou par conditionnement, désobéissent encore aux normes et aux ordres au cours des vols, et que ces infractions découlent en partie, au moins implicitement, de la philosophie des Forces aériennes par rapport à la sécurité aérienne; ce chapitre présente des réflexions sur le sujet, tout en laissant beaucoup de questions en suspens. Très peu de recherches ont été faites au Canada concernant la culture propre aux aviateurs, de sorte qu'on ignore par exemple si le genre de discipline s'appliquant à l'Armée de terre ou la Marine serait praticable ou même souhaitable dans les Forces aériennes. Ainsi, il est difficile de

s'imaginer un jeune soldat qui ne voudrait pas se servir de son véhicule en vue d'une mission, croyant qu'il aura des ennuis mécaniques; pourtant, tous les membres des Forces aériennes ont intégré cette notion de responsabilité au plan technique[50].

De même, il reste à déterminer si l'attitude de laisser-faire face à la désobéissance qui caractérise apparemment le milieu de l'aviation n'est rien d'autre que du laxisme, ou si elle vient du fait que les dirigeants prennent un risque calculé en laissant aux combattants aériens la souplesse et l'adaptabilité nécessaires pour mener à bien leur mission, comme l'ont laissé entendre l'Amiral Falls et le Major-général Holman. Pour que l'on puisse demander aux jeunes membres du personnel aérien, tant les pilotes que les employés de soutien, d'accomplir efficacement leur travail avec les ressources actuellement limitées aux plans tactique et opérationnel, il est essentiel d'examiner plus en détail les pratiques anciennes et actuelles des aviateurs et de mieux comprendre la culture en vigueur dans les Forces aériennes.

Enfin, vu que ces commentaires ont provoqué des débats parmi les gens qui ont été appelés à les lire, je tiens à souligner, opinion partagée par plusieurs, que la situation s'est améliorée depuis quelques années en ce qui concerne le sens des responsabilités et l'obéissance aux règles. Comme l'a indiqué le Major-général Chisholm :

> ... à mon avis, nos Forces aériennes ont gagné en professionnalisme comparativement à il y a vingt ans. La question est donc : qu'est-ce qui a changé? On peut en conclure que les règles et méthodes de sécurité aérienne se sont révélées efficaces, et que les membres d'équipage et leurs dirigeants ont appris à se conduire d'une façon plus sérieuse que leurs prédécesseurs[51].

NOTES EN FIN DE CHAPITRE

1. Colonel (Col) R. D. Schultz, *Directorate of Flight Safety 1973 Annual Aircraft Accident Analysis*, Ottawa, Ministère de la Défense nationale du Canada,1973, p. 3.

2 Le mot aviateur est utilisé ici dans un sens général, comme l'équivalent de soldat ou marin. Par conséquent, il englobe tous les militaires portant l'uniforme des Forces aériennes ou qui travaillent pour une organisation des Forces aériennes. Dans le cas des aviateurs qui prennent part aux opérations de vol, on parle de pilotes, de membres d'équipage ou de personnel navigant.

3 L'auteur du document a consulté à cette fin plusieurs officiers en service et à la retraite. Certains d'entre eux étaient d'accord avec cette hypothèse, d'autres l'ont rejetée, et d'autres encore se sont abstenus de commenter. Je tiens à souligner que cette hypothèse est la mienne; je respecte pleinement les opinions de toutes les personnes consultées, et si leur avis a été mal présenté, c'est uniquement par ma faute. Toutefois, l'absence de consensus suppose que les hauts dirigeants des Forces canadiennes auraient intérêt à examiner plus attentivement cet aspect.

4 Il existe très peu de documentation sur la discipline en vol. Une série de recherches dans la base de données du catalogue Guerre, paix et sécurité du Collège des Forces canadiennes, portant sur des aspects comme la discipline en vol ou celle des membres d'équipage, n'a dans certains cas rien donné. Parmi au moins 600 documents majeurs rédigés par des officiers des Forces aériennes qui ont étudié dans ce collège durant cette période, un seul concernait directement la sécurité des vols. Malheureusement, ce document manuscrit est en bonne partie illisible du fait qu'on l'a transposé sur microfilm.

5 Coïncidence curieuse, l'examen des documents de Sir Arthur Harris, Commandant du Bomber Command de la Royal Air Force (RAF) de 1942 à 1945, révèle que les pertes accidentelles dues aux vols en rase-mottes avaient rendu furieux les hauts dirigeants. Documents Harris, Musée de la RAF à Hendon.

6 Canada, Défense nationale. *Sécurité des vols dans les Forces canadiennes*, Ottawa, Approvisionnement et Services Canada, 1995, p. 9-1.

7 Ibid., p. 10-9.

8 Toutes les données sur la sécurité aérienne ont été compilées en fonction de deux catégories d'« événements ». Un « accident » suppose la perte d'un appareil ou des dommages majeurs à un appareil, ou encore des pertes de vie ou des blessures. Un « incident » implique des dommages mineurs ou le fait qu'il aurait pu y avoir des conséquences graves. Les événements sont ensuite subdivisés en opérations « aériennes » quand elles se déroulaient en vol, ou « terrestres » si elles avaient lieu au sol, par exemple des activités d'entretien ou de ravitaillement.

9 Canada, Aviation royale du Canada (ARC), *Crash Comment*, (juillet-septembre 1949), p. (i).

10 Ibid., p. (iii).

11 Ibid., p. (iv).

12 Ibid., p. 1.

13 Canada, ARC, *Crash Comment*, avril-juin 1950, p. 3 et 12-13.

14 Canada, ARC, *Crash Comment*, juillet-septembre 1950, Avant-propos.

15 Canada, ARC, *Crash Comment*, avril-juin 1951, Avant-propos.

16 Canada, ARC, *Propos de vol*, deuxième trimestre 1954, p. 1.

17 Ibid., p. 7.

18 Major-général (Mgén) J.R. Chisholm, courriel envoyé à l'auteur, 29 août 2005.

19 Ibid.

20 Colonel (à la retraite) John Lehmann, « My First (Potentially Fatal) Helicopter Mishap »,

Newsletter of the Venture Association, juin 2002, p. 3.

21 Colonel R.D. Schultz, *Annual Aircraft Accident Analysis 1973*, Ottawa, Ministère de la Défense nationale (MDN),1973, p. 3.)

22 (Lieutenant-général A.C. Hull, *Annual Aircraft Accident Analysis 1973*, Ottawa, Ministère de la Défense nationale (MDN),1973, p. 1.)

23 Canada, MDN, *Propos de vol*, 2/75, p. 10-11.

24 Amiral R.H. Falls, *Analyse annuelle des accidents d'aéronef 1977*, Ottawa, ministère de la Défense nationale (MDN), 1977, p. 1.

25 Colonel J.R. Chisholm, *Analyse annuelle des accidents d'aéronef 1977*, Ottawa, ministère de la Défense nationale (MDN), 1977, p. 3.

26 Colonel F.M. Boomer, courriel adressé à l'auteur, 16 août 2005.

27 Major Jim Stewart, « Problèmes pressants », *Propos de vol*, 1/80, p. 22-24.

28 On parle de surrégime ou de vitesse excessive quand un aéronef vole plus vite que la limite maximale en fonction de laquelle il est conçu. C'est soit l'appareil qui va trop vite, soit les moteurs qui tournent à un régime excessif, de la même façon qu'un moteur de véhicule dépasse la ligne rouge indiquant le régime maximal recommandé.

29 Anonyme, « Liste des vérifications », *Propos de vol*, 3/80, p. 19-20.

30 Mgén L.A. Ashley, « Mon point de vue », *Propos de vol*, 3/85, p. 1.

31 Général G.C.E. Thériault, « Mon point de vue », *Propos de vol*, 1/85, p. 1.

32 Mgén (Retraité) D.F. Holman, courriel adressé à l'auteur, 15 août 2005.

33 Col H. Rose, « Mon point de vue », *Propos de vol*, 4/85, p. 1.

34 Canada. Sécurité des vols dans les Forces canadiennes, p. 11-8 à 11-11. Caractères gras déjà dans le texte original.

35 Tableau compilé à partir des documents *1973 Annual Aircraft Accident Analysis*, *Analyse annuelle des faits imprévus d'aviation 1985*, et *Analyse annuelle des faits imprévus d'aviation 1988*.

36 Brigadier-général (Bgén) R.H. Clark, courriel adressé à l'auteur, 16 août 2005.

37 Ibid.

38 Ibid. Les arrivées en catastrophe du genre ne se limitaient pas à ce weekend de beuverie. Par exemple, l'auteur a vu lui-même un avion de patrouille maritime Tracker « arriver » en vue d'un spectacle aérien à Moose Jaw en volant entre deux hangars.

39 Courriel de Boomer.

40 Courriels de Holman et Clark. Je me souviens personnellement avoir beaucoup ri lorsqu'un camarade complètement ivre est passé par-dessus le trottoir avec son véhicule après avoir parcouru à peine 50 mètres depuis le mess, et qu'on lui a confisqué ensuite ses clés pour la nuit. Le lundi matin, tout le monde s'est moqué de lui, mais il n'a pas été puni.

41 Je me rappelle un officier jugé coupable de conduite avec les facultés affaiblies qui a vu de ce fait sa promotion reportée.

42 Courriel de Clark.

43 Holman. Le Mgén Holman a dirigé un procès sommaire d'un officier accusé de vol à l'étalage. Dans un autre cas, un officier général a été expulsé des Forces aériennes parce qu'il avait utilisé un appareil sans autorisation à des fins personnelles, en plus d'avoir gonflé ses frais de déplacement. Dans la même veine, le Colonel Boomer a évoqué des pilotes qui, au cours de l'Opération *Apollo*, s'étaient attiré des ennuis pour avoir enfreint des règlements autres que ceux relatifs aux opérations aériennes.

44 Capitaine J.S. Medves, « Du rédacteur en chef », *Propos de vol*, 4/98, p. 1.

45 Bgén C.M. Burke, « L'obligation de répondre de ses actes », *Propos de vol*, 4/99, p. 15.

46 Adjudant-chef B. Lapointe, « Sécurité des vols et discipline », *Propos de vol*, 4/99, p. 23.

47 Peter Adams, « Risk Taking By Aircrew », *Aviate* 1/2002, p. 22-23.

48 Peter Adams, « Are You A Deviant? », *Aviate* 1/2003, p. 10-11.

49 Royaume-Uni, ministère de la Défense, « Fifty Years Ago », *Aviate* 1/2002, p. 19.

50 Courriel de Boomer.

51 Courriel du Mgén Chisholm.

13

Ordres incompatibles : Point de vue de la commission d'enquête sur la Croatie

Gordon Sharpe

Introduction

La Commission d'enquête sur la Croatie a été convoquée en juillet 1999 afin d'examiner les plaintes d'ordre médical de nombreux soldats canadiens ayant servi au sein de la Force de protection des Nations Unies (FORPRONU) dans les Balkans entre quatre et huit ans auparavant. La mission menée en Croatie, appelée Opération *Harmony*, à laquelle ont pris part un total de cinq groupements tactiques canadiens et qui semble être la source de la majorité des plaintes, a commencé en mars 1992 et s'est terminée en novembre 1994. Un nombre considérable de soldats canadiens ayant servi en Croatie ont eu l'impression, pendant leur affectation, d'avoir été exposés à un certain type de contaminant de l'environnement et souffrent maintenant d'une variété de problèmes médicaux et psychologiques associés à cette exposition. Ils ont aussi eu l'impression que le ministère de la Défense nationale (MDN) et le ministère des Anciens Combattants ne prêtaient que peu d'attention à leurs plaintes. Au moins en partie pour répondre à la pression des médias, le Chef d'état-major de la Défense, avec l'approbation du ministre de la Défense nationale, a décidé de demander une enquête militaire.

Au cours de l'enquête, il est apparu très vite que la principale cause de la plupart des problèmes médicaux et psychologiques n'était pas de nature environnementale, mais plus vraisemblablement liée au stress opérationnel. La Commission a élargi son mandat pour examiner ce problème et y a finalement consacré environ la moitié de son temps.

Bien que les aspects environnementaux, médicaux et psychologiques de cette opération aient retenu à juste titre l'attention des médias, une autre facette de ce déploiement n'a reçu que très peu d'attention, à savoir, que se produit-il lorsqu'un ordre transmis par la chaîne de commandement des Nations Unies contredit la doctrine et la pratique acceptée d'une force canadienne sous son commandement? Que se passe-t-il, sur le plan personnel et professionnel, lorsqu'un commandant canadien

doit choisir entre suivre un ordre d'un commandant de l'Organisation des Nations Unies (ONU) et respecter les limites de son mandat national? Plus particulièrement, indépendamment de l'option choisie, l'une comme l'autre peuvent-elles être considérées comme une désobéissance de la part du commandant?

La Commission d'enquête sur la Croatie a simplement constaté le dilemme devant lequel les commandants canadiens se sont retrouvés, particulièrement le commandant de la troisième rotation en Croatie, le Lieutenant-colonel (Lcol) Jim Calvin. Toutefois, les dilemmes auxquels a fait face le Lcol Calvin, ainsi que les décisions de commandement qu'il a prises par la suite, soulèvent des questions concernant la nature de l'obéissance militaire et l'application de la doctrine nationale, lorsque des Canadiens font partie de forces multinationales.

Aperçu

Le Lcol Jim Calvin a été le commandant (cmdt) du groupement tactique canadien en Croatie en 1993 durant la Rotation (ROTO) 2 de l'Opération *Harmony*. Il était mal préparé pour la situation qui s'est éventuellement matérialisée sur le terrain en Croatie, situation qui l'a effectivement forcé à choisir entre obéir à un ordre de son commandant supérieur de la chaîne de commandement des Nations Unies (ONU) et respecter ce qui était en réalité une doctrine canadienne et professionnelle en ce qui concerne le maintien de l'intégrité du commandement. Son honnêteté personnelle et son professionnalisme militaire en ce qui concerne l'accomplissement de la mission l'ont poussé à suivre les ordres de son commandant de l'ONU, alors que sa conscience du grave manque de ressources et du niveau des effectifs de son groupement tactique renforçait la validité de la doctrine militaire canadienne standard qui dictait autrement. Sa chaîne de commandement à l'échelle nationale n'était pas consciente de la situation et ne lui a été d'aucune utilité pour faire face à ce dilemme pendant le déploiement, et une bonne partie des leaders supérieurs au sein des Forces canadiennes ont continué d'ignorer pendant plusieurs années la nature du climat opérationnel dans lequel le groupement tactique a évolué. À ce moment-là, la situation a été davantage aggravée par le fait que le commandant canadien au sein de l'ONU jouait un rôle bivalent, agissant à la fois à titre d'officier d'état-major et de commandant canadien, sans toutefois disposer des ressources en renseignement et en personnel qui auraient pu aider le Lcol Calvin.

Ses décisions, dont certaines ont été rétrospectivement considérées par de nombreuses autorités canadiennes comme frôlant la mutinerie, ont garanti la réussite de la mission sur le terrain du point de vue opérationnel et lui ont mérité une rare mention élogieuse de la part du commandant de l'ONU. Toutefois, dans le contexte canadien, il n'y eut reconnaissance de cet exploit que plusieurs années après le retour du groupement tactique au Canada; en fait, aucune mesure de reconnaissance à

l'égard de cette unité ne fut prise tant que le rapport de la Commission d'enquête sur la Croatie ne l'eût pas exigé. En tant que commandant, le Lcol Calvin était tiraillé personnellement et ses troupes ont été placées dans des situations extrêmement exigeantes, autant sur le plan physique que psychologique, pendant toute la durée de la mission.

Après le retour au Canada du groupement tactique canadien, les autorités juridique et administrative du Quartier général de la Défense nationale (QGDN) ont entrepris un examen minutieux des nombreuses décisions de commandement prises par le Lcol Calvin sur le terrain, allant d'ailleurs jusqu'à confier plusieurs enquêtes au Service national des enquêtes. Elles semblaient chercher des erreurs de jugement, des omissions et même des incidents de conduite contraire à l'éthique de la part des leaders du groupement tactique, fort probablement par crainte que leurs actions soulèvent chez le public le même intérêt et la même perception négative du leadership exercé dans les Forces canadiennes (FC) que les incidents survenus au cours du déploiement du régiment aéroporté en Somalie en 1992-1993. Même si les circonstances des deux déploiements étaient considérablement différentes, la hiérarchie du QGDN semblait déterminée à punir le Lcol Calvin et (ou) certains de ses subordonnés pour l'exemple, pour illustrer le fait que les FC avaient éradiqué les faiblesses de leadership dont les Canadiens sont devenus conscients pendant la Commission d'enquête sur la Somalie. Le Lcol Calvin et ses troupes ont donc payé le prix d'un tel effort, prix nettement plus dommageable que les conditions de combat qu'ils avaient subies en Croatie.

La situation de commandement à laquelle le Lcol Calvin a fait face en Croatie pourrait bien se présenter à d'autres commandants canadiens à l'avenir. Il est à souhaiter que, le cas échéant, la mission pourrait être bien accomplie; toutefois, il serait bénéfique qu'elle entraîne moins de pertes dues au stress que l'Opération *Harmony*, et moins de pressions inutiles sur le commandant. Afin de comprendre les facteurs pouvant mener à des circonstances semblables, sans égard à la personnalité et au leadership des personnes en cause, il est essentiel de trouver un modèle de commandement et de contrôle ainsi qu'une approche systématique qui permettront une évaluation approfondie de tous les défis propres à une situation de commandement donnée.

Modèle de commandement et de contrôle

Le dilemme de commandement auquel le Lcol Calvin a été confronté en Croatie peut être décrit de façon appropriée en utilisant le modèle de commandement et de contrôle de Pigeau et McCann. Ce modèle particulier a été validé par l'analyse d'un nombre important de situations de commandement au sein des FC et est présenté aux stagiaires du Collège des Forces canadiennes depuis plusieurs années.

Cette structure lie les trois aspects essentiels du commandement : la compétence individuelle, l'autorité juridique et personnelle et la responsabilité extrinsèque et intrinsèque, dans un modèle tridimensionnel. Ces trois facteurs forment l'acronyme de ce modèle, c.-à-d. CAR, pour compétence, autorité et responsabilité.

La compétence, telle qu'elle s'applique aux aptitudes requises du personnel militaire, se divise en quatre catégories générales : physique, intellectuelle, émotionnelle et interpersonnelle. Les deux premières catégories, soit physique et intellectuelle, sont simples et ont été à la base du perfectionnement militaire physique et professionnel des leaders depuis le tout début de l'organisation des armées. Toutefois, l'importance des deux dernières catégories, soit la compétence émotionnelle et interpersonnelle, n'a pas été bien comprise au sein de la plupart des armées, et particulièrement au sein des FC. Pourtant, au fur et à mesure que le rythme opérationnel s'intensifie, le risque plus élevé de pertes et de problèmes de ressources continue à forcer les chefs supérieurs à faire des compromis en termes de structure de forces, d'équipement et de formation, et les facettes de la compétence émotionnelle et interpersonnelle sont susceptibles de devenir les aspects les plus importants du modèle CAR.

Pigeau et McCann soulignent une telle éventualité lorsqu'ils écrivent que les militaires ressentent inévitablement toute une gamme d'émotions négatives épuisantes : culpabilité, anxiété, colère, frustration, ennui, chagrin, peur et dépression, mais à qui l'on demande de commander efficacement sous toutes les conditions. Par conséquent, Pigeau et McCann suggèrent que pour commander dans ces conditions, il faut avoir une grande compétence sur le plan émotif, ainsi que du ressort, de la vigueur et la capacité de tenir bon pendant des périodes de tension. Ils ont conclu que :

> Le commandement requiert un certain niveau de « fermeté » émotionnelle pour accepter les conséquences parfois néfastes de décisions opérationnelles. La capacité de conserver un équilibre émotionnel et de voir la situation objectivement, de même que celle de conserver son sens de l'humour, sont capitales[2].

En même temps, Pigeau et McCann proposent que même si la compétence dans les relations interpersonnelles est plus familière à la plupart des militaires et a depuis toujours été interprétée comme la capacité à communiquer verbalement et par écrit avec ses supérieurs, ses pairs, ses subordonnés et les organismes externes, ils élargissent ces idées du concept CAR pour inclure une gamme plus large d'aptitudes sociales, incluant l'empathie.

Les quatre domaines de compétences, soit physique, intellectuelle, émotionnelle et interpersonnelle, ont tous joué un rôle dans les circonstances de commandement vécues par la ROTO 2 de l'Opération *Harmony* en Croatie, mais ceux des compétences émotionnelle et interpersonnelle sont cruciaux à la compréhension des décisions prises par le commandant dans la zone d'opérations.

L'autorité revêt une importance particulière pour les commandants militaires et a clairement posé un problème dans certaines des décisions du Lcol Calvin. Jusqu'à un certain point, ce sont les réserves quant à la possibilité que le Lcol Calvin ait excédé la portée de son autorité qui ont motivé le réexamen rétrospectif de ses décisions de commandement au QGDN. Le concept de l'autorité tel que défini par Pigeau et McCann renvoie à, « ...la mesure dans laquelle un commandant a le pouvoir d'agir, la portée de son pouvoir et les ressources dont il dispose pour exercer sa volonté »[3]. Les auteurs précisent certains aspects de l'autorité, en établissant à la fois les facettes juridique et personnelle, et démontrant que l'autorité personnelle, obtenue grâce à la crédibilité d'une personne face à ses supérieurs, ses pairs et ses subordonnés, sans autorité juridique est un élément dangereux, alors que l'autorité juridique sans autorité personnelle doit être rigide et basée sur les instructions. La capacité de commandement est mieux exercée lorsqu'elle est assortie de l'autorité juridique appropriée et de l'autorité personnelle correspondante. Un élément essentiel de l'autorité juridique, qu'il est facile de négliger, est l'affectation de ressources en personnel et matérielles suffisantes afin de permettre au commandant de s'acquitter de ses responsabilités.

La troisième catégorie qui constitue la capacité de commandement est la responsabilité, définie par Pigeau et McCann comme la mesure dans laquelle une personne accepte la responsabilité juridique et morale qui va de pair avec le commandement. Encore une fois, comme c'est le cas pour l'autorité, il y a deux composantes à la responsabilité. La première est imposée de façon externe et extrinsèque par la chaîne de commandement juridique, et une fois acceptée, ressemble de près à la responsabilisation. La responsabilité s'applique aussi à toute la chaîne de commandement et exige qu'une personne utilise, de façon appropriée, l'autorité personnelle et juridique qui lui a été confiée. Lorsqu'un commandant refuse d'être tenu responsable de l'autorité qui lui a été confiée, des événements très fâcheux, comme l'abus de pouvoir, peuvent se produire.

L'autre attribut de la responsabilité consiste à savoir si elle est imposée de façon interne ou intrinsèque. La responsabilité intrinsèque est le sens individuel de la responsabilité qu'un leader apporte à une mission et est généralement considérée comme le sentiment du devoir. Lorsque le degré de responsabilité intrinsèque est élevé, mais que celui de l'autorité est faible, comme dans le cas où les ressources en personnel et matérielles sont insuffisantes pour la mission, le commandant doit faire face à une situation de commandement inefficace et ressent une énorme pression psychologique.

Lorsque des situations de commandement particulières sont analysées au moyen de l'approche CAR, une position graphique tridimensionnelle peut servir à illustrer le plan sur lequel un commandant peut exercer sa capacité de commandement. Pigeau et McCann représentent cela comme une enveloppe de commandement et la décrivent comme équilibrée si tous les aspects de la situation de commandement sont

corrects. Toutefois, si un ou plusieurs éléments de la circonstance de commandement ne sont pas corrects, l'enveloppe est décrite comme déséquilibrée.

Un avantage important du modèle de Pigeau et McCann est qu'il offre un cadre durable constant au sein duquel il est possible de savoir ce qui a fonctionné et ce qui n'a pas fonctionné dans une situation de commandement précise. D'une façon assez simpliste, si une mission échoue, la « position par défaut » est de blâmer le commandant, et bien que cette approche puisse être adéquate dans certains cas, le reste du temps elle a tendance à masquer les problèmes sous-jacents graves et ne tente pas vraiment de tirer des leçons essentielles afin d'éviter que de telles circonstances ne se développent à nouveau dans l'avenir.

Un des principaux avantages du modèle CAR est qu'il met l'accent sur l'élément humain du commandement et par conséquent peut être appliqué à toute situation sans égard à la structure organisationnelle concernée. Les opérations menées sous les auspices de l'ONU ont des structures de commandement et de contrôle très complexes, dont les implications ont sans aucun doute été négligées au moment d'examiner les résultats de ces missions. La situation de commandement dans laquelle le groupement tactique des FC mené par le Lcol Calvin en Croatie en 1994 s'est retrouvé comportait certaines complications importantes du fait que le mode de fonctionnement était celui de l'ONU.

Les opérations de déploiement et leurs répercussions sur le commandement et le contrôle

Récemment, les Canadiens ont commencé à s'intéresser de plus près aux forces canadiennes et leurs représentants élus leur ont emboîté le pas. Toutefois, même avant les attaques terroristes de 2001 contre les États-Unis, les Canadiens s'identifiaient toujours à leurs unités militaires qui partaient au combat à l'étranger, du moins à celles qui pouvaient être facilement reconnues comme canadiennes. Bien que cela ait généralement été plus facile dans le cas des unités de l'Armée de terre, cela est aussi devenu peu à peu la norme pour celles de la Force aérienne et de la Marine. Cependant, du point de vue opérationnel, les unités canadiennes sont plus susceptibles de faire partie intégrante de formations plus importantes, alors qu'au pays, elles conservent leur identité nationale.

Dans un article préparé pour les besoins de la Commission d'enquête sur la Croatie, le Colonel (retraité) Angus Brown décrit plusieurs exemples de la tradition des Canadiens qui consiste à s'identifier à « leur » armée. Cette identification publique, au départ principalement avec des unités militaires, renforce un sentiment d'identité semblable dans les attitudes des soldats canadiens et de leurs leaders. Selon Brown :

> Presque à la première occasion où les Canadiens ont été déployés

> en unités militaires structurées, ils ont eu de fortes tendances à s'organiser, à agir et à combattre en tant qu'entités canadiennes. Les réalisations militaires des Canadiens ont contribué grandement à fournir une source de fierté nationale et d'unité pour le pays. Les Canadiens sont devenus de plus en plus nationalistes au fur et à mesure qu'ils quittaient leur pays. Ce sentiment s'est reflété dans leur désir d'être vus comme des Canadiens, différents des autres, quelle que soit la coalition qu'ils servaient à ce moment[4].

Ce qui reste un aspect mal compris et expliqué des déploiements militaires pour de nombreux Canadiens, est la façon dont la contribution de l'armée canadienne s'insère dans une structure organisationnelle plus large. La question cruciale de la façon dont ils ont été intégrés aux forces multinationales à l'étranger n'est souvent pas claire, même pour les politiciens canadiens chargés d'en assurer la surveillance. Par exemple, en 1990, le premier ministre de l'époque, Brian Mulroney, avait créé une certaine confusion affirmant que les chasseurs canadiens protégeraient les navires canadiens dans le Golfe. Bien que ce ne fut pas nécessairement une procédure opérationnelle militairement logique, les autorités militaires en poste à ce moment-là avaient alors tout mis en oeuvre pour coordonner les activités disparates des contributions des forces aériennes et navales canadiennes, pour éviter qu'on accuse le premier ministre d'inexactitude.

Lorsqu'un tel manque de compréhension de la façon dont les contingents canadiens sont commandés et contrôlés lors des déploiements gagne les échelons politiques supérieurs ou même ministériels, cela peut soulever d'importantes préoccupations opérationnelles. Dans le passé, de tels malentendus ont donné lieu à des situations où les leaders militaires canadiens sur le terrain devaient choisir entre soit se montrer à la hauteur des attentes politiques canadiennes soit obéir à des ordres potentiellement contradictoires provenant de la chaîne de commandement de la coalition ou de l'ONU et dans certains cas, des ordres qui allaient même à l'encontre de la doctrine ou de la pratique canadienne.

Ce fut certainement le cas dans les années 90; la population canadienne tout entière a peu entendu parler des déploiements de l'ONU et la majeure partie n'a pas compris que les opérations de maintien de la paix avaient pris une tout autre tournure. Le même relâchement a gagné les principaux dirigeants politiques et militaires. En conséquence, des unités canadiennes ont été déployées sans que les structures de commandement et de contrôle pertinentes aient été clairement définies et se sont fréquemment retrouvées dans des situations frôlant le combat, à exercer un commandement et un contrôle pour ainsi dire au cas par cas.

Même avec du recul, il n'y a rien de bien étonnant à ce que le public n'ait pas su que des militaires canadiens participaient à des opérations de l'ONU. Tout d'abord, les Canadiens n'ont pas été systématiquement informés du déploiement

de troupes canadiennes dans des régions précises du monde, encore moins du fait qu'elles prenaient part à des opérations où la force était fréquemment requise pour mettre en oeuvre le mandat de l'ONU. Ce n'est pas surprenant, puisque souvent, même la chaîne de commandement militaire, distraite et absorbée par les compressions budgétaires et le scandale public au pays, n'était pas bien renseignée sur l'emplacement et les tâches de ces troupes. Au cours d'une série d'entrevues réalisées en 2003 et en 2004 avec des officiers retraités ayant servi au niveau stratégique des FC à la fin des années 90, plusieurs ont déclaré avoir été surpris de l'intensité des opérations auxquelles les troupes canadiennes avaient été exposées, en Croatie, opérations dites, par euphémisme, de « maintien de la paix ». Pourtant, les parties prenantes à ces opérations ont bien tenté de sensibiliser les gens à la situation dans les Balkans. Par exemple, un général canadien qui occupait un poste de commandant supérieur de l'ONU dans les Balkans, témoignant devant la Commission d'enquête sur la Croatie, était visiblement frustré qu'on lui ait interdit de breffer l'organisme décisionnaire supérieur du MDN sur ce qui se passait en Croatie pendant sa période d'affectation[5].

Certes, un tel flottement s'explique en partie par les suppositions ayant trait aux opérations de l'ONU. Comme l'a décrit Angus Brown :

Le Canada ne cède jamais entièrement le commandement national de ses troupes. Ni les autres pays d'ailleurs. Lorsque des unités sont déployées pour être utilisées au sein d'une force internationale, y compris les forces onusiennes, le commandant de cette force assume un « contrôle opérationnel ». Cela suppose que le commandant de la force n'est normalement pas responsable de l'administration et de la logistique visant à appuyer l'unité, mais est autorisé à ordonner le déploiement opérationnel de l'unité afin qu'elle accomplisse des tâches visant à appuyer les objectifs pour lesquels la force a été créée et mandatée par le Conseil de sécurité[6].

> Le « contrôle opérationnel » que Brown mentionne permet au commandant de la force onusienne d'employer une unité canadienne dans son rôle opérationnel prévu. Toutefois, il ne permet pas au commandant de la force d'assigner à l'unité des tâches qui ne relèvent pas de ce rôle, ni de modifier la structure organisationnelle de base de l'unité. Brown reprend la doctrine canadienne acceptée lorsqu'il soutient que les unités canadiennes, même placées sous le contrôle opérationnel d'un commandant de la Force onusienne, maintiennent normalement leur intégrité, puisque négliger de le faire :
>
> ... anéantirait l'intégrité de l'unité et rendrait difficile ou impossible le commandement, l'appui ou le déploiement des armes en appui-feu. ... une compagnie ou un escadron pourrait se voir assigner des tâches individuellement pour une courte période de

> temps, tout en demeurant sous le commandement du groupement tactique. Les tâches de plus longue durée ou plus complexes exigeraient qu'une « tranche » proportionnelle des autres éléments du groupement tactique (commandement, soutien, etc.) soit aussi détachée. Par conséquent, l'intégrité de l'unité serait détruite, les éléments de commandement et de soutien seraient sursollicités, et le risque d'échec ainsi que le niveau de risque opérationnel seraient accrus, à la fois pour les sous-unités assignées séparément et pour le reste du groupement tactique[7].

Toutefois, la réalité des opérations dans un contexte onusien est toute autre. Les ressources sont presque toujours nettement insuffisantes et la situation est aggravée par les lacunes d'ordre logistique auxquelles se heurtent les nombreux contingents nationaux assignés à l'ONU. Les réserves limitées qui sont disponibles grâce aux mécanismes de l'ONU sont souvent assignées aux unités des pays en voie de développement. Pour ce qui est du Canada, les responsables du soutien, à Ottawa, étaient réticents à fournir des ressources canadiennes, notamment ce qu'elles considéraient comme du personnel supplémentaire, alors qu'il était clair que c'était à l'ONU d'y voir. Les pénuries qui résultent de telles situations nuisent généralement à l'intégrité de l'unité; les effectifs déployés sont si peu nombreux qu'il devient impossible de maintenir l'intégrité de l'unité et que certains éléments doivent, par nécessité, effectuer des tâches données au gré des circonstances, ce qui entraîne une « réorganisation des unités afin de toujours s'en tenir aux minimums. Malheureusement, les unités s'en trouvent émasculées et incapables de réagir à la moindre intensification du risque »[8].

Le problème clé ici est la supposition que l'environnement de risque ne changera pas, parce que s'il vient à changer, cela ne peut avoir que deux résultats. Soit l'unité ne sera pas en mesure de maintenir le rythme opérationnel nécessaire, compromettant ainsi la mission, soit le niveau d'activité du soldat individuel devra augmenter au point d'entraîner un stress opérationnel extrême qui finira par coûter de nombreuses pertes à l'unité.

Les ressources limitées ont aussi un impact sur la structure de commandement associée aux opérations de l'ONU. La pression exercée pour restreindre au minimum la quantité de personnel affecté aux opérations de l'ONU soumet le quartier général des unités déployées à des contraintes importantes. Ainsi, au cours d'opérations telles que celle de la FORPRONU, pour des questions qui nécessitaient l'autorisation de niveaux supérieurs, un officier d'état-major canadien logeant dans un quartier général associé à l'ONU était désigné commandant du contingent canadien. La procédure d'opération normale pour les unités des FC sur le terrain était de s'en remettre à Ottawa, à un QGDN absorbé par une multitude d'autres tâches plus pressantes, pour régler les problèmes d'importance. Selon Brown, il en a résulté une situation où :

> ... il y avait rarement un quartier général canadien supérieur dans le théâtre d'opérations auquel le groupement tactique répondait. Le commandant du groupement tactique était responsable de la plupart des questions touchant son unité et renvoyait les questions administratives ou disciplinaires qui débordaient de son autorité à un commandant nominal du contingent canadien. Si le problème outrepassait l'autorité limitée du commandant du contingent, il était renvoyé et résolu au Quartier général de la Défense nationale (QGDN) à Ottawa[9].

Ce processus était certainement suffisant pour les opérations de maintien de la paix statiques et prévisibles qui étaient devenues la norme pendant la guerre froide. Malheureusement pour les soldats canadiens assignés à l'Opération *Harmony*, la détérioration de la situation dans les Balkans au début des années 90 a mené à des opérations qui étaient tout sauf traditionnelles, et la méthodologie acceptée pour l'établissement du commandement et du contrôle ont mené à des conditions presque intolérables pour le groupement tactique. D'importantes demandes concernant les directives opérationnelles sont demeurées sans réponse, ou encore la réponse est venue très tard, ce qui a mis le commandant, ainsi que les hommes et les femmes du groupement tactique dans une situation intenable.

Groupement tactique du 2e Bataillon, Princess Patricia's Canadian Light Infantry (GT 2 PPCLI) – Opération *Harmony*

Le 4 avril 1993, la Rotation 3 du groupement tactique des FC, confiée au 1er Bataillon canadien (CANBAT 1), lequel était constitué d'effectifs du 2 PPCLI et de nombreux renforts provenant de 66 unités de la force régulière et de la force de réserve de partout au Canada, a assumé la responsabilité des opérations de maintien de la paix dans le secteur ouest de la Croatie[10]. Même si ce n'était ni le premier ni le dernier groupement tactique canadien à servir en Croatie dans le cadre de la FORPRONU, ce fut le seul à vivre ce qui fut peut-être la plus grande période de changement alors que cette région troublée des Balkans a sombré à nouveau dans un conflit ethnique intense[11]. Ce groupement tactique a commencé sa préparation en janvier 1993, avec l'arrivée à Winnipeg d'environ 550 réservistes provenant de partout au Canada et d'environ 150 ou 160 cuisiniers, techniciens, infirmiers et autres, afin d'augmenter les effectifs du bataillon d'environ 320 soldats expérimentés du PPCLI. Pendant les trois mois qui ont précédé le déploiement, ils ont suivi un entraînement intense visant à en faire une unité cohésive. À la fin, ils constituaient un groupement tactique de 870 membres efficaces sur le plan opérationnel, bien qu'un important pourcentage de réservistes minimalement entraînés ait été assigné aux compagnies de fusiliers.

Même une fois le programme d'entraînement commencé, le Lcol Calvin n'a pris conscience de l'ampleur du danger qui guettait le groupement tactique qu'au moment où il a effectué une reconnaissance du théâtre à la mi-janvier, au cours de laquelle il a été témoin d'une embuscade tendue à un transport de troupes blindé (TTB) canadien puis de sa destruction par une roquette antichar serbe[12]. C'est ainsi qu'il a appris comment s'annonçait la mission, et dès son retour au Canada, il vit à faire modifier considérablement l'intensité et l'importance de l'entraînement.

Trois autres contingents onusiens se trouvaient dans le secteur ouest mis à part les Canadiens : ceux du Népal, de l'Argentine et de la Jordanie. Ceux-ci n'ont toutefois eu affaire soit qu'aux Serbes, soit qu'aux Croates. CANBAT 1, qui constituait en outre la réserve du commandant de la Force, a été le seul groupement tactique responsable d'une région couvrant la ligne de démarcation entre les Serbes et les Croates et, par conséquent, se trouvait dans la situation la plus instable. Sa mission consistait à imposer efficacement la paix, à protéger les personnes non armées et à confisquer les armes dès leur repérage. Même si, en théorie, toutes les armes avaient été retirées du secteur ouest, il y a tout de même eu des affrontements entre les deux factions belligérantes (embuscades des forces policières des deux parties, mise en place de mines antipersonnel, pièges et autres), ce qui présentait un certain danger pour les Canadiens, mais somme toute, l'ordre régnait. CANBAT 1

Le véhicule blindé canadien de transport de troupes M113 durant les opérations de maintien de la paix des Nations Unies en Croatie, en 1993.
(Ministère de la Défense nationale, Sergeant S. Peters, Centre d'imagerie interarmées des Forces canadiennes ISC93 5021 32)

a effectué sa mission dans ce secteur pendant trois mois avant que le calme relatif ne soit perturbé.

Le Lcol Calvin était bien conscient qu'au même moment où CANBAT 1 s'affairait dans le secteur ouest, l'ONU tentait de trouver une façon de réaffirmer sa crédibilité et son autorité dans la région plus explosive au sud du pays. La réputation de l'ONU avait subi un revers considérable plus tôt dans l'année lorsque les troupes onusiennes s'étaient repliées face à une attaque des Croates sur un barrage hydro-électrique. Au début de juillet, le commandant de la Force onusienne, le Général Cot, avait signé un accord visant à créer quatre zones tampon dans la région dans un effort pour diminuer les combats dans la région la plus chaudement contestée de la Croatie, à savoir le secteur sud. Malheureusement, le Général Cot ne disposait pas des forces nécessaires dans ce secteur, des points de vue de la quantité ni de la qualité, et l'ONU ne pouvait se permettre un autre échec. Par conséquent, il a émis un ordre d'avertissement au CANBAT 1 demandant au commandant canadien, contrairement à la doctrine canadienne bien établie qui veut que l'intégrité de l'unité soit maintenue, de se préparer à scinder le bataillon canadien en deux et à le déplacer 500 km au sud afin de renforcer ce secteur et de se conformer à l'accord conclu, tout en maintenant les mêmes responsabilités dans le secteur ouest.

À la mi-juillet, l'ordre a été exécuté et le Lcol Calvin a divisé sa force, y compris une partie des éléments d'administration et de soutien. Comme on pouvait s'y attendre, beaucoup des problèmes évoqués dans la doctrine sont survenus. La situation opérationnelle qui attendait les Canadiens, forts d'un demi-bataillon, était, selon un historien militaire effectuant des recherches sur le sujet pour la Commission d'enquête sur la Croatie :

> ... dans le territoire où les Croates et les Serbes de Krajina se sont directement affrontés et qui, par la suite, fut amèrement contesté par les Serbes et les Croates. Les troupes canadiennes essuient souvent des tirs d'obus d'artillerie, à l'arme légère et à la mitrailleuse lourde. Le sol était jonché de mines antichar et antipersonnel. Déployés en plein milieu de la guerre, les Canadiens ont souvent été la cible de telles armes visant à intimider les forces de maintien de la paix[13].

La question des effectifs était si critique qu'à partir de la mi-juillet, tous les congés, à l'exception du congé pour revenir au Canada, ont été annulés pour les membres de CANBAT 1. Pour certains, cela signifiait qu'ils devraient travailler pendant 80 jours sans congé dans des conditions parmi les plus difficiles qu'ils avaient jamais connues. Les communications téléphoniques avec les familles au Canada étaient impossibles une fois au sud, et les conditions environnementales se détérioraient au fur et à mesure qu'ils traversaient les montagnes, où le mercure atteignait 40 degrés Celsius

pendant des jours et des jours. La perte du premier membre de l'unité, survenue au cours d'un accident de la route dans le secteur ouest, a miné encore davantage le moral des troupes.

Après plusieurs semaines, le groupement tactique canadien a commencé à réaffirmer la présence onusienne dans les régions critiques de ce secteur et s'est appliqué à regagner un peu du respect perdu par le Contingent français plus tôt dans l'année. Quant aux Français eux-mêmes, aucune des parties au conflit ne leur faisait confiance; les Serbes les croyaient conscients d'une attaque des Croates à leur endroit, et par conséquent, leur utilité au commandant de la Force était limitée. Il a demandé à ce que tout le groupement tactique canadien soit déplacé dans le secteur sud afin que l'ONU aille de l'avant en ce qui concernait l'accord, et à la mi-août, le reste du groupement tactique canadien s'y est rendu.

Le Lcol Calvin a profité de ce déplacement pour restructurer CANBAT 1 en un groupement tactique de trois compagnies afin de faciliter le transfert de responsabilités au contingent canadien de trois compagnies devant arriver en octobre. L'intensité des opérations était difficile à imaginer, tel que l'a décrit le Lcol Calvin au cours de son témoignage six ans plus tard, devant la Commission d'enquête sur la Croatie :

> ... nous devions maintenir le PO [poste d'observation] et il est arrivé que nos gens doivent en revenir en courant pour se réfugier dans le bunker parce que les obus pleuvaient. Ils y sont parfois restés terrés pendant quatre jours. Pour tout dire, le commandant et le sergent-major de la compagnie s'y étaient établis et tentaient d'effectuer une rotation afin que les soldats n'aient pas à s'exposer tout le temps. Je ne suis pas certain du taux d'efficacité par contre. Mais c'était le type de décisions que nous devions prendre si nous voulions ... [rétablir la réputation de l'ONU] ... auprès des Serbes et asseoir notre crédibilité. S'ils nous avaient vus nous enfuir dès que quelque chose se produisait, nous n'aurions pas valu mieux que le contingent qui se trouvait là avant nous. Nous avons donc dû, à un certain degré, démontrer que nous étions là pour faire notre travail, même si cela était difficile et que la véritable exigence était de surveiller le pont Maslenica .... Mais je dois dire que la région de la Compagnie B à Miranje a été bombardée. Leurs PO ont été bombardés de façon régulière et je dirais qu'en général à tous les jours, quelque part dans notre secteur, des obus s'abattaient[14].

Le dernier chapitre de l'expérience de CANBAT 1 dans le secteur sud a été écrit dans la poche de Medak, une partie de l'opération qui a été plus médiatisée au cours des dernières années. L'Opération de la poche de Medak a commencé avec le barrage

d'artillerie croate intensif contre la ville de Medak le 9 septembre, suivi d'une attaque appuyée par des chars[15]. Les Serbes, au départ pris par surprise, ont éventuellement commencé à se renforcer. Une confrontation a suivi et les Serbes de la ville de Medak se sont retrouvés aux mains des Croates. Le 13 septembre, CANBAT 1, renforcé par deux compagnies françaises, s'est vu ordonner d'établir une zone tampon entre les deux opposants. Le 15 septembre, il s'est donc mis en route et l'une des compagnies canadiennes a essuyé un feu croate nourri auquel les Canadiens ont répliqué. Les Croates ont fini par se replier, et les préparatifs ont continué afin d'établir la zone tampon qui allait forcer les forces croates à quitter Medak. Au cours d'une rencontre en personnel, le commandant croate a accepté de se replier mais a demandé jusqu'au lendemain midi pour le faire. Réveillés le lendemain matin au son des tirs d'armes de petit calibre et à la vue de fumée s'élevant à plusieurs endroits, les Canadiens ont compris que les Croates procédaient à un nettoyage ethnique systématique et en détruisaient les preuves avant de quitter. À midi, les Canadiens se sont portés en avant mais se sont heurtés à la position défensive des Croates, dont un char T-72 qui ne semblait aucunement sur le point de partir. Les Croates et les Canadiens se sont donc préparés à l'affrontement et la situation est devenue très tendue. Le Lcol Calvin, déterminé à avancer et comprenant l'intention des Croates de s'attirer la sympathie du reste du monde pour l'ensemble du conflit, a convié de nombreux médias internationaux à suivre de près l'événement, et ces derniers se sont empressés de diffuser la situation, ce qui a poussé les Croates à démanteler leurs forces. Lorsque les Canadiens se sont finalement emparés du secteur, ils ont découvert que les Croates n'avaient laissé aucun être vivant dans la poche, humain ou animal, et qu'ils n'avaient pas eu le temps de cacher toutes les preuves de leur nettoyage ethnique.

Les résultats de l'action canadienne ont été décrits par le Colonel George Oehring, l'officier canadien ayant commandé le secteur sud de la FORPRONU de septembre 1993 à mai 1994, puis assumé le poste de commandant du contingent canadien jusqu'en septembre 1994, dans son témoignage devant la Commission d'enquête sur la Croatie le 10 novembre 1999 :

> D'abord, ce qui a été considéré comme un succès canadien à Medak a permis de restaurer un certain degré de crédibilité envers l'ONU et a constitué un précédent pour la FORPRONU; c'est-à-dire que certains des territoires capturés par l'action militaire ont par la suite été rendus, neutralisés puis occupés par l'ONU. Je ne crois pas que cela ne se soit jamais produit au sein de la FORPRONU ailleurs qu'à Medak. Les Serbes locaux ont été des plus favorablement impressionnés par le courage, la discipline et l'impartialité de CANBAT 1, et n'ont jamais hésité à me le dire, même au moment où je leur ai fait mes adieux un an plus tard. Même les Croates ont exprimé à contrecoeur

Un membre du 2e Bataillon, Princess Patricia's Canadian Light Infantry, fait le guet dans la poche de Medak, en 1993.

(Ministère de la Défense nationale, Sergeant Mike Bonin, Centre d'imagerie interarmées des Forces canadiennes ISC93 5307 14A)

> leur admiration pour ce qu'avait accompli CANBAT 1. Un des commandants de la zone opérationnelle à qui j'avais souvent affaire disait fréquemment, « les Canadiens font tout de façon professionnelle »[16].

Analyse de la situation de commandement

Les décisions de commandement qu'a dû prendre le commandant canadien de CANBAT 1 en Croatie en 1993 peuvent être décrites, et c'est le moins que l'on puisse dire, comme difficiles. Au cours des opérations initiales dans le secteur ouest, l'unité du Lcol Calvin a agi en tant que groupement tactique simple, bien qu'elle relevait le défi d'intégrer un important pourcentage de réservistes dans des circonstances difficiles sur le plan opérationnel. Toutefois, le scénario a changé radicalement à la mi-mission lorsque l'on demanda au Lcol Calvin, en tant que responsable de la réserve du commandant de la Force, de prendre des mesures non conformes aux actions auxquelles sa formation l'avait préparé, voire des mesures qu'il avait de bonnes raisons de croire encore plus risquées pour ses soldats.

Les trois axes utilisés dans le modèle de Pigeau et McCann, soit la compétence, l'autorité et la responsabilité, peuvent être examinés de façon productive afin d'extraire des renseignements pour cette analyse. La première catégorie, la compétence, est particulièrement digne de mention dans ce cas. Il n'y a aucun doute que la sous-catégorie de compétence, soit la compétence physique, ait été très importante ici. Le rythme opérationnel était extrêmement élevé, particulièrement en ce qui concerne les éléments de commandement, dès que Calvin eut découvert que son premier concept de mission était inexact. Essentiellement, le groupement tactique a commencé un entraînement intense à la mi-janvier 1993, et le rythme n'a pas diminué jusqu'au retour au Canada plus de neuf mois plus tard. Pour de nombreux soldats, les derniers 80 jours dans le théâtre se sont déroulés sans congé. Dans un aperçu descriptif de l'environnement physique, le commandant a déclaré :

> « Je crois que le stress et la fatigue ont peut-être joué un rôle dans ce qui s'est produit. Je crois que la gravité de notre mission était, si ce n'est la pire, certainement parmi les pires en termes de missions s'étant déroulées au début des années 90. Une combinaison de danger personnel, d'extrême fatigue causée par le manque de congés de longues heures, le stress traumatique sur les individus, les décès au sein du bataillon, ont constitué un lourd fardeau pour les membres de l'unité »[17]

Il est évident que la compétence physique du Lcol Calvin et de beaucoup de ses

subordonnés a été un facteur important et a eu une incidence positive sur le résultat de cette mission.

La deuxième sous-catégorie de compétence, à savoir la compétence intellectuelle, renvoie à la capacité à planifier les missions, à observer et à évaluer les situations au fur et à mesure qu'elles se présentent, à tirer les conclusions appropriées et à considérer les solutions de rechange. Elle exige aussi qu'un commandant individuel soit en mesure d'évaluer les risques pour la mission et pour le personnel qui y participe, et finalement, qu'il porte des jugements appropriés. Par-dessus tout, puisque les missions changent fréquemment une fois que la force est sur le terrain, la compétence intellectuelle doit inclure la créativité, la flexibilité et la volonté d'apprendre par l'expérience au fur et à mesure qu'une mission progresse. Il est évident que le Lcol Calvin a illustré les attributs de la compétence intellectuelle lorsqu'il a découvert que la mission allait être considérablement plus dangereuse que prévue au départ; il a élaboré un régime d'entraînement approprié afin d'amener les éléments disparates de son groupement tactique à un niveau qu'il considérait acceptable. La performance du groupement tactique, y compris les réservistes, à la fois dans le secteur ouest et plus tard dans le secteur sud, illustre l'efficacité de l'entraînement. L'évaluation du Lcol Calvin et sa décision d'accepter le risque accru associé au fait de diviser son unité en dépit du décret de la doctrine s'y opposant, étaient un exercice intellectuel essentiel, représentant la clé de l'éventuel résultat.

Les compétences physiques et intellectuelles, domaines d'attention traditionnels, ont été manifestement importants au cours de cette opération; toutefois, le domaine moins fréquemment considéré de la compétence émotionnelle a aussi joué un rôle important. Le Lcol Calvin a certainement éprouvé de l'anxiété, de la colère, de la frustration, du chagrin, etc., au cours de cette mission et après son retour au Canada, comme le montre son témoignage devant la Commission d'enquête sur la Croatie :

> ... il s'avère difficile de laisser la mission derrière soi. Certaines personnes sont venues me voir et, pour nous tous, l'expérience est encore très vive. ... beaucoup ont encore l'impression que le système les a laissé tomber. Je n'airais pas jusqu'à dire qu'on a trahi leur confiance, mais on leur a assurément fait faux bond, en l'occurrence, en passant sous silence tous les sacrifices qui leur ont été imposés. Je crois qu'à l'évidence, ce que nous avons eu à affronter était loin d'être ce à quoi nous nous attendions et ce que nous aurions dû avoir à faire.[18]

En dépit du stress inhérent au rôle que CANBAT 1 s'est vu demander de jouer en tant que réserve du commandant de la Force, et du risque accru, le Lcol Calvin a conservé sa capacité à prendre des décisions opérationnelles difficiles rendues nécessaires dans le cadre de la bataille décisive dans la poche de Medak.

La compétence interpersonnelle du Lcol Calvin, sa capacité à interagir de façon efficace avec ses subordonnées, ses supérieurs et les organismes externes, a été sérieusement mise à l'épreuve pendant l'Opération *Harmony*. Sa capacité à motiver ses subordonnés à accomplir des tâches dangereuses, en dépit des conditions de vie et de travail horribles, ainsi que le haut niveau de risque personnel, était exceptionnelle. Des années après le retour de l'unité au Canada, beaucoup de ses anciens subordonnés parlent encore du Lcol Calvin comme du meilleur commandant sous lequel ils ont servi. Sa capacité à traiter avec les médias et les autorités militaires croates au cours de la confrontation de la poche de Medak a été tout aussi importante pour la réussite de la mission. En général, le commandant de CANBAT 1 a fait preuve d'un niveau extrêmement élevé de compétence personnelle.

Bref, le Lcol Calvin a fait preuve de niveaux de compétence dans les quatre sous-catégories excédant considérablement ce à quoi on serait en droit de s'attendre d'un officier possédant son expérience, et son niveau de compétence exceptionnel était essentiel au succès de la mission.

L'autorité définie par Pigeau et McCann comme « ... la mesure dans laquelle un commandant a le pouvoir d'agir, la portée de son pouvoir et les ressources dont il dispose pour exercer sa volonté »[19] est considérée dans les deux sous-catégories, à savoir juridique (l'autorité confiée par les sources externes) et personnelle (obtenue en vertu de la crédibilité personnelle) et a joué un rôle très important dans cette situation. Les deux sous-catégories d'autorité décrivent le champ d'action possible d'un commandant, et sont aussi importantes l'une que l'autre. Dans ce cas, l'autorité juridique du Lcol Calvin a été limitée par deux choses, soit les ressources et la doctrine.

Tel que l'indiquent Pigeau et McCann, les ressources disponibles pour mener à bien une mission influent de façon considérable sur l'autorité d'un commandant. Dans le cas du Lcol Calvin, les contraintes en matière de ressources ont commencé bien avant le déploiement et ont persisté pendant toute la durée de la mission, devenant encore plus critiques lorsqu'il a scindé son unité à la demande du commandant de la Force. De la pénurie de personnel ayant forcé l'annulation des congés pour les trois derniers mois de la mission à la non-disponibilité continuelle du matériel de défense, le manque de ressources était chronique.

La doctrine de l'armée canadienne dicte clairement que l'intégrité de l'unité doit être maintenue afin d'éviter les niveaux accrus de risque opérationnel et d'éliminer le risque d'échec de la mission. Le Lcol Calvin, tout à fait conscient de la pratique et de la doctrine de l'Armée de terre, s'est aussi vu demander par le commandant de la Force de diviser son unité, déjà à court de ressources, en deux composantes séparées l'une de l'autre par quelque 500 km et une chaîne de montagnes. L'importance politique d'une telle manœuvre pour l'avenir de l'ONU était évidente pour le Lcol Calvin, et en tant que responsable de la réserve du commandant de la Force, il aurait bien pu s'attendre à une telle demande, toutefois, en tant qu'officier de l'armée canadienne

expérimenté il aurait aussi été conscient du fait qu'une telle mesure repousse les limites de l'autorité du contrôle opérationnel cédée au commandant de la Force onusienne et contredit les directives inhérentes à la doctrine de l'Armée de terre. Son autorité juridique d'agir en accord avec le commandement national a été bouleversée en raison du rôle vague du commandant du contingent canadien dans le cadre de cette opération de l'ONU, ainsi que par le fait que la chaîne de commandement des FC n'était pas au courant de la situation pour des raisons comme la distraction, l'intensité et la rapidité du déroulement de l'opération en Croatie. Il a choisi d'obéir aux ordres du commandant de la Force et son niveau élevé d'autorité personnelle lui a permis de s'assurer que ses subordonnées exécutent ses directives.

En général, l'autorité était un point clé dans ces circonstances, et la combinaison des pénuries de ressources et du conflit opposant l'autorité de la doctrine et de la pratique acceptée a placé le commandant canadien dans une situation personnelle très difficile. Toutefois, il est évident que son autorité juridique et personnelle était suffisante dans les circonstances. Avec du recul, si les contraintes en matière de ressources avaient été moindres, le conflit en ce qui concerne la doctrine aurait été modéré, mais les limites du niveau de contrôle cédé aux autorités onusiennes au cours des opérations de l'ONU auraient tout de même été problématiques.

La responsabilité, soit « ... la mesure dans laquelle une personne accepte la responsabilité juridique et morale qui va de pair avec le commandement », a joué un rôle important à la fois pendant et après ce déploiement, et ce, pour le Lcol Calvin et ses subordonnés[20]. Pour le Lcol Calvin, son sens des responsabilités personnel ou intrinsèque à l'égard de la réussite de la mission l'a poussé à obéir aux ordres du Général Cot et à répartir sa force entre deux secteurs en Croatie. D'un autre côté, son fort sens des responsabilités personnel face aux conséquences des actions sur ses troupes et sa responsabilité extrinsèque de respecter la doctrine canadienne et ses connaissances professionnelles, qui lui dictaient de ne pas diviser sa force, rivalisaient avec l'objet de cette mission. Il a volontairement accepté cette responsabilité et les conséquences qui en ont résulté, et, selon le modèle de Pigeau et McCann, c'est une situation ayant eu pour résultat un « ... commandement maximal (équilibré). L'organisation militaire peut être certaine que l'autorité confiée et acquise sera traitée conformément aux intentions exprimées, aux valeurs militaires implicites et aux attentes générales de la société »[21].

Conclusion

Lorsque CANBAT 1 s'est vu ordonner de quitter le secteur ouest et de se rendre au secteur sud en 1993, la réputation de l'ONU dans la région était gravement compromise. L'ONU avait à plusieurs reprises failli à ses promesses d'assurer la sécurité des zones protégées de l'ONU, et lorsqu'elle a été confrontée à la menace

de violence, les forces onusiennes se sont tout simplement volatilisées. À la fin, le résultat direct des mesures de CANBAT 1 et de la capacité de commandement du Lcol Jim Calvin, a permis à l'ONU de rehausser son statut dans les Balkans, de sauver des vies et de prendre des mesures diplomatiques ultérieures, mais au prix de la santé physique et psychologique des troupes canadiennes et de la carrière d'un bon officier et leader qui s'est conduit exactement comme on serait en droit de s'y attendre en se basant sur le modèle de Pigeau et McCann.

L'incidence qu'a eue CANBAT 1 sur la situation en Croatie en tant que résultat direct de la décision de son commandant de rejeter la doctrine acceptée de l'armée canadienne a été cruciale pour réinstaurer la crédibilité des Nations Unies dans les Balkans. Si ses actions n'avaient pas démontré la ferme intention de renforcer la sécurité des zones protégées de l'ONU en Croatie, le reste de la région aurait continué à glisser vers un violent conflit ethnique. Pour ses efforts, le 2 PPCLI s'est vu remettre la Mention élogieuse du commandant de la Force des Nations Unies par le Général Cot, de la France, la première de ce type et l'une des trois seules remises dans l'histoire de la FORPRONU.

Sans aucun doute, la plus importante leçon à tirer de l'Opération *Harmony* en général et de la poche de Medak en particulier, est que les conclusions de l'enquête sur la Somalie n'étaient pas exactes en ce qui concerne la qualité des hommes et des femmes que les FC ont envoyés sur le terrain pour servir l'ONU. En réalité, l'Opération *Harmony* a démontré que l'armée canadienne consistait en 1993 en des soldats dévoués, compétents et bien disciplinés, dirigés par des officiers et des sous-officiers supérieurs compétents et hautement qualifiés, veillant à ce que le commandement soit équilibré.

Le Colonel George Oehring a résumé l'incidence de CANBAT 1 sur la situation en Croatie au cours de son témoignage devant la Commission d'enquête sur la Croatie :

> Les soldats du 2 PPCLI ne sauront jamais à quel point ils nous ont aidés, l'ONU et en définitive les gens du pays, même longtemps après leur départ et en dépit du fait que je n'aie rien eu à voir avec la conduite ou le succès de leurs actions. ... Tout cela pour dire, M. le président, que le Canada a été bien représenté en Croatie par une bande d'hommes et de femmes courageux, bien disciplinés et bien dirigés, qui ont enduré un stress et une souffrance considérables, tout comme ceux et celles qui les aiment à la maison, et pour faire le travail que le gouvernement leur a dit de faire, mais qui doit encore s'en montrer reconnaissant. Le pays leur doit au moins une prise de conscience qui a trop tardé à venir[22].

Au moment où les Canadiens prenant part à ROTO 2 de l'Opération *Harmony*

sont retournés au pays, en octobre 1994, les Canadiens qui s'intéressaient un tant soit peu à l'armée concentraient leur attention sur ce qui a plus tard été connu sous le nom de l'affaire de la Somalie. Dans un tel contexte, les hauts dirigeants du MDN n'étaient pas d'humeur à divulguer aux Canadiens quoi que ce soit au sujet des opérations qui à moins d'absolue nécessité et ils n'étaient pas préparés à discuter des Casques bleus canadiens engagés dans des échanges de feu. Alors que les commandants supérieurs des Nations Unies ont reconnu les Canadiens pour leur bravoure, ces derniers ont été pratiquement ignorés au pays[23]. Dans les mots de leur commandant, le Lcol Jim Calvin, témoignant devant la Commission d'enquête :

Nous étions tous très fiers de nous. Mais lorsque nous sommes revenus au pays, nous n'avons reçu aucune reconnaissance pour ce que nous avions accompli, même si tout le monde au sein de la FORPRONU à ce moment-là croyait que nous étions de sacrés héros. Nous sommes revenus ici et les gens faisaient comme si de rien n'était[24].

NOTES EN FIN DE CHAPITRE

1 Ross Pigeau, Ph.D., et Carol McCann, « Une nouvelle conceptualisation du commandement et du contrôle », *Revue militaire canadienne*, vol. 3, no 1 (printemps 2002), p. 53-64. Cet article offre un excellent aperçu du modèle de commandement et de contrôle que Pigeau et McCann ont élaboré et validé au moyen de nombreuses études de cas d'expériences de commandement au sein des Forces canadiennes. Il est particulièrement efficace pour examiner les situations de commandement où des problèmes semblaient, en apparence, liés au leadership, mais qui, après une analyse plus poussée, se sont révélés beaucoup plus complexes en termes de causes.

2 Ibid, p. 58.

3 Ibid.

4 Angus Brown, « Command, Control and Intelligence in Peace Support Operations », article non publié préparé pour la Commission d'enquête sur la Croatie, et reçu par la Commission le 29 novembre 1999, p. 4. Publié à l'origine sur le site Web de la Commission d'enquête et l'auteur en possède une copie.

5 Le Major-général Alain Forand, commandant du Secteur Sud de la FORPRONU en 1995, a affirmé à la Commission d'enquête : « Non, personne ne m'a jamais rien demandé. Lorsque je suis revenu, je me suis dit, 'Je vais mettre tout ça par écrit avec l'aide de certains des membres de mon personnel qui se trouvaient là-bas avec moi.' J'espère que les gens étaient au courant, car j'avais bel et bien donné quelque chose aux gens sur place. Quand leur commandant est reparti, tous savaient que j'avais préparé et donné quelque chose. Mais le quartier général ne m'a pas invité à faire une présentation. Quand même, ils savaient parce j'avais parlé au SCEMD [Sous-chef d'état-major de la Défense]. J'ai dit, 'Vous savez, je prépare une présentation sur notre expérience', parce j'avais l'impression que le pire était, qu'en dépit de ce que tous les Canadiens avaient fait là-bas, pas seulement

le Royal 22e Régiment, mais tous les autres Canadiens qui les avaient précédés, nous n'en avions jamais entendu parler parce que ce n'était pas en Bosnie ». Témoignage devant la Commission d'enquête, 25 novembre 1999, p. 28.

6 Brown, « Command, Control and Intelligence in Peace Support Operations », p. 3.

7 Ibid, p. 4.

8 Ibid, p, 5.

9 Ibid, p. 6.

10 Il s'agit de la Rotation ou ROTO 2. Le déploiement initial du groupement tactique du 1er Bataillon, Royal 22e Régiment (GT 1 R22eR) est appelé ROTO 0. Le groupement tactique du 3e Bataillon, Princess Patricia's Canadian Light Infantry (GT 3 PPCLI) a assuré la ROTO 1.

11 De mars 1992 à novembre 1994, cinq groupements tactiques canadiens ont été déployés en Croatie.

12 Le Colonel Jim Calvin a exprimé clairement à la Commission d'enquête que cette attaque n'avait pas eu lieu par hasard : « Nous nous rendions dans un théâtre où les Canadiens pouvaient être précisément ciblés. Ce n'était pas un accident. En aucun cas, et d'aucune façon, les Canadiens ne se sont mis en travers du chemin de personne. Les attaquants avaient prévu un incident. Ils ont attiré un TTB canadien ainsi qu'un groupe de soldats et ont attaqué ce TTB ». Témoignage devant la Commission d'enquête, 16 septembre 1999, p. 16. Résumé de l'incident par le Dr Ken Reynolds, « Canadian Forces Operations in the Balkans, 1991-1995 », article non publié préparé pour la Commission d'enquête, 12 septembre 1999. Publié à l'origine sur le site Web de la Commission d'enquête et l'auteur en possède une copie.

13 Reynolds, « Canadian Forces Operations in the Balkans, 1991-1995 », p. 5.

14 Lcol Calvin, témoignage devant la Commission d'enquête, 16 septembre 1999, p. 80.

15 Environ 500 obus ont été lancés sur la ville de Medak, agglomération d'environ 50 maisons sur une superficie équivalant approximativement à celle de la Colline du Parlement à Ottawa, au cours des 24 premières heures. Quatre membres de CANBAT 1 furent blessés. Lcol Calvin, témoignage devant la Commission d'enquête, 16 septembre 1999, p. 87.

16 Colonel (retraité) George Oehring, témoignage devant la Commission d'enquête, 10 novembre 1999, p. 12.

17 Lcol Calvin, témoignage devant la Commission d'enquête, 16 septembre 1999, p. 13.

18 Lcol Calvin, témoignage devant la Commission d'enquête, 16 septembre 1999, p. 128.

19 Pigeau et McCann, « Une nouvelle conceptualisation du commandement et du contrôle »,

p. 58-59.

20 Ibid, p. 59.

21 Ibid, p. 60.

22 Oehring, témoignage devant la Commission d'enquête, 10 novembre 1999, p. 17.

23 Le commandant de la Force était très conscient de l'importance de la contribution canadienne et a remis la Mention élogieuse du commandant de la Force à la ROTO 2 et à la ROTO 3. À leur première rencontre, le Général Cot a confié au Colonel Lessard « Le commandant de la Force, le Général Cot, a placé une grande confiance en les Canadiens, en grande partie en raison des événements de Medak et des actions du 2 PPCLI. Lorsqu'il est venu nous rendre visite, il nous a dit qu'il s'attendait à ce que nous fassions de même ». Colonel Marc Lessard, témoignage devant la Commission d'enquête, 21 septembre 1999, p. 19; le Colonel Jim Calvin a été injustement mis au pilori par les officiers supérieurs du QGDN pour ses décisions au moment où il commandait le groupement tactique en Croatie. Voir Carol Off, *The Ghosts of the Medak : The Story of Canada's Secret War*, Toronto : Random House Canada, 2004.

24 Lcol Calvin, témoignage devant la Commission d'enquête, 16 septembre 1999, p. 129.

14

À quoi vous attendiez-vous!?! Analyse de la désobéissance au sein de l'ancien Régiment aéroporté du Canada, 1968-1995

Bernd Horn

C'était toujours comme si vous étiez assis sur une marmite à pression. Pour éviter qu'elle explose, il fallait toujours s'assurer que la cocotte était bien fermée et que le mécanisme de sécurité était en place.

Lieutenant-colonel Richard Dick

Il y eut plus que quelques sanglots sur le terrain de parade Nicklin, glacé et battu par le vent, de la Base des Forces canadiennes Petawawa en cette fin d'après-midi du 5 mars 1995, alors que le commandant (cmdt) faisait rompre les rangs du Régiment aéroporté du Canada (RAC) pour la dernière fois. En réalité, l'événement était historique car, de toute l'histoire militaire du Canada, ce fut la première unité dissoute dans la disgrâce. Pour de nombreuses personnes, particulièrement celles qui servaient au sein de l'unité, c'était une parodie. Toutefois, pour d'autres, cette situation était inévitable et il ne s'agissait que d'une question de temps. Leur désir d'affirmer « Je vous l'avais dit » n'était neutralisé que par leur hâte à demander « Bon, à quoi vous attendiez-vous? Après tout, ce sont des parachutistes! »

Peu importe le point de vue, il demeurait qu'à raison ou à tort, pour les dirigeants politiques, pour certains commandants et pour de nombreux Canadiens, le RAC était devenu synonyme de désobéissance et d'unité hors de contrôle. Une série d'incidents largement rendus publics et très embarrassants pour le gouvernement et les hauts chefs militaires ont poussé ces deux groupes trop loin. Ainsi, le 23 janvier 1995, le ministre de la Défense nationale (ministre de la DN) annonçait la dissolution du RAC. En fin de compte, les difficultés, surtout la désobéissance, furent expliquées comme des problèmes propres à une unité « de ce type ». Tout reposait sur la croyance simpliste que les parachutistes étaient intrinsèquement une source de problèmes.

Comme c'est toujours le cas, les explications simplistes sont inadéquates et inexactes. Au sein du RAC, la désobéissance était due à une gamme complexe de

facteurs dont beaucoup se prolongeaient largement au-delà de l'unité. Ultimement, un mélange néfaste d'élitisme, de favoritisme, de problèmes de dotation en personnel, de manque de maturité, de leadership médiocre, de défaillances organisationnelles, de culture de l'Armée de terre, de loyautés mal placées et de conflits de personnalités a permis la création d'un environnement propice à la désobéissance au sein de l'unité. Toutefois, ce qui est souvent incompris ou simplement ignoré, est le fait que les sommets de désobéissance au sein du RAC n'étaient pas des anomalies. Dans cette unité, les problèmes étaient le plus souvent directement liés à des facteurs extérieurs ou découlaient de ces facteurs.

Pour bien saisir le problème de la désobéissance dans le RAC ainsi que le démantèlement de cette unité, il est important de connaître l'expérience aéroportée canadienne, qui a toujours été un paradoxe. Les parachutistes, qui, pendant la plus grande partie de leur existence, ont représenté les meilleurs combattants du pays, étaient dédaignés dans les milieux militaires et presque ignorés dans les cercles civils, du moins jusqu'au meurtre horrible d'un Somalien en 1993 pendant une mission opérationnelle dans ce pays. Jusqu'alors, l'attitude des Canadiens face aux forces aéroportées avait toujours relevé de la schizophrénie et de la politique au lieu d'être définie par la doctrine et la nécessité opérationnelle. Dès le début, l'omission de déterminer un rôle homogène et intense pour les forces aéroportées a entraîné pour ces forces une existence en dents de scie, sujette au bon vouloir des personnes disposant du pouvoir et aux expédients politiques du moment. Cette approche a, en fin de compte, abouti aux conditions ayant permis des meurtres et, ultimement, ayant mené à la dissolution du RAC[2].

Une analyse de l'évolution des organisations aéroportées canadiennes au cours des 50 dernières années montre que les dirigeants politiques et militaires se sont constamment montrés indécis et confus quant à la nécessité de disposer de forces aéroportées. Pendant les premières années de la Seconde Guerre mondiale, la décision de doter le Canada d'unités de parachutistes fut d'abord repoussée parce qu'on ne voyait pas clairement le rôle de ces troupes spéciales. Le concept fut adopté plus tard, mais à la condition que ces forces restent très faibles et décentralisées. L'intérêt grandissant des Américains et des Britanniques envers les forces aéroportées pendant la guerre fut le catalyseur ayant permis la création d'un bataillon canadien de parachutistes en 1942; ce bataillon s'est illustré au cours du reste de la guerre, mais il fut rapidement dissous à la fin des hostilités[3].

En 1946, les planificateurs d'après-guerre n'ont pas perçu de place pour les parachutistes dans l'armée canadienne de temps de paix, fortement réduite. Les sentiments traditionnels anti-militaires au sein du gouvernement exacerbés par l'énorme dette de guerre ont incité à favoriser l'économie au lieu de créer une capacité opérationnelle militaire sérieuse souhaitée par certains soldats. De plus, le gouvernement du Canada répondait à la préférence des électeurs pour des programmes sociaux car les Canadiens voulaient revenir à une vie normale après

Un véhicule blindé polyvalent du Régiment aéroporté du Canada passe à côté d'un troupeau de chameaux en Somalie, en 1993.
(Jeff M. Speed, Musée canadien de la guerre AN 19940035 001)

six longues années de guerre. Par conséquent, le gouvernement libéral ne donna son aval qu'à une force militaire squelettique conçue pour encadrer la mobilisation d'une armée de citoyens en temps de crise et pas beaucoup plus.

Toutefois, le Canada n'était pas à l'abri des réalités de l'après-guerre. Les rapides progrès techniques réalisés au cours de la Seconde Guerre mondiale, particulièrement l'apparition du moteur à réaction et des armes nucléaires, ont mis un terme au fait que certains pays s'en remettaient à la géographie pour leur sécurité. Au Canada, cette situation difficile fut exacerbée par l'émergence de deux superpuissances rivales géographiquement séparées par le territoire canadien. Plus grave encore, les Américains considérèrent le Canada comme un flanc exposé. L'inquiétude américaine à l'égard de leur protection au nord n'avait d'égale que les préoccupations d'Ottawa à propos de la souveraineté canadienne, surtout dans les étendues nordiques. Pour garder les Américains hors du nord canadien, le gouvernement du Canada constata qu'il lui fallait étaler ses bonnes intentions, mais aussi faire la preuve qu'il était en mesure de surveiller le nord. Une menace mal définie au nord, un géant paranoïaque au sud et un gouvernement aux mains liées ayant traditionnellement dédaigné les militaires sont autant de facteurs ayant mené à la quintessence du mariage de convenance.

Le gouvernement du Canada s'est rapidement aperçu que les forces aéroportées étaient la solution politique à son dilemme. Pour les politiciens, les parachutistes représentaient une force viable commode qui était en mesure de réagir à toute

incursion hostile dans l'Arctique et qui menacerait le Canada, ou, ce qui était plus important, les États-Unis. Cependant, pour le gouvernement, il s'agissait aussi d'un moyen peu coûteux de préserver la souveraineté nationale.

Ainsi, immédiatement après la guerre, la reconstitution d'une force aéroportée, maintenant appelée « Force de frappe mobile » (FFM), était ancrée dans cette réalité politique. Les déclarations officielles du ministère de la Défense nationale (MDN) décrivaient la FFM comme une unité à la frappe « mortelle ». La vérité était fort différente. Dans le monde réel, il apparut évident que la FFM était plutôt un « tigre de papier ».

Les dirigeants de l'armée ont consciemment maintenu cette situation. Réalisant sans doute que le gouvernement appuyait les forces aéroportées non pas à cause de leur efficacité opérationnelle, mais plutôt à cause de la capacité perçue des parachutistes, certains dirigeants de l'armée qui n'étaient pas très enthousiastes à propos des troupes de parachutistes commencèrent à détourner la FFM de sa mission originale. Au cours de son existence, la FFM fut constamment en butte à un manque de main-d'œuvre qualifiée, d'aéronefs de soutien et d'exercices d'entraînement. De plus, ses unités faisaient habituellement face à des priorités différentes, qui ne convenaient pas idéalement à une utilisation efficiente des forces aéroportées. Des activités comme la préparation des recrues pour la guerre de Corée ou l'exécution d'une « instruction toutes armes interalliées » en cas de conflit en Europe passaient avant le rôle principal de la FFM, la « défense du Canada ».

Au début des années 1950, la réelle indifférence des militaires et des politiciens à l'égard des forces aéroportées du Canada apparut de façon encore plus évidente lorsque la menace changea, au nord. Le missile balistique intercontinental (ICBM) transforma radicalement la nature de la menace pour l'Amérique du Nord. Reléguée au second plan, la menace que faisaient peser les bombardiers passant par la calotte polaire modifia l'importance du nord canadien pour les États-Unis; il ne s'agissait plus que d'une profondeur stratégique. De façon prévisible, l'intérêt des Américains pour l'Arctique canadien se dissipa rapidement. Les activités et les préoccupations du Canada dans le nord disparurent presque aussi vite[4].

L'effet de ce réalignement techno-stratégique sur les forces aéroportées canadiennes fut énorme. Déjà négligées et manquant de tout, les forces aéroportées traversèrent une période sombre au cours de laquelle elles furent décentralisées sous la forme de compagnies de parachutistes réparties uniquement dans les divers régiments d'infanterie. Les forces aéroportées demeuraient ainsi en vie, mais à peine.

Cette réorganisation des « bataillons aéroportés » en « compagnies de parachutistes », en 1958, constitua la dévolution officielle de la FFM. Collectivement, les sous-unités de parachutistes furent dès lors désignées « Force de défense du Canada » (FDC) afin de bien préciser leur rôle « spécial ». La comédie continuelle consistant à maintenir une force de parachutistes découlait simplement des ententes en matière de sécurité entre le Canada et les États-Unis à propos de la défense de

l'Amérique du Nord. Pour le Canada, les forces aéroportées restaient le compromis nécessaire pour apaiser les Américains. Pour bien des membres du gouvernement et du milieu militaire canadien, la façade était le plus important. La capacité à faire face à une menace, qui s'apparentait de toutes façons à une chimère, importait peu. Pour ces personnes, les forces aéroportées représentaient une mesure politique de circonstance[5].

Mais, alors que refoulait la menace dans le nord du Canada, une autre menace apparaissait ailleurs dans le monde. La fin des années cinquante et le début des années soixante virent, partout dans le monde, une explosion de mouvements nationalistes et de troubles politiques. Des conflits localisés, des insurrections et des guerres de libération surgirent dans le monde entier. Le concept de forces de déploiement rapide relevant des Nations Unies enflamma l'imagination du gouvernement du Canada qui était encore alors en pleine euphorie à propos de ce nouveau rôle international que lui avaient valu ses succès diplomatiques et militaires dans la crise du canal de Suez en 1956. Quatre ans plus tard, l'état d'urgence au Congo belge renforçait l'apparente nécessité de forces internationales pouvant se déployer rapidement pour éviter que des conflits régionaux dégénèrent en confrontation entre les grandes puissances.

À la même époque, à la suite du contexte changeant de la sécurité internationale, les Américains participèrent à un programme visant à mieux faire face au « spectre des conflits » devant lequel ils se trouvaient. Les Américains se rendirent compte que la structure de leurs forces se prêtait mal aux « guerres limitées » dans des pays lointains. Par conséquent, le Pentagone mit l'accent sur une plus grande mobilité stratégique, sur le développement des Forces spéciales (FS) pour contrer la prolifération des conflits de type « guérilla » et sur l'amélioration d'une capacité aéromobile.

Les dirigeants politiques et militaires canadiens suivirent l'affaire. En 1964, le projet de revitalisation de l'Armée de terre canadienne reposait sur le concept d'une force réellement mobile, appelée « Commandement de la Force mobile » (FMC), capable d'intervenir rapidement partout dans le monde. Un aspect déterminant de la force envisagée était la présence d'un élément aéroporté qui pourrait constituer pour le pays une réserve stratégique capable d'intervenir rapidement partout sur la planète[6].

En 1968, cette unité pilote devint le Régiment aéroporté du Canada, mais elle devait son existence presque exclusivement à la vision et à l'opiniâtreté du ministre de la Défense nationale, du Chef d'état-major de la Défense (CEMD), du commandant et du commandant adjoint de la FMC[7]. Leurs subordonnés immédiats étaient, pour la plupart, fermement opposés à la création de cette nouvelle unité, particulièrement à une époque où de nombreux régiments célèbres et anciens, comme le Queen's Own Rifles of Canada, le Royal Highland Regiment "Black Watch" of Canada et les Canadian Guards devaient disparaître de l'ordre de bataille de la Force régulière. La résistance fut si vive qu'au début, le

consensus parmi l'état-major du QG de la FMC et du QGDN était que le plan ne se concrétiserait jamais (surtout s'il se heurtait à assez d'obstacles sans que l'idée soit explicitement rejetée). Ainsi, peu d'aide provenait des divers états-majors car dans la plupart, on estimait qu'il s'agissait d'un gaspillage d'efforts[8].

Toutefois, le CEMD, le Général Jean Victor Allard, qui avait développé l'idée alors qu'il était commandant de l'Armée de terre, et son successeur trié sur le volet, le Lieutenant-général W.A.B. Anderson, imposèrent leur volonté impitoyablement. Le RAC fut donc mis sur pied, mais le ressentiment était grand au sein de l'Armée de terre[9]. Pour retourner le fer dans la plaie, l'unité fut très privilégiée dès sa naissance. Elle reçut le statut d'une formation avec accès direct au commandant de l'Armée de terre et on lui épargna l'ennui de tâches à l'échelle nationale, comme fournir des effectifs pour l'instruction de la Réserve ou fournir des instructeurs aux établissements d'instruction des FC ou de l'Armée de terre. Ces avantages firent augmenter le ressentiment et la colère de bien des officiers supérieurs de l'Armée de terre. Par conséquent, même si sa création par de rares officiers supérieurs de l'Armée de terre et politiciens se caractérisa par une grande passion et des idéaux élevés, l'unité, à la fin des années 1970, fut sujette au même malaise que celles qui l'avaient précédée. L'institution militaire au sens large et l'Armée de terre en particulier n'acceptèrent jamais vraiment l'existence du RAC ni son rôle et elles le marginalisèrent ou tentèrent continuellement de le marginaliser.

Cela n'est pas totalement surprenant. Le mandat des parachutistes était aussi imprécis que général et son interprétation variait beaucoup. Les briefings militaires et les communiqués officiels du MDN décrivaient le rôle de l'unité de bien des façons, depuis des « pompiers » à l'échelle internationale à une réserve stratégique nationale en passant par une unité bouche-trou pour permettre l'arrivée de renforts mécanisés plus lourds en Europe et une force d'intervention à la disposition de l'ONU. Après coup, les planificateurs politiques et militaires affirmèrent aussi que le RAC était parfaitement adapté aux opérations de défense du Canada (ODC). En fait, les directives d'Anderson exigeaient que le RAC soit organisé et équipé de façon à ce qu'il puisse accomplir diverses tâches incluant celles qui suivent :

a. défense du Canada;
b. force au service de l'ONU;
c. opérations de maintien de la paix;
d. missions en cas de catastrophe nationale;
e. opérations spéciales aéroportées (SAS);
f. opérations « coups de main » dans le contexte d'une guerre généralisée;
g. responsabilité de l'instruction des FC en matière de parachutisme[10].

Le fait que ces rôles étaient mutuellement exclusifs fut simplement ignoré par presque tout le monde[11].

L'incapacité à bien rationaliser le rôle, la structure et la pertinence du RAC a simplement accru la résistance à sa survie au sein de l'Armée de terre. Pendant les années soixante-dix, son existence fut marquée par des changements de priorités touchant sa pertinence et son rôle. Ainsi, l'unité passa d'une formation indépendante constituant la réserve nationale stratégique à une autre unité « classique » intégrée à une brigade existante. Le RAC devint l'objet de constants débats malveillants au sein de l'Armée de terre et l'otage du bon vouloir des gens au pouvoir. Ainsi, son effectif et son intégrité organisationnelle furent insidieusement dilapidés.

Dans les années 1980, l'absence d'un besoin clair, crédible et accepté pour des forces aéroportées canadiennes a constitué un obstacle difficile à surmonter. Alors que le rôle du Canada dans le monde s'attachait moins à l'Europe et s'orientait vers différents objectifs de la politique étrangère, les Forces canadiennes vécurent une crise d'identité. Cela se manifesta par un budget amoindri et un effectif déclinant. Le RAC eut de la difficulté à convaincre les chefs politiques et militaires de sa raison d'être. En outre, plus ses défenseurs (les commandants qui étaient de jeunes subalternes au début et qui avaient maintenant gravi les échelons) tentaient de prouver son utilité en lui attribuant de nouvelles tâches ou en rétablissant d'anciennes tâches, plus ils mettaient en évidence son principal point faible : l'absence d'un rôle crédible ou cohérent rendant cette entité indispensable.

Ce manque de soutien organisationnel a eu un impact direct sur l'état du régiment. À l'érosion continuelle de son statut et du soutien institutionnel s'ajouta une diminution des affectations de chefs et de soldats expérimentés essentiels provenant d'autres régiments chargés de fournir l'effectif du RAC. Le RAC commença à recevoir de jeunes soldats, certains achevant tout juste leur instruction élémentaire dans l'infanterie. Ces soldats étaient bien moins mûrs que les caporaux expérimentés auxquels l'unité était habituée. Leur jeunesse et leur manque de maturité combinés à l'aura des unités aéroportées et au béret marron distinctif formèrent un mélange explosif.

De plus, une incapacité à recruter le nombre requis de sous-officiers supérieurs (s/off sup) disposés à se porter volontaires pour servir dans les forces aéroportées a fait en sorte qu'il a fallu garder ceux qui le désiraient – ces personnes n'étaient pas toujours la crème de la crème. Leur acceptation de servir, toutefois, signifiait souvent une promotion qu'ils n'auraient jamais eue autrement ou, du moins, pas aussi rapidement.

Plus dommageable encore fut le problème lié aux régiments d'appartenance qui fournissaient les effectifs. Lorsque les présidents et(ou) les membres des Conseils supérieurs des régiments « fournisseurs » n'appuyaient pas l'existence du RAC, ils restreignaient, ce qui n'est pas surprenant, la qualité et la quantité des officiers affectés aux forces aéroportées. Pire encore, les régiments d'infanterie « fournisseurs »

considéraient le RAC comme un endroit où larguer leurs mécontents et leurs fauteurs de troubles – un genre de « centre de redressement ». En plus d'y envoyer leurs soldats récalcitrants pour que ces derniers se fassent « apprivoiser », ils s'acquittaient ainsi facilement de leurs exigences en matière de dotation auprès du RAC. Ainsi, des militaires « sources de problèmes » étaient souvent cédés aux forces aéroportées et aisément oubliés. Une étude menée par l'Armée de terre a montré que le RAC devait « s'en remettre presque exclusivement à la bonne volonté des régiments d'appartenance pour le remplacement de ses soldats »[12]. Même si d'un certain côté, cela signifiait que le RAC était le reflet de l'Armée de terre dans son ensemble, il recélait toutefois dans la pratique plus que sa part de fauteurs de troubles et de « brutes ». Malheureusement, le manque chronique d'effectifs imputable au fait que l'Armée de terre n'avait pas assez de militaires, surtout des sous-officiers supérieurs, qui se portaient volontaires pour servir dans les forces aéroportées parce que la vie des soldats y était réputée difficile, signifiait que l'unité devait accepter n'importe qui ou manquer de personnel.

Comme si les choses n'allaient pas déjà assez mal, la nomination du commandant régimentaire devint aussi un enjeu « politique ». Le poste était comblé par rotation et il n'échouait pas au meilleur. Il s'agissait plutôt du choix du conseil du régiment d'infanterie « fournisseur » dont c'était le tour de désigner le commandant. Souvent, ce poste était un « prix de consolation » pour un officier qui ne semblait pas digne de commander un des bataillons d'infanterie de ligne de ce régiment « fournisseur » en question[13]. En somme, tous ces facteurs firent en sorte que des chefs faibles, à certains moments plus qu'à d'autres, devaient harnacher l'énergie, positive et négative, d'un groupe de soldats jeunes, agressifs et jouissant du libre choix, mais imbus d'élitisme et habités par un sentiment d'invulnérabilité[14].

Sans surprise, au milieu des années 1980, il y avait de graves problèmes de discipline au sein du RAC. La désobéissance, l'insubordination, des agressions, des vols d'armes, des liens avec les bandes de motards criminalisés comptaient parmi les manifestations de ces problèmes[15]. Un militaire qui servait à cette époque s'est rappelé l'anarchie qui régnait. Il confia : « C'est mauvais signe quand des officiers sont menacés par des soldats. Il y a clairement un problème »[16].

Facteurs tout aussi perturbants et causes clés de la désobéissance, il y avait l'ethos et la culture non approuvés des forces aéroportées, facteurs mis de l'avant par certains éléments du corps des sous-officiers du régiment et centrés sur l'élitisme, le machisme et une attitude de renégats. La loyauté se définissait en fonction du régiment aéroporté et, souvent, en fonction d'une clique au sein du régiment. De plus, servir dans les forces aéroportées devint une fin en soi. Servir le Canada et le public, de même que la reconnaissance de la politique nationale et du concept du bien commun étaient autant de notions rejetées. Les personnes de l'extérieur étaient évitées et elles ne s'attiraient que mépris. Les soldats ne saluaient pas les officiers « LEG » (terme péjoratif anglais désignant le personnel étranger aux forces

aéroportées) dans les bases. Pire encore, la chaîne de commandement ne faisait rien pour rétablir la discipline même en cas de plainte[17]. Il existait une attitude de type « nous et eux » qui devint un élément de cohésion au sein des forces aéroportées. Toutefois, cela nuisait à l'obéissance. Sans surprise, ce manque global de discipline contribuait à favoriser une attitude non officielle selon laquelle l'autorité, surtout la chaîne de commandement extérieure au régiment, devait être défiée.

Au sein du régiment aéroporté, cette sous-culture alimentait aussi une chaîne de commandement non officielle centrée sur « les anciens », surtout les sous-officiers. À cause de leurs longs états de service au sein du régiment aéroporté, souvent de sept ans ou plus (en raison de la nécessité de garder ceux qui le désirent), ces anciens étaient devenus les gardiens de l'ethos du régiment aéroporté. Ils définissaient le terme « parachutiste » et veillaient à la socialisation des nouveaux venus. Fréquemment, des sous-officiers et des officiers subalternes fraîchement arrivés au régiment considéraient ces « anciens de l'aéroporté » comme des modèles à suivre. Le Colonel Ken Watkin a indiqué qu'il y avait un grave problème quand des officiers s'efforçaient trop d'agir comme de simples soldats afin d'être acceptés par leurs hommes[18]. Souvent, un comportement discutable, des infractions à la discipline ou des actes de désobéissance étaient négligés ou ignorés par les superviseurs néophytes du régiment parce qu'ils voulaient y être acceptés. « Vous êtes dans l'Aéroporté maintenant » est rapidement devenu une phrase de reproche nuancé qu'on entendait dans les cas de comportement inacceptable au sein du régiment.

Toutefois, ces problèmes trahissaient aussi le malaise plus répandu qui existait dans l'Armée de terre[19]. Au printemps 1984, le Brigadier-général R.I. Stewart, commandant la FOS s'adressait en ces termes à son commandement :

> Le problème, en bref, est que nous avons beaucoup trop de cas de relâchement de discipline, d'agression, de désobéissance, de comportement irrespectueux, de vol de biens privés et publics, de conduite avec les facultés affaiblies, d'accidents de la route, de mauvais contrôle du matériel, des munitions, des pièces pyrotechniques, des armes et de l'équipement favorisant la perte ou le vol de ces articles, sans compter un laxisme généralisé dans le contrôle des soldats, et tous ces facteurs contribuent à une érosion de la discipline et à un mauvais comportement des soldats. Dans bien des cas, nous avons perdu notre comportement régimentaire, et nos normes de rendement sont sérieusement menacées. Si nous laissons ces normes décliner, le danger est clair. Une fois le déclin amorcé, le processus s'accélère et il survient un point où aucun chef subalterne ne comprend plus ces normes et il est alors impossible d'inverser le processus[20].

Au cours de l'été 1985, le problème de l'Armée de terre avait atteint de telles proportions que le CEMD accepta de lancer une commission d'enquête baptisée *FMC Study on Disciplinary Infractions and Antisocial Behaviour with FMC with Particular Reference to the Special Service Force and the Canadian Airborne Regiment.* Le rapport produit par cette commission fut désigné « Rapport Hewson » d'après le Major-général C.W. Hewson, Chef – Renseignement militaire et sécurité, qui présida cette commission d'enquête.

La commission d'enquête devait se pencher sur les manquements à la discipline au sein de l'Armée de terre et sur les facteurs menant à un comportement anti-social excessif. Le mandat de la commission, les lignes directrices et la composition de l'équipe d'enquête ont été laissés à la discrétion de l'Armée de terre qui, à son tour, confia l'enquête à un groupe d'officiers « loyaux » à l'Armée de terre et dévoués défenseurs du régiment aéroporté qui, cela va sans dire, étaient tout sauf critiques à l'égard de l'Armée de terre ou du RAC[21]. Les conclusions furent qu'il semblait y avoir plus de cas d'agression dans les deux unités d'infanterie de la FOS (1 RCR et RAC) par rapport à ce que l'on observait dans les autres unités d'infanterie de l'Armée de terre[22]. L'équipe FMC s'attacha ensuite à expliquer les comportements différents au sein du RAC en faisant appel à divers facteurs comme l'absence de chefs subalternes, le manque de maturité et d'expérience de certains remplaçants affectés au régiment et le semi-isolement de la Base des Forces canadiennes (BFC) Petawawa même, d'où le manque de débits de boissons et d'autres commerces hors de la base pouvant recevoir les nombreux hommes célibataires de la base[23]. Le rapport final mentionnait : « Il n'y a pas de raisons de s'alarmer ni d'agir de façon précipitée[24] ». On y trouve aussi le passage suivant : « Il semble y avoir moins de cas de pathologie grave et de comportement violent dans les Forces canadiennes que parmi l'ensemble de la population canadienne »[25].

Le rapport Hewson n'a pas eu de véritable impact. Le président de la commission, le Major-général Hewson lui-même, a plus tard indiqué : « Je sais qu'aucune mesure précise n'a été prise à la suite de notre étude»[26]. Dans le sillage du rapport, un commandant déterminé du RAC a semblé réussir à maîtriser les problèmes, mais au début des années 1990, les manquements à la discipline reprirent. Cette fois, il ne serait plus si facile de les mettre de côté. Au cours de l'été 1992, la décision du Canada de participer à une mission de l'ONU en Somalie, mission qui est ensuite devenue une opération d'imposition de la paix dirigée par les Américains et connue au Canada comme l'Opération *Deliverance*, a permis à des officiers supérieurs de l'Armée de terre, influents et favorables au régiment aéroporté, de tirer des ficelles pour faire en sorte que le RAC soit l'unité choisie pour remplir l'engagement du Canada. Même si les parachutistes n'étaient pas les troupes idéales à déployer (ils devaient assurer une rotation à Chypre et ils ne disposaient pas de véhicules blindés légers), ils furent désignés tout de même, simplement parce que leurs bienfaiteurs voulaient qu'ils aient une mission opérationnelle de choix[27]. Toutefois, les nuages noirs commencèrent à se rassembler alors que le régiment amorçait son instruction préparatoire. Des problèmes

de discipline, l'absence d'Instructions permanentes d'operation (IPO) régimentaires et le comportement excessivement agressif des membres du 2e Commando ont commencé à préoccuper le commandant de brigade, mais ces problèmes furent en grande partie balayés par les mêmes commandants supérieurs qui avaient manœuvré pour que la mission en Somalie soit confiée au régiment[28].

Dans le théâtre d'opérations, la plupart des membres du RAC se comportèrent impeccablement et ils furent louangés par des commandants américains, des envoyés de l'ONU et des représentants d'organisation non gouvernementales (ONG) pour leurs efforts et leurs succès tant pour assurer la sécurité dans leur secteur que pour assurer l'aide humanitaire[29]. Toutefois, il y avait aussi un côté sombre. Une fois en Somalie, beaucoup de problèmes de discipline et de professionnalisme qui avaient été évoqués pendant l'instruction avant déploiement refirent surface. Indéniablement, ces problèmes découlaient d'un mauvais leadership de la part des sous-officiers et des officiers. Il s'agissait du prolongement direct de problèmes décelés plus tôt, mais non résolus. Très vite, il devint évident que certains éléments du groupement tactique du régiment aéroporté du Canada (GT RAC) maltraitaient des Somaliens qui étaient capturés alors qu'ils pénétraient illégalement dans les enceintes du régiment pour voler[30].

La frustration des parachutistes est indubitable. La population somalienne n'apprécie pas toujours les efforts que les soldats font pour elle. Les parachutistes sont la cible de pierres, de tirs; on leur crache dessus, il y a des protestations et les vols sont continuels. Les enceintes du GT RAC devinrent des objectifs naturels; nuit après nuit, des pillards et des voleurs se glissaient entre les barbelés tranchants comme des rasoirs et volaient tout ce qui leur tombait sous la main. Les bandits appréhendés étaient remis aux autorités locales qui les relâchaient sans leur imposer de sanction. Pour les parachutistes, l'ingratitude et l'hostilité constantes des personnes qu'ils devaient précisément aider, étaient difficiles à comprendre et à accepter[31]. Néanmoins, la réaction de beaucoup d'entre eux, apparemment tolérée par les officiers et les sous-officiers, fut inacceptable.

Pendant la durée de l'opération, les soldats canadiens tuèrent quatre Somaliens et en blessèrent beaucoup d'autres. Il ne fait aucun doute que certaines morts auraient pu être évitées. Une de ces situations survint le 4 mars 1993. La sécurité accrue à l'un des camps du GT RAC explique les tirs au moment où deux voleurs tentèrent de fuir. Initialement, après une enquête au sein de l'unité, les tirs furent jugés conformes aux règles d'engagement. Toutefois, les allégations persistantes d'un des médecins militaires du contingent, selon lesquelles un des bandits avait été simplement exécuté, soulevèrent des questions embarrassantes[32]. Même si ces allégations ne furent jamais prouvées ni réfutées, les tirs furent déclarés injustifiés. Soigneusement planifiée, l'embuscade visait de toute évidence à « bien faire savoir aux personnes qui tenteraient de s'infiltrer dans le périmètre des installations canadiennes qu'elles s'exposaient au tir d'armes à feu »[33].

Même si ces allégations sont gênantes, ce ne sont pas les seules. Des messages contradictoires provenaient des enceintes du régiment aéroporté en Somalie. Un recours discutable aux armes à feu fut rapidement balayé et leurs auteurs, félicités, mais il semblait que des comportements violents étaient ignorés et non sanctionnés. Cette situation prédominait au sein de certains éléments du GT RAC; cela s'expliquait en partie par le fait que les mauvais traitements infligés aux prisonniers étaient tolérés par des officiers et des sous-officiers du contingent canadien. Bref, tout cela prépara le terrain pour le tournant décisif de la mission en Somalie.

Dans la nuit du 16 mars 1993, un pillard adolescent appréhendé, Shidane Arone, fut battu à mort alors qu'il était sous la garde du 2e Commando. Ce qui a rendu cette tragédie encore plus difficile à comprendre est le fait que cet adolescent fut battu pendant des heures et que de nombreux soldats, sous-officiers supérieurs et officiers ont entendu ses cris, se sont rendus à la casemate pour observer ce qui s'y passait, mais aucun n'a mis un terme à ces atrocités avant qu'il soit trop tard[34].

La mort fut d'abord attribuée aux blessures subies lors de la capture, mais le sergent qui commandait la patrouille ayant appréhendé Arone refusa cette explication. Par la suite, un des coupables, le para Kyle Brown, fournit des preuves et expliqua ce qui s'était passé. L'autre coupable, le Caporal-chef Clayton Matchee, fut subséquemment arrêté. L'affaire fut maintenue cachée. À ce moment, rien n'avait été rendu public et les décideurs politiques et militaires estimaient qu'ils pouvaient contrôler la situation. De hauts fonctionnaires du MDN apprirent la mort d'Arone dans les 48 heures, mais il semble que l'on ait décidé de dissimuler l'information au lieu de la divulguer[35]. Toutefois, alors qu'il était détenu, Matchee tenta de se suicider et, alors qu'on le transportait pour le soigner, un reporter fut témoin de la scène et il apprit rapidement tout ce qui s'était passé.

À mesure que l'incident était repris par les médias nationaux, une vague d'hostilité, provenant du public comme des militaires, balaya les parachutistes[36]. Son impact fut énorme. Même les commandants supérieurs qui, pendant des années, avaient appuyé le RAC et expliqué ses frasques en se disant « Il faut que jeunesse se passe », abandonnaient maintenant le régiment, de peur pour leurs propres carrières[37].

Naturellement, les médias scrutèrent à la loupe le MDN et les FC, ce qui eut un effet dévastateur. Cet événement en lui-même était stupéfiant et que tant de personnes n'aient rien fait pour stopper les atrocités demeurait inexplicable. Chose incroyable, la tragédie prit encore de l'importance. Une apparente tentative de camouflage de l'incident tant de l'extérieur que de l'intérieur du régiment en disait long sur l'ampleur des lacunes des chaînes de commandement politique et militaire au MDN. Les dirigeants militaires décidèrent de faire face aux critiques persistantes en instituant la *Commission d'enquête – Groupement tactique du Régiment aéroporté du Canada* (officieusement désignée Commission de Faye d'après le nom de son président, le Major-général Tom de Faye) pour « analyser le leadership, la

Entrée du bunker en sacs de sable où le Caporal-chef Clayton Matchee s'est pendu. Des panneaux de la Police militaire interdisent l'accès au bunker, en Somalie, en 1993.
(Jeff M. Speed, Musée canadien de la guerre AN 19940035 016)

discipline, les opérations, les actions et les procédures du Groupement tactique du régiment aéroporté »[38]. La Commission a présenté la phase I de son rapport à la fin de l'été 1993, et comme dans le cas du rapport Hewson, on y mentionnait qu'il n'y avait pas vraiment lieu de s'inquiéter. Mais cela ne suffit pas à faire taire les critiques à l'intérieur comme à l'extérieur du MDN[39].

Les problèmes de discipline et de leadership, évidents dans le régiment aéroporté au début des années quatre-vingt-dix et, plus particulièrement, pendant la période précédant le déploiement de l'unité et pendant l'opération en Somalie, soit d'octobre 1992 à mai 1993, rappelaient des problèmes déjà décelés au début des années 1980. De plus, l'examen minutieux des activités au MDN révélait d'autres problèmes embarrassants. En termes simples, les problèmes du RAC semblaient refléter directement l'échec de longue date de l'Armée de terre et des FC – plus précisément, l'incapacité ou l'hésitation à faire ce qu'il faut pour prendre les difficiles décisions visant à assurer la stabilité de l'institution. Le corps des officiers des FC avait mis la priorité sur l'acquiescement plutôt que sur la pensée critique, avait toléré les machinations secrètes des conseils régimentaires ne répondant pour la plupart à personne, avait accepté les intérêts étroits de services et de corps et avait fourni au gouvernement des solutions politiquement acceptables plutôt que des conseils éclairés. Tous ces facteurs, ajoutés à l'anti-intellectualisme du corps des officiers, incapable de se rendre compte des changements sociaux et géopolitiques et d'y réagir,

ont mené à un abandon collectif de responsabilités et à une impuissance stratégique face aux problèmes du RAC et des FC, problèmes qui étaient évidents bien avant la Somalie. Peter Desbarats, un des membres de la Commission d'enquête sur la Somalie, souligna que « le régiment aéroporté n'était que la manifestation la plus brutale de la maladie. L'amputation ne contribua nullement à résoudre les véritables problèmes, sinon à permettre aux dirigeants de prétendre qu'ils l'avaient réglé ». Il résuma en disant que « le remède fut pire que le mal »[40].

Même après le retour du régiment au Canada, la question du meurtre sous la torture ne fut jamais complètement oubliée. Les cours martiales et les commentaires persistants maintenaient ce sujet d'actualité. Deux graves manquements à la discipline mettant en cause les parachutistes du 3e Commando (3 Cdo) servant au Rwanda pendant l'été 1994 ont simplement jeté de l'huile sur le feu. Dans le premier cas, deux parachutistes qui n'étaient pas de service s'enivrèrent dans leurs quartiers et décidèrent de devenir « frères de sang ». Les entailles qu'ils s'infligèrent dans la paume des mains n'exigèrent que quelques points de suture, mais la fureur de la presse assura à l'unité une publicité dont elle se serait bien passée. Le second cas découle d'un manque de jugement plus grave et il met en cause un commandant adjoint de section qui, alors qu'il devait protéger un bâtiment local, a permis à plusieurs soldats qui n'étaient pas de service, de consommer de la bière et de tirer des décharges de fusils de chasse sur la structure de pierre qu'ils protégeaient. Inutile de dire que cet incident fut rapidement repris par les médias, ce qui attira de nouvelles critiques à l'égard du régiment[41].

Mais il ne s'agissait là que d'un avant-goût d'événements plus inquiétants. Le 15 janvier 1995, le réseau de télévision CTV diffusait dans le cadre de son bulletin de nouvelles du soir des extraits d'une bande vidéo artisanale produite par 2 soldats du 2 Cdo pendant leur affectation en Somalie. On y voyait plusieurs militaires proférer des insultes racistes et se comportant de façon non professionnelle. La réaction des médias fut vive, comme la colère des politiciens d'ailleurs. De nouveau, la question récurrente de la Somalie ramenait le RAC à l'avant-plan de l'actualité publique et politique. Le coup mortel fut toutefois porté trois jours plus tard quand fut diffusée une autre bande vidéo réalisée par un amateur et montrant une « séance d'initiation » du 1 Cdo survenue en 1992. La bande montrait des parachutistes du 1 Cdo se livrant à des activités dégradantes, dégoûtantes, racistes et contraires aux règlements des FC. Sa diffusion embarrassa une fois encore le gouvernement et les FC, et cela détruisit ce qui restait de l'image du régiment. Devant ces faits, le ministre de la DN annonça la dissolution du RAC dans le déshonneur le 23 janvier 1995[42].

Les dirigeants politiques et les hauts gradés du MDN transmirent très vite un message clair au public. Tout simplement, ils affirmèrent que les problèmes vécus et l'embarras causé au gouvernement du Canada et à l'institution militaire provenaient de l'existence même d'une unité « aéroportée » et qu'ils étaient inévitables. Les problèmes de discipline, les allégations de violence et de racisme, l'attitude élitiste,

les liens avec des parachutistes américains du « Sud profond » et avec les « paras » de la fameuse Légion étrangère française furent autant d'éléments présentés comme des manifestations claires des problèmes mentionnés. Les parachutistes, semblait-il, n'étaient que des gens répugnants, voire des tueurs nés[43].

Exception faite des motifs politiques, cette rationalisation ayant pour but d'expliquer la désobéissance au sein du RAC est manifestement insuffisante. La réponse est complexe et elle englobe des facteurs internes et externes. Dès le départ, il faut que le régiment assume la responsabilité de ses erreurs. Ses dirigeants ont permis que le « culte de l'aéroporté » et l'élitisme aient un impact sur la culture au sein du régiment et sur le comportement de ses membres[44]. À tort ou à raison, les membres du RAC et ceux des FC en général considéraient les parachutistes comme une élite[45]. Ils disposaient d'une tenue réglementaire distincte, d'articles d'habillement particuliers, d'insignes uniques, d'une solde supérieure, d'un accès privilégié à la chaîne de commandement, d'allocations pour des cours spéciaux, d'un plus grand nombre d'échanges à l'étranger aux fins d'instruction; ils étaient exemptés des tâches habituelles, comme l'élément de parachutisme. De plus, les parachutistes étaient en bien meilleure condition physique et plus compétents dans les techniques de campagne que leurs homologues des bataillons d'infanterie.

Leur statut particulier, combiné aux voies d'accès particulières au régiment (c.-à-d. que les militaires devaient d'abord réussir le cours élémentaire de parachutisme, puis se porter volontaires pour intégrer le régiment), sans oublier les exercices et les normes de condition physique réputés extrêmement difficiles et exigeants, favorisèrent l'apparition d'une cohésion et d'une arrogance qui firent des parachutistes un « groupe à part ». Leur intense « esprit de corps » et leur sentiment élitiste alimentés par le groupe, favorisés et tolérés par la chaîne de commandement, ont permis au régiment de se transformer en club exclusif évitant les gens de l'extérieur. Tout cela a contribué à l'apparition d'une attitude du type « nous contre eux » qui se manifestait par l'ignorance totale de la chaîne de commandement extérieure et la désobéissance à cette chaîne et par le non-respect des règlements militaires en général. Un officier supérieur s'est rappelé : « Nous agissions seuls et faisions ce que nous voulions ». Mais cela n'était qu'une facette du problème. « Et », ajouta-t-il, « on nous laissait faire »[46].

Comme c'est souvent le cas avec les unités spéciales au sein desquelles la cohésion est très grande – la discipline et le respect des règlements fastidieux de « l'armée classique » étaient des points normalement négligés. En outre, les officiers et les sous-officiers du régiment aéroporté hésitaient à punir un des leurs pour des petites infractions commises à l'égard d'un « LEG » ou concernant le protocole militaire normal (par ex., saluer un officier ne faisant pas partie du régiment aéroporté), qui étaient plus souvent qu'autrement considérées comme « des chiures de mouches » auxquelles de « vrais soldats » n'accordent aucune importance. La chaîne de commandement du RAC encourageait souvent une attitude du type « nous sommes

au-dessus de la loi » qui se répercutait sur le comportement et la conduite des membres du régiment. Cette situation a, plus tard au sein du régiment, alimenté un ethos sous-jacent qui englobait une résistance à toute forme d'autorité, y compris à l'autorité de la chaîne de commandement du RAC.

Ce laxisme en matière de discipline et l'attitude de rejet face aux organisations et aux personnes de l'extérieur sont, en soi, des problèmes. Toutefois, les pratiques de dotation furent une autre cause clé des actes de désobéissance à l'encontre des chefs du RAC. L'approche initiale selon laquelle seuls des soldats expérimentés, matures et méritants puissent servir dans les rangs du RAC pour relever de nouveaux défis et constituer un bassin de futurs dirigeants a bien servi le régiment pendant les premières années. Mais, comme cela a été expliqué, les pressions en matière d'effectif et l'érosion continue du soutien envers une unité « spéciale et privilégiée » au fil des ans ont abouti à une pratique peu recommandable à l'égard de la rotation. À la fin des années 1970, de jeunes soldats immatures et, parfois, tout juste sortis de l'école de combat, furent affectés au régiment. Ces soldats, du fait de leur jeunesse et de leur choix de carrière, étaient particulièrement sujets aux bravades et au machisme, agissements confortés par le port du fameux béret marron et par l'aura entourant les troupes aéroportées et leur réputation d'agressivité, d'audace et de bravoure; il s'agissait de problèmes en puissance. À tout cela, il convient d'ajouter le milieu empreint de laxisme et le mépris des « étrangers ». Cette attitude permissive ne comportait que peu de contraintes et, de bien des façons, elle donnait le ton ou déterminait un processus de socialisation qui incitait presque les membres du régiment à faire fi des conventions.

Une autre pratique en matière de dotation était encore plus dangereuse pour la discipline au sein du RAC : le déversement d'indésirables. Bien des commandants de bataillons « fournisseurs » de personnel des régiments d'infanterie qui étaient tenus d'affecter un certain nombre de soldats au RAC à chaque période des affectations en profitaient souvent pour se débarrasser de fauteurs de troubles. Ainsi, le RAC devint un genre de centre de redressement. De nouveau, l'attitude qui avait cours au RAC et la discipline lâche qui y régnait faisaient de ce régiment un lieu de prédilection pour ces soldats déjà enclins à enfreindre les règles. Pire encore, à cause de leur expérience et de leur temps passé dans l'armée, ces individus devinrent des modèles pour les jeunes soldats qui venaient à peine de s'enrôler dans les FC et d'être affectés au RAC.

Ces mauvaises pratiques de dotation eurent une autre conséquence négative qui contribua directement à la désobéissance au sein du RAC. Devant le manque chronique de personnel et l'hésitation à ordonner que des militaires servent dans le RAC, les soldats qui le désiraient pouvaient demeurer membres de l'unité aussi longtemps qu'ils le voulaient. Parfois, pour les besoins de la structure des grades, ces soldats avaient même des promotions qu'ils n'auraient sans doute pas reçues, ou du moins pas aussi rapidement, s'ils n'étaient pas demeurés au RAC. Par conséquent, de nombreux soldats qui « n'avaient pas leur place » dans un bataillon de la force régulière restaient au régiment. Ces « anciens » devinrent la continuité. Ils étaient

les détenteurs de l'ethos du régiment aéroporté et ils veillaient à la socialisation des nouveaux venus. Ils établissaient la définition du terme « parachutiste », définition incluant le mépris des règlements. Dans les cas les plus extrêmes, des chaînes de commandement clandestines apparurent et on y définissait la loyauté en termes de petits sous-groupes au sein du régiment. D'évidents actes de défi, comme l'affichage de drapeaux rebelles et l'obstructionnisme face à l'autorité, furent posés.

La plus grave conséquence de cette dotation déficiente au sein du régiment se fit toutefois sentir sur le leadership. Il y a plusieurs dimensions à ce phénomène. Il est important de souligner que de nombreux soldats de tous les grades et à la conduite exemplaire ont servi dans le RAC. Par contre, il en allait bien différemment pour d'autres militaires. Il arriva aussi que des officiers et des sous-officiers supérieurs aboutissent au RAC parce que leur présence n'était plus souhaitée ailleurs. Dans ces cas, les chefs faibles ne voulaient pas ou ne pouvaient pas faire respecter les règlements. Souvent, ils approuvaient les gens en place par incompétence ou simplement pour tenter de se faire une place et d'être acceptés.

À l'opposé, il arrivait parfois que ces chefs avaient de fortes personnalités, mais il s'agissait de mauvais meneurs et cela causait des problèmes. Au sein d'une unité qui n'était pas en mesure de bien structurer ou contrôler ses sous-unités, qui agissait souvent de son propre chef, un officier pouvait être à la base d'un « régime » créant de la frustration parmi ses subordonnés et, parfois, des préjudices. N'ayant que peu de recours, les soldats se tournaient souvent vers la désobéissance, endommageaient les biens personnels (par ex., entailler un sac à fourbi ou mettre le feu à un véhicule) pour protester ou pour faire savoir que les chefs étaient allés trop loin. Dans de pareils cas, la désobéissance découlait directement de la faiblesse du leadership au sein de la chaîne de commandement. Cela était symptomatique du laisser-aller et de la fausse croyance selon laquelle une discipline stricte n'avait pas sa place dans les forces aéroportées.

L'autre élément en cause, piégeant souvent les chefs les plus forts, était le souhait de devenir un vrai parachutiste et d'être ainsi accepté par le personnel plus expérimenté. Toute la mystique entourant le béret marron et l'allure qu'il confère sont de puissants facteurs de motivation. Les individus fraîchement arrivés au RAC veulent être acceptés et, dans ce but, ils ferment souvent les yeux sur de petites infractions qui les feraient normalement réagir. Très vite, ils s'acclimatent et deviennent une partie du problème. Ils acceptent le rôle ou le masque et tout ce que cela suppose.

Par ailleurs, un certain nombre de facteurs ont créé un environnement propice à la désobéissance. Malheureusement, les garde-fous normaux, comme une chaîne de commandement faisant respecter le protocole et les règlements militaires dans le cadre de l'ethos normal, n'existaient pas. Une autre défaillance du leadership a contribué à ce problème et cette défaillance s'est produite aux niveaux de commandements les plus élevés. Pendant presque toute la période d'existence du RAC, la chaîne de commandement supérieure a, de manière inexplicable, toléré le comportement des

membres du régiment. Elle a fermé les yeux sur les incidents, sur le comportement général et sur l'attitude des membres du RAC. La sagesse voulait qu'il faille autoriser un pareil comportement parce que les membres des unités aéroportées étaient plus agressifs, un peu plus sauvages. En termes simples, les commandants supérieurs s'en sont tenus à une attitude du genre « Il faut que jeunesse se passe ». Au lieu d'exiger un professionnalisme de haut niveau, que l'on devrait normalement attendre de la part d'une soi-disant élite, et de fournir le talent requis, les dirigeants de l'Armée de terre ont toléré, voire approuvé, l'attitude des troupes aéroportées. Dans cette optique, ils ont directement contribué à la désobéissance au sein du RAC.

Tous ces facteurs ont été déterminants dans l'apparition des conditions propices à la désobéissance et dans l'existence de la désobéissance au sein du RAC. Il y a cependant un autre facteur dont il fait tenir compte : le climat envahissant et la composition des FC pendant toute l'histoire du RAC. Essentiellement, le RAC était le symptôme le plus évident d'un problème plus répandu. Après tout, de par sa composition même, le RAC était le reflet de l'Armée de terre dans son ensemble. Même si certains processus internes favorisaient la désobéissance, il reste qu'en grande partie, le dossier disciplinaire du RAC reflétait celui de l'Armée de terre. Un rapport de la FOS soulignait que la dissolution du RAC « ne découlait pas de lacunes opérationnelles, mais d'un échec en matière de gestion du personnel » sur une longue période[47]. Au cours d'une entrevue téléphonique avec le rédacteur en chef du magazine *Esprit de corps*, le Lieutenant-général Reay fit état du mauvais dossier disciplinaire du régiment. Le rédacteur en chef du magazine l'a accusé de désigner nommément le RAC. Le Lieutenant-général Reay a dû reconnaître que si « n'importe quel autre régiment de l'Armée de terre avait été étudié d'aussi près, les résultats auraient été aussi mauvais »[48].

Cet aspect de la question fut laissé de côté. Le RAC n'était pas une aberration; cette unité n'était pas différente. En matière de discipline, le RAC était représentatif des autres unités de l'Armée de terre. Pendant la mission en Somalie, le commandant de la FOS a indiqué que « les antécédents et les dossiers comparatifs relatifs aux manquements à la discipline ne montraient aucune tendance négative, certainement rien de pire que pour d'autres unités de l'infanterie et des autres Armes de combat »[49]. Dans la même veine, la commission de Faye est aussi arrivée à la conclusion « qu'en termes de nombre de manquements à la discipline, la situation du Régiment aéroporté du Canada était, à l'égard de la discipline, similaire à celle d'autres unités d'infanterie »[50]. Le Colonel A.R. Wells, ancien Directeur général de la sécurité au QGDN, a précisé que le nombre d'incidents mentionnés dans les rapports de la police militaire « se comparait favorablement au contenu des rapports portant sur les bataillons d'infanterie homologues du RAC, au sein de la Force d'opérations spéciales, et que les manquements à la discipline étaient conformes à ce que l'on observait dans d'autres bataillons d'infanterie de l'Armée de terre »[51]. De plus, le Colonel Walter Semianiw a reconnu que l'enquête du commandant, amorcée à la

suite de la diffusion des bandes vidéo montrant une initiation, en janvier 1995, a montré que le dossier disciplinaire du régiment était « normal, pas pire que celui de n'importe quelle autre unité »[52]. En outre, le Major-général J.M.R. Gaudreau a indiqué, dans son témoignage devant les membres de la Commission d'enquête sur la Somalie, en octobre 1995, que les problèmes du RAC étaient représentatifs des problèmes touchant toute la structure militaire canadienne[53]. Cette affirmation fut étayée par un rapport interne du Commandement de la Force terrestre (CFT) qui précisait que « chaque régiment a vécu, au cours de son existence, au moins un incident grave ayant entaché son honneur »[54].

L'analyse statistique a aussi mis au défi le mythe selon lequel les membres de toutes les unités aéroportées ont un comportement pire que celui des membres d'autres unités. Un examen du registre des procès sommaires découlant de nombreuses infractions à la Loi sur la défense nationale (LDN) relevées dans toutes les unités d'infanterie du CFT et commises entre 1988 et 1993, a révélé que le RAC n'a jamais été l'unité affichant le plus grand nombre de procès ou d'infractions. En fait, ce régiment se tint dans la bonne moyenne pour chaque année visée par l'étude[55].

De plus, d'autres unités des Forces canadiennes déployées à l'étranger faisaient aussi face à de nombreux problèmes qui étaient passés sous silence compte tenu de la controverse entourant le RAC. Par exemple, de nombreux contingents canadiens déployés en ex-Yougoslavie ont vécu des problèmes de discipline, surtout liés à la consommation excessive d'alcool. Les exemples abondent : le commandant, le sergent-major régimentaire et de nombreux soldats du 2e Bataillon des services déployé en Yougoslavie ont dû revenir au Canada à la suite de méfaits ou d'allégations d'inconduite; des soldats du Royal Canadian Dragoons ont rebaptisé leur unité « ChargeBat » à cause du nombre élevé d'accusations (en anglais, « charges ») portées contre des soldats pour des manquements à la discipline. Ailleurs, de graves préoccupations surgissaient face à la perte de matériel et de véhicules pendant les périodes d'affectation; un autre scandale national apparut en 1994 dans le sillage du comportement discutable de 60 Casques bleus canadiens à l'hôpital psychiatrique de Bakovici en Bosnie. Le Cambodge et Haïti furent aussi le théâtre d'incidents (comportement scandaleux et non professionnel) : marché noir, corruption, ivrognerie et prostitution. Aux scandales se déroulant lors d'opérations à l'étranger s'ajoutaient des scandales au Canada : comportement contraire à l'éthique, surtout le mauvais usage de fonds publics, ainsi que les dépenses très élevées d'officiers supérieurs à une époque où le pays faisait face à une crise financière découlant de l'alourdissement de la dette nationale[56]. Ce court aperçu n'est aucunement exhaustif. Il ne s'agit pas de condamner ni d'exonérer l'institution militaire ou ses membres. Il faut toutefois se rappeler que le RAC n'était pas un cas unique[57].

Par ailleurs, la désobéissance au sein du RAC ne peut être simplement attribuée à la conséquence normale de la création d'une unité aéroportée ni à une anomalie génétique commune à tous les parachutistes. Ce fut plutôt le résultat du mélange

explosif d'un grand nombre de facteurs : mauvais leadership, mauvaises pratiques de dotation et puissant effet, mal géré, de l'élitisme, sans oublier la culture prédominante de l'Armée de terre d'alors; tous ces éléments combinés ont permis l'apparition d'un environnement propice à la désobéissance. En fin de compte, ce climat a détruit le régiment. Il s'agit dès lors d'une situation qui mérite certainement que l'on s'y attarde pour bien l'analyser.

NOTES EN FIN DE CHAPITRE

1 Entrevue avec l'auteur, le 15 avril 1998.

2 Pour un compte rendu complet de l'expérience canadienne en matière de troupes aéroportées, voir Bernd Horn, *Bastard Sons. An Examination of Canada's Airborne Experience, 1942-1995* (St. Catharines, Ontario : Vanwell, 2001); et Bernd Horn et Michel Wyczynski, *In Search of Pegasus - The Canadian Airborne Experience, 1942 – 1999*, St. Catharines : Vanwell Publishing, 2000.

3 Voir Bernd Horn et Michel Wyczynski, *Paras versus the Reich. Canada's Paratroopers at War 1942-45*, Toronto : Dundurn, 2003; et Bernd Horn et Michel Wyczynski, *Tip of the Spear - An Intimate Portrait of the First Canadian Parachute Battalion, 1942-1945*, Toronto : Dundurn Press, 2002.

4 Voir David Bercuson, *True Patriot : The Life of Brooke Claxton*, Toronto : University of Toronto Press, 1993; Bernd Horn, « Gateway to Invasion or the Curse of Geography? The Canadian Arctic and the Question of Security, 1939-1999 » de B. Horn, ed., *Forging a Nation : Perspectives on the Canadian Military Experience*, St. Catharines : Vanwell Publishers, 2002, p. 307-334; « A Military Enigma : The Canadian Special Air Service Company, 1948-49 », *Canadian Military History* 10, No. 1, hiver 2001, p. 21-30; et Horn, *Bastard Sons*, Chapters 3 and 4.

5 Voir Horn, *Bastard Sons*, chapitres 3 et 4.

6 Voir Lester B. Pearson, « Force for U.N. » *Foreign Affairs* 35, No. 3, April 1957; Lieutenant-colonel R.B. Tacaberry, « Keeping the Peace » *behind the headlines* 26, No. 1, septembre 1966, p. 7; « Appreciation and Proposed Options for the Structure of the Canadian Army Field Force 1965-1970 Period », 5 avril 1965, p. 2. File 112.11.003 (D3) - Box 3, Directeur – Histoire et patrimoine (DHP); Canada, *Rationale For Canadian Defence Forces*, Ottawa : MDN, 14 mai 1968, p. 29. File 90/452, DHH; Général Jean V. Allard, *The Memoirs of General Jean V. Allard*, Vancouver : The University of British Columbia Press, 1988; Paul Hellyer, *Damn the Torpedoes. My Fight to unify Canada's Armed Forces*, Toronto : McClelland & Stewart Ltd., 1990; et Horn, *Bastard Sons*, chapitre 5.

7 Le Commandement de la Force mobile (FMC) fut l'un des commandements fonctionnels nés des efforts pour unifier les Forces canadiennes au cours des années 1960 et il constituait, à toutes fins pratiques, l'Armée de terre canadienne. Au début des années 1990, il fut rebaptisé « Commandement de la Force terrestre » des Forces canadiennes; Horn, *Bastard Sons*, p. 98-110.

8 Voir Horn, *Bastard Sons*, p. 120. La perception des états-majors de la FMC et du Quartier général de la Défense nationale (QGDN) eut un effet réel sur le régiment. Pendant la période initiale d'implantation du régiment, ce dernier fut aux prises avec une pénurie de matériel parce qu'aucun effort valable n'avait été fait par les différents états-majors pour trouver ou obtenir du matériel, et ce parce que personne ne croyait à la mise sur pied du régiment. Aucun effort concerté n'eut lieu avant la formation du régiment.

9 « Le Général Allard, » se rappela plus tard Rochester, « était déterminé à ce que cela se produise ». Il ajouta aussi que le Lieutenant-général Anderson, commandant de la FMC, « était convaincu ». Rochester admit toutefois franchement que « personne d'autre ne semblait l'être ». Il se rappela aussi avoir été informé, en février 1968, « par un officier de grade très élevé qui était aussi un ami, que je ferais mieux de tout oublier car le Régiment aéroporté ne verrait jamais le jour ». Colonel D.H. Rochester, « Birth of a Regiment », *The Maroon Beret*, 20th Anniversary Edition (1988), p. 34; et Horn, *Bastard Sons*, p. 120.

10 « Formation of the Canadian Airborne Regiment - Activation and Terms of Reference », 15 mai 1967, p. 3. Documents personnels du Colonel (ret) Michael Barr.

11 Voir le message du ministère de la Défense nationale (MDN), « CANMOBGEN 098 Comd 2549, du 022030Z décembre 1966; message du MDN, CANCOMGEN 022, du 111600Z avril 1968, *Organization Mobile Command*; « Approval of MOBCOM Forces Structure Concept ». Part 1, File 1901-2, Vol. 23491, RG 24, Bibliothèque et Archives Canada (BAC); Canada, *PFC 310 (1) – Forces aéroportées, Volume 1, Le Régiment aéroporté du Canada*, Ottawa : MDN, 1968; « Formation of the Canadian Airborne Regiment - Activation and Terms of Reference », 15 mai 1967, p. 2; et Horn, *Bastard Sons*, chapitre 5.

12 Il existe un indiscutable consensus à ce propos parmi d'anciens membres des forces aéroportées ayant occupé des postes de commandement (par ex., commandants de régiment, commandants d'unité (cmdt), sergents-majors régimentaires (SMR), sergents-majors de commandos (SMC). Tous ont confirmé qu'il y eut de nombreux cas évidents d'affectations de personnes faibles. Dans la même veine, on remarquait que le calibre des remplaçants était souvent directement lié aux commandants et aux SMR des unités d'origine de ces remplaçants. Fait non surprenant, les personnes interviewées ont toutes affirmé que les commandants et les SMR n'ayant aucune expérience des forces aéroportées étaient plus susceptibles de fournir un personnel faible ou « à problèmes ». Voir commandement de la Force mobile (FMC) intitulé *Mobile Command Study - Report on Disciplinary Infractions and Antisocial Behaviour with particular reference to the SSF and the Canadian Airborne Regiment* (rapport *Hewson*), septembre 1985, p. 46; « Manning - Canadian Airborne Regiment », 9 octobre 1985, *Information Legacy*, Evidentiary Exhibits; et Major-général Tom DeFaye, Commission d'enquête, - GT RAC, Phase I, Vol. XI, p. 16-30, H-1/6, et K.

13 Voir Horn, *Bastard Sons*, chapitres 6 et 7.

14 Le Lieutenant-colonel Lorne O'Brien, ancien commandant du 3e Commando, estimait : « Vous deviez les [les soldats] pousser en tout temps ». Il faisait un rapprochement avec une équipe d'athlètes professionnels. « Vous les gardez au maximum, mais cela pose certains problèmes » d'expliquer O'Brien; « il faut leur permettre d'évacuer

le trop-plein judicieusement et il faut être intraitable en ce qui a trait à la discipline ». Quand « l'étau se desserre » indiqua-t-il, « il [Régiment aéroporté] créait d'énormes problèmes ». Entrevue avec l'auteur, 14 avril 1997. Le dernier commandant du régiment, le Colonel Peter Kenward, est d'accord. Il était convaincu qu'un « contrôle plus serré, voire des rênes solidement tenus étaient nécessaires à cause de la grande énergie des soldats, énergie qu'il fallait contenir. Les choses peuvent partir à la dérive; alors, il est très important que les chefs donnent l'exemple et qu'ils soient présents avec leurs hommes ». Entrevue avec l'auteur, le 4 octobre 1996.

15 Difficile à croire, il existait au sein du régiment un club motocycliste, celui du 1er Commando; ce club s'appelait « Para Nomads » et il avait des liens établis avec les Hell's Angels. Il semble que cette situation ait été tolérée par les officiers supérieurs. Le Brigadier-général Ian Douglas confirma : « L'UES [Unité des enquêtes spéciales - militaire] et la PPO [Police provinciale de l'Ontario] nous avaient informés qu'ils [les Para Nomads] avaient des liens avec les Hell's Angels ». Les tentatives de Douglas pour éradiquer le « club » furent largement vaines. Le commandant du 1er Commando, à cette époque, affirmait qu'il ne s'agissait que d'un club du Royal vingt-deuxième Régiment (R22eR) et que les membres du régiment avaient le « droit » de s'y joindre. Douglas indiqua que le problème fut finalement résolu en faisant en sorte qu'il était très difficile pour des motocyclistes d'entrer dans la base et de renvoyer lentement les membres du club à leurs régiments d'appartenance. Entrevue avec l'auteur, 18 mars 1998. Le Brigadier-général Benno de même que les Majors-généraux Gaudreau et Stewart ont tous affirmé que les vols d'armes au cours des années 1980 étaient le fait de gens « de l'intérieur » et qu'il y avait des liens avec le « club motocycliste ». Entrevues et correspondance avec l'auteur.

16 Entrevue confidentielle. Des incidents précis incluent la pose d'un piège dans le bureau d'un officier (simulateur d'artillerie entouré de clous) et, plus tard, l'incendie (fait connu) de la voiture d'un officier sur le terrain de parade en 1990 et de celle d'un sous-officier supérieur, en 1992.

17 Entrevue avec les Lieutenants-colonels Watkin et Bradley, le 4 juin 1998 et le 15 septembre 1997, respectivement. Le terme méprisant anglais « LEG » remonte à la Seconde Guerre mondiale. L'uniforme des membres de l'infanterie régulière comportaient des guêtres « leggings en anglais » de toile tandis que les parachutistes, « l'élite », n'en portaient pas. Au lieu de cela, ils portaient de hautes « bottes de parachutistes » dans lesquelles entrait le bas du pantalon. Inutile de dire que les parachutistes ont rapidement affublé leurs collègues du titre de « LEG ». Une version plus contemporaine indique que LEG signifie « Lacking Enough Guts », soit, en français « pas assez de couilles ».

18 Entrevue avec l'auteur, le 15 septembre 1997.

19 Voir Peter Desbarats, *Somalia Cover-Up. A Commissioner's Journal*, Toronto : McClelland & Stewart, 1997; de David Bercuson, *Significant Incident*, Toronto : McClelland & Stewart, 1996; de Donna Winslow, *The Canadian Airborne Regiment. A Socio-Cultural Inquiry Society*, Ottawa : Commission d'enquête sur le déploiement des Forces canadiennes en Somalie, 1997; et de Horn, *Bastard Sons*, Chapter 7.

20 R.I. Stewart, « Discipline, Soldierly Behaviour and Leaders Responsibilities »,

7 mai 1984. Accès grâce aux documents personnels du Major-général Stewart.

21 Voir le *Rapport Hewson* et la lettre d'accompagnement. Pour plus de détails, voir Horn, *Bastard Sons*, p. 172-174.

22 Même si, statistiquement, le 1er Bataillon du Royal Canadian Regiment (1 RCR) fut associé à plus de cas d'agressions que le RAC, l'équipe d'étude a rejeté ce fait en expliquant que c'était une anomalie inexplicable. Le fait que le 3e Commando, l'élément du RCR au sein du RAC, fut associé au plus grand nombre d'agressions au sein du RAC sembla aussi être ignoré.

23 *Rapport Hewson*, p. 51-54.

24 Ibid, Sommaire, 1. Cette ligne soulignait l'importance de l'étude, à savoir pour empêcher la dissolution du Régiment aéroporté du Canada.

25 *Rapport Hewson*, p. 51.

26 Canada. *Un héritage déshonoré : les leçons de l'affaire somalienne. Rapport de la Commission d'enquête sur le déploiement des Forces canadiennes en Somalie* (ci-après appelé *Rapport de la Commission sur la Somalie*), transcription de témoignages présentés lors de l'audition de témoins, Vol. 2, 3 octobre 1995, p. 361.

27 Voir Horn, *Bastard Sons*, chapitre 8.

28 Ibid., p. 193-195.

29 Voir Berel Rodal, *The Somalia Experience in Strategic Perspective in a Free and Democratic Society*, Ottawa : Commission d'enquête sur le déploiement des Forces canadiennes en Somalie, 1997, 1; et celui de Horn, *Bastard Sons*, p. 198-201.

30 Lettre du Brigadier-général E.B. Beno au Colonel J.S. Labbé (Commandant de la Force opérationnelle intarmées du Canada en Somalie), 8 avril 1993. Voir aussi, « General Urged Troops to Lighten Up », *Globe & Mail*, A6; Allan Thompson, « Wider Airborne Violence Revealed », *Toronto Star*, 6 octobre 1996, A1; Beno, « Treatment of Somalis in the Custody of the Canadian Airborne Battle Group », dossiers personnels du Brigadier-général E. Beno (ci-après appelés *Documents Beno*).

31 *Rapport de la Commission sur la Somalie*, transcription de témoignages présentés lors de l'audition de témoins, Vol. 7, 23 octobre 1995, témoignage du Dr. Menkaus (spécialiste de la Corne de l'Afrique), p. 1266-1352; et Peter Worthington, « Private Brown », *Saturday Night*, septembre 1994, p. 34.

32 Selon le rapport du Major Armstrong, « la victime a d'abord été touchée dans le dos, puis a été « achevée » de deux coups, un dans la tête et l'autre près du cou. Le Major Armstrong a estimé que les blessures étaient compatibles avec l'affirmation selon laquelle le Somalien fut abattu alors qu'il gisait, blessé, sur le sol ». *Legs documentaire*, Rapport de la Commission d'enquête sur le déploiement des Forces canadiennes en Somalie, preuves, témoignages et documents sur CD-ROM (ci-après appelé *Legs documentaire*), Executive

Summary - Mission Aftermath, Dossier 2874. Le Caporal-chef Petersen a affirmé avoir remarqué que le cou du Somalien mort avait littéralement explosé, que l'arrière de son crâne était ouvert et que son visage était affaissé d'un côté ». Ibid., Rapport de la Commission d'enquête, Vol. 1 – 4 mars Shooting, Dossier 2871.

33 *Legs documentaire*, Rapport de la Commission d'enquête, Vol. 5, 4 mars - Findings, Dossier 9569. La Commission fut cinglante dans ses commentaires à propos du traitement de l'incident. Elle affirma que les mesures prises sur le théâtre d'opérations et par la structure de commandement au Canada relevaient de la négligence car aucune véritable enquête n'eut lieu. Voir aussi Jocelyn Coulon, *Soldiers of Diplomacy : The United Nations, Peacekeeping, and the New World Order*, Toronto : University of Toronto Press, 1994, p. 97.

34 Peter Worthington, *Scapegoat. How the Army Betrayed Kyle Brown*, Toronto : Seal Books, 1997, p. 116-135; Worthington, « Private Brown », p. 35-36; Brian Bergman, « A Night of Terror », *Macleans's*, 28 mars 1994, p. 26-28; et « Brutal Allegations », *Macleans's*, 7 mars 1994, p. 13. Le Major Seward, commandant du 2e Commando écrivit plus tard dans son journal : « J'ai l'intention de faire savoir clairement et promptement que j'ai effectivement ordonné que les intrus somaliens soient malmenés dans le cadre de leur capture et de leur arrestation ». *Legs documentaire*, Rapport de la Commission d'enquête, Vol. 1, Dossier 3026. Voir aussi George Shorey, « La non-intervention des spectateurs et la crise somalienne », *Revue militaire canadienne* 1, No. 4, Hiver 2000-2001, p. 19-28; et celui de Horn, *Bastard Sons*, p. 196-198.

35 Voir *Legs documentaire*, Rapport de la Commission d'enquête, Vol. 1, « Analyse du Rapport De Faye par le Mgén Boyle, dossier 3160 et transcription de témoignages, Vol. 95, témoignage du Colonel Haswell 18480-18555. Le Colonel Haswell, alors officier d'état-major pour le Directeur général des affaires publiques (DGAP), a plus tard indiqué « nous avons recommandé de divulguer toute cette information aussi vite que possible parce qu'aux Affaires publiques, on estimait que cela réduirait l'impact négatif sur le MDN ». Mais il révéla aussi que la principale préoccupation d'alors « aux niveaux les plus élevés du Ministère [était] de ne rien faire qui nuise à la course au leadership ». Cet aspect a eu un effet sur la divulgation de l'information. Le chef de cabinet de Kim Campbell, alors ministre de la Défense nationale (ministre de la DN), a reconnu qu'il avait été informé de la mort du Somalien quelques heures à peine après qu'elle se fut produite et Kim Campbell elle-même a indiqué avoir été informée vers le 17 mars. Dès le 22 janvier 1993, puis le 1er mars 1993, en raison de la candidature appréhendée de la ministre de la DN au poste de premier ministre, le sous-ministre, Robert Fowler, avait rappelé aux personnes présentes lors de la réunion quotidienne de la Direction qu'il fallait être « extrêmement prudent dans toutes les déclarations publiques, dans tous les discours et tous les communiqués ». Voir aussi Luke Fisher, « On the Defence », *Maclean's*, 26 juillet 1993, p. 16; celui de David Pugliese, « HQ in Somalia Coverup », *Ottawa Citizen*, 14 juin 1997, A1; et de D'Arcy Jenish, « What did He Know? », *Maclean's*, 15 avril 1996, p. 17-18; l'article « Colonel cites politics in delay over Somalia », *Globe & Mail*, 14 septembre 1996, A1; ainsi que David Pugliese, « Military hid murder to shield Kim Campbell, inquiry told », *Ottawa Citizen*, 14 septembre 1996, A1/2; et *Legs documentaire*, Rapport de la Commission d'enquête, Vol. 1, Diffusion de l'information sur l'incident du 4 mars, dossier 2888.

36 Les actes de violence à l'encontre de Somaliens perpétrés par des contingents militaires d'autres pays furent la cause de scandales en Belgique, en Allemagne et en Italie. Les allégations concernaient la violence physique et psychologique, les passages à tabac de même que l'assassinat de voleurs capturés. Par rapport aux autres contingents en Somalie et ailleurs, les actes de violence et les meurtres attribués aux soldats canadiens peuvent paraître bénins, mais dans le contexte de la société canadienne et de l'idée que les Canadiens avaient de leurs soldats, l'impact de ces actes s'est fait sentir sur la société et sur l'institution militaire. Voir les articles d'Andrew Duffy, « Now its Belgian Soldiers », *Ottawa Citizen*, 12 avril 1997, p. 1; de Raf Casert, « Somalia scandal sparks Belgian review », *Ottawa Citizen*, 18 avril 1997, A10; l'article « Now Belgium rocked by Somali scandal », *Toronto Star*, 12 avril 1997, A18; l'article « Burns, shocks given Somalis Italian says », *Toronto Star*, 7 juin 1997, A21; ainsi que Vera Haller, « Italy's Somalia scandal grows », *Ottawa Citizen*, 15 juin 1997, A5. Voir aussi Coulon, *Soldiers of Diplomacy*, p. 98-99.

37 Voir Rodal, *The Somalia Experience in Strategic Perspective in a Free and Democratic Society*, p. 1 et 70; et celui de Horn, *Bastard Sons*, p. 226-227 et p. 253-255.

38 La Commission d'enquête fut mise sur pied le 28 avril 1993. Après avoir dérivé, dépassé son budget ainsi que le temps qui lui était alloué pour son travail, la Commission fut dissoute par le ministre de la DN en mars 1997. *Commission d'enquête – Groupement tactique du Régiment aéroporté du Canada* (*Commission d'enquête GT RAC*), Phase I, Volume XI, Appendice 3 de l'annexe A, 1/5.

39 Contrairement au *Rapport Hewson*, la Commission d'enquête n'apaisa pas les critiques provenant de l'intérieur ou de l'extérieur de l'armée. Une étude interne menée par le MDN conclut que le rapport final laissait à désirer. Le Major-général Jean Boyle, alors sous-ministre adjoint associé (Politiques et communications) et président du « Groupe de travail sur la Somalie » au QGDN, évalua l'étude qui soulignait en juillet 1994 qu'une « lecture attentive du rapport de la Commission de Faye et qu'une comparaison de son contenu avec les témoignages entendus en court martiale, révéleraient des faiblesses et, ce qui est plus important, des divergences considérables par rapport aux constatations et aux recommandations de la Commission de Faye, sur lesquelles le CEMD fondait plusieurs réformes ». Il souligna de plus que certaines conclusions ne semblaient pas découler de témoignages entendus. En outre, Boyle estimait qu'il y avait assez de preuves avant les travaux de la Commission de Faye pour permettre de penser que des problèmes de leadership avaient contaminé la chaîne de commandement jusqu'au commandement de la Force interarmées du Canada en Somalie. De plus, Boyle reconnut alors qu'il existait des documents faisant état de tentatives directes de dissimulation des faits entourant les incidents des 4 et 16 mars 1993. Finalement, il conclut que le problème le plus urgent à l'égard du Régiment aéroporté du Canada était un problème de leadership. *Legs documentaire*, Rapport de la Commission d'enquête, Vol. 1, « Analyse du rapport de Faye par le Major-général Boyle, dossier 3160.

40 Desbarats, 3. Voir aussi Bercuson, *Significant Incident*, p. 242; celui de Winslow, p. 8; et *Legs documentaire*, Lettre du commandant SCFT au CEMD / ministre de la DN, « Report Fact Finding Mission Into the Canadian Airborne Regiment », 22 janvier 1995, p. 2. Le Lieutenant-général Foster, ancien commandant de régiment et de l'Armée de terre, pensait aussi que les problèmes du Régiment aéroporté étaient le reflet des

problèmes existant dans l'ensemble des Forces canadiennes. De plus, il blâmait l'Armée de terre qui n'avait pas su s'attaquer aux problèmes ayant mené à la dissolution du RAC. Entrevue avec l'auteur, le 6 juin 1998. Dans la même veine, le Lieutenant-colonel Lorne O'Brien, officier de l'Armée de terre aux longs états de service et ancien commandant de parachutistes, a indiqué ce que de nombreuses personnes craignaient d'admettre. Il déclara que s'il y avait réellement un problème au sein du Régiment aéroporté du Canada, alors il y avait aussi un problème touchant l'ensemble du système régimentaire. O'Brien souligna que de par sa nature même, le Régiment aéroporté était la somme des éléments fournis par les régiments d'infanterie de ligne. Entrevue avec l'auteur, le 14 avril 1997.

41 Il est intéressant de savoir que le Caporal-chef responsable était un nouveau venu. Il avait une solide réputation. De nombreux soldats de l'unité estimaient que son mauvais jugement découlait directement de son désir d'être accepté. Communiqué du MDN, NR-94,039, « Negligent Performance of Duty in Rwanda », 16 septembre 1994; Bruce Wallace, « Fighting a Reputation », *Maclean's*, 30 janvier 1995, p. 17; entrevues avec des participants et des témoins.

42 CBC et CTV Nightly News, 18-21 janvier 1995; *Commission d'enquête sur la Somalie*, transcription de témoignages présentés lors de l'audition de témoins, Vol. 49, 20 février 1996, témoignage du Général De Chastelain, p. 9917-18; Scott Taylor et Brian Nolan, *Tested Mettle*, Ottawa : esprit de corps books, 1998, p. 207; Luke Fisher, « Canada's Shame », *Maclean's*, 30 janvier 1995, p. 14; Dave Rider, « Video Outrage », *Ottawa Sun*, *19* janvier 1995, p. 4; et Horn, *Bastard Sons*, p. 228-237.

43 Cotton, « Military Mystique »; Winslow, p. 138-141; Peter Cheney, « The Airborne Story », *The Gazette*, 22 janvier 1994, B1 et « Canada's Rebel Soldiers », *The Edmonton Sunday Journal*, 30 janvier 1994, D1.

44 Voir Bernd Horn, « A Law Unto Themselves? – Elitism as a Catalyst for Disobedience », Craig Mantle, Ed., *The Unwilling and the Reluctant : Perspectives on Military Disobedience in the Canadian Forces*, Kingston : CDA Press, 2006.

45 *Rapport Hewson*, 23-7; *Commission d'enquête sur le GT RAC*, Phase I, Vol. XI, 19 juillet 1993, K-1/9; et Winslow, p. 126-35.

46 Entrevue avec l'auteur, le 15 avril 1998.

47 Brigadier-général N.B. Jeffries, « Future Airborne Capability », 30 janvier 1995, p. 3.

48 Éditorial, *Esprit de Corps* 4, No. 2, p. 9. Voir aussi Worthington, « A blind eye to a regiment's sins », *Ottawa Sun*, 1er août 1996, p. 11.

49 Brigadier-général Ernie Beno, « The Somali Affair », p. 2. D'après les documents personnels du Bgén Beno.

50 *Commission d'enquête sur le GT RAC*, Phase I, Vol. XI, Annexe C, C-5/8.

51 Mémoire numéro 2 de l'Association des forces aéroportées du Canada (AFAC) présenté à la Commission d'enquête sur le déploiement des Forces canadiennes en Somalie,

février 1997. D'après les documents personnels du Bgén Beno.

52 Entrevue avec l'auteur, le 1er décembre 1997. Le Lieutenant-colonel Ferron mentionna aussi que la réputation du régiment n'était pas pire que celle de n'importe quelle unité de la brigade avant que la vidéo de l'initiation soit rendue publique. Entrevue avec l'auteur, le 8 avril 1998. Voir aussi *Legs documentaire*, Lettre du commandant SCFT au CEMD / ministre de la DN, « Report Fact Finding Mission Into the Canadian Airborne Regiment », 22 janvier 1995, p. 2.

53 *Legs documentaire*, transcription de témoignages présentés lors de l'audition de témoins, Vol. 3, 5 octobre 1995, témoignage du Major-général Gaudreau, p. 560.

54 Commandement de la Force terrestre (CFT), « Estimate of the Impact to Re-Establish 1 Canadian Parachute Battalion », 28 février 1994, p. 2-3.

55 *Legs documentaire*, Éléments probants, « Sommaire des infractions passibles de la cour martiale, du 1er janvier 1988 au 31 décembre 1992, numéro de contrôle du document 000226, numéro de document MDN 200146. Comme pour toutes les données statistiques, il existe un certain manque de fiabilité du fait de l'interprétation. Par exemple, les données fournies comportent intrinsèquement un risque. Souvent, un nombre élevé de procès est considéré comme un indice d'une mauvaise discipline et associé à une unité incontrôlée. Mais l'inverse peut aussi être vrai. Cela peut indiquer un bon contrôle et l'absence de toute tolérance. Par ailleurs, un petit nombre d'accusations pourrait suggérer du laxisme, un laisser-aller, une situation dans laquelle les chefs sont faibles et réticents à s'imposer pour ne pas s'aliéner leurs subordonnés. Ces données doivent être analysées de concert avec d'autres éléments de preuve. D'autres indices de l'ampleur du problème sont apparus dans les observations d'un ancien commandant de la FOS au cours de la période 1992 - 1993; ce dernier remarqua qu'en ce qui concernait les problèmes liés à la drogue, les soldats de retour d'Allemagne étaient la principale source d'inquiétude à Petawawa. Ernie Beno, « Attitudes and Values », p. 2. D'après les documents personnels du Bgén Beno.

56 Par exemple, voir le communiqué du MDN NR-96.111, 27 décembre 1996; « The Rise and Fall of an Officer », Ottawa Citizen, 10 avril 1998, A4); Jack Granatstein, *Who Killed the Canadian Military?*, Toronto : HarperFlamingoCanada, 2004, p. 155; John A. English, *Lament for an Army*, Concord, ON : Irwin Publishing, 1998, 7, p. 64-65; et Scott Taylor et Brian Nolan, *Tarnished Brass*, Toronto : Lester Publishing Ltd., 1996; ainsi que Major Robert Near, « Devining the Message : An Analysis of the MND and Somalia Commission Reports », Bernd Horn, Ed., *Contemporary Issues in Officership : A Canadian Perspective*, Toronto : CISS, 2000, p. 65-91.

57 Voir l'article « Court Martial Held Without Public Notice », *Globe and Mail*, 9 juillet 1997; *Rapport de la Commission d'enquête sur le commandement, le contrôle et le leadership au sein du CANBAT 2*, 15 novembre 1996; Taylor and Nolan, *Tarnished Brass* and *Tested Mettle*, Ottawa : esprit de corps books, 1998; article « Shamed in Bosnia », *Maclean's*, 29 juillet 1996, p. 10-12; Worthington, *Scapegoat*, p. 314-315; Desbarats, p. 4-5; et Winslow, p. 72-74. La revue *Esprit de Corps* a aussi publié des critiques de tous les points faibles des FC, et ce dans presque tous les numéros parus, de 1993 à aujourd'hui.

Commandement maritime	Marine royale du Canada	Commandement de la Force terrestre, Commandement aérien	Aviation royale du Canada	Armée de terre canadienne
Officiers généreaux				
Amiral	Amiral	Général	Maréchal en chef de l'Air	Général
Vice-amiral	Vice-amiral	Lieutenant-général	Maréchal de l'Air	Lieutenant-général
Vice-amiral	Contre-amiral	Major-général	Vice-maréchal de l'Air	Major-général
Commodore	Commodore	Brigadier-général	Commodore de l'Air	Brigadier
Officiers				
Capitaine de vaisseau	Capitaine	Colonel	Colonel d'aviation	Colonel
Capitaine de frégate	Commander	Lieutenant-colonel	Lieutenant-colonel d'aviation	Lieutenant-colonel
Capitaine de corvette	Lieutanant-commander	Major	Commandant d'aviation	Major
Lieutenant de vaisseau	Lieutenant	Capitaine	Capitaine d'aviation	Capitaine
Enseigne de vaisseau de 1re class		Lieutenant	Lieutenant d'aviation	Lieutenant
Enseigne de vaisseau de 2e class	Sous-lieutenant (M)	Sous-lieutenant	Sous-lieutenant d'aviation	Sous-lieutenant
Aspirant de la marine	Élève-officier	Élève-officier	Élève-officier	Élève-officier
Militaires du rang				
Premier maître de 1er classe	Premier maître de 1re classe	Adjudant-chef	Sous-officier breveté de 1re classe	Adjudant de 1re classe
Premier maître de 2e classe	Premier maître de 2e classe	Adjudant-maître	Sous-officier breveté de 2e classe	Adjudant de 2e classe
Maître de 1re classe	Maître de 1re classe	Adjudant	Sergent de section	Sergent d'état-major
-	-		Sergent	Sergent
Maître de 2e classe	Maître de 2e classe	Sergent	Caporal	Caporal
Matelot-chef	-	Caporal-chef	Aviateur-chef	Caporal suppléant
Matelot de 1re classe	Matelot de 1re classe	Caporal	Aviateur	Soldat
Matelot de 2e classe	Matelot de 2e classe	Soldat (formé)		
Matelot de 3e classe	Matelot de 3e classe	Soldat		

Appendice – Tableau de tous les grades pour chacun des Services, avant et après l'unification des FC
Le tableau est tiré du site www.canadiansoldiers.com
et figure à http ://www.canadiansoldiers.com/mediawiki-1.5.5/index.php?title=Table_of_Ranks_and_Responsibilities

Collaborateurs

M. **David Bercuson**, Ph.D., historien canadien qui s'intéresse particulièrement aux relations de travail, à la vie militaire et à la politique, a publié des textes universitaires et des articles à grande diffusion sur une variété de sujets touchant principalement la politique canadienne moderne, la politique de défense canadienne et étrangère et l'histoire militaire canadienne. Auteur prolifique, il a publié plus de trente livres, à titre d'auteur, de coauteur ou d'éditeur. En outre, il écrit régulièrement des articles spécialisés dans le magasine *Legion* et le *Calgary Herald*, entre autres publications. De plus, il fait périodiquement des chroniques politiques pour le compte de la CBC et le réseau de télévision CTV. Il enseigne actuellement l'histoire à l'Université de Calgary et occupe le poste de directeur du Centre des études militaires et stratégiques de l'Université de Calgary.

Le Lieutenant-colonel **Dean Black** s'est enrôlé dans les Forces canadiennes en 1977 et a obtenu un baccalauréat en sciences appliquées du Collège militaire royal en 1981. Il a piloté des hélicoptères tactiques durant 21 ans et accumulé plus de 3 600 heures de vol. Après avoir assumé le commandement du 403e Escadron d'entraînement opérationnel d'hélicoptères, il a servi durant trois ans à titre d'analyste de la défense à la Direction générale de la planification stratégique, au quartier général de la Défense nationale. Il a obtenu une maîtrise ès arts en études de la guerre au Collège militaire royal, à Kingston, en Ontario, et un diplôme du cours de commandement et d'état-major des Forces canadiennes, du cours de commandement et d'état-major de la Force terrestre canadienne ainsi que du cours sur les systèmes aérospatiaux.

M. **Robert H. Caldwell** a servi dans les Forces canadiennes durant trente-cinq ans. Il a étudié au Royaume-Uni, où il a obtenu un diplôme du cours d'officier technique principal, à Shrivenham, du cours d'officier d'état-major, à Camberly, et du Centre de guerre interarmées, à Old Sarum. En 1987, après avoir obtenu sa maîtrise ès arts en études de la guerre du Collège militaire royal, à Kingston, en Ontario, il a

occupé un poste d'historien et de chercheur au Centre d'analyse et de recherche opérationnelle. Il sert au sein de la Direction – Histoire et patrimoine, à Ottawa, où il fait partie, depuis quatorze ans, de l'équipe de rédaction de l'histoire de la Marine. Au cours de ces années, il a beaucoup écrit sur la Marine royale du Canada durant la Deuxième Guerre mondiale. Il représente actuellement le Canada dans le cadre du premier projet interallié de rédaction de l'histoire de la Marine, faisant équipe avec des historiens des États-Unis, de la Grande-Bretagne et de l'Australie. Aux fins de ce projet, ses travaux de recherche portent sur le rôle de la Marine canadienne dans la mer d'Oman et dans le golfe Persique, de 1991 à 2003. Les historiens de ce projet quadripartite publieront les résultats de leurs travaux en 2007.

M. **Howard G. Coombs** a quitté le service actif à titre de membre des Forces canadiennes en 2002. Il est diplômé du Collège de commandement et d'état-major général de l'armée des États-Unis, où il a été l'un des onze étudiants à avoir mérité le titre de maître-stratège de l'armée des États-Unis, en 2001, et il a obtenu sa maîtrise à l'École supérieure des études militaires de l'armée des États-Unis. Il est candidat au doctorat à l'Université Queen, à Kingston, en Ontario, en plus d'occuper les postes de boursier chargé de cours à l'Université Queen, d'associé de recherche à l'Institut de leadership des Forces canadiennes, à Kingston, et d'instructeur à temps partiel au Collège des Forces canadiennes, à Toronto, en Ontario. Il est aussi officier dans la Réserve et commande le Princess of Wales' Own Regiment, une unité d'infanterie basée à Kingston.

M. **Allan English**, Ph.D., a enseigné divers cours au Collège des Forces canadiennes depuis 1998. Il est professeur d'histoire agrégé adjoint à l'Université Queen, où il donne un cours du niveau des études supérieures en histoire militaire canadienne. Son dernier livre, *Understanding Military Culture : A Canadian Perspective* a été publié par les presses universitaires McGill-Queen.

Le Major-général **Daniel Gosselin** occupe le poste de Directeur général – Politique de sécurité internationale au quartier général de la Défense nationale. Parmi les postes qu'il a occupés plus récemment, mentionnons ceux de chef d'état-major de l'équipe chargée de la transformation au sein des Forces canadiennes, de commandant du Collège des Forces canadiennes, de commandant du Groupe des opérations interarmées des Forces canadiennes et de chef d'état-major au quartier général de la Force opérationnelle interarmées en Asie du Sud-Ouest, dans le cadre de l'Opération *Apollo*. Il a obtenu un diplôme du cours supérieur des études militaires et du cours des études de sécurité nationale. Il est titulaire d'un baccalauréat ès sciences appliquées (B.Sc.A.), d'une maîtrise ès sciences appliquées (M.Sc.A.), d'une maîtrise en administration publique (M.A.P.) et d'une maîtrise ès arts (M.A.) sur la conduite de la guerre. Il fait actuellement son doctorat en histoire militaire à l'Université Queen.

M. **Richard Gimblett** est l'historien du Commandement de la Marine canadienne, au sein de laquelle il a servi durant 27 ans, à bord de navires de diverses classes, sur les deux côtes, notamment à titre d'officier de combat sur le NCSM Protecteur, dans le cadre d'opérations menées dans le golfe Persique durant la guerre de 1991. Il a ensuite publié l'histoire officielle de ce conflit, à titre de coauteur, sous le titre d'*Opération FRICTION : Golfe Persique, 1990-1991. Le rôle joué par les Forces canadiennes* (Dundurn, 1997). Dans le même esprit, il a publié plus récemment un ouvrage intitulé *Opération Appolo : L'âge d'or de la Marine canadienne dans la guerre au terrorisme* (Magic Light, 2004). Il a participé à la rédaction du *Volume I (1867-1939) de l'Histoire officielle de la Marine royale du Canada*, publié par la Direction – Histoire et patrimoine (DHP/QGDN). Il est affilié à diverses organisations, entre autre, à titre de président de la Société canadienne pour la recherche nautique et de professeur adjoint d'histoire, à l'Université Queen, à Kingston, en Ontario.

Mme **Rachel Lea Heide** est candidate au doctorat au département d'histoire de l'Université Carleton. Elle est à l'étape finale de rédaction de sa thèse de doctorat, dont le titre est *Politics, Policy, and the Professionalization of the Royal Canadian Air Force, 1919-1958*. Ses recherches portent, entre autres, sur l'organisation de la force aérienne, l'instruction, le leadership, le moral des troupes, les enquêtes sur les accidents et la politique gouvernementale durant la période située entre la Première Guerre mondiale et la guerre froide (sujet de sa thèse) ainsi que sur la politique de défense canadienne actuelle, le renseignement au profit des opérations de maintien de la paix, les forces aériennes expéditionnaires, la défense aérienne continentale et la guerre au terrorisme. Elle occupe actuellement les postes de professeure d'histoire canadienne au Collège Algonquin, à Ottawa, en Ontario, et d'instructrice dans le cadre du programme d'apprentissage à distance du Collège militaire royal du Canada et du cours de commandant et d'état-major interarmées de la Réserve, offert par le Collège des Forces canadiennes. En plus d'être boursière en vue du doctorat au Centre des études de sécurité et de défense de l'Université Carleton, elle agit à titre d'historienne associée de la Force aérienne pour le Bureau de Patrimoine et histoire de la Force aérienne, situé à la base de la 1re Division aérienne du Canada, à Winnipeg, au Manitoba. En septembre 2006, elle s'est jointe à l'équipe du Centre de recherche opérationnelle et d'analyse de Recherche et développement pour la défense Canada, à titre de scientifique/d'analyste stratégique de la défense.

Le Colonel **Bernd Horn**, Ph.D., est directeur de l'Institut de leadership des Forces canadiennes. Officier d'infanterie expérimenté, il a commandé diverses unités et sous-unités dans sa carrière : commandant du 1er Bataillon, The Royal Canadian Regiment (1 RCR) (2001-2003), commandant du 3e Commando, le Régiment aéroporté du Canada (1993-1995) et commandant de la Compagnie « B », 1 RCR (1992-1993). Il a publié, à titre d'auteur, de coauteur, d'éditeur ou de coéditeur, quatorze livres et

de nombreux articles sur les affaires militaires et l'histoire militaire. Il occupe aussi le poste de professeur agrégé adjoint d'histoire au Collège militaire royal du Canada.

Le Lieutenant de vaisseau **Richard Oliver Mayne** a beaucoup écrit sur des sujets touchant l'histoire de la Marine canadienne. Officier de la Réserve navale canadienne, il est membre de l'équipe de rédaction de l'histoire de l'après-guerre de la Marine, à la Direction – Histoire et patrimoine, et il termine actuellement son doctorat à l'Université Queen. Sa thèse porte sur l'acquisition par la Marine canadienne de destroyers DDH 280. Son livre, *Betrayed : Scandal, Politics and Canadian leadership*, qui traite des circonstances qui ont entraîné la révocation injustifiée du Vice-amiral Percy W. Nelles, a paru aux presses de l'Université de la Colombie-Britannique en octobre 2006.

Le Brigadier-général (ret) **Gordon Sharpe** a servi en tant que navigateur aérien dès son enrôlement dans les Forces canadiennes, en 1965, jusqu'à sa retraite, en 2001. Il a occupé à ce titre des postes à tous les niveaux, de celui d'officier d'état-major à celui de commandant, du niveau de l'escadron à celui de la composante aérienne durant l'inondation survenue à Winnipeg en 1997 (Opération *Assistance*). En août 1997, il est retourné à Ottawa pour occuper le poste de Directeur – Plans stratégiques (Air). Durant cette période, il a servi à titre de président de la Commission d'enquête sur la Croatie et de président d'un groupe spécial du chef d'état-major de la Défense, qui était chargé d'examiner le rôle des leaders durant l'Opération *Harmony* (Croatie). Il a été promu brigadier-général en mai 2000 puis il a pris sa retraite des Forces canadiennes en avril 2001. À l'heure actuelle, il agit à titre de conseiller spécial sur le syndrôme de stress post-traumatique (SSPT) et les expositions environnementales, auprès de l'ombudsman des FC/du MDN. Il est aussi membre du conseil d'administration de la société Thales Canada.

Le Colonel **Randall T. Wakelam**, Ph.D., a pris sa retraite des Forces canadiennes en 2005, après 36 ans de service. De 1977 à 1987, il a accumulé quelque 3000 heures de vol à bord de Twin Huey, à titre d'officier de la sécurité des vols, d'instructeur de pilotage tactique, d'officier des opérations et de commandant d'escadrille. Il a commandé le 408e Escadron tactique d'hélicoptères de 1991 à 1993. De 1993 à 2002, il a occupé divers postes au Collège des Forces canadiennes, dont celui de directeur du programme d'études sur la conduite de la guerre. Durant cette période, il a occupé le poste de concepteur responsable du cours supérieur des études militaires et du cours des études de sécurité nationale. Après sa retraite, il a gardé des liens avec le Collège en tant qu'instructeur à temps partiel et, en 2006, il y est retourné à titre de directeur des programmes (poste à temps plein de la Réserve). Il a obtenu un diplôme du cours de commandement et d'état-major de la Force terrestre canadienne et du cours de commandement et d'état-major des Forces canadiennes ainsi qu'un doctorat

en histoire de l'Université Wilfrid Laurier, en 2006. Il s'intéresse particulièrement à la conduite de la guerre aérienne, au commandement, au leadership et à la formation militaire.

Le Major **Richard J. Walker**, Ph.D., a pris sa retraite de l'Armée de terre de la Force régulière en 1996. Il a obtenu la qualification de commandant d'équipe de combat de la Grande-Bretagne, suivi le cours de commandement et d'état-major de la Force terrestre canadienne, offert à Kingston (1982), et obtenu un diplôme du Collège d'état-major et de commandement des Forces canadiennes, à Toronto (1991). Il est historien politique et a enseigné une variété de cours d'histoire sur l'Amérique à l'Université Wilfrid Laurier et à l'Université d'Ottawa. Il s'intéresse tout particulièrement aux relations civilo-militaires canadiennes; il a publié, dans le cadre de sa thèse de doctorat, *The Political Management of Army Leadership : The Evolution of Canadian Civil-Army Relations 1898-1945*. Il sert actuellement à titre de réserviste au sein de l'état-major de l'Armée de terre, à titre d'officier d'éthique de l'Armée de terre, et il est l'auteur et le gestionnaire principal du Programme d'éthique de l'Armée de terre (PEAT).

M. **Michael Whitby**, Ph.D., est historien principal de la Marine à la Direction – Histoire et patrimoine, au MDN. Il a publié de nombreuses œuvres et, plus récemment, à titre de coauteur, les deux premiers volumes de *L'histoire officielle de la Marine royale du Canada (MRC) durant la Deuxième Guerre mondiale* (Vanwell, 2003 et 2006) et il a dirigé la publication du livre *Commanding Canadians : The Second World War Diaries of AFC Layard, 1943-1945* (presses de l'Université de la Colombie-Britannique, 2005) et coédité *The Admirals : Canada's Senior Naval Leadership in the Twentieth Century* (Dundurn, 2006).

Glossaire

1 RCR	1er Bataillon, The Royal Canadian Regiment
2 PPCLI	2e Bataillon, Princess Patricia's Canadian Light Infantry
ARC	Aviation royale du Canada
BFC	Base des Forces canadiennes
C en C	Commandant en chef
C en C CCA	Commandant en chef du Commandement canadien de l'Atlantique du Nord-Ouest
Cam	Contre-amiral
CANBAT	Bataillon canadien
CAR	Compétence, autorité et responsabilité
CARC	Corps d'aviation royal du Canada
CB	Compagnon de l'Ordre du Bain
CBE	Commandeur de l'Ordre de l'Empire britannique
CCF	Fédération du Commonwealth coopératif
Cdo	Commando
CEMD	Chef d'état-major de la Défense
CEMG	Chef d'état-major général
CEMM	Chef d'état-major de la Marine
CFT	Commandement de la Force terrestre
Cmdt	Commandant
CmdtA	Commandant adjoint
DFC	Croix du service distingué dans l'Aviation
DN	Défense nationale
DSO	Ordre du service distingué

DSV	Direction/Directeur de la Sécurité des vols
FAC	Force aérienne canadienne
FC	Forces canadiennes
FDC	Force de défense du Canada
FFM	Force de frappe mobile
FMC	Commandement de la Force mobile
FOS	Force d'opération spéciales
FORPRONU	Force de protection des Nations Unies
FS	Forces spéciales
FSAC	Forces spéciales de l'Armée canadienne
GT	Groupement tactique
HMS	Her Majesty's Ship
ICBM	Missile balistique intercontinental
IEA	Instruction d'exploitation d'aéronef
ILFC	Institut de leadership des Forces canadiennes
IPO	Instructions permanentes d'opération
Lcol	Lieutenant-colonel
LDN	Loi sur la défense nationale
LMRN	Loi sur la mobilisation des ressources nationales
MC	Croix militaire
MDN	Ministère de la Défense nationale
MFM	Manque de force morale
MM	Médecin militaire
MR	Militaire du rang
MRC	Marine royale du Canada
MSM	Manque de sens moral
NCSM	Navire canadien de Sa Majesté
NORAD	Défense aérienne de l'Amérique du Nord
NP	Neuropsychiatrique
ODC	Opérations de défense du Canada
OGC	Officier général commandant
ONG	Organisation non gouvernementale
ONU	Organisation des Nations Unies

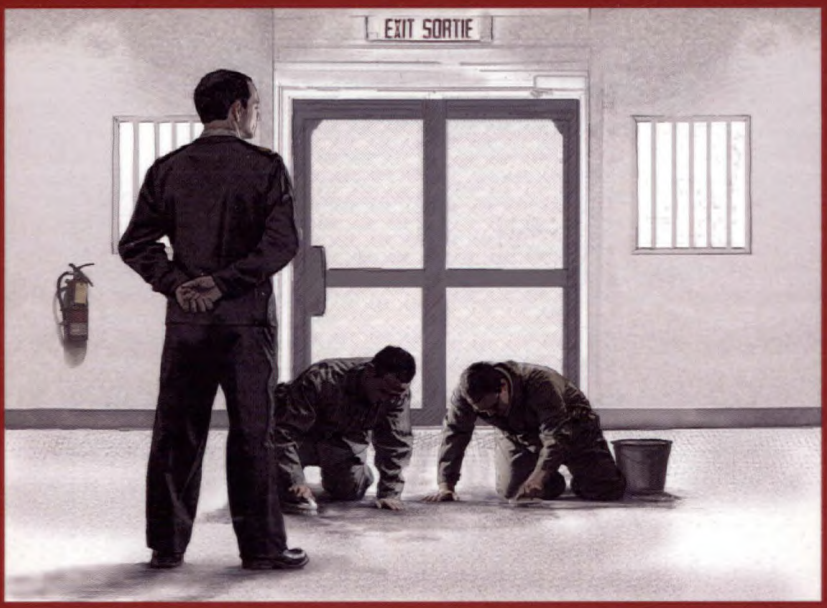
Op	Opération
ORFC	Ordonnances et règlements royaux applicables aux Forces canadiennes
OTAN	Organisation du Traité de l'Atlantique Nord
PO	Poste d'observation
QG	Quartier général
QGAC	Quartier général de l'Armée canadienne
QGDN	Quartier général de la Défense nationale
QGEMM	Quartier général de l'état-major de la marine
QGFAC	Quartier général des Forces armées du Canada
QGFC	Quartier général des Forces canadiennes
QGSN	Quartier général du Service naval
RAC	Régiment aéroporté du Canada
RCAF	Royal Canadian Air Force
RFC	Royal Flying Corps
RIAF	Royal Indian Air Force
RN	Royal Navy
ROTO	Rotation
RSC	Réaction de stress de combat
RV	Réserve des volontaires
RVMRC	Réserve des volontaires de la Marine royale canadienne
S/off sup	Sous-officier supérieur
SAS	Opérations spéciales aéroportées
SCEMG	Sous-chef d'état-major général
SG	Service général
SMR	Sergent-major régimentaire
SSPT	Syndrôme de stress post-traumatique
TEG	Tableau des effectifs de guerre
TTB	Transport de troupes blindé
USAF	United States Air Force
USN	United States Navy
Vam	Vice-amiral
VC	Croix de Victoria
VCEMD	Vice-chef d'état-major de la Défense

WRCNS	Service féminin de la Marine royale du Canada
ZL	Zone de largage

Index

MARQUIS
Marquis imprimeur inc.

Québec, Canada
2008



Le leadership militaire possède deux dimensions : une dimension officielle et une dimension non officielle. Dans toute organisation, le leadership officiel doit sans cesse veiller à limiter l'écart entre les buts institutionnels et les actes des leaders non officiels. Si l'écart se creuse, on assiste parfois à une *MUTINERIE!* L'insubordination et la non-conformité constituent une forme de dialogue entre les militaires et leurs leaders. Le présent recueil ouvre une fenêtre sur la mutinerie dans les forces armées canadiennes au vingtième siècle dans l'espoir d'offrir des leçons pertinentes pour le présent.

L'illustration de la page de couverture est gracieusement fournie par Silvia Pecota.
L'illustration de la page de couverture arrière est gracieusement fournie par Silvia Pecota.

PRESSE DE L'ACADÉMIE
CANADIENNE DE LA DÉFENSE

THE DUNDURN GROUP
www.dundurn.com

$49.95
£28.99

ISBN: 978-1-55002-765-5
90000
9 781550 027655