

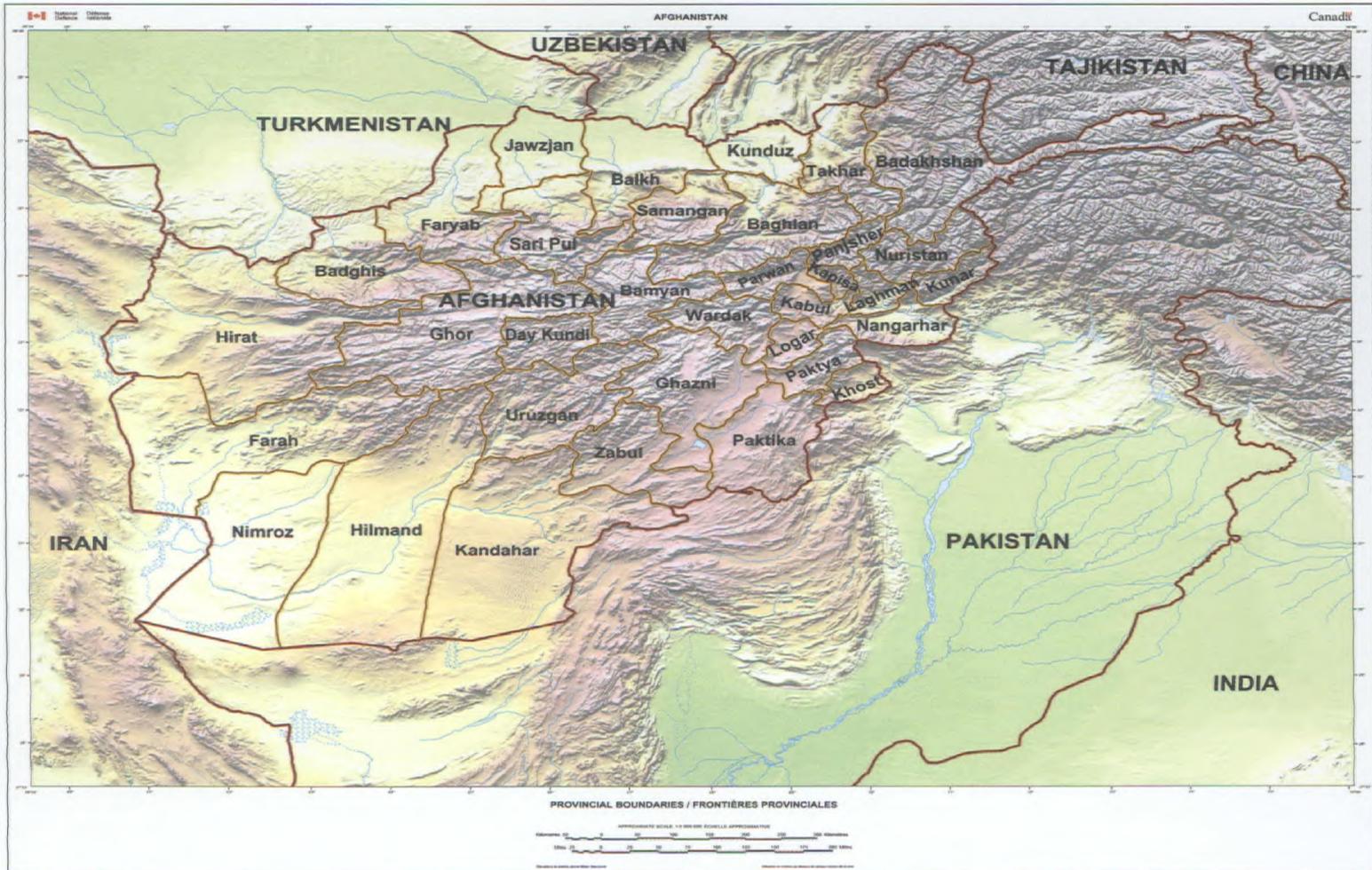
# CE QUE DIT LE TONNERRE

*Réflexions d'un officier canadien à Kandahar*

LE LIEUTENANT-COLONEL  
JOHN CONRAD

Avant-propos par  
*Christie Blatchford*





CE QUE DIT  
LE TONNERRE



# CE QUE DIT LE TONNERRE

*Réflexions d'un officier canadien à Kandahar*

LIEUTENANT-COLONEL  
JOHN CONRAD

Avant-propos par  
*Christie Blatchford*



PRESSE DE L'ACADÉMIE  
CANADIENNE DE LA DÉFENSE

KINGSTON



THE DUNDURN GROUP  
TORONTO

Publié par Dundurn Press Ltd. et Presse de L'Académie Canadienne de la Défense, en collaboration avec Défense nationale et Travaux publics et Services gouvernementaux Canada.

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre l'information (ou le contenu de la publication ou produit), sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, ou par photocopie, ou autre, ou de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada, Ottawa, Ontario K1A 0S5 ou [copyright.droitdauteur@pwgsc.gc.ca](mailto:copyright.droitdauteur@pwgsc.gc.ca)

© Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, 2009

Catalogue No. D2-246/2009F

Conception typographique et mise en pages : Jennifer Scott  
Impression : Transcontinental

### Catalogage avant publication de Bibliothèque et Archives Canada

Conrad, John D

Ce que dit le tonnerre : réflexions d'un officier canadien à Kandahar / John Conrad.

Publié aussi en anglais sous le titre: What the thunder said.

Comprend un index.

ISBN 978-1-55488-419-3

1. Guerre en Afghanistan, 2001- --Logistique--Canada. 2. Guerre en Afghanistan, 2001- --Participation canadienne. 3. Canada--Forces armées--Afghanistan. 4. Conrad, John D. 5. Guerre en Afghanistan, 2001- --Récits personnels canadiens. I. Titre.

DS371.413.C6614 2009

958.104'7

C2009-900301-5

1 2 3 4 5 13 12 11 10 09



ONTARIO ARTS COUNCIL  
CONSEIL DES ARTS DE L'ONTARIO

Canada



Conseil des Arts  
du Canada

Canada Council  
for the Arts

La publication de cet ouvrage a été rendue possible grâce à l'aide financière du ministère du Patrimoine canadien par l'entremise du Programme d'aide au développement de l'industrie à l'édition (PADIE), du Conseil des Arts du Canada, du Conseil des Arts de l'Ontario, et l'association pour l'exportation du livre canadien (AELC).

Nous avons pris soin de retrouver les propriétaires du copyright se rapportant au contenu de ce livre. L'auteur et l'éditeur seront heureux de recevoir tout renseignement leur permettant de rectifier des références et des crédits dans des éditions ultérieures.

*J. Kirk Howard, President*

L'illustration de couverture par Silvia Pecota.

La photographie de verso: En 2007 un convoi de véhicules et de troupes canadiens apportent les derniers préparatifs à leur départ pour la prochaine destination dans le cadre d'une opération dans le district Zhari, à environ 40 kilomètres à l'ouest de Kandahar, en Afghanistan. Photo: Cplc Robert Bottrill, caméra de combat des Forces canadiennes.

Imprimé et relié au Canada. Imprimé sur du papier recyclé.

[www.dundurn.com](http://www.dundurn.com)

Presse de L'Académie Canadienne de la Défense  
C.P. 17000 Succursale des Forces  
Kingston, ON, K7K 7B4

Dundurn Press  
3 Church Street, Suite 500  
Toronto, Ontario, Canada  
M5E 1M2

Gazelle Book Services Limited  
White Cross Mills  
High Town, Lancaster, England  
LA1 4XS

Dundurn Press  
2250 Military Road  
Tonawanda, NY  
U.S.A. 14150

*Le présent ouvrage est dédié au Caporal-chef  
Raymond Arndt ainsi qu'à tous les membres  
de la force opérationnelle qui ont trouvé la  
mort en Afghanistan depuis 2002. Ces  
hommes et ces femmes de valeur resteront  
éternellement jeunes en nos cœurs.*



# TABLE DES MATIÈRES

Avant-propos par Christie Blatchford	9
Remerciements	13
Préface	17
Première partie	
1 De notre côté du paradis	25
2 Les enfants du silence	37
3 Les tempêtes à l'époque de nos grands-pères	45
4 Un vent sans pluie	59
5 Pourquoi sommes-nous venus?	79
Deuxième partie	
6 Nous étions trois cents	95
7 Peloton de transport	121
8 Jours d'approvisionnement	137
9 Qui a dit que ce n'était pas réparable?	149
10 Une difficile volte-face	159
Troisième partie	
11 La reine des BOA	177
12 Kandahar et les bouchées doubles de juillet 2006	191
13 Au revoir Ray	211

14	En permission à la maison	227
15	Lutter contre les frictions	239
	Épilogue	251
	Notes	257
	Index	267

## AVANT-PROPOS

*par Christie Blatchford*

Pour moi, John Conrad est d'abord un Terre-Neuvien de naissance, et je ne vois pas que ma perception changera un jour. Selon mon expérience, les Canadiens les plus passionnés et qui s'expriment le mieux viennent de cette province où la vie est dure. Dès ma première entrevue avec lui, au cours de laquelle il a comparé le champ de bataille moderne à « des gouttelettes d'eau tombant sur une table en noyer, les gouttelettes représentant les zones sûres », j'ai presque défailli de plaisir en l'entendant s'exprimer ainsi. *Ce que dit le tonnerre* est probant : John témoigne de la passion qu'il porte à la logistique et il nous explique qu'en Afghanistan les combats peuvent survenir n'importe où et n'importe quand. Presque tous les soldats, qu'ils soient fantassins ou conducteurs de camion, se retrouvent donc au front et en plein cœur des combats.

Les termes « logistique » et « passion », même pour les soldats de l'Armée canadienne renouvelée (mais pas pour ceux qui ont servi à Kandahar au printemps et à l'été 2006), peuvent sembler incompatibles. Aucune branche des Forces canadiennes n'a plus souffert que la logistique au cours de la période que l'ancien Chef d'état-major de la Défense, Rick Hillier, a baptisée « la décennie de noirceur ». Il s'agit de l'époque où la réduction considérable des budgets et des effectifs était monnaie courante. Certes, aucune autre arme des Forces canadiennes n'a été si peu appréciée, même par ceux qui auraient dû savoir mieux juger.

De plus, aucun autre groupe n'a été si durement sous-estimé pendant une période aussi longue pour être ensuite appelé à faire tout ce qu'ils ont fait lorsque l'armée est retournée au combat cet été-là.

Au pays, on ne comprend toujours pas très bien dans quelle mesure ce déploiement en Afghanistan a été unique.

Pour de nombreux Canadiens, la guerre en Afghanistan semble être d'un seul tenant, chaque été étant presque indiscernable des autres : il y a toujours des morts, des services commémoratifs solennels, des images de soldats peinant dans ce paysage lunaire aride.

Mais l'été 2006 *était* particulier.

Pendant que certains éléments du groupement tactique mené par le 1<sup>er</sup> Bataillon, Princess Patricia's Canadian Light Infantry, se trouvaient tous les jours impliqués dans des fusillades avec l'ennemi, d'autres éléments parcouraient des centaines de kilomètres sur des routes parsemées de bombes (j'exagère à peine) pour qu'ils ne manquent jamais de munitions, d'eau ou de vivres, alors que, à l'aérodrome de Kandahar, d'autres éléments faisaient des quarts de travail de dix heures dans la chaleur étouffante d'ateliers rudimentaires, installés sous des tentes, pour veiller à ce que la machinerie soit en état de marche.

Comme John me l'a déjà dit, pendant cette période de service où ils ont parcouru plus de trois millions de kilomètres dans les lits de rivières asséchées et sur les terrains accidentés de l'Afghanistan, ils devaient remplacer sans cesse les essieux et les différentiels des véhicules blindés légers et des autres véhicules.

Alors que maintenant les troupes canadiennes restent surtout dans les régions fertiles de l'ouest de Kandahar, à cette époque, elles allaient également dans les régions les plus éloignées de la province de Kandahar, leur propre zone d'opérations, elles ont été à plusieurs reprises à la rescousse des Britanniques dans la province voisine d'Helmand et elles ont veillé à la sécurité du déplacement des soldats néerlandais dans la province d'Uruzgan.

Voilà une manifestation stupéfiante de la compétence et de la détermination des Canadiens, et rien de cela n'aurait été possible sans l'élément de soutien national, la petite unité que John commandait.

Ce sont ces hommes et ces femmes qui ont réussi à garder en état de marche le magasin « Canadian Tire » mobile (comme John l'appelle), et ils y sont parvenus avec beaucoup moins de blindage et de protection que leurs pairs bien armés de l'infanterie.

Je me souviens d'une anecdote qu'Ian Hope, commandant du groupement tactique, m'a racontée. Un officier d'infanterie qui escortait un convoi de ravitaillement s'est plaint de la conduite négligée du conducteur. Le Lieutenant-colonel Hope est allé voir le sergent en charge de l'ESN et lui a demandé depuis combien de temps ils étaient sur la route.

Quatre jours, a-t-il répondu.

Ian Hope était abasourdi. Il a dit : « Je me suis rendu compte à quel point John {Conrad} faisait travailler ses soldats pour que nous ne manquions de rien. »

Le livre de John raconte l'histoire d'hommes et de femmes méconnus qui ont respecté l'ancienne devise des soldats qui voyaient aux chaînes d'approvisionnement et à l'entretien du matériel de guerre, soit *Arte et Marte*, devise latine qui signifie « Par l'adresse et le combat ». À l'été 2006, ils ont prouvé qu'ils étaient à la hauteur des deux éléments de la devise. Et ils se sont acquittés de leurs tâches sans se plaindre — en fait, ils n'avaient pas vraiment le temps de le faire — et ce, généralement dans l'ombre.

Ce livre vient rectifier cette situation. Et il le fait admirablement, car il a été écrit par un soldat poète.



## REMERCIEMENTS

Une reconstitution de cette ampleur ne pourrait être possible sans l'aide d'un grand nombre de personnes enthousiastes. Je remercie tous ceux qui me sont venus en aide, mais j'aimerais particulièrement remercier les personnes suivantes pour l'appui fondamental qu'elles m'ont accordé dès le début.

J'aimerais remercier Christie Blatchford, non seulement pour son amitié et ses encouragements (deux éléments pour lesquels je suis infiniment reconnaissant), mais aussi pour toute l'attention qu'elle a portée aux soldats qui assuraient la logistique au sein des Forces canadiennes. L'attention portée à la logistique canadienne à Kandahar et les descriptions éclairées qu'elle en a faites sont à mes yeux sans précédent. Les écrits de Christie rejoignent de nombreux Canadiens avertis et réfléchis.

J'aimerais remercier Howard Coombs, Ph.D., et le Lieutenant-colonel Rob McIlroy. Un grand merci à Howard Coombs pour la révision qu'il a faite des trois premiers chapitres du livre et pour les suggestions exceptionnelles qu'il m'a présentées, ainsi qu'à Rob McIlroy pour le nombre incalculable de fois où il a relu le manuscrit et pour ses critiques et ses mots d'encouragement. Ils ont tous deux joué un rôle essentiel dans la poursuite de mon travail acharné.

J'aimerais remercier le Major Scott McKenzie de son précieux concours par l'entremise des extraits de son journal personnel de Kandahar, qu'il a lui-même intitulé *Afghanistan Updates*, ainsi que l'Adjudant-chef Patrick Earles, source constante d'encouragement et de conseils. Je n'aurais pu demander mieux que d'avoir ces deux hommes à mes côtés dans les moments décisifs. Je vous remercie tous deux du soutien que vous m'avez

## CE QUE DIT LE TONNERRE

apporté et de la générosité dont vous avez fait preuve tout au long de la rédaction de ce livre. J'espère avoir jeté toute la lumière nécessaire sur notre histoire.

Le Colonel Bernd Horn a été une source d'inspiration et de conseils ainsi qu'un mentor qui m'a aidé à ordonner mes nombreux souvenirs et nombreuses impressions pour en faire, je l'espère, un compte rendu agréable à lire tant pour les professionnels que pour les civils. C'est moi qui suis responsable de l'usage d'acronymes ou d'un jargon technique ennuyeux, et non Bernd. Merci infiniment Bernd d'avoir cru en mon unité et en la valeur de mon livre.

Enfin, je dois remercier ma femme, Martha Rutherford Conrad, qui a toujours attendu patiemment que je rentre à la maison et qui a subi les innombrables révisions du manuscrit en faisant preuve du même courage et de la même ténacité qu'elle apporterait à un convoi égaré. Merci Martha, tu sais très bien que ce récit n'existerait pas sans toi.

*« ... et j'entendis l'un des quatre êtres vivants dire d'une voix de tonnerre : "Viens!" Et je vis ... Quand l'Agneau ouvrit le quatrième sceau, j'entendis la voix du quatrième être vivant dire : "Viens!" Et je vis venir un cheval blême. Son cavalier s'appelle "La Mort" et il était suivi du séjour des morts. »*

— Apocalypse



## PRÉFACE

*Je n'oublierai jamais le sentiment intense que j'ai ressenti à l'idée de partager un mandat avec le Lieutenant-colonel Ian Hope lorsque nous sommes retournés en Afghanistan en octobre 2005 pour entreprendre les derniers préparatifs en vue de la mission à Kandahar. Allions-nous vraiment guider nos unités, les bataillons canadiens, dans une guerre? Cette possibilité nous semblait incroyable, mais les briefings de transfert des fonctions donnés par nos homologues américains nous ramenaient inlassablement à la triste réalité. On pouvait lire sur tous les visages que cette mission allait comporter d'importants dangers.*

— Lieutenant-colonel John Conrad

Fanatique d'histoire comme je le suis, rien au monde n'allait m'empêcher d'assister au briefing, pas même la foule impressionnante qui s'y était rendue. Les Canadiens se joignaient à la bataille et, Dieu merci, nous avions un plan. L'austère salle de briefing en contreplaqués du commandant de la 173<sup>e</sup> Brigade aéroportée des États-Unis construite sur l'aérodrome de Kandahar était pleine à craquer en cette fin d'après-midi du 30 octobre 2005. Je me suis tout de même faufilé jusqu'à un des derniers sièges libres loin derrière, au fond de la salle. Conformément à la transition à la phase III détaillée préparée par la Force internationale d'assistance à la sécurité (FIAS), l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN) allait étendre son autorité afin que la région particulièrement instable du Sud de l'Afghanistan ne soit plus uniquement la responsabilité des États-

Unis et de l'opération *Enduring Freedom*. Le Canada allait être le principal meneur de la transition à la phase III. L'équipe de reconnaissance tactique canadienne, dirigée par le Brigadier-général David Fraser se rassemblait justement pour donner un briefing au commandant de brigade en place lorsque je suis arrivé. Nous devons prendre la relève du quartier général de la 173<sup>e</sup> Brigade aéroportée (É-U.) dans le sud de l'Afghanistan ainsi que d'un des groupements tactiques de la brigade à compter du mois de mars 2006. Les forces du Royaume-Uni et des Pays-Bas se joindraient à nous pour former une brigade multinationale dirigée par le Canada. Le briefing avait pour but de présenter à la 173<sup>e</sup> Brigade aéroportée, la Force opérationnelle *Bayonet* des États-Unis, un aperçu de comment la brigade multinationale dirigée par le Canada prendrait graduellement les rênes du Commandement régional Sud (CR Sud) au mois de mars suivant, soit quelque quatre mois plus tard.

Le briefing est un centre de gravité (CG) important dans le cadre du processus connu sous l'appellation « relève sur place » où une unité de combat en remplace une autre sur le front. L'élément clé d'une « relève en place » est la présence d'un ennemi actif. Selon le bilan que nous avaient dressé nos homologues américains pendant toute la semaine, ce dernier élément était plus que présent. Les attaques d'insurgés à l'endroit des Américains avaient augmenté tout au long de l'année 2005. La 173<sup>e</sup> Brigade aéroportée était sous le commandement du Colonel Kevin Owens, un parachutiste aguerri et un officier talentueux pour qui les subtilités de la mission n'avaient plus de secret. Plus tôt dans la semaine, j'avais été fasciné par la capacité du Colonel Kevin Owens d'expliquer les relations complexes entre les chefs de police, les chefs de district et les divers gouverneurs en poste dans le CR Sud. La profondeur et la clarté de sa vision allaient clairement à l'encontre du stéréotype répandu du « méchant Américain ». Selon moi, il ne faisait aucun doute qu'Owens commandait le CR Sud avec la dextérité d'un chirurgien, ne faisant pas seulement appel à la politique malhabile et imprécise que l'on associe à Theodore Roosevelt. Le Colonel Kevin Owens, « soldat du ciel », tenait également en haute estime sa logistique. Cette estime était sur le point d'être dévoilée de manière remarquable.

Toute l'équipe canadienne avait travaillé une grande partie de la journée sur le terrain d'aviation empoussiéré, sous une tente, à préparer

## Préface

un tas de diapositives PowerPoint en vue du briefing. Je travaillais avec le Major Paul MacDonald, G4 de la brigade de Dave Fraser (principal officier d'état-major de la logistique) sur le volet logistique de la présentation. Il y avait de nombreuses complications logistiques à régler, allant de la façon dont le Canada pourrait passer un contrat en vue d'acheter du gravier jusqu'à la manière dont on prendrait en charge la base de l'aérodrome dans son ensemble. Nous avons limité les éléments de logistique à seulement deux diapositives, n'incluant que les thèmes majeurs; les sujets qui devaient absolument, selon moi, être présentés. Cependant, durant la préparation finale, les diapositives traitant de logistique ont été retirées de la présentation par un major de l'état-major canadien afin de limiter la durée du briefing. La présentation du Général Fraser était, en fait, bien conçue, à l'exception d'un sujet fort évident. À la fin de sa présentation, le général s'est tourné vers le Colonel Owens, l'énergique commandant de la Force opérationnelle *Bayonet*, et il lui a demandé s'il avait des questions.

« Ouais, j'en ai ... Dave. Que faites-vous de la logistique? », a demandé Owens.

Fraser, surpris, ne s'attendait pas, de toute évidence, à cette question. « Eh bien... » Le Général Fraser s'est retourné sur sa chaise et a balayé du regard l'arrière de la salle de conférence.

« Quel est le plan? », a renchéri Owens. Le commandant de la Force opérationnelle *Bayonet* semblait surpris que la question des responsabilités logistiques liées à la prise en charge prochaine n'ait pas été soulevée. Assurément, les Américains désiraient ardemment partager le fardeau financier rattaché au dispendieux aérodrome de Kandahar. De toute évidence, Owens voulait en savoir plus sur cette question. Seul le vrombissement du climatiseur qui ne suffisait pas à la tâche combla le silence qui s'était installé. Assis à l'arrière de la salle de conférence rudimentaire de la brigade, un élan de compassion m'a envahi. La différence entre la culture des Forces canadiennes et celles des Forces armées américaines, épuisées par la guerre, n'avait jamais été aussi évidente.

« Que faites-vous de la logistique? »

Je suis un officier de la logistique. J'ai commandé le premier bataillon de logistique de combat canadien en poste à Kandahar en 2006, formé d'hommes et de femmes qui devaient guider les convois de

réapprovisionnement sur de nouveaux et dangereux champs de bataille. Mon rôle précis dans le cadre de cette mission phare dans le sud de l'Afghanistan était de mettre sur pied la structure logistique de la Force opérationnelle canadienne. Mon bataillon, affublé du titre fade et neutre d'« élément de soutien national » (ESN), a été déployé en Afghanistan en février 2006, alors que la logistique était, depuis près de quarante ans, laissée pour compte pour les FC. Soutenir la Force opérationnelle Orion du Canada dans le sud de l'Afghanistan en 2006 s'est révélé une tâche ardue presque irréalisable : un échec évité de justesse. La logistique du groupement tactique canadien de la Force opérationnelle Orion en 2006 a été une réalisation militaire remarquable et une histoire presque incroyable. À l'exception des dépêches de Christie Blatchford pour le compte du *Globe and Mail* et de son succès de librairie, *Fifteen Days, Stories of Friendship, Life and Death from Inside the New Canadian Army* et des rubriques de Rosie DiManno dans le *Toronto Star*, l'aspect logistique de cette mission n'a attiré l'attention d'aucun historien ni journaliste. À vrai dire, il serait ardu de trouver un éditeur pour publier une telle histoire qui est le reflet du désespoir des troupes de la logistique. Mises à part quelques rares exceptions, l'histoire militaire canadienne a fait abstraction du rôle de la logistique au combat. La logistique, ce sont les activités invisibles qui comptent pour quatre-vingt-dix pour cent dans toutes les opérations militaires. Au cours de ma certe modeste expérience universitaire, j'ai remarqué que les dossiers de la Direction — Histoire et patrimoine du ministère de la Défense nationale et ceux des Archives nationales du Canada regorgent de matériel sur les unités de combat, mais comptent fort peu de documents sur la logistique.

À Kandahar, les combats étaient extrêmement différents de ceux menés à Juno Beach; des visiteurs importants et des représentants des médias voulaient être « au front », près des principales opérations de combat. De hauts dignitaires du gouvernement et des Forces canadiennes étaient hélicoptérés sur les bases d'opérations avancées. L'hélicoptère est le moyen de transport le plus sûr et le plus efficace dans le sud de l'Afghanistan, mais il cache aux chefs la réalité de la banale guerre logistique qui se joue sur les routes de l'Afghanistan. De nombreux représentants des médias se rassemblaient dans nos camions

## *Préface*

de convoi, nous implorant de les conduire dans le feu de l'action; ils ne comprenaient pas, de prime abord, qu'une bonne partie de l'action se déroulait ici et que l'ennemi pourrait surgir de nulle part à tout moment. Les insurgés attaquent lorsqu'ils le décident et à l'endroit qu'ils ont choisi, et le message à être transmis haut et fort par les médias devrait être que le nouveau champ de bataille est un endroit flou, d'allure paisible, qui pourrait très bien figurer sur une carte postale, que la logistique est plus importante que jamais si l'armée désire vaincre l'ennemi sur ce nouveau type de champ de bataille.

J'ai lu que, durant les combats intenses menés au front lors de la Première Guerre mondiale, les barrages d'artillerie qui devançaient les assauts majeurs sur le front ouest retentissaient comme le tonnerre. Le bruit de ces coups de tonnerre artificiels pouvait être entendu jusqu'à Paris et même sur l'autre rive de la Manche, dans certains cas. L'âpre réalité du combat n'était connue que par ceux qui s'approchaient suffisamment du « tonnerre ». Plus le soldat s'éloignait du front, plus le son s'atténuait. À Kandahar, le front n'est pas aussi clairement défini, aucune borne ne peut être identifiée ni établie avec certitude. Les coups de tonnerre sont, malgré tout, omniprésents. Nul endroit n'est à l'abri des combats.

La logistique à Kandahar, au moment du retour du Canada aux opérations de combat prolongées en 2006, doit son succès à d'innombrables héros méconnus, des soldats des GPM liés à la logistique et aux soins médicaux dans les Forces canadiennes. Ils ont servi dans une unité dont les effectifs étaient insuffisants pour accomplir la tâche de soutien qui lui incombait dans le sud de l'Afghanistan, puis ont dû se disperser lorsque le groupement tactique d'infanterie a dû occuper des positions partout dans le CR Sud. Le groupement tactique d'infanterie canadien s'est éloigné encore plus de l'aérodrome de Kandahar, principale plateforme logistique, pour des périodes prolongées.

J'écris ce livre principalement pour honorer un groupe d'hommes et de femmes exceptionnels, qui font rarement l'objet d'éloges. J'ai évolué dans l'armée aux côtés de ces soldats et j'ai vu ce qu'ils peuvent accomplir en temps de guerre comme en temps de paix. Ce sont des gens ordinaires qui accomplissent des choses extraordinaires. Je veux que les lecteurs et les lectrices comprennent les horreurs et les tribulations qu'entraîne une

tâche aussi banale que d'assurer le réapprovisionnement de troupes dans le sud de l'Afghanistan.

Les pages qui suivent ont pour but de présenter les souvenirs, aussi fidèlement que ma mémoire me le permet, sans omettre les émotions, les impressions, les échecs et les réussites. Je ne prétends pas, dans les prochains chapitres, présenter une analyse théorique de la campagne canadienne en Afghanistan ou une enquête particulièrement détaillée de l'histoire de la logistique. Il existe plusieurs ouvrages traitant du rôle du Canada en Afghanistan. La qualité de ces livres varie, mais, dans l'ensemble, ils analysent les tangentes stratégiques employées durant la campagne bien mieux que je n'aurais su le faire.

J'inclus un bref survol de la campagne canadienne en Afghanistan et de l'histoire de la logistique au sein de l'armée canadienne dans l'unique but de mettre en contexte les défis liés à la logistique de combat qu'a dû relever mon unité lors de notre retour à Kandahar, investie d'une mission claire de combat. L'unité que vous allez découvrir dans le présent ouvrage compte moins de trois cents des plus remarquables Canadiens et Canadiennes qu'il m'a été donné de rencontrer. Des mères et des pères, des conjoints et des conjointes, des fils et des filles, des frères, des buveurs de bière, des joueurs de hockey et des amateurs de courses NASCAR qui portent tous fièrement la feuille d'érable sur l'épaule.

Le présent ouvrage porte sur l'histoire de guerre d'un bataillon de logistique et, à cet égard, il s'avère particulièrement inusité. À notre époque, compte tenu de l'envergure limitée de nos Forces canadiennes, il n'existe tout simplement pas de livres sur la logistique. Et, pourtant, l'ironie du sort veut que nous soyons précisément à l'ère où l'armée canadienne en aurait le plus besoin.

Je veux donc partager avec vous certains des messages transmis par les coups de tonnerre.

Lieutenant-colonel John Conrad  
Orono, Ontario, 2007

PREMIÈRE —————  
PARTIE



## *De notre côté du paradis*

*Personne ne peut prétendre avoir vu un ciel étoilé avant d'avoir levé les yeux vers le firmament surplombant le nord de la province de Kandahar. À la BOA Martello, je me suis étendu sur la plateforme de bois de la remorque Arnes pour piquer un somme et j'ai été impressionné par la brillance et la proximité des étoiles qui m'entouraient. Je n'avais qu'à tendre la main et, croyez-moi, j'aurais pu en saisir une pleine poignée. J'avais l'impression de plonger au plus profond de l'âme de Dieu. Dans la seule journée d'hier, notre convoi avait évité deux tentatives d'IED, la journée nous avait paru interminable. Nous allions repartir pour l'aérodrome de Kandahar dans moins d'une heure et j'ai prié pour ne pas me rapprocher davantage du Créateur, du moins, pas aujourd'hui...*

— Lieutenant-colonel John Conrad,  
journal de Kandahar, avril 2006

Ces deux-là vous diront aujourd'hui que ce n'était qu'un habituel séjour en enfer, un convoi typique traversant cet étrange champ de bataille d'un nouveau genre. Le 15 mai 2006 allait être une de ces journées particulièrement épuisantes à Kandahar, une journée qui allait comporter son lot de difficultés et s'éterniser pour n'en plus finir. L'Adjudant Paul MacKinnon et le Caporal-chef Shawn Crowder de l'élément de soutien national, le bataillon de logistique de combat de la Force opérationnelle Afghanistan, font partie du précaire convoi de réapprovisionnement en route vers la maison secrète de Gunbad, dans le nord de la province de

Kandahar, lorsqu'ils constatent que de la fumée s'échappe du moteur de leur véhicule blindé Bison. Le Bison s'arrête et le convoi se divise en deux pour assurer le réapprovisionnement de l'avant-poste. Les troupes de logistique se préparent avec appréhension à subir une halte prolongée. L'expression « halte prolongée » éveille chez les soldats canadiens qui connaissent l'Afghanistan des souvenirs et revêt une signification bien particulière. Cela veut dire qu'il faut attendre l'arrivée des véhicules de récupération et qu'on ne peut rien faire pour accélérer la procédure. Les haltes prolongées donnent lieu invariablement à des heures d'attente interminables, logées au sommet du monde, à scruter le bleu parfait du ciel afghan à l'affût des tourbillons de poussière qui tracent des sentiers inquiétants sur le sol accidenté. Une heure peut vous sembler une éternité. Les soldats contraints à une halte prolongée scrutent l'infini tout en imaginant les pires horreurs, qui pourraient survenir à tout moment. Dans le cas de Paul MacKinnon et de Shawn Crowder, une attente interminable commence.

Gunbad est un avant-poste isolé du peloton d'infanterie, coincé au cœur du territoire dominé par les Talibans. Le 15 mai, nous n'avions effectué qu'un mois et demi de notre rotation et, déjà, les trajets vers Gunbad nous donnaient des maux de tête. À plus de cent kilomètres au nord-ouest de la principale base de la coalition à l'aérodrome de Kandahar, la maison de patrouille Gunbad ne peut être rejointe qu'en empruntant une série de routes secondaires à peine visibles et de lits de rivières asséchées appelés « oueds » et en roulant à fond de train dans la campagne. Peu importe la tactique employée, deux routes seulement mènent à la maison de patrouille; deux trajets qui permettent à l'ennemi de prévoir nos mouvements, dans une certaine mesure. Le paysage qui entoure la maison de patrouille est de toute beauté et rappelle les bad-lands de l'Alberta ou les terres dégarnies longeant la route de Dempster dans le Grand Nord canadien. Ici, au nord de Kandahar, toutefois, le paysage est jonché de munitions de fortune qui peuvent brutalement vous enlever la vie.

Ces munitions sont de forme et de taille différentes, elles sont fabriquées à partir de pièces très rudimentaires et on les appelle « dispositifs explosifs de circonstance » (IED). Il est particulièrement effrayant de constater à quel point la fabrication de la plupart de ces IED est simple et facile. Les insurgés exploitent à fond ces armes de fabrication artisanale, ils les sèment,

comme des graines mortelles, sur les routes afghanes, dans les lits de rivière et sous les ponceaux. Les IED sont les armes préférées de l'ennemi lorsqu'il s'agit d'attaquer des convois canadiens. C'est près de Gunbad qu'un tel dispositif explosif composé de deux paires de mines antichar superposées a causé la mort de quatre soldats canadiens trois semaines auparavant, soit le 22 avril 2006.

Le groupement tactique canadien défend avec acharnement l'avant-poste de Gunbad en attendant l'arrivée des autorités afghanes qui partageront cette tâche avec lui avant de le relever complètement de cette fonction. Entretemps, la tâche est considérée comme un véritable boulet pour le 1<sup>er</sup> Peloton de la compagnie Alpha, 1 PPCLI. Le réapprovisionnement de la section d'infanterie canadienne, toute déterminée soit-elle, doit se faire à l'aide de véhicules logistiques lourds, escortés sous les canons des véhicules de combat VBL III. C'est un suicide, en quelque sorte, de se rendre à Gunbad et les Canadiens devront garder l'avant-poste de fortune jusqu'à la fin de juin 2006.



*Lac Arghandab. Alexandre le Grand aurait jadis installé son campement sur les berges de ce lac bleu turquoise avec une armée composée de 30 000 soldats grecs. De nos jours, ce lac respandit, tel un véritable joyau, dans le paysage dégarni bordant la route Tarin Kot. Tous les convois canadiens qui se dirigent vers le secteur nord de la province, soit vers la maison de patrouille Gunbad ou la base d'opérations avancée (BOA) Martello, doivent longer ce lac.*

L'Adjudant MacKinnon et le Caporal-chef Crowder n'allaient pas se rendre à Gunbad le 15 mai. Les effets des détonations d'IED sont ressentis plusieurs nanosecondes avant qu'on entende le son qu'elles produisent. Ils venaient de s'installer en position défensive, se préparant à une halte prolongée en attendant que leur véhicule Bison défectueux soit récupéré, lorsque les ondes de choc suivies du bruit d'une énorme explosion, provenant de l'amont de l'oued, les ont atteints. Un des plus récents véhicules de la flotte canadienne, un RG 31 résistant aux mines, ou Nyala, faisant partie du petit convoi qui avait poursuivi sa route vient de heurter un IED et a explosé. Le destin a fait en sorte que les soldats de l'ESN échappent à l'explosion. S'il n'y avait pas eu de bris mécanique, MacKinnon et Crowder auraient été dans le premier véhicule roulant derrière le Nyala. Heureusement, aucun militaire canadien n'est décédé à la suite de la frappe, mais les blessures sont graves.

Commence alors la course contre la montre pour assurer l'évacuation médicale. Survient alors un autre problème, le peu d'effectifs de récupération de l'aérodrome de Kandahar ont un autre véhicule endommagé à récupérer en priorité. À l'aérodrome, à une centaine de kilomètres au sud, de brillants membres de l'équipe des opérations travaillent pour répartir les ressources limitées de manière à récupérer les deux véhicules. MacKinnon fume un cigare bon marché en regardant passer les heures qui s'écoulent sous une chaleur torride de 45 degrés Celsius. Règle générale, il fait partie de l'équipe des opérations de l'ESN, le solide état-major qui s'occupe des problèmes semblables à celui qu'il connaît actuellement, et ce, en tandem avec le groupement tactique d'infanterie du 1 PPCLI. Il sait que peu importe la solution mise en branle à l'immense base de la coalition, ils ne recevront pas d'aide avant un certain temps.

Une autre éternité est passé lorsque Paul MacKinnon remarque l'arrivée de civils afghans. Il demande à son interprète de parler avec cette poignée de nouveaux arrivants. Ils lui disent qu'ils sont fermiers. Les Afghans expliquent que de vingt à trente autres hommes provenant d'un village voisin se joindront à eux pour dormir dans leurs champs ce soir. Le temps semble s'arrêter pour MacKinnon. C'est impossible. Ayant grandi dans les rues de cap Breton, Paul MacKinnon n'a pas

besoin d'autres détails. Il sait que le temps est venu de s'aider eux-mêmes.

« Ils se rassemblent », lance-t-il à Bob Weber, un des journalistes canadiens qui voyagent avec eux. « Leur âge et leur attitude ne me disent rien qui vaille... » Étant mécanicien de campagne, MacKinnon a, avant même d'être revenu aux véhicules, déjà dressé mentalement un plan de désengagement rudimentaire. Ce damné Bison va bouger, qu'il le veuille ou non. Il se retire avec un des sergents et lui expose le nouveau plan d'action. « Sergent, on ne reste pas ici... »

Les Canadiens attachent leur Bison défectueux derrière un autre véhicule en bon état qu'ils avaient gardé pour assurer leur sécurité et ils font monter à bord les journalistes canadiens qui ont passé la journée avec eux. Le Caporal-chef Crowder retourne sur le siège du conducteur et commence à tirer le Bison défectueux, tel un boulet de canon. Conduire un véhicule blindé sans puissance motrice dans la province de Kandahar est un exercice épuisant. Pendant les douze heures qui suivent, le petit convoi peine pour parcourir les cent kilomètres qui le séparent de l'aérodrome de Kandahar. Ils arrivent finalement à la base juste avant l'aube, exténués et épuisés. MacKinnon estime qu'ils s'en tirent très bien, compte tenu des événements qu'ils ont vécus ces vingt dernières heures. Aucun décès. En fait, le prochain décès surviendra deux jours plus tard à Kandahar.

Paul MacKinnon se réveille plus tard dans la journée et réalise que sa principale préoccupation concerne sa femme. MacKinnon est un ex-fumeur qui a longtemps lutté contre son envie de fumer. À Edmonton, sa femme, qui regarde les nouvelles à chaque jour sur Internet, vient de voir une photo de lui en train de fumer un énorme cigare bien installé sur le coffre de son véhicule blindé Bison et balayant le monde du regard, une version canadienne du *Sergeant Rock*, un personnage de bande dessinée. Shawn Crowder se réveille aux prises avec une vive douleur dans les bras. Ses membres sont couverts d'ecchymoses bleuâtres causées par la conduite du Bison défectueux depuis les confins de la province, et ce, sans direction assistée. Avec dégoût, il refuse d'un hochement de la tête toute question relative à sa santé.

« Quand repartons-nous, Monsieur? » Voilà son seul commentaire.

Il est hors de question de parler des événements de la veille. C'est le champ de bataille tel que nous le connaissons aujourd'hui et il n'y a pas de différence que vous soyez un politicien, un journaliste ou un soldat. Votre insigne ou votre grade n'y changera rien.

Je me rappelle que lorsque je suis arrivé à l'aérodrome de Kandahar en janvier, le contingent relevé construisait un nouveau monument comprenant des pièces prélevées sur celui de Kaboul. La pièce centrale était un immense rocher retrouvé près de l'endroit où le Sergent Short et le Caporal Berenfenger ont été tués en 2003 près de Kaboul, et on y avait apposé des plaques portant le nom des soldats tués à ce jour. Le rocher était presque entièrement recouvert et je me souviens avoir souhaité que l'espace libre demeure ainsi. Nous construisons maintenant un autre monument, plus gros.

— Major Scott McKenzie, nouvelles de l'Afghanistan

Au début du mois d'août 2006, je me suis fait un devoir de me rendre au bâtiment de type forteresse connu sous le nom de *Taliban Last Stand* (« dernier retranchement des talibans ») ou TLS. Le TLS ressemble au décor d'une cantine sur la planète Tatooine dans le film de George Lucas, *Star Wars*. Tout autour, on entend le vrombissement incessant des aéronefs de transport et des hélicoptères qui s'approvisionnent encore et encore à partir de l'immense base aérienne. Doté d'épais murs de terre séchée et d'arches proéminentes, étrangères à l'architecture occidentale, le TLS sert maintenant de centre administratif multifonctionnel et de terminal des mouvements aériens de l'aérodrome de Kandahar.<sup>1</sup> Ce bâtiment est censé avoir hébergé le dernier élément de la résistance talibane durant la première invasion de l'Afghanistan en 2002, soit la première année de l'opération *Enduring Freedom*. L'histoire raconte qu'un missile JDAM lancé par la U.S. Air Force a anéanti le « dernier retranchement » avec une précision létale.

Notre relève sur place, l'expression employée par les militaires pour désigner le transfert de fonctions en contact avec un ennemi, était en cours



*Route Tarin Kot. Un convoi composé d'un élément de soutien national (ESN) et du 1<sup>er</sup> bataillon, Princess Patricia's Canadian Light Infantry (1 PPCLI) roule vers le nord après avoir quitté l'aérodrome de Kandahar pour occuper la BOA Martello au début du mois d'avril 2006. La BOA Martello servira de plate-forme de patrouille pour la compagnie Alpha et de station d'escale fort importante pour les forces néerlandaises qui se dirigent vers Tarin Kot en provenance de l'aérodrome de Kandahar.*

avec le nouvel ESN du 1<sup>er</sup> Bataillon du Royal Canadian Regiment. Le transport aérien de la relève avait débuté deux semaines auparavant avec des avions Hercules C 130 qui débarquaient, en matinée, de nouveaux soldats et repartaient, en après-midi, avec certains éléments de mon unité. Cette journée-là, le Sergent Pat Jones, un conducteur militaire et chef de convoi dans mon ESN devait quitter l'aérodrome de Kandahar pour retourner chez lui. Je me devais de lui dire au revoir.

« Eh bien! Jonesy, vous y êtes arrivé », ai-je marmonné en donnant, à ce vieux de la vieille, une tape dans le dos. Je ne trouve pas les mots pour décrire avec précision le sentiment accablant que suscitait le départ du Sergent Jones. C'était ce qu'il devait faire. Il était complètement épuisé; marqué profondément au fer rouge.

« Ouais », murmura Jones, pour toute réponse. Il semblait surpris que j'aie pris note de son départ imminent et perplexe à l'idée que j'aie fait l'effort de venir le saluer. Jusque-là, il n'avait pas compris à quel point il avait été une source d'inspiration pour son commandant.

« Comment vous sentez-vous? »

« Bien, Monsieur, bien... Juste... fatigué de voir mourir des gens. »

C'est la dernière fois que je lui ai parlé.

Le champ de bataille pour un soldat de la logistique est profondément psychologique. Contrairement à nos confrères des armes de combat, nous passons rarement à l'attaque. Le logisticien ne connaît pas le sentiment de libération que peut ressentir un fantassin lors d'une attaque. Les soldats de la logistique déployés à Kandahar vivent dans l'espoir passif qu'ils survivront aux attaques. La vie et la mort, la victoire et la défaite ne dépendent pas de votre bonne forme physique, de vos aptitudes intellectuelles ni de votre habileté à manier les armes. Votre survie dépend plutôt de facteurs aléatoires, notamment le blindage des véhicules, la proximité de l'explosion et la chance, pure et simple. La Providence. Cette vérité est difficile à accepter. L'initiative d'un combat mettant en cause un convoi appartient à l'ennemi et cette situation est terriblement déstabilisante. Il en faut peu pour vous imaginer que toutes les Toyota qui roulent trop près de votre camion transportent une bombe, qu'un cerf-volant aux couleurs vives est un signal transmis à vos ennemis et qu'un sourire sur le visage d'un Afghan cache un sinistre secret. Les convois terrestres sont toujours fort exigeants sur le plan psychologique pour les unités de logistique.

Nous avons presque perdu le Sergent Pat Jones pendant la première semaine de notre rotation. Le 3 mars 2006, deux jours après que les Canadiens aient pris la relève de la Force opérationnelle Gun Devil américaine et de leur force opérationnelle logistique 173 dans la province de Kandahar, un de nos convois a été attaqué.

Le convoi roulait sur la route 1 en direction du Camp Nathan Smith dans la ville de Kandahar pour y livrer du matériel et y conduire du personnel récemment affecté à la section canadienne de l'équipe provinciale de reconstruction. Fait ironique, une équipe d'enquêteurs des Forces canadiennes se trouvait à bord pour mener une enquête

sur la mort de M. Glynn Berry des Affaires étrangères Canada qui avait trouvé la mort dans un convoi, un mois avant notre arrivée. Deux des passagers du VBL III d'Ian Hope faisaient partie de mon équipe d'approvisionnement, soit l'Adjudant-maître Mitch Goudreau et le Sergent Bird. Ce dernier était un réserviste, un militaire à temps partiel vivant dans les Maritimes, et il allait occuper le poste de préposé principal aux achats pour le Camp Nathan Smith. Quant à Mitch Goudreau, un visage du PPCLI connu pour ses nombreuses affectations, il s'était joint à l'ESN en tant que membre du prestigieux Deuxième bataillon de Shilo, au Manitoba. Goudreau accompagnait le groupe afin de présenter son subordonné et de voir à son installation au camp. Deux kilomètres à l'est de la ville, leur VBL III a été la cible d'un kamikaze circulant à bord d'un véhicule. Le véhicule transportait six obus lorsqu'il a explosé aux côtés du VBL. L'explosion a causé des blessures graves au chef d'équipage, le Caporal-chef Loewen. Un des bras de Loewen avait presque été arraché et sa vie était en danger. Le véhicule blindé Bison faisant partie du convoi s'est arrêté près du VBL III et on a commencé à procéder au triage médical. Le Sergent Pat Jones était le chef d'équipage.<sup>2</sup> Jones a été témoin de l'explosion, du début à la fin, du haut de son poste derrière la mitrailleuse C6 du Bison et il a mis en pratique le drill d'évacuation médicale pour traiter les blessés du VBL III. Ensemble, des passagers du Bison et des soldats du 1 PPCLI et de l'ESN ont immédiatement donné les premiers secours au Caporal-chef Loewen. Compte tenu de la proximité de l'aérodrome de Kandahar, le commandant du convoi a décidé d'évacuer le caporal-chef par voie terrestre dans le véhicule blindé de Jones plutôt que de demander une évacuation aérienne. Le temps est un facteur primordial lors d'une évacuation médicale. Chaque minute compte et peut faire la différence entre la vie et la mort. Devant l'urgence de ramener Loewen à l'aérodrome de Kandahar, Jones a poussé à fond son vieux Bison, à un point tel que le moteur du véhicule a pris feu. À seulement quelques mètres de la barrière principale du camp, de la fumée a commencé à s'échapper du moteur. Comble de l'ironie, le moteur a rendu l'âme et le véhicule s'est arrêté net devant l'entrée de l'aérodrome de Kandahar.

S'ensuivit pendant quelques minutes un chaos maîtrisé avec peine. Cette scène est fréquente chez les soldats canadiens postés en Afghanistan depuis 2006. La grande priorité était que Loewen, blessé gravement, obtienne des soins médicaux, et ce, sans tarder. Plus le temps passait et plus l'urgence se faisait pressante. La rampe de sortie arrière du véhicule en feu était bloquée solidement, emprisonnant les passagers. L'écoutille supérieure du véhicule, communément appelée « écoutille familiale », a dû être ouverte de force manuellement et on y a fait passer Loewen pour le transférer sur le toit d'un autre véhicule canadien du convoi, un G Wagon de Mercedes. Pendant que nous l'attachions fermement à une civière, des soldats vifs d'esprit et brillants se sont hissés sur les seuils des portes du camion pour bien soutenir la civière alors que le véhicule pénétrait dans l'aérodrome de Kandahar pour atteindre, enfin, l'hôpital militaire de rôle 3.

Loewen étant transporté vers la section médicale, le Sergent Jones pouvait se concentrer sur ses autres priorités, dont la suivante était le conducteur du Bison. Le Caporal « Killer » MacKinnon, un chauffeur de camion militaire effectuant sa toute première rotation, était coincé dans la cabine du conducteur, les yeux écarquillés. Il souffrait affreusement de la chaleur qui se dégageait du moteur en flammes sous le capot, près de lui.

« Tenez bon, Killer! », a simplement grommelé Jones en grimpant sur le toit du véhicule pour venir en aide au conducteur. Jones s'est alors agrippé à l'arrière du gilet de protection balistique de MacKinnon, tirant de toutes ses forces pour extirper MacKinnon de sa fâcheuse position. Je me souviens d'un fermier près de chez nous, dans le milieu des années 1970, qui avait soulevé une remorque pleine de maïs pour sauver la vie de sa fille dont les jambes étaient coincées sous la charge. J'ai toujours cru que ces actions accomplies sous l'effet de l'adrénaline étaient difficiles à concevoir, jusqu'au jour où Jones a réalisé l'impossible sous mes yeux. Soulever un homme à la verticale et le sortir de la cabine du conducteur est un exploit herculéen dans les meilleures conditions, mais Pat Jones est parvenu à libérer Mackinnon, et ce, lors d'une des pires journées de sa vie. Bien que « Killer » MacKinnon ait eu la peur de sa vie, il s'en est sorti avec des brûlures mineures et un étui pour

pistolet fondu. Se tournant vers sa priorité suivante, Jones ne fut pas aussi chanceux. Les véhicules sont dotés d'un système d'extinction d'incendie censé permettre un déclenchement de l'extérieur. Comble du malheur, le dispositif de déclenchement externe n'a pas fonctionné cette journée-là. On ne peut déclencher l'extincteur au halon que de l'intérieur du véhicule et avant même d'avoir le temps de dire « bon, j'y vais », Pat Jones était à nouveau dans le véhicule blindé en flammes. En exécutant cette manœuvre et en libérant le produit chimique extincteur, il a reçu une pleine bouffée de halon. Il s'en est tiré avec une quinte de toux qui dura des jours.

Lorsque Paddy Earles et moi-même nous sommes rendus à l'hôpital militaire pour visiter le Sergent Pat Jones plus tard dans la nuit du 3 mars, j'ai vu pour la première fois le véritable visage de la guerre. Le Caporal-chef Loewen était étendu dans la salle commune, enveloppé de bandages et tenu sous sédatif. Pat Jones était à l'écart dans une chambre à deux lits aux côtés d'un jeune capitaine souffrant d'appendicite. Il était assis quand nous sommes entrés, mais on pouvait sentir que quelque chose n'allait pas.

Pat Jones est un homme costaud et bourru, amoureux de la nature. Il avait l'habitude, vers la fin de chaque année, de prendre ses congés pour partir en expédition de chasse dans le nord de l'Alberta. Jonesy avait servi comme jeune caporal avec moi lorsque j'étais commandant de compagnie à Edmonton. Pendant l'instruction préalable au déploiement à Kandahar, il avait fait preuve d'une grande stabilité, il était un excellent sous-officier supérieur et un des commandants de convoi en qui nous pouvions avoir confiance.

Cette nuit-là, à l'hôpital de l'aérodrome de Kandahar, son regard n'était pas celui de l'homme que nous connaissions pourtant bien. J'avais l'impression qu'il prenait soin, un trop grand soin, de ne pas dire les vraies choses. Nous sentions qu'il était secoué, luttant de toutes ses forces contre des ennemis invisibles. Ce changement chez lui a ébranlé ma confiance. Tous les commandants, tous les chefs se forment un noyau au sein de leur équipe, des hommes et des femmes vers qui ils peuvent se tourner et qui feront ce qui doit être fait, même si la tâche est ardue. Le Sergent Pat Jones était un de ces êtres et remplacer un sous-officier

de sa trempe allait être presque impossible. Debout, dans le Golgotha en contreplaqué de l'hôpital de rôle 3, j'ai connu mon premier moment d'anxiété en pensant à la taille restreinte de l'ESN. C'était le troisième jour de notre mission. J'avais vraiment tout gâché.

Je n'avais pas assez de soldats et je n'avais pas emmené suffisamment de chefs de convoi pour accomplir notre mission. Les sergents jouent un rôle aussi important que les fous dans les jeux d'échec. Ils sont persévérants, expérimentés et valent leur pesant d'or. Après avoir quitté l'hôpital, Paddy Earles et moi sommes allés prendre un café au CANEX derrière le conteneur maritime que nous avons transformé en quartier général. Cette nuit-là, j'ai connu l'enfer; j'étais effrayé à de nombreux égards. Qu'allait-il arriver à notre équipe de logistique si nous devons perdre un homme comme Jones le troisième jour de notre mission, une mission? Que nous réservaient les prochains six mois et demi?

Nous ne l'avons pas perdu. Ses poumons ont éliminé le halon et son regard hagard s'est dissipé. La nouvelle intonation inquiétante dans sa voix n'est pas complètement disparue, mais elle est devenue à peine perceptible. Il a repris du service un peu plus tard dans la semaine. Le Sergent Pat Jones a reçu une pièce du Chef d'état-major de la Défense, puis une Mention élogieuse du Chef d'état-major de la Défense remise par le Général Rick Hillier pour les actions posées le 3 mars 2006. Ce qu'il ne savait pas, c'est que son courage, tant sur le terrain que sur son lit d'hôpital, m'avait redonné confiance. Après tout, je n'étais qu'une recrue découvrant ce qu'est la vraie guerre. L'ESN avait été testé, nos soldats avaient été blessés; nous nous sommes remis sur pied et sommes retournés au travail le lendemain. Pour des raisons qui, encore aujourd'hui, me sont obscures, cet événement a été pour moi un moment déclencheur. Il m'a donné du courage, me préparant aux tempêtes plus violentes qui allaient bientôt s'abattre sur nous.

Nous avons reçu ton message téléphonique. Nous comptons bien le conserver jusqu'à ton retour. Ton père et moi t'aimons et prions pour que tu nous reviennes sain et sauf.

— Première lettre de mes parents, le 10 février 2006

## *Les enfants du silence*

*Si tu lis ces lignes, c'est parce que je ne rentrerai pas à la maison [...] Je suis vraiment désolé. Je ne sais pas exactement comment je suis mort, mais j'en ai une assez bonne idée [...] Lorsque tu parleras de moi, je t'en prie, n'insiste pas sur le fait que, au moment de ma mort, j'étais simplement assis dans un camion, le fusil entre les jambes. Dis aux enfants, à mes parents [...] que je suis mort en regardant l'ennemi bien en face.*

*« Lettre au cas où »*

— Lieutenant-colonel John Conrad,  
Aérodrome de Kandahar, 2006

### **ET LA LOGISTIQUE DANS TOUT ÇA?**

**J** aime croire que, en dehors des Forces canadiennes, il n'est pas honteux d'être un employé de la logistique ou de la chaîne d'approvisionnement au sein d'une entreprise florissante. Travailler dans le service de la logistique d'une entreprise, tout comme faire partie du prestigieux état-major général allemand, confère un certain prestige. Je m'explique. La logistique dans le secteur privé joue un rôle primordial dans les résultats d'une entreprise et exige talent et expérience. Il est fort probable que vous ayez vous-même touché à la logistique à un moment ou à un autre. Pensez aux annonces publicitaires à la télévision qui expliquent qu'une famille de quatre personnes consomme trois tonnes d'épicerie par année. Que vous soyez un agriculteur, un homme d'affaires ou d'un simple

parent en manque de temps entre les pratiques de hockey des enfants et les courses à l'épicerie, vous avez déjà été aux prises avec un problème de logistique.

Le terme « logistique » vient du grec *logistikos*, qui signifiait alors « relatif au calcul », « qui concerne le raisonnement ».<sup>3</sup> Ainsi, pour les philosophes grecs de l'antiquité, la logistique était affaire de pensée et de raisonnement. L'évolution de la notion vers une discipline est issue du besoin, pour les armées de l'antiquité, d'assurer leur soutien lorsqu'elles sortaient de leur Cité-État pour se lancer en campagne. Dans ce sens, faire partie d'une équipe de logistique, c'est être directement relié au cerveau de l'organisation. L'OTAN définit la logistique comme la science de la planification et de l'exécution des déplacements des forces armées et de leur maintenance. Pendant mes vingt-quatre années de service dans la Force régulière, c'est cette définition bien nette qui s'est appliquée. Je crois que la définition de l'OTAN se restreint à deux dimensions et à une perspective intellectuelle. Elle ne laisse pas entrevoir les milliers de vicissitudes et de conflits qui caractérisent naturellement un plan de soutien logistique du combat. Après une carrière consacrée au soutien de la Force terrestre canadienne sur trois continents, dans le cadre d'opérations de maintien de la paix classiques et aussi en temps de guerre, je me demande si la logistique est vraiment, à la base, une science. La logistique est la discipline qui concerne l'approvisionnement en biens et services, mais, après Kandahar, je suis plus que jamais convaincu que l'aspect psychologique est l'aspect prédominant et, à cet égard, la logistique est bien plus un art qu'une science. En temps de guerre, la logistique est, d'abord et avant tout, un exercice de réflexion. Dans le meilleur des mondes, la logistique est le produit bien planifié et logique d'une imagination fertile mise dès les débuts au service du plan tactique. Dans le pire des mondes, la logistique repose sur une réflexion à la vavite s'inscrivant dans un scénario de désastre militaire.

Le concept canadien de logistique militaire ou de soutien logistique du combat a évolué, depuis la Confédération, en même temps qu'une jeune armée qui reconnaissait la valeur de la logistique et son absolue nécessité. Les soldats canadiens ont insisté sur cet aspect; ils voulaient leur propre logistique. La logistique était, autrefois, un élément précieux de

nos forces de campagne, un partenaire essentiel dans la façon canadienne de faire la guerre. Au début, il s'agissait d'une organisation à la bonne franquette destinée à soutenir la milice lors de la vaste opération de 1885 dans l'Ouest canadien. On a ensuite obtenu notre soutien logistique de la Grande-Bretagne, sous forme d'échange de bons procédés, pour aller combattre en Afrique du Sud en 1900, durant la Guerre des Boers, la première guerre à laquelle ont participé des troupes canadiennes à l'extérieur du pays. Pendant la Guerre des Boers, les troupes canadiennes souhaitaient ardemment avoir leur propre soutien logistique, exacerbées d'être traitées en « cousins de campagne » par la chaîne logistique de l'Armée impériale. Quand l'Europe a basculé dans la Première Guerre mondiale, le Canada possédait ses propres unités de logistique. À bien des égards, la logistique militaire canadienne a brillé durant la dernière partie de la Première Guerre mondiale, à un point tel que les unités de logistique canadiennes faisaient l'envie des forces alliées en France. Le leadership supérieur du Corps expéditionnaire britannique et de son superbe élément canadien, le Corps canadien, a réussi à surmonter un préjugé institutionnel de l'époque qui encourageait les commandants à prendre leurs distances par rapport aux états-majors administratif et logistique.<sup>4</sup> L'attention accordée à la logistique en 1916 par le Feld-maréchal Haig, commandant du Corps expéditionnaire britannique, et le Lieutenant-général Byng, subordonné de Haig et commandant du Corps canadien, a contribué à aplanir les obstacles que posait le nouveau champ de bataille industrialisé et à réussir une offensive à la fin de l'été de 1918. Durant la Deuxième Guerre mondiale, le Canada possédait toujours un système logistique comportant des unités sophistiquées au niveau du corps. L'armée, à l'instar de ses alliés, avait déployé de grands efforts pour mécaniser ses unités de soutien, ce qui assurait aux divisions de combat de l'Armée canadienne en Italie et dans le nord-ouest de l'Europe un réapprovisionnement et des réparations rapides. Enfin, la guerre de Corée a été le théâtre de grandes réalisations de la part de petites unités de logistique canadiennes au sein d'une Division du Commonwealth soutenant directement la 25<sup>e</sup> Brigade d'infanterie canadienne. Mais, pour diverses raisons, on a accordé très peu d'intérêt à la logistique dans les minuscules Forces armées canadiennes à partir

de la fin de la guerre de Corée (1950-1953). Il a fallu une série d'assauts sanglants contre des convois au nord de Pashmul, en Afghanistan, en 2006 pour que la tendance s'inverse.

Le désintérêt à l'égard de l'instruction et du perfectionnement dans le domaine de la logistique pendant les années de vaches maigres après la guerre de Corée, et plus particulièrement après la réorganisation de fond en comble de la logistique dans le cadre de l'unification de 1968, n'a laissé aux Forces canadiennes qu'un seul véritable actif logistique : les hommes et les femmes des divers groupes professionnels qui en constituent la base. En unifiant les trois services, on a fait disparaître le fier passé des corps respectifs. Les soldats de la logistique de combat ne peuvent même plus compter sur le réconfort d'une famille régimentaire. Les régiments, comme le légendaire 22<sup>e</sup>, le Royal Canadian Regiment et le Princess Patricia's Canadian Light Infantry, peuvent tous compter sur ce réconfort dans lequel ils puisent leur énergie. Les soldats de la logistique ne sont pas considérés de la même façon. Pourquoi donc? Nos soldats sont dotés d'une ingéniosité remarquable et d'un éthos de guerrier qui détonne de manière inquiétante avec les principes bureaucratiques prisés par la Branche de la logistique des Forces canadiennes. Les soldats de la logistique de combat sont une ressource bien adaptée au champ de bataille contemporain, sans commune mesure avec l'investissement et l'intérêt que leur accorde le leadership des Forces canadiennes. Ce manque d'intérêt fragilise les Forces canadiennes en tant qu'institution de combat. Au fil des décennies, ce désintérêt culturel à l'endroit de la logistique de combat a placé mon ESN dans une position tactique extrêmement précaire dans son rôle d'organisation de soutien de la Force opérationnelle Orion dans un nouveau type de champ de bataille en 2006. Seuls les efforts déployés par 300 remarquables soldats canadiens ont permis de réussir.

Dans les Forces canadiennes et dans l'Armée de terre plus particulièrement, il existe d'antiques ordres hiérarchiques rigoureux. Dans l'Armée de terre, la sainte trinité des armes de combat trône au sommet d'une solide hiérarchie d'insignes de coiffure. Les armes de combat comprennent l'infanterie, l'artillerie et le corps blindé.



*Des spectateurs intéressés. En route vers le Nord, un convoi d'approvisionnement de l'ESN roule près d'un groupe d'Afghans. Loin de la congestion complexe de Kandahar, les menaces semblent moindres pour les convois. Toutefois, il arrive que des dispositifs explosifs de circonstance (IED) soient utilisés en région rurale.*

Vient ensuite le génie de combat qui a acquis son statut d'arme de combat en 1993. Les armes d'appui au combat, comme le corps du renseignement et le corps des transmissions, se trouvent à l'échelon suivant dans la hiérarchie et possèdent un statut moins prestigieux que celui des armes de combat, mais nettement préférable à celui du soldat de la logistique relégué à la classe inférieure. À la base, on retrouve les hommes et les femmes des services de la logistique, ce que nous appelons dans le jargon militaire les professions du soutien logistique du combat (SLC) : personnel médical, spécialistes de l'approvisionnement et des transports, mécaniciens, bref des soldats comme ceux que je dirige. C'est vrai, l'élite de nos forces armées se trouve dans nos unités d'armes de combat. C'est normal. Après tout, nul besoin de logistique si aucune section d'infanterie n'est au front, quelque part, sur le champ de bataille. Néanmoins, la logistique militaire dans les Forces canadiennes n'est pas simplement exclue de l'élite, elle est perçue presque avec dédain.

En 2006, la nature des combats dans la province de Kandahar a renversé cet ordre des choses. Karl Von Clausewitz, auteur allemand reconnu et éminent penseur sur le thème de la guerre, a énoncé le constat que, au cœur de la guerre, se trouve le combat. Sur ce nouveau champ de bataille, tous les soldats, peu importe leur grade, leur statut ou leur insigne de coiffure, doivent se préparer à se battre. En fait, les simples convois logistiques font partie des missions les plus dangereuses entreprises par les Canadiens et les Canadiennes à l'étranger. Il faut tirer des leçons du champ de bataille de Kandahar. La plus grande leçon, selon moi, est que les missions logistiques doivent être considérées comme des opérations de combat lorsque des expressions comme « au front » et « à l'arrière » n'ont plus de sens. La ligne qui existait autrefois entre les armes de combat et la logistique de combat s'est estompée sur le champ de bataille moderne. Quelle remise en question de la mentalité militaire canadienne et quel choc pour la classe dirigeante de la Branche de la logistique des Forces canadiennes. La hiérarchie des insignes de coiffure au sein de l'Armée de terre canadienne est bien vivante et bien ancrée dans les esprits ici, au pays. Des générations d'officiers ont grandi dans le désintérêt, acceptable à l'époque, de la logistique et il n'y a aucune indication claire, et ce, malgré les réalités de Kandahar, que ce malaise culturel se dissipe sous peu.

Le champ de bataille où nous nous sommes retrouvés n'a rien de commun avec ceux de nos grands-pères. Un combat peut éclater n'importe quand et n'importe où. Une attaque peut survenir dans une ville, un village ou sur une route de sable à découvert. À bien des égards, les difficultés posées par le transport du matériel sur le champ de bataille aujourd'hui n'ont rien à voir avec les défis logistiques qu'ont dû surmonter le Général Byng durant les batailles des Cent jours qui commencèrent en 1918, ou Montgomery en Normandie, en 1944. Une évidence s'impose : compte tenu de la complexité de l'environnement opérationnel contemporain, la logistique doit occuper, dans la pensée militaire, une place plus importante que celle qu'on lui a réservée au cours des quarante dernières années.

Dans ce nouveau type de champ de bataille que sillonnent les convois canadiens, il se peut que vous ne vous rendiez pas à destination, et vous



*Mortiers canadiens. Des mortiers canadiens en place, prêts à être utilisés dans une zone de manœuvre d'artillerie. Règle générale, un réapprovisionnement avait lieu entre trois et quatre fois par semaine pour maintenir cette position de pièces en puissance dans le nord de la province de Kandahar. L'imposant appui d'artillerie fourni par la nouvelle batterie canadienne a redonné au tir indirect son rôle de « reine du combat ». L'artillerie a sauvé les forces de sécurité nationale canadiennes et afghanes dans la zone du Commandement régional (CR) Sud.*

n'avez aucune assurance que vous en reviendrez. Tout le long du trajet, du point de départ au point d'arrivée, aujourd'hui, demain et après-demain, vous devez être prêt à vous battre pour sauver votre vie. Mais, malgré cette éminente réalité, les membres de la communauté de la logistique ne reçoivent toujours pas une cote d'appréciation aussi élevée que les autres éléments qui composent l'Armée de terre. Ils demeurent, en quelque sorte, les enfants du silence.

Ce ne fut pas toujours le cas.



## *Les tempêtes à l'époque de nos grands-pères*

Le Général Arthur Currie, brillant commandant du Corps canadien, a délibérément suscité une crise sur le plan de la logistique avant le mouvement du saillant d'Ypres vers Amiens le 1<sup>er</sup> août 1918. Comme un quart arrière qui regarde à sa droite pour tromper la défensive, il s'est soudainement dirigé vers la gauche et a déployé vers le sud, dans un grondement sourd, l'importante formation canadienne. Currie n'a pas informé son chef de logistique, le Général Farmar, de l'important mouvement du Corps avant le 29 juillet 1918, ne laissant à l'état-major de la logistique du Corps qu'environ 24 heures de planification avant que le Corps commence à avancer.<sup>5</sup>

L'offensive imminente sur Amiens était un secret bien gardé transmis graduellement à tous les échelons de planification. La présence des Canadiens, reconnus pour leur participation en tant que troupes de choc à l'intérieur du Corps expéditionnaire britannique, allait dévoiler aux Allemands l'attaque imminente. La planification du transport et du mouvement a été mise à l'épreuve, en raison de l'obligation de garder le secret absolu. Compte tenu de la brève période de préparation, les états-majors de la logistique subordonnés et divisionnaires n'ont eu que cinq jours de préavis. Le 1<sup>er</sup> août 1918, lorsque les Canadiens ont commencé à descendre vers Amiens en vue du combat imminent, il ne restait que six jours pour établir les itinéraires logistiques à partir de Boulogne. De plus, le Corps allait devoir se déplacer et se préparer au combat dans un secteur inconnu où prévalaient des conditions difficiles. On ne leur avait assigné que deux grands axes de ravitaillement, la route reliant Amiens à Roye et celle reliant Amiens à Villers Bretonneux. On ne pouvait emprunter

ces deux routes que la nuit : « La division accomplit maintenant la première étape d'une marche de concentration, avant d'adopter les positions de combat. On a prévu que la surprise serait l'élément essentiel de l'opération et, par conséquent, les mouvements ne sont permis que la nuit [...] les véhicules doivent être garés sous les arbres et les troupes ne peuvent pas se déplacer dans les parages... »<sup>6</sup>

Pour compliquer les choses encore davantage, le secteur canadien à Amiens était un secteur français, privé des pièces logistiques compatibles au soutien d'une formation britannique.<sup>7</sup> Cette position dans un nouveau secteur non britannique signifiait que le réapprovisionnement allait devoir être assuré à partir de centres de ravitaillement plus éloignés. Pour le Corps canadien, les défis administratifs liés aux préparatifs se multipliaient, mais lorsque le jour J est arrivé, le 8 août 1918, les Canadiens étaient fin prêts à soulever la tempête.

Les réalisations du Corps canadien durant la campagne des Cent jours ont été nombreuses. Parmi les principaux éléments, les compétences en matière de logistique faisaient l'envie de l'Armée britannique postée en France.

Lorsque vous pénétrez dans la salle Normandie du superbe Collège de commandement et d'état-major de Kingston, le lieu où sont formés les leaders des Forces canadiennes, vous remarquez immédiatement le vieux gouvernail en chêne fixé au mur. À proximité se trouve une petite plaque de laiton qui relate sa découverte au moment de la construction de la salle Normandie en 1953. Il semblerait que le gouvernail appartenait à un navire de guerre français qui fut pillé avant d'être incendié lors du massacre de Fort Frontenac par le Lieutenant-colonel Bradstreet en juillet 1758. Bradstreet avait lancé l'offensive sur le Fort Frontenac à partir d'Oswego, dans l'État de New York, avec 2 737 hommes. C'était un mouvement stratégique intelligent qui a pris de surprise la logistique française et a eu des répercussions tout le long de la vallée de l'Ohio. Le récit de l'attaque évoque un grand nombre d'images héroïques, des symboles de vivacité et de triomphe. Chez un logisticien de combat, cette scène éveille d'autres images.

Le Lieutenant-colonel Bradstreet savait que le mois de juillet à Kingston est extrêmement chaud et collant. Cette chaleur a probablement réduit les besoins en tentes, en bois et en bagages, mais l'eau, les munitions et les rations étaient d'une importance capitale pour subvenir aux besoins de ses hommes. Est-ce que les attaquants remplissaient simplement leur gourde dans la rivière Cataract? C'est ce que l'on croit. Combien de bateaux de munitions accompagnaient Bradstreet, quelles sortes d'équipement spécialisé avait-il prévu et quelle quantité de nourriture avait-il planifié pour son armée, presque aussi nombreuse que la force opérationnelle canadienne actuellement déployée en Afghanistan? Pendant combien de temps comptait-il se battre si tout se déroulait selon ses plans? Ces questions sont d'ordre logistique et, bien qu'elles puissent se poser dans le cadre d'une analyse rigoureuse des faits historiques, elles sont normalement les dernières questions à être prises en considération par les officiers canadiens. Les spécialistes en logistique peuvent comprendre les éléments opérationnels de l'attaque dirigée par Bradstreet, mais ils doivent évaluer les divers aspects du plan en tenant compte des conditions prévalant à l'époque. L'usage de la violence, tant sur le plan humain que matériel, doit être évalué sous une autre dimension.

Le Canada et l'Afghanistan posent les mêmes défis à l'armée : une géographie oppressante et un climat possiblement mortel. Si l'on remonte au début de l'histoire militaire de notre grande nation, la logistique était synonyme de survie. Nous vivons dans une région caractérisée par de vastes étendues dont le climat peut s'avérer fatal pour ses habitants. Le Canada est le deuxième plus grand pays du monde s'étendant sur une superficie de 9 984 670 kilomètres carrés et bordé par les États-Unis sur une distance de près de 9 000 kilomètres.<sup>8</sup> À partir des bases de soutien stratégique à Hochelaga, et à Stadacona, au Québec, jusqu'à la construction du grand chemin de fer transcontinental, des systèmes de logistique ont été conçus en vue de transporter le matériel essentiel partout dans notre vaste et rigoureux pays. La Rébellion de la rivière Rouge de 1870 fait état des premières versions rudimentaires des lignes d'approvisionnement canadiennes. La crise de la rivière Rouge a été le premier test pour la jeune armée du Dominion du Canada et la mise en application de sa logistique dans un contexte canadien. La rébellion

a éclaté lorsque le gouvernement a acquis, de la Compagnie de la Baie d'Hudson, la ceinture de la terre de Rupert. Les résidents de la nouvelle province du Manitoba, un peu moins de dix mille personnes, étaient insatisfaits des plans du Dominion et, sous le leadership de Louis Riel, se sont rebellés. Riel a institué un gouvernement manitobain provisoire pour s'opposer au Dominion et pour décréter la souveraineté des Métis. Une armée fédérale de 1 044 hommes, formée d'environ quatre cents provenaient de la force régulière britannique et de résidents de l'Ontario s'étant enrôlés, a été mobilisée et placée sous les ordres du Général Garnett Wolseley. L'armée du Dominion a emprunté un parcours dangereux qui traversait le lac Supérieur et nécessitait un « dur trajet en canot » du lac Supérieur jusqu'au Manitoba.<sup>9</sup> Il ne serait pas exagéré de dire que le trajet jusqu'au Manitoba représentait la moitié de la bataille. Les armées du Dominion, dès leur arrivée, ont écrasé la Rébellion de la rivière Rouge sans bain de sang. Riel s'est exilé au Montana.

C'est Louis Riel, encore une fois, qui a incité à la Rébellion du Nord-Ouest en 1885, dans le Nord-Ouest de la Saskatchewan. Cette rébellion illustre bien les défis logistiques que peuvent poser à une armée les grands pays comme le Canada. Riel a instauré un second gouvernement provisoire à Batoche et a fait appel au leadership militaire de Gabriel Dumont pour combattre les armées du Dominion. Le grand chemin de fer transcontinental n'était pas encore terminé, mais, en utilisant les voies ferrées existantes du Canadien Pacifique et les voies ferrées américaines au sud de la frontière, un plan des mouvements efficace a été mis en place. Élément encore plus important, la rébellion a pu profiter de ce que Desmond Morton a appelé le « dispositif d'approvisionnement tout prêt » fourni par l'infrastructure de postes de la Compagnie de la Baie d'Hudson pour se procurer la majorité des produits nécessaires.<sup>10</sup> Le Général Middleton devait compter sur ces rustiques postes de traite pour approvisionner son armée. Au cours des deux soulèvements dans la région de l'Ouest, la Milice du Canada a rempli son mandat, même sans services logistiques militaires spécialisés.

Dans le cadre de la Guerre des Boers en 1900 a été mis sur pied un petit Corps expéditionnaire canadien composé d'unités formellement créées comme le Royal Canadian Regiment et, dans le second contingent,

le Royal Canadian Dragoons. Le détachement canadien s'est battu au sein de l'Armée britannique, plus imposante, et a joui du soutien logistique de l'armée impériale. Plus de huit mille soldats canadiens ont combattu durant la Guerre des Boers, mais aucune véritable chaîne d'approvisionnement canadienne n'était en place. Le gouvernement canadien devait payer pour le fourbi initial des membres du contingent canadien et le coût de leur transport jusqu'au théâtre d'opérations. Une fois en Afrique du Sud, le soutien logistique des Canadiens devenait la responsabilité de l'Armée britannique. Deux pénibles leçons ont été retenues de l'expérience des Canadiens durant la Guerre des Boers. Une de ces leçons découlait du fait que c'était la première fois que les soldats canadiens participaient à une guerre non conventionnelle. Après la victoire britannique à Paardeburg, dans laquelle l'Armée canadienne avait joué un rôle déterminant, les Boers se sont tournés vers une tactique de la guérilla pour atteindre leurs objectifs. Parmi les tactiques adoptées, mentionnons les attaques ciblant le réapprovisionnement des Britanniques dans les velds, ce qui a transformé le réapprovisionnement en un défi tactique. La deuxième leçon était liée à la tendance qu'avait le système logistique de l'Armée britannique de soutenir les unités régulières britanniques avant les troupes canadiennes. Dépendants de la chaîne d'approvisionnement d'un autre pays, les soldats canadiens passaient parfois des semaines à recevoir des demi-rations et il arrivait souvent qu'ils ne soient approvisionnés qu'après les effectifs des armées impériales. Ce traitement à deux vitesses a profondément marqué le contingent, et a laissé un souvenir indélébile dans le cœur de la toute nouvelle Armée canadienne : on n'est jamais aussi bien servi que par soi-même. Lorsque la guerre a éclaté en Europe une dizaine d'années plus tard, il allait de soi que le Corps expéditionnaire canadien allait compter dans ses rangs des unités de logistique tactique. Depuis, le Canada possède ses propres troupes de logistique lorsqu'il se joint au combat.

### **LE TRIOMPHE DES PERSONNALITÉS**

La plupart d'entre nous ont tendance à penser que la Première Guerre mondiale n'a été qu'un inutile bain de sang; une déplorable lutte entre

des empires de laquelle peu de leçons militaires pertinentes peuvent être tirées. On peut comprendre pourquoi certains pensent ainsi. À soixante mille Canadiens, sur une population de huit millions<sup>11</sup> ont perdu la vie dans cette grande guerre des civilisations. Une modeste exposition présentée au Musée canadien de la guerre m'a particulièrement ému au printemps de 2007. On pouvait y voir les distinctions et les babioles reçues par une mère en deuil après que ses deux fils aient trouvé la mort sur le champ de bataille. Les deux Croix du Souvenir préservées derrière une vitrine m'ont envoûté. Ces petites pièces d'argent étaient tout ce qui restait à cette mère en souvenir de ses brillants garçons, le fruit de sa chair. De telles pertes étaient fréquentes dans le Dominion du Canada et presque chaque village et hameau commémore encore de nos jours, d'une façon ou d'une autre, le souvenir de ceux qui ont donné leur vie durant la Première Guerre mondiale.<sup>12</sup> Je ne m'étais jamais imaginé que la Croix du souvenir pouvait avoir été remise à autant de jeunes combattants.

Le Général canadien Dave Fraser, mon supérieur à Kandahar et le commandant de la Force opérationnelle canadienne et de la brigade multinationale dans le CR Sud, devait préparer son armée en vue d'un nouveau type de champ de bataille. Aussi ardue soit-elle, cette tâche n'était pas sans précédent. Le combat dans les tranchées en Europe entre 1914 et 1918 était caractérisé par l'industrialisation du pouvoir meurtrier qui a fait voler en éclat le modèle normalement suivi par les commandants de campagne de cette époque. Les structures et les organisations logistiques soutenant le Corps expéditionnaire britannique et, par extension, le Corps canadien, sur le front ouest étaient au départ statiques et ils ne possédaient pas la capacité nécessaire pour soutenir une armée sur un champ de bataille industrialisé.<sup>13</sup> Les commandants britanniques desquels relevait directement le Corps canadien, plus particulièrement Douglas Haig et un de ses commandants subordonnés, Julian Byng, ont investi du temps dans l'organisation de leur maintien en puissance. Ces deux généraux ont permis d'améliorer grandement le fonctionnement logistique du Corps canadien. Les Règlements du service en campagne de l'Armée britannique (2<sup>e</sup> partie) de 1912, une sorte de manuel régissant les opérations militaires, encourageaient les commandants à garder leur distance par rapport aux questions relatives à l'administration et à la logistique.<sup>14</sup> Cet ancien

préjugé compte encore de nos jours certains adeptes au sein des Forces canadiennes. Fait notable, les gestes posés par Haig et Byng portent à croire qu'ils comprenaient l'importance de la logistique dans la projection d'une force de combat, et ce, malgré les conventions qui régnaient à leur époque.

Est-ce que l'histoire est injuste envers le Feld-maréchal Haig? La réputation de Haig a été ternie par la façon dont il a dirigé les opérations lors de campagnes atroces comme celle de la Somme et la troisième bataille d'Ypres. La plupart des bibliothèques militaires comptent au moins quelques livres et articles qui critiquent les fautes qu'il a commises. Je ne prétends pas être un défenseur du Feld-maréchal Haig, mais je crois que nous oublions trop facilement ses réalisations, preuves de ses capacités et de son endurance en tant que commandant en chef du Corps expéditionnaire britannique de la fin de 1915 jusqu'à la fin de la guerre. Imaginons un instant les exigences morales et physiques qu'une telle responsabilité peut avoir imposées à cet homme, et ce, pendant une aussi longue période? Gervais Phillips remet les pendules à l'heure en rappelant les réalisations administratives de Haig :

Son armée était bien approvisionnée en campagne, ses blessés étaient évacués rapidement et bien soignés [...] mais surtout, Haig apparaît plus que jamais comme l'homme qui a su prévoir mieux que la plupart, qui a été plus persistant que la plupart et qui a, le mieux, su inspirer confiance à ses compagnons.<sup>15</sup>

Non seulement Haig devait-il tenir compte de quantités sans précédent de matériel, il faisait également face à de nouvelles technologies. Certaines des plus grandes innovations qui allaient influencer sur le Corps canadien durant la campagne des Cent jours ont été réalisées à sa demande après la boucherie que fut l'offensive de la Somme en 1916. D'abord et avant tout, le Feld-maréchal Haig savait qu'on devait absolument réorganiser tout le système logistique. Au plus fort de la bataille, le système de réapprovisionnement a été incapable de livrer l'impressionnant volume de matériel requis au front. Selon un rapport du ministère des Forces militaires canadiennes outre-mer :

« Après la bataille de la Somme, il a été clairement démontré que le transport routier et le transport animal ne pouvaient suffire à transporter à l'avant [...] le poids du matériel de guerre nécessaire au soutien d'un combat moderne. »<sup>16</sup>

Haig a été en mesure de faire abstraction du dédain qu'avaient les militaires de l'époque devant tout ce qui concerne la logistique et l'administration. Il ne pouvait agir autrement. Comme nous l'avons si souvent constaté dans le sud de l'Afghanistan en 2006, peu de publications et de livres contiennent les réponses à nos problèmes quotidiens qui sont lourds de conséquences. Les problèmes que rencontre notre génération sont souvent en dehors des sentiers battus. Allant à l'encontre des conseils militaires qu'il avait reçus, le commandant du Corps expéditionnaire britannique a fait appel à un expert civil en transport, Sir Eric Geddes, dans le but de restructurer le système de maintien en puissance en entier.<sup>17</sup>

Devant le problème, Sir Eric Geddes a adopté une approche axée sur les principes de base et il a confirmé que le système de recomplètement du Corps expéditionnaire britannique de 1916 était bel et bien inadéquat. [...] Geddes a examiné les besoins qui se faisaient sentir en France et a systématiquement étudié les divers moyens de transport de fournitures utilisés pour soutenir les troupes. Une division normale, pendant la Grande Guerre, requérait 150 tonnes de fournitures par jour.<sup>18</sup> Geddes a rapidement découvert que la quantité de matériel envoyée en France était bien inférieure à cette exigence. En vérité, le matériel était livré au Corps expéditionnaire britannique au compte-gouttes, quand il lui aurait fallu des quantités titanesques, soit quelque 290 000 tonnes par semaine, selon l'évaluation détaillée de Geddes en 1916.<sup>19</sup> Geddes a fait au Feld-maréchal Haig certaines suggestions réalistes. Mentionnons, notamment, l'ajustement de la capacité du système de recomplètement afin que le manque de matériel ne soit plus jamais une source de difficultés dans des opérations britanniques. Haig a mis en œuvre la plupart des recommandations de Geddes. Son habileté à faire fi des préjugés de l'époque et les efforts considérables qu'il a consacrés à l'organisation du maintien en puissance ont été d'une grande utilité pour le Corps canadien au sein du Corps expéditionnaire britannique.

Le Lieutenant-général Julian Byng, qui a pris le commandement du Corps canadien le 28 mai 1916, soit un mois avant la bataille de la Somme, a contribué à faire progresser l'efficacité du système logistique dans le Corps canadien en accordant une plus grande importance à l'instruction de l'état-major de la logistique ainsi qu'aux aspects administratifs.<sup>20</sup> Byng était un officier doué qui a rapidement gagné la confiance et l'admiration des Canadiens et qui a reconnu qu'ils étaient « trop bons pour être menés par des politiciens ». <sup>21</sup> Intelligent, équilibré et perspicace, il a lui aussi été capable de passer outre au préjugé institutionnel des Règlements du service en campagne (2<sup>e</sup> partie) de 1912. Byng, un combattant déterminé, jouissait d'une expérience très particulière fort utile pour l'amélioration de l'efficacité de la logistique canadienne. Dès le début de sa carrière, il a été en contact avec la logistique alors qu'il était sous les ordres du Général Redvers Buller. Buller était le père du Corps de l'intendance de l'Armée moderne (Corps du transport) et le principal initiateur de la modernisation de la logistique de l'Armée britannique.<sup>22</sup> Sous la direction du Général Buller, le jeune leader a été initié aux aspects de la logistique sur le plan opérationnel et stratégique à un âge où l'on est ouvert aux nouveaux concepts. De nos jours, il est extrêmement rare que des officiers canadiens affectés aux armes de combat aient accès à de telles sources de formation au sein de la profession. Son apprentissage précoce de la planification logistique a été complété par son expérience acquise durant la Guerre des Boers, lorsqu'il combattait sous les ordres de Buller. Byng est devenu un expert des difficultés liées à l'approvisionnement par voie terrestre, étant donné que les attaques contre les itinéraires logistiques étaient un aspect très important de la tactique utilisée en Afrique du Sud.<sup>23</sup> Il n'aurait pas été paralysé si ses colonnes avaient été attaquées par des IED talibans en route vers Pashmul, à l'ouest de Kandahar en 2006. Des tactiques semblables étaient communes durant la guerre en Afrique du Sud. Pendant la Guerre de Boers, il a réalisé que la logistique est un élément digne de considération de la part des commandements.

Julian Byng a vu à l'instruction de l'état-major du Corps sur la logistique et il a considérablement amélioré la formation, comme l'observe Jeffrey Williams : « Aucune fonction contribuant à l'efficacité du Corps n'échappait à l'œil de lynx de Byng [...], que ce soit le génie, les transmissions,

l'approvisionnement, les services médicaux ou le transport.»<sup>24</sup> Il s'est également assuré du bon fonctionnement de l'organisation de maintien en puissance aux niveaux inférieurs s'intéressant vivement à tous les détails du fonctionnement de SLC du Corps. Fait encore plus notable, le Général Byng s'est concentré sur sa formation et l'ensemble de ses activités d'une manière qu'on ne voit plus au sein de l'Armée canadienne, obsédée par les insignes de coiffure. Si vous souhaitez améliorer l'armée et la rendre plus efficace sur le champ de bataille, il faut se pencher sur ses éléments les plus faibles. Le Général Byng avait une attitude particulièrement terre-à-terre et il possédait le charisme et l'intelligence sociale requis pour atteindre ses objectifs. Le Corps canadien était nettement plus apte à soutenir une bataille au moment où Currie, le brillant officier canadien qui avait démontré ses compétences en tant que commandant de division à la crête de Vimy, remplaça Byng en 1917. Formée et entraînée sous la gouverne éclairée, mais stricte, d'un vrai soldat, la structure logistique du Corps canadien était prête à tirer parti, pendant la dernière année de la guerre des innovations mises à sa disposition à la fin de 1916.

### SECRETS DE LA LOGISTIQUE DU CORPS CANADIEN

La caractéristique la plus révélatrice du succès remporté par le Corps canadien était sa taille. Le Corps était très imposant, ayant un effectif équivalant à celui d'une petite Armée britannique. Une division britannique comptait environ 15 000 soldats alors qu'une division canadienne en comptait plus de 21 000.<sup>25</sup> Le Général Currie avait résisté à la « triangularisation », qui avait été instaurée ailleurs dans le Corps expéditionnaire britannique en janvier 1918.<sup>26</sup> L'attrition subie par les forces alliées en 1916 et en 1917 avait laissé les divisions britanniques en campagne « à court de soldat ».<sup>27</sup> La solution à ce problème consistait à soustraire un bataillon de chacune des brigades afin que, du moins sur papier, le Corps expéditionnaire britannique puisse disposer du même nombre de divisions. La « triangularisation » a réduit la souplesse des formations impériales en réduisant les ressources humaines et matérielles. La philosophie de Currie sur cette rationalisation était en tout point contraire au plan impérial :

La proposition a également été présentée aux Canadiens. On laissait entendre que les bataillons, ainsi libérés, allaient permettre la formation de deux nouvelles divisions. Le Général Currie, cependant, préférait conserver l'ancienne organisation. À son avis, il était plus efficace de pouvoir compter sur quatre divisions puissantes que sur six divisions faibles.<sup>28</sup>

De plus, Currie avait profité de la dislocation de la Cinquième Division canadienne pour doter d'effectifs supplémentaires les quatre divisions du Corps canadien gravement touchées. Augmenter les effectifs des quatre divisions au lieu d'étirer la sauce pour en former une cinquième a permis d'améliorer la force de frappe d'une formation déjà pleine de redondance structurelle.<sup>29</sup>

La seconde caractéristique d'importance chez les Canadiens était leur penchant prononcé pour le transport motorisé. Les logisticiens du Corps canadien aimaient leurs camions et le Corps canadien était doté de plus d'unités de transport motorisées que tout autre Corps au sein du Corps expéditionnaire britannique.

Deux compagnies de transport motorisées supplémentaires lui ont apporté environ 100 camions de plus que le parc de véhicules du Corps britannique, ce qui lui a donné une plus grande mobilité inhérente. L'organisation de la maintenance du Corps était, de la même façon, beaucoup plus importante que toute autre organisation avec laquelle devait composer le Corps impérial. Un Corps britannique ne possédait qu'un seul camion-atelier pour le matériel de guerre moyen, tandis que le Corps canadien en possédait deux ...<sup>30</sup>

Cela signifiait que, en termes de transport et de réparation en général, le Corps canadien disposait d'une plus grande capacité SLC. Le Corps était suffisamment adaptable, tant du point de vue du combat que de la capacité logistique, ce qui lui a permis de combler les exigences en mobilité durant les batailles des Cent jours. En outre, la petite Armée canadienne au sein du Corps expéditionnaire britannique possédait le meilleur équipement en France pour accomplir le travail, puisque la presque totalité du transport au niveau du Corps était motorisée. Aucune

autre formation britannique ne possédait un tel avantage sur le plan de l'équipement.<sup>31</sup> Les compagnies motorisées étaient un complément à la voie ferrée et livraient les approvisionnements de combat jusqu'aux unités de logistique à cheval de leurs divisions respectives. En 1918, on savait qu'il était essentiel de disposer de transport motorisé pour soutenir un style de guerre plus fluide.<sup>32</sup> En vue d'augmenter les capacités de transport en se servant des ressources disponibles, on a réorganisé les structures logistiques du Corps le 14 avril 1918, et ce, dans le but de récupérer un plus grand nombre de véhicules opérationnels.<sup>33</sup> Bien que les efforts pour augmenter les capacités de transport aient, en général, échoué, l'initiative était importante puisqu'elle indiquait une volonté d'expérimenter au sein du SLC, volonté fondée sur la réflexion, l'expérience et les intérêts.

Finalement, le Général Currie et le gouvernement canadien ont fait de grands efforts en vue de préserver l'intégrité du Corps canadien comme formation de combat.<sup>34</sup> Leur désir a servi à développer la cohésion et l'affiliation parmi les états-majors et les unités de la formation. Le Corps britannique, au contraire, n'a pas préservé de divisions.<sup>35</sup> Celles-ci ont été ajoutées à divers Corps ou retirées de ceux-ci. La capacité du Corps canadien à conserver ses formations subordonnées lui a permis, en plus d'assurer la cohésion et de faciliter la planification, de garder également un fort sentiment d'appartenance. L'appartenance peut sembler un élément insignifiant à première vue; toutefois, elle fait naître la confiance et l'efficacité lorsque le stress du combat soulève dans l'esprit de l'échelon au combat le spectre du doute envers la logistique. À l'instar des coéquipiers de hockey qui, poussés par les liens d'amitié et le respect, sont capables d'améliorer encore davantage leur jeu; l'appartenance ou l'esprit d'équipe ont permis au Corps canadien de projeter efficacement sa puissance de combat. Ian McCulloch compare les avantages de l'appartenance canadienne au concept britannique plus modulaire :

L'homogénéité des divisions canadiennes représentait un grand avantage ... leurs membres étaient toujours menés par un commandant et un état-major de corps

en qui ils avaient confiance et dont ils comprenaient les méthodes et les habiletés. En revanche, les divisions britanniques étaient déplacées d'un corps à un autre et, parfois, il y avait de la confusion en raison des diverses ... pratiques administratives dans les différents corps ...<sup>36</sup>

Lorsqu'une force de combat jouit d'un fort sentiment d'appartenance, elle peut combattre en posant moins de questions et en demandant moins d'explications, souvent requises en présence de pratiques méconnues. Par conséquent, les préparatifs se font plus rapidement et le réapprovisionnement est organisé avec plus d'efficacité entre les unités qui se connaissent et qui se font mutuellement et implicitement confiance.

#### **LES CENT JOURS DU CANADA**

Au cours de la « guerre qui devait mettre fin à toutes les guerres », le Corps canadien était une formation tenue en haute estime par le Corps expéditionnaire britannique. La férocité du Corps canadien au combat et ses capacités remarquables en matière de logistique ont fait de lui le choix qui s'imposait chaque fois que l'on avait besoin de troupes de choc durant la dernière strophe de la guerre, ce que l'historien militaire canadien C. P. Stacey a surnommé les « Cent jours du Canada ». Les batailles des Cent jours couvrent la période du 8 août au 11 novembre 1918. Ce n'est que durant la dernière strophe de la Première Guerre mondiale que la logistique, comme tous les autres éléments de la puissance de combat, a été confrontée au fardeau de la guerre moderne. Le succès de l'offensive reposait sur la mobilité de la logistique. Tant ses mouvements au contact de l'ennemi que ses mouvements administratifs à grande échelle (loin du contact avec l'ennemi) dans une France dévastée ont démontré la grande mobilité du Corps canadien. Les unités britanniques ont toutes eu recours au Corps pendant les Cent jours, comme à un outil précieux d'un charpentier, afin de briser des points clés de résistance dans la

défensive allemande. John English observe : « À plusieurs reprises, le Corps canadien a été utilisé pour affaiblir certains des points les plus vitaux et les plus résistants de la défensive allemande, créant ainsi les conditions et les ouvertures permettant aux armées alliées de mener la machine de guerre allemande à la défaite. »<sup>37</sup>

Il existe de nombreux éléments de comparaison entre ce que nos grands-pères accomplissaient au sein du Corps canadien et ce que nous avons mis en œuvre à Kandahar. L'équipement canadien, en commençant par le véhicule de combat VBL III jusqu'au Nyala, un tout nouveau camion à l'épreuve des mines, fait l'envie de tous les autres pays présents dans le sud de l'Afghanistan. Même si les camions blindés que nous utilisons pour la logistique sont vieux et de seconde main, nous avons rapidement été reconnus pour notre capacité à remplir les mandats. Cette réputation n'est pas sans rappeler l'excellence des compagnies de transport motorisées du Corps canadien de 1918. Tous les actes posés par l'ESN étaient motivés par le désir de promouvoir l'héritage canadien basé sur la volonté de réussir.

De nos jours, peu de leaders dans les Forces canadiennes connaissent la capacité de maintien en puissance de leur commandement. Quelle quantité de carburant diesel leur formation peut-elle transporter; quelle quantité de carburant supplémentaire peut-elle obtenir dans une période donnée? Cela ne veut pas dire que le commandant doit être informé de tous les petits détails ayant trait à la logistique. Il doit toutefois connaître les limites de sa force. Si un commandant militaire ne connaît pas sa capacité logistique, il ne saura jamais s'il prend des risques, s'il va trop loin ou pas assez loin. Aucun de ces scénarios n'est acceptable. On ne peut nier que l'armée « de poche » du Canada a contribué aux innovations de pointe en matière de soutien logistique du combat en 1918. Au cours de la longue expérience canadienne en matière de logistique militaire, de la Rébellion de la rivière Rouge à l'armistice en 1918 en passant par la guerre en Afrique du Sud, le Canada a érigé une capacité logistique précieuse au sein de son armée, capacité qui faisait l'envie des autres armées du Commonwealth et constituait une caractéristique de la manière de combattre des Canadiens. Les commandants canadiens comprenaient la logistique et cette dernière avait, à leurs yeux, une grande importance.

On doit maintenant se poser la question : « Qu'est-il donc arrivé? »

## *Un vent sans pluie*

*La bataille est livrée et son enjeu est décidé par les quartiers-mâtres bien avant que l'offensive soit lancée.*

— Feld-maréchal Erwin Rommel

La logistique n'est pas une tâche difficile en soi. Même si la plupart des logisticiens militaires canadiens détestent l'admettre, ce qu'on appelle « l'art » du soutien logistique du combat ne se compare aucunement à la science quantique. Je me rappelle un adage fort simple que l'on m'a appris à un de mes premiers cours techniques sur la logistique alors que je venais de quitter la Marine, cet adage était destiné aux jeunes officiers de la logistique déterminés à survivre : « Lieutenant Conrad, si vous désirez garder votre emploi, n'oubliez pas de toujours dire « oui » rapidement et « non » lentement. »

Étrangement, ce petit conseil a fait des merveilles pour moi, du temps où j'étais un officier subalterne. La logistique n'est pas difficile en soi. Du moins, pas sur le plan de la théorie. La complexité de la logistique réside dans les détails nombreux, la synchronisation, la préparation et la planification, tous des éléments essentiels si l'on veut réussir. Tous les problèmes de logistique, que ce soit au sein d'une entreprise ou sur un champ de bataille, se résument à quelques vérités immuables. La plupart des problèmes de logistique pouvant être résolus en disposant de plus de temps, ou de plus de ressources. Si vous êtes en mesure de fournir ces deux éléments (temps et ressources) à la fois, c'est encore mieux. Voilà le grand secret de tout bon logisticien; d'une simplicité aberrante.

Malheureusement, les notions théoriques les plus simples ne se transposent pas aussi facilement dans la réalité. À Kandahar, temps et ressources se faisaient rares. Contrairement à la bataille de la Somme, nos lignes de communication ne pouvaient pas tirer parti d'un important port maritime comme celui de Boulogne pour entreposer des quantités considérables de marchandises ni d'un chemin de fer ramifié pour acheminer le matériel rapidement vers le front.<sup>38</sup> Nos besoins en logistique devaient plutôt être froidement classés par ordre de priorité et le matériel était acheminé par un étroit couloir aérien entre l'aérodrome de Kandahar et le camp Mirage dans la péninsule arabique. La capacité du couloir aérien dépendait de la charge que pouvait transporter le remarquable avion Hercules CC 130 et de sa capacité à transporter le matériel et les munitions dont les troupes en Afghanistan avaient désespérément besoin.<sup>39</sup> C'est une importante restriction lorsqu'on navigue sur des mers inconnues. Il était impossible de stocker du matériel à l'aérodrome de Kandahar comme l'ont fait nos prédécesseurs en Normandie durant la Deuxième Guerre mondiale. Cela explique l'intérêt immense que nous avons envers la quantité de ressources disponibles et envers la vitesse à laquelle ces ressources disparaissaient durant les opérations de combat.

Après la Première Guerre mondiale, l'armée formée de citoyens canadiens est retournée au pays, et les unités ont été démantelées au moment de la démobilisation. Une petite force permanente (ce que nous appelons de nos jours la « Force régulière » des Forces canadiennes) a été maintenue, formant un cadre de professionnels militaires. Comme on pouvait s'y attendre pour ce type d'armée, l'instruction entre les deux guerres était axée sur des exercices en petites unités. Peu d'argent a été investi dans la défense entre les grandes guerres du vingtième siècle. Les innovations, plus particulièrement la mécanisation, a donné lieu à des percées en matière de logistique, et ce, pour toutes les armées du monde. Les changements survenus au sein des unités de logistique au Canada depuis 1918 se divisent en deux grandes catégories : les innovations technologiques et le simple besoin de mettre sur pied des forces pour les opérations.

Il est facile de faire fi de l'énorme incidence qu'a eue l'arrivée des camions au sein des armées modernes. Un des moyens les plus simples

d'obtenir plus de temps et de ressources consiste à doter les unités de logistique de ressources mécanisées. Ce faisant, les unités de soutien prennent moins de temps pour accomplir une tâche et elles peuvent donc effectuer plus d'aller-retour. À dire vrai, une unité de combat ne peut jamais compter trop de camions. Même s'ils avaient un certain avantage en matière de quantité et de qualité, les officiers divisionnaires de la logistique du Corps canadien, durant la Première Guerre mondiale, auraient bien aimé disposer de plus de moyens de transport. Les planificateurs de l'état-major du corps canadien ont vite compris, en 1917, que le champ de bataille industrialisé entraînerait un besoin insatiable de mécanisation. Les chevaux ne sont capables d'accomplir qu'une certaine charge de travail dans une journée, ils sont sujets à des blessures aux tendons et aux pattes, et ils peuvent aussi mourir ou perdre du poids. Les agriculteurs le savent, un cheval consomme jusqu'à vingt pour cent de son poids corporel en fourrage chaque jour. Nul besoin d'expliquer pourquoi il était difficile de maintenir le poids des chevaux au service des colonnes d'approvisionnement divisionnaires canadiennes durant la Première Guerre mondiale. Je me souviens avoir été grandement impressionné en 1994 lorsque j'ai visité le champ de bataille de Little Big Horn avec ma famille. Un Général Custer réincarné et chétif nous a donné un briefing sur l'importance du fourrage pour remporter les batailles, sur le front Ouest, avant que les chevaux deviennent trop maigres pour faire leur travail. Imaginez un instant que vous deviez endurer le stress qu'imposent le commandement des troupes et la nécessité de vaincre l'ennemi et que, en plus, s'y ajoute l'inquiétude que votre cheval s'écrase sous votre poids. Les hommes courageux et rêches de la cavalerie comme le minuscule Custer avaient la tête de l'emploi, car plus le guerrier était léger, moins épuisant il était pour son cheval. Les camions, bien que sous-estimés, n'avaient aucune difficulté avec tous ces problèmes d'ordre physique. D. J. Goodspeed a exprimé brièvement la nécessité pour la logistique de combat de disposer de ressources mécaniques afin d'atteindre son plein rendement, comme l'avaient compris auparavant les excellentes unités de transport motorisées de la Première Guerre mondiale :

Le problème qui consistait à conserver l'élan d'une offensive n'a jamais été entièrement résolu durant la Première Guerre mondiale, car les difficultés technologiques étaient trop grandes. La solution à ce problème, bien entendu, résidait dans le moteur à combustion interne, lequel rendait possible la mécanisation du transport et des services de soutien.<sup>40</sup>

Durant la Deuxième Guerre mondiale, les unités de soutien logistique ont atteint leur pleine maturité compte tenu du fait que le camion a, en majeure partie, éliminé le cheval en tant que principale ressource de transport au service de la logistique. La mécanisation venait de s'installer définitivement dans le monde militaire. Après la Première Guerre mondiale, les unités de logistique permanentes de l'Armée canadienne ont été incapables d'assurer l'instruction de grandes formations (échelon de la brigade et de la division), mais elles ont su rattraper l'écart technologique. La guerre de Sécession aux États-Unis aurait été la première guerre à tirer parti du chemin de fer, c'est-à-dire que ce fut le premier grand conflit où des armées considérables ont été déplacées sur de longues distances à l'aide du puissant cheval de fer. La plus grande limite du chemin de fer est qu'il ne se rend que là où il passe. Le déplacement des hommes et du matériel est dicté par le tracé des rails. Le camion s'est avéré bien plus riche en possibilités pendant la Première Guerre mondiale. Il permettait de libérer les grandes armées des contraintes posées par la rigidité du chemin de fer.<sup>41</sup> Heureusement pour nous, à Kandahar, car en Afghanistan, il y a, en tout, vingt-quatre kilomètres de voies ferrées et elles ne sont pas dans le sud du pays, là où se trouvent les Canadiens. Privés des services de l'aviation canadienne, nous aussi devons compter sur nos camions, tout comme nos grands-pères durant la Deuxième Guerre mondiale. Comme nous l'avons mentionné dans le précédent chapitre, le corps canadien de la Première Guerre mondiale disposait de beaucoup plus de camions que les autres corps britanniques. Malheureusement, à la fin de la guerre, seuls nos soldats sont revenus au pays. La grande majorité de l'équipement a été laissé en France et les quelques pièces d'équipement qui sont revenues au Canada étaient soit défectueuses soit désuètes au début des années 1930.

Le Lieutenant-colonel Pat Hennessey, un officier du Corps royal de l'intendance de l'Armée canadienne (le corps de transport de l'armée) a amplement servi sa patrie sur les champs de bataille de la Première Guerre mondiale. Il a été le principal penseur militaire à saisir l'importance pour les unités de soutien d'être aussi mobiles que les unités de combat et aussi rapides que possible pour assurer une souplesse d'attaque. Hennessey a joué un rôle déterminant dans la mécanisation des unités de logistique canadiennes. L'histoire militaire canadienne ne fait pas souvent mention de Pat Hennessey; pourtant un leader de la logistique qui commandait à partir du front et qui a gagné la confiance de ses pairs des diverses armes de combat. Hennessey, selon ce qu'en dit l'histoire, semble avoir possédé une rare combinaison de leadership, de bravoure et d'acuité intellectuelle. Il a joué un rôle déterminant dans la réorganisation et la modernisation du système de recombplètement entre les guerres.<sup>42</sup> Il ne fait aucun doute qu'il aurait pu rendre de grands services aux services logistiques canadiens après la Deuxième Guerre mondiale s'il n'avait pas trouvé la mort au début de la guerre, lors de la chute de Hong Kong. Au Canada, on dénombre peu de leaders de sa trempe dans le domaine de la logistique depuis sa mort en 1941. Le mince budget canadien pour la défense ne permettait pas ni ne justifiait l'achat de véhicules motorisés pour la logistique, toutefois, Hennessey ne s'est pas laissé décourager. Comme un propriétaire à l'affût des rénovations en cours à la riche maison du voisin, Hennessey se tenait informé des nouveautés en matière de soutien logistique au Royaume-Uni. Ainsi, Hennessey a été en mesure de glaner des idées qui ont permis aux unités de logistique canadiennes d'effectuer la transition vers les ressources motorisées plus en douceur. Il a veillé à ce que les percées technologiques en cours dans les détachements de l'Armée britannique soient mises en place chez leur homologue canadien (Corps royal de l'intendance de l'Armée canadienne).<sup>43</sup> Ce n'est pas toujours une question d'argent, l'imagination se révèle fort utile lorsqu'il s'agit de garder sa pertinence. Nous avons appris de grandes leçons du Lieutenant-colonel Hennessey sur la créativité et l'imagination, ces leçons sont toutes aussi pertinentes aujourd'hui qu'elles l'étaient durant la Crise de 1929.

Après des années d'observation, la Deuxième Guerre mondiale a été l'occasion d'injecter des fonds pour terminer la mécanisation des

unités de soutien logistique du combat au sein de l'Armée canadienne. La mécanisation de l'armée a donné lieu à la création d'un nouveau corps de logistique. Jusqu'en 1944, les réparations mécaniques et la récupération étaient assurées par le Corps royal canadien des magasins militaires, une organisation vouée à l'approvisionnement du matériel et qui tire son origine de l'ancien Corps royal des magasins militaires de l'Armée britannique. Aussi surprenant soit-il, le Corps royal des magasins militaires a été créé au douzième siècle pour fournir du matériel tel que des béliers, des lance-pierres et des catapultes.<sup>44</sup> À compter de 1944, compte tenu de la mécanisation accrue du matériel de combat, il est devenu nécessaire de former un groupe spécialisé et voué à l'entretien de ce matériel. Depuis, le Corps royal canadien des ingénieurs électriciens et mécaniciens (GEM) accomplit au quotidien, au sein des Forces canadiennes, des miracles à des endroits comme Juno, la Corée et Kandahar. Ce sont des soldats qui peuvent tout réparer — que ce soit des tentes déchirées, du métal tordu, un quelconque véhicule des Forces canadiennes — et tout récupérer sur les champs de bataille.

Entièrement libérée de la dépendance envers le soutien britannique qu'elle a connue lors de la Guerre des Boers, l'Armée canadienne en service durant la Deuxième Guerre mondiale comptait des unités de logistique allant jusqu'à l'échelon du corps inclusivement. Il aura tout de même fallu environ neuf mille troupes de soutien britanniques pour assurer le soutien au niveau de l'armée pour chacune des cinq divisions canadiennes combattant outre-mer. Contrairement à l'émergence des spécialistes de la maintenance, la pratique du recomplètement est demeurée plus ou moins inchangée quant à son concept. Mise à part la mécanisation, les structures et les systèmes canadiens de recomplètement tactique durant la Deuxième Guerre mondiale ressemblaient énormément à ceux de 1918 et ils ont remarquablement bien rempli leur mandat tant dans les théâtres d'opérations d'Italie que dans ceux du Nord-Ouest de l'Europe. Selon moi, la Deuxième Guerre mondiale est le summum de l'ère de la logistique brute, une époque où l'on empilait les réserves et l'équipement en vue des opérations. Cette guerre est aussi, à sa façon, un summum pour la logistique au Canada. Ce conflit a été le théâtre du dernier déploiement important d'organisations logistiques pour le Canada.

La guerre de Corée est déclenchée le 25 juin 1950.<sup>45</sup> Le premier effort collectif de l'Organisation des Nations Unies (ONU) se conclut par une « intervention militaire » désignée en vue de restaurer la souveraineté de la Corée du Sud. Cinq ans après la Deuxième Guerre mondiale, l'Armée canadienne était dans une période creuse, ne possédant qu'une seule brigade en service.<sup>46</sup> Le gouvernement réagit immédiatement et annonce le recrutement d'une brigade spéciale qui serait déployée outre-mer.<sup>47</sup> Cette contribution aux forces de l'ONU en Corée s'appelait la Force spéciale de l'Armée canadienne, laquelle par la suite sera composée de la 25<sup>e</sup> Brigade d'infanterie canadienne et d'un nombre important d'éléments de soutien logistique du combat. Ces éléments de logistique sont : la 54<sup>e</sup> Compagnie motorisée, du Corps royal de l'intendance de l'Armée canadienne (RCASC), la 25<sup>e</sup> Compagnie des munitions de la brigade d'infanterie, du Corps royal canadien des magasins militaires et le 191<sup>e</sup> Atelier de l'infanterie du Corps royal canadien des ingénieurs électriciens et mécaniciens (GEM). Les unités de logistique ont appuyé les éléments canadiens déployés de façon autonome en Corée jusqu'à ce que la Division du Commonwealth soit mise sur pied en juillet 1951. Une fois que la Division du Commonwealth est devenue une réalité, la 54<sup>e</sup> Compagnie motorisée, de même que deux compagnies du Corps royal de l'intendance de l'Armée canadienne se sont intégrées à la colonne divisionnaire du Commonwealth. La 25<sup>e</sup> Compagnie des munitions de la brigade a été fondue avec sa contrepartie britannique pour former le 1<sup>er</sup> Parc de matériel de campagne de la Division du Commonwealth et le 191<sup>e</sup> Atelier de l'infanterie a été intégré à la 1<sup>re</sup> Compagnie de récupération de la Division du Commonwealth. À cet égard, les unités canadiennes ont fourni un appui remarquable.

En tant que logisticien, la guerre de Corée me fascine puisqu'elle laisse présager la suite des événements. L'Armée canadienne était fraîchement sortie de la Deuxième Guerre mondiale, une époque empreinte de logistique brute au cours de laquelle les soldats canadiens avaient été nombreux et le matériel à leur disposition, abondant. L'appui en Corée était constitué d'une « mise en commun » des ressources logistiques provenant de différentes nations au sein d'une coalition ou à l'intérieur de la Division du Commonwealth. Les opérations menées par une coalition à

l'intérieur d'une division multinationale sont complètement différentes de celles que mènerait une division canadienne homogène. La compatibilité de l'équipement et des armes varie même parmi les proches alliés; les préférences alimentaires ainsi que les pièces de rechange sont différentes, ce qui complique encore davantage la tâche de soutenir les fantassins. Il faut plus de temps, de patience et de personnes pour accomplir les mêmes tâches que lorsque la formation est composée de membres d'une même nationalité. De façon encore plus marquée, les exigences en matière de logistique propres à chaque pays de la coalition peuvent être difficiles à orchestrer. J'imagine que les défis qu'ils ont dû relever en travaillant au sein de la Division du Commonwealth n'étaient pas différents de ceux que nous avons rencontrés à Kandahar alors que nous œuvrions, à Bagram, au sein d'une brigade multinationale à l'intérieur d'une division dirigée par les États-Unis. En fin de compte, veut-on des complications engendrées par des opérations de coalition? Absolument.

Au fil des années suivant la guerre de Corée, la doctrine logistique de l'Armée canadienne s'est étiolée. Forte de l'expérience de la 25<sup>e</sup> Brigade d'infanterie canadienne au sein de la Division du Commonwealth durant la guerre de Corée, l'Armée canadienne a laissé de côté le concept de division en tant que structure de base.<sup>48</sup> L'Armée canadienne s'est tournée vers le concept du groupe-brigade, soit une brigade de très grande taille à laquelle sont greffées bon nombre de capacités. Les groupes-brigades canadiens étaient une sorte de compromis entre une brigade épurée intégrée à une structure divisionnaire et une division complète. On les a appelés « groupes-brigades » parce qu'ils comprenaient les éléments médicaux et de soutien au combat ainsi que le matériel de logistique nécessaires au combat. Vers la fin des années 1950, nombreux sont ceux à avoir détecté des failles dans l'architecture logistique à l'appui de ces brigades. Le principal problème était au niveau de la coordination entre les diverses unités à l'appui du groupe-brigade.

Le bataillon des services, une unité de logistique pensée et conçue au Canada, a été la brillante réponse à la disparition de la structure divisionnaire canadienne. Les diverses unités de logistique qui avaient si bien servi les divisions canadiennes au cours de trois guerres étaient devenues des amas emmêlés et sans coordination traînant dans la zone

arrière des brigades. Le problème a incité le Major-général Geoff Walsh, officier général commandant du Secteur de l'Ouest, à remanier ses éléments de logistique. Il a regroupé tous ces éléments de soutien désordonnés pour former une seule grande unité de logistique. Le Général Walsh a proposé de tester le Bataillon de logistique au début des années 1960 à Wainwright, en Alberta, en vue de former une structure de soutien au combat plus efficace.<sup>49</sup> Les essais, qui exigeaient de puiser dans les diverses armes d'appui pour former le Bataillon de logistique, sont devenus le « projet fétiche » de Walsh.<sup>50</sup> À l'instar du Général Byng et de la justesse de son concept logistique à l'égard du corps canadien en 1917, la logistique canadienne allait, une fois de plus, tirer parti de l'attention indivise d'un commandant. Le Bataillon de logistique a été formé à deux reprises durant les concentrations du Secteur de l'Ouest en 1960 et en 1961. Le succès remporté par les essais de Walsh était impressionnant. Le nouveau bataillon a presque immédiatement démontré qu'il était plus efficace que la somme de ses parties.<sup>51</sup> La formation idéale pour la tâche à accomplir. En plus d'agir comme point central pour tous les besoins en soutien de la brigade, le Bataillon de logistique permettait également de simplifier la coordination de la zone arrière et de limiter les dégâts, des causes de bavures perpétuelles pour les brigadiers canadiens durant la guerre froide. Avant la création du Bataillon de logistique, le quartier général de la brigade devait traiter avec chacune de ses unités de soutien à tour de rôle. Que de lourdeur administrative et de perte de temps. Grâce à la nouvelle formation, une seule unité contrôle efficacement toute la famille des services de soutien logistique et assure à la zone arrière une gouvernance cohérente, une tâche plutôt ambitieuse.

Les essais du Bataillon de logistique ont immédiatement donné lieu à l'annonce par le ministre de la Défense d'une expérience plus concrète, le bataillon expérimental permanent à Gagetown, au Nouveau-Brunswick : « Au cours de l'année 1963, l'armée testera un nouveau concept d'approvisionnement ... Il a été conçu afin de fournir un soutien plus efficace et plus souple aux unités combattant sur le vaste champ de bataille mobile que laisse entrevoir une guerre nucléaires. »<sup>52</sup> Le bataillon expérimental a confirmé les avantages observés à Wainwright. L'utilité de l'unité a été clairement décrite dans le journal de Gagetown en 1963 :

« Il faudrait arpenter un grand nombre de rues du pays pour trouver tous les services et toutes les commodités que procure le nouveau bataillon [des services] ». <sup>53</sup> Par la suite, le mot « expérimental » a été abandonné et l'unité est devenue le 3<sup>e</sup> Bataillon des services. En 1968, quatre autres bataillons des services de la Force régulière ont été ajoutés à l'ordre de bataille de l'Armée canadienne, soit un pour chaque groupe-brigade. Le regroupement structurel des compagnies de logistique en un bataillon des services représentait un important progrès. Un parfait exemple de prévoyance, de réflexion et d'expérimentation. C'était la première fois depuis la Première Guerre mondiale que la logistique faisait une telle avancée dans l'Armée canadienne. Malheureusement, c'est aussi la dernière fois que les commandants de l'Armée canadienne ont porté une attention aussi importante à la logistique. Les essais du Bataillon de logistique et l'instauration des nouveaux bataillons des services ont été les dernières vraies transformations apportées à la logistique au sein de l'Armée canadienne.

En dépit de l'instauration novatrice des nouveaux bataillons des services, il aura fallu, pendant une décennie, vivre les grands exercices divisionnaires appelés « série *Rendez Vous* » avant que l'armée comprenne que la division, en tant que formation de base, avait disparu. L'Armée, ayant compris que l'instruction souffrait d'une lacune, a planifié un exercice divisionnaire pour l'été de 1981 à Gagetown, au Nouveau-Brunswick. L'exercice portait le nom de *Rendez Vous 81* et regroupait les trois brigades basées au Canada pour former la division du Commandement de la Force terrestre dans le cadre du plus grand exercice à être organisé au Canada depuis la Deuxième Guerre mondiale. <sup>54</sup> Aujourd'hui, le rapport post-exercice de *Rendez Vous 81* repose sur les tablettes, sous la poussière, à la Direction — Histoire et patrimoine. Une partie de son contenu hante les leaders de la logistique. En bref, l'évaluation de l'exercice a démontré que le système de soutien logistique du combat, sous sa forme de 1981, était « extrêmement suspect ». <sup>55</sup>

Le concept logistique pour cet historique exercice *RV 81* martelait un système de soutien logistique du combat, même si seulement des bribes de la doctrine de logistique divisionnaire étaient mises en pratique. Au cours

de trois exercices *RV* successifs en 1985, en 1987 et en 1989, l'ancienne doctrine a finalement été reformulée et a donné quelques bons résultats.<sup>56</sup> Une structure rudimentaire du soutien divisionnaire a finalement été tirée du *Rendez Vous 89*. Ce n'est qu'avec l'ampleur de l'exercice des services de soutien divisionnaires que nous avons été en mesure de déceler les failles d'une doctrine périmée. La doctrine divisionnaire était devenue comme un vieux veston que l'on chérit même s'il n'est plus à notre taille après avoir perdu du poids. On conserve le veston dans notre placard comme un souvenir intime, précieux, réconfortant, qui ne répond toutefois plus à nos besoins. Nous avons finalement constaté que la doctrine divisionnaire ne correspondait plus aux besoins en logistique du Canada. L'époque et les ressources avaient changé au point de ne plus être à la hauteur pour reproduire toute l'architecture divisionnaire de la logistique. En 1992, lors du dernier *Rendez Vous*, la structure des services de soutien divisionnaires a été mise au rancart. À l'époque du *RV 92*, j'étais un commandant de peloton pour le transport au service du 1<sup>er</sup> Bataillon des services, j'étais inexpérimenté et loin de me douter que ce monumental exercice allait sonner le glas à des pratiques logistiques datant de plus de soixante-dix ans. Je ne pouvais prévoir que nous dériverions ensuite, pendant une douzaine d'années, sur une mer agitée, dans l'attente de connaître la structure de notre corps d'armée. Les exercices *RV* ont eu pour effet final de soulever la poussière sur une doctrine désuète et ainsi comprendre que les pratiques de 1918 et de 1944 n'étaient plus pertinentes pour les forces de campagne canadiennes. Que nous réservait l'avenir? Trois semaines à assurer le soutien de combats dans la province de Helmand en Afghanistan m'ont convaincu, nous devrions avoir pour objectif de former des unités de logistique plus petites et aptes au combat. Pas question de former d'énormes unités de logistique de la taille d'une division. Rien de tel que la simplicité.

L'abolition des divisions aurait dû éveiller un sentiment d'urgence chez les logisticiens canadiens. Presque tous les écrits sur les pratiques en matière de logistique au Canada depuis 1918 ont été rédigés dans l'esprit d'une structure divisionnaire. En ce qui concerne l'ampleur de la doctrine logistique canadienne, la décision d'abandonner la structure divisionnaire signifiait l'absence d'une doctrine logistique efficace à un

échelon supérieur. Le vide qui s'est alors créé dans la pensée logistique n'a jamais vraiment été compris ni sciemment discuté. Il semblerait que plus d'un facteur ait favorisé la stagnation de la pensée logistique militaire au Canada. D'abord, l'Armée canadienne est très restreinte et lorsqu'on est restreint, certaines fonctions de combat n'ont droit qu'au reste des maigres ressources mises à leur disposition. En outre, mentionnons que la logistique n'est plus un enjeu depuis très longtemps sauf lorsqu'elle est liée au combat. Les combats dans des contrées éloignées, lorsque vous avez besoin d'évacuation médicale et que vous pouvez tomber en panne sèche, ont l'avantage d'accroître l'intérêt pour les sujets négligés. Peut-être est-ce la raison pour laquelle la logistique a suscité un réel dédain dans l'Armée canadienne depuis la fin de la dernière guerre meurtrière, soit celle en Corée. L'armée n'avait pas de réel intérêt à améliorer le soutien logistique aux armes de combat parce qu'elle ne se trouvait pas sur des champs de bataille où la logistique était une question de vie ou de mort. Les leaders militaires se concentraient sur les armes de combat qu'ils voulaient protéger contre les innombrables compressions budgétaires. Cette approche tribale fondée sur l'insigne de coiffure a fait en sorte que le développement de la logistique s'est fait sous l'angle du remaniement des structures et de l'économie de coûts.

Durant la guerre froide, les officiers militaires supérieurs ont mis l'accent sur la protection des unités d'armes de combat au détriment de toutes les autres fonctions. En fait, les intérêts tribaux étaient si incisifs qu'ils se sont infiltrés à l'intérieur même des armes de combat. Douglas Bland a déclaré que : « [...] au milieu des années 1960, l'Armée a résisté aux tentatives de transformer les unités d'infanterie en unités antichar parce que cela aurait pu faire passer les intérêts de l'artillerie avant ses propres intérêts ». <sup>57</sup> Bland décrit brièvement l'ordre hiérarchique :

À un autre échelon, toutes les formations déployées en Europe [...] manquaient mortellement de soutien logistique. Toutefois, on note dans toute l'histoire des combats en Europe que les officiers généraux résistaient, avec succès, à presque toutes les tentatives d'ajouter des unités de logistique à leurs organisations parce que cela

aurait eu pour conséquence de nuire aux institutions vouées au combat.<sup>58</sup>

En plus de cette approche protectionniste, mentionnons que les leaders des armes de combat partageaient une piètre opinion de la logistique. Le peu d'estime des commandants envers la logistique est remarquablement dépeint par le traitement cavalier qu'a réservé le Général Dextraze à l'endroit de la section logistique du contingent canadien en Norvège :

La même réaction a été constatée dans le contingent de la Force CTAM (canadienne transportable par air et par mer) formé en vue d'un déploiement en Norvège. En 1976, Dextraze, le Chef d'état-major de la Défense (CEMD), a réduit arbitrairement l'élément logistique de la force, le faisant passer de 1 500 à 150 simplement en enlevant un zéro du nombre prévu pour l'unité de logistique.<sup>59</sup>

Cette coupure cinglante dans les troupes logistiques par un officier aussi expérimenté et admiré que le Général Dextraze démontre parfaitement la position qu'occupe le corps de logistique pour les leaders supérieurs des Forces canadiennes, un contraste frappant avec le remaniement courageux du système d'approvisionnement par le Feld-maréchal Douglas Haig en 1916. Comme l'ont démontré les années précédant les Cent jours, la logistique a besoin de l'intérêt et du soutien du commandement pour se développer efficacement. La culture tribale qui régnait au sein de l'Armée canadienne laissait peu de place à la logistique. Aucun soldat ne remettrait en question la primauté de commandement des armes de combat au sein d'une armée. La seule raison d'être des unités de logistique est de voir aux besoins des forces combattantes. Toutefois, peut-on se battre sans munitions, sans eau? Aussi simple que cela puisse paraître, la logistique étant ignorée, le commandement court un grave danger. Retournez chez vous, leur a-t-on dit. La logistique fait l'objet d'un discours creux depuis plus de quarante ans dans l'Armée canadienne.

La série de compressions dans les dépenses et les ressources, qui a commencé sous le règne de Trudeau pour se terminer avec l'imposant

Programme de réduction des forces mis en place par l'administration Chrétien au milieu des années 1990, a obligé les Forces canadiennes à trouver des moyens de se serrer la ceinture.<sup>60</sup> Pour les Forces canadiennes, qui représentent une partie très importante des dépenses discrétionnaires gouvernementales (soit les fonds gérés par le conseil des ministres et assujettis aux décisions de ce dernier), c'est la déroute. Compte tenu des préjugés institutionnels qui prévalaient, les réductions allaient toucher la logistique avant les armes de combat. Comme toujours. Dans un tel contexte, les logisticiens ont dû réduire la structure afin de préserver les fonctions de base dans le corps de bataille. La vague des compressions et des contraintes imposées par le budget fédéral a fait en sorte que l'importance accordée à la structure a supplanté toute réflexion crédible en matière de logistique. Encore aujourd'hui, près de deux ans après le début de la mission à Kandahar, certains officiers au Canada croient que jouer avec les structures et les unités est synonyme d'innovation. Le remaniement structurel devrait se faire après avoir défini les besoins à combler et les méthodes employées pour les combler.

Pourquoi la logistique s'est-elle tant éloignée de sa place dans l'ordre de bataille de 1945? Incontestablement, nous en sommes la principale cause, nous les leaders des groupes de la logistique. Notamment, il semble que le Service de la logistique des Forces canadiennes n'ait pas eu désir de lutter pour sa fonction de combat, ni le désir de donner aux généraux une orientation claire ou une vision quant à l'avenir de l'officier canadien de la logistique, ou peut-être en était-il incapable. Les responsables de la logistique ont plutôt travaillé sur des transformations structurelles et superficielles, ils ont effleuré la possibilité de transférer la chaîne d'approvisionnement des forces à des entreprises privées. Leur approche envers la logistique militaire relevait plus de la gestion des affaires que de la tactique. Bien entendu, la logistique militaire doit tenir compte de certains aspects liés à une saine gestion des affaires, mais une partie du travail demeure dangereux et salissant et, du point de vue des affaires, inefficace. De nos jours, les leaders supérieurs de la logistique dans les Forces canadiennes accordent peu d'importance à ces derniers aspects. Le Service de la logistique a laissé tomber ses soldats lorsqu'il a cessé de s'inquiéter pour les trois cents derniers mètres de la chaîne d'approvisionnement, le segment de la chaîne

où retentissent les coups de tonnerre.

Le fait que les logisticiens canadiens détestent, de façon si notoire, porter des réflexions sur la profession n'a pas non plus aidé la situation. La doctrine logistique et les meilleures pratiques que nous avons utilisées à Kandahar découlaient d'un tas de concepts fondamentaux, des principes théologiques acceptés d'emblée par deux générations d'officiers canadiens. La plupart des termes employés relèvent de la mythologie et de dogmes qui semblent, après mûre réflexion, n'avoir plus aucun fondement. Le meilleur exemple de ces pratiques désuètes est celui qui m'a causé le plus de problèmes à Kandahar, le concept fondamental d'un jour d'approvisionnement. Comme l'a si bien décrit Aristote, un objet ne peut se trouver à deux endroits à la fois, il faut donc placer le matériel à différents endroits sur le champ de bataille pour que les troupes au combat trouvent toujours à proximité ce dont elles ont besoin. Le matériel préalablement mis en place est appelé « dotation de subsistance » et « dotation initiale », éléments fondamentaux du système de réapprovisionnement militaire. En termes simples, la *dotation de subsistance* équivaut à une journée d'approvisionnement pour une unité de combat et la *dotation initiale* équivaut à trois journées d'approvisionnement. La *dotation de subsistance* est chargée dans des camions de la logistique (à Kandahar, ce sont des camions blindés de seize tonnes de l'ESN) en tout temps et elle correspond aux approvisionnements de combat requis par la force entière pendant une journée d'opérations. En ce qui a trait à notre mission, cela signifiait que les camions de l'ESN assurant l'appui rapproché du PPCLI, transporteraient le matériel requis par le groupement tactique pour une période de vingt-quatre heures. Même un profane peut entrevoir le problème qui se dessine. Les jours se suivent et ne se ressemblent pas dans la vraie vie, imaginez en temps de guerre. Cette vérité allant de soi est d'autant plus vraie lorsque les champs de bataille sont irréguliers et non linéaires comme ceux de Kandahar. Il s'agit là de discussions sur le sexe des anges. En outre, la dotation initiale, soit l'approvisionnement à être transporté, selon la doctrine, par l'unité pour trois jours de combat, s'est avérée impossible à quantifier. Durant toute ma vie professionnelle, j'ai cru en la *dotation de subsistance*. Les données utilisées pour calculer les

dotations *initiales et de subsistance* de la Deuxième Guerre mondiale ont été obtenues après le fait, après avoir comblé les divers besoins. Comme c'est le cas pour une voiture de course, la *dotation de subsistance* est une notion que l'on ne peut comprendre et évaluer qu'à la fin du parcours. Ce concept n'est pas utile.

Pendant la majeure partie du vingtième siècle, la doctrine était une tâche secondaire des officiers d'état-major de l'Armée, qui tentaient tant bien que mal de transmettre leurs réflexions sur la doctrine lors de rencontres sporadiques des groupes de travail du SLC sur la doctrine. Le processus était loin d'être solide puisque les travaux sur la doctrine étaient en compétition avec les demandes quotidiennes. Ce n'est que depuis les cinq dernières années que les camions de la logistique doivent être dotés d'une communication radio. Par exemple, la réunion de 1996 regroupant des leaders responsables de la doctrine logistique était empreinte d'un sentiment d'échec et d'impuissance :

Tous les quatre ans, les Américains investissent des ressources considérables pour revoir leur doctrine et mettre à niveau leurs principes et concepts. Le Canada n'en a pas les moyens. Par conséquent, notre doctrine (SLC) est désuète.<sup>61</sup>

Est-ce que le Conseil de doctrine croyait vraiment qu'il n'avait pas les moyens de réfléchir? De toute évidence, apprendre des leçons passées et analyser les données empiriques ne faisaient pas partie des habitudes de la communauté logistique canadienne. En réalité, le groupe de travail sur le SLC aurait rédigé des comptes rendus, comme en fait foi la citation ci-dessus, mais il semblerait que ces derniers aient été soit égarés, soit simplement non conservés.<sup>62</sup> Ce manque de rigueur relativement aux procédures doctrinales est à l'image de la piètre capacité d'apprentissage de l'institution dans le domaine de la logistique et du peu d'intérêt à disposer d'un ensemble de meilleures pratiques. Élaborer de nouvelles méthodes et techniques opérationnelles est exigeant, il s'agit d'une tâche qui ne peut être accomplie que par une personne qui comprend parfaitement les défis liés au monde militaire. Cette culture déficiente

au sein de la communauté logistique a contribué à l'érosion de la crédibilité et de l'efficacité de la logistique en tant que corps au sein de la famille militaire. Pendant que nous pestons contre le peu d'argent et de ressources mis à notre disposition pour élaborer des philosophies et des concepts, les fantassins composant le corps répondent à l'appel et accomplissent leurs tâches en dépit des compressions.

Vers la fin des années 1990, l'Armée canadienne a largement restructuré son soutien logistique, mais cette réorganisation n'était dictée ni par des observations ni par une tentative de réflexion. Aucune comparaison possible avec le Lieutenant-colonel Hennessey qui a étudié les percées de la mécanisation et les a testées avec des unités canadiennes, ou avec le Général Walsh qui a testé le Bataillon de logistique avec, en tête, le désir de trouver une nouvelle façon pour soutenir sa brigade en cas de guerre nucléaire. La restructuration de 1996 n'avait pas pour but d'améliorer les services de logistique au sein de l'armée; elle visait plutôt à dépoussiérer les logisticiens en uniforme pour éviter qu'ils ne tombent dans l'oubli. Il s'agissait d'assurer, purement et simplement, la survie de la logistique en tant qu'élément de combat au sein de l'armée. La ligne de conduite qui prévalait dans les Forces canadiennes au milieu des années 1990 était axée sur la « diversification des modes de prestation des services » (DMPS). Avec la DMPS, on tentait de trouver, dans la mesure du possible, des moyens de transférer à des civils des tâches liées à la logistique. La logistique militaire est coûteuse parce qu'elle est, par nécessité, inefficace. L'officier de la logistique ne peut pas travailler sur une réparation mécanique toute la journée, car il doit se réserver du temps pour s'entraîner quotidiennement, se familiariser avec ses armes, aller sur le terrain pour être en mesure de maîtriser les techniques militaires. Pendant qu'un soldat s'entraîne, il ne peut pas travailler sur la logistique. Pour une entreprise, une telle façon de faire est coûteuse et inefficace, mais primordiale pour une base d'opérations avancée dans le nord de Kandahar. L'initiative DMPS était idéale, car elle permettait de faire d'une pierre deux coups. Grâce à la DMPS, on pouvait prendre du personnel militaire rattaché à la logistique et l'affecter aux armes de combat tout en réalisant des économies au chapitre de la logistique au grand bonheur du ministère de la Défense nationale. Augmenter les

effectifs des armes au combat et diminuer les coûts liés à la logistique. Il est donc peu surprenant que la DMPS ait séduit nos leaders.

En 1996, dans le but de préserver au sein de l'armée les services essentiels à la logistique militaire, l'armée a dû évaluer, unité par unité, le nombre minimal de logisticiens militaires requis pour soutenir les engagements opérationnels de l'armée. Ces engagements étaient dictés directement par le Livre blanc sur la Défense nationale publié par le gouvernement en 1992. Après avoir établi le nombre minimal requis, la hache s'est abattue, laissant exactement 4 343 soldats de soutien pour appuyer l'armée. En plus de préserver 4 343 soldats, la restructuration a fragmenté la remarquable création du Général Walsh, le bataillon des services du groupe-brigade, en deux unités plus petites. Une unité, appelée bataillon de soutien rapproché, allait se concentrer sur les approvisionnements rapides de combat à l'intérieur du groupe-brigade tandis que l'autre unité (le bataillon de soutien général) était vouée à des tâches logistiques rattachées à la garnison, plus statiques et centralisées. Ces nouvelles structures ont été élaborées dans le but de préserver la présence dans l'armée d'au moins quelques soldats affectés à la logistique et de contrer l'appétit des leaders des Forces canadiennes qui désiraient déléguer à des sous-traitants toutes les tâches liées à la logistique. Les changements structurels ont été annoncés puis, trois ans plus tard, la doctrine à l'appui était rédigée afin d'expliquer le concept des unités et leur mode de fonctionnement en temps de guerre. Une doctrine étant un cadre de connaissances théoriques et de pratiques exemplaires, celle-ci est censée dicter les modifications structurelles. Dans le cas présent, on a fait l'inverse. Malheureusement, la restructuration de 1996 n'a pas comblé le besoin pressant d'établir une doctrine de logistique. Elle a eu peu d'effets positifs sur les problèmes liés à la doctrine soulevés lors des séries de *RV* et aucune incidence sur les problèmes qu'allait soulever un champ de bataille en pleine transformation.

Dans la foulée de la Deuxième Guerre mondiale, l'intérêt des principales armes de combat par rapport à la logistique canadienne est devenu, à son meilleur, rhétorique. Depuis la fin de la guerre de Corée et l'abolition des divisions de combat à l'intérieur de l'ordre de bataille de l'Armée canadienne, la logistique, en tant que discipline, n'a

cessé de régresser. Après 1968, les leaders supérieurs de la logistique dans les Forces canadiennes ont graduellement perdu leur capacité et leur intérêt à superviser le Service de la logistique, un amalgame particulièrement complexe de fiers corps de logistique de l'Armée de terre et des structures logistiques de la Marine royale du Canada et de l'Aviation royale du Canada. Il devenait de plus en plus difficile de maintenir le cap. Ainsi, dans les années 1970 et au début des années 1980, la logistique a perdu toute crédibilité auprès des leaders des armes de combat au sein des Forces canadiennes. Dans la tempête des années 1990, alors que l'accent était mis sur la réduction des forces, la sous-traitance des services de logistique et les réorganisations pour une efficacité accrue, le Service de la logistique, à la structure bureaucratisée, a perdu des plumes. Depuis ses prouesses en Corée, l'Armée canadienne n'a pas consacré suffisamment d'efforts au développement de la logistique sur le champ de bataille. Les leaders militaires ont laissé cet art immémorial leur échapper. On n'a pas enseigné aux commandants de compagnies d'infanterie ni aux leaders de groupements tactiques à reconnaître les moments où ils prennent des risques par rapport à la capacité de la chaîne d'approvisionnement des Forces canadiennes. Ces derniers devaient toutefois prendre des risques éclairés. Les soldats de la logistique n'ont pas été tenus de se conformer aux normes appropriées en matière de mise au point d'armes de guerre, d'entraînement au tir ou d'instruction tactique. La logistique de combat n'est pas captivante et elle n'est certainement pas très complexe, mais elle risque de vous surprendre et de vous causer d'énormes soucis si elle est tenue pour acquis en temps de guerre. Ce fut en effet le cas en Afghanistan au début de l'été de 2006.

Les Forces canadiennes tentent toujours de se relever des dommages stratégiques infligés par la DMPS à la souplesse de l'institution et à la santé de sa logistique. Nous avons toutefois oublié dans les premiers temps de la DMPS que les dispendieux soldats de la logistique valent leur pesant d'or. De nos jours, il manque à l'armée la profondeur nécessaire pour générer des unités de logistique de combat à l'image de mon ESN de 2006. Sans l'initiative de restructuration de la logistique par l'armée en 1996, cela aurait pu être encore pire. Après tous ces

## CE QUE DIT LE TONNERRE

champs de bataille et ces combats dans l'Ouest canadien, après avoir été servis en dernier par les unités de logistique impériales lors de la Guerre des Boers et enfin après avoir mis au point une structure tactique qui faisait l'envie de nos alliés des deux grandes guerres mondiales, les Forces canadiennes ont tout laissé tomber. Est-ce vraiment trop coûteux de nous soutenir? Peut-on vraiment prétendre être apte au combat lorsqu'on ne possède pas de système logistique militaire? Nous voici donc à un tournant de la riche histoire des services de la logistique au sein de l'armée que j'aime. C'est une histoire qui a commencé à perdre de l'éclat après la guerre de Corée et a été nettement assombrie après l'unification de l'Armée de terre, de la Marine et de la Force aérienne en 1968.

*Pourquoi sommes-nous venus?*

« **Q**ue feraient les Forces canadiennes si la Tour CN de Toronto était attaquée? », m'a demandé une brave étudiante du secondaire.

Elle a eu le courage de poser la première question; j'ai donc répondu plus doucement. « Rien de très efficace », lui ai-je répondu. « Une fois la tour attaquée, il est trop tard pour faire quoi que ce soit, à part aider les citoyens et soulager leur peine », lui ai-je expliqué. « En ce moment, nous tentons de prévenir le genre d'attaque dont tu parles grâce à nos efforts en Afghanistan. »

Elle a écarquillé les yeux. « Vraiment? »

« Vraiment. En empêchant qu'un état fragile comme l'Afghanistan serve de terrain d'entraînement, nous compliquons la tâche aux terroristes qui veulent attaquer le Canada. En aidant l'Afghanistan à devenir un pays solide et fonctionnel, nous empêchons les terroristes et les autres acteurs non-étatiques d'y retourner une fois que nous rentrerons au Canada. »

Kandahar. Ce mot coule comme le sable rouge du désert de Registan qui s'étend interminablement de l'ouest de la ville jusqu'à la frontière de l'Iran. La ville de Kandahar, qui figure parmi les plus anciens peuplements de la planète, porte l'un des derniers noms grecs en Afghanistan, soit le surnom de son fondateur, Alexandre le Grand.<sup>63</sup> Kandahar est un lieu saint pour les Afghans, et ce, pour une foule de raisons. Capitale de l'Afghanistan sous la tutelle de son premier monarque, la ville est

considérée comme le berceau de la famille royale. C'est la région d'où provient le président Harmid Karzai, chef d'État actuel de l'Afghanistan. Sa mère a souvent rendu visite à l'hôpital canadien de rôle 3 pendant notre rotation. C'est un carrefour important où les anciennes routes de la soie se croisent. Kandahar est appréciée tant pour la commodité de son emplacement que pour la distance qui la sépare de la corruption des états avoisinants. L'influence de ces voisins a varié au cours des siècles entre les diverses incantations des empires perses, russes et britanniques et celles de pays contemporains que sont le Pakistan et l'Iran. Kandahar est aussi le berceau du mouvement taliban; c'est aujourd'hui le quartier général spirituel et tactique des talibans en Afghanistan. C'est aussi la version afghane de Richmond, en Virginie (ancienne capitale de la Confédération des États-Unis), car si le sud du pays tombait entre les mains de l'ennemi, le rêve d'une souveraineté centralisée et coordonnée en Afghanistan s'évanouirait aussi. Aujourd'hui, Kandahar est plus importante que jamais pour l'Afghanistan. Son nom est devenu synonyme de l'avenir du pays.



*Juste au nord de la ville de Kandahar. Les murs en terre séchée d'une construction en terrasse. À Kandahar, les complexes entiers d'habitations construites en terrasse sont nombreux. Les murs en terre séchée de ces structures sont relativement épais.*

La province de Kandahar fait partie intégrante de la culture populaire du Canada depuis 2006, année où le pays a commencé à regarder sa petite armée combattre pour la première fois à la télévision et sur Internet. Contrairement à la guerre du Vietnam américaine, les guerres du Canada n'ont jamais été transmises à la télévision. Le Canada s'est rendu à Kandahar à un moment où la majorité de ses partenaires de l'OTAN hésitaient à le faire. C'est ici que nous avons adopté l'Afghanistan et planté notre drapeau. C'est ici que des soldats canadiens sont tués et gravement blessés dans le cadre d'un noble chapitre de l'histoire canadienne. J'y pense tous les jours. Je sais que je ne suis pas différent des autres vétérans des Forces canadiennes qui, en voyant ce mot dans les journaux ou en l'entendant à la télé ou à la radio, frissonnent de culpabilité. Mon cœur palpite lorsque le décès d'un autre soldat est annoncé à Kandahar; une période de pessimisme et de dépression s'abat alors sur moi. Pourquoi suis-je revenu indemne au pays alors que tant d'autres soldats ont péri? Quand vais-je y retourner? Nous savons que les talibans, à la fin du printemps ou au début de l'été de 2006, ont lancé une importante offensive contre nos troupes dans le sud de l'Afghanistan. De 1 500 à 2 000 combattants talibans étaient alors déterminés à reprendre le contrôle de la ville de Kandahar avant la fin de juillet 2006. Et il n'était pas question que les forces opérationnelles canadiennes permettent une telle chose. Comment nous sommes-nous interposés entre cette offensive des talibans et la ville sainte de Kandahar? Pourquoi donc sommes-nous venus ici?

Les rêves que notre pays caresse pour l'Afghanistan sont considérables. En fait, on pourrait qualifier notre campagne nationale actuelle de compliquée et très risquée, voire presque anti-canadienne compte tenu de son audace. Au cours de ma carrière militaire, la première présence canadienne dans le monde afghan contemporain dont j'ai été témoin a pris la forme d'un déploiement d'une poignée d'observateurs des Nations-Unies (ONU), dont huit étaient Canadiens, dans le cadre de la Mission de bons offices des Nations Unies en Afghanistan et au Pakistan (MBONUAP). Cette mission de l'ONU s'est articulée autour d'éléments à Kaboul (Afghanistan) et à Islamabad (Pakistan) de 1988 à 1990. Les observateurs avaient pour mandat de surveiller le retrait de la 40<sup>e</sup> Armée soviétique de l'Afghanistan. Les guerriers moudjahidin de l'Afghanistan

avaient empalé l'ours russe sur leur lance, et celui-ci rentrait au pays clopin-cloplant. Les gens oublient parfois que c'est ici que la guerre froide a pris fin. La MBONUAP est une mission de bérets bleus menée au début de la période bénie des opérations de maintien de la paix du Canada. La participation du Canada en Afghanistan s'est estompée après l'avènement du gouvernement taliban en 1994. À ce moment-là, le Canada a rompu ses liens diplomatiques avec l'Afghanistan et il n'a pas renoué avec ce pays avant la chute du régime taliban en 2002. Après les attentats perpétrés par Al Qaïda le 11 septembre 2001, le Canada, dans le cadre de l'opération *Apollo* des Forces canadiennes, a affecté des membres du 3<sup>e</sup> Bataillon, Princess Patricia's Canadian Light Infantry (3<sup>e</sup> Bataillon, PPCLI) à l'aérodrome de Kandahar de février à juillet 2002 pour aider les forces américaines à le défendre. Il s'agissait là d'une tâche importante, car aucune opération ne pourrait être menée dans le sud de l'Afghanistan sans qu'une base sécuritaire soit établie à Kandahar. On néglige souvent de mentionner que pendant ce déploiement, le bataillon canadien n'exerçait pas ses activités sous l'égide de l'OTAN ou de l'ONU, mais en collaboration avec l'opération *Enduring Freedom* dirigée par les États-Unis. Dans le cadre de cette opération, les soldats de la coalition étaient concentrés dans de grands centres comme Bagram et Kandahar, alors que les opérations de combat étaient menées à l'écart de ces grands centres, dans des zones plus restreintes. En 2002, la majorité des combats étaient dispersés, et les aéronefs représentaient la meilleure façon d'amener les soldats au combat et de les en retirer. Ce sont des Forces spéciales, plutôt que des troupes conventionnelles, qui ont mené à bien la majorité des combats; le bataillon du Canada a été en mesure de participer à certaines opérations importantes près de la base de Kandahar et dans la province avoisinante de Qalat, ainsi qu'à la vaste opération *Anaconda*. Les Forces canadiennes ont connu des hauts et des bas pendant leurs premières percées à Kandahar et aux premières heures de la guerre internationale contre le terrorisme. Des tireurs d'élite du 3<sup>e</sup> PPCLI, étaient chargés de la protection de leurs partenaires de la coalition. D'ailleurs, c'est un tireur d'élite canadien membre de cette mission qui détient le record historique de distance pour un coup fatal. La Ferme Tarnak, terrain d'entraînement situé au sud de l'aérodrome de

Kandahar, évoque des souvenirs particulièrement vifs de cette mission en 2002. C'est le site d'un tragique incident de tir ami où un aéronef américain a causé la mort de quatre membres du 3 PPCLI. Pendant ma rotation, la Ferme Tarnak était synonyme de sécurité. C'était un endroit sécuritaire où nos troupes pouvaient effectuer des exercices de convois avant d'emprunter les routes de Kandahar. La Ferme Tarnak revêtra sans doute toujours, dans l'histoire canadienne la connotation négative de l'incident tragique qui y est survenu. Après le retour au pays du 3 PPCLI, à l'été de 2002, l'Armée canadienne a été absente de l'Afghanistan pendant près d'un an.



*D'autres habitations construites en terrasse.*

À mesure que le 3 PPCLI s'établissait au sein du périmètre de l'aérodrome de Kandahar dans le sud de l'Afghanistan, un deuxième front s'est installé graduellement au nord du pays. Il s'agissait du déploiement de la Force internationale d'assistance à la sécurité (FIAS) de l'OTAN. La résolution 1386 du conseil de sécurité de l'ONU, adoptée le 20 décembre 2001, autorisait la FIAS à intervenir en Afghanistan. Le Royaume-Uni a été le premier pays à diriger cette nouvelle mission

de l'OTAN de décembre 2001 à juin 2002. À ce moment-là, la FIAS était concentrée sur la capitale, Kaboul. Le mandat officiel de la FIAS, distinct de celui de l'opération *Enduring Freedom*, consistait à aider le nouveau gouvernement provisoire de l'Afghanistan à se redresser et à prendre son pays légitimement en main. Comme première tâche, la FIAS devait aider le nouveau président intérimaire de l'Afghanistan à assurer la sécurité et la souveraineté des zones entourant la ville de Kaboul. Les Britanniques ont cédé la gouverne de la FIAS à la tutelle conjointe des Pays-Bas et de l'Allemagne en juillet 2002. Au début d'août 2003, les Forces canadiennes sont retournées en Afghanistan, évoluant dorénavant sous l'égide de l'OTAN. Le Canada assumait alors un rôle de leader clé au sein de la FIAS.

Le plan actuel de la campagne canadienne trouve son origine dans le retour des Forces canadiennes en Afghanistan en 2003. À l'été de 2003, la FIAS regroupait quelque cinq mille soldats provenant de vingt-neuf pays; près de la moitié de ces soldats étaient canadiens. Le quartier général de cette mission était situé près du centre de Kaboul et sa formation subalterne, la Brigade multinationale à Kaboul (BMK), était installée dans le Camp Warehouse, à quelque quinze kilomètres à l'est de la ville. Le Général canadien Andrew Leslie, homme très charismatique, était le commandant adjoint de la FIAS, alors que le Brigadier-général Pete Devlin dirigeait la BMK, dont l'état-major canadien et composé de membres du 2<sup>e</sup> Groupe-brigade du quartier général était majoritairement mécanisé du Canada basé à Petawawa, en Ontario. Pete Devlin, issu du Royal Canadian Regiment, est un homme affable et fort sympathique qui prône un style de leadership décontracté. Chaque fois que je l'ai côtoyé pendant la période d'entraînement préalable à la première mission à Kaboul à l'hiver de 2003, il projetait des compétences irréductibles tout en demeurant facile d'approche. À tous les égards, Devlin était tout désigné pour commander une entité aussi culturellement complexe qu'une brigade multinationale.

Les premières unités de ligne intégrées à la mission de l'OTAN à Kaboul ont été le 3<sup>e</sup> Bataillon, Royal Canadian Regiment — une unité d'infanterie légère — et son élément de soutien national (ESN) intégré formé du noyau du 2<sup>e</sup> Bataillon des services. Ces deux unités

provenaient de Petawawa, en Ontario. À Kaboul, elles étaient établies dans l'ombre du palais du roi afghan, dans le sud de la ville, soit au tout nouveau Camp Julien, une conception canadienne. Le Camp Julien, site probablement le plus ergonomique et fonctionnel de toute opération de l'histoire du Canada, servait de carrefour pour les unités canadiennes. La zone d'opérations du Canada s'étendait sur environ quatre cents kilomètres carrés, ce qui n'est pas très grand. La taille de la zone d'opérations, de concert avec le désir militaire d'optimiser le nombre de soldats des armes de combat, a donné lieu à la décision inusitée, mais historique, de regrouper, au sein d'une unité unique, les soldats logistiques du groupement tactique d'infanterie avec ceux de l'ESN. C'est une décision qui aura de profondes conséquences négatives. La compagnie d'administration du 3<sup>e</sup> Bataillon, the Royal Canadian Regiment, qui s'occupe des besoins en logistique du groupement tactique, que ce soit la réparation ou la récupération d'équipement ou les besoins en approvisionnement, a été fusionnée avec l'ESN (bataillon assurant le pont logistique entre le Canada et le groupement tactique d'infanterie) afin de créer une unité de logistique centrale qui s'occuperait de tout. Dans un contexte civil, cela équivaldrait à regrouper des entités de fabrication, d'expédition et de vente au sein d'une seule entreprise. Cette mesure a été adoptée spécialement pour la petite zone d'opérations canadienne située à l'intérieur de la ville de Kaboul. Les distances que devait couvrir l'ESN, établi à Kaboul, étaient limitées, et cette structure logistique ad hoc a donné de bons résultats tout au long de l'opération *Athena*. Surnommée « Modèle de l'ESN de Kaboul », cette structure a été, à tort, utilisée par l'Armée de terre en tant que composante de base de la planification logistique des missions ultérieures.

De l'été de 2003 à l'automne de 2005, le Canada a participé aux opérations à Kaboul en tant que membre de la FIAS de l'OTAN. Pendant ce temps, l'opération *Enduring Freedom* des États-Unis dans le sud de l'Afghanistan s'attaquait aux derniers vestiges du mouvement taliban. La FIAS de l'OTAN et le Commandement des forces multinationales Afghanistan (CFM-A) de l'opération américaine *Enduring Freedom* (CFM-A, principal quartier général au pays de l'opération *Enduring Freedom*) ont coexisté en Afghanistan en tant que missions distinctes. Après les

premières réussites de la FIAS, la mission de l'OTAN au nord a adopté progressivement l'allure des missions de maintien de la paix de la fin des années 1980 et du début des années 1990. Kaboul a réalisé des progrès énormes en matière de sécurité. Dans le sud, bien que le mouvement taliban ait été réduit à une insurrection de type guérilla qui maintenait l'instabilité de la région, les forces américaines de la région de Kandahar ont noté une intensification des combats avec les talibans vers la fin de 2004. Les forces américaines étaient débordées. Manifestement, on avait besoin de davantage de soldats dans le sud du pays pour faire échec aux soulèvements, qui se multipliaient. Sur le plan politique, les ministres des Affaires étrangères avaient compris que personne n'aime relever de deux patrons. Les gouvernements des pays de l'OTAN s'étaient entendus sur le fait qu'un effort concerté était nécessaire pour regrouper l'opération *Enduring Freedom*, dans la région explosive du sud, avec la mission de l'OTAN, dans le nord, pour consolider le mandat et viser un seul objectif clair et précis au pays, plutôt que deux objectifs comparables, mais résolument différents. Ainsi, on espérait soulager l'Armée américaine d'une certaine pression, celle dont les ressources se faisaient rares compte tenu de son engagement énorme des États-Unis en Irak.

Pour assumer un plus grand rôle en Afghanistan, l'OTAN prévoyait prendre en charge l'opération *Enduring Freedom* de façon méthodique. Vers la fin de 2005, l'OTAN était parvenue à étendre ses responsabilités de Kaboul jusqu'aux régions au nord-est et au nord-ouest de l'Afghanistan en vertu des étapes I et II du plan d'expansion de la FIAS. Il ne restait plus qu'à accroître la portée de l'OTAN dans deux des régions les plus explosives de l'Afghanistan, tâche plutôt déconcertante. Il s'agissait des Commandements régionaux Sud et Est du Commandement des forces multinationales Afghanistan (CFM — A), le Commandement régional Sud étant le point le plus névralgique de l'Afghanistan. Le Commandement régional Sud, qui regroupe cinq provinces afghanes (y compris la province de Kandahar) devait être transféré à l'OTAN dans le cadre de l'étape III du plan d'expansion de la FIAS le 31 juillet 2006, alors que le transfert du Commandement régional Est devait avoir lieu en novembre 2006 dans le cadre de l'étape IV de ce plan. À la fin de l'étape IV, la totalité du territoire afghan serait sous la responsabilité



*La rivière Arghandab coule du nord et traverse le secteur ouest de la ville de Kandahar avant de se diriger vers les districts de Panjwayi et de Zhari. J'avais toujours l'impression que nos convois étaient davantage en danger lorsqu'ils roulaient sur la rive ouest de la rivière. De ce côté, chaque kilomètre vous rapproche du bastion des talibans à Pashmul. Photo prise à partir du véhicule blindé léger (VBL) III du Major Todd Strickland.*

de l'OTAN, ce qui libérerait les États-Unis de l'engagement énorme que représentait l'opération *Enduring Freedom*. Deux missions différentes s'uniraient, ce qui permettrait d'obtenir un effort militaire uniforme et homogène en Afghanistan. Le défi, pour l'OTAN, consistait à trouver parmi ses membres un pays non seulement disposé à s'aventurer dans la difficile région du sud, mais aussi politiquement en mesure de le faire.

En 2004, le gouvernement canadien a décidé de jouer un rôle important pour aider l'OTAN à établir une présence au sein du Commandement régional Sud, éternel point chaud, en faisant partie des principaux acteurs de l'étape III de la transition de la FIAS. Personnellement, j'ai trouvé la décision du Canada aberrante; elle était si différente des tendances réfractaires au risque des gouvernements antérieurs, qui faisaient preuve d'une grande prudence au moment de

déployer les forces armées dans les points névralgiques du monde. On ne peut pas trop insister sur la portée de cette décision, que bon nombre de Canadiens ne comprennent pas ici au pays. Le gouvernement canadien a délibérément exposé son armée au danger. Mais surtout, cette décision stratégique conférait au Canada un leadership énorme au sein de l'alliance de l'OTAN. Ce nouveau rôle exigeait le déplacement de la base d'opérations de Kaboul à Kandahar, à quelque neuf cent soixante kilomètres au sud, et la réorientation des activités de l'Armée canadienne des opérations stables dans la capitale vers Kandahar, zone où les combats seraient probablement continus. Pendant une bonne partie de 2006, le Canada a une fois de plus évolué sous l'égide de l'opération *Enduring Freedom*, préparant de l'intérieur le transfert du commandement à l'OTAN. Il s'agissait d'une décision stratégique audacieuse en ce qui concernait le degré d'engagement du Canada envers l'Afghanistan ainsi que la redéfinition du rôle du pays au sein de l'alliance de l'OTAN, qui hésitait à exposer les troupes au danger. En tant qu'officier canadien, je ne peux pas vous dire combien de fois mes collègues d'autres pays m'ont taquiné lors de réunions de l'OTAN à Bruxelles ou ailleurs. Ils disaient souvent, en blaguant, qu'aucun autre pays, à part le Luxembourg, ne consacrait moins d'argent à la défense que le Canada. Le Canada n'est plus la cible de ces blagues maintenant. Nous nous serrons les coudes dans le sud de l'Afghanistan.

Le plan du Canada consistait alors (et encore au moment d'écrire ces lignes) à utiliser une approche pangouvernementale pour aider la République islamique de l'Afghanistan. Surnommé « approche 3D » (défense, diplomatie et développement), ce plan à plusieurs volets réunit les Forces canadiennes, l'Agence canadienne de développement international (ACDI) et le ministère des Affaires étrangères et du Commerce international (MAECI) en tant que principaux partenaires pour contribuer à la reconstruction de l'Afghanistan. Ce plan est d'avant-garde en ce sens que le gouvernement reconnaît les limites de l'armée pour ce qui est de créer une paix durable en Afghanistan. Pour assurer la stabilité de l'Afghanistan, il faut plus que la présence de l'armée. Les combats armés ne suffisent pas, car il y a une foule sans fin de jeunes hommes en colère facilement influençables par des groupes extrémistes comme le mouvement taliban.

Le plan canadien, qui est comparable, voire identique, à ceux de nos alliés de l'OTAN, reconnaît le besoin d'une sécurité militairement établie, mais ne met pas l'accent sur le recours à la force. Pour le Canada, la clé du succès en Afghanistan réside dans les retombées profondément bénéfiques de l'établissement d'une économie robuste et de mécanismes de saine gestion publique que le peuple afghan reconnaîtra et adoptera.

En vertu de l'engagement militaire de l'Armée canadienne envers l'étape III de la transition de la FIAS, le Canada fournira pour relever la United States 173 Airborne Brigade le gros des troupes de quartier général de la Brigade multinationale ainsi qu'un groupement tactique d'infanterie doté de LAV III dernier cri et soutenu par les éléments de communication de génie et de logistique requis pour les maintenir en puissance. Le groupement tactique du Canada devait mettre le cap sur Kandahar, une des cinq provinces parmi les plus névralgiques de la région explosive du Commandement régional Sud. La transition devait s'effectuer à l'hiver de 2006. En février 2006, le Canada a affecté un quartier général de brigade, un groupement tactique, un quartier général de commandement national et mon bataillon de logistique, l'ESN, à l'aérodrome de Kandahar. Du 1<sup>er</sup> mars au 31 juillet, les troupes canadiennes opérant à Kandahar ont exercé leurs activités sous l'égide de l'opération américaine *Enduring Freedom* dans le Commandement régional Sud. Ce n'est que le 31 juillet 2006 que le flambeau a été transmis à l'OTAN et que les Canadiens à Kandahar ont réintégré la FIAS.

Un an après mon retour de Kandahar, j'ai commandé un repas au volant à une succursale d'une chaîne de restauration rapide de North York. Je venais de terminer une journée de travail au quartier général de l'Armée de terre à Toronto et je portais toujours mon uniforme de combat. Lorsque je me suis présenté au guichet pour payer, la préposée a sursauté.

« Êtes-vous un soldat? », m'a-t-elle demandé.

« Oui, effectivement j'en suis un. »

« Avez-vous déjà été affecté outre-mer? »

« Oui, au Cambodge, en Bosnie et en Afghanistan », lui ai-je répondu.

« Quand en Afghanistan? »

« L'an dernier, pendant sept mois, à Kandahar. »

« Je suis de Jalalabad. »

« Je suis ravi de vous rencontrer. L'Afghanistan est un superbe pays. »

« Non, trop de sable et de combats... » La prochaine commande au volant interrompt sa pensée et je commence à avancer, « Hé, on vous aime! »

« Nous vous aimons aussi », ai-je répondu. Je ne crois pas que ce soit une déclaration exagérée. Les soldats canadiens aiment beaucoup le peuple afghan. Toutefois, ce n'est pas à cause d'eux que nous allons là-bas.

Il y a d'innombrables raisons stratégiques pour la présence d'un pays du G8 prospère comme le Canada en Afghanistan. Si on accepte que le monde mène une guerre contre le terrorisme international et des acteurs non-étatiques comme Al Qaïda, n'est-il pas logique qu'un pays comme le nôtre veuille faire sa part pour renverser la vapeur? Les Afghans forment un peuple franc et digne et ils méritent une vie paisible. Il y a toujours une énorme partie de la population qui soutient



*Autre vue de la rivière Arghandab. Photo prise à partir du VBL III du Major Todd Strickland.*

au gouvernement du président Karzai et la mission de l'OTAN, mais qui a peur de le faire ouvertement. Des incidents comme l'attentat contre un autobus du 15 juin 2006 les rendent encore plus réticents. Toutefois, ils craignent davantage que l'OTAN quitte bientôt le pays, car c'est ce que nous avons toujours fait par le passé.

En fait, tous les soldats canadiens doivent à tous les jours se convaincre de la justesse de la cause. Certes, ils risquent de trouver la mort, et les raisons invoquées par le cabinet et le gouvernement ne correspondent pas toujours à celles des soldats. Aussi dignes d'intérêt que soient les Afghans, la grande majorité des soldats sont venus ici pour le Canada. La majorité des soldats sont venus ici pour défendre notre pays contre des terroristes qui utilisaient l'Afghanistan comme terrain d'entraînement. J'ai adopté cette cause avec plaisir. Pendant que des Canadiens et des Canadiennes sillonnent les routes accidentées du sud de l'Afghanistan dans des VBL III et des camions logistiques lourds, soyez assurés qu'Al Qaïda n'y tient aucune séance d'entraînement. Nous espérons de tout cœur que la République islamique de l'Afghanistan trouvera un point d'ancrage et deviendra le pays sain et solide que ses citoyens méritent. Mais en dernière analyse, nos soldats sont ici pour le Canada. C'est pour notre pays que nous sommes venus.



DEUXIÈME —————  
PARTIE



## *Nous étions trois cents*

*Il se pourrait qu'elle [la logistique] ne requiert pas une intelligence stratégique remarquable, mais seulement un effort soutenu et des calculs rigoureux. Quoique simple, ce type de calcul ne fait pas appel à l'imagination, ce qui pourrait bien être la raison pour laquelle les historiens militaires passent si souvent outre à la logistique.<sup>64</sup>*

— Martin Van Creveld

**I**l faut être petit avant de devenir grand. J'ai appris, dans une courte lettre personnelle du Major-général Stu Beare en mai 2005, que j'allais partir en mission pour Kandahar. Le Général Beare, un officier d'artillerie compétent et d'une grande amabilité, était, à ce moment, le commandant du Secteur de l'Ouest de la Force terrestre (SOFT) à Edmonton. En tant que commandant du SOFT, Beare avait la responsabilité de mettre sur pied le premier contingent destiné au CR Sud. J'occupais un poste d'officier d'état-major du Secteur du Centre de la Force terrestre, au grand quartier général de l'Armée de terre dans le quartier Downsview, à North York, en Ontario. La lettre du Major-général Beare a eu l'effet d'une manne reçue du ciel. La missive expliquait brièvement ce qui m'attendait. En assumant le commandement du 1<sup>er</sup> Bataillon des services, soit l'unité de logistique de l'Armée de terre dans le Secteur de l'Ouest stationnée à Edmonton, au début de l'été de 2005, j'allais devoir mettre sur pied et diriger le bataillon de logistique (ESN) en vue du départ pour Kandahar en février 2006. Cette lettre m'emplissait de

joie. Le commandement d'un bataillon et un déploiement opérationnel! Aucun lieutenant-colonel dans l'Armée de terre canadienne actuelle ne pourrait souhaiter se voir offrir une plus belle occasion.

J'ai d'abord rencontré mes soldats dans un tout autre aérodrome que celui de Kandahar. J'ai pris le commandement du 1<sup>er</sup> Bataillon des services le 24 juin 2005 à proximité de l'ancienne piste de la Force aérienne de la base d'Edmonton. Je ne me souviens pas d'une journée de juin plus froide que celle-là dans l'histoire d'Edmonton; le vent balayait le terrain de parade emportant avec lui les bérêts des militaires et les chapeaux des civils. Quand je repense à cette première journée glaciale, à mes jointures bleuies sur la poignée de mon épée et à mon nez qui coulait, je me demande si ces signes étaient un présage de ce qui m'attendait. Est-ce que les trois sorcières de Shakespeare se trouvaient tout près du terrain de parade, jacassant autour d'un chaudron à propos des défis qu'allait nous poser Kandahar, tout comme elles ont prédit le tragique destin de Macbeth? Si les sorcières s'y trouvaient bel et bien, leur voix a été emportée au loin par le vent cinglant.

Nous étions à la fin de juin et tous les spectateurs sur l'estrade grelotaient en chœur. Dès que les derniers échos de la cérémonie de passation de commandement se sont tus et que le sang a recommencé à circuler dans les veines de mes mains, j'ai commencé à élaborer l'architecture logistique qui allait soutenir notre force opérationnelle en déploiement dans le sud de l'Afghanistan. L'équipe de reconnaissance de la brigade devait partir pour l'Afghanistan un mois plus tard.

Mon partenaire dans cette aventure était le Lieutenant-colonel Ian Hope, un leader d'infanterie talentueux. Ian Hope allait commander la section combattante de la force opérationnelle, soit le Groupement tactique 1 PPCLI, lequel il allait bientôt baptiser « Force opérationnelle Orion ». Mon ESN agirait en tant que compagnie de logistique faisant partie intégrante du 1 PPCLI, et en tant que plateforme principale de maintien en puissance pour tous les Canadiens en Afghanistan. À l'automne de 2005, Hope en connaissait bien plus que moi sur l'Afghanistan et son peuple. Il avait servi au sein de l'état-major du Général Rick Hillier à Kaboul en 2004, au moment où le Général Hillier était le commandant de la FIAS. Pendant son affectation auprès du Général Hillier, Hope avait

assimilé la culture et les problèmes complexes qui composent l'Afghanistan moderne. Je me suis juré, après notre première mission de reconnaissance à Kandahar, que j'apprendrais à connaître l'Afghanistan aussi bien que Hope. Ce noble et tumultueux pays est devenu mon nouveau passe-temps.

Lorsque je suis arrivé en Alberta pour assumer le commandement du 1<sup>er</sup> Bataillon des services, Ian était à la barre du 1<sup>er</sup> PPCLI, depuis environ un an. Nous sommes donc devenus des frères commandants dans la famille de la 1<sup>re</sup> Brigade, la fameuse Armée de l'Ouest du Canada. Je connaissais bien Ian puisque nos chemins s'étaient déjà croisés à quelques reprises dans la petite armée qu'est la nôtre. Hope a d'abord été affecté en 1981 à un poste d'officier d'infanterie de la Réserve, un substitut du West Nova Scotia Regiment. Il a ensuite été transféré dans la Force régulière en 1985. J'ai joint la Force régulière en 1983 en tant qu'étudiant du Royal Roads Military College et suis devenu officier en 1987. Hope a été membre de certains des meilleurs régiments du Commonwealth britannique : les 1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> Bataillons du PPCLI, le British Parachute Regiment et le Régiment aéroporté du Canada. En ce qui me concerne, j'ai servi pendant près d'une décennie dans le 1<sup>er</sup> Bataillon des services. Notre amie commune, Christie Blatchford du *Globe and Mail*, le décrit comme un homme bien mis, intelligent et féroce maître de lui-même, et ce, peu importe son auditoire. Dès le début, il nous semblait évident que nous allions travailler sur une mission très spéciale. Pour la première fois depuis la guerre de Corée, notre petite armée se dirigeait délibérément vers une zone de danger et elle allait avoir besoin d'un système de soutien logistique du combat pour se maintenir en puissance.

Croyez-moi, elle allait vraiment en avoir besoin.

La simple phrase afghane « za canadai askar yam » (je suis un soldat canadien), laquelle nous avons apprise dans le cadre de notre formation culturelle et linguistique à la Base des Forces canadiennes à Edmonton, est devenue un puissant mantra pour l'ESN durant notre instruction préalable au déploiement à Kandahar. Au départ, nous savions que les insurgés en tant que membres intelligents d'une guérilla, et plus particulièrement les talibans à Kandahar, avaient tendance à laisser de côté les unités de taille et préféraient attaquer les maillons les plus faibles des forces militaires. Compte tenu de cette réalité, je

voulais que mes soldats, dans leur convoi, ressemblent à des fantassins canadiens de première ligne et agissent comme tel. L'imitation étant la flatterie par excellence, nous avons donc voulu donner à nos convois de logistique une allure de combat, en les dotant de mitrailleuses et en les transformant en armes de combat tant en pensées, en paroles qu'en actions. Nous savions que la violence était omniprésente à Kandahar et, à cet égard, chaque fois qu'un de nos soldats quittait un camp défendu en Afghanistan pour emprunter une ancienne route de la soie, il devait être armé et ressembler à un fantassin.

Plus subtil, l'autre message contenu dans la simple phrase « je suis un soldat canadien » faisait référence aux valeurs fondamentales de notre unité : nous sommes des soldats, pas des fournisseurs, des conducteurs ni des techniciens, mais bien des soldats. Plus ça change, plus c'est pareil et, en dépit de l'avancée inexorable des progrès technologiques, le combat sur les champs de bataille modernes fait toujours appel au bon vieux courage, comme autrefois. Les armées modernes sont hautement spécialisées et requièrent un grand nombre de mécaniciens, de fournisseurs, de camionneurs talentueux, des jeunes hommes et femmes qui peuvent exercer leur métier dans des conditions extrêmes ce qui, malgré tout, est un rôle secondaire. Vous ne pouvez pas accomplir ces tâches techniques si vous n'êtes pas vivant et rester vivant est une des grandes responsabilités du logisticien de combat. On peut tous apprendre à accomplir des tâches techniques. Les tâches logistiques de niveau plus élevé, comme la réservation de navires commerciaux, les ententes contractuelles pour les réseaux électriques et la location d'aéronefs, peuvent être accomplies par des organismes militaires ou civils compétents. Ce qui nous préoccupait le plus, c'était l'extrémité de la chaîne de la logistique. Qui prend soin des deux cents derniers mètres de la chaîne d'approvisionnement? Livrer de la marchandise et effectuer une réparation sous la menace d'une lance sont une toute autre histoire. Nous nous sommes d'abord et avant tout entraînés en tant que soldats. Certes notre principale tâche est le réapprovisionnement, nous sommes en moyenne légèrement plus âgés que nos chers frères des armes de combat et certains d'entre nous ont une « bedaine de bière ». Mais une chose est évidente dans notre unité. Nous sommes d'abord et avant tout

des soldats canadiens et si vous vous interposez entre nous et les troupes canadiennes que nous appuyons et qui ont besoin de notre matériel pour survivre, nous vous tuerons.

On a souvent blâmé Sir Sam Hughes pour son remaniement du système régimentaire en place en 1914. Hughes, alors Ministre de la Milice et de la Défense, avait décidé d'enrôler tous les soldats canadiens destinés aux champs de bataille en France dans de nouveaux bataillons numérotés au sein du Corps expéditionnaire canadien. Il peut sembler risqué de modifier un système juste avant d'aller en guerre. Actuellement, hormis l'Équipe d'intervention en cas de catastrophe (DART) des Forces canadiennes, aucune unité des Forces canadiennes n'est prête à participer à un déploiement sans préavis. En d'autres termes, il n'existe aucune unité dont les effectifs sont les mêmes en temps de paix qu'en temps de guerre. L'imposant travail qu'accomplit l'Armée de terre canadienne sur la planète est irrémédiablement le résultat d'une force articulée en fonction de chaque mission à accomplir. Ainsi, mon travail était de former l'ESN de manière à ce qu'il s'intègre au groupement tactique du 1 PPCLI, et à la mission canadienne en Afghanistan dans son ensemble. L'ESN qui allait se déployer à Kandahar était formé du noyau tiré de mon propre 1<sup>er</sup> Bataillon des services auquel j'ai greffé d'autres membres du personnel provenant du 1<sup>er</sup> Bataillon de soutien général et de la Compagnie d'administration du 1 PPCLI.

La mission logistique était simple à décrire : soutenir un groupement tactique canadien mécanisé dans des opérations de combat et le quartier général statique et non déployé d'une brigade multinationale dirigée par le Canada. Simple en apparence, mais le fade énoncé de mission recelait un nombre incroyable de variables, dont certaines inconnues d'une grande importance. La mise sur pied et l'organisation détaillée du bataillon de logistique destiné à soutenir les troupes canadiennes dans cet environnement hostile occupaient chaque heure de ma journée. Le temps avançait et chaque minute comptait. Essentiellement, il y avait trois facteurs importants à prendre en considération pour déterminer l'ampleur et la structure de l'ESN : le Modèle de gestion de l'état de préparation de l'Armée de terre, l'ESN en place à Kaboul et le plan du 1 PPCLI, pour les opérations à Kandahar (leur concept d'opération

en langage militaire). La première étape consistait à dépoussiérer les ingrédients de base de l'ESN ancrés dans le Modèle de gestion de l'état de préparation de l'Armée de terre.

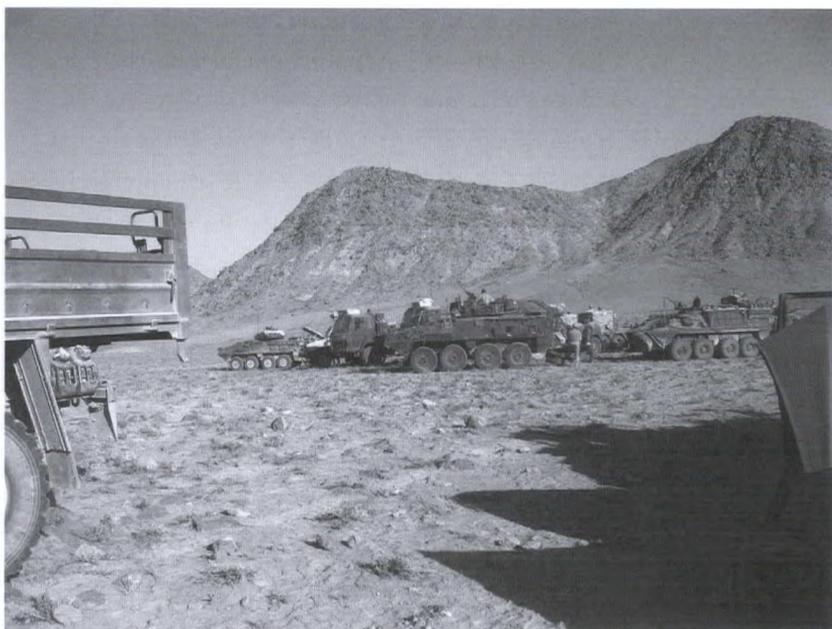
Le Modèle de gestion de l'état de préparation de l'Armée de terre peut se comparer à une recette de gâteau. L'Armée de terre y indique quels éléments vous pouvez inclure dans votre unité et dans quelle proportion, à l'instar des instructions de la recette. Le Modèle de gestion est réputé être un avant-projet détaillé sur papier qui indique la structure d'unité proposée pour les opérations. Si vous désirez adapter le modèle à votre mission, il vous faut présenter des arguments puissants appuyant les ajouts ou les modifications que vous proposez. J'ai gardé l'original du Modèle de gestion de l'état de préparation que l'on m'avait remis à la fin de 2005 aux fins de la planification. Les éléments des armes de combat prévus au modèle proposaient trois variantes différentes d'un groupement tactique d'infanterie. Ces unités d'infanterie comptent entre six cent quarante et un et six cent cinquante-cinq soldats, soit une version complète et une version allégée. En vertu du modèle, la structure proposée de l'ESN prévoyait, pour soutenir les effectifs de groupements tactiques composés de sept cents hommes, deux cent quatre-vingt-trois soldats de logistique exactement. Il me fallait demeurer attentif aux ajouts et aux modifications requis par Ian Hope pour le 1 PPCLI, si je voulais demeurer à jour.

Le deuxième facteur que nous devons prendre en considération en créant notre unité de logistique était l'ESN en place à Kaboul, lequel accomplissait un travail très différent. En effet, il devait soutenir une unité de reconnaissance blindée réduite à partir du Camp Julien durant l'hiver de 2005-2006. L'ESN en place était commandé par le Lieutenant-colonel Al Bensen, un officier de génie mécanique à l'esprit logique qui a toujours fait des pieds et des mains pour nous aider dans nos préparatifs pour Kandahar. L'ESN de Bensen était basé sur une structure préétablie, connue par la suite sous le nom de « modèle de Kaboul », non parce qu'il était brillamment conçu, mais plutôt parce qu'il s'agissait d'un concept rentable qui s'est avéré efficace pour une petite zone d'opérations canadienne comme Kaboul. Lorsque j'entends l'expression « modèle de Kaboul » prononcée au sein de l'Armée de terre aujourd'hui, j'ai

un mouvement de recul. La zone d'opérations canadienne ne mesurait que quatre cents kilomètres carrés comparativement à la province de Kandahar qui s'étend sur cinquante-quatre mille kilomètres carrés.

Le modèle de Kaboul était une structure unique qui regroupait la compagnie de logistique de l'unité d'infanterie avec le bataillon de l'ESN afin d'économiser par rapport aux troupes de la logistique. Le vieil adage qui encourage la centralisation des ressources rares est souvent employé pour souligner la sagesse de ce type de regroupement. Au lieu de doter l'unité d'infanterie de sa propre compagnie d'administration qui serait appuyée par l'ESN, le modèle de Kaboul fusionnait ces deux entités en une seule. Ce n'est pas parce que l'on retire l'unité de logistique du groupement tactique que ce dernier n'en a plus besoin. En vertu de ce modèle, l'ESN devait agir à titre de compagnie d'administration (logistique) envers son groupement tactique. L'ESN basé sur le modèle de Kaboul était en fait une façon de tirer parti des ressources dans la situation qui prévalait dans le nord de l'Afghanistan. Cette structure n'a pas été conçue pour être utilisée comme modèle. Mais ce fut le cas.

L'Armée de terre a commis une grave erreur à compter de 2003, lorsqu'elle a permis que l'ESN restreint de Kaboul devienne un modèle de logistique pour toutes les missions à venir. Après les événements de Kaboul, tous les commandants de la logistique ont malheureusement été obligés de recourir au troc pour obtenir des ressources supplémentaires. On peut comparer cette situation à une course de dix kilomètres où vous devriez partir avec un kilomètre de retard sur les autres participants. Nous n'aurions jamais dû employer un modèle unique basé sur le plus petit dénominateur commun. L'ESN de Kaboul n'avait pas un grand besoin en services de logistique. Le modèle était efficace dans ce contexte précis puisque les deux unités étaient localisées au Camp Julien, et que, régulièrement, les véhicules de l'infanterie et des troupes blindées revenaient au Camp Julien pour le recomplètement et l'inspection mécanique. En fait, le modèle de l'ESN de Kaboul faisait appel à environ quatre cents civils en sous-traitance pour assurer le soutien des Forces canadiennes en poste à Kaboul. Il faudrait adapter les deux ESN, c'est-à-dire l'ESN théorique décrit dans le Modèle de gestion de l'état de préparation et l'ESN bien réel en place à Kaboul en



*Maintenir la batterie en puissance. Un ESN/groupement tactique réapprovisionne une position de pièces d'artillerie dans le nord. Il est difficile d'imaginer que sur les routes, sous ce ciel d'un bleu parfait, se joue un jeu dangereux du chat et de la souris avec les insurgés.*

2005 pour arriver au nouvel ESN nécessaire au soutien des troupes de retour au combat à Kandahar.

Les Forces canadiennes doivent surmonter des défis de taille dans le sud de l'Afghanistan. Comme la plupart des amateurs de Rudyard Kipling, j'étais à tout le moins conscient que l'Afghanistan est un pays forgé par Dieu et les hommes pour que les armées s'y empalent. Que ce soit la topographie montagneuse du nord ou la chaleur torride des blanches plaines inondables du sud, ou encore la rareté de réseaux routiers bien organisés et l'absence de voies ferrées, il est évident que le pays, de par sa nature, empêche le déploiement de grandes armées. Par exemple, un logisticien professionnel se tournera d'abord vers le transport maritime et ferroviaire pour déplacer de grandes quantités de matériel. Sans accès à la mer, l'Afghanistan n'offre aucune possibilité de livraison maritime. Tout ce qui arrive au pays doit y parvenir par voie aérienne ou terrestre. De plus, le pays tout entier ne compte que vingt-

quatre kilomètres de voie ferrée. Peut-on imaginer un si court segment? Il ne serait pas suffisamment long pour permettre à un amateur de sport de partir d'Oshawa pour se rendre au Rogers Centre à Toronto afin d'assister à un match des Blue Jays. Cette portion de voie ferrée est composée de deux petits segments de dix kilomètres mis en place par la 40<sup>e</sup> Armée soviétique alors qu'elle tentait d'envahir le pays en 1979. Donc, pour l'Armée de terre canadienne et mon ESN qui était privé d'hélicoptères en 2006, le matériel devait être transporté jusqu'à l'infanterie par voie terrestre.

Les deux tiers du territoire de l'Afghanistan sont infranchissables à bord d'un véhicule. La région est réputée être le toit du monde puisqu'elle compte de nombreuses montagnes dépassant vingt mille pieds d'altitude. Renversante, la chaîne de montagnes Hindu Kush, qui rivalise en beauté avec nos montagnes Rocheuses, s'étend du sud-ouest du pays bien au-delà de sa frontière occidentale pour se fondre dans l'Himalaya. Ce terrain montagneux cède la place à d'immenses plaines inondables et c'est ici, au pied des sommets au centre du pays que le réseau routier afghan a été construit. Il compte quarante et un mille kilomètres de route dont seulement douze mille sont asphaltés.<sup>65</sup> Ce réseau routier est petit, laissant peu de liberté de mouvement au groupement tactique canadien. La route principale, la route n° 1 qui fait le tour du pays et borde le ressaut des montagnes Hindu Kush, comprend environ deux mille huit cents kilomètres de routes carrossables, mais très peu de ces routes mènent là où les provisions doivent être acheminées aux armées. Nous nous trouvions dans un pays et dans un champ de bataille qui requièrent des hélicoptères pour assurer le maintien en puissance et nous, Canadiens, n'en avons pas, du moins pas les bons. Pour le déplacement de leur matériel, nos homologues américains se fiaient énormément au transport aérien. Tandis que l'Armée américaine préparait des convois de logistique presque comme s'il s'agissait d'une opération exceptionnelle, les Canadiens devaient, quant à eux, organiser des convois presque quotidiennement.

Les conditions climatiques uniques prévalant dans le sud de l'Afghanistan compliquent le maintien en puissance d'une force armée moderne. En été, la chaleur écrasante à Kandahar a nui à notre matériel

et causé des bris et l'usure prématurée tant des pièces mécaniques qu'électriques. Semblable à de l'émeri et aussi fine que de la poudre pour bébé, la poussière s'infiltrait partout, court-circuitait les équipements électroniques et visuels, obstruait les filtres à carburant et à huile et accélérât l'usure des pièces de métal mobiles. Dans un tel pays, il faut tripler la fréquence de l'entretien préventif des filtres à huile et à air pour garder les véhicules en état de marche et les armes en état de fonctionnement. Des mois après leur retour de Kandahar, les soldats s'éclaircissent encore la voix et leurs vêtements sont encore empreints de cette fine poussière.

Des générations d'Afghans ont organisé leur pays de manière à empêcher la logistique de faire son travail et à compliquer les déplacements pour les armées envahissantes. C'était exactement l'objectif de leurs ancêtres courageux. Les routes et les voies ferrées facilitent la logistique et les manœuvres des armées conquérantes. Le manque de voies praticables cause des problèmes au sein des armées déployées en Afghanistan. Cela signifie également que les forces légères de style guérilla, comme les moudjahidines et les talibans, sont avantagées par le terrain lorsqu'elles combattent une armée occidentale robuste et en santé. Le manque de voies praticables signifie aussi que les autorités compétentes ont de la difficulté à assurer un suivi des événements dans leur propre pays. L'absence d'un réseau de transport d'une quelconque importance permet à toutes sortes de groupes de se servir du terrain accidenté à des fins d'entraînement. Les caractéristiques qui, d'une part, compliquent l'invasion de l'Afghanistan, facilitent, d'autre part, son utilisation par les forces terroristes. L'Afghanistan représente un terrain d'entraînement privilégié pour des acteurs non-étatiques.

Mes premiers souvenirs du CR Sud en 2005 sont un décor brun orné de montagnes lunaires semblables à une « croûte de tarte ». Les collines étaient, la plupart du temps, ridiculement étroites, comme celles à la surface de la lune. Le CR Sud, qui englobait la province de Kandahar, couvrait une superficie de deux cent vingt-cinq mille kilomètres carrés. La Force opérationnelle Orion, soit le groupement tactique qui comprenait le 1<sup>er</sup> Bataillon, Princess Patricia's Canadian Light Infantry, et des éléments de mon propre ESN, devait assurer la sécurité dans la province de Kandahar, une région mesurant environ un

tiers de la superficie de la province de l'Alberta. Dans ce vaste territoire, les compagnies canadiennes de VBL III allaient être responsables de zones aussi grandes que celles attribuées aux bataillons lors des opérations de maintien de la paix dans l'ancienne Yougoslavie. En outre, au cours des missions de maintien de la paix des Forces canadiennes dans les années 1990, la capacité logistique était bien plus efficace puisque les bataillons d'infanterie possédaient leurs propres éléments de soutien en plus d'un ESN. Ces organisations logistiques intégrées ou compagnies d'administration fournissaient aux unités des armes de combat la capacité de réparer et de récupérer l'équipement et d'assurer le transport général, les services d'approvisionnement en vivres et autres. De plus, les armes de combat pouvaient compter sur une seconde unité de logistique, soit l'ESN. Selon le modèle de Kaboul, économique, un seul ESN était prévu pour assurer le soutien de tous les éléments.

Le dernier facteur et non le moindre influant sur le profil de notre ESN était le concept d'opération du 1 PPCLI, à Kandahar. En dépit des meilleures intentions, ce facteur allait recevoir ironiquement le moins d'attention au moment de mettre au point la structure finale de l'unité. Le concept d'opération du commandant du groupement tactique allait être la carte décisive quant à l'allure que prendrait l'ESN. Partout où le 1 PPCLI allait devoir se rendre dans le sud de l'Afghanistan, l'ESN devrait le suivre.

En vertu du modèle de Kaboul au chapitre de la logistique, Ian Hope n'avait pas de compagnie de logistique intégrée. Il m'incombait d'assurer le soutien logistique dans le cadre de son opération. Au football, on dirait que nous devons assurer continuellement un marquage individuel. Un tel modèle exige que s'établissent une collaboration étroite et une certaine confiance entre le commandant de l'unité de logistique et le commandant du groupement tactique. Le 1 PPCLI avait été désigné pour remplacer à compter de mars 2006 la Force opérationnelle Gun Devil, l'audacieux bataillon d'artillerie américain déployé dans la province de Kandahar. Pour vous donner une idée d'à quel point les ressources de nos voisins du Sud se faisaient rares en 2005, il suffit de jeter un coup d'œil à la Force opérationnelle Gun Devil. Gun Devil était une formation d'artillerie réaffectée à un rôle d'infanterie légère

à Kandahar. Les grosses pièces d'artillerie, normalement la marque de commerce de l'unité, avaient été entreposées et le principal véhicule de combat de la Force opérationnelle Gun Devil était devenu le véhicule blindé HUMMV. Quand elle avait une mission à accomplir, la Force opérationnelle Gun Devil se ruait hors de l'aérodrome de Kandahar. Les Américains revenaient à l'aérodrome de Kandahar pour procéder au réarmement et se préparer pour les missions subséquentes. Nous avons reçu un excellent briefing de l'affable Lieutenant-colonel Burt Ges durant la reconnaissance stratégique et nous avons appris que la plupart des combats menés par Gun Devil avaient duré moins de sept jours. Une exception à cette règle : une bataille dans le nord de la province de Kandahar qui avait duré trois semaines.

J'ai eu une conversation sérieuse avec Ian au café Green Bean sur le tarmac de l'aérodrome de Kandahar. Je m'arrêtais souvent à la franchise de Green Bean avant que Tim Horton s'installe et parfois même après. J'aimais le café noir que nous servait cette pâle imitation de Starbucks. On avait affiché, derrière le rudimentaire comptoir en pin, deux insignes de décoration; deux reproductions encadrées de timbres libyens commémorant la *Sample Fair* de 1933. Je trouvais du réconfort à regarder la représentation romantique d'une caravane arabe se déplaçant à dos de chameau. L'image évocatrice de l'Afrique du Nord apparaissant sur le timbre postal était rassurante, car elle indiquait que le commerce et le transport étaient choses possibles dans cette région du monde accidentée. Rommel s'était retrouvé coincé à Tripoli sur un tronçon de quatre cents kilomètres avec son brillant Afrikakorps en attente de la logistique nécessaire pour faire pencher la balance en leur faveur contre nos grands-pères à Alexandrie. Nous ne sommes pas les premiers convois de logistique à traverser des territoires aussi inhospitaliers; il semble que nous n'ayons pas non plus été les derniers. Un sentiment réconfortant m'enveloppait à l'idée que nos convois faisaient partie d'un continuum mémorable. Quand je repense aux bons moments à Kandahar, aux reproductions encadrées, preuves tangibles de l'intelligence humaine, et au riche arôme du café noir torréfié, je me remémore de bons souvenirs et d'intéressantes discussions d'ordre professionnel. La plus importante de ces discussions s'est tenue à la fin d'octobre 2005 et portait sur le concept d'opération de Hope.

« Dans quelle mesure le concept de Burt correspond-il aux tâches assignées au 1 PPCLI? », ai-je demandé en savourant le plaisir que seule peut procurer une gorgée du premier vrai café de la journée. Ian Hope était d'avis que l'approche américaine pouvait s'adapter au plan de sa mission de la journée. Que c'était agréable à entendre. Je lui ai alors dit que, dans ce cas, j'allais former des équipes de logistique qui se déploieraient avec ses compagnies de VBL de manière à soutenir la Force opérationnelle Orion lors des combats. Nous pourrions prévoir le nombre de véhicules et de soldats en fonction des durées de combat prévues et augmenter l'équipe de logistique si la durée prévue des combats se rapprochait du pire cas qu'avait connu la Force opérationnelle Gun Devil, soit trois semaines. Ce plan supposait que les compagnies de VBL revenaient à l'aérodrome de Kandahar pour le réapprovisionnement et l'entretien et en repartaient pour de nouvelles opérations comme le faisait Gun Devil. Ce concept laissait suffisamment de temps au personnel de l'atelier d'entretien pour qu'il travaille sur les VBL III de sorte qu'ils demeurent en bon état de marche malgré les conditions climatiques difficiles prévalant à Kandahar. Selon ce concept, une compagnie de VBL était toujours disponible pour assurer le service courant sur l'aérodrome. Le moment parfait pour réaliser le programme d'entretien préventif majeur que nécessitaient les véhicules de combat de Hope compte tenu des conditions prévalant dans le sud de l'Afghanistan. Nous nous sommes laissés pour aller terminer, chacun de notre côté, la reconnaissance tactique. Alors que je relisais mes notes pendant mon vol de retour et que j'évaluais une fois de plus les principaux facteurs qui influençaient sur la structure de mon unité, je revenais encore et toujours à la même conclusion indéniable, soit les pires mots qu'un officier de la logistique puisse dire à son patron : J'ai besoin de plus de ressources.

J'ai besoin de plus de soldats, pour être plus précis.

Si cette première évaluation des trois principaux facteurs s'est enclenchée lors de la reconnaissance stratégique initiale qui s'est déroulée du 10 au 22 août 2005, elle s'est transformée en des efforts féroces et soutenus les jours qui ont suivi mon retour au Canada. Muni des plans d'Ian Hope et de mes propres conclusions afin de dresser la liste du matériel se trouvant à Kaboul que nous allions utiliser et la liste du

matériel que nous devons vraiment apporter du Canada, je me suis lancé corps et âme dans les préparatifs, j'ai rédigé et remis une appréciation administrative plus détaillée que jamais et fait largement appel à mes collègues pour connaître leur opinion. J'ai remis mes notes à des amis et à des mentors pour m'assurer que je n'oubliais rien. Tous les membres du personnel de maintien en puissance des Forces canadiennes sont des généralistes, mis à part un ou deux domaines de spécialisation, et je voulais être certain que tous les services connexes essentiels étaient pris en considération, et ce, malgré mon manque de connaissances approfondies de leurs fonctions respectives. Par exemple, les techniciens des matériaux sont de remarquables soldats capables d'effectuer une vaste gamme de réparations et de constructions miraculeuses, qu'il s'agisse d'articles en toile, en aluminium ou en acier. Fait encore plus notable, ils sont capables de faire des miracles avec des outils de soudure. Le domaine des techniciens des matériaux est hors de mon champ de compétence et je voulais être sûr que je prévoyais suffisamment de soudeurs pour effectuer les inévitables réparations dues aux dommages de combat.

Il y avait au poste de l'ESN à Kaboul de l'équipement qui ne serait pas requis pour la mission de combat tout à fait différente à Kandahar. L'équipement appartenant à cette catégorie a été identifié pour qu'il soit retourné au Canada lorsque temps et capacité aérienne le permettraient. Je me préoccupais davantage des nombreux armements de soutien et autres équipements qui ne se trouvaient pas en Afghanistan et dont nous avons besoin. Mes commandants de compagnie et moi-même avons commencé à passer en revue l'ESN de Bensen à Kaboul comme si nous en étions les propriétaires et que nous nous préparions à faire une vente de garage avant de déménager. Nous avons séparé les équipements de Bensen en deux piles, une contenant les articles dont nous avons besoin à Kandahar et une autre les articles que nous ne voulions pas. Une troisième liste a été dressée pour répertorier le matériel qui ne se trouvait pas en Afghanistan et dont nous croyions avoir besoin dans notre attirail pour assurer la logistique de combat. Cette liste de besoins devait être déterminée, énumérée, et le matériel embarqué sur des navires avant la fin de l'année si nous voulions l'avoir reçu au début de la mission en février 2006. Le navire qui devait transporter notre équipement jusqu'à

une base de transit provisoire en Turquie devait être chargé et prendre la mer au plus tard la dernière semaine de novembre 2006. Le Général Fraser a insisté pour que l'ESN dépêche des officiers d'expérience à Montréal pour qu'ils surveillent le chargement du navire durant la dernière semaine de novembre et ainsi s'assurent que l'équipement était en bon état de fonctionnement et conforme aux exigences de capacité opérationnelle. Je trouvais cette idée brillante et, malgré les protestations de l'état-major responsable du matériel à Ottawa, nous y sommes allés pour jeter un coup d'œil. Je me souviens d'une histoire de la Première Guerre mondiale qui raconte que des chevaux et des harnais avaient été embarqués sur un navire et que les chariots et les affûts de canon dont ils avaient besoin naviguaient sur un autre bâtiment. Il se peut que cette histoire soit une pure invention, mais elle nous incitait à ne pas commettre cette erreur dans le cas de Kandahar. Les VBL III devaient être en état d'aller au front dès leur arrivée. Nous ne pouvions attendre d'autres livraisons.

De plus, j'étais à court de capacité opérationnelle pour assumer la comptabilité de l'approvisionnement. L'ESN allait devoir entreposer plus de 32 000 articles, comme les appellent les spécialistes du ravitaillement, et ce, pour un groupement tactique mécanisé. On peut comparer un article à une espèce animale; le mot ne désigne pas une quantité, mais plutôt un type d'article. Un article peut représenter une centaine d'unités de cet article et, en vérité, nous avons emmagasiné des millions de pièces et d'objets pour maintenir la capacité de combat du Canada. En 1942, Hitler s'effondre en Russie avec près d'un million d'articles répartis dans trois groupes d'armées.<sup>66</sup> L'équipement allemand s'était transformé en une flotte de véhicules allemands et de véhicules saisis par le Wehrmacht au fil de ses victoires dans les différents pays. Nos trente-deux mille articles étaient destinés à un groupement tactique, au lieu de trois groupes d'armées, mais il était plutôt déroutant de faire la comparaison. Il était préoccupant de voir à quel point la complexité de notre approvisionnement était similaire à celle de l'énorme ensemble d'articles divers qui a mené Hitler à l'échec lors de l'opération Barbarossa en 1942. Il n'est pas à la mode de discuter des détails de l'approvisionnement d'une force opérationnelle dans notre armée de petite taille, mais la vérité est telle que les armées sont vouées à

l'échec si elles ne sont pas en mesure de garder leurs approvisionnements en ordre. J'avais la nette impression que nous manquions de spécialistes de l'approvisionnement pour la mission à Kandahar. Le fait d'ajouter de nouveaux équipements et des ensembles de pièces de rechange reçus directement des fabricants, comme ce fut le cas durant le déploiement, n'a fait qu'accroître le problème de main-d'œuvre.

Le Général Fraser, notre patron et le Canadien qui allait commander d'une main de maître la brigade multinationale du CR Sud était un officier extrêmement occupé durant nos préparatifs pour la mission à l'automne de 2005. Les plans de Fraser devaient tout englober : les décisions du Cabinet, du ministère des Affaires étrangères et du Commerce international, de l'Agence canadienne de développement international ainsi que les directives du Général Hillier. C'était une tâche monumentale. Dès le départ, j'ai tenu compte de l'horaire chargé du Général et du fait qu'il subissait des pressions énormes. Tout le monde voulait un peu de son temps. J'avais décidé de gérer la logistique et de ne pas gaspiller son temps précieux avec mes multiples problèmes concernant le soutien d'une importante force opérationnelle canadienne à Kandahar. C'était une bonne approche, car le Général Fraser était un commandant conscient de l'importance du soutien logistique, mais qui ne tenait pas à en connaître les détails. Il savait qu'il avait besoin d'un certain soutien logistique, mais, surtout, il avait pleinement confiance que j'allais voir à tout. Selon mon expérience, le Général Fraser était un leader qui se fiait énormément aux officiers de confiance. Il choisissait des personnes en fonction de la confiance qu'il avait en eux plutôt que des proéminents insignes de coiffure ou de leurs expériences antérieures. Une fois qu'un officier avait fait la preuve de ses capacités, il était classé parmi les meilleurs. C'est un gage de confiance cher à mon cœur. Au moment où nous sommes retournés à Kandahar en octobre 2005 pour notre dernière longue période de préparation en vue de la mission, j'avais en main un bon avant-projet qui exigeait quelques officiers de soutien logistique supplémentaires. Le besoin d'effectifs supplémentaires était évident et fondé sur les exigences déterminées par les prévisions de combat dans une zone d'opérations qui était bien plus grande que ce qu'avaient connu jusqu'alors les Canadiens.

J'ai reçu un choc au début de la reconnaissance tactique, en octobre 2005, lorsque le Général Fraser est venu me voir à l'aérodrome de Kandahar. Il s'est glissé dans la grande annexe adjacente au tout nouveau quartier général canadien mis en place en 2005 et s'est laissé choir près de mon ordinateur avec un air de collégien en vacances. J'ai commencé à lui faire part de mon appréciation de la situation. Le commandant m'a arrêté en plein milieu de mon discours pour me donner le nombre précis de l'effectif de l'ESN : trois cents soldats de la logistique, pas un de plus! Pas question d'argumenter. J'ai compris qu'il n'avait aucune marge de manœuvre à ce chapitre et la sueur a commencé à perler sur mon front. La taille du groupement tactique du 1 PPCLI, qui allait être déployé à Kandahar en février, était presque le double de la taille prévue dans le Modèle de gestion de l'état de préparation. En février 2006, la Force opérationnelle Orion allait être composée de 1 500 soldats plutôt que des quelque sept cents prévus à l'origine. L'ESN, quant à lui, n'a presque pas été modifié par rapport au Modèle de gestion de l'état de préparation d'origine, on ne lui a ajouté aucun effectif, et ce, malgré l'augmentation importante du groupement tactique. La liste de mon personnel en date du 21 février 2006, soit deux semaines après le déploiement, ne compte que deux cent quatre-vingt-un noms. Nos effectifs étaient semblables à ceux du modèle de l'ESN de Kaboul, lequel avait surtout joué un rôle statique au Camp Julien. En guise de comparaison, le CR Sud comptait environ deux cent vingt-cinq mille kilomètres carrés de terrain très accidenté. Mon unité allait devoir planifier d'assurer le SLC sur des distances inouïes dans un des scénarios les plus effroyables auquel a été confronté le service de logistique canadien. Ailleurs, de bonnes décisions étaient prises pendant la reconnaissance tactique : demander l'ajout d'une autre compagnie de VBL III ainsi que d'une batterie d'artillerie à la fine pointe de la technologie, d'un véhicule aérien sans pilote tactique (UAV tactique) et d'autres services et équipements spécialisés. Dans toute cette histoire, personne n'a pensé à augmenter en conséquence les effectifs des troupes des services de soutien logistique.

Des officiers supérieurs d'état-major de la brigade canadienne m'ont rappelé qu'il n'était pas permis au soutien de tourner le monde à l'envers dans le cadre d'une opération aussi importante que celle-

ci. Je comprenais les défis que mes supérieurs devaient relever, soit la préoccupation de mon patron relativement au nombre de soldats et les pressions exercées sur les Forces canadiennes pour maintenir nos forces en puissance en Afghanistan à plus long terme. Toutefois, cette situation présentait beaucoup trop de variables inconnues pour rogner sur les effectifs. Il m'apparaissait évident, cependant, qu'il m'était impossible de faire comprendre mes préoccupations à mon supérieur. À cause des minces effectifs de mon unité, je n'avais aucune zone de confort, aucune réserve dans laquelle puiser en cas d'urgence et encore moins pour prendre soin des soldats en permission au Canada. En tant que spécialiste de la logistique, il est agréable de posséder une force latente, une réserve disponible en cas de lacunes. Vous souvenez-vous de M. Scott dans *Star Trek* qui gonflait le temps nécessaire pour effectuer ses réparations en vue d'un imprévu dans son travail? C'est ce que nous faisons. Prévoir un léger surplus pour passer au travers des longues nuits d'hiver. Dans notre cas, ce surplus se traduit par une section supplémentaire de camions pour un convoi, une autre section de mécaniciens ou une réserve stratégique de matériel mise de côté pour les urgences et les besoins en période de pointe. Compte tenu de la taille de l'unité que nous étions en train de former, il n'allait y avoir aucune redondance, aucune capacité excédentaire. Les défis que posait le soutien de la Force opérationnelle Afghanistan résonnaient dans ma tête comme un marteau qui frappe sur l'essieu d'un VBL III. J'ai négligé de communiquer l'ampleur des lacunes de l'unité compte tenu de la menace et de la taille de nos propres unités à soutenir. À l'époque, je me suis senti assailli par les décennies de désintéressement démontré par l'institution envers tout ce qui a trait à la logistique : la conséquence d'une armée tenue pendant trop longtemps loin de la guerre.

Mon stress a atteint un summum à la fin de l'instruction préalable au déploiement dans l'Ouest canadien. Je m'inquiétais constamment à l'idée que le service de la logistique allait essuyer un échec à Kandahar. Il était évident dans mon esprit que le groupement tactique avait pris une ampleur considérable en prévision de Kandahar, hors de toute proportion avec mon minuscule bataillon de logistique. Ce problème de maintien en puissance était de loin bien plus complexe que celui rencontré par les

deux mille sept cents soldats du Lieutenant-colonel Bradstreet lorsqu'ils ont attaqué Fort Frontenac depuis l'État de New York. Au moins dans le cas de Bradstreet, il n'a pas eu à y demeurer longtemps. Il a saccagé Fort Frontenac et est reparti. Convaincu qu'il y avait un déséquilibre entre les troupes de soutien et les troupes appuyées, j'ai fait deux autres tentatives auprès de la brigade au Canada, dont la dernière consistait à ne demander que l'ajout de trois soldats de l'approvisionnement à l'ESN, en vain.<sup>67</sup> Ce que j'avais cru comprendre en Afghanistan se confirmait. Mon supérieur n'avait aucune possibilité d'accroître les effectifs de la force opérationnelle. Nous avons touché le plafond. Les officiers de l'état-major national dans leur quartier général à Ottawa me harcelaient constamment.<sup>68</sup> Ces officiers d'état-major supérieurs affectés à la logistique remettaient en question mes calculs quant aux troupes requises pour accomplir la mission à Kandahar. Je leur ai expliqué ma situation difficile et ils ont promis de m'appuyer en effectuant des visites d'aide technique (VAT).<sup>69</sup> J'étais reconnaissant pour l'aide offerte par l'état-major national. Je me sentais étrangement déloyal, mais j'ai transmis les promesses d'Ottawa. Maintenant que les organisations logistiques nationales avaient renforcé ma situation opérationnelle, j'ai procédé à la configuration de mon ordre d'opération afin de rehausser mon soutien tactique. Mon principal objectif à Kandahar était de soutenir le combat au pied levé en tout temps. Peu importe les frictions et les distractions, tout irait bien dans la mesure où le 1 PPCLI était appuyé. J'étais convaincu que j'aurais un peu plus de temps et j'avais prévu que l'aide de l'état-major national m'aiderait à résoudre les problèmes opérationnels et ceux en lien avec le soutien stratégique. Ce n'était certainement pas la formule idéale, mais c'était la meilleure carte que je pouvais jouer compte tenu de la main qui avait été distribuée.

L'ESN, mon bataillon, pourrait être décrit comme un Canadian Tire avec des armes. Dans le cas de l'ESN, vous traînez le magasin Canadian Tire avec vous comme s'il s'agissait d'un ensemble de ressources. Il nous incombait de combler tous les besoins en logistique des Canadiens affectés en Afghanistan, à l'exception des services médicaux et de police militaire. En fait, lorsque j'ai mentionné l'analogie au premier ministre Harper lors de sa visite de l'unité le 13 mars 2006, il a répondu à la blague que la

chaîne de magasins Canadian Tire vendait toujours des armes. Avec tout le respect que je vous dois, Monsieur le Premier Ministre, ces armes sont différentes des nôtres. Le bataillon était composé de pelotons de transport, d'approvisionnement, de maintenance et d'infanterie. Nous avions aussi une organisation pour les services de camp, une minuscule et infatigable section des munitions, une section financière, une section des contrats fort compétente et, enfin, un service visant à assurer le bien-être composé d'employés civils. Notre unité de logistique était dotée d'une capacité phénoménale regorgeant d'officiers intelligents, de civils d'expérience et de soldats coriaces et motivés. L'unité, toutefois, avait une grande faiblesse, nous étions trop peu nombreux pour les tâches à accomplir.

J'ai beaucoup voyagé avec mon sergent-major régimentaire (SMR), l'Adjudant-chef Pat Earles. Il est difficile d'expliquer à des civils le rôle que joue un SMR et ce qu'il représente pour un commandant. En tant que sous-



*La visite et le séjour du premier ministre Stephen Harper à Kandahar ont été accueillis par les troupes comme des actes audacieux. À droite, le Brigadier-général David Fraser et moi-même escortons le premier ministre lors d'une courte tournée de l'atelier de l'ESN à l'aérodrome de Kandahar.*

officier supérieur de l'unité et membre clé de l'équipe de commandement, un SMR est investi de la responsabilité de maintenir l'ordre, la discipline et la bonne conduite au sein des troupes. Il est à la fois un confesseur, un confident et un grand frère pour le commandant. Compte tenu de cette description du rôle du SMR, des manières simples de Paddy Earles et de son solide sens de l'humour, nous étions destinés à bien nous entendre. Il a grandi à Mount Pearl, en banlieue de St. John's dans la province de Terre-Neuve-et-Labrador et il ne pouvait pas le nier. Il a toujours cet enviable accent terre-neuvien qui a gagné des galons hollywoodiens grâce à l'attention accordée à cette province ces dernières années.



*Journée GME, le 15 mai 2006. Le sergent-major régimentaire Paddy Earles (à gauche) et le commandant adjoint Scott McKenzie célèbrent l'anniversaire du Corps du génie électrique et mécanique, leur corps d'armée dans les Forces canadiennes. Le Corps du GEM a vu le jour dans la dernière partie de la Deuxième Guerre mondiale à la suite du recours accru aux ressources militaires mécanisées. Terre-Neuvien au grand cœur et doté d'un sens de l'humour bien terre-à-terre, Paddy a été le meilleur confesseur et objecteur de conscience que j'aurais pu espérer. Je ne vois plus Scott McKenzie comme un subordonné. Il est un leader talentueux, à la fois intellectuel et joueur de rugby accompli, promis à un brillant avenir dans l'Armée de terre canadienne.*

Paddy n'est pas un homme particulièrement grand et il avait demandé, avec une touche de cet humour local irrésistible, que s'il devait mériter une mention dans un livre comme celui-ci, qu'il soit décrit comme un « géant ». En fait, il est vraiment un géant. Pat comptait de nombreuses années de service empreintes de courage, d'intelligence et de compassion, ce qui faisait de lui le parfait SMR pour notre bataillon. Vitales pour nous, sa bonté et sa décence me faisaient penser à tout ce qu'il y a de mieux dans les petites villes canadiennes, là où se trouve l'âme de notre nation. Il rappelait constamment à ma mémoire les grandes valeurs que nous défendions. Pat est aussi un des hommes les plus braves que j'ai connus. Je n'aurais pu demander un meilleur partenaire pour assurer mon commandement. Je lui ai dit des choses, j'ai partagé avec lui des craintes, des doutes et des préoccupations que je n'aurais pu confier à personne d'autre dans l'armée. Il m'a vu dans mes pires moments, les moments les plus désespérés et, malgré tout, il continuait à m'encourager et à me soutenir avec la même solidité que les rochers des Maritimes qui l'avaient vu grandir. Un vrai géant parmi les hommes.

#### **PELTON ATTITRÉ AUX SERVICES REQUIS AU CAMP**

Cette organisation était dirigée par un vieux copain d'armes, le Major Mark Penney. Mark Penney a servi à mes côtés lorsque j'étais commandant de compagnie à Edmonton et aussi pendant une rotation de sept mois pour le maintien de la paix dans l'ancienne Yougoslavie. J'ai divisé l'ESN en deux principaux éléments : une équipe fixe et une équipe mobile. L'organisation dirigée par Penney avait pour mandat de superviser l'équipe fixe et les enjeux connexes : tout ce qui devait être fait ou organisé à l'aérodrome de Kandahar. Scott McKenzie, mon adjoint allait s'occuper des éléments mobiles : se tenir informé des agissements du 1 PPCLI, et des opérations hors des retranchements. Parmi les services requis au camp, mentionnons les divers services reliés à l'entretien des infrastructures canadiennes se trouvant sur la vaste base de l'OTAN à l'aérodrome de Kandahar ainsi que toutes les tâches de bureau liées à la salle des rapports et aux services financiers de l'unité. Les responsabilités de l'équipe fixe comprenaient

également la gestion de la main-d'œuvre afghane composée de 120 employés civils, dont mon ami Mohammed Arif.

Je me souviens, je me tenais sur le tarmac de l'aérodrome de Kandahar lors d'un service commémoratif en l'honneur d'un soldat canadien qui avait été tué au combat. Nous avons immédiatement adopté l'expression anglaise employée par les Américains, soit « Ramp Ceremonies », pour parler de ces cérémonies de rapatriement des dépouilles solennelles et empreintes de dignité. Ce service commémoratif se déroulait en début de soirée. J'observais la feuille d'érable en laiton trônant au sommet de la hampe à laquelle était suspendu notre drapeau national. Le laiton poli de la feuille d'érable reflétait la lumière rouge d'une lampe éclairant la piste et, par un truchement étrange de l'air nocturne, on aurait dit que la feuille saignait et que le sang coulait sur notre drapeau. J'ai sursauté; c'était une révélation. C'était le prix à payer pour notre liberté. Le sang canadien s'entremêlant à la poussière de Kandahar. Peu importe les raisons avancées par le gouvernement pour aider l'Afghanistan et collaborer au développement politique et économique des appareils afghans, les soldats doivent décider eux-mêmes, sur le plan tactique, si la cause est juste et si les efforts en valent la peine. Nous sommes ici d'abord et avant tout pour protéger le Canada. Impossible pour la plupart d'entre nous de monter à bord du Hercules pour « partir pour le Nord » si nous n'acceptons pas ce fait. Bien entendu, nous voulons que les filles afghanes puissent aller à l'école, nous voulons que le taux de mortalité infantile chute à Kandahar et que les services médicaux soient de meilleure qualité pour tous. Bien sûr que nous voulons tout ça. Nous voulons que ce peuple honnête et méritant jouisse d'une stabilité et que prennent fin ces incessants actes de violence et bains de sang. Mais la vérité, c'est que les soldats sont venus par amour pour le Canada.

Les services requis au camp englobaient également l'immense responsabilité d'assurer le rapatriement de nos soldats morts au combat. Les personnes affectées à cette dernière tâche allaient devenir tristement efficaces. À l'automne de 2005, j'ai visité l'unité américaine qui gérât la morgue sur l'aérodrome de Kandahar et j'ai reçu un excellent briefing de la part des jeunes hommes solennels faisant partie du corps du quartier-maître de l'Armée américaine qui s'en occupait. Ils m'ont expliqué le

fonctionnement du système mis de l'avant par les États-Unis et la méthode qui consiste à baigner les corps dans cent livres de glace pour qu'ils se conservent le temps du retour au pays. Les corps sont enveloppés avec la précision de spécialistes et manipulés avec respect par des camarades. C'était très loin de mon champ d'expertise. Au fil des ans, j'ai vu des soldats se blesser et être tués pendant des exercices et lors d'incidents isolés survenus au cours des opérations de maintien de la paix. Être au service de l'armée est, par définition, un emploi dangereux, mais jamais avec ce poids oppressant que la mort fait partie des probabilités. J'ai étudié la façon de faire des Américains et noté le nombre de victimes, y compris celles mortes au combat. J'ai demandé aux troupes du quartier-maître une foule de questions relativement aux affaires mortuaires et j'ai pris des copies de leur document de briefing pour les rapporter à Mark Penney pour qu'il les lise. J'ai prié pour que nous n'ayons jamais à faire appel à la remarquable morgue mise sur pied par les Américains, mais, pendant que je priais, je voulais sans contredit m'assurer que nous saurions quoi faire si nous avions à nous occuper de morts. Il est aussi important de savoir faire face à la mort que de savoir faire face à la vie. Mon apprentissage en vue de maîtriser les aspects techniques et cérémoniaux lors de décès au combat m'a ouvert les yeux. Les Forces canadiennes avaient un ou deux cercueils réfrigérés extrêmement lourds en réserve en vue du transport des corps. Même avant nos premières victimes en mars 2006, nous avons déjà abandonné l'idée d'utiliser ces deux boîtes sataniques et opté, comme les Américains, pour le cercueil d'aluminium contenant cent livres de glace dans lequel était déposé le corps du soldat. Invariablement, cette glace serait presque toute fondue au moment où le corps serait de retour à Trenton. Les détails à régler en vue du rapatriement étaient innombrables : le Comité de règlement devait s'occuper des effets personnels du militaire décédé et du transfert des droits de sorte que les familles reçoivent les biens du soldat ou ce qui leur était dû; on devait garder une grande quantité de bandes élastiques utilisées pour retenir le drapeau canadien sur le cercueil durant les services commémoratifs; il fallait retourner les effets personnels aux proches et l'équipement de la victime à la chaîne d'approvisionnement à l'intention des survivants qui en avaient si grandement besoin. En ce qui concerne

le service, Mark recevait l'aide de l'Adjudant-maître Jim Butters. Jim, un fantassin de carrière, un dur de dur que j'ai appris à aimer, avait été détaché auprès de l'ESN par le 1 PPCLI. Bien qu'il n'ait jamais vraiment été à l'aise de travailler aux côtés de logisticiens, il n'avait pas son pareil pour organiser des services commémoratifs et voir au retour des corps au Canada.<sup>70</sup> Ce travail était plus important que tout, car nous voulions nous assurer que nous remplissions toutes nos obligations tant envers nos camarades disparus qu'envers leurs proches au pays. J'étais déterminé à ne pas utiliser comme excuse le fait que nous n'avions pas participé à des combats soutenus depuis plus de cinquante ans.



## *Peloton de transport*

« Un, ici Quatre, on vient de nous tirer dessus. Des armes légères. »

Le camion de seize tonnes qui se trouve au deuxième rang devant nous dans le convoi prend feu. L'indicatif d'appel du véhicule est Quatre sur notre réseau radio. L'indicatif d'appel dans un convoi d'approvisionnement correspond simplement, la plupart du temps, au numéro du véhicule dans la colonne, rien de bien compliqué. Quatre vient de transmettre la nouvelle au commandant du convoi se trouvant dans le véhicule Un.

« Quatre, ici Un, Roger, que se passe-t-il derrière? », demande le Sergent MacDonald, commandant de section des Calgary Highlanders, de son véhicule de patrouille blindé Nyala.

« Quatre, sais pas, nous avons juste entendu une série de bang qui ressemblaient beaucoup au bruit que feraient des balles en frappant le blindage. »

« Quatre, ici Neuf », mon indicatif d'appel en tant que commandant d'unité. « Quatre, y a-t-il des blessés dans votre véhicule? »

« Négatif, tout le monde va bien. »

« Neuf, Roger. On voit monter un gros nuage de vapeur de votre véhicule, pouvez-vous continuer? »

« Quatre, oui, Monsieur, on avance toujours. »

« Neuf. Ok. Mac, envoyez immédiatement un compte rendu de contact à Orion Zero (le centre des opérations tactiques du 1 PPCLI) et à Orion Deux (le poste central des opérations du camp Nathan Smith). Notez les coordonnées (emplacement exact sur la carte) et nous noterons les détails

une fois arrivés à Nathan Smith. Gardons notre vitesse constante jusqu'à Nathan Smith et nous vérifierons alors les dommages du camion. Ce n'est pas le moment de s'arrêter pour y réfléchir. Toutes les stations 85 (tous les membres du convoi,) faites l'aperçu. »

Pendant tout ce temps, le paysage qui défile rappelle des images de l'Ancien Testament ...

« Roger, je crois que ça va aller... »

La conversation sur le réseau radio ci-dessus a peut-être duré quarante-cinq secondes, probablement moins. Des phrases entrecoupées, concises pour transmettre une foule de renseignements. Voilà comment les soldats déployés dans la province de Kandahar se parlent pendant leurs déplacements quotidiens.

Comme Aristote, l'illustre mentor d'un précédent conquérant de l'Afghanistan, Alexandre le Grand, l'a déjà observé : un objet ne peut se trouver à deux endroits à la fois. Tant que cette loi naturelle prévaudra, on aura toujours besoin de colonnes de logistique militaire. Durant la longue histoire de l'Armée canadienne, il a toujours été nécessaire de fournir du matériel militaire aux troupes avancées. Dans les provinces de Kandahar et d'Helmand en 2006, le matériel devait être transporté dans des camions militaires de l'ESN vers le 1 PPCLI, accompagnés d'une escorte de véhicules blindés. Cette tâche revenait au peloton de transport, sous-unité de l'ESN. Les caractéristiques propres au champ de bataille moderne ont eu de profondes incidences sur cette dernière et dangereuse étape du réapprovisionnement.

L'organisation du transport couvrait l'ensemble des divers aspects liés au mouvement, en partant du chargement et du réglage des aéronefs jusqu'aux services postaux, si précieux pour les troupes canadiennes. La principale tâche, fort dangereuse, de ce petit peloton composé de cinquante-six personnes déterminées consistait à conduire les véhicules Bison et les gros camions de logistique de seize tonnes dans le cadre de nos interminables convois. Les soldats affectés au transport, ou les « camionneurs » comme nous les appelons affectueusement dans le langage militaire, faisaient partie d'une organisation soumise à un

grand stress compte tenu du nombre de convois à organiser. Le rythme effréné et l'effectif réduit de la sous-unité étaient des sources constantes d'inquiétude pour moi. Pour réduire le stress des camionneurs, tout le monde à l'ESN, du laveur de bouteilles au commis, avait été désigné pour agir à titre de copilote et ainsi partager la charge de travail avec ce petit peloton. Le Lieutenant Doug Thorlakson, un officier autocritique et d'apparence sobre, doté d'une capacité de leadership exceptionnelle, dirigeait de près ce groupe de chauffeurs en faisant appel à son flair, lequel j'aimais particulièrement. Il avait la tête de l'emploi. Thorlakson lui-même a participé à un certain nombre de convois avec ses sergents afin de répartir la charge de travail; il était toujours sur la route. Je lui ai accordé avec plaisir sa qualification de chef de char lorsqu'il m'a



*Un bon lit douillet. Un camion logistique de 16 tonnes offre à l'équipage un peu d'ombre et de confort dans l'environnement austère de cette position de pièces au nord de l'aérodrome de Kandahar. Soulignons la présence d'un climatiseur d'un blanc éclatant sur le toit du camion. Un véhicule sans climatisation serait inefficace à Kandahar. Compte tenu de la chaleur accablante et du poids de l'équipement individuel du conducteur, le climatiseur est considéré comme un équipement essentiel et non un luxe.*

montré les documents préalables faisant foi de son expérience dans la Milice. Je crois que même Doug a été surpris par la rapidité avec laquelle sa note de service a obtenu une approbation. Son groupe avait besoin de lui, pas seulement à cause de sa taille restreinte, mais pour son approche terre-à-terre. Aucun leadership ne peut remplacer les expériences partagées. À la fin de la rotation, la plupart des soldats de ce peloton avaient participé à une centaine de convois, des centaines de kilomètres au cours desquels le convoi est traité comme une patrouille de combat. Sur les cinquante-six hommes composant le peloton, tous les soldats, à l'exception d'un, ont été impliqués dans un incident impliquant des talibans, que ce soit lors d'une déflagration d'IED, de tirs d'armes légères ou pour apporter de l'aide aux services sanitaires en transportant des civières sur un site comptant un grand nombre de blessés. Le pauvre bougre qui, parmi les cinquante-six membres du peloton, n'avait pas vu, pendant les sept mois, la moindre égratignure a souffert en silence, de la logique du soldat voulant que son premier incident avec l'ennemi soit catastrophique. À l'instar de tous les soldats à Kandahar, il a appris que les stress de la guerre peuvent peser plus lourds sur l'esprit que sur le corps.

### LE PREMIER VBL II

Les planificateurs du Corps canadien de la Première Guerre mondiale savaient pertinemment que la survie des éléments de SLC était importante pour la réussite de l'offensive. Durant l'attaque contre Amiens, des chars d'assaut Mark IV ont servi à l'approvisionnement, comme le mentionne le journal de guerre de la 1<sup>er</sup> Division canadienne : « Afin d'approvisionner les troupes pendant l'attaque du 8 et du 9 août, on a proposé d'affecter à la division six chars d'approvisionnement 'Mark V' (sic) qui pouvaient transporter huit tonnes chacun et se déplacer à une vitesse de deux milles à l'heure.<sup>71</sup> » Six chars d'approvisionnement ont été attribués à chaque division de tête et des listes de chargement méticuleuses ont été dressées. Comme on peut s'en rendre compte par le ton sceptique du quartier-maître général (QMG) divisionnaire, la

véritable utilité des chars d'approvisionnement durant l'attaque contre Amiens demeure probablement d'ordre psychologique :

C'était d'anciens chars de type Mark IV, très lents, incapables de transporter de lourdes charges. Simplement du point de vue du transport, on considère qu'une compagnie de mules efficace et bien organisée, ou encore, qu'un détachement de porteurs aurait pu être utile en plus d'arriver plusieurs heures avant eux ... Si on devait employer à nouveau des chars dans ce rôle, on recommande fortement les chars Mark V. Ils sont beaucoup plus rapides ...<sup>72</sup>

Bien que la lenteur du char Mark IV et ses possibilités de chargement limitées aient nui à son utilité en général, il a joué, selon moi, un important rôle logistique. Les planificateurs logistiques qui s'efforçaient de soutenir les premiers succès offensifs de l'ère moderne étaient particulièrement judicieux dans leurs déductions. Il était essentiel d'accroître la mobilité, la vitesse et la survie des unités de logistique dans le champ de bataille moderne. Les véhicules blindés sont en fait devenus la norme au sein de la logistique en Afghanistan. Peu importe ce que l'avenir réserve à la profession des armes, la vérité immuable — selon laquelle les approvisionnements de combat doivent être déplacés d'un endroit à un autre sur un territoire dangereux — ne peut être contournée. Le véhicule blindé Bison (un châssis de VBL II, légèrement plus petit et plus vieux que le VBL III), dans un rôle similaire au char d'approvisionnement Mark IV de 1918, est devenu une pièce d'équipement de premier ordre en logistique. Le Bison nous a ramenés aux conclusions de la Première Guerre mondiale : les unités de logistique ont besoin de protection. Dans la plupart des convois, le Bison sert de taxi sur le champ de bataille et de plateforme pour l'évacuation médicale.

Il serait probablement approprié de parler du magnifique VBL III. Le VBL III est un véhicule blindé de combat destiné à l'infanterie et doté d'un moteur diesel Detroit développant 350 chevaux-vapeur. Il peut transporter sept fantassins en plus des trois membres d'équipage. Son

principal armement consiste en une mitrailleuse à chaîne Bushmaster de 25 mm et en une mitrailleuse coaxiale 7.62. Le VBL III était le véhicule privilégié pour les déplacements dans le sud de l'Afghanistan, mais il n'offre aucun siège en classe affaires, loin de là. Rouler à bord d'un VBL III ou d'un VBL II Bison peut être catastrophique pour un claustrophobe. À la ferme de mes parents dans ma jeunesse, je suis tombé dans un trou profond de la grange à foin. Une fois au sol, je ne pouvais apercevoir, par un interstice, qu'une mince partie du plafond au-dessus de moi. Le foin m'écrasait et, bien entendu, étouffait mes cris de détresse. Je suis demeuré prisonnier de cet espace étroit pendant ce qui me sembla être une éternité avant que mon père ne me trouve et ne m'en extirpe. Je me souviens encore de la chaleur étouffante dans ma prison exiguë et du sentiment que je n'arrivais plus à respirer. À l'intérieur d'un VBL III ou de mon propre VBL II Bison, j'étais toujours hanté par cette souffrance que j'ai autrefois ressentie dans la grange à foin.

Le VBL peut transporter dix soldats, dont sept montent dans la soute. Vêtu de ma tenue de protection au complet et de ma veste tactique, lorsque je m'entasse avec les autres soldats et que la rampe se referme, mes anciens fantômes reviennent m'habiter, ne serait-ce qu'une seconde. Je vendrais mon âme pour devenir un guetteur aérien. Les guetteurs aériens sont les deux soldats qui se tiennent debout sur les bancs du VBL et dont la tête et les épaules sortent du pont arrière du VBL pour surveiller l'arrière du véhicule et en assurer la sécurité. Ils ne sont pas protégés contre les explosions d'IED, mais, au moins, ils s'abreuvent d'air frais. Avoir vendu mon âme, j'aurais fait une bien mauvaise transaction, car il est de loin préférable de se trouver à l'intérieur lorsqu'un IED explose. Il est facile d'être un guetteur aérien lorsque vous vous trouvez dans votre propre véhicule blindé, mais lorsque vous êtes à bord d'un VBL III de l'infanterie à titre d'invité, il est presque impossible de bousculer la rotation d'une équipe intimement liée. Ma première expédition vers le nord dans un VBL remonte au 13 avril 2006 et j'étais alors en compagnie du commandant adjoint du 1 PPCLI, le Major Todd Strickland. Todd est un leader sympathique et extraverti, au leadership très convivial, quoiqu'efficace. Nous étions en route depuis quarante-cinq minutes lorsque j'ai senti que je devais aller à la salle de bains. Le

café. Grâce à mon casque d'écoute avec microphone, j'avais pu suivre les communications sur le réseau radio du véhicule. Je savais donc que nous étions sortis de la ville de Kandahar. Todd et son chauffeur discutaient à savoir si le paysage le long de la rivière Arghandab était plus vert qu'à leur dernier voyage. Selon le chauffeur de Todd, le paysage avait peu changé depuis. J'ai dû mettre de côté mon orgueil et le protocole pour lancer sur le réseau radio du VBL : « Stop. Stop, les gars. Vous arrive-t-il d'arrêter pour vous soulager la vessie? » Gentiment, Todd a répondu qu'il avait prévu arrêter à un port plus au nord, quelques minutes plus tard. Merveilleux véhicule de combat, mais sans salle de bains!

Le Caporal Jeff Carpenter, un soldat chauffeur issu d'une famille de militaires, m'a montré une poignée de balles qu'il a extraites du blindage de son véhicule avec son couteau de service Gerber. « Regardez-moi ça, Monsieur. »

Je me suis arrêté pour admirer les balles. Carpenter a souri comme un enfant, ce qu'il était quelques années auparavant.

« Des vrais souvenirs, Monsieur! » Il sourit. Carpenter remet les balles dans sa poche et retourne lubrifier les innombrables joints de son camion de seize tonnes.

Le prochain convoi part dans moins de douze heures. Je prie pour que les balles continuent de se loger dans le blindage de nos véhicules.

Tous les convois qui roulent sur le champ de bataille instable de Kandahar courent des dangers, aucun d'entre eux n'est donc dépêché à la légère. Avant d'ordonner le départ d'un convoi, nous attendons maintenant qu'il soit devenu absolument vital pour différentes raisons, qu'il transporte un certain nombre de passagers et suffisamment de cargaison pour en justifier le besoin. Ce principe directeur était le moindre des services à rendre aux soldats. Nous devons investir du capital humain pour rendre ces convois de chars à bon port, nous avons donc adopté l'approche de Bedford Basin dans nos manœuvres visant à déplacer nos hommes et le matériel dans la province de Kandahar.<sup>73</sup> La procédure de combat et la

préparation mentale est la même pour les soldats, qu'ils aient à parcourir cinquante mètres ou cinq cents kilomètres. Les tâches liées à la procédure de combat et le jargon militaire connexe à l'étape de la préparation étaient lourds. Peu importe la distance à parcourir, les exigences de base en armes, en véhicules et en soldats étaient similaires. Se déplacer dans la campagne afghane par voie terrestre n'a jamais été sûr ni efficace.

Nos convois de véhicules sortaient sous escorte, assurée soit par nos propres camions Mercedes dotés d'une mitrailleuse, soit par les VBL III. Tout le jargon des mouvements terrestres en Afghanistan rappelle immanquablement la bataille de l'Atlantique. À l'instar du positionnement des navires de la marine marchande et de ceux de la Marine royale du Canada, les positions des véhicules blindés, de l'équipement spécialisé et des camions de logistique à l'intérieur d'un convoi étaient prédéterminées. Chaque véhicule et chaque équipage devaient accomplir des tâches bien précises durant le trajet et en cas d'attaques IED. Le Nyala RG 31, par exemple, était la plateforme de commandement préférée pour les escortes, on lui réservait la position de tête dans les convois de l'ESN. C'était le meilleur véhicule pour déclencher un IED du style plateau de pression, car il possédait une protection contre le souffle supérieure aux autres véhicules. On utilisait presque toujours les véhicules blindés Bison du peloton comme plateformes médicales en cas d'attaque. Ils roulaient autant que possible au centre du convoi. Et quant à nos escortes blindées, les VBL, les Bison et les Coyote, comme les anciens destroyers de la classe Tribal et les corvettes de la classe Flower sur les mers, eh bien, leur fonction était assez claire : tu périras avant que je périsse.

Le 28 février 2006. Notre convoi a été attaqué dans la ville de Kandahar la nuit dernière en revenant du camp Nathan Smith. Embuscade de haute technicité complètement ratée (Dieu merci!). Personne de ma troupe n'est blessé, mais tous manqués de peu. Le Caporal MacKinnon particulièrement secoué.

— Lieutenant-colonel John Conrad,  
journal de Kandahar, février 2006

La tranquillité pittoresque des dix-huit kilomètres vers la ville de Kandahar est trompeuse. Le sud de l'Afghanistan n'est pas une terre stérile et inculte privée de beautés naturelles, comme on serait tenté de le croire. Fait surprenant, la campagne recèle un riche potentiel agricole. Le maïs, les dattes et les raisins poussent facilement dans le sud de l'Afghanistan. Des deux côtés de la route n° 1, on peut admirer ces cultures et de magnifiques murs de pierres taillées à la main. La maçonnerie des murs de pierres sèches et les murs de pierres faits à la main agrémentent le paysage, et les ouvrages conçus par ces talentueux Afghans pourraient avantageusement être comparés aux plus solides fermes ontariennes. Un tapis de verdure entoure la base brune et empoussiérée de No Drug Mountain, l'attrait principal que les convois rencontrent sur leur route lorsqu'ils quittent l'aérodrome de Kandahar en direction de Kandahar à l'ouest. L'abondance du vert distrait l'œil, tout comme les traits de crayon de couleur vive tracés par un élève sur une page blanche. Ici et là, on aperçoit des troupeaux de chèvres qui broutent sous l'œil attentif d'un fermier. Comme toutes les chèvres du monde entier, elles passent leurs journées à manger et à éliminer. Se rendre à Kandahar rappelle, à bien des égards, les textes de la Bible. Des murs en terre séchée surmontés de toits de chaume tissé, des murs d'adobe épais construits avec des pierres et des briques faites à la main, des Afghans vêtus de costumes intemporels. Tout semble calme, trompeusement calme. Dix-neuf fois sur vingt, le paysage défilera inlassablement au passage de votre G-Wagon ou de votre VBL III. Au vingtième passage, le paysage se transforme en furie, une furie éveillée par une attaque IED ou une embuscade plus complexe. Une heure après l'attaque, vous avez peine à imaginer ce qui vient de vous arriver, étant donné la soudaineté des ondes de choc qui se sont évanouies dans un territoire où la guerre ne semble plus émouvoir quiconque, comme c'est le cas en Afghanistan. Voilà toute l'horreur de ce nouvel environnement opérationnel complexe pour nos soldats : un champ de bataille aussi beau qu'une carte postale. À l'instar de la génération du Feld-maréchal Haig qui s'efforçait de suivre la tactique préétablie consistant à faire de petites avancées et à tenir les positions acquises en vue d'assurer la réussite des attaques durant la Première Guerre mondiale, le soldat canadien doit, de nos jours, être disposé à se battre absolument partout et en tout temps.

Les soldats affectés au peloton de transport étaient constamment en mouvement à l'exception, peut-être, d'un ou de deux jours par semaine. Une telle routine exige une santé mentale à toute épreuve. La nuit avant un convoi, on envoyait les derniers courriels, on faisait des appels téléphoniques. Les soldats ne parlaient jamais de ce qui les attendait parce que les insurgés étaient extrêmement actifs dans le domaine de l'électronique. Un mot de trop, un vaisseau de moins. Nos services téléphoniques et de messagerie électronique n'étaient pas sécurisés. Mais, les familles savent lire entre les lignes. Elles savent lorsque l'épouse, le mari ou le petit ami quitte l'aérodrome de Kandahar. Dans mon cas, le deux points silencieux était, pour ma femme, le signal que j'étais parti en convoi et je suppose que bon nombre d'autres familles s'était donné un tel code. Après une dernière communication, les soldats coupent tout contact avec le Canada pendant les vingt-quatre à trente-six heures qui suivent. La nuit précédant un convoi, les soldats sont submergés d'une énergie fébrile en prévision du lendemain. Ils savent que les convois terrestres sont des cibles recherchées. L'ennemi avait l'avantage du premier geste, les cellules d'insurgés chargées de poser des IED nous traquaient pour nous éliminer, mettant nos vies en danger. Les jours où nous partions en convoi, nous nous levions toujours tôt le matin pour nous regrouper dans la zone de rassemblement du 1 PPCLI. Tous les convois canadiens, peu importe l'unité, partaient de la zone de rassemblement du groupement tactique, soit le Bedford Basin de la Force opérationnelle canadienne. Le territoire était sous la gouverne du 1 PPCLI, et lorsque les camions de l'ESN étaient en déplacement, ils devaient être en communication avec le centre des opérations du groupement tactique. Conformément au modèle de la « bataille de l'Atlantique » et selon la destination du convoi, il arrivait que des escortes de véhicules blindés du 1 PPCLI, s'ajoutent pendant le regroupement dans la zone de rassemblement. Les plus récents renseignements recueillis par le centre des opérations tactiques étaient transmis au commandant du convoi. La plupart des convois étaient prévus de manière à ce que les véhicules aient quitté la ville de Kandahar avant les premières lueurs du jour, mais les bris de véhicules et d'équipements nous retardaient invariablement. Les convois partaient rarement à l'heure et nous profitions rarement du couvert de la nuit.

Dans la zone de rassemblement, avant les premières lueurs du jour, l'énergie fébrile a disparu. Vous êtes concentré, mais détendu. En observant les soldats rassemblés pour le briefing des ordres relativement au convoi, vous plongez votre regard dans les yeux de personnes que vous chérissez plus que toute autre sur Terre. Ces hommes et ces femmes sont votre famille pour les vingt-quatre prochaines heures, plus ou moins. Chacun de vous remet littéralement sa vie entre les mains de ses compagnons de voyage. À cet instant, la peur omniprésente de faire l'objet d'une attention indésirable est enfouie profondément sous l'objectif tactique précis visé par le convoi. Cette anxiété fébrile pourrait ressembler à la sensation que l'on a en regardant son équipe de hockey préférée jouer le septième match des séries éliminatoires, c'est, du moins, la seule comparaison qui me vient à l'esprit. Si votre équipe tire de l'arrière, votre rythme cardiaque tend à s'accélérer et vous êtes anxieux quant à l'issue du match. À l'opposé, lorsque vous pratiquez un sport et que vous maîtrisez quelque peu la situation eu égard au résultat, vous n'êtes pas envahi par cette énergie fébrile. Vos muscles sont réchauffés et bien alimentés par les vaisseaux sanguins, votre cœur bat régulièrement et vos sens sont concentrés sur le travail à accomplir. Vous n'avez pas cette sensation de nervosité qui vous mord. Dans notre G-Wagon blindé, le Caporal-chef Crowder avait l'habitude de remplir sa gourde de café Starbucks pour accompagner ses barres de céréales, sans oublier les serviettes. Un homme de goût!

« Bonjour caporal-chef, pensez-vous que ce gilet de protection balistique me grossit? »

« Non, Monsieur », marmonne-t-il d'un ton monotone, las de devoir écouter encore une de mes blagues préférées.

« Bonne réponse. Partons. »

J'ai pris le poste de copilote dans un camion de ravitaillement en carburant faisant partie d'un convoi qui devait rencontrer certaines troupes du groupement tactique à un endroit prédéterminé pour les approvisionner. Sur la route que nous devons emprunter, il y avait eu un combat relativement

important plus tôt dans la journée, mais nous étions dans une position relativement sûre, puisque les méchants avaient été frappés durement et qu'ils étaient trop occupés à se sauver pour attaquer d'autres convois. Les gars que nous devons rencontrer sont venus en trois vagues réparties sur plusieurs heures. Nous avons attendu à notre base temporaire, au milieu de nulle part, sous la protection de nos véhicules blindés ... Cette histoire aide à mieux comprendre les tâches que l'on demande à nos troupes. C'était bon de voir tous les soldats s'activer ...

— Major Scott McKenzie, nouvelles de l'Afghanistan

#### **LA CINQUIÈME BATAILLE DE PASHMUL**

L'ESN a fourni un soutien rapproché aux opérations de la Force opérationnelle Orion se déroulant à Panjwayi durant la première semaine du mois d'août. L'événement le plus marquant pour l'unité est survenu le 3 août 2006, au moment où la Force opérationnelle Orion a reçu l'ordre de retourner à Pashmul pour détruire le bastion des talibans, que nous avons alors découvert. Christie Blatchford, la formidable chroniqueuse du *Globe and Mail* m'a déjà demandé après mon retour au pays si certaines dates m'avaient particulièrement marqué. Environ une demi-douzaine de dates sont gravées dans ma mémoire. Mes rêves me font revivre encore et encore ces journées. Le 3 août est une triste journée au cours de laquelle nous avons perdu quatre excellents soldats affectés au groupement tactique. Une semaine et demie auparavant, les Caporaux Gomez et Warren avaient été tués et le Caporal-chef Raymond Arndt allait les rejoindre, deux jours plus tard. L'assaut reconnu comme la cinquième bataille de Pashmul dans le district de Panjwayi s'est glissé entre ces tragiques événements. Tôt le matin du 3 août, deux VBL III avaient roulé sur des IED et avaient été signalés comme des véhicules endommagés. J'étais dans le poste de commandement de l'ESN ce matin du 3 août et j'écoutais la

progression d'Ian Hope sur le réseau radio. La situation à Pashmul était terriblement intense, car les talibans utilisaient à la fois des IED et la zone bâtie de Pashmul à leur avantage et au détriment des Canadiens. Un grand nombre de talibans avaient convergé vers Pashmul durant le mois où il a fallu mettre les bouchées doubles tandis que la Force opérationnelle Orion était dans la province d'Helmand. Entre-temps, le 1 PPCLI avait commencé le redéploiement vers le Canada. La première vague de membres du 1 PPCLI était repartie au pays et les premiers soldats du 1<sup>er</sup> Bataillon du Royal Canadian Regiment étaient arrivés. Je me rappelle avoir écouté les comptes rendus sur les Canadiens tués au combat (TAC) et j'ai senti la peur et le stress dans la voix d'Ian pendant qu'il ordonnait l'envoi de services d'évacuation médicale et de récupération sur le champ de bataille. Sa voix était agitée comme jamais auparavant, ce qui était tout naturel. Scott McKenzie se souvient de la vigile tôt ce matin-là, qu'il a résumé comme suit :

Quand je suis arrivé au travail ce matin-là, on m'a informé qu'il y avait eu une autre attaque IED contre un VBL et qu'un soldat avait été tué (le Caporal Reid). Je me trouvais toujours dans le centre des opérations en train de recueillir des renseignements sur cette attaque lorsqu'un second VBL a été frappé, quelque deux kilomètres plus loin (heureusement, personne n'a été blessé gravement lors de cette frappe). Toutefois, deux de nos VBL étaient maintenant immobilisés et il nous fallait former une équipe de récupération pour aller chercher les véhicules. Ce que nous avons fait. Ils sont partis de l'aérodrome de Kandahar pour se diriger vers la zone de combat pour récupérer les véhicules. Pendant que nous suivions la progression de l'équipe de récupération, les communications radio se sont vraiment multipliées et il était évident que le groupement tactique était en plein combat. La confusion s'est installée. Lorsque le commandant du groupement tactique a pris la parole sur les ondes et qu'il a dit qu'il n'avait

pas le temps d'envoyer une demande d'évacuation des pertes en bonne et due forme, mais qu'il avait besoin de suffisamment d'hélicoptères pour récupérer sept victimes, nous savions que les choses avaient mal tourné.

Nous avons dépêché un convoi de récupération composé de véhicules blindés Bison, de véhicules lourds de dépannage et de remorques Arnes (surbaissées) pour traîner deux des VBL III endommagés à partir de la zone de combat. Le commandant de mon peloton de transport, le Lieutenant Doug Thorlakson commandait les éléments de l'ESN de la colonne de récupération qui s'était déployée vers Panjwayi, quant à elle escortée par les Coyote du groupement tactique. La colonne allait devoir patienter longuement près du centre du district de Panjwayi pendant que le 1 PPCLI, traînait les VBL immobilisés jusqu'à un endroit sûr, là où l'équipe de Doug pourrait les prendre en charge. La zone autour du centre du district était achalandée, à proximité se trouvait un marché d'une certaine envergure, bondé de civils. Chanceux comme nous étions, Doug se tenait debout dans son Bison, derrière la mitrailleuse C6, en position de veille lorsqu'un véhicule, conduit d'une façon irrégulière, est apparu. Doug a fait des signes de la main pour que le chauffeur se range sur le côté, ce qu'il a fait pendant un moment. Je suppose que l'assaillant a agi de la sorte le temps de dire une dernière prière ou de rassembler son courage, parce que, immédiatement après, il s'est engagé au centre de la route et a commencé à accélérer en direction du convoi de récupération. Le Lieutenant Thorlakson a alors tourné la mitrailleuse vers la route et visé le pare-brise de l'auto, qui a immédiatement explosé. Nos soldats s'en sont tirés avec des blessures légères tandis que Doug a reçu des morceaux de shrapnel dans le cou et sur les avant-bras. Le morceau dans son cou a raté de peu l'artère carotide. De justesse. Ian et son SMR — l'Adjudant-chef Randy Northrup — m'ont raconté plus tard qu'ils avaient entendu, au loin, cette énorme détonation de l'autre côté du pont dans les environs du centre du district, il se trouvait alors à une position avancée sur le champ de bataille de Pashmul. Ils ont prié pour que l'attaque n'ait pas pour cible l'équipe de récupération des VBL III. Ils en avaient désespérément besoin pour sortir de ce guépier. Il s'agissait

de l'équipement pour la récupération et, grâce à Doug Thorlakson, les troupes de logistique et le précieux équipement d'extraction avaient été épargnés. Malheureusement, une vingtaine d'Afghans n'ont pas eu cette chance. Leur vie avait été soufflée par l'explosion.

J'étais si fier de Doug. Il est impossible, ou presque, de détecter une bombe humaine, plus particulièrement lorsqu'il s'agit d'un dispositif explosif placé dans un véhicule. Il avait accompli son devoir triomphalement et sauvé la vie de ses hommes. Certains auraient très certainement perdu la vie n'eût été de sa présence d'esprit. Il a également empêché que soient détruites presque toutes les pièces d'équipement requises pour récupérer les véhicules de combat dont nous disposions en Afghanistan. Scott McKenzie et moi-même les avons rencontrés à l'hôpital de rôle 3 après leur retour à l'aérodrome de Kandahar. Les soldats étaient terriblement secoués et les souvenirs, le soulagement et l'idée que cette triste journée aurait pu être encore plus tragique ont fait couler bien des larmes. J'ai demandé que Doug soit cité à l'ordre du jour pour son intervention rapide et professionnelle au cours de cette journée. Plus d'un an plus tard, on retirait le dernier morceau de shrapnel du bras de Thorlakson. Le morceau de shrapnel, de la taille d'une pièce de vingt-cinq cents environ, s'était niché dans un tendon sans être détecté jusqu'à ce que Doug ressentit de la douleur, un an et demi après l'explosion.

L'Adjudant-maître Earle Eastman se souvient avoir dépêché l'équipe de récupération, dont faisait partie Thorlakson, à partir de son atelier :

En août, le Caporal Cline et le Caporal Bond ont été appelés dans le district de Panjwayi pour récupérer un VBL qui avait heurté un IED. À leur arrivée, ils ont constaté qu'un autre VBL appartenant au même peloton avait frappé un autre IED. Ils ont poursuivi les opérations de manière à récupérer les deux VBL, jusqu'au moment où ils se sont aperçus que leur dépanneuse lourde avait été endommagée en cours de route ... ils ont continué et effectué les deux récupérations, sous le tir d'armes légères, faisant appel à leur courage et à leur ingéniosité en procédant à une

réparation de fortune sur un des VBL de sorte qu'il puisse être traîné. Pendant ce temps, un autre technicien s'est glissé sous le premier VBL endommagé par l'IED et a débranché les arbres de transmission de manière à pouvoir récupérer ce VBL avec la dépanneuse lourde endommagée. La bataille a ainsi pu se poursuivre.

Au dire de tous, l'équipe de récupération de l'ESN avait agi avec brio en ce 3 août. Cette terrible journée aurait pu être encore pire n'eût été de la détermination de ces remarquables soldats.

J'ai appris, plus tard ce soir-là, en fumant des cigares avec Ian Hope, qu'il n'entendait rien dans la radio ce matin-là. Dans le tumulte de ce combat acharné, il n'avait aucune idée si ses appels à l'aide étaient entendus ou confirmés par l'un de nous. Nous nous sommes installés sur la terrasse située à l'arrière du quartier général du groupement tactique, échangeant peu de mots, absorbés à regarder la fumée des cigares s'élever dans la nuit. Nous avons perdu quatre valeureux soldats dans les combats de la journée. Je ne savais pas quoi dire. Je ne le sais toujours pas.

## *Jours d'approvisionnement*

Pendant la bataille de la Somme, terrible offensive qui a duré de juillet à novembre 1916, le système logistique britannique s'est effondré, c'est-à-dire qu'il ne pouvait pas répondre à l'énorme demande de matériel nécessaire pour mener cette formidable offensive à bien. La demande de carburant et de munitions excédait de loin la capacité de l'appareil logistique du Corps expéditionnaire britannique. Ce qui ne cesse de m'étonner et de m'enrager, c'est que le problème auquel le Feld-maréchal Haig a dû faire face en 1916 est comparable, abstraction faite de l'échelle, à celui avec lequel la force opérationnelle canadienne est aux prises près de quatre-vingt-dix ans plus tard à Kandahar : les besoins logistiques inconnus d'un nouveau genre de guerre. Quelles anciennes vérités allions-nous réapprendre en retournant au combat? L'Armée de terre canadienne ne possédait aucune donnée ni statistique concernant les taux de consommation, les réparations et les missions de récupération dans ce genre d'opération anti-insurrectionnelle. J'ai donc décidé de recueillir le plus de renseignements possible sur l'empreinte logistique du 1<sup>er</sup> Bataillon, PPCLI. J'ai demandé à l'un de mes majors d'expérience de réunir des statistiques sur les habitudes de consommation du PPCLI tout au long de l'automne de 2005, soit pendant la période d'instruction préalable à la mission à Wainwright. Malgré les efforts soutenus que nous avons déployés, les données recensées au Canada sur les habitudes de consommation quotidiennes du 1<sup>er</sup> Bataillon, PPCLI, se sont avérées inutiles en Afghanistan, voire trompeuses. Le VBL III avait besoin d'une plus grande quantité de tout pour rester en état de marche dans le rude théâtre afghan. Lorsque nous avons entamé nos

manœuvres dans ce pays, nous avons recommencé à zéro la collecte de données sur la consommation.

J'ai conservé des pages et des pages de spécifications et des statistiques concernant le bataillon d'infanterie d'Ian Hope. Il n'y a pas si longtemps, je chérissais ces données plus qu'un lingot d'or. Quand je feuillette ces pages aujourd'hui, je vois un fouillis de faits et de chiffres sur les besoins en carburant, la fréquence des réparations et les pannes mécaniques — un recueil insensé de données de temps de guerre. Pourtant, ces chiffres véhiculent un puissant message. Ce message n'a maintenant plus aucune portée pratique, mais il n'y a pas si longtemps, l'information contenue dans ces pages était tout pour moi. Ce genre de renseignements peut servir à faire des prévisions logistiques. Il n'y a jamais de manuel pertinent pour résoudre le problème épineux du jour et, dans le cas des pratiques logistiques canadiennes en zone de guerre, il n'existe aucun manuel tactique utile depuis belle lurette. Depuis encore plus longtemps, le soutien logistique du combat n'intéresse plus vraiment personne. Très souvent à Kandahar, j'aurais volontiers fait don de ma ferme si j'avais pu, en échange, connaître la suite des événements. Aux premières lueurs de l'aube, en Afghanistan, alors que j'enfilais mes bottes, je pouvais au moins m'avouer à moi-même que je n'en avais aucune idée.

Les pénuries de munitions sont devenues cauchemardesques à la fin de ma période d'affectation à Kandahar. J'ai rêvé de cartouches toutes les nuits pendant plusieurs mois après mon retour au Canada. Nous avons tenté de rationaliser la gestion des munitions, mais nos efforts ont été réduits à néant quand des opérations de combat se sont intensifiées en juillet. En août, la pénurie de munitions canadiennes à Kandahar était, pour le moins, grave. L'objectif initial consistait à ne jamais manquer de munitions et, ensuite, à rationaliser nos maigres stocks conservés dans nos nouvelles installations à l'aérodrome de Kandahar. Lorsque les opérations ont débuté en février 2006, le point d'approvisionnement en munitions contenait de nombreux types de munitions qui étaient peu utiles dans le théâtre. Nous visions à réduire le nombre d'articles dont nous n'avions pas besoin afin de libérer de l'espace pour ceux dont

nous avons besoin. Plan simple et logique, direz-vous. Nous voulions que les commandes de cartouches soient bien préparées. L'ère de la logistique brute était révolue et, aujourd'hui, le réapprovisionnement en munitions canadiennes est coûteux et traité avec une précision clinique. À l'instar d'un automobiliste qui calcule le nombre de litres qu'il consomme aux cent kilomètres, nous avons tenté de comprendre notre consommation de munitions pour savoir quand nous devons nous réapprovisionner. Connaissant la consommation d'essence de sa voiture, l'automobiliste peut s'arrêter tranquillement dans une station-service lorsque son réservoir est aux trois quarts vide. Nous sortions de notre zone de confort quand nos stocks de munitions atteignaient la marque de quarante-cinq jours d'approvisionnement. Il fallait alors refaire le plein de tous les types de munitions. Cela semble élémentaire, mais l'application de la logique à l'achat de cartouches est quelque peu révolutionnaire pour les logisticiens canadiens d'aujourd'hui. À l'époque des missions de maintien de la paix, nous avons l'habitude de constituer des stocks de munitions et de dire que nous possédions trente jours « d'approvisionnement ». Personne n'a jamais dû justifier ces dires, car les munitions ne sont pas consommées au même rythme pendant les missions de maintien de la paix. En fait, si les choses vont bien, aucun coup de feu n'est tiré. Un coup de feu pendant une mission de maintien de la paix est un événement qui peut avoir des retombées stratégiques. Le problème pendant une mission de maintien de la paix classique consiste plutôt à vérifier si les munitions sont périmées. C'était notre tâche principale pendant nos dix années en ex-Yougoslavie. Or, dans le sud de l'Afghanistan, aucun risque que les cartouches canadiennes deviennent périmées, ce qui s'est avéré problématique pour la chaîne d'approvisionnement canadienne. À quelle quantité de munitions correspond une journée d'approvisionnement? Quelle est la longueur d'un bout de corde? Les combats à Kandahar nous ont forcés à devenir forts en math. Nous devons savoir ce que nous utilisons. Nous devons nous réapprovisionner, mais quelle quantité de cartouches devons-nous commander? Et à quelle fréquence?

« Venez ici et mettez votre maudit chapeau », a aboyé le Général Fraser. Quelques heures plus tôt le 19 août 2006, le sergent-major

régimentaire et moi avions été convoqués à son bureau pour lui dire au revoir. Le commandant partait en congé le lendemain, et Paddy et moi allions être rentrés au Canada à son retour. Nous avons rencontré le patron dans la salle à manger principale de l'aérodrome de Kandahar, et il était de très bonne humeur. Quand nous nous sommes présentés à son bureau à 19 h, la mine du Général Fraser s'était renfrognée. Quand on nous dit de « mettre notre chapeau », cela signifie généralement qu'on va y goûter. Toute familiarité est bannie pendant que le soldat reste au garde-à-vous et est la cible de reproches. De toute évidence, l'entretien de départ convivial que Paddy Earles et moi espérions ferait place à une conversation à sens unique.

Mon estomac s'est noué. « Sergent-major régimentaire, allez donc chercher du café », ai-je chuchoté rapidement à Paddy Earles.

Il était déjà parti. Cela allait quand nous nous faisons tirer dessus par les talibans dans les convois, où ses dernières illusions à mon sujet ont dû s'évanouir ou alors s'amplifier. Je me foutais même qu'il m'ait vu pleurer lors du service commémoratif qui s'est tenu au campement après le décès de Raymond Arndt. Mais, aussi bizarre que cela puisse paraître, je ne pouvais pas supporter l'idée que mon propre commandant me réprimande devant lui. Ça me dérangeait; appelons cela la logique militaire. Le Lieutenant-colonel Omer Lavoie était assis à côté du Général Fraser. Ils étaient tous deux penchés sur un rapport déposé sur la petite table de salon placée entre leurs chaises. Le Lieutenant-colonel Lavoie, un officier fantastique que j'aime beaucoup, était l'image même du professionnalisme : courtois et intéressé. Il était dans le théâtre depuis près d'un mois, dirigeant l'intense passation de commandement à Ian Hope. Il discutait des pénuries de munitions avec le Général Fraser, et particulièrement de celles touchant les quatre pièces canadiennes de gros calibre. La consommation de munitions en juillet nous avait pris au dépourvu. Nous étions presque à court de nombreuses munitions, et l'importante opération *Medusa* de l'OTAN devait commencer dans moins de deux semaines.

Le Général Fraser m'a regardé droit dans les yeux. « Vous m'aviez dit qu'on ne manquerait jamais de munitions! »

« Nous avons rencontré des embûches de taille en juillet ... » Je



*Le Brigadier-général Fraser s'adresse à des militaires canadiens lors d'une modeste célébration de la fête du Canada à l'aérodrome de Kandahar. C'était environ un mois et demi avant le débat houleux et stressant sur le manque de munitions. Aucun de nous présents à la fête du Canada ne se doutait que les munitions canadiennes allaient disparaître à un rythme alarmant durant le mois de juillet. Nos efforts pour assurer un suivi de l'utilisation des munitions ont été anéantis par les opérations de combat de la Force opérationnelle Orion en juillet.*

cherchais mes mots, sachant que j'avais très peu de temps pour m'expliquer. En fait, je n'ai pas pu finir ma pensée.

« Allez régler ce problème! Je veux que vous soyez de retour ici dans une heure exactement pour me dire comment vous avez réglé la situation. »

« D'accord, Monsieur. »

Nous avons tenu un relevé minutieux de la consommation de munitions pendant les cinq premiers mois de notre période d'affectation afin de déterminer ce que représentait une journée d'approvisionnement en munitions. Il s'agissait d'une tâche ardue, mais avec la collaboration des sergents quartiers-maîtres de compagnie du groupement tactique, de Heather Morrison, l'officier des opérations de mon bataillon, et

de Scott McKenzie, mon commandant adjoint, qui avait la bosse des mathématiques et était très savant, nous disposions de données très fiables en juin.<sup>74</sup> Malgré les complexités inhérentes, les résultats dépassaient nos attentes, et j'avais à deux reprises mis le Général Fraser au courant de nos progrès entre avril et juin. Nous avons poussé nos calculs au point de pouvoir indiquer avec une certaine certitude la quantité requise chaque jour de chaque type de munitions. Par exemple, selon nos statistiques, la Force opérationnelle Orion utilisait un peu plus d'une dizaine de cartouches de 5,56 mm par jour. Nous avons des statistiques de ce genre pour toutes les munitions utilisées à Kandahar. Ces chiffres me donnaient à tort un sentiment de confiance à l'égard de nos stocks. Si nous n'avions pas besoin de passer de commandes avant que nos réserves atteignent la marque des quarante-cinq jours d'approvisionnement, alors nos stocks de certains types de munitions dureraient des mois, voire des années. Ce que nous n'avions pas prévu, c'est un mois comme le mois de juillet 2006, où les combats ont atteint un sommet; où la chaîne d'approvisionnement de l'ESN s'est étirée sur plus de trois cents kilomètres jusqu'à la province d'Helmand; où les VBL III de la Force opérationnelle Orion revenaient remplis de cartouches vides aux bases d'opérations avancées. Le groupement tactique n'a pas transmis de comptes rendus de consommation de munitions pendant ce mois, ayant amplement de pain sur la planche avec la prolongation de la phase finale de l'opération *Mountain Thrust* et les opérations de combat dans deux provinces de l'Afghanistan. L'ESN, tout aussi surchargé, n'a pas remarqué l'absence de ces comptes rendus.

Ces circonstances ont donc faussé les données concernant la quantité de munitions que nous avions en Afghanistan, surtout en ce qui avait trait à l'artillerie. À la mi-juillet, lorsque nous avons atteint la date limite, la commande de munitions en vue de la phase suivante des opérations, j'avais la fausse impression que nos stocks de tous les types de munitions étaient beaucoup plus importants qu'ils ne l'étaient en réalité.<sup>75</sup> La dernière commande de munitions envoyée au Canada était dangereusement petite. La quantité commandée était insuffisante pour renflouer entièrement nos stocks. Le Major Bob Herold, mon responsable des munitions, avait vu le problème et m'avait imploré de commander davantage de munitions. Je m'étais emporté contre lui, croyant qu'il n'avait pas bien compris

l'étude sur la consommation de munitions et notre inlassable quête destinée à déterminer la quantité de munitions correspondant à un jour d'approvisionnement. Pour empirer les choses, la relève du 1<sup>er</sup> Bataillon, PPCLI, par le 1 RCR était presque terminée, si bien que le Lieutenant-colonel Omer Lavoie tenait alors les rênes à titre de commandant du nouveau groupement tactique. Compte tenu de la méthode de combat du Lieutenant-colonel Lavoie, les besoins en obus d'artillerie seraient beaucoup plus grands que ceux du 1<sup>er</sup> Bataillon, PPCLI. Les maigres stocks s'épuisaient à un rythme effréné. Je croyais que les calculs que Scott McKenzie et moi avons effectués étaient infaillibles, mais j'avais mal évalué les retombées du mois de juillet. Bob Herold avait bien évalué la situation, lui. Cela aurait pu être catastrophique pour l'opération suivante, la première bataille de l'OTAN.

Je me suis retrouvé, au garde-à-vous, dans le bureau du commandant de la brigade le 19 août, deux semaines à peine après la constatation de la crise et la prise de mesures pour renflouer les stocks de munitions. Après avoir pris connaissance, au début d'août, de toute la vérité au sujet de la consommation de munitions en juillet, nous avons mis des mesures en place. Nous avons fait pression sur le Canada pour obtenir un réapprovisionnement d'urgence en munitions. La partie serait serrée, mais j'étais certain que nous serions prêts pour l'opération *Medusa*. Le Général Fraser était inquiet, et j'avais l'impression d'avoir grandement déçu le patron. J'étais si certain d'avoir bien cerné le mouvement des munitions à Kandahar. Omer Lavoie avait eu raison d'informer son commandant de brigade de la situation, bien que les propos acerbes du Général Fraser devant Omer Lavoie hantent toujours ma mémoire. Le fait que nous ayons déployé beaucoup d'efforts pour prévenir une telle situation et que ces efforts aient échoué me torturait encore plus. Les réalités du combat et une relève sur place entre deux excellentes unités de combat, bien que très différentes l'une de l'autre, m'ont enseigné bien plus concernant les munitions que ma vingtaine d'années d'expérience.

Un an après notre rencontre tendue à la brigade le 19 août 2006, le Général Fraser et moi sommes allés prendre une bière ensemble à Toronto. « La pénurie de munitions n'était pas votre faute. Votre erreur, c'est d'avoir tenté de rectifier la situation sans me parler du problème

avant. Vous auriez dû venir me voir tout de suite, puis on se serait attaqué à la tâche. »

Si seulement il y avait des manuels sur la façon d'agir dans de telles situations ...

Les munitions n'étaient pas la seule source de préoccupation de nos soldats de l'approvisionnement. Le peloton d'approvisionnement de l'ESN était dans un état permanent de gestion de crise. Nous voulions à tout prix éviter que les fantassins s'inquiètent de ne pas avoir le nécessaire. En réalité, nous avons souvent failli manquer de certains articles, surtout des munitions. Certains types de munitions étaient si rares qu'elles se comptaient sur les doigts d'une main.<sup>76</sup> Je n'ai jamais voulu que le groupe d'Ian Hope s'inquiète de cela. L'officier responsable des munitions, le Major Bob Herold, un homme astucieux grand fumeur de pipe, et sa petite section ont multiplié les appels téléphoniques et les courriels, organes vitaux du monde canadien des munitions, et ont accompli un miracle après l'autre pour combler les pénuries en coulisse, à l'insu des fantassins. Parallèlement, j'espérais qu'en créant l'illusion d'une source intarissable d'excellent équipement, nous aurions un effet corrosif sur les talibans. Tout le monde peut jouer au dur pendant quelque temps. Mais il faut qu'une force opérationnelle possède un solide soutien logistique pour résister durant sept mois dans un environnement aussi rude que celui où nous nous trouvons. Certains croient que le raffinement de la logistique prive les soldats de l'effet psychologique bénéfique découlant de la présence d'abondantes ressources. Je ne crois pas que ce soit vrai. Même si l'empreinte logistique est réduite sur le champ de bataille contemporain, le soldat canadien détient un énorme avantage psychologique en sachant qu'il dispose en quantité d'excellents équipements et matériels. Nous avons travaillé fort pour donner au groupement tactique l'impression que les approvisionnements étaient abondants même quand cela n'était pas le cas. L'intention, c'était que la logistique s'occupe de faire venir le matériel de remplacement du Canada, l'infanterie ayant déjà assez de soucis. De même, l'effet corrosif sur l'ennemi est toujours là. L'idée que nous regorgeons d'approvisionnements mine le moral de l'ennemi. Vous pouvez mettre un de nos VBL III hors combat, nous en avons cent autres pour le remplacer.

Soyons francs. Le soutien logistique fait souvent les frais de blagues stupides. Je ressasse encore la fin du *Maître de guerre*, un film de Clint Eastwood où un général ordonne à un commandant de compagnie du Corps des Marines loufoque et inefficace de « retourner au service d'approvisionnement du Corps » après l'échec de l'invasion de la Grenade. Soupir... J'aime bien Clint Eastwood, mais je connais peu de commandants de bataillon des services qui voudraient compter un tel commandant de compagnie parmi leurs effectifs. Certainement pas en Irak ou en Afghanistan.

« Eh, toi, si tu me donnais tes bottes, tu n'aurais plus rien sur tes étagères. »

Très drôle, du moins jusqu'à ce que l'on se retrouve dans une vraie guerre. Perdre le contrôle de la chaîne d'approvisionnement de son pays, c'est envoyer des soldats à la mort. La nature changeante du soutien logistique me fascine, les progrès prodigieux qui sont accomplis ainsi que les fluctuations. Comme les chaussettes qui disparaissent mystérieusement dans la sècheuse ou le compte d'opérations qui n'est jamais tout à fait équilibré, l'art de l'approvisionnement ne s'explique pas en termes physiques et mathématiques. La majeure partie du temps, le peloton d'approvisionnement travaillait dans un coin poussiéreux de l'aérodrome. Ce peloton, dirigé par le Capitaine Bobby Alolega, un homme à la voix douce et toujours de bonne humeur, ressemblait à un entrepôt vivant. Il était essentiel de savoir ce que nous avions et ce que nous n'avions pas. À Kandahar, nous avons fait face à un scénario auquel nous n'avions pas été confrontés depuis des générations, soit l'impossibilité de toujours obtenir une plus grande quantité d'un matériel ou d'une autre, du moins pas immédiatement. Malgré notre petite taille, nous avons la chance de pouvoir compter sur les meilleurs soldats de l'approvisionnement des Forces canadiennes. Les combats dans un pays enclavé nous ont fait réaliser qu'une fois les stocks épuisés, ils sont épuisés. Les hommes et les femmes de notre organisation faisaient le suivi de milliers et de milliers de pièces et achetaient des articles qu'ils ne pouvaient pas obtenir à temps auprès de la chaîne

d'approvisionnement canadienne. La quantité d'approvisionnements n'est pas infinie et, en situation de combat, on peut effectivement manquer de quelque chose.

Nos soldats de l'approvisionnement ont relevé un défi psychologique unique. Tous les membres de l'unité devaient participer aux convois afin de partager les tâches liées à la sécurité avec nos pelotons d'infanterie, de transport et de maintenance. En réalité, toutefois, la majeure partie du travail d'approvisionnement devait se faire à l'aérodrome de Kandahar. Ce travail était essentiel à la réussite de la mission. Lorsqu'on est confiné au campement et qu'on voit des soldats revenir blessés, ou pire, ou que l'équipement et les tenues de combat reviennent tachés de sang, on ne peut pas s'empêcher d'être troublé. Les soldats qui sont confinés au campement commencent à croire que les talibans mesurent seize pieds et qu'ils sont partout hors des retranchements. La peur, la culpabilité et la tension s'intensifient comme une psychose, si bien que la participation aux convois aide à se sentir mieux. Nous avons éprouvé d'énormes problèmes d'approvisionnement au début de notre période d'affectation. Le peloton d'approvisionnement devait déballer et trier l'équipement qui avait été livré de Kaboul. L'unité précédente avait fait de son mieux pour charger les conteneurs maritimes, mais d'après l'état de certains d'entre eux, elle avait manifestement manqué de temps. Le personnel canadien du quartier général de la brigade multinationale du Général Fraser, l'hôpital militaire de rôle 3 dirigé par le Canada à l'aérodrome de Kandahar et le groupement tactique avaient un besoin urgent d'approvisionnements. Les trente-six techniciens en approvisionnement travaillaient jour et nuit pour assouvir ce besoin insatiable. J'avais fait erreur quant au nombre de personnes affectées aux achats sur place au sein de notre organisation, soit les soldats qui peuvent se procurer des biens à l'extérieur de la chaîne d'approvisionnement militaire et, dans la plupart des cas, plus rapidement. Il y en avait deux à Kandahar, ce qui me semblait suffisant étant donné la présence d'un comptoir d'achat à notre Base dans la péninsule arabe et d'un autre, imposant, à Montréal qui se procuraient des biens à l'extérieur de la chaîne d'approvisionnement militaire et nous les expédiait. J'ai appris, à mes dépens, que le comptoir de Montréal aurait tout aussi bien pu être

sur la lune. Cette ville était trop loin pour la plupart des choses dont nous avons besoin. Nous avons besoin de ces choses sur-le-champ et le pont aérien qui nous reliait à Kandahar ne suffisait pas non plus à la tâche. Un produit acheté à Montréal doit quand même être chargé sur un aéronef Hercules pour nous être livré. J'ai donc appris qu'il aurait fallu, autant que possible, se procurer les biens en sol afghan. L'achat de matériel et de services auprès des Afghans — même si cela était un peu plus long et que la qualité était légèrement inférieure — était une bonne façon de contribuer au redressement d'une économie qui cherche désespérément à délaissier la culture du pavot et la production d'opium. En fin de compte, nous avons dépêché des acheteurs militaires vers le sud, dans la péninsule arabe, pour repérer et acheter du matériel de base pour les Canadiens en Afghanistan.

Tout au long de cette période de désespoir, je n'ai jamais entendu un membre du peloton d'approvisionnement se plaindre. Bobby, l'homme le plus doux de l'ESN, souriait constamment et voyait le côté positif des choses, alors que son chevronné sergent-major, Ollie Cromwell, manifestait une patience d'ange dans l'exercice de ses fonctions, mettant son énergie à profit pour résoudre les problèmes comme si notre vie en dépendait. Et parfois, c'était effectivement le cas.

Bonjour Nous sommes Canadiens. Nous désirons acheter pour quatre-vingt-dix mille dollars d'étagères métalliques pour un établissement de santé militaire au nord. En passant, pas besoin de les emballer, car nous en avons besoin hier.



*Qui a dit que ce n'était pas réparable?*

Le Caporal-chef Whelan est un marathonien à l'allure de joueur de Lméchant secondaire (linebacker). C'est un vrai soldat et aussi un mécanicien de véhicules à l'ESN. Terre-Neuvien pure laine, Whelan parle lentement, réfléchit vite et est reconnu pour son penchant pour la cigarette, son ironie et son amour de la course. Je l'ai observé alors qu'il terminait un marathon à Edmonton en août 2005. « Marathon » n'est pas le bon mot pour décrire cette épreuve militaire connue sous le nom de *Mountain Man Competition* et qui consiste en une longue course de fond. À son arrivée avec un excellent chrono, Whelan s'est étendu sur le gazon pour savourer une cigarette et une boisson gazeuse tout en regardant les autres soldats franchir la ligne d'arrivée. Il a également reçu un don remarquable pour la mécanique et il est capable de tout réparer y compris les véhicules de combat canadiens VBL III. Il peut les réparer les yeux fermés et c'est à peu près ce qu'il faisait dans les bases d'opérations avancées (BOA) de la province de Kandahar, parmi la poussière et les roquettes. Durant notre affectation, Whelan s'est souvent retrouvé à l'extérieur des retranchements et de leur sécurité relative afin d'offrir un soutien mécanique rapproché aux fantassins dont la vie dépend de l'état de fonctionnement de l'excellente machine de combat qu'est le VBL III. J'ai toujours aimé tuer le temps avec le Caporal-chef Whelan chaque fois que j'en ai eu l'occasion. Qui ne l'aurait pas fait? Il a l'esprit intuitif et n'est jamais pressé. Il s'informe toujours des autres, comment ils vont, comment ils s'en tirent. Il ne parle de lui-même que lorsqu'on l'incite à le faire.

C'est d'ailleurs, bien sûr, une tierce personne, un journaliste canadien en l'occurrence, qui m'a raconté un des exploits de Whelan. L'histoire

remonte au début de notre affectation, à la fin d'avril, au moment où toute la Force opérationnelle travaillait à la construction d'une BOA (Martello) pour la compagnie Alpha dans le nord de la province de Kandahar. L'histoire, brève quoique très évocatrice, agrémentée de volutes de cigares et de poussière afghane séculaire, m'a été racontée derrière le conteneur maritime en acier qui sert de quartier général à la Force opérationnelle à l'aérodrome de Kandahar.

« Connaissez-vous le Caporal-chef Whelan? », m'a demandé le journaliste.

« Bien sûr », ai-je répondu. « Il lui arrive de sortir de sa coquille. »

Au moment où se déroule l'histoire, Whelan était le chef de l'équipe de réparation sur un convoi de la Force opérationnelle Orion et, comme c'est souvent le cas, un des véhicules est tombé en panne. Le bris mécanique ne pouvait être réparé sur place et les soldats se préparaient à l'infâme et longue halte propre aux opérations dans le sud de l'Afghanistan. Le Caporal-chef Whelan et la compagnie Alpha, la compagnie d'infanterie à laquelle il est affecté, devaient passer la nuit dans une zone peuplée d'insurgés. Sur le plan tactique, ils s'attendaient à une nuit mouvementée.

« Whelan s'est dirigé nonchalamment vers son Bison, a rangé ses outils (pour le VBL III) dans son véhicule blindé et s'est emparé d'un outil bien plus utile compte tenu des circonstances », me raconte le journaliste. « D'abord, nous ne pouvions distinguer ce qu'il tenait, puis nous avons vu que c'était son fusil. À cette heure du jour, nous étions passablement éreintés. Whelan nous a salué d'un signe de tête tandis que nous, les journalistes, observions ce grand Terre-Neuvien. Puis, en brandissant son fusil réglementaire C7 A2, il a dit : "Eh bien la gang, il semble que nous allons avoir besoin de ceci ce soir." »

Je l'entends encore dire ces paroles lentement, plus simplement que jamais, comme s'il commandait un capucino glacé au Tim Hortons. Les journalistes souriaient nerveusement, mais ils se sont sentis mieux, bien malgré eux. Je n'étais pas là cette nuit de la fin d'avril 2006, mais j'ai souri moi aussi, pour des raisons totalement différentes.

Au début d'avril 2006, presque un mois avant ce moment empreint de détermination devant les journalistes canadiens, une autre équipe de mécaniciens de l'ESN était partie avec la compagnie Alpha patrouiller

dans le nord de la province de Kandahar. Ils étaient avec le PPCLI pour offrir un soutien rapproché, mais ils ont eu l'occasion de se servir de la mitrailleuse C6 de leur Bison. Cette fois-là, il n'était pas question d'un bris, mais d'une attaque contre un VBL III faisant partie de leur convoi. Le véhicule canadien avait été touché par un IED et, dans la foulée, le Caporal-chef Bennett et le Caporal Firth avaient repéré les insurgés qui avaient déclenché le dispositif explosif. Les mécaniciens ont tiré sur les attaquants et les ont contenus avec la mitrailleuse C6 installée sur leur véhicule de réparation mobile Bison. Leur réaction instinctive a donné de précieuses minutes de répit à l'infanterie pour qu'elle puisse prendre soin des victimes et reformer le convoi.

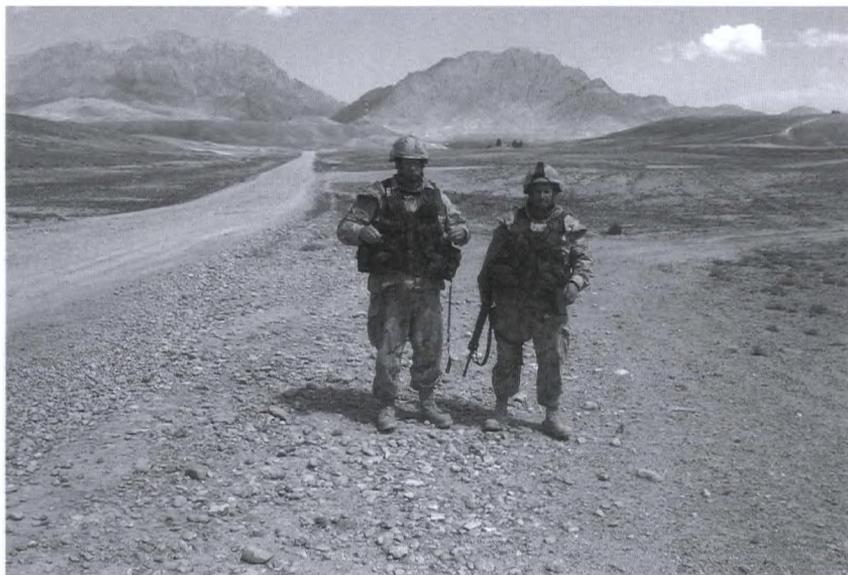
Je suis heureux de connaître ces hommes. Je suis encore plus content qu'ils combattent à nos côtés. Ce n'est pas un pays pour les hommes vieillissants. Il m'est arrivé tellement souvent, après des journées de convois éreintantes, de me sentir à moitié mort, vidé et inefficace. Les soldats comme Whelan, Bennett et Firth dynamisent les vieux qui sont alors capables de continuer à assumer leurs tâches encore et encore. Qui ne serait pas fier d'eux?

On a toujours dit que Doug Flutie, le superbe quart arrière ayant joué dans la ligue collégiale américaine, la Ligue nationale de football et la Ligue canadienne de football, n'avait jamais perdu un match et qu'il avait seulement manqué de temps. Le même adage peut s'appliquer aux soldats de notre peloton de maintenance ou « atelier de campagne », comme on l'appelle dans la langue courante. Je sais au plus profond de mon cœur que, peu importe l'ampleur des dommages causés par l'ennemi à nos véhicules de combat et à nos camions blindés, cette équipe est capable de tout réparer. Une certitude qui m'a insufflé une grande confiance même lorsque les VBL III endommagés au cours des combats s'entassaient dans l'atelier. L'enjeu sur le champ de bataille et ennemi juré des logisticiens : le temps. Les réparations trop complexes et qui grugent trop d'heures de travail si précieuses sont effectuées au Canada. On ne peut se permettre de laisser tous les médecins s'occuper d'un seul patient extrêmement malade. Le triage des bris mécaniques est impératif si l'on veut consacrer la majorité de nos forces au combat. Le peloton de maintenance, à l'instar du peloton de transport, avait

deux rôles : fixe et mobile. Les réparations mécaniques plus longues et plus compliquées et les mises au point étaient effectuées à l'atelier de l'aérodrome de Kandahar. Le travail du peloton, toutefois, se faisait principalement à l'extérieur des retranchements. Ses équipes de réparation étaient détachées auprès des compagnies d'infanterie afin de procéder aux réparations et aux exfiltrations sur place. Elles prenaient soin de l'ensemble de l'équipement, des armes et des systèmes de conduite de tir et elles fabriquaient même certains articles grâce à leur atelier de soudure, petit mais remarquable. À mes yeux, ces habiles artisans militaires étaient capables de tout réparer. Le peloton était entre bonnes mains avec le Capitaine Chris Woods, à l'esprit rationnel, et mon sergent quartier-maître technicien — équipement, l'Adjudant-maître Earle Eastman, un homme bourru, mais très ingénieux. Earle Eastman était un vieux renard rusé, doué pour l'organisation et bien branché avec la communauté technique à Ottawa pour faire bouger les choses. Chris était un bon officier et un chef empathique qui s'inquiétait sincèrement du bien-être de ses soldats. Il a pris la malheureuse décision de se raser la tête pour être plus à l'aise pour travailler dans l'atelier poussiéreux de l'aérodrome de Kandahar. Dès le rasage terminé, laissant un crâne blanc et luisant, on annonçait la visite du premier ministre au camp. De cette affectation, je me plais à me rappeler, entre autres, l'image du Capitaine Woods, un homme très discret et réservé, donnant un briefing au premier ministre Harper avec un crâne dégarni arborant ce duvet que l'on voit sur les têtes fraîchement rasées. Je crois que même M. Harper, normalement en pleine maîtrise de lui et imperturbable devant les caméras, a remarqué le nouveau style de Chris.

Les activités de maintenance ont conservé un rythme effréné durant les sept mois qu'a duré l'affectation. Nous allions d'un sentiment d'extrême urgence au désespoir le plus total. Nous avons bien fait de nous en tenir le plus souvent au sentiment d'urgence. La taille de notre unité avait été limitée à trois cents membres, mais je pouvais accroître la taille de l'atelier en réduisant le nombre de cuisiniers à une douzaine. Cette situation a été rendue possible grâce aux entrepreneurs américains présents à l'aérodrome de Kandahar qui préparaient bon nombre de nos repas. Les seules cuisines canadiennes en activité durant notre

*Qui a dit que ce n'était pas réparable?*



*Génie technique. L'Adjudant-maître Earle Eastman (à gauche) et le SMR Paddy Earles s'arrêtent le temps d'une photo devant la chaîne de montagnes Hindu Kush à Kaboul. Un petit détachement de l'ESN était installé à Kaboul pour assurer un appui aux quelques Canadiens qui étaient postés dans la capitale. Nous avons invité à Kaboul des visiteurs importants de l'ESN au moins une fois par mois, question de leur montrer que nous les aimions toujours. Cette photo a été prise dans la zone d'entraînement de l'Armée nationale afghane, à l'extérieur de Kaboul. Les Canadiens qui travaillent dans la capitale avec l'Armée nationale afghane sous les ordres du Major Paul Peyton et de Mike Gagnon exécutaient certaines des tâches les plus importantes et les plus pertinentes en Afghanistan.*

affectation se trouvaient dans la ville de Kandahar au camp de l'équipe provinciale de reconstruction (EPR) et à la base d'opérations avancée de Spin Boldak. La Force opérationnelle canadienne a parcouru environ 1 750 000 kilomètres, combattu dans plus de 100 engagements avec l'ennemi et fourni le soutien pour des avaries de combat à plus de 50 véhicules durant son déploiement en Afghanistan. Nous avons effectué près de 6 400 réparations et récupéré quelque 126 véhicules. Malgré l'incessante sollicitation dont il était l'objet, que ce soit pour les véhicules de combat VBL III ou les bons vieux camions de la logistique, le peloton de maintenance a réussi à assurer un taux de disponibilité qui ferait l'envie de toute compagnie de transport roulant sur les belles routes du

Canada. Compte tenu de l'établissement des bases d'opérations avancées Martello et Spin Boldak, d'une base de patrouille au Centre du district de Zahri (CDZ) et du Camp Nathan Smith, la plupart des ressources de maintenance étaient décentralisées, de sorte que certaines ressources se déplaçaient continuellement pour soutenir l'effort principal. Les deux principales préoccupations liées à la maintenance étaient la disponibilité des pièces de rechange et le peu de temps pour la maintenance préventive et corrective compte tenu de la cadence opérationnelle du moment.

Au début de l'affectation, les talibans faisaient la chasse aux VBL III. Personne n'était dupe : ils étaient à la recherche du défaut de la cuirasse de notre remarquable machine. Le VBL III est un fantastique véhicule de combat, mais il ne résiste pas à des bombes assez puissantes. Les efforts déployés par les guerriers de la mécanique étaient inspirants. Ils auraient remué ciel et terre pour réparer un VBL endommagé au combat de manière à ce qu'il soit de nouveau fonctionnel le plus rapidement possible. Ainsi, nous disions à l'ennemi qu'il ne nous avait pas fait mal. Bien que presque quatre-vingt pour cent des VBL endommagés au combat pouvaient être réparés à l'aérodrome de Kandahar, les talibans ont endommagé des VBL au point où ils ne pouvaient être réparés dans le théâtre. Toutefois, nous n'avons jamais discuté de cette question. Grâce aux efforts remarquables des spécialistes de la maintenance, nous parvenions à remettre les machines en marche. Cet ethos de l'équipe de réparation a un effet semblable à celui d'un demi-porteur de ballon au football. Un demi-porteur de ballon se hâtera de retourner dans la mêlée après avoir encaissé un coup dur. Il ne reste pas cloué au sol comme il souhaiterait si ardemment faire, il se relève et accourt et se jette dans le jeu suivant. Le message psychologique envoyé à l'ennemi est le suivant : « Est-ce tout ce dont tu es capable? Tu ne nous as pas fait mal. Grâce à mon équipement, je suis invulnérable. »

Arrêter un convoi militaire pendant un certain temps dans le sud de l'Afghanistan n'est pas une bonne idée. Les convois sont presque toujours épiés sur cette terre séculaire et, lorsque vous vous arrêtez, vous devenez une cible de choix. Malheureusement, chaque fois que nous devons récupérer un VBL en panne, que ce soit en raison d'un bris mécanique ou d'une avarie de combat, c'est exactement ce que nous devons faire. Lorsque les VBL III ont été achetés, un certain nombre de versions

ou de modèles ont été achetés. Bien entendu, les principales versions étaient le transport de section d'infanterie et le poste de commandement, puis il y avait un nombre plus petit de versions spécialisées comme le véhicule du génie de campagne et la version conçue pour les officiers observateurs avancés (OOA). Quelque chose d'important manquait toutefois. On n'avait pas tenu compte du besoin de déplacer les véhicules blindés lourds mis hors d'état de fonctionner. L'armée avait décidé de ne pas tenir compte du besoin d'acquérir un VBL III de dépannage, une machine suffisamment puissante pour extraire du champ de bataille un VBL III touché par un engin explosif et complètement immobilisé. Un chèque préparé une décennie auparavant par les planificateurs de l'Armée de terre a été encaissé durant notre affectation. À Kandahar, la récupération des VBL III a représenté pour nous un problème énorme avec lequel nous nous sommes débattus pendant les sept mois qu'a duré la mission. Lorsque les VBL III ont commencé à être attaqués, nous avons élaboré une méthode de récupération qui faisait appel à deux camions de seize tonnes : le premier était une dépanneuse et le deuxième un camion avec semi-remorque plateau appelé semi-remorque Arnes.

Notre dépanneuse blindée de seize tonnes et la semi-remorque Arnes de modèle commercial devaient être utilisées en tandem pour procéder à une récupération. Si j'écris « modèle commercial », c'est que nos semi-remorques plateaux étaient de série, identiques à celles que vous voyez sur la route Transcanadienne ou sur les autoroutes 400 en Ontario. Les semi-remorques canadiennes Arnes ont été conçues pour le transport d'équipement lourd sur les routes bien pavées du Canada. Afin de procéder à une récupération, il fallait déteiler la remorque Arnes du tracteur, déplacer le tracteur de sorte que le système hydraulique à l'avant du plateau puisse être abaissé pour y faire monter le VBL endommagé au combat. Ensuite, la dépanneuse de seize tonnes devait tirer le véhicule de combat endommagé sur la remorque Arnes abaissée. Ensuite, le tracteur était attelé de nouveau à la remorque et les deux véhicules étaient prêts à repartir en convoi avec le VBL III endommagé. La manœuvre de récupération était digne de la détermination et de l'ingéniosité des Canadiens, mais l'exercice s'avérait dangereux sur un champ de bataille comme celui de Kandahar.

À la fin de juillet, peu de temps avant la fin de notre affectation, le CJTF 76, soit le quartier général de la division américaine à Bagram, a demandé qu'on aille chercher certaines pièces d'équipement de l'Armée nationale afghane à la BOA Robinson dans le district de Sangin dans la province d'Helmand et qu'on les apporte à Kandahar. Cette BOA est située dans le secteur britannique. À titre exceptionnel, le Major Bill Fletcher et sa compagnie C avaient renforcé cette BOA en mai pour les besoins du Royaume-Uni. Afin d'effectuer ce transfert d'équipement, nous allions avoir besoin de toutes nos semi-remorques Arnes en bon état. Par conséquent, nous mettions en péril notre capacité de récupérer un VBL III endommagé en Afghanistan. Selon moi, la récupération de cet équipement lourd au Camp Robinson aurait été plus facile à gérer si elle avait été prise en charge par le Royaume-Uni, puisque ses effectifs étaient plus proches et que l'équipement afghan avait été utilisé conjointement par les troupes britanniques. Mieux encore, le Royaume-Uni était doté de fantastiques semi-remorques plateaux de modèle militaire contrairement aux miennes qui étaient de fabrication standard. Ses troupes étaient plus proches et possédaient les meilleurs outils pour faire le travail. Le Royaume-Uni a refusé d'accomplir la tâche et le CJTF 76 a confié le mandat aux Canadiens. J'ai attendu un peu en sachant que l'Armée néerlandaise possédait également des remorques de récupération de modèle militaire. Je retardais l'exécution dans l'espoir de forcer un de nos partenaires mieux équipés à faire le travail. Je suis allé voir le Major Mason Stalker, le jeune et talentueux officier des opérations du 1<sup>er</sup> Bataillon, PPCLI, dans le but de lui expliquer pourquoi nous ne devrions pas faire ce travail. Mason était mécontent parce que l'obstruction nous faisait perdre du temps. Il voulait que la question administrative soit réglée, et ce, rapidement, mais il a tout de même accepté de reporter la tâche pendant quelque temps au cas où le CJTF 76 se tournerait vers quelqu'un d'autre. Ce qui ne s'est pas fait. Ni le Royaume-Uni ni les Pays-Bas n'ont accepté le mandat et la discussion était close. Finalement, un convoi canadien composé d'une escorte d'infanterie et d'équipement de levage de modèle commercial de moindre qualité a effectué le transport des véhicules lourds du



*Dommages de combat. Ces trois véhicules canadiens ont été endommagés par des IED. Les spécialistes de la maintenance faisaient des pieds et des mains pour procéder aux pires réparations en Afghanistan et je crois sincèrement qu'ils étaient capables de tout réparer, si on leur en donnait le temps. Les véhicules dont la caisse est percée doivent être retournés au Canada. Les mécaniciens tactiques doivent exécuter un triage rigoureux et, malgré leur immense talent, nous ne leur permettons pas de passer trop de temps sur un seul véhicule. Le G-Wagon de Mercedes (à droite) a été retourné au pays dans un conteneur maritime pendant notre rotation. Il a été exposé, récemment, au Musée canadien de la guerre.*

génie pour l'Armée afghane. Ils se sont rendus à la BOA Robinson et ont emporté tout l'équipement lourd. Leur travail, ils l'ont fait et bien fait. Quand je repense aux événements survenus à Kandahar et dont on peut être fier, ce simple mandat de logistique rempli par le Canada, une tâche immense qui pourrait si facilement s'effacer de nos souvenirs compte tenu de tout ce qui s'est passé durant l'affectation, occupe une place prédominante dans mon esprit.

Les soldats de la logistique doivent être solides, en bonne condition physique et capables de manier avec autant de compétence une clé qu'un fusil. La séparation culturelle entre les armes de combat et le soutien logistique du combat, sorte de distinction de classes qui existe depuis que l'Armée de terre canadienne a été mise sur pied,

## CE QUE DIT LE TONNERRE

doit être abolie. Si nous désirons survivre sur ce champ de bataille, les éléments de soutien et les éléments soutenus doivent, plus que jamais auparavant, se rapprocher.

## *Une difficile volte-face*

*Après Kandahar, personne ne pourra nous accuser de ne pas assumer nos responsabilités. Pour décider d'aller là-bas, il faut du courage politique parce qu'il y aura probablement des pertes de vie.*

— Capitaine Angus Matheson, dans Adnan R. Khan,  
 “We Will Likely Take Casualties,” *Maclean's*<sup>77</sup>

**P**addy Earles et moi sommes arrivés dans le théâtre le 11 février, presque en même temps que les premières vagues de la Force opérationnelle. Deux jours avant notre atterrissage à Kandahar, le 9 février 2006, un VBL III de la compagnie Alpha du groupement tactique, surnommée les « Red Devils », avait roulé sur un IED dans le nord de la province de Kandahar. L'accident était survenu durant une répétition de la mission exécutée par la Force opérationnelle américaine Gun Devil pour les soldats du 1<sup>er</sup> Bataillon, PPCLI. La relève à Kandahar par la Force opérationnelle canadienne n'allait avoir lieu que trois semaines plus tard. Heureusement, aucune perte de vie humaine n'était à déplorer. Hope et son 1<sup>er</sup> Bataillon, PPCLI, étaient sur place depuis presque deux semaines et il avait fallu se battre pour inclure certaines de nos troupes de logistique dans les premiers vols. Les planificateurs de l'état-major de la brigade voulaient que les baïonnettes soient sur le terrain en premier. La logistique pouvait se pointer à la fin, après l'installation des opérateurs. L'ESN que nous remplaçons n'avait pas la même capacité de projection que mon ESN et le soutien logistique du combat était requis immédiatement pour soutenir la répétition de la mission du groupement tactique, loin

en dehors des retranchements de l'aérodrome de Kandahar. Nous avons négocié ferme avec le commandant pour qu'au moins quelques soldats de l'ESN puissent arriver plus tôt à Kandahar, mais, sans l'appui du groupement tactique, je crois que j'aurais perdu la bataille.

Le premier problème que nous avons rencontré découlait des énormes changements apportés au concept convenu entre le Lieutenant-colonel Hope et moi-même relativement aux opérations du groupement tactique lors de notre entretien à la fin de l'été 2005 au Green Beans Café à l'aérodrome de Kandahar. Nous avons entendu parler de cette possibilité alors que nous étions au Camp Mirage le 9 février, dernière étape de notre voyage à destination du nord de l'Afghanistan :

Tout le bataillon du PPCLI restera à l'extérieur de l'aérodrome de Kandahar. Pas une seule compagnie de VBL ne sera laissée à l'aérodrome de Kandahar pour réparation, jamais. De nouvelles bases d'opérations avancées doivent être construites, etc., etc.

Les rumeurs et les insinuations vont bon train au Camp Mirage. Les histoires que l'on raconte « sur le nord » dans les dunes de Kandahar frappent l'imagination, mais ces images disparaissent quand on arrive à l'aérodrome de Kandahar; j'ai donc accordé peu de crédit aux oui-dire. Dans le cas présent, les rumeurs étaient bel et bien fondées. Plus question que les compagnies de VBL de la Force opérationnelle Orion mènent des opérations pouvant comprendre des combats, pour des périodes de cinq à sept jours.<sup>78</sup> Il était déjà évident à ce moment, au début de février, que nous allions avoir besoin de l'infanterie en tout temps. En outre, et c'est cet aspect qui causait le concept du soutien logistique, comme l'infanterie était indispensable, il devenait impossible pour une compagnie de VBL de se rééquiper au complet à l'aérodrome de Kandahar pendant que les deux autres poursuivaient les opérations. Il avait été entendu au départ qu'un maximum de deux compagnies de VBL III allaient être déployées simultanément pendant que la troisième allait être remise en état à l'aérodrome de Kandahar. Rationnellement, je comprenais les motifs sous-jacents au changement.

Toutefois, le bataillon de logistique canadien allait souffrir encore plus de sa petite taille après cette modification radicale du plan. En fait, je n'étais pas convaincu que nous étions en mesure de soutenir le nouveau plan. Bon sang, je me demandais encore si nous allions avoir assez d'effectifs pour soutenir le plan original, un concept opérationnel nettement plus faciles à soutenir. Ces modifications apportées au concept opérationnel avaient leur raison d'être sur le plan tactique, mais restructurer le bataillon de logistique afin de soutenir ce virage majeur revenait à vouloir faire faire demi-tour au Titanic une heure après la collision avec l'iceberg.

Le champ de bataille où ce concept opérationnel allait être mis en œuvre ressemble peu à ceux que nos grands-pères ont connus. J'ai effectué d'innombrables visites de champs de bataille et mémorisé des détails et des chiffres au Service national des parcs et dans les centres d'interprétation de Parcs Canada. Rien n'est comparable au champ de bataille contemporains de Kandahar. Certains modèles s'en approchent, donnons donc quelques exemples.

Un concept qui a été efficace lorsque j'entraînais des officiers et des militaires du rang était basé sur ces drôles de lampes popularisées dans les années soixante et contenant des boules de cire flottant dans une substance huileuse. Lorsqu'on allume la lampe, la cire fond et prend toutes sortes de formes dans l'huile. Les boules de cire dans cet exemple représentent les installations défendues comme l'aérodrome de Kandahar et les BOA plus petites que nous conservons en plus des bases principales. La substance huileuse représente les longs trajets entre nos bases d'opérations avancées (BOA) réparties dans la province de Kandahar. Là, vous pourriez tout aussi bien vous trouver au pied de la crête de Vimy, puisque c'est le « no man's land » de notre génération. En cette époque de guerre irrégulière, c'est exactement ce que l'on aperçoit quand on jette un coup d'œil au-delà des barrières. Dans cette bataille, l'incertitude pèse, omniprésente, quant au moment et au lieu que choisira l'ennemi pour sa prochaine attaque. Cette incertitude constitue un autre élément clé propre à ce type de guerre. Le modèle de la « lampe à lave » a fait fureur chez les auteurs de doctrine des années 1990 qui tentaient de mieux comprendre le champ de bataille de l'avenir.



*À proximité de la route Tarin Kot. Comme nous avons mis de côté le concept d'opération initial et que nous avons décidé d'agir à partir de BOA décentralisées, l'Unité de logistique doit prendre la route plus souvent que nous l'avions prévu. Nous avons pris la bonne décision en optant pour les BOA et en opérant de l'aérodrome de Kandahar. Toutefois, ce changement au concept d'opération a rendu la tâche d'une petite unité de logistique plus difficile.*

Une autre analogie susceptible d'aider à concevoir les réalités du combat consiste à imaginer un espace de combat non contigu comme s'il s'agissait d'une table en noyer au poli étincelant sur laquelle des gouttelettes d'eau sont répandues. En prenant part aux exercices de convois de l'Armée américaine à Fort Lee, en Virginie, en février 2005 et en voyant comment les convois de camions américains étaient bien protégés entre les BOA, je me suis souvenu de la grande table en noyer de ma grand-mère. Toute la cire appliquée avec amour au fil des ans à force d'huile de coude faisait briller la surface de la table comme une Buick flambant neuve. Bien entendu, lorsqu'on renversait du liquide sur la table, de petites mares ou des gouttelettes se formaient ici et là. Les gouttelettes d'eau dans cet exemple représentent nos sites défendus, soit les bases principales ou les BOA. Les endroits exempts de gouttelettes d'eau représentent le no man's land, peu importe la direction que vous prenez. Dans l'environnement opérationnel contemporain, sans front ni

zone arrière clairement définis, le ravitaillement par des itinéraires de plus en plus dangereux, comme c'était le cas durant la Deuxième Guerre mondiale, n'est plus réaliste ni possible. Vous ne pouvez pas comprendre le champ de bataille moderne en jetant un œil sur une carte ou en le survolant en hélicoptère. Il est fort possible que les visiteurs qui sont venus dans le théâtre des opérations et se sont promenés un peu soient repartis avec une fausse impression. Par voie terrestre, même les courts trajets demandent beaucoup de temps. Une distance de quatre-vingts kilomètres parcourue par un convoi terrestre sous escorte peut facilement se compliquer et devenir une entreprise risquée d'une quinzaine d'heures, menacée par des IED, des bris mécaniques ou les deux.

J'écoute attentivement l'analyse que fait Mohammad Arif d'une attaque d'insurgés survenue à la mi-juin aux abords de la ville de Kandahar. Mon propre convoi passera précisément à l'endroit où a eu lieu cette horrible attaque sur la route n° Un. C'est la dure réalité de ce type de guerre. Le champ de bataille non contigu est aussi caractérisé par l'absence de batailles. Un segment de route peut sembler aussi calme et paisible qu'un chemin de campagne à Muskoka. Puis, soudain, c'est le chaos : on entend une forte explosion et le tir des armes légères; on exécute les drills de section et le soldat doit combattre pour survivre. Une heure plus tard, la violence et le bruit s'évanouissent, et la sérénité règne de nouveau si abruptement qu'il est difficile de croire à la réalité de ce qui vient d'arriver. Finie l'époque des quartiers généraux dans des châteaux sur la route de Normandie. Révolu le temps où l'on avait une zone de rassemblement définie avant de se rendre à une position d'attaque avec une idée claire et précise de la position de l'ennemi. Une telle certitude n'existe plus sur le champ de bataille contemporain que nous parcourons de ce côté du globe. L'espoir et la détermination que je perçois dans la voix de Mohammed Arif me frappent. J'ai parlé avec beaucoup d'Afghans qui, comme lui, en ont assez des décennies de guerre et qui désirent que leur pays devienne une République islamique stable. Je continue de méditer sur l'optimisme de Mohammed Arif et la fierté nationale pendant que je monte dans mon G-Wagon blindé de Mercedes et entre dans la ville

avec le convoi. Tandis que nous nous écartons de la route qui contourne l'aérodrome de Kandahar pour charger nos armes, il me vient à l'esprit que, si nous voulons vraiment savoir ce que le Canada fait en Afghanistan, nous devrions le demander plus souvent aux Afghans.

Les champs de bataille de nos grands-pères et de nos pères étaient fatals, mais linéaires. On pouvait les reproduire sur une maquette de terrain au collège d'état-major avec de belles lignes droites et en discuter avec une probabilité mathématique presque rassurante. En fait, les théâtres des opérations étaient conçus avec une telle certitude qu'on pouvait simplement les diviser en deux, soit la zone avant de combat suivie immédiatement de la zone de communication. À l'extrême limite avant de la zone de combat se trouvait un espace où la menace de contact avec l'ennemi était bien tangible. Cet espace était appelé la « limite avant de la zone de bataille » (LAZB). Les combats se déroulaient principalement dans la LAZB, là où l'orage sévissait. C'est dans cette zone que notre armée a combattu durant les deux guerres mondiales, comptant sur l'Armée britannique pour les services de soutien dans la zone de communication.<sup>79</sup> Plus le soldat s'éloignait de la LAZB en direction de la zone de communication, plus le bruit s'atténuait et plus il se sentait en sécurité. Un tel paradigme a des applications restreintes dans le sud de l'Afghanistan, car la limite avant est fixée là et quand les insurgés le décident. Pour un convoi logistique, la LAZB, c'était partout, parce que les talibans choisissaient l'endroit et le moment où ils l'attaquaient. Ces attaques, combinées aux difficultés liées aux conditions climatiques et à la géographie de l'Afghanistan, sont des caractéristiques propres à ce nouveau champ de bataille.

## **BOA MARTELLO**

Selon le nouveau concept des opérations, les trois compagnies de VBL III devaient être continuellement déployées à partir des bases d'opérations avancées. La base d'opérations avancée (BOA) Martello est une belle

réalisation canadienne. Elle devait être construite à flanc de montagne dans le district de Shah Wali Kot dans la province de Kandahar. La topographie des lieux ne militait pas en faveur du choix de cet emplacement. Le paysage fait penser à la surface de la lune, le sol est recouvert de roches et de sable, parsemé de minuscules collines rappelant « des croûtes de tarte ». Le petit avant-poste canadien le long de la route de Tarin Kot avait une utilité tactique, mais aussi une utilité stratégique dont on parlait peu. Pour Ian Hope, la BOA possédait une excellente valeur tactique. Martello devait devenir la maison mère de la compagnie Alpha. La position était source de contrariété pour le village pro-taliban d'El Bak. De plus, elle revêtait un caractère encore plus important pour un de nos rares alliés dans le sud. La base de Martello est devenue un précieux refuge pour les forces néerlandaises en route vers leur zone d'opérations dans la province d'Urzagon au nord. Les Néerlandais comptaient énormément sur la BOA Martello lorsqu'ils ont amorcé leur série de longs déplacements en mai.

Le site de la BOA Martello était adjacent à la route de Tarin Kot, en plein cœur de pistes fréquemment empruntées par les talibans. Même si l'emplacement constituait un choix brillant sur le plan tactique, il était sans attrait sur le plan technique et logistique. Nous avons consacré presque toute notre énergie à la construction de cette BOA pendant les mois d'avril et de mai. L'effort logistique relevait de Scott McKenzie, mon commandant adjoint. McKenzie est originaire de la Colombie-Britannique et un parfait exemple de guerrier poète moderne. À la fois joueur de rugby assidu, chasseur et grand amateur de lecture. Officier de la Branche du génie électrique et mécanique de l'Armée de terre, il détient une maîtrise (dans un domaine vraiment pointu) et il compte à son actif une affectation formatrice au Quartier général de la Défense nationale à Ottawa. Pour un jeune major, Scott connaissait bien les us et coutumes à Ottawa, et tout particulièrement en ce qui concernait l'équipement et le génie. Il savait à quelles portes frapper. J'ai passé la majeure partie de ma carrière en campagne et je n'ai jamais été affecté au Quartier général à Ottawa; la présence de Scott au sein de mon équipe à Kandahar était donc extrêmement bienvenue. Il se montrait à la fois acharné et diplomate quand il fallait trouver des solutions techniques à nos problèmes d'équipement dans

le sud de l'Afghanistan. Scott commandait l'unité pendant mes séjours au pays et il s'était occupé de la reconnaissance initiale des premiers sites avec Kirk Gallinger, le commandant de la compagnie Alpha. Les premiers rapports sur les besoins étaient décevants sur le plan logistique. Pour que le site soit défendable et soutenable pour la compagnie Alpha, il y avait beaucoup à faire pour le génie et le SLC.

La construction de la BOA la plus au nord a commencé le 15 avril 2006. L'ESN a laissé un détachement permanent à la BOA qui constituait l'échelon des soldats de la compagnie Alpha sur place. De plus, nous acheminions des convois de maintien en puissance tous les deux ou trois jours de manière à fournir le matériel du génie et de la logistique nécessaire à la réalisation du plan de construction. Martello est située à l'intersection d'un certain nombre de routes ou de raccourcis empruntés par les insurgés. Le village d'El Bak, que l'on pouvait surveiller à partir de la tour d'observation de la BOA, était pro-taliban. Pour moi, la BOA Martello était un symbole de la détermination des Canadiens. Il aura fallu travailler fort et faire preuve de courage pour construire une BOA dans un endroit aussi désolé, mais c'était une façon, pour le Canada, de montrer concrètement son engagement en Afghanistan et de faire des choses utiles. Nous n'avions pas l'intention de nous tourner les pouces à la base aérienne; au contraire, notre infanterie était sur le terrain et vivait parmi la population. Martello jouait un autre rôle important en raison de sa situation à proximité de la route de Tarin Kot. Tarin Kot était la route empruntée par les forces néerlandaises pour se rendre de Kandahar à leur zone d'opérations : la province d'Urzagon. Martello servait de refuge aux nombreux convois néerlandais nécessaires à la mise en place de la Force opérationnelle néerlandaise dans la province d'Urzagon à l'été de 2006. Le 10 juin 2006, la BOA Martello ouvrait officiellement ses portes. Je me suis rendu à la cérémonie d'inauguration officielle avec Pat Earles à bord d'un hélicoptère Chinook CH 147. La compagnie Alpha avait organisé un conseil de la Shoura à la BOA ce jour-là et le Général Fraser s'est assis dans le sanctuaire avec les anciens de la province et du district. Il a mentionné les intentions à long terme des forces de la coalition visant à établir

une présence le long des principales routes empruntées par l'ennemi. Un ravitaillement militaire régulier était nécessaire tous les trois ou quatre jours pour que les travaux de construction et les opérations de sécurisation ne prennent pas de retard. Une fois la BOA prête à recevoir les « camions jingle », ces derniers serviraient de principaux moyens de livraison de la nourriture et du carburant. En plus de la BOA Martello, l'ESN continuait de soutenir le foyer du peloton à Gunbad. Cette zone devenait de plus en plus dangereuse pour les convois terrestres et le terrain particulièrement difficile compliquait la manœuvre des véhicules lourds du SLC.

#### **BASE DE PATROUILLE WILSON**

Co-implantée, avec le Centre du district de Zhari, la base de patrouille Wilson abritait le quartier général de la compagnie Bravo, commandée par le Major Nick Grimshaw, et un de ses pelotons. Elle était située à environ vingt-cinq kilomètres à l'ouest de la ville de Kandahar, au nord de la rivière Arghandab et du district de Panjwayi où environ 2 000 guerriers talibans s'étaient regroupés pendant les mois de juin et de juillet 2006. La base de patrouille Wilson était la cible d'un tir ennemi presque incessant et Grimshaw, comme un élève qui observe patiemment une expérience scientifique, surveillait attentivement les talibans qui se rassemblaient au sud, le long de la rivière Arghandab. Grâce au renseignement recueilli et aux observations notées lors de conversations avec la population locale, il avait mis en place une à une les pièces d'un troublant casse-tête indiquant que l'ennemi se concentrait dans la région. À la fin de juillet, les talibans devaient reprendre le contrôle de la ville de Kandahar et si la province de Kandahar était une bombe, eh bien, la compagnie de Nick Grimshaw était installée sur son détonateur. Il arrivait que nos convois se fassent attaquer lorsqu'ils ravitaillaient la compagnie Bravo. Les colonnes de l'ESN qui approvisionnaient ce groupe apportaient toujours des portes de G-Wagon de rechange pour remplacer celles endommagées par des roquettes.

**BOA DE SPIN BOLDAK**

Durant la dernière semaine de juin, je me suis rendu pour la première fois dans le sud, à Spin Boldak. Il fallait que je m'y rende pour veiller à ce que le camp soit prêt à recevoir la compagnie Charlie du PPCLI en juillet 2006. La route n° 4 est la route qui mène à Spin Boldak, la ville située à la frontière entre l'Afghanistan et le Pakistan. Si vous traversez la frontière, vous finirez par atteindre Quetta, puis Karachi. J'ai observé des tourbillons de poussière dans les champs le long de la route, véritables tornades miniatures qui sautillent et bondissent comme si elles étaient animées d'une vie propre. C'est tout à fait irrationnel, mais ces tourbillons donnent l'impression d'être moins seul dans la campagne afghane. Ils me faisaient penser à des esprits bénéfiques. Omniprésents, ils sont à la fois obsédants et réconfortants, présence étrangère qui vous accompagne tout au long de la route. À l'arrivée au camp, le site ne correspondait pas exactement à l'image que nous nous en étions faite. Les soldats français qui avaient occupé le camp américain avec un peloton de police militaire de la 101st Airborne Division étaient en train de piller l'infrastructure pour l'envoyer vers leur nouvel emplacement à Jalalabad. Le capitaine américain qui commandait la police militaire était ravi à l'idée que les Canadiens viennent s'y installer et il a littéralement bondi de joie lorsque le chef cuisinier a parlé de denrées fraîches. J'ai puisé dans mon français quelque peu rouillé pour tenter, avec tact, de garder l'équipement sur place. Déménager est une chose, mais partir avec le revêtement des murs et les climatiseurs en est une autre. Les Français étaient des locataires très déplaisants. Ils craignaient que leurs nouveaux quartiers à Jalalabad n'offrent pas toutes les commodités de Spin Boldak. Ils me faisaient penser aux écureuils qui rôdent autour de chez nous, et qui font provision de tout ce qu'ils trouvent en prévision de l'hiver. Je n'allais pas les laisser se sauver avec l'infrastructure de Bill Fletcher. Heureusement pour nous, nous étions accompagnés d'un sergent-major des forces spéciales américaines qui connaissait le camp bien avant que les Français l'occupent. Il a joué un rôle déterminant pour que cessent le pillage des quartiers et le démantèlement des infrastructures de base à Spin Boldak.

Le camp était, en fait, très bien. Il avait une touche qui rappelait Old Fort Henry et Santa Fe, et nous avons entrepris de le doter des services essentiels pour que la compagnie Charlie y soit bien. Dans les heures creuses, je me suis souvent demandé à quoi ressemblait la garnison française à Jalalabad.

La zone d'opérations autour de Spin Boldak était auparavant sous la responsabilité des forces spéciales françaises, et le Major Bill Fletcher et sa compagnie Charlie allaient prendre la relève des Français. Diriger Spin Boldak comportait des défis complètement différents de ceux de Martello. Martello n'était qu'un tas de roches et de sable au début et avait nécessité d'imposants travaux du génie. Spin Boldak était une BOA bien établie et dotée d'une quarantaine d'employés afghans. Plusieurs voyages de reconnaissance ont eu lieu, dont un en compagnie de l'Adjudant Turner, le sergent quartier-maître de la compagnie de Bill Fletcher, le sous-officier supérieur qui était chargé du soutien logistique rapproché de la compagnie. Ce voyage a également servi à faire une première reconnaissance des lieux pour le peloton de protection de la force, ma propre escorte de convois composée de fantassins. Les quarante premiers kilomètres, la route menant à Spin Boldak, étaient recouverts d'un revêtement de première qualité, puis venaient trente-cinq kilomètres de piètre qualité. En parcourant cette route et en constatant une telle différence dans la qualité de revêtement, j'ai eu la nette impression qu'on avait manqué de fonds en cours de construction. Le président Daoust avait joué sur les deux tableaux en encourageant à la fois les Russes et les Américains à investir dans les infrastructures afghanes. Les quarante-cinq premiers kilomètres de la route n° 4 ont été réalisés grâce à des fonds prévus à cette fin. Les quelque cinquante derniers kilomètres jusqu'à la frontière pakistanaise sont infects. L'extrême étroitesse de la route n° 4 constitue un autre aspect dangereux.

Le 2 juillet 2006, la Force opérationnelle Orion a pris possession de la BOA de Spin Boldak. Cette BOA était bien aménagée, mais j'ai décidé de renforcer la compagnie Charlie de Bill Fletcher avec une section de soldats de soutien de l'ESN pour l'aider durant les premiers jours. Le Capitaine Bobby Alolega, commandant du peloton d'approvisionnement, a commandé cette section pendant la première semaine à Spin Boldak.

Pour son soutien, Spin Boldak faisait appel à des employés afghans expérimentés, à des entreprises en sous-traitance et à un petit groupe de cuisiniers, de mécaniciens et de gars du transport provenant de l'ESN.

### ÇA FAIT MAL, VRAIMENT MAL!

Compte tenu des modifications apportées au concept opérationnel initial, il fallait prévoir plus de convois vers plus de destination en zone dangereuse. Dans une zone d'opérations où les mouvements courants prennent l'allure d'opérations de combat, il n'est pas surprenant que l'ennemi se manifeste dès le début. En fait, le poids de la présence de l'ennemi s'est immédiatement fait sentir durant notre mouvement terrestre entre les diverses BOA défendues. Nos convois à Kandahar ont été pris en embuscades à de nombreuses reprises alors qu'ils roulaient vers le site de l'EPR, le Camp Nathan Smith. Nous avons préparé nos soldats à ce type de combat, mais le fait de se retrouver dans le feu de l'action avant même la date du transfert d'autorité (TOA), soit le 1<sup>er</sup> mars 2006, était quelque peu déstabilisant. Je me souviens d'un de mes caporaux qui, le 28 février, au cours de son premier convoi, a presque vidé un chargeur de 5,56 mm sur une position de mitrailleuse au cours d'une embuscade sophistiquée. Aucune perte en vie humaine ou en matériel n'était à déplorer, mais le caporal, un conducteur de camion militaire, a été très secoué.

Le facteur prédominant dans la préparation d'une unité de logistique, que ce soit un bataillon ou une section, c'est le concept d'opérations de la force soutenue. Vous avez deux choix en ce qui concerne votre plan logistique : centralisé ou décentralisé. Si vous êtes une petite unité de logistique (comme l'était la nôtre), il est sage d'opter pour une structure de soutien centralisée, comme le prévoyait notre plan original qui consistait à soutenir trois compagnies de VBL à partir d'une base, en se servant de l'aérodrome de Kandahar comme principal nœud logistique. Un concept décentralisé quand on a des BOA aux quatre coins de la province fragilise une unité déjà affaiblie par sa petite taille. Quand les trois BOA de la compagnie ont été occupées et sont devenues fonctionnelles le 2 juillet 2006, nous étions à notre niveau le plus faible sur le plan de la



*Un aperçu de la batterie.*

logistique. Lorsque les activités de combat se sont multipliées en juillet et que le groupement tactique canadien manœuvrant dans deux provinces afghanes distinctes, l'ESN était déjà pas mal dans le pétrin.

Le nouveau concept d'opérations était brillant étant donné qu'il prévoyait que les soldats canadiens allaient vivre avec les Afghans. Il est difficile de saisir les subtilités locales, ce qui est tellement essentiel pour fonctionner efficacement en Afghanistan lorsque vous sortez faire une tournée avec votre force et que vous retournez à l'aérodrome de Kandahar un ou deux jours plus tard. En fait, une BOA est très utile sur un champ de bataille de type « lampe à lave ». Toutefois, il y a des compromis à faire. D'abord, des soldats doivent être affectés à la protection des BOA et, s'ils sont affectés à cette tâche, ils ne peuvent pas patrouiller hors des retranchements. Sur le plan tactique, l'aménagement de BOA était la bonne chose à faire; toutefois, pendant de longues périodes, en juin et en juillet 2006, nous parvenions à peine à en assurer le maintien en puissance.

Ne nous méprenons pas. Les opérations canadiennes durant notre affectation de mars à août 2006 se sont distinguées par le fait que le 1<sup>er</sup> Bataillon, PPCLI, vivait dans les communautés, les collines et les villages de



*Un aperçu de la batterie.*

Kandahar. Il s'est battu et a vécu à l'extérieur du refuge qu'est l'aérodrome de Kandahar pendant toute la durée de l'affectation. De nombreux soldats peuvent compter sur les doigts de la main les douches qu'ils ont pu prendre pendant leur séjour en Afghanistan. L'infanterie pouvait placer les VBL en cercle pour la nuit et dès le lendemain matin, se trouver dans un tout autre district, des kilomètres plus loin. L'agilité de l'infanterie nécessitait une logistique souple, ce que nous avons justement tenté de donner. L'agilité du groupement tactique agaçait notre ennemi. Cependant, dire que les changements apportés au concept ont obligé à faire preuve d'imagination est bien loin de la vérité. Les changements apportés au concept d'opérations auraient pu nous perdre. Au risque de vous sembler puriste, je ne peux m'empêcher de croire qu'une altération aussi majeure du concept aurait été interdite dans un contexte mieux accordé avec la logistique professionnelle. C'est avec flegme que mon état-major des opérations et mes pelotons, qui allaient devoir parcourir la campagne afghane avec la Force opérationnelle Orion, a accueilli la nouvelle que toutes les compagnies

## *Une difficile volte-face*

de VBL seraient constamment déployées à l'extérieur de l'aérodrome de Kandahar. Pendant toute l'affectation, nous tous, au nombre de trois cents, allions faire l'impossible pour que ce nouveau plan fonctionne. Par ailleurs, j'admirais l'effet qu'avait ce nouveau plan sur la détermination des Canadiens. Nous allions planter les BOA en plein cœur des lignes de communication ennemies et habiter dans les villages et les campagnes pour bien saisir les multiples subtilités locales, une connaissance essentielle pour évoluer dans l'espace de combat complexe qu'est Kandahar. Nous faisons notre travail, courageusement et avec imagination. À la manière des Canadiens. Les troupes de la logistique qui sillonnaient les routes hors des retranchements ont compris l'importance de l'enjeu. Elles saisissaient clairement la gravité de la situation, plus particulièrement de celle des éléments de soutien qui s'était dégradée en juillet, alors que les opérations de combat des Canadiens connaissaient une recrudescence, et elles ont refusé de laisser les lignes de communication se couper. La petite unité de logistique en était capable; nous, les trois cents, avons survécu, du moins pour le moment, à une difficile volte-face.

Bonjour, nous sommes du Canada. Nous sommes ici pour aider ... et, au fait, nous allons demeurer parmi vous très, très longtemps.

N'hésitez pas à nous demander de l'aide. C'est de bon cœur.



TROISIÈME ———  
PARTIE



## *La reine des BOA*

*Le 30 juin 2006. On l'a évité de justesse ce soir. La salle à manger principale de l'aérodrome de Kandahar a essuyé une attaque à la roquette : huit blessés. La vie d'un caporal canadien ne tient qu'à un fil. Nous prions tous très fort pour lui. Il n'est arrivé au pays que cette semaine. Un réserviste. Un jeune homme, un très jeune homme.*

— Lieutenant-colonel John Conrad,  
journal de Kandahar, juin 2006

Seigneur, ils voulaient seulement arrêter et acheter du pain. Tôt le matin du 15 juin 2006, à une heure où notre esprit vacille entre l'éveil et l'état de conscience, un autobus plein de civils fait son arrêt habituel. Ce court arrêt permet aux nombreux passagers d'acheter leur repas. Ce sont des travailleurs afghans habitant Kandahar qui se dirigent vers leur lieu de travail, l'aérodrome de Kandahar, la reine des bases d'opérations avancées du sud, à environ dix-huit kilomètres de la ville. Les multiples variétés savoureuses de pain que l'on trouve en Afghanistan en font un aliment plus prestigieux que les denrées de base et j' imagine que ce moment quotidien passé à choisir leur repas était pour ces hommes calmes et dignes un des rares moments qu'ils se réservaient pour eux. Aujourd'hui allait être leur dernier moment de liberté. La bombe a explosé peu de temps après qu'ils soient remontés à bord de l'autobus. L'onde de choc a déferlé sous les arches dorées, une infrastructure routière bien connue près du pourtour est de la ville. Les « arches dorées » est l'expression employée à la blague par les soldats pour

désigner la structure délabrée qui surplombe la route n° 1 lorsque vous entrez dans la ville de Kandahar. La structure marque la frontière ouest de l'allée des IED, un endroit reconnu pour les nombreuses attaques aux IED lancées contre nous. D'un vert fade et délavé, les arches ne ressemblent que très vaguement aux arches dorées de la chaîne de restauration rapide McDonald's, laissant entrevoir l'imagination du soldat qui a donné le surnom à la structure. Un taliban a tiré parti de la routine des passagers pour placer l'explosif dans l'autobus. Quatorze de nos employés afghans ont trouvé la mort dans la déflagration. À Kandahar, les habitudes et les comportements routiniers suscitent trop souvent des morts violentes.

J'ai une pensée pour les disparus. Je les imagine, achetant leur dernier lunch, fouillant sur les habituelles étagères bancales qui servent de boutiques et saluant des connaissances, inconsciemment, mus par un automatisme compte tenu de l'heure matinale. Rien ne les différencie des Canadiens qui se retrouvent au service au volant du Tim Hortons à 6 h 45, attendant un café format géant et un bagel grillé au sésame avec fromage à la crème et qui ne se souviennent plus comment ils sont arrivés là ni même du moment où ils ont quitté leur maison. Environ 120 civils afghans travaillent aux services de soutien de l'infrastructure canadienne à l'aérodrome de Kandahar et je les admire tous. Ils sont suffisamment courageux pour travailler pour le Canada dans l'immense base de l'OTAN de la province instable de Kandahar. Ils sont convaincus que la stabilité et la paix peuvent être réinstaurées à Kandahar. Si nos rôles étaient inversés, j'ose croire que j'aurais le courage de faire de même. Un des superviseurs afghans m'a demandé si je pouvais préparer des lettres de condoléances pour les familles de sorte qu'elles puissent les déposer, en souvenir des travailleurs décédés, dans un sanctuaire commémoratif dans leur mosquée respective. J'ai accepté sur-le-champ et j'ai consulté mon ami, Mohammed Arif, qui voit à l'entretien quotidien de nos bâtiments, pour savoir si j'employais le bon ton dans les lettres. Mohammed Arif est un homme que j'ai appris à respecter et à estimer au fil de nos nombreuses conversations. Je lui parle du mode de vie au Canada et de certaines similarités géographiques entre le système montagneux Hindu Kush et nos



*Ouverture informelle du Tim Hortons, le 28 juin 2006. Deux jours avant l'attaque à la roquette sur l'aérodrome de Kandahar, qui a failli coûter la vie à un jeune soldat canadien, quatre d'entre nous avons pu savourer, avant l'ouverture officielle, un bon café. En partant de la gauche, l'Adjudant-chef Ramsay, le Colonel Tom Putt, l'auteur de ces lignes et le Major Mark Penney. L'ouverture du Tim Hortons a eu un effet bénéfique immédiat et considérable sur le moral des troupes.*

propres montagnes Rocheuses dans l'Ouest. Je lui ai dit à quel point je suis impressionné par la beauté naturelle de l'Afghanistan. Il a semblé surpris qu'un étranger puisse voir la beauté et la valeur de son pays, un indice révélateur de la mentalité afghane. Il est incontestablement fier de cette beauté naturelle et austère et il ne tente pas de le cacher.

On peut lire de l'inquiétude aujourd'hui sur son visage rond comme la lune. Il m'a donné tous les conseils dont j'avais besoin, mais les mots qui m'ont le plus frappé sont ses commentaires sur la saison préférée des talibans.

« Les mois de juin et de juillet sont toujours difficiles, Monsieur », me confie-t-il. « Les actes de violence diminueront le mois prochain et encore en septembre, et les choses se replaceront. »

Le timbre de sa voix ressemble à celui d'un météorologue qui annoncerait la météo au Canada. Je me souviens que durant mon enfance passée à la ferme nous étions inquiets des tornades qui se développaient dans le sud-ouest de l'Ontario de mai à septembre. La violence en Afghanistan est tellement omniprésente qu'elle est devenue aussi prévisible que les saisons aux yeux de sa population. La vie ne devrait pas être ainsi, peu importe la race, la religion ou les croyances. Les mères et les pères ne devraient pas avoir à cueillir, stoïquement, le corps de leurs enfants morts à la suite d'une attaque suicide. Les hommes ne devraient pas attendre avec hâte la fin de la saison sachant qu'ils pourront alors aller chercher du pain sans risquer de trouver la mort.

Dans un champ de bataille ponctué de petites enclaves sécurisées, l'aérodrome de Kandahar est une de ces plus grandes et importantes enclaves. Pour nous, l'aérodrome de Kandahar est notre Gibraltar, notre Boulogne dans le sud de l'Afghanistan, notre lieu le plus sûr, la reine et le principal soutien de toutes nos BOA. Pour les gens de la province de Kandahar, l'aérodrome de Kandahar doit ressembler à un immense vaisseau spatial qui a atterri sur leur planète en provenance d'un coin éloigné de l'espace. On y retrouve de l'équipement lourd moderne, de la machinerie de combat, des biens de consommation à l'occidentale et des comptoirs de restauration rapide, tels que Pizza Hut et Tim Hortons. La reine des BOA doit détonner par rapport à la ville séculaire de Kandahar. Quant aux travailleurs afghans, qui doivent toujours porter une attention aux impressions fugaces qu'ils perçoivent ainsi qu'aux relations qu'ils entretiennent avec la tribu et la famille, l'aérodrome de Kandahar pourrait bien être l'endroit le plus dangereux où se trouver. Ces hommes et tous les autres braves Afghans comme eux, doivent voir en l'aérodrome de Kandahar un portail magique grâce auquel ils peuvent assurer un bel avenir à leur pays. Il leur faut du courage pour venir travailler ici.

Nos militaires font des blagues sur l'aérodrome de Kandahar. On se moque beaucoup de la soi-disant sécurité de la base et de la protection, du confort et des commodités qu'on y trouve. Nous n'avons jamais perdu de vue toutefois que la protection de l'aérodrome de Kandahar était notre principale priorité. On dénombre très peu d'armées dans toute

l'histoire militaire qui n'ont pas eu à porter une attention particulière à leur centre logistique névralgique. Pour vaincre, il faut veiller à la sécurité des lignes d'approvisionnement. Comme Richard M. McMurray en a fait mention si éloquemment dans sa captivante étude traitant des armées du nord de la Virginie et du Tennessee : « Toutes les armées doivent défendre leurs sources d'approvisionnement et leurs opérations sont parfois conçues en fonction de ce besoin ». <sup>80</sup> Sans l'aérodrome de Kandahar, il n'y aurait pas d'opération. Cette immense base de l'OTAN est le fondement de la sécurité de nos opérations militaires, comme le prouvent les événements de cet interminable 30 juin 2006. C'est ce jour-là que j'ai cessé de compter les attaques menées contre la base aérienne. L'imposante opération au niveau de la division, l'opération *Mountain Thrust*, en était à ses balbutiements, ce qu'on appelle dans l'armée les mouvements préliminaires et nous préparions également une modeste fête du Canada devant se dérouler au camp. Le clou de la fête du Canada était l'inauguration du nouveau Tim Hortons à l'aérodrome de Kandahar. J'avais passé la majeure partie de la matinée en briefing, à préparer l'inauguration avec l'équipe du Tim et à rédiger quelques mots que prononcerait le Général Fraser au moment de l'ouverture officielle. Un de nos convois de récupération était parti tôt ce matin-là afin d'aider le 1 PPCLI, hors de portée des talibans, à réparer des véhicules et à les ramener à l'aérodrome. En raison d'un bris, la colonne était tombée en panne près du camp à la tombée du jour. J'ai fait une halte dans le but de m'informer auprès du personnel du convoi des événements de la journée et des dernières nouvelles relativement à la route de Tarin Kot, la route du nord qu'ils avaient empruntée. Environ une heure plus tard, le Caporal-chef Shawn Crowder et moi-même nous trouvions dans la salle à manger principale de l'aérodrome de Kandahar. Nous nous permettions presque toujours un dessert, le soir, quoique nous nous posions généralement encore la question rhétorique : « Devrions-nous prendre un dessert? » Ce soir-là, je me souviens avoir été légèrement étonné par la réponse négative de Crowder.

« Pas le goût », a-t-il marmonné d'une voix épuisée. Le Tim Hortons avait ouvert ses portes officieusement sans tambour ni trompette deux jours auparavant et c'était encore une nouveauté. Il serait impossible de

décrire à quel point le nouveau Tim Hortons a eu un effet positif sur le moral de notre communauté. Notre joie était débordante et contagieuse, ne touchant pas que les Canadiens. Le matin, dans la longue file d'attente qui s'étendait à l'extérieur du café, on comptait des soldats américains, néerlandais et britanniques. D'autres restaurants franchisés étaient déjà installés dans l'aérodrome de Kandahar, y compris un Burger King et un Pizza Hut. Ils y servaient des produits savoureux et définitivement différents de la nourriture habituelle du mess, mais on ne pouvait toutefois pas s'y méprendre; ce n'était pas comparable à la nourriture de ces chaînes en Amérique du Nord. Le comptoir de Tim Hortons, cependant, n'était pas une pâle réplique. C'était un vrai de vrai. Le 29 juin 2006, on avait procédé à une ouverture officielle de la franchise, qui a immédiatement connu un vif succès. À l'intérieur, on se croyait, pendant quelques instants, de retour au Canada. Sur un des murs, on avait accroché un cadre illustrant un sac de toile rempli de café. Au-dessus du comptoir trônait un écran de télévision au plasma où l'on pouvait lire à la fois les menus du jour, que l'on payait avec la monnaie de l'aérodrome de Kandahar, et l'histoire des restaurants Tim Hortons. L'illusion était puissante et rassurante. Même le logo familier apparaissant sur notre café format géant fumant nous rappelait le sol canadien.

Les Tim Hortons à l'intérieur des Forces canadiennes sont régis par l'Agence de soutien du personnel des Forces canadiennes (ASPFC). À Kandahar, le comptoir était sous la supervision de l'ESN à titre de commodité logistique. Le 30 juin, le Major-général Doug Langdon, responsable de l'Agence de soutien du personnel des Forces canadiennes était au pays pour assister à l'événement historique. La visite du Général Langdon, un officier de l'Aviation canadienne qui a, plus tôt dans sa carrière, commandé la base de Gander, à Terre-Neuve, s'est révélée être une très agréable surprise. C'est avec appréhension que nous attendions l'arrivée du Général Langdon. Tous les invités de marque provenant du Quartier général à Ottawa sont susceptibles de nous occasionner un surcroît de travail lorsqu'ils viennent nous visiter. Ce ne fut pas le cas de Langdon, car il s'agit d'un homme particulièrement sincère et sobre. Plutôt que de se présenter comme un invité de marque et de réclamer son dû à même nos maigres ressources, il a mis la main à la pâte et nous



*Ouverture du Tim Hortons à la fête du Canada. En partant de la gauche, l'auteur de ces lignes, le Major-général Doug Langdon et le Colonel Tom Putt.*

a aidés lors de divers événements et de diverses tâches, allant jusqu'à servir la bière à nos soldats avec des employés civils de l'ASPFC. Son style simple et terre-à-terre m'a fait penser au Général Byng et à son approche d'entraide campagnarde lorsqu'il était à la tête de son corps d'armée durant la Première Guerre mondiale.

« Pourquoi ne pas aller chez Tim et prendre un bon café? », ai-je suggéré.

'Shawn Crowder ne boit pas de café, mais l'idée d'essayer quelque chose de nouveau quoique très habituel a suscité son intérêt. Nous nous sommes donc rendus au Tim. Dix minutes plus tard, nous retournions vers le mess, humant l'odeur de café coutumière et bienfaisante se dégageant de nos tasses.

Whoooooosh. Bang.

Une roquette de 107 mm venait de tomber, nous faisant littéralement sauter. Le projectile avait frappé droit devant nous entre deux ailes de la salle à manger principale, laquelle nous venions de quitter quelques

minutes auparavant. Scott McKenzie, mon adjoint, se dirigeait dans la direction opposée et se trouvait hors de ma vue. Il se rappelle aussi cet instant :

Je n'avais jamais vécu d'attaque d'aussi près. Je venais juste de sortir du bâtiment où je travaille pour retourner à ma tente lorsque j'ai entendu le premier impact, qui m'a semblé vraiment proche. Puis, j'ai entendu un long sifflement annonciateur du prochain obus qui s'approchait (on dit que plus le sifflement est long, plus le coup tombe proche de vous). J'ai regardé au ciel et j'ai vu la seconde roquette passer et tomber derrière la cuisine principale, à environ deux cents mètres de moi. Trop proche à mon goût, à dire vrai ... C'est devenu banal et plus personne ne s'énerve en cas de feu d'artifice improvisé (et non autorisé).

— Major Scott McKenzie, nouvelles de l'Afghanistan

Le cri plaintif, obsédant et trop familier de la sirène annonçant les attaques à l'aérodrome de Kandahar s'est fait entendre et nous nous sommes séparés. Crowder s'est dirigé vers les bunkers des campements et de mon côté, j'ai pressé le pas en direction du quartier général du bataillon pour mieux comprendre ce qui venait d'arriver. Je me suis enregistré au poste de commandement et j'ai reçu un rapide briefing de l'officier de service. Notre convoi de récupération avait finalement pu revenir au camp et tous étaient hors de danger. Les fantassins qui gardaient la section des munitions à l'extrémité du terrain avaient entendu les roquettes passer au-dessus de leur tête, mais ils étaient sains et saufs dans leur petit bunker près de la réserve des munitions mis sur pied par le SRM.

Je me suis frayé un chemin jusqu'à la salle à manger enfumée pour constater par moi-même ce qui était arrivé. On entendait les soldats blessés crier ou gémir à l'intérieur du mess en flammes. Le Colonel Tom Putt, commandant adjoint de la Force opérationnelle, était là ainsi qu'Ian Hope, et j'ai présenté à Tom un bref compte rendu de la situation pour l'ESN.

À ce moment, il semblait que personne de mon unité n'avait été blessé, mais on ne pourrait le confirmer que lorsque le pénible dénombrement des effectifs serait terminé et que toutes les sections auraient fait un appel de confirmation auprès du poste de commandement.

Après chaque attaque de roquette, nous devions faire le dénombrement des soldats, un par un. La confirmation des noms et des sections à l'intérieur de l'unité était notée sur un grand tableau qui ressemblait à une carte de bingo. Ce jeu de société avait des effets pervers, d'autant plus qu'on y jouait normalement aux petites heures du matin, moment privilégié pour les attaques. Règle générale, il fallait environ quinze minutes pour remplir le tableau et déterminer si des personnes manquaient à l'appel. J'étais certain qu'il y avait des Canadiens dans le mess parce que, avant de nous diriger vers le Tim Hortons, nous nous étions arrêtés pour bavarder avec un petit groupe. La force de réaction rapide de l'aérodrome de Kandahar, sous la gouverne d'un officier de l'escadron de défense de l'aérodrome de l'aviation royale, supervisait la scène à la salle à manger. On a commencé à transporter les soldats sur des civières et je regardais avec anxiété chacun d'eux pour évaluer la gravité des blessures et également pour vérifier si certains de mes soldats étaient parmi eux.

En fait, huit Canadiens ont été blessés ce soir-là. En ce qui concerne le Bombardier-chef Bounyarat Makthepharak, la blessure a presque été fatale puisque des éclats de la roquette avaient pénétré sa poitrine. Makthepharak, un soldat estimé, n'avait pas encore eu le temps de se remettre du décalage horaire. Il n'était arrivé au théâtre des opérations qu'une semaine auparavant, mais pour lui, la guerre était finie. Le Général Fraser m'a confié ultérieurement que lorsqu'il a rendu visite au Canadien blessé à l'hôpital de l'aérodrome de Kandahar, il a remarqué que le chirurgien avait ouvert la cage thoracique de Makthepharak comme s'il s'agissait d'un « Chevrolet 1957 ». Un éclat avait raté de peu le cœur et il avait fallu pratiquer une chirurgie complexe pour lui sauver la vie. Les miracles faisaient partie du quotidien à l'hôpital de rôle 3 dirigé par les Canadiens et reconnu pour son excellence. Selon moi, tous les hommes et toutes les femmes faisant partie du corps médical et travaillant dans cette remarquable unité étaient de véritables héros. Il serait impossible de décrire l'ampleur du travail phénoménal accompli

par ce personnel médical, mais les soins prodigués au jeune bombardier-chef et qui lui ont permis de survivre en sont un exemple probant.

C'est étrange. Depuis que je suis revenu du sud de l'Afghanistan, je rêve souvent de Kandahar et de la reine des BOA, tandis que lorsque j'y étais, je rêvais rarement. Normalement, je me traînais jusqu'à ma tente et me roulais en boule pour dormir jusqu'à ce qu'un exercice d'attaque de roquette ou le foutu réveille-matin de Paddy nous réveille tous les deux le lendemain. Le 30 juin a été une exception. Au petit matin, le jour de la fête du Canada, pendant que le Bombardier-chef Makthepharak luttait pour rester en vie à l'autre extrémité du camp, je me suis rendu au quartier général de l'ESN une dernière fois afin de m'assurer que tout le monde, y compris le personnel de service, était sauf. Ébranlé, je me suis traîné jusqu'à ma tente, comme les soldats blessés de la guerre civile que l'on voit dans l'œuvre de Stephen Crane, *The Red Badge of Courage*. Je me suis arrêté une dernière fois au Tim Hortons pour m'assurer que tout allait bien, impatient que le soleil se lève pour la grande inauguration tant attendue du 1<sup>er</sup> juillet, quelques heures plus tard.

Les employés du Tim Hortons n'étaient pas trop ébranlés par l'attaque, j'ai donc poursuivi ma route vers ma tente, sentant le poids de milliers d'années sur mes épaules. J'ai trouvé mon lit dans le noir et me suis assis en silence, le temps de remercier en pensée la Providence qui m'avait éloigné de la table des desserts dans la salle à manger. Après un certain temps, je me suis endormi tout habillé, avec mon uniforme empreint de sueur, mon pistolet militaire, mes bottes et tout le reste. Je n'avais jamais dormi aussi profondément, un sommeil rappelant les songes bibliques et j'ai fait un rêve très étrange. Je luttais pour traverser un orage d'une extrême violence à bord d'un G-Wagon ou peut-être était-ce de mon poste de commandement à bord du Bison. Peu importe, le rêve était étrange. Une météo aux allures de cataclysme, avec le tonnerre et des éclairs, des crues soudaines et une pluie chassée par le vent. Je me suis rendu à une maison qui était, en fait, la vieille maison de ferme en briques jaunes dans le canton de Wallace, dans le sud-ouest de l'Ontario, où j'ai passé mon enfance. Quand je suis arrivé à la maison de ferme, ma grand-mère Alice, qui est décédée en 1996, est sortie sur la véranda et m'a immédiatement serré dans ses bras. Elle me

disait quelque chose et le répétait avec véhémence, mais je n'arrivais pas à comprendre le sens de ses mots. Elle me tenait de plus en plus fort et ne voulait pas me laisser. Son étreinte était tellement forte que je ne parvenais plus à respirer!

Je me suis réveillé en panique pour me libérer de ce sentiment écrasant et j'ai immédiatement compris que je n'étais pas de retour dans le canton de Wallace avec grand-mère, mais plutôt dans ma tente Weatherhaven à l'aérodrome de Kandahar. Il était plus de quatre heures du matin et j'étais submergé par un sentiment de vide et de mélancolie inexplicable. J'étais très près de ma grand-mère. Elle m'a élevé, ou presque, pendant que mes parents travaillaient tous les deux à la ferme dans le canton de Wallace. Elle est venue à la gare de VIA Rail à Kitchener le jour où je suis parti pour l'instruction de base en juillet 1983, c'est la dernière fois où j'ai vraiment pu lui parler. Je n'avais pas rêvé d'elle depuis sa mort en 1996, du moins aucun rêve dont je me souvenais au réveil. C'est le rêve le plus réaliste que je n'ai jamais fait et il était difficile pour moi de le reléguer dans les confins de ma mémoire et de retourner à 7 h 30 dans le monde des vivants à l'aérodrome de Kandahar et à nos modestes célébrations du 1<sup>er</sup> juillet.

Chaque fois qu'un soldat de la coalition est tué au combat, on organise un événement appelé « cérémonie de rapatriement de la dépouille ». Je n'avais jamais assisté à une telle cérémonie auparavant. ... Au cours de ces cérémonies, les troupes de toutes les nations présentes à l'aérodrome de Kandahar se déplacent en formation vers l'aérodrome et exécutent un bref défilé pendant que les dépouilles des soldats tués au combat sont placées à bord d'un aéronef qui les ramènera au pays. Ce fut en fait une expérience émouvante. Ce n'était pas le type de cérémonie pompeuse que l'on associe souvent aux Américains, c'était sobre, simple et extrêmement puissant. Nous nous sommes alignés sur le tarmac en compagnie des soldats néerlandais, britanniques, roumains, australiens et américains.

— Major Scott McKenzie, nouvelles de l'Afghanistan

Le citoyen canadien moyen connaît surtout l'aérodrome de Kandahar pour les cérémonies qui sont parfois diffusées à la télévision par les principaux réseaux. Toutes les communautés présentes dans l'aérodrome se regroupent et assistent aux cérémonies de rapatriement de la dépouille qui se tiennent en général à des heures étranges, soit tard le soir ou avant l'aube, pour s'adapter aux horaires des transporteurs aériens des différents pays membres de l'OTAN. La mort des combattants suscite l'intérêt du public, et les soldats tués en Afghanistan continuent d'avoir des répercussions importantes sur le citoyen canadien moyen. Lisa Laflamme de CTV m'a interviewé en mars au quartier général canadien immédiatement après une de nos premières cérémonies, en l'occurrence celui du Caporal Paul Davis. Les émotions qui sont montées en moi au moment où son cercueil est passé devant moi étaient complexes et me ramenaient à ma propre enfance. Le regard plongé au-delà du cercueil de Davis, mon esprit s'est envolé vers une époque plus heureuse avec ma famille : les coups de soleil, les épuisantes baignades dans l'eau couleur saphir du magnifique lac Huron un après-midi de juillet parfait, les repas au restaurant chinois à Hanover avec mes parents après ces journées d'été interminables et le sentiment de fatigue, de sécurité et de bonheur, malgré le coup de soleil. Combien de journées comme celle-ci Paul Davis a-t-il connues? Est-ce que ses parents et son épouse se souviendront, eux aussi, de ces précieux après-midi baignés de soleil? Auront-ils un lourd fardeau à porter? Sont-ils au courant que chaque soldat canadien en Afghanistan, chaque soldat de cette BOA, portera une petite partie de ce fardeau?

Le mot qui jaillit dans mon esprit au moment où le cercueil est déposé dans l'habitacle du Hercules avec un bruit métallique est « famille ». La famille. Les hommes tués au combat ne sont pas que des collègues. Dans une organisation vouée à la guerre, un soldat mort au combat fait partie de votre famille et les insignes de coiffure sont sans intérêt. Nos soldats à Kandahar évoluent dans un monde totalement différent de celui que nous connaissons à la maison. Aucun de ces mondes n'est moins réel que l'autre, mais ils sont nettement différents. Les deux mondes se rencontrent lors du rapatriement d'un soldat mort; lorsque les aérodromes de Kandahar et de Trenton, en Ontario, se tiennent côte à côte dans l'esprit des Canadiens. Le public, en regardant



*Inauguration officielle, le 1<sup>er</sup> juillet 2006. En partant de la gauche, le Major-général Doug Langdon, M. Doug Anthony de Tim Hortons, un soldat blessé et le Brigadier-général David Fraser.*

les cérémonies de rapatriement d'un soldat, jette un bref regard sur la guerre et le prix à payer pour assurer la paix.

L'aérodrome de Kandahar était pour la Force opérationnelle canadienne en Afghanistan ce que Boulogne a été pour le Corps canadien durant la Première Guerre mondiale ou le premier Mulberry Harbour sur Juno Beach à Arromanche pour les soldats de la Deuxième Guerre mondiale, c'est-à-dire la principale base d'approvisionnement pour les opérations. Toutefois, faire venir la bonne quantité de matériel à l'aérodrome de Kandahar n'était que la pointe du défi pour la logistique, et c'était, en vérité, la partie la plus facile. L'aérodrome de Kandahar n'était qu'une escale pour le matériel. Acheminer le ravitaillement hors des retranchements était, chaque fois, une opération de combat.



## *Kandahar et les bouchées doubles de juillet 2006*

*Ce qu'il faut accepter pour survivre : les décisions difficiles que l'on doit prendre et l'enchevêtrement des répercussions connexes, les blessures subies et celles que l'on inflige à l'ennemi. Les insultes impardonnables lancées, en pleine guerre, au visage de l'humanité et que vous ne pouvez ignorer. En tant que soldat et être humain, il vous faut vivre avec ces réalités.*

— Lieutenant-colonel John Conrad,  
journal de Kandahar, juillet 2006

**N**ous sommes presque partis à l'heure, avant les premières lueurs de l'aube du 22 juillet 2006 et je n'ai pas senti de souffle puissant, message du destin. J'aurais dû remarquer l'allure étrange que prenait la journée. Les convois ne partaient presque jamais à l'heure de l'aérodrome de Kandahar. À la dernière minute, on signalait toujours un bris d'équipement, un pneu éclaté ou une radio défectueuse, retardant ainsi le départ. Le 22 juillet 2006 devait être marqué par le retour triomphant de la Force opérationnelle Orion de la province d'Helmand. Les quarante-huit prochaines heures allaient compter parmi mes souvenirs les plus vifs du déploiement, deux jours dont certains moments sont encore d'une grande limpidité : des images, des odeurs et des bribes de conversation. La Force opérationnelle avait été déployée dans la province d'Helmand, la zone opérationnelle assignée au Royaume-Uni, et elle manœuvrait parfois sur des distances pouvant dépasser trois cent cinquante kilomètres. Les manœuvres du groupement tactique avaient

été exécutées avec brio et un certain nombre de talibans avaient été éliminés. Pour le ramener à l'aérodrome de Kandahar, l'ESN devait installer une station-service en territoire isolé pour entrecouper le long trajet entre l'emplacement du groupement tactique dans la vallée de la rivière Helmand inférieure et l'aérodrome de Kandahar. Le mini-magasin Canadian Tire que nous transportons s'appelle en jargon militaire un « point de livraison spécialisée ». Le point de livraison spécialisée, une fois mis en place et défendu, permettrait de ravitailler le groupement tactique déployé dans la province d'Helmand, et de lui fournir suffisamment d'approvisionnements de combat pour qu'il soit en mesure de se rendre à l'aérodrome de Kandahar. Le matin du 22 juillet, nous avons quitté l'aérodrome de Kandahar à 4 h 30 avec les véhicules de logistique nécessaires pour accomplir notre mission. Deux Coyote escortaient la colonie ainsi que trois véhicules blindés Bison, provenant de l'ESN et du PPCLI. Nous disposions donc d'une bonne puissance de feu en appui. Du côté ouest de la ville de Kandahar, nous avons dû faire une halte pour éviter une embuscade talibane perpétrée contre des membres des Forces de sécurité nationales afghanes (FSNA) à l'ouest. Un peloton de la compagnie Bravo du Major Nick Grimshaw est venu prêter main-forte aux FSNA et a rétabli la situation afin que nous puissions poursuivre notre route. À 6 h, les camions de logistique étaient en mesure de reprendre la route pour la province d'Helmand. À 8 h, nous sommes arrivés à l'endroit prévu pour le point de livraison spécialisée, près de l'intersection de la route n° 1 et d'une route que je ne connaissais que sous le nom de route secondaire n° 611. La route n° 611 était bien connue des Canadiens. Le Major Bill Fletcher avait détecté tellement d'IED sur la route n° 611 lorsqu'il l'avait empruntée en VBL III avec sa compagnie Charlie pour se rendre dans le district de Sangin en mai qu'il a préféré rouler sur le bas-côté avec ses VBL III. Les véhicules blindés, les Coyote et les Bison ont été placés de manière à assurer la sécurité du périmètre tandis que les camions du SLC étaient positionnés au centre.

Le groupement tactique a commencé à arriver par peloton et par compagnie vers 11 h, on pouvait entendre et voir le 1 PPCLI, des lieues à la ronde, tellement le bruit et le nuage de poussière qui s'en dégageaient

étaient impressionnants. Les éléments de la batterie d'artillerie du Major Steve Gallagher sont arrivés les premiers transportant leurs inestimables obusiers de 155 mm du Corps des Marines des États-Unis. L'univers autour de nous, jusque-là si calme, s'est transformé en une cacophonie de sons et en une vague d'activités bien orchestrées. La vue du groupement tactique qui, groupe par groupe, venait se ravitailler au point de livraison spécialisée offrait un spectacle fascinant. On se serait cru tout droit sorti de l'ère jurassique : des camions blindés de la taille de dinosaures attendant en ligne de s'abreuver dans l'étang de carburant. La logistique remettait des boîtes de nourriture et des contenants d'eau aux sergents quartiers-maîtres des compagnies d'infanterie. On parlait peu. Ce n'était pas nécessaire. Alors que le chaud soleil afghan atteignait le zénith, l'objectif commun et une conscience aiguë du temps qui passe unissaient les soldats au point de livraison spécialisée beaucoup plus étroitement que le sang. Bien que les VBL et les camions avançaient, semblait-il, à pas de tortue, le ravitaillement complet a duré moins de trente minutes. Après avoir rempli le réservoir à carburant du dernier VBL III, le Lieutenant-colonel Ian Hope a adressé quelques mots au groupement tactique à propos de l'opération qu'il venait de terminer. Épuisée, mais triomphante après des combats qui s'étaient étalés du 7 au 22 juillet, la Force opérationnelle Orion avait pris part à quelque trente-six échanges de feux avec les talibans, mis à jour neuf caches de munitions et saisi des narcotiques totalisant une valeur de revente d'environ 15 millions de dollars. Des soldats canadiens et des soldats de l'Armée nationale afghane avaient été blessés au cours de cette opération et un Canadien était mort au combat. Deux autres morts allaient s'ajouter avant notre retour à l'aérodrome. J'ai parlé brièvement avec Ian Hope avant de reprendre la route. J'avais perdu l'usage d'un de mes deux Coyote en raison d'un bris mécanique. Le véhicule de reconnaissance, à l'allure redoutable, équipé de son canon de 25 mm, semblait bien penaud, perché derrière sur notre remorque à plateforme, sans grande utilité. Hope et moi-même avons convenu de former une seule colonne pour le voyage de retour à l'aérodrome de Kandahar.

Le Caporal-chef Gorman, qui avait conduit le gigantesque camion-citerne de ravitaillement ce matin-là, a mentionné que le

conditionneur d'air ne fonctionnait pas dans la cabine de son camion de seize tonnes. Il a affirmé, somme toute avec raison, que la route serait longue pour retourner à l'aérodrome de Kandahar. Les conditionneurs d'air ne sont pas un luxe à Kandahar. Compte tenu de la protection individuelle que portent nos soldats et des températures écrasantes, les appareils de climatisation font partie des pièces d'équipement de survie. Lorsqu'un conditionneur d'air fait défaut dans un camion, on le retire toujours de la route. Puisque l'appareil de ce précieux camion de carburant avait lâché durant le trajet, il était hors de question de le retirer de la route.

« Écoutez Monsieur Gorman, Crowder et moi allons prendre votre place. Le conditionneur d'air du G-Wagon fonctionne bien et vous avez travaillé plus fort que moi aujourd'hui. »

C'était le cas. Malgré la chaleur accablante, les opérateurs des camions-citernes avaient fait un excellent travail en remplissant les réservoirs des VBL III assoiffés. Dieu qu'il faisait chaud dans cette cabine. Shawn Crowder avait placé une vingtaine de bouteilles d'eau dans la cabine à notre intention. Après vingt minutes, nous baignions de sueur et respirions avec peine. Shawn était peu fier de son commandant qui avait proposé l'échange, mais il n'en souffla mot. Et moi, parfait idiot, j'ai prononcé des mots qui, depuis, me hantent.

« Bon sang qu'il fait chaud ici Crowder. Si on était attaqué, on aurait un peu de fraîche. »

« Je n'ai pas de problème avec la chaleur, Monsieur », a-t-il rétorqué.

Ma tentative ratée pour détendre l'atmosphère avait pris une tangente prophétique. Je voudrais n'avoir rien dit. Je le regrette encore.

Nous avons réussi à rester près de la colonne d'Ian pendant un certain temps, mais « près » est un terme relatif lorsqu'il s'agit d'un convoi s'étendant sur plus de vingt kilomètres. Juste avant 17 h, un de nos camions lourds de logistique est tombé en panne. Nous avons dû arrêter le convoi de logistique pour charger le camion sur la dépanneuse. Dans ce pays, il est dangereux de faire des haltes et, lorsque nous devons nous arrêter, nous nous efforçons de faire vite pour repartir dès que possible. Après avoir traversé la rivière Arghandab pour rejoindre la rive à l'ouest de Kandahar, j'ai dû faire un autre bref arrêt pour permettre

aux mécaniciens de dégager les freins du véhicule logistique lourd à roues (VLLR) qui était remorqué. La région de la rivière Arghandab s'inscrit sur une nouvelle page de l'histoire du Canada. Alexandre le Grand a déjà campé sur les rives de l'Arghandab avec une armée de 30 000 hommes. À quelque vingt-cinq kilomètres à l'ouest de la ville de Kandahar, cet endroit semble être une frontière officieuse entre l'inquiétante atmosphère des districts de Panjwayi et de Zahri — le théâtre de bon nombre de nos combats en 2006 — et Kandahar. Habituellement, un sentiment de sécurité relative nous envahissait après avoir franchi l'Arghandab d'ouest en est. Pas cette fois-là. À 17 h 15, nous repartions et, dans les quinze minutes qui ont suivi, nous étions attaqués par un IED placé à bord d'un véhicule. Un kamikaze.

Quoique typique, l'attaque était surréelle; une camionnette Toyota Hiace, roulant dans la direction opposée, est arrivée tranquillement à la hauteur de notre convoi, du côté nord de la chaussée. Je n'ai eu le temps que d'entrevoir un Toyota blanc de style cabine avant qu'il n'y ait une explosion, accompagnée d'une grosse boule de feu, énorme et plus bruyante que tout ce que j'avais entendu auparavant, soufflant corps et pièces mécaniques vers notre camion-citerne. Pendant un moment, j'ai cru que l'ennemi avait raté sa cible et que nous allions accélérer pour poursuivre notre route en vitesse. Puis, une fraction de seconde plus tard, nous remarquons que le Bison qui se trouvait devant nous avant l'apparition de la boule de feu était dans le fossé. Nous avons immédiatement mis en place un cordon de sécurité. À l'aide de la mitrailleuse d'un de mes Bison, nous avons tiré trois coups complets en direction d'un fossé où se trouvaient quelques spectateurs suspects qui observaient l'incident avec une trop grande nonchalance. Ils se sont sauvés à travers champs vers le nord. Du côté sud de la route se trouvait un village en terrasses construit sur le flanc d'une colline offrant une vue spectaculaire de notre convoi. Le Coyote qui escortait notre convoi a demandé qu'on nous envoie les services d'évacuation médicale et l'aide de la force de réaction rapide (FRR). J'ai fait le point avec le SMR Earles. Paddy avaient les yeux grand écarquillés derrière ses lunettes de protection balistique. Il se trouvait à bord du véhicule derrière moi et, d'où il était, il croyait que notre camion-citerne avait été la cible. J'ai

remarqué qu'il était en position de combat lorsque je suis retourné à la course jusqu'au Bison durement touché. En arrivant à la hauteur du Bison, j'ai remarqué qu'un de nos hommes était étendu au sol derrière la rampe et que des camarades avaient tenté de lui prodiguer les premiers soins. Ses blessures étaient extrêmement graves et il était évident que le soldat était mort. J'ai appris plus tard qu'il s'agissait du Caporal Jason Warren de Montréal. De plus, le Caporal Francesco Gomez, le conducteur du Bison, était décédé, l'explosion l'ayant tué sur le coup. Quatre d'entre nous ont pris soin des victimes classées priorité un dans le Bison. Le Capitaine Tony Ross, un officier du PPCLI membre de notre cellule S4 (Logistique) et agissant à titre de chef d'équipage du véhicule attaqué, souffrait d'un traumatisme crânien provoquant chez lui des vomissements. J'ai pris sa main et lui ai parlé. Le décor à l'intérieur du Bison était cauchemardesque, un mélange de sang, de vomissure, de canettes de Red Bull et d'emballages vides ayant contenu des biscuits à l'avoine; un étrange mélange de banalités et de réalités. Dépêché du site de l'EPR, le personnel médical de la FRR est arrivé environ trente-cinq minutes plus tard, en l'occurrence l'officier marinier Mike Cuell. Mike a servi avec moi en Bosnie en 2000 et nous nous connaissons bien. Je décrirais Mike Cuell comme un homme élégant qui, à l'instar de tous les membres du personnel médical de combat, doit faire face aux pires atrocités de la guerre. À ma connaissance, il n'a jamais élevé la voix, ni blasphémé. Une source d'inspiration pour moi.

« Nom de dieu, officier marinier, que je suis content de vous voir ici! » Il n'y avait pas de mots assez forts pour exprimer le réconfort que la présence de la FRR nous apportait.

« Bonjour, Monsieur. Voyons ce qui en est. » Ses yeux perçants visualisaient la scène, lui permettant d'effectuer mentalement un tri. Le personnel médical militaire est merveilleux. Aucune solde ne pourra compenser tous les services rendus. En tant que membre du personnel médical de la FRR dans la ville de Kandahar, Mike Cuell avait vécu ce scénario à de nombreuses reprises. En une fraction de seconde, il avait noté que nous avions un décès et conclu que le Capitaine Ross et son traumatisme crânien étaient la priorité un aux fins d'évacuation médicale.

« Laissez-moi passer, Monsieur. »

J'ai relâché la main de Tony et cédé volontiers ma place dans le Bison à Mike. Le travail ne manquait pas à l'extérieur. La plupart des effectifs se tenaient en position défensive autour des restes de notre convoi. Ils assuraient le cordon de sécurité. Ceux qui ne faisaient pas partie du cordon étaient occupés à récupérer les personnes et l'équipement de manière à ce que nous puissions repartir le plus vite possible.

« Monsieur, voulez-vous une cigarette? », m'a demandé un jeune soldat canadien que je n'avais pas reconnu.

« Je ne fume pas, mais j'aimerais bien en avoir une en ce moment. »

Le soldat m'a donné une cigarette, puis son briquet. Je n'ai aucune idée de l'identité du soldat, mais ce geste d'une normalité banale partagé en plein chaos est gravé dans mes souvenirs.

Nous avons transféré les blessés à bord de l'hélicoptère d'évacuation médicale Blackhawk UH 60 et disposé les dépouilles dans le Bison de la FRR. J'ai toujours pensé que faire les foins était le travail physique le plus éreintant de tous. Plus maintenant. Je comprends pourquoi l'évacuation médicale fait partie de l'évaluation de la condition physique au sein de l'armée. Après avoir transporté notre deuxième blessé à bord de l'hélicoptère UH 60, mes jambes se dérobaient sous moi, j'étais à bout. L'équipage du Blackhawk était déterminé et efficace. Il s'est envolé avec nos victimes les plus urgentes, s'éloignant rapidement de cette route, ni vu ni connu. La force opérationnelle de l'aviation était composée d'Américains très courageux. Ils s'étaient donné le nom de Force opérationnelle Knight Hawk. C'était des héros à Kandahar.

Crowder et moi-même avons ramassé des fusils et des pistolets canadiens répandus sur la route et les avons lancés dans notre camion. C'était étrange de ramasser des fusils, certains étaient endommagés et tordus sous l'effet de l'explosion, d'autres étaient en bon état. Les fusils militaires font l'objet d'un contrôle tellement rigoureux au pays et, ici, nous les ramassions sur le sol comme un vagabond qui trouverait un billet de mille dollars. Nous avons ramassé tous ceux que nous voyions. Les anciennes leçons refaisaient surface. Abîmées ou non, il était hors de question de laisser des armes canadiennes sur cette route. Cette dernière pensée m'effleurait l'esprit lorsque j'ai ressenti la seconde détonation. J'ai

senti le souffle de la détonation sur mon visage avant que le son n'atteigne mes oreilles. Notre cavalerie avait été attaquée. Au moment où la FRR quittait le cordon, nous étions la cible d'un second attentat suicide. Mon cœur s'est arrêté. *Oh, merde. Nous ne sortirons pas d'ici vivants.*

La seconde attaque n'avait pas pénétré notre cordon, l'ennemi avait plutôt attendu que la FRR sorte du cordon avec nos morts. Le kamikaze portait une veste pleine de pièces de métal, de roulements à billes, etc. sous lesquels il avait placé les explosifs. La seconde déflagration a causé la mort d'un grand nombre d'Afghans, sans toutefois causer de victimes chez les Canadiens. Seul le G-Wagon de Mercedes appartenant au grand Lieutenant Catton, le commandant de la FRR, avait subi des dommages. Catton avait été surnommé affectueusement « Forrest Gump » par la Force opérationnelle. Il avait vécu, alors qu'il prenait part à un convoi au début de février, la terrible expérience de voir une grenade propulsée par fusée percer le G-Wagon de Mercedes à bord duquel il se trouvait. La grenade avait traversé la porte blindée pour glisser sous le siège du passager et ressortir de l'autre côté. Remarquablement, Catton s'en était tiré qu'avec des blessures légères à l'arrière-train, ce qui lui a valu son surnom hollywoodien.

Mon esprit était embrumé de bribes de conversation avec des soldats, avec Crowder, avec Paddy. J'avais perdu la notion du temps, mais je me souviens clairement d'avoir remarqué la noirceur qui tombait. J'étais convaincu que les talibans n'en avaient pas fini avec nous. Il fallait repartir avant la tombée de la nuit. La rage s'élève avec le jour qui s'éteint, ces paroles inspirées du poète Dylan Thomas résonnaient dans ma tête pendant que je me dirigeais vers la zone où avait eu lieu la seconde explosion. J'ai remarqué, après la seconde attaque, une auto bleue qui s'enfonçait dans le village en terrasses et il n'y avait aucun doute dans mon esprit que ses occupants étaient impliqués dans l'attaque, mais l'auto roulait trop vite dans une zone où se trouvaient de nombreux civils, nous n'avons donc pas ouvert le feu sur la voiture. Je me sentais totalement impuissant et inutile à l'idée de les laisser s'en tirer ainsi. L'ennemi jouait avec nous, il nous bottait le derrière. Quant à notre propre situation, toutes les dépanneuses lourdes étaient chargées de véhicules défectueux tombés en panne lors de la dernière journée de convoi. Si nous ne

pouvions remorquer le G-Wagon du Lieutenant Catton avec un véhicule léger, j'envisageais la possibilité de le détruire sur place. Un Afghan s'est approché et m'a demandé de l'aide pour les blessés afghans. Je l'ai dirigé vers le chef de la police nationale afghane. À ce moment, un certain nombre d'ambulances civiles étaient arrivées sur la scène et nous avions nous-mêmes déjà suffisamment de problèmes à régler.

Il s'est avéré que le G-Wagon de Catton pouvait se déplacer. J'ai marmonné une prière de remerciement lorsque nous l'avons déposé sur le châssis d'un Bison. À ce moment précis, deux hélicoptères de combat Apache arrivaient, dépêchés par la brigade afin d'aider à libérer le convoi. Les appareils à l'allure machiavélique sont apparus au-dessus de nos têtes, comme deux anges envoyés par Dieu. Ils ont survolé le convoi pendant que nous reprenions la route et que nous parcourions les rues noires de Kandahar jusqu'au camp de notre EPR. Avant même que nous pénétrions dans le camp de l'EPR, un média local avait répandu la nouvelle qu'un convoi canadien avait tiré dans la foule, tuant un grand nombre de civils. C'était une pure invention et j'ai remis les pendules à l'heure sans tarder en appelant le Colonel Tom Putt, l'adjoint du Général Fraser au quartier général canadien à l'aérodrome de Kandahar.

« Avez-vous entendu ce que raconte la presse? », ai-je lancé.

« Oui. » Il était aussi équilibré et posé qu'un cheval expérimenté appartenant à un soldat de la Confédération. Notre bon vieux Colonel Putt.

« Je vous le jure, Tom. Nous n'avons pas fait feu sur ces civils. Ce sont des faussetés. »

« Je le sais, John, je le sais. Ne vous en faites pas. Tout ira bien maintenant. Revenez-vous ce soir? »

Tom avait répondu aussi calmement que s'il avait confirmé ma commande de sandwich au Tim Hortons. Son intonation décontractée et son acceptation inconditionnelle de mes explications m'ont apaisé, réconforté.

« Non, Monsieur. Impossible. Nous allons coucher ici ce soir avec Simon. L'équipe est épuisée. »

Au moment où je prononçais ces paroles, les soldats n'avaient pas dormi depuis près de vingt-quatre heures et ils avaient été suffisamment

éprouvés pendant la journée. La décision était facile à prendre, sans trop de réflexion. Les précieux approvisionnements de combat, notre raison d'être, étaient entre les mains du 1 PPCLI. De plus, le groupement tactique était de retour à l'aérodrome de Kandahar, après presque un mois de combat et nous pouvions nous accorder une pause.

« C'est une sage décision, vieux. À demain. C'est bien. »

Sur ces mots, j'ai entendu le déclic, Tom venait de raccrocher l'appareil à l'aérodrome de Kandahar. Je me sentais effectivement vieux.

La journée du 22 juillet n'était pas particulièrement différente des autres dans l'environnement opérationnel complexe qu'était Kandahar. Comme bien d'autres incidents durant notre affectation, cette journée était remplie d'images choquantes. Notamment, la vue déchirante d'adultes afghans qui recueillent et enveloppent le corps de leurs enfants dans des couvertures ou des foulards, une pratique malheureusement devenue très fréquente chez ce peuple. Des visages qui s'approchent de moi, tant militaires que civils, demandant de l'aide, cherchant leur chemin. Des objets et des personnes qui déambulent dans mon champ de vision. C'est quoi tout ça? Comment fait-on pour demeurer sain d'esprit aussi longtemps? L'adrénaline? La trotteuse de ma Seiko semble s'être arrêtée, une camionnette civile transporte des corps empilés à l'arrière dans sa boîte, du sang qui coule du hayon sur le pare-chocs, les odeurs sans équivoque que tentent d'ignorer vos sens, les restes du premier kamikaze que l'on emporte dans un sac à poubelle Glad. Je me sentais à la fois responsable et victime de cette violence. J'ai repoussé mes émotions et mes pensées dans les confins de mon esprit. Dans le tumulte de toutes ces images poignantes, je n'ai pas entièrement perdu la maîtrise, quoique je ne l'ai pas totalement conservé non plus. Mon combat le plus long consistait en une série peu flatteuse de tâtonnements, guidé par mon intuition. Ensemble, nous avons persévéré, bien que maladroitement, afin d'accomplir notre devoir.

Un des cousins de Kandy, un interprète afghan qui travaillait au bureau des marchés de mon ESN à l'aérodrome de Kandahar avec le Major Pete Bayne, a trouvé la mort lors de la double attaque IED du 22 juillet. Kandy avait entendu les rumeurs voulant que des soldats canadiens aient tiré sur la foule, tuant bien entendu de nombreux passants afghans

innocents, dont le cousin de Kandy. Il m'a abordé environ une semaine plus tard pour me demander ce qui était arrivé cette journée-là.

« Monsieur, j'ai entendu quelque chose de terrible au sujet de samedi dernier », a-t-il lancé, embarrassé.

« L'embuscade à l'ouest de la ville? »

« Oui, Monsieur. »

« Qu'avez-vous entendu, Kandy? »

« Mon cousin est mort dans l'embuscade. Il se trouvait à proximité... J'ai entendu dire que les Canadiens avaient ouvert le feu sur la foule. »

« C'est une abominable histoire. Je peux vous dire, Kandy, que ce n'est pas vrai. Les soldats canadiens n'agissent tout simplement pas de la sorte. J'étais là. Je peux vous assurer que les talibans sont responsables de la tuerie, plus particulièrement le second kamikaze. »

« Oui, Monsieur. » L'intonation de sa voix faisait penser à un enfant que l'on viendrait de réprimander.

« Kandy? » Ses yeux m'encourageaient à poursuivre.

« Monsieur? »

« Je suis terriblement désolé pour la perte de votre cousin. C'est une horrible façon de mourir. »

### **OPÉRATION *MOUNTAIN THRUST***

J'ai eu peur à de nombreuses reprises à Kandahar en 2006. Je peux vous dire en toute honnêteté que le pire de mes cauchemars, ce que je craignais le plus, n'était pas d'origine talibane. J'avais bien plus peur que ma minuscule unité de logistique manque de ressources essentielles ou de capital humain. Ces craintes se sont confirmées en juillet lorsque l'unité s'est mise à craquer de partout et que nous avons constaté la pénurie de munitions, ma pire erreur. À l'instar des tapis roulants dans les gymnases qui roulent de plus en plus vite, le rythme auquel était soumis le bataillon de logistique s'est accéléré. La charge de travail de l'ESN (ce que nous appelons dans le jargon militaire la « cadence des opérations ») n'a pas cessé de s'accroître pendant notre affectation de sept mois et elle a atteint un sommet en juillet. Nous nous attendions

à ce que la situation demeure tumultueuse pendant l'habituelle saison des campagnes talibanes qui, semble-t-il, commence en avril pour se calmer en août. La cadence a connu deux pointes dignes de mention. La première est survenue en avril alors que, tout en menant des opérations, nous avons entrepris la construction de la BOA Martello dans le nord de Kandahar. La BOA Martello constituait une entreprise majeure pour le génie de combat, et elle s'est révélée un lourd fardeau pour une unité de logistique réduite comme la nôtre. Les modifications apportées à notre concept des opérations, soit passer d'un appui rassemblé à l'aérodrome de Kandahar à un appui décentralisé dans des BOA, ont complexifié le travail des soldats de la logistique. Cette transition fut aussi difficile pour eux que le serait l'affûtage des lames d'une tondeuse à gazon pendant que cette dernière est en fonction. Le rythme s'est accéléré d'un cran durant le mois de juin 2006, au moment où l'opération *Mountain Thrust* a été lancée. Pis encore, les rouages de la machine ont presque éclaté en mille morceaux en juillet.

Nous avons consacré presque tout le mois de mai à la planification et aux préparatifs en vue de l'opération *Mountain Thrust*. Le moment était venu de lancer cette opération, impliquant des forces de la taille d'une division. Cette opération dans le CR Sud était la plus importante offensive menée par la Coalition contre les talibans depuis leur défaite en 2002. L'objectif était de stopper la récente recrudescence d'actes de violence perpétrés par les insurgés dans le sud de l'Afghanistan. L'opération *Mountain Thrust* faisait appel à quelque 11 000 soldats américains, britanniques et canadiens. Plutôt que d'attendre un geste des insurgés, l'opération *Mountain Thrust* visait à prendre l'initiative et à mener une offensive pour détruire les bastions talibans. L'opération avait pour cible quatre des trente-quatre provinces de l'Afghanistan, soit les quatre où se trouvaient les forces talibanes : Helmand, Kandahar, Uruzgan et Zabul. L'objectif était d'expulser les insurgés de ces régions, une sorte de chimiothérapie militaire en vue d'y instaurer la stabilité. Une fois le problème d'insécurité réglé, les organismes d'aide humanitaire et les institutions gouvernementales afghanes pourraient prendre pied dans la région.

Le plan logistique de l'opération *Mountain Thrust* prévoyait que l'ESN assure un soutien dans l'ensemble de la province de Kandahar,

mais plus particulièrement dans les régions de Panjwayi, de Zahri et de Maywand. Selon les plans initiaux, il devait y avoir un effort concerté dans la province de Kandahar, dont le soutien aurait été relativement facile, si l'on se fiait à notre emploi du temps en mai. Nous avons dû répartir nos effectifs considérablement en avril et en mai afin d'appuyer le 1 PPCLI, dans la province d'Helmand, tout en construisant la nouvelle BOA canadienne dans le nord de la province de Kandahar. La construction de la BOA Martello s'était avérée difficile, mais maintenant qu'elle était sécurisée, nous avions une base qui allait être d'une grande utilité pendant l'opération *Mountain Thrust*. J'étais en permission au Canada et Scott McKenzie a représenté l'ESN au jeu de guerre sur la logistique divisionnaire organisé par le Général Freakley, commandant américain du QG du 76<sup>e</sup> GFIM. Dans le cadre d'un tel jeu de guerre, les plans de tous les éléments prenant part à la future opération sont discutés et étudiés, et parfois modifiés en fonction du déroulement du jeu de guerre. Le Major Paul MacDonald, J4 Opérations au sein de la brigade multinationale du Général Fraser, m'a confié que notre plan et notre concept avaient été accueillis très favorablement par le Général Freakley. Je croyais que nous étions sur le point de récolter le fruit des efforts consacrés à la BOA Martello. Cette dernière allait servir de pivot pour les manœuvres canadiennes. Pour une fois, notre mandat de soutien allait être relativement facile. Je me trompais. L'opération *Mountain Thrust* allait exiger des troupes de logistique canadiennes une utilisation maximale de leurs ressources comme jamais auparavant dans une zone de combat.

Malgré une planification et une préparation des plus poussées, les Canadiens ont dû se déployer loin de la toute nouvelle BOA Martello. Peu importe l'ampleur de la planification et des préparatifs en vue d'une manœuvre, l'ennemi a toujours son mot à dire dans le déroulement. Pas le mot final, mais un mot, néanmoins. Rapidement, les Canadiens ont dû revoir leurs plans de bataille lorsqu'ils ont été appelés à prêter main forte aux Britanniques dans la province d'Helmand. Bien entendu, nous n'avions aucune base logistique dans la province d'Helmand. Nous allions devoir y transporter les munitions, le carburant et la nourriture. Les efforts consacrés à la construction de

la BOA Martello, qui avaient tant monopolisé la logistique en avril et en mai, ont été de peu d'utilité lors de l'opération *Mountain Thrust*.

C'est à ce moment que nous avons commencé à saisir bien des choses sur la guerre, des leçons apprises autrefois par nos pères et nos grands-pères. Même les plus petits détails étaient susceptibles de nous ébranler. Nous en avons eu la preuve à la fin du mois de juin. Compte tenu de notre longue chaîne d'approvisionnement et de notre inquiétude latente quant à la disponibilité de certaines marchandises en forte demande, nous avons pris l'habitude de ranger les vêtements et certains équipements personnels appartenant à nos soldats blessés et décédés dans l'entrepôt pour qu'ils soient redistribués. Cela était une grossière erreur. Lorsque les soldats venaient chercher un nouveau pantalon de combat et qu'ils voyaient le nom de leur camarade sur l'étiquette, ils étaient incontestablement perturbés. Vous ne pouvez pas donner à un soldat l'équipement d'un camarade mort ou blessé sans nuire au moral des troupes. Nous avons donc créé l'illusion auprès de l'infanterie que nous avions un approvisionnement illimité en articles et en équipement, mais il était évident que nous devions mettre un terme à cette technique. Nous avons décidé de mettre ce type de matériel de côté pour le reprendre à la prochaine rotation, avec un groupe de soldats qui n'auraient pas de liens personnels avec les soldats blessés durant notre rotation. Ce n'était qu'un détail, mais cela démontrait à quel point nos troupes étaient étrangères aux réalités de la guerre.

Le 23 juin, Heather Morrison a fait irruption dans mon bureau m'annonçant qu'un incendie majeur s'était déclaré dans la section maintenance. Le Caporal-chef Crowder et moi-même avons sauté dans notre camion pour nous diriger vers l'atelier, d'où une imposante colonne de fumée sombre s'élevait déjà, au loin. L'incendie a été provoqué par la décharge accidentelle d'un contenant lanceur de munition fumigène se trouvant dans un Bison et qui n'avait pas été vidé correctement. L'incendie n'a fait aucun blessé. Toutefois, des dommages importants ont été constatés à l'atelier de réparation des véhicules de combat VBL et à tout son contenu. Deux véhicules blindés Bison ont aussi été gravement endommagés au point de devoir être rapatriés au Canada pour que soient entreprises des réparations de niveau 3 et une révision

générale. J'ai regardé les Bison calcinés, les crosses de fusil fondues ainsi que les outils et les appareils de contrôle noircis et je me suis senti mal. La police militaire enquête toujours sur l'incendie. À la suite de l'incendie, le peloton de maintenance a eu la lourde tâche de tout nettoyer, et nous nous sommes retrouvés temporairement sans atelier ni outils. Fait encore plus troublant, cela affectait notre capacité à réparer les VBL III à un moment où cette tâche était d'une importance capitale pour l'opération. Tandis que toute augmentation de notre capacité de réparation aurait été bénéfique, nous perdions un cinquième de notre capacité à réparer les VBL. Le peloton de maintenance a travaillé jour et nuit pour nettoyer les lieux et reconstruire un nouvel atelier pour les véhicules de combat. Leurs efforts surhumains ont permis de limiter les retards à seulement une semaine.

La nouvelle de la fermeture de la maison Gunbad dans le nord de la province de Kandahar le 27 juin 2006 a été accueillie avec un soupire de soulagement par la force opérationnelle canadienne. Les convois de l'ESN qui travaillaient en étroite collaboration avec la compagnie Alpha de Kirk Gallinger avaient de plus en plus de difficulté à continuer à assurer le soutien dans cette zone. Le peloton de transport de l'ESN a consacré deux jours complets à la fermeture de la maison. Les camionneurs déterminés ont transporté, avec leurs camions lourds, les approvisionnements et l'équipement de la compagnie Alpha. Beaucoup de sang canadien a coulé pour maintenir notre présence là-bas. Après la fermeture de Gunbad, la compagnie Alpha pouvait concentrer ses effectifs et son matériel à la BOA Martello, à l'est, sise sur le terrain lunaire accidenté tel un joyau sur une couronne.

### **LES BOUCHÉES DOUBLES DE KANDAHAR**

Nous avons touché le fond au cours du mois de juillet. Plus le temps passait, plus les plans de soutien conçus et présentés par Heather Morrison étaient rudimentaires. Les déplacements complexes de la logistique étaient réduits à une ébauche tracée dans un cahier de notes à reliure spirale ou à un dessin simplifié sur un tableau blanc dans le poste de commandement.

Les longues distances à couvrir pour assurer le soutien jusqu'à la province d'Helmand et le temps requis pour s'y rendre ne laissaient aucun temps pour les plans élaborés dans les règles de l'art. Les soldats de l'ESN sentaient que la situation était précaire au sein du soutien logistique et que les périodes de relâche entre les convois étaient courtes. Le manque de sommeil, toujours un enjeu lors des opérations, atteignait des niveaux critiques. La route était longue pour se rendre jusqu'aux fantassins. Ian Hope m'a confié que la Force opérationnelle Orion était devenue une machine à tuer vers le milieu du mois et cette réalité avait accéléré la cadence pour l'ESN. Ce mois allait être la dernière période charnière de nos opérations avec les États-Unis dans le cadre de l'opération *Enduring Freedom*. Il était prévu que la FIAS de l'OTAN prendrait la direction du Commandement régional Sud le 31 juillet 2006 en vertu du plan général de transition de la FIAS. Peu à peu, l'aide occidentale en Afghanistan serait prise en charge par l'OTAN et notre pays avait joué un rôle historique en rendant possible cette prise de commandement. L'arrivée de l'OTAN a également coïncidé avec la concentration de combattants talibans dans une série de hameaux connus sous le nom de Pashmul dans le district de Panjwayi, à environ vingt-cinq kilomètres de Kandahar. La compagnie Bravo du Major Grimshaw avait été en contact avec cette tempête qui menaçait d'éclater pendant la majeure partie de l'affectation et, avant que nous cédions le commandement à l'OTAN, une autre bataille allait se dérouler à Pashmul.

Les combats menés dans la province d'Helmand faisaient partie de la grande opération *Mountain Thrust* du 76<sup>e</sup> GFIM. Le 1 PPCLI a pris part à l'opération *Heward* laquelle allait être la dernière strophe de l'opération de la division. Nous avions des équipes de logistique dans le théâtre avec le groupement tactique afin de le soutenir dans le district de Sangin. Un certain nombre de zones de rassemblement tactique avaient été érigées le long de la route n° 1 pour assurer le maintien en puissance dans la province d'Helmand. Les zones de rassemblement tactique sont comme des BOA miniatures, de minuscules nodules défendus où l'on peut obtenir du soutien logistique lorsqu'on est loin de l'immense base à l'aérodrome de Kandahar. Puisque le 1 PPCLI se trouvait à une distance excédant trois cents kilomètres, nous avons besoin d'un outil supplémentaire pour assurer le recomplètement courant. Les zones de

rassemblement tactique étaient nos principaux outils pour y parvenir, servant de mini-comptoirs Canadian Tire, zones d'étape défendues à partir desquelles on pouvait déployer le soutien logistique du combat. En plus de ces zones de rassemblement tactique, l'ESN fournissait également des détachements de l'échelon qui accompagnaient les équipes de combat lorsqu'elles se dirigeaient vers le nord, dans la vallée de la rivière Helmand.

Le 17 juillet 2006 marquait la fin de l'opération *Heward* et, en fait, l'achèvement de l'imposante offensive qu'était *Mountain Thrust*. Le groupement tactique devait retourner à l'aérodrome de Kandahar le lendemain pour une remise à neuf et un repos bien mérité. L'ESN avait hâte que l'opération prenne fin. Le concept de soutien centralisé et rassurant prévu pour l'opération *Mountain Thrust* s'était envolé en fumée. Le maintien en puissance de la Force opérationnelle Orion avait été particulièrement long et ardu. Le pire était encore à venir.

Tôt le matin du 18 juillet, Ian Hope dormait profondément près de son poste de commandement tactique lorsque des ordres sont arrivés par radio du Brigadier-général Fraser se trouvant à l'aérodrome de Kandahar. Au lieu de prendre le chemin du retour, Hope recevait l'ordre d'aller reprendre deux centres de district qui étaient tombés entre les mains des talibans dans le sud de la vallée de la rivière Helmand : Nawa et Garmisher. Si ces deux centres de district n'étaient pas repris, la crédibilité du gouvernement Karzai risquait d'en souffrir énormément. La situation était insoutenable. Hope a fait appel à ses compagnies Alpha et Charlie pour réinstaurer l'ordre dans les deux centres. Aucun ordre d'opération ni instruction administrative connexe n'avaient été rédigés pour notre plan de soutien. Pas le temps. Il fallait passer à l'action et nous n'avions pas le temps ni d'élaborer en bonne et due forme les ordres, ni de procéder aux préparatifs habituels. Il est fascinant d'entendre le Major Kirk Gallinger, l'officier commandant la compagnie Alpha, raconter l'attaque de son équipe de combat à Garmisher. À un certain moment, l'attaque était devenue tellement chaotique qu'il a rappelé tous ses effectifs pour les relancer de nouveau dans la bataille.

Je me demande toujours comment nous avons fait pour garder la Force opérationnelle en action pendant cette période. Quand j'y

repense aujourd'hui, cela me semble impossible. Certaines chaînes d'approvisionnement canadiennes s'étendaient alors sur trois cent cinquante kilomètres (dans une direction) à partir de l'aérodrome de Kandahar. Lors de la mise sur pied de l'ESN, ni moi ni personne d'autre n'avions prévu une chaîne d'approvisionnement aussi longue. Ce serait un euphémisme de dire que ce seul objectif a gardé l'unité extrêmement occupée. Il est impossible d'exagérer l'ampleur de ces chaînes, que ce soit en distance ou en durée. C'est comme si on assurait le maintien en puissance d'une importante compagnie de transport de Toronto possédant environ trois cents véhicules à partir de Kingston, lui livrant du carburant, de la nourriture et des marchandises en n'empruntant que les routes secondaires pour arriver à destination. En ce qui concerne le 1 PPCLI il n'y avait aucune station-service, aucun endroit où s'arrêter le long de la vallée de la rivière Helmand pour obtenir des munitions, de l'eau ou du carburant. Le recomplètement devait être assuré dans son ensemble par l'ESN à partir de l'aérodrome de Kandahar en parcourant des routes dangereuses sur des centaines de kilomètres et en traversant le district instable de Zhari situé juste au nord de Panjwayi. Dans le passé, la plupart des commandants d'unité auraient refusé une telle ligne de communication. Le travail accompli par l'ESN est encore plus digne de mention lorsqu'on prend en considération la nature instable du champ de bataille non contigu. Le Feld-maréchal Montgomery, le réputé commandant du 21<sup>e</sup> Groupe d'armées dans le nord-ouest de l'Europe, n'aurait pas accepté que son groupe d'armées soit assujéti à des lignes de communication excédant cent cinquante kilomètres. À l'époque de Montgomery, le champ de bataille était plus prévisible et sensiblement plus sûr lorsqu'on se trouvait loin du front et des coups de tonnerre. Une grande partie des cent cinquante kilomètres qui devaient être couverts par ses logisticiens durant la Deuxième Guerre mondiale se trouvaient à l'intérieur de la zone des communications, loin de la première ligne de combat. Dans les provinces de Kandahar et d'Helmand, chaque kilomètre parcouru par chacun des convois pouvait devenir le théâtre d'une opération de combat. Chaque fois que nos soldats montaient à bord de leur véhicule, ils s'exposaient à une possible explosion. Jamais dans

l'histoire militaire canadienne n'a-t-on exigé qu'une si petite équipe de logistique soutienne une force combattante aussi imposante, et ce, sur de telles distances et pendant une période aussi longue.

Seigneur, je dois appeler ma mère. Je ne peux pas lui parler de ce qui aurait pu nous arriver. Je ne le peux pas. Elle en mourrait.<sup>81</sup>

— Adjudant-chef Pat Earles

Le 22 juillet 2006, presque une semaine plus tard que prévu, la Force opérationnelle Orion se préparait à revenir d'Helmand. L'ESN avait préparé un imposant convoi de marchandises en vue d'ériger un point de livraison spécialisée et ainsi approvisionner le groupement tactique pendant son retour d'Helmand. Cette manœuvre marquait la fin des opérations canadiennes dans la province d'Helmand. La colonne de l'ESN intégra le mouvement du groupement tactique pour revenir à Kandahar. Malheureusement, le convoi logistique a été attaqué à deux reprises à l'ouest de Kandahar par des kamikazes, ce qui a forcé l'arrêt de la colonne pendant près de deux heures avant qu'elle puisse être extraite.

Mes soldats ont mené quatre-vingt-quinze pourcent de leurs combats avec eux-mêmes, dans les confins de leur esprit. Il faut être fort mentalement pour monter à bord d'un véhicule et faire partie d'un convoi en sachant que chaque auto rencontrée pourrait se transformer en bombe. La force psychologique est la clé du succès dans les nouveaux champs de bataille. La force morale, même au sein d'une unité solide, peut à un certain point basculer. Nous avons bien failli atteindre ce point.

Nous avons accompli beaucoup de choses au cours de sept mois d'opérations intensives. Aucun de ces mois n'a suscité autant de désespoir muet que la trentaine de jours entre le 7 juillet et le 5 août. Nous n'aurions pas dû avoir à faire notre boulot sur des distances éreintantes et un territoire périlleux infesté d'ennemis. Le revirement du groupement tactique canadien du 17 juillet visant à libérer Nawa et Garmisher, sans concept de soutien logistique du combat établi, aurait dû mettre fin à notre engagement envers Ian Hope. Mais nos soldats, les soldats des colonnes, ne

## CE QUE DIT LE TONNERRE

voulaient pas l'abandonner. Une chaîne d'approvisionnement de plus de trois cents kilomètres de long, pendant près de trois semaines. Les effectifs de l'ESN étaient insuffisants pour accomplir sa tâche, même lorsque les activités se limitaient à la province de Kandahar. Pendant ce mois, nous avons mis les bouchées doubles et aidé nos voisins britanniques dans la province d'Helmand. La Force opérationnelle Orion et les gestes qu'elle a posés rappellent, en quelque sorte, la crête de Vimy. Nous avons répondu à l'appel.

*Au revoir Ray*

Je n'aurais jamais dû repousser la couverture anti-bombes. Le Major Scott McKenzie a vite compris à l'allure du corps déformé du Caporal-chef Raymond Arndt affalé sur la route qu'il était mort. McKenzie avait recouvert Arndt d'un linceul de fortune avant de se tourner vers les victimes du convoi qui luttèrent toujours pour leur vie. Ray était un de nos soldats les plus populaires parmi les escortes de convoi, un solide fantassin issu du Loyal Edmonton Regiment d'Alberta. Il était mort, mais je tenais à lui dire au revoir. Sous la couverture, la seule partie reconnaissable de son corps mutilé était sa main, légèrement surélevée, comme si, noblement, du royaume des morts, il saluait le monde des vivants et les êtres qui l'avaient aimé. C'était un excellent soldat et une personne particulièrement inspirante.

Paddy et moi-même avons grimpé lourdement les escaliers menant au bureau de la Force opérationnelle Orion le 23 juillet. J'avais le Browning 9 mm abîmé de Tony Ross et environ une demi-douzaine de fusils que nous avons ramassés la veille sur les lieux de l'attentat suicide. Deux hommes avaient été tués et huit autres blessés et nous avons tenté de récupérer toutes leurs armes personnelles. Paddy tenait fermement les autres fusils dans ses costaudes mains de terre-neuvien. Le Lieutenant-colonel Hope était en réunion, derrière une porte fermée, dans son bureau de contreplaqué, mais Todd Strickland, l'excellent adjoint de Hope, a frappé à la porte et nous a fait signe d'entrer sans un mot.

Nous nous sommes regardés brièvement, puis j'ai tourné mon attention vers l'autre occupant de la pièce, sur la droite. L'autre personne était Randy Northrup, le propre SMR d'Ian. Randy nous a tous deux jaugés du regard, puis s'est attardé sur les tas d'armes que nous avons apportées avant de détourner rapidement son regard de nouveau vers Hope.

« On s'est ennuyé de vous hier. On s'est retrouvé séparé de vous », ai-je lancé malhabilement.

« Nous étions déjà arrivés quand vous avez été touchés », a répondu Ian pendant que je déposais les armes sur le tapis persan usé, seule touche de civilité dans le bureau du commandant du groupement tactique. Le tapis avait été laissé par Burt Ges, le prédécesseur américain de Hope. De retour de la province d'Helmand, la colonne canadienne s'étendait sur plus de vingt kilomètres et puisque nos véhicules logistiques se trouvaient complètement à l'arrière, il était facile de prendre encore plus de retard en raison des bris mécaniques. Nous étions laissés à la traîne, tel le dernier élément des serpentins humains que forment les enfants dans la cour d'école.

« Le pistolet est à Tony. Nous ne savons pas à qui appartiennent les C7. On les a retrouvés un peu partout. »

« Quelle journée horrible », a ajouté Ian, en guise de réconfort, et je me souviens vaguement qu'il ait parlé d'une longue guerre, d'une longue route.

« Ian. Je ne pouvais rien faire pour Warren et Gomez. Je ... »

Hope m'a interrompu. « Je sais. » Nos regards se sont croisés et j'ai clairement senti qu'il comprenait les émotions étranges qui me bouleversaient. « Je sais. »

Cette courte phrase de mon estimé collègue m'a empli de réconfort.

Les bottes sont offertes dans les pointures 3 à 14, en pointures régulières et en demi-pointure et dans toutes les largeurs ... Il est parfois nécessaire de changer de pointure afin de tenir compte de l'enflure des pieds ...

— Étiquette d'emploi pour les bottes canadiennes de type II pour climat chaud

À l'instar de l'Armée américaine en Iraq, nous avons aussi appris qu'on ne peut demander à des soldats d'armes de combat d'escorter des colonnes de logistique. Il n'y a tout simplement pas assez de véhicules blindés ni de fantassins pour y parvenir. Durant notre affectation, le 1 PPCLI a été exploité au maximum et ce n'est que lorsque la colonne se dirigeait dans la même direction qu'un VBL III disponible ou qu'un véhicule de reconnaissance que nous pouvions avoir une escorte d'infanterie de VBL III. En vérité, la meilleure façon d'avoir accès à une escorte pour vos convois est d'en créer une vous-même et c'est exactement ce que nous avons fait avec le peloton de défense et de sécurité. Cette organisation composée de trente-quatre soldats a été formée de réservistes de l'infanterie de l'Alberta. L'équipe d'Ian Hope avait enseigné à ces réservistes les tactiques d'infanterie de base et je leur avais donné une instruction sur l'escorte de convoi à Wainwright à l'automne de 2005. C'était des soldats brillants qui apprenaient vite. Le temps, l'instruction et l'administration investis dans ce petit peloton ont été fort profitables pour l'ESN pendant toute la durée de notre rotation. La plupart des jeunes hommes qui composaient ce peloton étaient des étudiants de l'université de Calgary ou de l'université d'Alberta et ils étaient sous le commandement du Lieutenant Rob Gliddon. Christie Blatchford a surnommé Rob le commandant de peloton « Baby-faced » (au visage d'enfant) dans un des articles qu'elle a rédigés pour le *Globe and Mail* et l'étudiant de quatrième année en ingénierie à l'université d'Alberta n'a jamais pu se défaire de son nouveau surnom. C'était vrai. Rob paraissait outrageusement jeune, tout comme les hommes qu'il dirigeait. Néanmoins, « Baby-faced » Gliddon et son équipe étaient loin d'être des bambins. L'expérience qui manquait au peloton était compensée par l'énergie et la personnalité de ses membres.

Je voulais que ces jeunes réservistes sachent qu'ils faisaient partie de notre groupe et qu'ils occupaient une place importante au sein du bataillon. Il est arrivé trop souvent dans le passé que des différences culturelles entre la Réserve et la Force régulière donnent lieu à des divisions au sein des unités. À une certaine époque, bon nombre de soldats enrôlés dans la Force régulière croyaient que nos réservistes à temps partiel leur

étaient inférieurs. Cette croyance a considérablement changé au cours des dernières années puisque l'armée prévoit maintenant déployer un nombre considérable de soldats à temps partiel dans les théâtres d'opérations. Malgré ce changement dans la perception à l'égard des réservistes, il existe toujours des préjugés et, selon moi, il était important d'éviter que des cliques et des divisions se forment. Nous avions tellement besoin des réservistes.

Mon peloton d'infanterie de la Réserve a suivi un programme d'instruction complet d'une durée de dix jours. Le programme était conçu de sorte que le peloton atteigne le niveau 3 opérationnel, et portait sur les ordres de convoi, la façon de réagir face aux IED et aux embuscades, le fonctionnement des camions dotés d'une mitrailleuse (véhicules utilitaires légers à roues) et le tir en mouvement. L'unité a consacré toute son attention au programme, lequel avait été validé par le SMR et moi-même, à la fois au champ de tir de la Ferme Tarnak et lors du premier mandat d'escorte opérationnel dans la ville de Kandahar. Les résultats exceptionnels de ce peloton albertain ne peuvent être passés sous silence. Les membres du peloton ont assimilé tous les enseignements sur les tactiques et le matériel qu'ils ont reçus. Les escortes de véhicules utilitaires à roues et de camions dotés d'une mitrailleuse sont, selon moi, un rôle adapté à l'infanterie de la Réserve, et le corps d'infanterie devrait étudier plus à fond cette possibilité.

Il n'a pas été facile d'apprendre à s'accepter. Avant même que Paddy Earles et moi-même atterrissons à Kandahar le 11 février, un des sergents de la Réserve avait tiré sur un de mes adjudants, un mécanicien de la Force régulière, le blessant à la jambe. L'événement s'était déroulé dans le campement de l'aérodrome. C'était un horrible accident qui aurait pu causer des morts. La balle de 9 mm a traversé les murs des tentes et sifflé sous des lits de camp avant de se loger dans le mollet d'un adjudant de l'ESN. Les soldats d'expérience du peloton de maintenance ont vu rouge et, pour bon nombre de militaires, ce terrible accident a fait connaître les préjugés et semé la méfiance parmi les soldats. Bon nombre de mes sous-officiers supérieurs voulaient que le sergent en cause soit puni et retourné chez lui, sur-le-champ. « Ces damnés réservistes! » Plus d'une fois a-t-on entendu ces mots dans le campement. Les soldats

expérimentés ont des moyens extrêmement efficaces pour communiquer leurs conseils et leur sagesse et ils ont été aussi subtils qu'un marteau-piqueur en me transmettant leur message. Je n'ai pas renvoyé le sergent d'infanterie de la Réserve chez lui. Il a été puni conformément aux règlements, mais il a conservé son grade de leader. Il est devenu un chef d'escorte de convoi et a pris part à près de cent vingt convois, il fait partie des anciens combattants canadiens et a acquis le statut de héros auprès de son unité à Kandahar. En fait, c'était un homme d'une grande qualité qui avait commis une grave erreur et je remercie la providence d'avoir pu le discerner et ainsi garder le sergent à Kandahar. Nous aurions considérablement affaibli nos effectifs si nous l'avions perdu.

Les soldats de peloton de l'infanterie de la Réserve avaient leurs propres préjugés et stéréotypes qui les gardaient aussi à l'affût. Ils étaient en colère contre le quartier général du bataillon après leur arrivée à Kandahar. Ils croyaient qu'ils avaient été les derniers à recevoir leur équipement et ils avaient attendu en ligne, trépignant de rage, pour obtenir leur G-Wagon de Mercedes équipé d'une mitrailleuse. En vérité, on devait vérifier tous les G-Wagon de Mercedes, car leurs anneaux de tourelle se déplaçaient en roulant sur les routes cahoteuses de l'Afghanistan. Les G-Wagon de la Force régulière étaient prêts au même moment que ceux des réservistes, mais on n'efface pas du jour au lendemain des mentalités profondément ancrées. Selon eux, les choses se sont dégradées encore plus lorsque j'ai insisté, une fois qu'ils ont eu leurs camions à mitrailleuse, pour que le peloton de la Réserve suive une autre instruction rigoureuse de dix jours à la Ferme Tarnak avec leur nouvel équipement. Un de mes officiers supérieurs des opérations, l'érudit Capitaine Ken Bloom, avait conçu un programme remarquable pour que les soldats apprennent à tirer en mouvement et à manœuvrer les véhicules logistiques qui sont plus lourds et plus lents. Les réservistes étaient insultés qu'on leur demande de suivre ce cours. Ces jeunes soldats voulaient se lancer sur les routes afghanes et gagner la guerre immédiatement. Cela me rappelle des histoires de la Première Guerre mondiale alors que des recrues canadiennes voulaient partir immédiatement pour la France de peur que la guerre soit finie avant Noël. Nous avons le temps de bien faire les choses. La campagne en Afghanistan se déroule bien, mais, comme l'a découvert le public

canadien, cette mission ne se terminera pas en un mois ni même en une année. Nous pouvions nous entraîner pendant deux semaines. En ce début de mars, l'air était chargé d'anticipation, les talibans menaient leurs premières attaques. Malgré cela, le peloton de défense et de sécurité se trouvait à la Ferme Tarnak dans une sécurité relative à simuler une série d'attaques.

Lorsque le SMR Paddy Earles et moi-même avons été satisfaits de l'instruction, nous avons préparé un véritable convoi vers la ville de Kandahar, qui serait escorté par le peloton dans le cadre de sa première mission. Le premier convoi devait avoir lieu le 8 mars. La nuit avant le convoi, j'ai terminé ma dernière lettre à l'intention de ma famille et l'ai rangée dans ma cantine pendant toute la durée de l'affectation. J'ai griffonné quelques notes dans mon carnet : « Première mission pour le peloton de la Milice. Ils sont jeunes, confiants et prêts ... Je pars pour Nathan Smith à 1000 heures. Souhaitez-nous bonne chance. Martha, Aidan, Morgan, Harriet et Grace, je vous aime tous! Le 7 mars 2006.

Mis à part un bris mécanique sur la route n° 1, le convoi s'est déroulé sans anicroche et nous avons remis la responsabilité des escortes de convoi en ville à Gliddon et à sa fontaine de jouvence. Ils ne nous ont jamais déçus, leurs réalisations et leur aptitude à apprendre de nouvelles techniques et à assumer de nouvelles responsabilités n'ont cessé de nous surprendre. Les parents de ces braves hommes ont tous les droits d'être fiers de leur fils. À la fin de notre rotation, la plupart de ces hommes avaient participé à plus de cent convois dans le sud de l'Afghanistan. Certains militaires n'ont pu finir leur période de service en raison de blessures et, dans un cas, en raison d'un décès, en l'occurrence Raymond Arndt. Quant à ceux qui sont retournés au pays, ils ont gagné un parrain honoraire pour le reste de leur vie.

Au début, nous faisons appel au peloton de défense et de sécurité pour escorter les convois d'est en ouest entre l'aérodrome de Kandahar et la ville même de Kandahar. La majorité des escortes des convois vers le nord étaient assurées par le groupement tactique. Ils excellaient à cette tâche. Au fil du temps, le peloton de la Réserve accomplissait si bien sa tâche qu'on lui a assigné d'autres missions, on l'a affecté à des escortes de convois se dirigeant vers le nord et vers le sud, car le groupement

tactique était de plus en plus occupé. À la fin de juin, le peloton assumait la majeure partie des escortes en ce qui a trait aux véhicules affectés au SLC. La Force opérationnelle Orion pouvait donc concentrer ses efforts essentiellement sur les opérations de combat. Compte tenu du nombre de déplacements requis pour le réapprovisionnement et de la durée du trajet entre l'aérodrome de Kandahar et les BOA, cette entreprise était considérable pour le peloton de protection de la force qui devait participer à presque un convoi par jour.

Avant de lire le livre de Christie Blatchford intitulé *Fifteen Days*, je ne connaissais pas la pointure des chaussures de Raymond Arndt. Il chaussait son pied droit d'une pointure 9 et le gauche, d'une taille 6. Je savais qu'il avait une anomalie congénitale et qu'un de ses pieds était légèrement plus court que l'autre. Quand j'ai appris, après le décès de Raymond, que l'écart était en fait de trois pointures, j'ai repensé à sa détermination et au triomphe de la volonté humaine. Ray voulait tellement devenir un soldat que ce handicap physique n'était pas suffisant pour l'empêcher de s'enrôler dans l'infanterie. Ray faisait partie du jeune peloton d'infanterie de la Réserve, le peloton de défense et de sécurité que j'avais mis sur pied pour escorter les convois. La nuit après le décès de Ray, le SMR et moi-même sommes allés au campement du peloton pour exprimer la tristesse que nous ressentions face à cette perte. Ces excellents soldats affectés au peloton de la Réserve étaient jeunes et débordants de vie et, lorsque j'ai vu la peine dans leurs yeux, j'en fus profondément ému. J'ai soigneusement choisi les mots pour honorer la mémoire de notre camarade. J'ai serré la main de chacun d'entre eux après mes quelques mots de réconfort et j'avais les larmes aux yeux lorsque je suis reparti avec le SMR.

Deux jours après la cinquième bataille à Pashmul, la poussière n'avait toujours pas fini de retomber sur le chapelet de villages maintenant reconnus comme le bastion des talibans. Nous avons payé de notre sang pour découvrir qu'il faudrait toute une brigade et non un seul bataillon pour maîtriser les insurgés se trouvant dans cette zone. Le 5 août, la cérémonie en hommage aux quatre Canadiens décédés a été déstabilisante. C'était la deuxième fois durant notre affectation que nous disions adieu à quatre soldats morts au combat au cours de la même

cérémonie. Les émotions qui nous submergent alors sont considérables. Ces quatre hommes — de remarquables et solides fantassins — étaient exemplaires, pour reprendre les propos de Hope. Scott devait partir aujourd'hui avec un convoi à destination de Spin Boldak. C'était une triste journée, et ce n'était pas encore fini.

Seulement quelques heures après la cérémonie de rapatriement de la dépouille, je me préparais à partir avec un convoi vers l'un de nos camps isolés pour le faire visiter à deux gars faisant partie de l'équipe qui allait remplacer mon unité. La journée avait bien mal commencé ... J'étais fatigué, frustré et ennuyé. Le départ du convoi a été retardé par de nombreuses confusions quant aux passagers et l'attente sous le soleil ne nous rendait pas la vie facile. Finalement, nous sommes partis avec environ une heure de retard.

— Major Scott McKenzie, nouvelles de l'Afghanistan

Le Caporal-chef Shawn Crowder menait le convoi ce matin-là. Il a été le premier à remarquer que le G-Wagon, le camion doté d'une mitrailleuse et roulant derrière, avait des problèmes :

À environ vingt-deux kilomètres au sud de l'aérodrome de Kandahar, nous avons croisé trois gros « Jingle trucks » qui se dirigeaient vers le nord et qui semblaient rouler lentement à notre hauteur. Je me souviens que les véhicules ne s'étaient pas beaucoup poussés sur le côté de la route, comme le font la plupart des véhicules qui s'approchent de nous. J'ai dû m'éloigner du centre de la chaussée vers la droite. L'extrémité gauche de mon véhicule était soit sur la ligne médiane soit un peu plus à gauche de celle-ci lorsque j'ai croisé les « Jingle trucks ». Une fois les « Jingle trucks » passés, j'ai regardé dans mon rétroviseur gauche et j'ai vu le véhicule GSK entrer en collision avec un des « Jingle trucks ». J'ai vu le véhicule

GSK glisser en travers de la route et s'élever dans les airs. J'ai immédiatement dit au Major McKenzie, mon copilote : « Prends la radio et dis à tout le monde de faire demi-tour, maintenant! Perte de contrôle du véhicule GSK ». J'ai freiné brusquement pour faire demi-tour et retourner sur la scène de l'accident aussi vite que possible.

Le peloton du Caporal-chef Arndt accompagnait les convois logistiques et il avait lui-même escorté entre quatre-vingt-cinq et quatre-vingt-dix convois au moment de sa mort inopinée. Il avait donc participé à bon nombre d'opérations sur ce champ de bataille mouvant. Parmi les blessés, on retrouvait le Caporal Jared Gagnon et le Caporal Ash Van Leeuwen. Les Caporaux Gagnon et Van Leeuwen sont actuellement chez eux au Canada et en bonne voie de rétablissement. Scott avait assisté au service commémoratif des quatre Canadiens morts à Pashmul avant de partir avec le convoi pour Spin Boldak. Ses propos en disent long.

C'était un petit convoi, trois véhicules devant moi (dont un véhicule de transport du personnel avec à son bord des passagers dont nous avions la responsabilité), et mon véhicule suivi du véhicule d'escorte qui fermait la marche. C'était un véhicule utilitaire léger à roues (une jeep blindée) équipé d'une mitrailleuse. Nous avons quitté l'aérodrome de Kandahar depuis environ vingt minutes et roulions sur une route carrossable, laquelle était bondée, lorsque mon conducteur a crié que le véhicule derrière nous avait eu un accident (il avait heurté un camion transportant du bétail qui s'était soudainement placé au centre de la chaussée). Nous avons fait demi-tour, car nous étions maintenant le dernier véhicule du convoi et nous devons assurer la sécurité des lieux. J'ai communiqué par radio avec le véhicule en tête du convoi pour lui dire d'arrêter le convoi. Après avoir changé de cap, je pouvais voir les lieux de l'accident, la

vue était horrifiante. Le véhicule reposait sur le capot et je pouvais voir au moins trois soldats étendus sur la route. J'ai repris la radio pour confirmer que l'accident était grave, qu'il fallait que le convoi revienne et qu'une équipe médicale soit dépêchée le plus vite possible. J'ai fait encore une dizaine de mètres jusqu'à un autre soldat et, bien que j'étais sur les lieux moins de trente secondes après l'accident, il était évident qu'il était mort, à la vue de ses blessures et de la couleur de sa peau. En pensant que deux de nos soldats étaient morts, je me suis approché du dernier soldat. ... Je me suis ensuite empressé de retourner au véhicule pour communiquer par radio qu'il me semblait évident qu'un soldat était mort et que nous avions deux blessés graves.

Au poste de commandement, j'écoutais avec attention chaque mot qui était prononcé dans l'espoir que le premier rapport faisant état de « signes vitaux absents » était erroné. Crowder et McKenzie se trouvaient dans la colonne. Je ne pouvais m'empêcher de penser à la femme de Scott, Catherine, qui, à Edmonton, attendait leur premier enfant. Shawn Crowder, un homme que je considérais comme mon petit frère, était le père et le seul pourvoyeur d'une jeune famille de militaires. Sa femme venait d'être libérée des Forces canadiennes. Mon Dieu, faites que ce ne soit pas eux. Au même instant, je me sentais coupable d'avoir eu cette pensée. Tous ces militaires faisaient partie de mon équipe, et la perte d'un de ses membres, quel qu'il soit, était une tragédie.

Après, je suis retourné vers les soldats blessés pour leur prodiguer les premiers soins. Puisque les deux passagers de mon véhicule (dont un était qualifié et spécialisé en premiers soins liés aux traumatismes) prenaient soin du premier soldat, je me suis tourné vers le soldat dont l'état était moins inquiétant. En quelques secondes, l'équipe médicale est arrivée, suivie des passagers du Bison (des fantassins de la compagnie C du groupement

tactique qui, comme je l'apprendrai par la suite, avaient agi à titre de porteurs aux funérailles, aussi étrange que cela puisse paraître). J'ai informé l'équipe médicale de la situation et, sachant que les gars de la compagnie C avaient plus de formation que moi en premiers soins, je leur ai cédé ma place avant de retourner à la radio. Après avoir transmis le dernier rapport par radio, je me suis appliqué à la tâche d'identifier avec certitude le soldat mort (ce qui était difficile compte tenu de son état) et, après avoir confirmé son identité, j'ai recouvert son corps de quelques couvertures en Kevlar se trouvant dans mon véhicule. Les images suivantes sont plutôt embrouillées, jusqu'à l'arrivée des hélicoptères dépêchés pour évacuer les victimes. J'ai veillé à la sécurité du site, demandé à l'interprète de parler aux policiers locaux qui étaient présents, leur ai demandé de faire appel à du renfort et j'ai aidé l'équipe médicale en lui apportant ce dont elle avait besoin. Après avoir accompli ces tâches, je me suis posté dans un endroit sûr et ai observé les gars qui prodiguaient les premiers soins au soldat blessé à la tête. Tous ont travaillé avec acharnement, malgré la chaleur accablante, et bien que nous ayons cru à plusieurs reprises avoir perdu le soldat, nous avons réussi à le maintenir en vie jusqu'à ce que les hélicoptères arrivent.

Le soldat blessé à la tête et l'autre soldat blessé (qui souffrait d'une fracture ouverte à la jambe, d'une cheville et de huit côtes fracturées) ont été ramenés à l'aérodrome de Kandahar, où ils ont reçu des soins avant d'être transférés en Allemagne dans un hôpital américain, où ils se trouvent en ce moment. Nous attendons tous anxieusement des nouvelles du soldat blessé à la tête qui, bien que son état soit grave, repose maintenant dans un état stable. Après le départ des hélicoptères, nous avons commencé à nettoyer les lieux,

à ramasser tout ce qui était répandu sur la route ainsi que les biens personnels des soldats blessés.

Même si McKenzie avait la situation en main, j'ai décidé de m'y rendre et de les aider à récupérer le convoi. Ce n'était pas une bonne décision. Il n'était pas de ma responsabilité d'agir de la sorte. J'avais la ferme conviction que je devais aller les aider et, comme cela m'arrive souvent, j'ai pris la décision sous le coup des émotions. Il s'agissait de mes gars. Je devais aller les chercher. Patty s'est emparé de son fusil, et nous sommes partis avec la force de réaction rapide du 1 PPCLI.

Peu de temps après, une équipe de récupération est arrivée pour le véhicule, ainsi que des renforts pour la sécurité, puis une ambulance pour emporter la dépouille du soldat et un prêtre pour les derniers sacrements. Après avoir tout nettoyé, nous avons repris la route vers l'aérodrome de Kandahar. En tout, cela a duré trois heures.

Le pire est que cet incident visait des soldats de mon unité et que le soldat mort était un soldat que je connaissais et avec qui j'avais passé beaucoup de temps en convoi. C'était un excellent soldat agissant avec professionnalisme, doté d'un grand sens de l'humour et aimé de tous dans l'unité. Bien que la perte de tout soldat canadien soit terrible, j'avais toujours souhaité ne pas perdre un des nôtres. Je ne voulais surtout pas être là quand ça arriverait, mais j'y étais. Ce fut très certainement la pire expérience de ma rotation, une expérience que je n'oublierai jamais.

— Major Scott McKenzie, nouvelles de l'Afghanistan

J'étais incapable de rassembler mes idées pendant que notre convoi roulait lentement en direction de l'aérodrome de Kandahar. J'étais absorbé à regarder une dispendieuse cantine d'eau de marque Camelback qui se balançait et s'entortillait à l'arrière du G-Wagon abîmé. La pièce

d'équipement s'était retrouvée coincée dans la portière arrière du véhicule et elle rebondissait sur la route n° 4. L'image était presque aussi troublante que la vue de son ancien propriétaire.

J'ai écrit une lettre de condoléances à la veuve de Ray, Darcy Arndt, qui habite Edmonton. Il m'a fallu une journée entière pour structurer mes idées, imaginant que c'était ma propre femme qui lisait la missive. J'ai imprimé la lettre pour la montrer à mon capitaine-adjutant, le Capitaine Christine Bruce, pour avoir une deuxième opinion en toute discrétion.

« Monsieur, j'ai fini de lire la lettre. Je crois que c'est très bien. Voici un stylo et du beau papier pour rédiger la version définitive. »

« Un stylo, du papier? », ai-je répondu pensivement.

« Monsieur, cette lettre doit être écrite à la main. »

« Bien sûr. » Christine avait tout à fait raison. Ces sacrés capitaines-adjutants, ils se trompent rarement. Merci mon Dieu pour ces brillants capitaines.

Le lendemain du décès de Raymond Arndt, je suis retourné à l'hôpital de rôle 3 de l'aérodrome de Kandahar pour dire au revoir à Ash Van Leeuwen. On allait le transférer à Lahnstuhl, en Allemagne. Il était bouleversé et ne cessait de s'excuser à Paddy et à moi.

« Je suis tellement désolé, Monsieur. Je m'excuse de vous laisser tomber. » Les larmes coulaient sur son visage.

Ses propos étaient insensés. Il avait fait un boulot fantastique et j'étais renversé à l'idée qu'il veuille, même après avoir sillonné en convoi des routes dangereuses et interminables et après les conséquences désastreuses du convoi vers Spin Boldak le jour précédent — journée surnommée par Ash « mon dernier lever du jour en Afghanistan » — rester avec nous. Reposait près de Van Leeuwen le Caporal Jared Gagnon. Ce dernier était inconscient et en piteux état, respirant toutefois avec une régularité étonnante. Mon esprit était hanté par l'idée qu'il n'en avait plus pour longtemps à vivre. Il était encore très jeune, comme tant d'autres au sein du peloton de Rob Gliddon. Le Sergent-major Miles du Royal Canadian Regiment (RCR) m'avait raconté avoir vu plus d'un litre de sang s'écouler du casque de Jared et il avait décrit, dans son franc parler militaire, les blessures de Jared, ce qui me faisait sérieusement douter que le Caporal Gagnon soit en mesure de survivre à une évacuation

## CE QUE DIT LE TONNERRE

médicale vers l'Allemagne. Miles, un membre du nouvel ESN qui allait nous remplacer, participait au premier convoi de son affectation quand l'accident est survenu. Je suis resté longtemps au chevet de Jared Gagnon cette nuit-là. J'ai prié pour lui avec une ferveur que je n'avais jamais ressentie auparavant.

Je regarde les montagnes, mais d'où viendra l'aide dont j'ai besoin?

Cette aide vient des hommes et des femmes faisant partie de ces convois de logistique qui peinent inlassablement.

Des êtres comme le Caporal-chef Raymond Arndt.

Dans mes prières, je demande des soldats de la trempe du Caporal-chef Arndt.

Un chef solide et résilient, patient et vigilant même lorsque nos convois s'ébranlent, retardés, sans cesse retardés.

Constamment soumis à des imprévus, dans la chaleur accablante de l'Afghanistan.

Toutes ces tentatives étaient accueillies par un sourire et un hochement de tête.

Robustesse et patience intarissable envers un échelon qui ne pourrait se passer de gens de sa trempe.

Il était notre protecteur et demeurera pour toujours notre frère.

Va en paix, cher frère, va en paix.

Éternel, tu es pour nous.

— Hommage de l'ESN envers le  
Caporal-chef Arndt lors de son service commémoratif.<sup>82</sup>

**LA SAGESSE DE LA PLUIE**

*Ce n'est pas votre faute.*

J'ai remarqué que tous mes leaders avaient tendance à se blâmer lorsque leurs soldats étaient blessés. Je faisais la même chose que mes subordonnés à cet égard, et ce, jusqu'à la fin de notre affectation. Il m'a fallu sept longs mois et presque toute l'année suivante, une fois au Canada, pour comprendre que je ne suis pas responsable des blessures de guerre et des pertes humaines survenues au sein de mon unité. Cela est de loin plus facile à écrire et à dire qu'à mettre en pratique. Vous devez veiller à ce que les corps soient récupérés dans le plus grand des respects et à ce que les blessés reçoivent les soins appropriés et soient bien traités jusqu'à leur reprise du travail ou à leur départ de l'Afghanistan. Si vous avez agi selon les règles de l'art et délégué les tâches à accomplir, vous devez poursuivre votre chemin. Nous, les vivants, avons besoin de vous. Vous devez être prêt à vous investir entièrement dans la prochaine opération. Le fait de reconnaître de telles émotions et de parler avec mes propres militaires du rang et officiers supérieurs de cet aspect de la force psychologique confère à notre leadership une réalité rappelant la guerre de Sécession. Dans le cadre de mon commandement, je voulais instaurer le côté pratique, terre à terre, et je crois que cela nous a été utile. Les soldats devaient savoir que je les connaissais bien. Les formalités et les protocoles n'avaient pas leur place dans l'ESN. Nous, tous les trois cents, prenions part à ce combat côte à côte, tant derrière les retranchements qu'à l'extérieur.

À mon départ de l'Afghanistan, on m'a fait remarquer que je prenais trop à cœur les morts et les blessés au sein de mon équipe. J'en conviens, il faut demeurer fort devant nos soldats. Je me suis efforcé de ne pas verser de larmes devant eux et je sais que j'ai vécu des moments pénibles après la mort de Ray. Toutefois, je crois sincèrement que les leaders ont d'abord le devoir de rester humains devant les événements les plus inhumains. On peut exprimer des sentiments, en fait, on se doit de le faire, sans pour autant perdre la maîtrise de soi ou le respect. Les soldats seront perturbés si vous vous comportez autrement.

Lorsqu'on perd un soldat, une partie de nous meurt avec lui ou elle. C'est exactement le sentiment que j'avais à l'étranger. C'est ce que je

## CE QUE DIT LE TONNERRE

ressens encore aujourd'hui. Nous avons perdu le Caporal Gomez et le Caporal Warren dans mon convoi, sous mes yeux, le 22 juillet 2006. Ils sont morts sur le coup et leur service commémoratif m'a bouleversé comme jamais je ne l'aurais cru. Tous les jours, je repense au 22 juillet et, bien que mes rêves à propos de Kandahar se soient espacés, passant de quotidiens à occasionnels, mes pensées me ramènent chaque jour au même endroit sur la route n° 1 en ce fatidique jour du 22 juillet 2006. J'ai regardé à la télévision les parents de Jason Warren le jour du Souvenir de 2007. Ils s'étaient rendus à Kandahar pour se retrouver prêts de l'endroit où leur fils avait trouvé la mort, la scène était émouvante.

Ce n'est pas votre faute.

*En permission à la maison*

Mohammad Arif est mon ami. Il fait partie de mes superviseurs civils et s'exprime remarquablement bien en anglais. Intelligent, il supervise une équipe composée d'une demi-douzaine d'hommes afghans qui nettoie le quartier général du bataillon, ramasse les déchets et exécute d'innombrables tâches requises par l'unité. Mohammed Arif a étudié à l'Université de Kaboul en des temps plus heureux. Il a enseigné les mathématiques dans une école publique et son regard s'illumine lorsque je lui parle de mes difficultés avec cette matière. Je lui ai demandé pourquoi il n'enseignait plus. Kandahar a grand besoin d'enseignants. Il ouvre grand les bras pour décrire l'envergure de sa famille. Six enfants. La décision de travailler pour nous est facile à prendre. Le salaire d'un professeur de mathématiques à Kandahar est nettement moindre que ce que nous versons à l'aérodrome de Kandahar.

« Mohammad Arif, est-ce que les gens d'ici nous détestent? » Je lui pose cette question après avoir lu une note de ma fille.

« Je vous demande pardon, Monsieur? » Il me regarde en souriant, incertain de la tournure de la conversation.

« Est-ce qu'ils préféreraient que nous retournions chez nous, tout simplement? En ce qui me concerne, je vais rester aussi longtemps que vous aurez besoin de moi. J'ai bon espoir pour votre pays. Mais je vais vous dire mon ami, j'ai quatre enfants qui m'attendent au Canada et si nous n'arrivons à rien en Afghanistan, si la présence de soldats canadiens répugne vos concitoyens, je retournerai chez moi avec plaisir. Dites-moi la vérité, je vous en prie, ne me dites pas ce que vous croyez que j'aimerais entendre ».

Il me regarde, il réfléchit avant de répondre. Son sourire s'évanouit.

« Je dois savoir, en tant que père et mari, je dois savoir. »

« Non, Monsieur. Nous voulons que les choses s'améliorent. C'est déjà bien mieux avec les Américains et l'OTAN. Vous devez rester, mes concitoyens comprendront. Ils sont effrayés pour le moment, mais ils comprendront. »

« Que peut-on faire pour que votre peuple accepte la main qui lui est tendue? Que pouvons-nous faire pour convaincre votre peuple que notre offre est honnête? Nos intentions sont honnêtes. Dites-moi que vous me croyez, Mohammad Arif. »

« Je vous crois, Monsieur. »

La population garde espoir et ça me suffit.

Je suis parti en permission chez moi le 4 mai 2006 à bord d'un Hercules qui m'a emmené de l'aérodrome de Kandahar au Camp Mirage. C'était avant que l'ESN ne subisse l'importante hausse de la cadence opérationnelle du fin de mois de juin et du mois de juillet. La sensation est étrange lorsqu'on se retrouve hors du théâtre, sans uniforme et après avoir laissé ses armes au Camp Mirage, le merveilleux camp de transit canadien érigé sur un site de la Péninsule arabique tenu secret. Le Camp Mirage est la résidence de la puissante et vieillissante flotte d'aéronefs Hercules C 130 qui dessert les Forces canadiennes en Afghanistan au même titre que les héroïques chevaux de guerre autrefois. Pour les troupes canadiennes, les Hercules sont les seules portes d'entrée en Afghanistan et cette impressionnante flotte d'aéronefs est aussi ponctuelle que le service ferroviaire suisse à Zurich. J'ai trouvé drôle que les soldats et les équipages basés au Camp Mirage disent qu'ils « allaient dans le nord » en parlant d'un vol vers l'Afghanistan. « Aller dans le nord » est devenu l'expression consacrée au Camp Mirage pour dire qu'on se dirige vers la zone de guerre. Le Camp Mirage est une escale fort importante pour nos soldats, une zone sûre où vous comprenez que la vie peut reprendre son cours, que vous allez retrouver une vie normale. C'est un constat puissant qui vous laisse abasourdi. Quant à moi, je m'asseyais à l'ombre d'un palmier, les yeux perdus dans l'immensité et la solitude du désert,

pendant des heures et des heures. Le Camp Mirage est, pour moi, un avant-goût du paradis, un endroit paisible où vous rencontrez des camarades et des amis que vous avez connus autrefois, à une époque révolue et fort différente. Je savourais le plaisir de marcher autour du camp, désarmé et libéré de mes responsabilités.

Lorsque j'ai remis mon équipement à la salle de mess du camp le soir du 4 mai, je me suis senti léger et resplendissant dans des vêtements civils. J'y ai appris qu'Ian Hope se trouvait aussi dans le camp. Il revenait dans le théâtre des opérations après avoir abrégé sa permission passée au Costa Rica. Revoir Hope dans cet univers parallèle a éveillé un sentiment étrange, quoique fantastique. Il a sorti quelques bons cigares cubains et nous nous sommes assis et avons bu des cocas dans la douce chaleur du crépuscule d'Arabie. Je l'ai mis au parfum quant aux dernières manœuvres lancées à Kandahar, là où son commandant adjoint, le Major Todd Strickland, faisait un travail remarquable, commandant notamment une bonne partie du groupement tactique dans le cadre d'opérations de combat. Todd Strickland, un homme reconnu pour son équilibre et sa tolérance, avait dirigé les manœuvres avec talent et doigté. Après avoir parlé des dernières nouvelles concernant la force opérationnelle canadienne, nous avons repris notre interminable débat sur les généraux ayant pris part à la guerre de Sécession aux États-Unis. Nous avons lancé le débat pendant les longues heures d'attente auxquelles nous avons été soumis lors des deux voyages de reconnaissance en Afghanistan à l'automne de 2005. Hope est un homme instruit, en voie d'obtenir un doctorat à l'Université Queen. Selon lui, les qualités fondamentales du commandant de l'Armée de l'union, Ulysses S. Grant, est le summum. Quant à moi, toutefois, rien n'égale la brillante psychologie et le talent dont a fait preuve le Général Robert E. Lee. La portée de sa vision a même transcendé l'excellence sur le champ de bataille. Lors de chaque bataille, le Général Lee tenait l'avenir de cette jeune nation entre ses mains et il se battait féroce-ment, sans être déstabilisé par l'ampleur des échecs tactiques éventuels. Je conviens que le Général Grant a combattu avec ardeur pour son pays, mais, dans le cas de Robert E. Lee, il n'a fait qu'un avec son pays. En effet, le sud n'aura hérité, à la fin, que de son legs personnel. Bien entendu, mes propos sont, à l'oreille d'Ian, du pur charabia.

Nous avons fini par partager une des chambres pour deux personnes au Camp Mirage et sommes restés debout tard dans la nuit. Il retournait « dans le nord » le lendemain et je me rendais à la maison en Ontario. Les anges qui ont accompagné nos rêves cette nuit-là doivent avoir été frappés par nos pensées contradictoires. Un de nous se détendait et réapprenait à marcher doucement parmi les hommes libres tandis que l'autre endurcissait corps et esprit pour retourner au combat. Quand je me suis réveillé le lendemain matin et que j'ai commencé à me préparer pour le vol à destination du Canada, Hope était déjà parti depuis trois heures. Je n'allais pas reparler à mon ami avant la fin du mois de juin, au moment où notre situation tactique commune allait devenir extrêmement précaire. À ce moment, nos postes de commandement seraient séparés par plus de trois cents kilomètres, mais nous allions tous deux déployer des efforts dans la même direction.

Bien entendu, l'école battait son plein au Canada. C'est avec un grand plaisir que j'aidais mes quatre enfants à s'organiser et que je les accompagnais à l'autobus. C'était tellement agréable de donner une pause à ma femme, Martha. Je voyais bien que ma mission et ses efforts pour garder un semblant de normalité à la maison la fatiguaient et l'épuisaient. Les tâches simples comme aider les enfants à faire leurs devoirs et préparer les boîtes à lunch étaient parfaites pour m'aider à m'adapter au rythme de la maison. Je ne me sentais pas du tout à l'aise durant mes vacances. Lorsqu'un soldat quitte un théâtre des opérations, il se retrouve coincé entre deux mondes très différents. Il ne peut pas se libérer d'une guerre qui l'a « pris aux tripes ». J'étais parti d'Edmonton pour l'Afghanistan le 8 février. Avant ma permission, j'avais rarement eu l'occasion d'écouter les nouvelles sur Kandahar diffusées dans les maisons au Canada. Chaque fois qu'il en était fait mention aux nouvelles du soir, mon cœur s'emballait. Je surveillais notre courriel à la maison au cas où Scott McKenzie m'aurait envoyé un message d'Afghanistan. J'étais renversé à l'idée que je pouvais, de l'Ontario, échanger des messages non classifiés à partir de notre maison de ferme en pierres datant de 1840 avec une unité de logistique du combat à la fine pointe de la technologie déployée de l'autre côté du globe. Aussi singulier que cela puisse paraître, la lecture d'une note de mon adjoint en Afghanistan m'aidait à me détendre.

Le matin du 18 mai 2006, la guerre m'a rejoint et frappé de plein fouet. Je reconduisais les enfants au bout de notre allée et, pendant que j'attendais l'autobus avec eux, j'ai regardé le *Toronto Star*, bien plié et enveloppé, que j'allais dévorer en sirotant mon café une fois que les enfants seraient partis. Sur la première page, le Capitaine Nichola Goddard me regardait, chaleureusement. On avait publié sa photo « au cas où » destinée à la presse, où on apercevait le capitaine à côté de son VBL III. Tous les soldats membres de la force opérationnelle en Afghanistan doivent en avoir une. La dernière photo ou la photo mortuaire, comme certains l'ont surnommée avec ironie, consiste en une pose où le soldat porte tout son équipement de protection et arbore son plus beau sourire sous le béret des Forces canadiennes réservé aux occasions officielles à Kandahar. Les photos sont numérisées et disponibles pour diffusion à la mort d'un soldat. La photo mortuaire était notre dernier regard sur le monde, un dernier salut à l'intention de nos confrères canadiens. Je n'arrivais pas à croire que Nichola Goddard, un officier observateur avancé de la compagnie Charlie, était morte. Nichola était l'officier d'artillerie affectée au Major Bill Fletcher. Fletcher avait mentionné par le passé en parlant de Nichola : « Je ne vais nulle part sans elle. » Ce ne pouvait être la Nichola qui avait enseigné durant nos exercices de préparation au combat en Alberta à mes officiers et aux civils de l'ESN les procédures à suivre pour demander qu'interviennent les tirs d'artillerie. Pas celle qui avait récemment participé à un petit barbecue de l'ESN en l'honneur du groupement tactique à l'aérodrome de Kandahar. Perdre une personne aussi jeune et pleine d'énergie dans une explosion de violence est une expérience révoltante. Vous revivez alors les derniers moments partagés avec elle, sans raison particulière. Je me souviens de sa personnalité touchante et de son accueil chaleureux. Le soir où notre unité a organisé le barbecue pour les officiers du groupement tactique, elle m'avait fait part de ses préoccupations à l'égard de deux nouvelles pièces d'artillerie, les M777 qui étaient en réparation dans l'atelier de l'ESN. Le gouvernement avait acheté six de ces nouvelles pièces d'artillerie spécialement pour notre mission. Nous avions les pièces n° 1, 2, 3 et 4 à Kandahar, tandis que les pièces n° 5 et 6 étaient utilisées au pays pour entraîner l'équipe

de pièce qui ferait partie de la prochaine rotation. Ces pièces étaient tellement nouvelles que le Président Bush avait apparemment dû signer un document de mainlevée officiel afin d'autoriser le Canada à se les procurer et à les envoyer en Afghanistan, avant le Corps des Marines des États-Unis. Les M777 sont des pièces d'artillerie de campagne novatrices; grâce au titane dont ils sont composés, les canons de campagne — habituellement très lourds — sont considérablement plus légers. Leur portée est surprenante et leur extrême précision l'est encore plus. Toutefois, leur concept unique et récent signifiait que les pièces de rechange allaient devoir provenir d'entreprises aux États-Unis; cette complication de l'approvisionnement était constamment une source de tension pour moi. Nichola, la jeune professionnelle passée maître dans son art, était préoccupée. Je me rappelle l'avoir rassurée en lui disant que les techniciens d'armement avaient déjà réglé le problème et que notre ingénieux sergent-major — génie électrique et technique, Earl Eastman, avait commandé les pièces de rechange requises. Les pièces devaient nous être livrées en provenance d'Amérique du Nord au plus tard le lundi suivant. En résumé, ses pièces d'artillerie seraient très bientôt remises en état. C'est la dernière fois que j'ai parlé à l'officier Goddard, une jeune personne magnifique. Il ne lui restait que deux semaines à vivre. Nichola a été tuée alors qu'elle se trouvait au front près de Pashmul, à quelque vingt kilomètres à l'ouest de Kandahar. La bataille est survenue dans les mêmes mille mètres carrés où se dérouleraient la plupart des combats du 1 PPCLI, durant notre rotation. Pendant ma permission, j'ai reçu des cartes et des appels téléphoniques de vétérans de la Deuxième Guerre mondiale qui vivaient dans ma communauté et qui désiraient me transmettre leurs meilleurs vœux. Je me suis demandé si les soldats des guerres précédentes avaient connu les mêmes émotions. S'agissait-il d'une tradition canadienne qui dormait, latente, depuis la guerre de Corée? Chaque fois que je passe devant mon alma mater, le Collège militaire royal du Canada (CMR), j'ai en tête l'image de Nichola Goddard qui boit, tranquillement, une boisson gazeuse durant le barbecue de l'ESN. À l'époque du CMR, je n'ai pas été un très bon élève-officier, je jouais beaucoup au rugby, j'étudiais peu et j'attendais

impatiemment le jour où je pourrais partir. En tant qu'ancien élève-officier, je n'ai jamais senti que j'avais une place au sein d'une des nombreuses cliques d'anciens. À la vue de la toute nouvelle plaque brillante arborant le nom du Capitaine Goddard apposée à la base de la vieille arche commémorative du CMR, j'ai fini par ressentir de l'affection pour le CMR. En tant qu'établissement d'enseignement, le Collège a connu des hauts et des bas, au déplaisir de certains. Toutefois, cet établissement a attiré des officiers remarquables comme le Major Bill Fletcher et le Capitaine Nichola Goddard. Le monde a besoin de toutes les Nichola Goddard que peut donner le CMR.

À papa. On s'ennuie de toi. Quand revien-tu à la maison?  
Di-nous quand tu seras de retour. Soit prudent durant ta mission. Fait attention à toi.

Ont t'aime  
Harriet (Conrad)

Quand vous êtes à l'aérodrome de Kandahar et que vous appelez au Canada, vous êtes immédiatement envahi par l'angoisse que suscite la mission. Peu importe vos efforts pour disparaître dans ces minuscules cabines téléphoniques, que ce soit par souci d'intimité ou de discrétion pour les autres appelants, les commentaires vous assaillent, vous alarment et vous émeuvent; ils sont d'une telle franchise et revêtent un tel pouvoir qu'aucun poète ne sera jamais en mesure de rivaliser avec ces propos. La remorque abritant les téléphones est empreinte d'une ambiance lourde chargée d'intensité et d'émotions partagées.

« Maman ne sera pas là pour ta fête chérie, mais je serai à la maison pour l'Halloween. »

« Je suis ok », allègue une autre voix désincarnée. « L'explosion a touché le troisième véhicule en avant de moi. » La voix inconnue détourne habilement la conversation pour changer rapidement de sujet et ne plus parler de l'Afghanistan : « En passant, as-tu encore des problèmes avec le démarreur de la Chevrolet? »

L'appel téléphonique hebdomadaire était une expérience difficile. Je craignais ces séances parce qu'elles savaient mon moral. Je souhaitais ardemment entendre la voix de mes enfants, mais, par ailleurs, je ne voulais pas leur raconter ce qui se passait à Kandahar, ou très peu du moins. Tout ce que je voulais, c'était m'asseoir et les écouter. Martha m'avait envoyé une tasse de voyage Starbucks pour Pâques arborant les photographies de tous nos enfants, mais je ne l'ai jamais apportée dans un convoi. Je ne voulais pas qu'ils se retrouvent si près de la guerre. Lorsque je leur parlais au téléphone, je me sentais comme sur une corde raide à tenter de montrer une certaine normalité par rapport à leur vie à la maison. Comme la tasse de café qui restait dans mon bureau à l'aérodrome de Kandahar, je ne voulais pas qu'ils s'approchent trop de mon univers. Je me rappelle avoir écouté mon aîné me raconter en long et en large un projet d'école et sa dernière leçon d'équitation. Sa naïveté et son enthousiasme d'enfant débordant d'énergie et d'amour pour la vie ont fait couler quelques larmes sur mon visage. Je m'ennuyais tellement de lui et de sa vision du monde.

« Qu'est-ce que tu as fait dernièrement, papa? », m'a-t-il demandé une fois.

« Pas grand-chose. J'ai vu un chameau dans Helmand cette semaine. »

« C'est quoi Helmand? »

« Helmand est la province à côté de Kandahar, un peu comme le Manitoba par rapport à l'Ontario, mais en plus petit. »

*Ces foutus talibans ont fait tout ce qu'ils pouvaient pour nous tuer sur le chemin du retour.*

« Oh, j'aimerais bien avoir un fouet à chameau comme celui que tu as donné à grand-papa. »

« Pas de problème. D'ailleurs, Aidan... »

« Oui, papa? »

« Continue de bien travailler à l'école, d'accord? »

« Je te le promets. Je t'aime papa. »

*Oh, Seigneur, je t'aime aussi, mais je ne peux pas parler maintenant. Un jour, je te dirai tout. Je te raconterai tout en détail, mais pas maintenant.*

« Je t'aime aussi, fiston. Je dois y aller. Je vais acheter ton fouet à

chameau la prochaine fois que je vais au bazar. » *Je ne veux pas que vous souffriez de cette incertitude.*

Je me souviens de Nick Grimshaw, le commandant déterminé de la compagnie Bravo qui avait peut-être le sens de l'humour le plus grinçant qu'il m'ait été donné de subir, il me montrait des photographies et des biens qu'ils avaient retrouvés sur les lieux d'une de leurs nombreuses altercations avec les forces talibanes. La compagnie de Nick a passé la grande partie de son affectation dans les districts instables de Zahri et de Panjwayi. Il me semblait que la compagnie Bravo était constamment en contact avec l'ennemi et nos convois leur apportaient toujours des portes et des vitres pour qu'ils puissent réparer leurs véhicules. Grimshaw m'a toujours impressionné par son assurance et son agilité sous les tirs. Les photos qu'il m'a montrées représentaient de jeunes guerriers talibans, prenant une pose de héros. Elles avaient probablement été prises à Quetta, au Pakistan, car, sur les prises extérieures, on pouvait reconnaître le magnifique paysage en arrière-plan. La vue des photos m'a glacé le sang. Elles me rappelaient ces vieux ambrotypes et anciennes cartes de visite populaires chez les soldats de la guerre de Sécession aux États-Unis, toutes armées confondues. On y voyait de jeunes hommes recrutés pour se battre, visiblement imprégnés d'un sentiment familier de patriotisme. Les jeunes guerriers, comme les jeunes hommes du monde entier, semblaient être intoxiqués par le récit historique de leur lutte et inspirés d'un courage inébranlable. C'était de beaux jeunes hommes, à peine sortis de l'enfance. Qui pourrait détester ces jeunes hommes? Pas moi. Je ne déteste pas les talibans, mais je déteste le fondamentalisme éminemment intimidant pour lequel ils se battent. Compte tenu de leurs convictions, ils se croient le fondement même du soulèvement, les vrais héros de l'Afghanistan.

J'ai repensé à ces tristes photos de guerriers talibans en regardant un de mes fils déguisé en guerrier médiéval pour l'Halloween en octobre 2006. J'étais à la maison depuis moins d'un mois et Kandahar était toujours bien présente dans ma tête en ce mois d'octobre. Je ne m'étais pas encore remis du problème avec les munitions et je m'en repentai tous les jours. Nous avons acheté les costumes et les accessoires pour les costumes des enfants au Village des valeurs en nous rendant à Ottawa où j'allais prendre la parole dans le cadre du

séminaire du Chef d'état-major de la Défense (CEMD), le Général Hillier, à la fin d'octobre. Aidan avait choisi un coûteux ensemble de chevalier équipé d'un plastron de plastique, d'une énorme épée ornée de nombreux détails et d'un bouclier. Je l'ai observé pendant qu'il essayait son costume dans une chambre d'hôtel de Hull et que je me préparais pour mon séminaire du CEMD. Il admirait dans le miroir son abdomen gonflé par l'armure de plastique bien ajustée et il soupesait la légèreté de son épée au maniement agréable. Il était particulièrement heureux et fier de posséder des armes de caoutchouc et un costume militaire complet. Je n'ai pu m'empêcher de penser : « Sommes-nous vraiment différents? » Y a-t-il certains de nos jeunes qui ne rêvent pas des récits historiques des guerres dans un pays éloigné? Le fondamentalisme revêt un certain attrait pour l'âme de pèlerin du jeune guerrier. Je l'ai vu dans les photos de Grimshaw aussi clairement que je l'ai vu dans le visage de mon fils. Il doit exister un moyen de protéger nos jeunes idéalistes du côté sombre. Selon moi, c'est le fondement de notre campagne en Afghanistan : éclairer le côté sombre. La tolérance doit vaincre le fondamentalisme, mais nous sommes très nombreux à faire la même erreur : car la guerre contre l'intolérance commence ici, dans nos écoles, nos institutions et nos maisons.

Le 6 juin 2006, de retour de la permission au Canada.  
Jour J.

Le 7 juin 2006, attaque à la roquette hier soir à la base. Un coup est tombé au nord de l'aérodrome, près de notre réserve de munitions. Personne n'est blessé. Pas d'attaque secondaire. Je me sens tendu, non préparé. Il faut que je me secoue ... m'ennuie des enfants, de Martha...

Il faut lâcher prise. Si tu veux les revoir, si tu veux être utile pour tes troupes, au lieu de constituer un danger, il faut lâcher prise. Je n'ai qu'à penser au réajustement psychologique que j'ai dû entreprendre après ma permission loin du théâtre des opérations de 2006 pour

*En permission à la maison*

me sentir malade. Je suis peut-être un bon officier et un bon père, mais il m'est impossible d'être les deux à la fois quand je suis ici. J'ai compris ce soir de juin que je devais oublier la maison sans perdre de temps. Quand je repense à la plénitude de vivre à la maison, je tombe en mille morceaux. C'est ironique. Au début, c'est précisément pour eux que je suis venu en Afghanistan.

— Lieutenant-colonel John Conrad,  
journal de Kandahar, juin 2006



## *Lutter contre les frictions*

*« Seigneur. Le PPCLI envoie une autre équipe de combat à l'abattoir. Quelle bande d'idiots! »*

*Quelqu'un à côté de moi dans le poste de commandement lance ce commentaire durant l'exercice servant à vous évaluer. Le temps est glacial en ce matin de l'automne de 2005 à Wainwright, en Alberta et notre force opérationnelle se prépare à l'attaque. La remarque a été lancée par un des officiers observateurs/contrôleurs, un major, qui a été désigné pour aider l'unité à atteindre l'état de préparation opérationnelle (OPRED), un statut convoité. Une unité doit être déclarée OPRED avant d'être déployée à l'étranger. En entendant ces mots, mon sang n'a fait qu'un tour.*

*J'apostrophe le major : « Eh, vous! Sortez d'ici et qu'on ne vous voie plus. » Nous n'avons pas besoin de ce genre d'aide. Je me suis bien assuré que tout mon poste de commandement avait compris que la critique visait notre force opérationnelle. Il venait de nous ridiculiser. Les gens étrangers au PPCLI, peuvent nous critiquer et remettre en question notre travail, mais pas nous. Nous ne pouvons alimenter les frictions entre nos unités. Nous sommes tous frères.*

*S'ils nous le demandent, nous leur donnerons notre chemise. Nous ne nous plaindrons jamais et nous n'exigerons pas d'explications s'ils ont besoin de quelque chose à Kandahar. Nous remuerons ciel et terre pour qu'ils ne soient jamais seuls et ne manquent de rien.*

— Lieutenant-colonel Conrad,  
journal de Kandahar, juin 2006

**D**u vénérable historien militaire à l'élève-officier inexpérimenté du CMR, nous avons tous entendu parler des frictions en temps de guerre. Moi aussi, je connais bien les irritants des opérations modernes. Les frictions que nous avons connues à Kandahar ressemblaient étrangement au type de frictions qu'a tenté de décrire Clausewitz dans ses ouvrages. Les opérations dans le sud de l'Afghanistan ont suscité des frictions indescriptibles. Mon ami le Lieutenant-colonel Ian Hope, un homme que je connais presque depuis le début de ma carrière, est un leader confiant qui garde son sang-froid. Nous avons travaillé fort pour maintenir l'harmonie entre nos deux unités — l'unité de soutien et l'unité soutenue — durant les opérations à Kandahar et, malgré cela, il s'exerçait constamment des forces qui auraient facilement pu semer la discorde entre nous. Je me souviens d'un repas pris avec le Lieutenant-général Gauthier, le commandant du Commandement de la Force expéditionnaire du Canada (COMFEC) à l'aérodrome de Kandahar alors qu'il visitait la zone de la mission au début de juin 2006. Le Commandement de la Force expéditionnaire ou COMFEC est le quartier général supérieur qui dirige toutes les opérations canadiennes dans le monde et le Général Gauthier était donc le patron de mon patron. Le général est leader supérieur extrêmement rationnel doté d'un mystérieux talent lui permettant d'assimiler les détails et de s'en souvenir. Il a fait un commentaire spontané qui m'a vraiment pris au dépourvu :

« Le groupement tactique prétend obtenir un piètre soutien de l'ESN. Pouvez-vous m'en expliquer la raison? » Ma réponse a été, je l'admets, quelque peu émotive, ce qui est une de mes plus grandes faiblesses. L'Armée de terre canadienne n'encourage pas précisément les émotions et une trop grande démonstration de sentiments peut vous discréditer en tant que professionnel. C'est tout à fait mon genre. Je me souviens avoir ricané en disant que le commentaire ne méritait pas son attention puisque le 1<sup>er</sup> Bataillon, PPCLI, avait, grâce à l'ESN, une compagnie d'administration gavée aux stéroïdes : une capacité logistique intégrée à qui rien n'échappait jusqu'au port de Montréal depuis l'un des coins les plus isolés du Commandement régional Sud. Le plus gros problème posé par la petite taille de l'ESN venait de la difficulté à remplir les fonctions logistiques statiques et néanmoins

cruciales à l'intérieur du camp. Bref, nos effectifs étaient trop restreints, mais pas au détriment du soutien offert au groupement tactique. Le 1<sup>er</sup> Bataillon, PPCLI, constituait l'effort principal de l'ESN; si nous avions un travail dégueulasse à faire, ce serait dans le camp ou quelque part entre l'aérodrome de Kandahar et le Canada, mais jamais à l'extérieur des retranchements. Le Général Gauthier a soulevé un sourcil et hoché très légèrement la tête sans que je sache s'il était maintenant sûr que j'étais fou ou s'il me donnait raison. Quand je suis sorti de table, je me sentais étrangement abattu et extrêmement inquiet. Le sentiment d'être observé à distance et de susciter l'insatisfaction de supérieurs invisibles au Canada m'a accompagné tout le reste de mon affectation à Kandahar.

Après le départ du commandant du COMFEC de l'Afghanistan, j'ai été assailli de toutes parts de questions et provenant de divers officiers d'état-major au Canada. Certaines provenaient de l'état-major du Général Gauthier et d'autres, plus axées sur la logistique, du commandement du soutien des Forces canadiennes. En répondant à l'une de ces nombreuses demandes d'officiers en poste au Canada, un sentiment de frustration m'a submergé et j'ai écrit une remarque qui est revenue me hanter. Dans un courriel destiné au G4 Armée de terre (principal officier d'état-major de la logistique), j'ai déclaré, sans réfléchir, que le groupement tactique avait tout le soutien nécessaire et que nous nous occupions avec grand soin de toute lacune. J'ai conclu mon courriel en précisant que toute plainte de la part du groupement tactique relativement à la qualité de notre soutien était sans fondement et qu'il s'agissait simplement de jérémiades. J'ai regretté cette remarque. Elle a servi à apaiser les officiers supérieurs à Ottawa qui avaient l'impression que le soutien logistique de la force de combat posait problème. Il n'a fallu que quelques heures pour que la remarque contenue dans mon courriel vienne aux oreilles de Hope. Ian était furieux quand il m'a appelé à mon quartier général le lendemain soir. En quelques phrases bien senties, que je préfère ne pas reproduire ici, il m'a fait sentir plus que misérable d'avoir écrit ce commentaire sans réfléchir. Je me suis immédiatement rendu au quartier général de la Force opérationnelle Orion et suis entré en trombe dans le bureau de Hope. Pour une fois, Ian était affalé dans son fauteuil, entouré de cartes géographiques froissées; la table de travail faite de contreplaqué, était

jonchée de papperasse avec, ici et là, les éternels cigares de Ian et quelques pièces tant convoitées du Chef d'état-major de la Défense, le Général Hillier, laissées par notre commandant suprême lors de sa récente visite. Le commandant de la Force opérationnelle Orion paraissait vieux et fatigué. Je lui ai tendu une paire de lunettes de protection balistique pour remplacer celle qu'il avait perdue dans le nord. Je me suis excusé pour ce que j'avais écrit, j'ai expliqué ma frustration et comment j'en étais arrivé à l'état d'esprit qui m'avait fait rédiger un tel message. Je lui ai parlé du commentaire du Lieutenant-général Gauthier relativement à la piètre qualité du soutien et Hope a vite répondu que ce n'était pas son opinion ni celle de ses commandants de compagnie. En fait, selon le 1<sup>er</sup> Bataillon, PPCLI, notre collaboration avait été bonne au cours de la difficile opération. Puis, durant deux heures, nous avons parlé d'histoire, de la famille, des problèmes de l'unité, des événements tactiques, de la guerre de Sécession aux États-Unis et, enfin, du point qui me préoccupait. Ian n'avait rien dit au Général Gauthier ni à personne d'autre de l'état-major du COMFEC relativement au soutien logistique offert à son groupement tactique. Je ne connais pas l'origine de la remarque acerbe du Général Gauthier, mais cela n'a pas d'importance. Ce qui importe, c'est le danger de frictions entre le quartier général et les unités, entre les amis et les collègues, des frictions qui exercent une pression terrible sur une force combattante. Au fil de l'année passée en Afghanistan, j'en suis venu à me sentir comme le protecteur de Ian. Nous avons eu de bonnes altercations et nous ne voyions pas toujours les choses de la même façon. J'ai partagé avec Ian les moments les plus sombres, et réfléchi à la mort et à la peur en observant les étoiles s'allumer dans le ciel afghan derrière le voile de fumée d'un cigare. Durant l'affectation, nous avons également lutté contre les frictions incroyables qui s'élevaient entre nos deux unités, comme un poison. Un autre de mes amis fantassins, un colonel membre du PPCLI, m'a dit un jour que Ian avait le courage indéfectible de ses convictions. Ce sentiment d'assurance inébranlable lui a certainement attiré des ennemis. Mais je ne suis pas l'un d'eux. Je ne ferai pas de déclaration ici sur l'objectivité des historiens. Au fil du temps, les rumeurs et les insinuations continueront de se répandre sur des faits indéniables concernant Ian Hope et son groupement tactique, mais Ian est un frère

pour moi. Les commandants de bataillon dans l'Armée de terre font partie d'un groupe de pairs « tissé serré » au sein duquel ils peuvent se laisser aller. Dans une zone de guerre comme Kandahar, j'ai compris que la fraternité d'un commandant était un bien encore plus précieux.

Une autre source de friction évidente pendant notre affectation est liée à l'opposition à l'intérieur des retranchements/extérieur des retranchements. Certains membres du groupement tactique entretenaient cette vision empreinte d'élitisme, ce qui me rendait perplexe en tant que leader supérieur au sein de la force opérationnelle. La mentalité « en arrière avec toutes les affaires » s'applique difficilement dans l'environnement opérationnel contemporain. Dans un espace de combat comme celui de Kandahar, n'importe qui pouvait être pris pour cible. L'aérodrome de Kandahar a même été attaqué à la roquette plus de quarante-cinq fois durant notre affectation. Un Canadien a vu la mort de près dans une attaque à la roquette de 107 mm alors qu'il soupait dans la salle à manger de l'aérodrome de Kandahar. Telle est la nature d'un champ de bataille sur le modèle de la « lampe à lave ». Nous avons perdu des soldats du corps médical et de l'ESN durant notre affectation et j'ai travaillé fort pour protéger mon unité contre des balivernes comme « hors des retranchements ». Cela s'est avéré particulièrement difficile avec l'organisation d'approvisionnement du Capitaine Bobby Alolega qui était principalement basée au camp par nécessité. Les efforts de cette organisation étaient essentiels au succès. À tous égards, les membres de cette organisation étaient aussi essentiels que mes soldats de convoi : les équipes des pelotons de transport, de maintenance et de récupération. L'élitisme a de bons côtés, mais il peut se révéler corrosif lorsqu'il est alimenté dans un champ de bataille non contigu. Personne d'autre à Kandahar n'admirait plus le groupement tactique du 1<sup>er</sup> Bataillon, PPCLI, que l'ESN. Je n'aurais jamais toléré qu'un membre de mon état-major ou qu'un s/off dénigre le 1<sup>er</sup> Bataillon, PPCLI. Je me demande si cette attitude était réciproque.

Les frictions existent entre les alliés prenant part à une opération multinationale. Il faut constamment, il faut demeurer sur ses gardes pour résister aux préjugés et à l'envie de juger ses pairs. Il faut faire preuve d'une grande tolérance et de beaucoup de patience pour y parvenir lorsqu'on est fatigué ou effrayé, ou les deux. Un des objectifs stratégiques du Canada

était de réaliser la transition offerte par l'OTAN dans la difficile région du sud. Pour moi, simple commandant de la logistique, cela voulait dire travailler avec tous nos alliés à l'aérodrome de Kandahar et représenter notre pays le mieux possible. Le J4 Brigade, le Lieutenant-colonel Jerome Delieu des Pays-Bas, était l'officier d'état-major interarmées responsable de la logistique au quartier général du Général Fraser. Nous étions tous deux des lieutenants-colonels de la logistique affectés à la même mission et, au fil du temps, je suis devenu un bon ami de cet officier néerlandais à la taille imposante. Le Lieutenant-colonel Delieu aimait s'occuper de tout et avait parfois de la difficulté à faire la différence entre ce qui était de son ressort et ce qui ne l'était pas. Par exemple, l'aérodrome de Kandahar recevait chaque jour entre soixante-dix et quatre-vingt-dix camions civils chargés de matériel logistique pour combler les besoins du Commandement régional Sud. Ces camions devaient passer par l'entrée principale. Un jour, une complication liée à la sécurité a empêché le déroulement normal des choses et Jerome s'est rendu à l'entrée principale et a pris la situation en main, dirigé la circulation et dit sa façon de penser à tous les soldats et conducteurs pakistanais à portée de voix. Il ne fait aucun doute que son intervention a eu un effet cathartique, mais il aurait probablement été préférable qu'il emploie son intelligence à une autre tâche. Une autre fois, alors que Jerome était particulièrement frustré et habité à tort par un sentiment d'urgence, il a fait irruption dans mon poste de commandement en vociférant des ordres à mon état-major canadien. Le Capitaine Heather Morrison, mon brillant officier des opérations, a hoché la tête avec tact et écouté avec attention tout ce que lui disait de faire le géant néerlandais d'un ton sans réplique. Elle s'est ensuite dirigée vers le Major McKenzie pour lui expliquer les faits étonnants qui venaient de se passer. Lorsque Scott McKenzie m'a informé des faits, j'ai d'abord éprouvé de la colère, puis j'ai opté pour une approche en douceur. J'ai décidé de donner une chance à Jerome et je l'ai invité à prendre un café. Nous avons parlé de son beau-père aux Pays-Bas qui avait vu la mort de près à la suite d'une grave crise cardiaque. Il allait bien maintenant après un pontage miraculeux pratiqué au moment opportun. Nous avons parlé de l'importante opération *Mountain Thrust* qui approchait, du modèle logistique que nous voulions proposer à la brigade et des services

que pouvaient offrir les Canadiens. Au moment de nous laisser, je lui ai demandé ce qui l'avait exaspéré au point de faire irruption dans ma salle des opérations.

« Jerome, je suis déçu que vous ayez pris le temps de venir à l'ESN canadien sans passer me dire bonjour. » C'était suffisant.

Il m'a paru tellement chagriné et embarrassé que je me suis senti désolé pour ce chic type. Je connaissais le calibre de cet homme. Je savais qu'il avait du cœur. Pour atténuer les frictions, toutefois, il faut faire preuve d'humilité et prendre les choses comme elles viennent. Le fait de reconnaître les frictions et leurs éléments déclencheurs aide, selon moi, à prendre les bonnes décisions. Il n'y avait aucun avantage à vouloir mettre mon bon collègue néerlandais dans l'embarras ou à l'engueuler. Pendant toute la durée de l'affectation, nous avons obtenu un soutien remarquable de la part de l'état-major J4 de la brigade. Pour atténuer les frictions, il faut que les chefs d'unité reconnaissent le phénomène, travaillent fort en vue d'en limiter l'effet corrosif et soient disposés à mettre de côté leur colère et leur ego pour donner une chance au voisin.

Vous auriez dû voir l'air des soldats de l'ANA quand nous leur avons donné des paires de bottes neuves. Ce genre de geste aidera grandement le Canada à se bâtir une bonne réputation auprès du gouvernement local et des soldats, et tout ce que nous faisons pour qu'ils soient mieux préparés et équipés en vue d'assumer la sécurité de leur pays constitue un pas de plus vers le retour définitif des troupes canadiennes au pays. Ce sont quelques-uns des autres objectifs de la mission (développement et gouvernance) qui ne font pas manchettes dans les journaux, mais qui sont, en fin de compte, encore plus importants que l'élimination des talibans.

— Major Scott McKenzie,  
nouvelles de l'Afghanistan

Le don d'approvisionnements canadiens au 205<sup>e</sup> Corps de l'Armée nationale afghane est devenu la marotte de l'ESN. L'intention était

de faire équipe avec l'Armée afghane le plus possible. Les unités de logistique afghanes étaient entraînées au maintien en puissance d'une force interarmes de pointe tandis que, dans la réalité, elles accompagnaient une rude armée rappelant celles des années 1950. Elles avaient plutôt besoin de compétences logistiques plus élémentaires pour la récupération, les réparations et le recomplètement sur le champ de bataille immédiat. Mon unité était trop petite et trop occupée à soutenir la mission canadienne à Kandahar pour vraiment mettre en place ma vision globale ayant trait à l'instruction du corps de logistique de l'ANA, mais nous avons été en mesure de faire un don considérable de matériel au 205<sup>e</sup> Corps. Je me souviens encore avoir serré la main du commandant



*Le Général Fraser est mon ami. L'ESN présente deux conteneurs maritimes remplis d'équipement individuel provenant du Canada au G4 (chef de logistique) du 205<sup>e</sup> Corps de l'Armée nationale afghane (ANA). Je me souviens encore des paroles sincères prononcées par le commandant du corps : « Le Général Fraser avait dit qu'il obtiendrait de l'équipement pour mes soldats. C'est ce qu'il a fait. Le Général Fraser est mon ami. » L'ANA, à cette époque, n'était pas encore familière avec les opérations militaires à grande échelle. Les combats se déroulaient rarement à des niveaux plus élevés que les compagnies. Cependant, les militaires de l'ANA ont toujours fait preuve de bravoure et de sincérité. Ces soldats au service de l'institution afghane la plus respectée sont braves et vivent dans un environnement où les combats sont omniprésents.*

du corps, le Général Raouffi, lorsque je lui ai remis deux conteneurs maritimes remplis d'équipement de combat vieillot, mais en parfait état. J'ai été ému par son expression enfantine lorsqu'il m'a remercié. « Le Général Fraser m'avait dit qu'il m'enverrait de l'équipement pour mes soldats. Il l'a fait. Le Général Fraser est mon ami. » Le don était modeste comparativement à l'argent et aux efforts consacrés par les États-Unis à l'Armée nationale afghane depuis la chute du régime taliban, mais il était significatif pour notre gouvernement. J'ai compris à quel point les gestes étaient plus importants que les paroles sur la route entre Shirzai et l'aérodrome de Kandahar.

Je suis devenu un bon ami du Lieutenant-colonel américain, Brad Kohn, qui agissait à titre de conseiller principal auprès de la première brigade du 205<sup>e</sup> Corps campée tout près de l'aérodrome de Kandahar, au Camp Shirzai. Kohn était un fanatique du café Starbucks. À la BOA Martello, nous avons parlé des kiwis qu'il fait pousser sur ses terres sur la côte ouest et des bienfaits que procure la culture de ses propres fruits et légumes. J'ai expliqué clairement à Brad que même si l'unité de logistique canadienne était petite, nous voulions faire tout ce qui était possible compte tenu de nos limites pour aider la première brigade dans le cadre de ses opérations avec le 1<sup>er</sup> Bataillon, PPCLI, et pour l'aider à être reconnue par le peuple afghan comme une institution digne de confiance. J'ai reçu un mémo de Kohn à la fin de juillet, pendant les derniers préparatifs de l'opération *Mountain Thrust*, contenant une demande de rations fraîches pour les troupes afghanes :

John

Le Général Mohammed aimerait bien savoir si les Canadiens achèteront des denrées fraîches pour ses troupes. Le point de contact pour la première brigade est le commandant en second, le Colonel Ahmad. On peut lui remettre de l'argent et il supervisera les achats. Le Colonel Ahmad est actuellement en campagne aux côtés de la Force opérationnelle Orion.

— LTC Brad Kohn, Armée des États-Unis

L'Armée nationale afghane ayant travaillé avec la Compagnie A à partir de la BOA Martello, nous savions que ses membres n'aimaient pas beaucoup les rations halal conditionnées. Ils préféraient la viande de chèvre fraîche et les produits régionaux. Je me suis assuré de répondre rapidement et affirmativement.

Brad

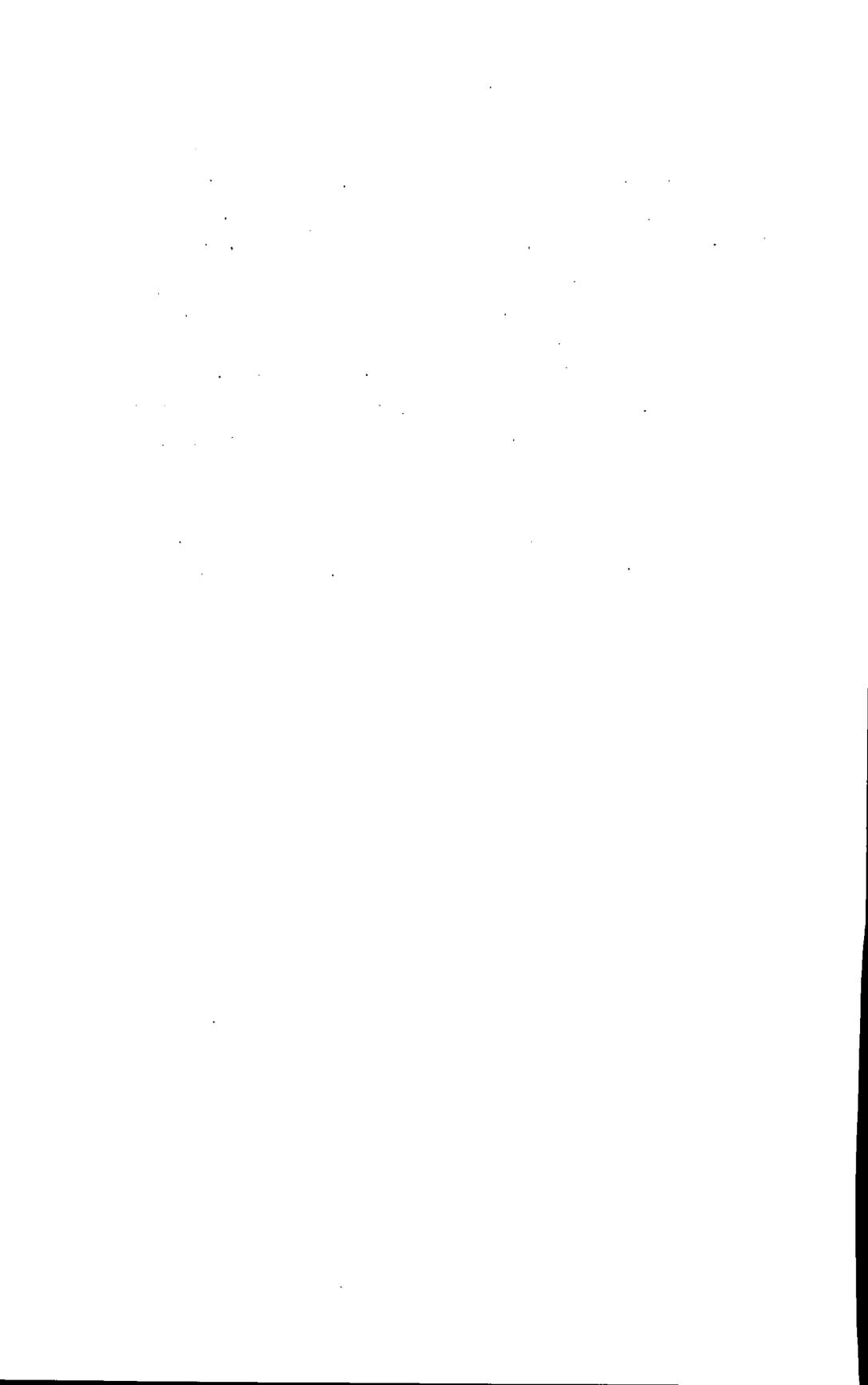
Bien reçu votre mémo. Veuillez rassurer le Général Mohammed en lui disant que l'argent nécessaire à l'achat des denrées fraîches destinées aux soldats de la première brigade sera expédié ce soir au Centre du district de Zhari. J'y veillerai personnellement. Mon commandant adjoint (CmndtA) le remettra en mains propres puisqu'il assiste à la réunion du groupe des ordres du Lcol Hope ce soir. Qui peut combattre l'estomac vide?

— Lieutenant-colonel John Conrad,  
Forces canadiennes, Kandahar

Ce sont les gestes qui importent à Kandahar, pas des mots. Il est important de créer l'impression qu'on est bien approvisionné et de se montrer coopératif, même si les approvisionnements sont aussi restreints qu'ils l'étaient dans notre cas. Selon moi, il est tout aussi important que le Canada soit bien représenté et que nous ne donnions pas l'impression d'être trop rigides ou chiches lorsqu'on nous demande des faveurs. Notre relation avec nos partenaires au sein de la coalition doit être au moins aussi importante que l'exemple de tolérance que nous voulons donner en Afghanistan. Pour moi, il était essentiel de soigner notre image auprès de nos amis et voisins, tant au sein de l'OTAN que de la communauté internationale. Scott a remis l'argent aux commandants de compagnie de VBL le soir même. Un petit geste sur le plan matériel, mais un grand pas sur le plan relationnel avec nos frères afghans et nos amis américains.

Je me souviens d'un film qu'on nous avait présenté quand j'étais un jeune officier sur l'importance du travail d'équipe au sein d'une alliance comme l'OTAN. Une séquence montrait le Général Dwight D. Eisenhower en train de vanter la collaboration et le travail d'équipe entre les pays alliés.

Il m'avait semblé que ce concept était bien simpliste pour un commandant décoré et accompli comme lui. Le travail d'équipe? Bon sang, tout le monde sait ça! Bien entendu, le Général Eisenhower avait appris durant la Deuxième Guerre mondiale et en tant que commandant de l'OTAN après la guerre que les opérations militaires, et plus particulièrement les opérations alliées, sont sujettes à des frictions pénibles et à des irritants. Son discours m'a suivi tout le long de ma carrière. Mais je ne l'ai vraiment compris qu'à Kandahar. Les opérations en Afghanistan exercent des pressions incroyables, des pressions qui risquent de défaire les équipes les plus solidaires. Il est arrivé que les frictions aient jeté un froid sur mes relations avec mon ami et commandant du groupement tactique, Ian Hope, et aussi avec le chef de la logistique de la brigade multinationale, deux hommes avec qui je devais travailler en étroite collaboration. Prenez conscience du risque rapidement et combattez-le sans relâche.



## ÉPILOGUE

*En allant là où vous devez aller, en faisant ce que vous devez faire et en regardant là où vous devez regarder, vous engourdissez l'instrument avec lequel vous écrivez.*

— Ernest Hemingway

Le Caporal « Killer » MacKinnon a laissé tomber son surnom pour de bon. Le retour à la vie normale a été fort difficile pour le doux Caporal MacKinnon après l'affectation de 2006, durant l'été taliban. Il a presque perdu sa famille, une magnifique jeune épouse et une pétillante petite fille nouveau-née. Le Caporal MacKinnon n'a repris le travail à l'imposante base d'Edmonton qu'à l'automne de 2007, soit près d'un an après le retour de Kandahar. Quand nous nous rencontrons, je peux voir dans ses yeux les fantômes qui le hantent. Le 3 mars 2006, le jour où le sergent Pat Jones l'a extirpé de son véhicule blindé Bison en flammes avec son étui à pistolet fondu occupe toujours un coin de ses pensées.

Bien qu'il ait continué à escorter les convois pendant près de six mois après les événements du 3 mars 2006, le Sergent Pat Jones ne s'est jamais vraiment défait de ses démons. J'ai tenté de communiquer avec lui à quelques reprises, mais je n'ai réussi à parler qu'avec sa femme. Ce jour-là, Jonesy était parti en auto avec sa fille adolescente pour lui donner une leçon de conduite. Le remarquable Pat Jones entame actuellement les procédures pour prendre sa retraite des Forces canadiennes. Il ne remettra jamais son uniforme. Il n'a pas besoin de le faire. Pat Jones en a fait assez.

Le Caporal Jared Gagnon, blessé gravement lors de l'accident qui a enlevé la vie à Raymond Arndt le 5 août 2006, a miraculeusement survécu. L'excellente qualité des premiers soins qu'il a reçus du Sergent-major Miles du Royal Canadian Regiment sur la route n° 4 combinée à la force et à la détermination du caporal lui ont permis de survivre à un incident qui aurait bien pu lui coûter la vie. Il mène une belle vie en Alberta et les cicatrices physiques laissées par l'incident sont à peine visibles. Il est jeune, talentueux et promis à un bel avenir; il a la vie devant lui. Tout comme ses parents, je suis profondément reconnaissant qu'il en soit ainsi.

Le Major Scott McKenzie reprendra bientôt sa plume pour rédiger un tout nouveau numéro de *Afghanistan Updates* pour sa superbe femme, Catherine. Scott McKenzie occupe maintenant un poste d'état-major en tant que G4 dans notre illustre 1<sup>er</sup> Brigade à Edmonton. Il sera affecté au quartier général canadien du Général John Vance qui doit être déployé à Kandahar à l'automne de 2008. Je ne vois plus Scott comme un subordonné, en fait, ma perception de lui a changé à mi-chemin de notre affectation en 2006 à Kandahar. Pour moi, il demeurera à jamais le petit frère le plus talentueux. En fait, il mène une brillante carrière au sein des Forces canadiennes.

Les Forces canadiennes sont l'une des principales institutions de confiance au Canada, une fantastique organisation qui met l'accent sur le travail d'équipe. Par conséquent, il est d'autant plus difficile de comprendre le mépris culturel de notre armée envers la logistique. Le mépris et le désintéressement ont failli coûter très cher au Canada lorsqu'il a envoyé son armée au combat après une longue période d'absence sur le champ de bataille. Trois cents soldats, c'est trop peu pour accomplir la mission qui nous avait été confiée dans le sud de l'Afghanistan en 2006. Actuellement, soit à l'automne de 2007, les opérations de combat dans la province éloignée d'Helmand ne sont plus menées par des troupes canadiennes et, néanmoins, l'unité de logistique canadienne qui doit participer à la rotation de la force opérationnelle à Kandahar en janvier 2008 est composée d'environ quatre cent cinquante membres, soit près de soixante pour cent de plus que les effectifs de mon petit ESN en 2006. L'ESN qui les remplacera en août 2008 sera doté d'encore plus de

## *Épilogue*

soldats, ce qui se traduira, pour le bataillon de logistique, par quelque deux cent cinquante soldats de plus que mon unité, presque le double. Les nouveaux ESN bénéficient également des services d'une équipe d'entrepreneurs canadiens en place à l'aérodrome de Kandahar qui offre des services de logistique complémentaires.

En 2006, les Forces canadiennes ont accompli de grandes choses, notamment et non la moindre, elles ont refusé de céder la ville de Kandahar aux talibans. Notre pays et notre armée de petite taille font leur place à Kandahar. Toutefois, il est toujours révoltant de voir que les leaders militaires consacrent aussi peu d'attention à la logistique. La logistique est plus que jamais un partenaire de combat sur les champs de bataille, un élément essentiel du succès tactique. Néanmoins, des préjugés culturels demeurent profondément ancrés dans les Forces canadiennes ce qui s'est traduit, à Kandahar, par un désintéressement à l'égard des services de logistique et par un élitisme lié aux « échelons de combat », lequel était foncièrement inapproprié compte tenu de l'environnement opérationnel contemporain. Si nous voulons vaincre sur ce champ de bataille, on ne peut pas repousser la logistique. Nous avons besoin les uns des autres pour survivre dans l'espace de combat contemporain. Nous avons été extrêmement chanceux de réussir compte tenu de la petite taille du bataillon de logistique de combat déployé en février 2006. Je sais que nos soldats ont porté un lourd fardeau physique et psychologique en notre nom. En repartant en guerre, nous avons sous-estimé les besoins en soutien logistique que requièrent des opérations de contre-insurrection. Nous avons réussi en 2006 parce que les jeunes hommes et femmes membres de l'unité de logistique des Forces canadiennes sont parmi les meilleurs au monde dans leur domaine. Ils sont solides sur le plan psychologique et remarquables sur le plan technique. De plus, j'ai pu constater qu'ils agissaient avec discernement et compassion sur le sol afghan. Les hommes et les femmes avec qui j'ai servi à Kandahar ont refusé de baisser les bras. Kandahar représente la mission militaire la plus dangereuse à laquelle a participé le Canada depuis la Corée. Même si nous n'avons pas pris part à des combats soutenus depuis très longtemps, nos convois ont circulé, on a acheminé le courrier et l'approvisionnement, on a réparé des véhicules en plein combat d'infanterie et on a fait cuire

des hamburgers pendant que les tirs de mortier et les grenades propulsées par fusée sifflaient au-dessus de nos têtes. Si ces soldats ont accompli toutes ces tâches, ce n'est pas grâce à moi ni à l'état-major de l'Armée de terre ni au Quartier général à Ottawa, c'est seulement parce qu'ils voulaient le faire. Le maintien en puissance du pays et la réalisation des objectifs du gouvernement devaient être consultés par les soldats des armes de combat, tandis que les solides troupes de logistique devaient les soutenir. Bien que je sois fier des réalisations du IPPCLI, et des remarquables groupements tactiques de l'infanterie canadienne qui ont suivi, les héros de Kandahar seront toujours, pour moi, ces nobles troupes qui ont sillonné la campagne afghane dans les camions logistiques de seize tonnes, les véhicules de réparation Bison, les dépanneuses blindées de rechange et autres, sans fanfare régimentaire, sans éclat, s'inspirant simplement de leur courage.

Le 11 novembre est un jour important pour les familles militaires canadiennes, mais le jour du Souvenir de 2006 était particulièrement chargé de sens pour les hommes et les femmes de la force opérationnelle en Afghanistan revenus au pays quelque temps auparavant. En toute honnêteté, j'ai cessé de compter les cérémonies de rapatriement de la dépouille auxquelles j'ai assisté après le début de ma mission en Afghanistan. Après avoir atteint la quarantaine, j'ai inconsciemment arrêté de compter. J'ai pris part à de nombreuses cérémonies en 2006, une quarantaine de funérailles célébrées pour de jeunes soldats autrefois vigoureux, une quarantaine de jours du Souvenir sur une période de sept mois. Chaque cérémonie éveille le spectre du retour au pays et de la famille, les souvenirs et les attentes envahissent vos pensées les plus profondes. Le 11 novembre 2006, que j'ai passé, au pays a constitué un jalon important dans la longue route du retour à la vie normale. Pendant la semaine qui a suivi le jour du Souvenir, toutefois, une lettre adressée au rédacteur en chef a été publiée par un de nos journaux locaux. La lettre portait sur les cérémonies organisées localement pour le jour du Souvenir et on y dénigrait le fait que des membres plus jeunes des Forces canadiennes aient pris part aux cérémonies destinées aux vétérans des vraies guerres. Le passage le plus rude de la lettre se trouvait à la fin de celle-ci et se lisait comme suit : *de nos jours, la plupart des soldats canadiens*

## *Épilogue*

*jouent un rôle de soutien logistique, loin de la zone de danger. En fait, ce n'est pas ma vision des choses. Ce n'est pas ce qui se passe non plus.*

Nos Forces canadiennes sont composées de soldats, de marins et d'aviateurs qui viennent des quatre coins de notre immense pays. Ce sont vos fils et filles, vos amis et voisins. Ils jouent différents rôles et occupent diverses fonctions au sein des Forces armées, de l'infanterie jusqu'à la sélection du personnel. Ceux qui offrent le soutien logistique jouent un rôle précis de tout temps respecté. La valeur de leur contribution s'est amoindrie aux yeux de certains dans le cours de l'histoire militaire canadienne, mais, croyez-moi, l'estime qu'ils ont gagnée et qu'ils méritent ne pourrait être plus grande. Les membres des troupes de logistique de combat que j'ai connu (et que je connais encore) sont parmi les citoyens canadiens les plus remarquables qu'il m'ait été donné de rencontrer. En tant qu'officier, père et contribuable, je suis particulièrement fier d'eux. Ces soldats se sont mesurés aux ennemis du Canada sur le champ de bataille contemporain près de Kandahar et ils n'ont aucunement failli à la tâche. Ils savent tout de l'enfer qui vous vole jeunesse et joie de vivre. En fait, ils y sont allés à de nombreuses reprises.

Voilà ce que m'a dit le tonnerre.



## NOTES

1. L'aérogare civile, avec ses arches facilement reconnaissables, n'est pas utilisée par les forces armées. En 2006, ce remarquable édifice, le symbole même de l'aérodrome de Kandahar, était en cours de rénovation pour accueillir le transport civil.
2. Les conducteurs des Forces canadiennes sont rattachés au GPM Chauffeur de matériel roulant, tout un titre. Les soldats appartenant à ce GPM préfèrent être appelés « camionneurs », compte tenu des divers types d'équipement et de véhicules spécialisés qu'ils conduisent.
3. [http://fr.wikipedia.org/wiki/Histoire\\_de\\_la\\_logistique](http://fr.wikipedia.org/wiki/Histoire_de_la_logistique).
4. Ian Malcolm Brown, *British Logistics on the Western Front 1914-1919*, Westport, Praeger, 1998, 110.
5. Schreiber, *Shock Army...*, 38.
6. 4<sup>e</sup> Division canadienne, 3 août 1918. RG9, Série III-d-2. Canadian War Diaries.
7. Schreiber, *Shock Army...*, 37.
8. <http://en.wikipedia.org/wiki/Canada>.
9. Morton, Desmond, *Une histoire militaire du Canada*, Sillery, Québec : Septentrion, 1992, 142.
10. Morton, Desmond, *Une histoire militaire du Canada*, Sillery, Québec : Septentrion, 1992, 160.
11. English, John, *Lament for an Army*, 1998.
12. Selon moi, il faut attendre plusieurs générations avant de pouvoir combler les innombrables pertes de vie canadiennes et ce n'est que maintenant, cent ans après le mois d'août 1914, que nous sommes véritablement en mesure d'émettre une opinion sur les effets profonds de la Première Guerre mondiale sur notre pays.

13. Brown, Malcolm, *British Logistics...*, 139. Afin de réaliser une évaluation professionnelle des accomplissements du Corps canadien en matière de logistique, il vaut mieux se fonder sur l'examen des états-majors et des unités de ligne qui ont directement influé sur le processus de maintien en puissance. L'architecture logistique du Corps canadien était l'une des composantes de la structure du Corps expéditionnaire britannique. Au niveau opérationnel, l'état-major de la logistique du Corps expéditionnaire britannique était divisé en trois branches différentes du grand quartier général (GQG) : une branche de l'adjutant général (branche AG), une branche de l'inspecteur général des communications (IGC) et une branche du quartier-maître (branche Q). La branche AG était chargée de certains aspects précis liés au maintien en puissance comme le personnel, les pertes et les services médicaux et sanitaires. La branche IGC encadrait la gestion de toute la circulation des L de C, du port maritime jusqu'au corps combattant. Le quartier-maître général (QMG) commandait la branche Q, et son état-major était responsable du reconstituer de la force de campagne. Chacun des niveaux inférieurs du GQG possédait son propre état-major de la logistique, de taille plus petite, centré sur la branche du quartier-maître général qui s'occupait de toutes les questions de logistique. Par exemple, un adjutant et quartier-maître général adjoint (A et QMG adjoint) gérait le maintien en puissance au niveau du corps. Le Corps canadien avait la chance de pouvoir compter sur un A et QMG adjoint britannique fort doué, le Général G. J. Farmar, gardé en poste par le Général Arthur Currie jusqu'à la fin de la guerre, malgré les compétences croissantes des logisticiens canadiens supérieurs. Les assistants adjutants et quartiers-maîtres généraux (AA et QMG) étaient les officiers Q supérieurs des divisions.

Comme les états-majors de niveau correspondant, les unités logistiques devenaient progressivement plus petites et plus mobiles à mesure qu'elles se rapprochaient du front. Les unités au niveau de l'Armée incluaient les organisations fixes qui contrôlaient les ports, les entrepôts et les voies ferrées (trafic lourd/léger). Les responsabilités des unités de soutien de l'Armée prenaient fin aux terminaux ferrés avancés. De là, les unités de corps transportaient les fournitures vers l'avant jusqu'aux points de ravitaillement désignés où les divisions venaient s'approvisionner. Dans la formation canadienne, les éléments logistiques au niveau du Corps étaient des compagnies de transport motorisées, premier élément distinctif du Corps canadien. Évidemment, ce ne sont pas tous les Corps qui

disposaient de camions. À l'origine, le Canada disposait de deux types d'unité de transport motorisée au niveau du corps : le parc des munitions et la colonne d'approvisionnement. Le premier transportait toutes les munitions du Corps et le deuxième, tous les autres types de fournitures. Une unité appelée train divisionnaire servait de centre de logistique dans les diverses divisions canadiennes. Les trains divisionnaires apportaient le matériel aux brigades avancées, depuis les points de ravitaillement établis par les ressources du Corps. Ils étaient équipés de chevaux et de chariots, ce qui leur donnait suffisamment de mobilité à proximité des zones de combat. La structure et le concept des trains divisionnaires se sont révélés à ce point adaptables que le Canada ne s'en est jamais vraiment écarté.

14. Brown, Malcolm, *British Logistics...*, 110.
15. Phillips, Gervais, *Haig: A Great Captain*, <http://www.lib.byu.edu/~rdh/wwi/comment/haig1.html>.
16. Peter Wilson, éditeur, *Canadian Railway Troops During World War I, 1<sup>st</sup> Battalion Canadian Overseas Construction Corps, November 1917–April 1918, Volume One*, Campbellford, Wilson's Publishing Company, 1995, 5.
17. Brown, Malcom, *British Logistics...*, 142.
18. C/JC/CPT 303/LE-30. Exposé du Collège des Forces canadiennes sur l'administration au niveau du théâtre.
19. Malcom Brown, *British Logistics...*, 146. Cent mille tonnes étaient disponibles en France (en grande partie du bois d'œuvre et du matériel routier). Pour combler ce qui manquait, il fallait transporter quelque 190 000 tonnes par l'entremise du système de recomplètement stratégique.
20. Lcol Ian McCulloch, "A Study in Operational Command: Byng and the Canadian Corps" Allan English's *The Changing Face of War*, Montreal & Kingston, McGill-Queen's University Press, 1998, 52.
21. *Ibid*, 56.
22. Arnold Warren, *Wait for the Waggon...*, 19. Le Général Buller était un officier des armes de combat très respecté à sa manière. Après sa nomination comme quartier-maître général de l'Armée britannique en 1887, Buller a tenté d'améliorer le service de transport de l'Armée britannique en proposant de créer une arme de combat capable de transporter l'approvisionnement — le Corps d'intendance de l'Armée.
23. Williams, Jeffrey, *Byng of Vimy*, Londres : Leo Cooper, 1983, 36. C'est grâce à M. Chris Madsen du Collège des Forces canadiennes que l'auteur a pu obtenir des informations historiques sur le caractère essentiel des L de C

pendant la Guerre des Boers et sur les connaissances de Byng en ce qui concerne les difficultés à cet égard.

24. Williams, *Byng of Vimy...*, 146.
25. Schreiber, *Shock Army...*, 21.
26. *Ibid*, 21.
27. Stanley, G. F. G., *Canada's Soldiers...*, 328.
28. *Ibid*, 329. Il a été dit que la quantité a sa qualité propre. Cet axiome ironique semble s'appliquer au Corps canadien.
29. English, *Lament For an Army...*, 17.
30. Schreiber, *Shock Army...*, 22.
31. *Ibid*, 38.
32. *Ibid*, 31.
33. Les nouvelles unités du corps formées sont les suivantes : les 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup>, 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> Compagnies de transport motorisées de la Division ainsi que le QG de compagnie de transport motorisé. La colonne d'approvisionnement et le parc des munitions du Corps canadien, deux unités distinctes, ont été fusionnés en une seule. On la baptisa Colonne de transport motorisé du QG du Corps canadien. Cette dernière unité servait de quartier général pour cinq nouvelles compagnies de transport motorisées subordonnées. À l'instar de la fusion de leur quartier général de colonne, les parcs de munitions divisionnaires et les colonnes d'approvisionnement divisionnaires soutenant chacune des quatre divisions ont été fusionnés en quatre nouvelles compagnies de transport motorisées divisionnaires.
34. Schreiber, *Shock Army...*, 26. Voir également English, *Lament for an Army...*, 16, pour des commentaires sur le soutien remarquable du gouvernement envers le Corps canadien et les avantages de préserver l'unité du Corps.
35. McCulloch, *Study in Operational Command...*, 56.
36. *Ibid*, 56.
37. English, *Lament for an Army...*, 18.
38. Les lignes de communication allaient vers l'est à partir de ports français comme celui de Boulogne, vers le Front ouest par voie ferrée, puis à proximité du front elles utilisaient le rail léger, les camions et, enfin, les chariots tirés par des chevaux des trains divisionnaires. Pour qu'une formation réussisse une opération d'une certaine envergure, les chaînes d'approvisionnement devaient s'étendre et être prêtes à s'étendre encore davantage. Aussi étrange que cela puisse paraître, le problème accablant la logistique à l'époque était le même qui nous inquiétait à Kandahar,

## Notes

- comment faire pour intervenir et déplacer le matériel sur un champ de bataille en pleine transformation.
39. La capacité de transport de nos Hercules a été accrue grâce aux avions-cargos civils que l'on employait régulièrement en sous-traitance, ceux-ci arrivaient directement de Trenton, en Ontario. Ainsi, la capacité de notre pont aérien était accrue, mais nous étions toujours soumis à notre dure réalité. Il était toujours difficile d'avoir une plus grande quantité de tout.
  40. Goodspeed, D. J., *The Road Past Vimy. The Canadian Corps 1914-1918*, Toronto, Macmillan of Canada, 1969, 153.
  41. Major-général Sir Julian Thompson, *The Lifeblood of War. Logistics in Armed Conflict*, Londres, Brassey's, 1991, 49.
  42. Warren, *Wait for the Waggon...*, 45. La spectaculaire carrière du Colonel Pat Hennessey procurerait suffisamment de matériel pour remplir les pages d'un livre. Hennessey et le rôle qu'il a joué dans la modernisation de la logistique sont soulignés sur le tableau d'honneur de l'auditorium Simonds du Collège des Forces canadiennes à Toronto ainsi qu'à l'ancienne école du RCASC à la Base des Forces canadiennes (BFC) Borden, en Ontario. Le Colonel Hennessey a été tué au combat à Hong Kong en 1940.
  43. La désignation « Royal » n'a été donnée aux deux corps d'intendance de l'armée, tant britannique que canadien, qu'en 1919.
  44. *Sixty Glorious Years*, London, Ontario, RCOG Diamond Jubilee Yearbook, 1964, 15.
  45. Giesler, Patricia, *Souvenirs de vaillance*, Ottawa, Approvisionnement et Services Canada, 1995, 3.
  46. Stanley, *Canada's Soldiers...*, 399.
  47. *Ibid*, 399.
  48. Le Quartier général de la 1<sup>re</sup> Division du Canada a été réinstauré en 1988 à Kingston, en Ontario dans le but de constituer une plateforme d'instruction pour les trois groupes-brigades des armées. Le retour de la 1<sup>re</sup> Division du Canada a malheureusement été de courte durée. Il est vrai qu'au plus fort des Forces canadiennes Europe et du 4<sup>e</sup> Groupe-brigade mécanisé du Canada, l'Armée canadienne servait au sein de formations de l'OTAN de grande envergure et autour de celles-ci. De plus, durant notre mission à Kandahar en 2006, nous faisons partie d'une brigade multinationale qui relevait d'un état-major divisionnaire américain à Bagram (76<sup>e</sup> Groupe de forces interarmées multinationales (GFIM)). Cependant, pour ce qui est

- de posséder notre propre division en tant que structure de base pour le Canada, cette époque était révolue.
49. Lettre semi-officielle du Lieutenant-colonel Pospisil au Lieutenant-colonel Strain datée de 1992, 1.
  50. *Ibid*, 1.
  51. *Camp Gagetown Gazette*, 1963.
  52. L'honorable Douglas S. Harkness, ministre de la Défense nationale. Extrait d'une déclaration officielle publiée le 9 janvier 1963. Albums de l'unité du 1<sup>er</sup> Bataillon des services, Edmonton.
  53. *Camp Gagetown Gazette*, 1963.
  54. *Ibid*, 92.
  55. *Rendez Vous 81 Post Exercise Report*. Direction — Histoire et patrimoine (ci-après désignée par « DHP »).
  56. Thurrott, *Purge the Service Battalion...*, 17.
  57. Bland, Douglas L., *Chiefs of Defence. Government and the Unified Command of the Canadian Armed Forces*, Toronto, Brown Book Company, 1995, 219.
  58. *Ibid*, 219.
  59. *Ibid*, 219.
  60. Porter, Gerald, *In Retreat. The Canadian Forces in the Trudeau Years*, Toronto, Deneau and Greenberg, 1979, vii.
  61. Compte rendu de la réunion sur la doctrine du SLC tenue au mess des officiers à St-Hubert, à 8 h 30 le 22 janvier 1996.
  62. Le Lieutenant-colonel Al Morrow a collaboré avec l'auteur du présent ouvrage afin de trouver les anciens comptes rendus de ces conseils. À l'époque, Al était rédacteur au sein de la Direction — Doctrine du QG de l'Armée de terre. À ce jour, l'auteur n'a retrouvé aucun membre du QG de l'Armée de terre qui se souvienne avec certitude de l'endroit où sont archivés les comptes rendus ou même si ces comptes rendus ont bel et bien été conservés. La citation du compte rendu apparaissant à la note n° 31 a été tirée de documents recueillis par l'auteur.
  63. *Soldiers of God*. Kandahar signifie Alexandre en ancien arabe.
  64. Van Creveld, Martin, *Supplying War. Logistics from Wallenstein to Patton*, Vail-Ballou Press, New York, 1977.
  65. Les spécialistes de la logistique portent attention aux distances et au temps, car ces facteurs ont une incidence sur la quantité de carburant consommée, mais, surtout, ils témoignent éloquentement du temps requis pour acheminer la marchandise. J'ai cheminé dans la vie avec une simple

- équation mathématique : la distance égale la vitesse multipliée par le temps ( $d = vt$ ). En vérité, cette simple certitude mathématique est tout ce dont ont vraiment besoin les officiers compétents pour être judicieux et réussir au sein de l'armée. Tous les soldats enrôlés dans l'armée doivent savoir le temps nécessaire pour recevoir plus de ressources. Tout le monde devrait au moins connaître ce fait sur la logistique.
66. Van Creveld, *Supplying War...*, 151.
  67. Cette dernière requête pour obtenir plus de troupes de soutien a été soumise lors d'une conférence de l'organisation tenue au quartier général du 1<sup>er</sup> Groupe-brigade mécanisé du Canada (GBMC) à Edmonton juste avant les vacances de Noël, le 9 décembre 2005.
  68. Cet état-major est maintenant réparti entre les états-majors J4 du Commandement de la Force expéditionnaire du Canada (COMFEC) et du Commandement du soutien opérationnel du Canada (COMSOCAN) dans le cadre de la transformation des Forces canadiennes.
  69. Ce soutien a été offert par le Colonel J. Cousineau au début de décembre 2005. À l'époque, Cousineau était au service de l'état-major du sous-chef d'État-major de la Défense à titre de J4 Logistique. Une visite d'aide technique (VAT) signifie que des soldats spécialisés supplémentaires partent en mission pour de courtes périodes afin d'aider à accomplir une tâche particulière. La tâche est généralement d'une ampleur et d'une complexité telles qu'elle excède la capacité de la force en place, qui ne pourrait l'accomplir sans aide. J'ai fait appel aux VAT d'approvisionnement pour tenir la comptabilité du matériel de base dans le théâtre d'opérations.
  70. L'Adjudant-maître Butters a servi au sein de l'ESN et du groupement tactique en tant que remplacement pour le sergent-major régimentaire (SMR), l'Adjudant-maître Randy Northrup. Jim a en fait agi à titre de SMR de la Force opérationnelle Orion durant le congé autorisé de Randy Northrup. À cause de son double rôle, Jim est devenu une source de friction, à l'occasion, entre les unités, mais les frictions en valaient la peine. Il n'a jamais été vraiment à l'aise en tant que membre d'une unité de logistique, mais sa contribution a été inestimable. Je n'ai jamais eu la chance de le remercier pour les services qu'il a rendus à l'ESN puisque mon convoi a été attaqué la dernière journée qu'il était dans le théâtre des opérations, le 22 juillet 2006. Jim a quitté Kandahar cette nuit-là et je ne suis retourné à l'aérodrome que le lendemain, le 23. Merci sergent-major.

## CE QUE DIT LE TONNERRE

71. 1<sup>er</sup> Canadian Division War Diary, Report on Amiens Operations August 8 to 20<sup>th</sup> Inclusive. RG9, Series III-d-2. Canadian War Diaries, 19.
72. *Ibid*, 18.
73. Les navires marchands qui devaient naviguer vers l'est sur l'Atlantique et traverser les fameuses meutes d'U-boat qui sillonnaient l'Atlantique durant la Deuxième Guerre mondiale attendaient dans le Bedford Basin près d'Halifax pour être escortés par le prochain convoi lourdement armé.
74. Seules les munitions d'artillerie ne sont pas incluses dans ces chiffres. L'artillerie avait été utilisée de façon si sélective jusqu'en juin qu'il était préférable que le commandant de batterie nous dise quelle consommation lui semblait raisonnable sur une longue période. Nous basions nos décisions d'achat sur ces chiffres.
75. Ces opérations en août 2006 comportaient la relève du 1<sup>er</sup> Bataillon, PPCLI, par le 1 RCR qui exige des munitions supplémentaires pour préparer les armes des soldats ainsi que pour les répétitions. L'opération *Medusa* était l'importante campagne à laquelle allait participer le 1 RCR tôt au début de sa période d'affectation.
76. En réalité, le désir d'éviter que les soldats des armes de combat s'inquiètent de questions d'approvisionnement stratégique est à l'origine de la confrontation avec le Général Fraser. Comme nous avons tout mis en œuvre pour régler la situation avant qu'il soit au courant, celui-ci a été doublement étonné lorsqu'il a appris l'existence d'un problème. Je crois toujours dans le principe selon lequel il faut assumer la responsabilité d'un problème et le régler sans alerter nos armes de combat, qui ont d'autres chats à fouetter. Cela dit, je sais maintenant que j'ai intérêt à consulter davantage mon patron.
77. Adnan R. Khan, « We Will Likely Take Casualties », *Maclean's*, volume 118, n<sup>os</sup> 27 et 28, 4 et 11 juillet 2005. Citation du Capitaine Angus Matheson des Forces canadiennes.
78. Ces chiffres sont basés sur la durée moyenne de la plupart des échauffourées mettant en cause la Force opérationnelle Gun Devil, prédécesseur américain du 1<sup>er</sup> Bataillon, PPCLI, dans la province de Kandahar durant l'année précédente.
79. Il a fallu environ 9 000 soldats britanniques pour fournir le soutien dont avait besoin chaque division canadienne engagée dans la Deuxième Guerre mondiale.
80. Richard M. McMurray, *Two Great Rebel Armies, An Essay in Confederate Military History*, Chapel Hill, University of North Carolina Press, 1989, 70.

## *Notes*

81. Le SMR Earles, l'aîné de la famille, raconte une conversation pénible qu'il a eue avec sa mère. Le père de Pat est mort quelques jours seulement avant Noël 2005, soit environ 45 jours avant notre déploiement. Sa mère ne pouvait entendre parler du travail de Pat à Kandahar que par bribes.
82. Hommage que j'ai prononcé à l'endroit de Ray lors de sa cérémonie de rapatriement de la dépouille à l'aérodrome de Kandahar. ce.



# INDEX

- Administration Chrétien, 72  
Aérodrome de Kandahar, 10, 17, 19, 21,  
25-26, 28-31, 33-35, 37, 60, 82-83,  
89, 106-07, 111, 114, 116-17, 123,  
129-30, 133, 135, 138, 140-41, 146,  
150, 152, 154, 160-62, 164, 170-73,  
177-82, 184-85, 187-89, 191-94,  
199-200, 202, 206-08, 216-19,  
221-23, 227-28, 231, 233-34, 240-41,  
243-44, 247, 253, 257, 265  
Aéronefs, 30, 82, 122  
Afghan, 26, 38, 81, 85-86, 89-90, 103, 137,  
147, 156, 193, 199, 200, 242, 247, 253  
Afghanistan, 9-10, 17-18, 20-22, 25-26, 30,  
34, 40, 47, 52, 58, 60, 62, 69, 77, 79-91,  
96-99, 101-08, 112-13, 117, 122, 125-  
26, 128-29, 135, 137-39, 142, 145, 147,  
150, 153-54, 156-57, 160, 164, 166,  
168, 171-72, 177, 179-80, 186, 188-89,  
202, 206, 215-16, 223-25, 227-33,  
235-37, 240-42, 248-49, 252, 254  
*Afghanistan Updates (voir aussi Nouvelles  
de l'Afghanistan)*, 13, 252  
Afrikakorps, 106  
Afrique du Sud, 39, 49, 53, 58  
Agence canadienne de développement  
international (ACDI), 88, 110  
Agence de soutien du personnel des  
Forces canadiennes (ASPPFC), 182-83  
Ahmad, Colonel, 247  
Aide humanitaire, 202  
Al Qaïda, 82, 90-91  
Alberta, 26, 35, 67, 97, 105, 211, 213, 231,  
239, 252  
Albertain, 214  
Alexandre le Grand, 27, 79, 122, 195  
Alexandrie, 106  
Allemagne, 84, 221, 223-24  
Alliés, 39, 66, 78, 89, 165, 243, 244, 248  
Alolega, Capitaine Robert « Bobby, » 145,  
169, 243  
Amiens, 45-46, 124-25  
Anthony, Doug, 189  
Antichar, 27, 70  
Anti-insurrectionnelle, 137  
« Approche 3D, » 88  
Approvisionnements, 56, 73, 76, 85, 109-  
10, 125, 144, 146, 200, 204-05, 248  
de combat, 56, 73, 125, 192, 200  
Arif, Mohammed, 117, 163, 178, 227  
Aristote, 73, 122  
Armes, 26-27, 32, 40-42, 53, 63, 66-67,  
70-72, 75-77, 85, 88, 98, 100, 104-05,  
113-14, 116, 121, 124-25, 128, 135,  
152, 157, 163-64, 197, 211-13, 228,  
236, 254, 259, 264  
Browning 9 mm, 211  
canon de 25 mm, 193  
fusil réglementaire C7 A2, 150  
grenades propulsées par fusée, 254  
missile JDAM, 30  
mitrailleuse à chaîne Bushmaster de  
25 mm, 126  
mitrailleuse coaxiale 7.62, 126  
mitrailleuse C6, 33, 134, 151  
M777, 231-32  
obusiers de 155 mm, 193  
roquette de 107 mm, 183, 243

## CE QUE DIT LE TONNERRE

- roquette, 149, 167, 177, 179, 184–86, 236, 243
- Armée américaine, 86, 103, 117, 162, 213
- Armée britannique, 46, 49–50, 53–54, 63–64, 164, 259
- Armée canadienne, 9, 22, 39, 49, 54–55, 62–66, 68, 70–71, 75–77, 83, 88–89, 122, 261
- Armée de l'Ouest (*voir aussi* 1<sup>er</sup> Brigade), 97
- Armée nationale afghane, 153, 156–57, 193, 245–48
- Arndt, Caporal-chef Raymond, 5, 132, 140, 211, 216–17, 223–24, 252
- Arndt, Darcy, 223
- Arromanche, 189
- Artillerie, 21, 40, 43, 70, 95, 102, 105–06, 111, 142–43, 193, 231–32, 264
- Atelier, 10, 55, 65, 107, 114, 135, 151–52, 204–05, 231
- Atelier de l'infanterie, 65
- Auditorium Simonds, 261
- Aviation royale du Canada, 77, 185
- Bagram, 66, 82, 156, 261
- Balles, 121, 127
- Base d'opérations avancée (BOA), 27, 75, 153, 164
- BOA Martello, 25, 27, 31, 150, 154, 164–67, 169, 202–05, 247–248
- BOA Robinson, 156–157
- Base de patrouille Wilson, 167
- Base de transit provisoire, 108
- Base des Forces canadiennes (BFC)
- Borden, 261
- Base des Forces canadiennes (BFC)
- Edmonton, 97
- Bataille, 17, 42, 48, 51–55, 57, 59–61, 68, 106, 132, 136–37, 143, 160–61, 206–07, 217, 229, 232,
- Bataille de l'Atlantique, 128, 130
- Bataille de la Somme, 51–53, 60, 137
- Bataillon de logistique, 19, 22, 25, 67–68, 75, 89, 95, 99, 112, 161, 201, 253
- Bataillon de maintenance, 114, 146, 151–54, 157, 205, 214, 243
- Bataillon de soutien rapproché, 76
- Bataillon des services, 66–69, 76, 84, 95–97, 99, 145
- Bataillon des services du groupe-brigade, 76
- Batoche, 46
- Bayne, Major Pete, 200
- Beare, Major-général Stu, 95
- Bedford Basin, 127, 130, 264
- Beerenfenger, Caporal, 30
- Bennett, Caporal-chef, 151
- Bensen, Lieutenant-colonel Al, 100, 108
- Berry, Glynn, 33
- Bird, Sergeant, 33
- Bison LAV II, 26, 28–29, 33–34, 89, 122, 125–26, 128, 134, 150–51, 186, 192, 195–97, 199, 204–05, 220, 251, 254
- Blackhawk UH 60, 197
- Bland, Douglas L., 70
- Blatchford, Christie, 13, 20, 97, 132, 213, 217
- Blessures, 28, 33, 61, 134, 185, 191, 196, 198, 216, 220, 223, 225
- Bloom, Capitaine Ken, 215
- Blindage, 10, 32, 121, 127
- Blue Jays de Toronto, 103
- Boers, 49
- Bond, Caporal, 135
- Bosnie, 89, 196
- Boulogne, 45, 60, 180, 189, 260
- Bradstreet, Lieutenant-colonel, 46–46, 113
- Branche de l'adjudant general (branche AG), 258
- Branche de la logistique des Forces canadiennes, 40
- Branche du quartier-maitre (branche Q), 258
- Brigade multinationale, 18, 50, 66, 89, 99, 110, 146, 203, 249, 261
- Brigade multinationale à Kaboul (BMK), 84
- British Parachute Regiment, 97
- Bruce, Capitaine Christine, 223
- Bruxelles, Belgique, 88
- Budget, 9, 63, 72
- Buller, Général Redvers, 53, 259,
- Burger King, 182
- Bush, Président George W., 232

## Index

- Butters, Adjudant-maitre Jim, 119, 263  
Byng, Lieutenant-général Julian, 39, 42,  
50-51, 53-54, 67, 183
- Café Green Bean, 106  
Calgary, Alberta, 121, 213  
Calgary Highlanders, 121  
Cambodge, 89  
Cantine d'eau de marque Camelback, 222  
Camp Julien, 85, 100-01, 111  
Camp Mirage, 160, 228-30  
Camp Nathan Smith, 32-33, 121, 128, 154,  
170  
Camp Shirzai, 247  
Camp Warehouse, 84  
Canada, 18-22, 33, 39, 47-50, 57-58,  
60, 62-64, 66, 68-70, 72, 74, 77, 79,  
81-82, 84-85, 88-91, 97, 99, 107-09,  
112-113, 117, 119, 128, 130, 133,  
137-38, 140-44, 146, 151, 154-55,  
157, 161, 164, 166, 173, 178, 180-83,  
186, 195, 203-204, 219, 225, 227, 230,  
232-33, 236, 240-41, 243, 245-46,  
248, 252-253, 255, 259, 261-63  
Canadian Tire, 10, 113-14, 192, 207  
Canadien Pacifique, 48  
Cap Breton, 28  
Capacité aérienne, 108  
Carpenter, Caporal Jeff, 127  
Catton, Lieutenant, 198-99  
Cellule S4 (Logistique), 196  
Centre du district de Zhari, 167  
Chaîne d'approvisionnement, 37, 49, 72,  
77, 118, 139, 142, 145-46, 204, 208,  
210  
Champ de bataille, 61, 67, 76-77, 103, 122,  
125, 127, 129, 133-34, 144, 151, 155,  
158, 161, 163-64, 171, 180, 208, 219,  
229, 243, 246, 252-53, 255, 261  
Champ de bataille de type « lampe à lave,  
» 161, 171, 243  
Char Mark IV, 125  
Char Mark V, 125  
Chauffeur de matériel roulant, 257  
Chef d'état-major de la Défense, 9, 242  
Chemin de fer (*voir aussi* Voie ferrée),  
47-48, 60, 62  
Chemin de fer transcontinental, 47-48  
Clausewitz, Karl Von, 42, 240  
Climatisation, 123, 194  
Cline, Caporal, 135  
Coalition, 26, 28, 65-66, 82, 166, 187, 202,  
248  
Collège de commandement et d'état-  
major, 46  
Collège des Forces canadiennes, 259  
Collège militaire royal du Canada (CMR),  
232-33, 240  
Colonne de transport motorisé du QG du  
Corps canadien, 260  
Combat, 9, 11, 18-22, 25, 32, 38-43, 45-46,  
49-53, 55-61, 63-73, 75-78, 82,  
85-86, 88-90, 97-100, 102, 105-110,  
113, 117-119, 124-25, 127-28, 131,  
133-39, 141-46, 149, 151, 153-55, 157,  
159-160, 162, 164, 170-71, 173, 180,  
187-89, 192-93, 195-96, 199-00, 202-  
09, 213, 217, 225, 229-32, 239, 241,  
243, 246-49, 252-55, 259, 261, 264  
Commandement de la Force  
expéditionnaire du Canada  
(COMFEC), 240  
Commandement des forces  
multinationales Afghanistan  
(CFM-A), 85-86  
Commandement du soutien des Forces  
canadiennes, 241  
Commandement régional Est, 86  
Commandement régional Sud, 18, 86-87,  
89, 206, 240, 244  
Commonwealth, 39, 58, 65-66, 97  
Communication, 60, 74, 89, 127, 130, 133,  
164, 173, 208, 260  
Compagnie Alpha (*voir aussi* « Red  
Devils ») 27, 31, 150, 159, 165-66,  
205, 207  
Compagnie Bravo, 167, 192, 206, 235  
Compagnie Charlie, 168-69, 192, 231  
Compagnie de la Baie d'Hudson, 48  
Compagnie de mules, 125  
Confédération, 38, 80, 199  
Conrad, Aidan, 216, 234, 236  
Conrad, Grace, 216  
Conrad, Harriet, 216, 233

## CE QUE DIT LE TONNERRE

- Conrad, Lieutenant-colonel John, 9, 11,  
 17, 22, 25, 37, 59, 128, 177, 191, 237,  
 239, 248  
 Conrad, Martha Rutherford, 14, 216, 230,  
 234, 236  
 Conrad, Morgan, 216  
 Consommation, 137–43, 180, 264  
 Conteneurs maritimes, 146, 246–47  
 Convoi, 11, 14, 21, 25–26, 28–29, 31–36,  
 41, 98, 112, 121–22, 124, 127–28,  
 130–31, 134, 150–51, 154–56, 163–64,  
 170, 181, 184, 194–95, 197–99, 209,  
 211, 213–20, 222–24, 226, 234, 243,  
 263–64  
 Coombs, Dr. Howard, 13  
 Cordon de sécurité, 195, 197–98  
 Corée, 39–40, 64–66, 70, 76–78, 97, 232,  
 253  
 Corps canadien, 39, 45–46, 50–58, 61–62,  
 67, 124, 189, 258, 260  
 Corps d'infanterie, 214  
 Corps d'intendance de l'armée, 261  
 Corps des Marines, 145, 193, 232  
 Corps du génie électrique et mécanique,  
 115  
 Corps du quartier-maître de l'Armée  
 américaine, 117  
 Corps expéditionnaire britannique, 39, 45,  
 50–52, 54–55, 57, 137, 258  
 Corps expéditionnaire canadien, 48–49, 99  
 Corps médical, 185, 243  
 Corps royal canadien des ingénieurs  
 électriciens et mécaniciens (GEM),  
 64–65  
 Corps royal canadien des magasins  
 militaires, 64–65  
 Corps royal de l'intendance de l'Armée  
 canadienne (RCASC), 63, 65  
 Corvettes de la classe Flower, 128  
 Costa Rica, 229  
 Couloir aérien, 60  
 Courage, 14, 36, 79, 98, 116, 134–35, 159,  
 166, 178, 180, 186, 235, 242, 254  
 Cousineau, Colonel J., 263  
 Couteau de service Gerber, 127  
 Couverture anti-bombes, 211  
 Crane, Stephen, 186  
 Crête de Vimy, 54, 161, 210  
 Croix du souvenir, 50  
 Cromwell, Sergent-major Ollie, 147  
 Crowder, Caporal-chef Shawn, 25–26,  
 28–29, 131, 181, 183–84, 194, 197–98,  
 204, 218, 220  
 Cuell, Officier marinier Mike, 196  
 Culture, 19, 71, 74, 81, 97, 147, 247  
 Culturel, 40, 42, 97, 157, 213, 252–53  
 Currie, Général Arthur, 45, 54–56, 258  
 Custer, Général, 61  
 Daoust, président, 169  
 Davis, Caporal Paul, 188  
 Delieu, Lieutenant-colonel Jerome, 244  
 Dépanneuse lourde, 198  
 Désert de Registan, 79  
 Destroyer de la classe Tribal, 128  
 Deuxième Guerre mondiale, 39, 60, 62–65,  
 68, 74, 76, 115, 163, 189, 208, 232,  
 249, 264  
 Devlin, Brigadier-général Pete, 84  
 Dextraze, Général, 71  
 DiManno, Rosie, 20  
 Direction de la Défense nationale, 20  
 Dispositifs explosifs de circonstance  
 (IED), 26–28, 41, 53, 126, 128–30,  
 132–33, 135, 151, 157, 159, 163, 178,  
 195, 200, 214  
 IED Alley, 177  
 IED du style plateau de pression, 128  
 District de Panjwayi, 87, 132, 134–35, 167,  
 195, 203, 206, 208, 235  
 District de Sangin, 156, 192, 206  
 District de Zhari, 87, 167, 208, 248  
 Diversification des modes de prestation  
 des services (DMPS), 75–77  
 Division du Commandement de la Force  
 terrestre, 68  
 Doctrine, 66, 68–69, 73–74, 76, 161  
 Dominion du Canada, 47–48, 50  
 Dommages, 77, 108, 122, 151, 157, 198, 204  
*Dotation de subsistance*, 73–74  
*Dotation initiale*, 73  
 Downsview, Toronto, 95  
 Dumont, Gabriel, 48

## Index

- Earles, Adjudant-chef Patrick « Paddy, »  
13, 35–36, 114–15, 140, 153, 159, 166,  
195, 209, 214, 216, 265
- Eastman, Adjudant-maitre Earle, 135,  
152–53, 232
- Eastwood, Clint, 145
- École, 117, 212, 227, 230, 234, 236, 261
- Edmonton, 29, 35, 95–97, 116, 149, 211,  
220, 223, 230, 251–52, 263
- Eisenhower, Général Dwight D., 248–49
- El Bak, 165–66
- Élément de soutien national (ESN), 10–11,  
20, 25, 28, 31, 33, 36, 40–41, 58, 73,  
77, 84–85, 89, 95–97, 99–105, 108–09,  
111, 113–14, 116, 119, 122–23, 128,  
130, 132, 134, 136, 142, 144, 147,  
149–50, 153, 159–60, 166–67, 169–71,  
182, 184, 186, 192, 200–03, 205–10,  
213, 224–25, 228, 231–32, 240–41,  
243, 245–46, 252–53, 263
- Embuscade, 128–29, 170, 192, 201, 214
- Ennemi, 10, 18, 21, 26–27, 30, 32, 35, 37,  
57, 61, 80, 124, 130, 144, 151, 153–54,  
161, 163–64, 167, 170, 172–73, 191,  
195, 198, 203, 209, 235, 242, 255
- Entraînement (*voir aussi* Instruction  
préable), 77, 79, 82, 84, 91, 104, 153
- Entretien préventif (*voir aussi*  
Maintenance préventive), 104, 107
- Équipe de combat, 207, 239
- Équipe de logistique, 36, 38, 107, 209
- Équipe de reconnaissance tactique, 17
- Équipe de récupération, 133, 222
- Équipe d'enquêteurs des Forces  
canadiennes, 32
- Équipe des opérations de l'ESN, 28
- Équipe des pelotons de maintenance et de  
récupération, 243
- Équipe provinciale de reconstruction, 32
- Équipement, 47, 55–56, 58, 62, 64, 66, 85,  
104–05, 108–11, 118, 123, 125, 128,  
130, 135, 144, 146, 152, 154–57, 165,  
168, 180, 191, 194, 197, 204–05, 215,  
223, 229, 231, 246–47, 257
- Escadron de défense de l'aérodrome, 185
- Escorte, 122, 128, 130, 156, 163, 169, 211,  
213–17, 219
- États-Unis, 18, 47, 62, 66, 82, 85–86, 118,  
193, 206, 229, 232, 235, 242, 247
- Europe, 39, 49–50, 64, 70, 208
- Évacuation médicale, 28, 33, 70, 125, 133,  
195–97
- Explosion, 28, 32–33, 126, 135, 163, 195–  
98, 208, 231, 233
- Extérieur des retranchements, 149, 152,  
241, 243
- Extrême limite avant de la zone de  
combat, 164
- Farmer, Général G.J., 45, 258
- Ferme Tarnak, 82–83, 214–16
- Fête du Canada, 141, 181, 183, 186
- Firth, Caporal, 151
- Fletcher, Major Bill, 156, 168–69, 192, 231,  
233
- Flutie, Doug, 151
- Fondamentalisme, 235–36
- Force CTAM (canadienne transportable  
par air et par mer), 71
- Force de réaction rapide (FRR), 185, 195,  
222
- Force de réaction rapide de l'aérodrome  
de Kandahar, 185
- Force internationale d'assistance à la  
sécurité (FIAS), 17, 83
- Force opérationnelle Bayonet, 18–19
- Force opérationnelle en Afghanistan, 47,  
189, 231, 254
- Force opérationnelle Gun Devil, 32, 105–  
07, 159, 264
- Force opérationnelle Knight Hawk, 197
- Force opérationnelle logistique, 32
- Force opérationnelle Orion, 20, 40, 96,  
104, 107, 111, 132–33, 141–42, 150,  
160, 169, 172, 191, 193, 206–07, 209–  
11, 217, 241–42, 247, 263
- Force spéciale de l'Armée canadienne, 65
- Forces canadiennes, 9, 13, 19–22, 37, 40–  
42, 46, 51, 58, 60, 64, 71–72, 75–79,  
81–82, 84, 88, 97, 99, 101–02, 105,  
108, 112, 115, 118, 145, 182, 220, 228,  
231, 241, 251–55, 257, 261, 263
- Forces de sécurité nationales afghanes  
(FSNA), 43, 192

## CE QUE DIT LE TONNERRE

- Fort Frontenac, 46, 113  
 Fort Lee, Virginia, 162  
 Foyer du peloton à Gunbad, 167  
 France, 39, 46, 52, 55, 57, 62, 99, 215, 259  
 Fraser, Brigadier-général David, 18–19,  
 50, 109–11, 114, 139–43, 146, 166,  
 181, 185, 189, 199, 203, 207, 244,  
 246–47, 264  
 Freakley, Général Benjamin, 203  
 Front Ouest, 21, 50, 61, 260
- G-Wagon de Mercedes, 34, 129, 131, 157,  
 163, 167, 186, 194, 198, 199, 215,  
 218, 222  
 Gagetown, Nouveau-Brunswick, 67–68  
 Gagnon, Caporal Jared, 219, 223–24, 252  
 Gagnon, Mike, 153  
 Gallagher, Major Steve, 193  
 Gallinger, Major Kirk, 166, 205, 207  
 Gander, Terre-Neuve, 182  
 Garmisher, 207, 209  
 Gauthier, Lieutenant-général, 240–42  
 Geddes, Sir Eric, 52  
 Ges, Lieutenant-colonel Burt, 94, 184  
 Gibraltar, 180  
 Gliddon, Lieutenant Rob, 213, 216, 223  
 Goddard, Capitaine Nichola, 231–33  
 Gomez, Caporal Francesco, 132, 196, 212,  
 226  
 Goodspeed, D.J., 61  
 Gorman, Caporal-chef, 193–94  
 Goudreau, Adjudant-maître Mitch, 33  
 Grande-Bretagne (*voir aussi* Royaume-  
 Uni), 39  
 Grant, Ulysses S., 229  
 Grec, 27, 38, 79  
 Grenade, 198, 254  
 Grenade (la), 145  
 Grimshaw, Major Nick, 167, 192, 206,  
 235–36  
 Groupement tactique, 10–11, 20–21, 27–28,  
 73, 85, 89, 96, 99–105, 109, 111–12,  
 130–34, 136, 141–44, 146, 159–60,  
 171–72, 192–93, 200, 206–07, 209, 212,  
 216, 229, 231, 241–43, 249, 263  
 Guerre de Corée, 39–40, 65–66, 76, 78,  
 97, 232  
 Guerre de Sécession, 62, 225, 229, 235, 242  
 Guerre des Boers, 39, 48–49, 53, 64, 78,  
 260  
 Guerre froide, 67, 70, 82  
 Gump, Forrest, 198  
 Gunbad, 25–28, 167, 205
- Haig, Feld-maréchal Douglas, 39, 50–52,  
 71, 129, 137  
 Halal, 248  
 Halifax, Nouvelle-Écosse, 264  
 Halon, 35–36  
 Harkness, Douglas S., 262  
 Harper, Premier ministre Stephen, 113–14,  
 152  
 Hélicoptère, 20, 30, 103, 134, 163, 166,  
 197, 199, 221  
 Hélicoptère Chinook CH 147, 166  
 Hélicoptère de combat Apache, 199  
 Hennessey, Lieutenant-colonel Pat, 63,  
 75, 261  
 Hercules C 130, 31, 60, 117, 188, 228, 261  
 Herold, Major Bob, 142–44  
 Hillier, Général Rick, 9, 36, 96, 110, 236, 242  
 Himalaya, 103  
 Hitler, Adolf, 109  
 Hochelaga, Québec, 47  
 Hong Kong, 63, 261  
 Hope, Lieutenant-colonel Ian, 11, 17,  
 33, 96–97, 100, 105–07, 133, 136,  
 138, 140, 144, 159–60, 165, 184, 193,  
 206–07, 209, 211–13, 218, 229–30,  
 240–42, 248–49  
 Hôpital militaire de rôle 3 de l'aérodrome  
 de Kandahar, 34–36, 80, 135, 146,  
 185, 223  
 Horn, Colonel Bernd, 14  
 Hors des retranchements, 116, 146, 171  
 HUMMV, 106
- Ingénieur, 64–65  
 Innovations, 51, 54, 58, 60  
 Instruction de base, 187  
 Instruction préalable (*voir aussi*  
 Entraînement), 35, 97, 112, 137  
 Insurgés, 18, 21, 26, 97, 102, 130, 150–51,  
 163–64, 166, 202, 217

## Index

- Insurrection, 86, 137, 253  
Irak, 86, 213  
Iran, 79–80  
Islamabad, 81  
Italie, 39
- Jalalabad, 90, 168–69  
« Jingle Trucks, » 218  
Jones, Sergent Pat, 31–36, 251  
Jour J, 46, 236  
Journal de Kandahar, 25, 128, 177, 191, 237, 239  
Juno Beach, 20, 64, 189
- Kaboul, 30, 81, 84–86, 88, 96, 99–101, 105, 107–08, 111, 146, 153, 227  
Kamikaze (*voir aussi* Suicide), 33, 195, 198, 200–01, 209  
    kamikaze circulant à bord d'un véhicule, 33, 135  
Kandahar, 9–10, 13, 17, 19–22, 25–26, 28–35, 37–38, 41–43, 50, 53, 58, 60, 62, 64, 66, 72–73, 75, 79–83, 86–89, 95–114, 116–17, 122–24, 127–30, 133, 135, 137–43, 145–47, 149–57, 159–67, 170–73, 177–82, 184–89, 191–97, 199–203, 205–10, 214–19, 221–23, 226–35, 237, 239–41, 243–44, 246–49, 251–55, 257, 260–65  
Kandy, 200–01  
Karachi, Pakistan, 168  
Karzai, Président Hamid, 80, 91, 207  
Kingston, Ontario, 46–47, 208  
Kipling, Rudyard, 102  
Kitchener, Ontario, 187  
Kohn, Lieutenant-colonel Brad, 247
- Lac Arghandab, 27  
Lac Huron, 188  
Lac Supérieur, 48  
LaFlamme, Lisa, 188  
Lahnstuhl, Allemagne, 223  
Langdon, Major-général Doug, 182–83, 189  
Lavoie, Lieutenant-colonel Omer, 140, 143  
Leader de la logistique, 72, 77
- Lee, Général Robert E., 229  
Leslie, Général Andrew, 84  
Lettre au cas où, 37  
Little Big Horn, 61  
Loewen, Caporal-chef, 33–35  
Logisticien, 32, 46, 55, 59, 65, 69, 72–73, 75–76, 98, 102, 119, 139, 151, 208, 258  
Logistique, 9, 13, 18–22, 25–27, 32, 36–43, 45–78, 85, 89, 91, 95–101, 103–08, 110–14, 122–23, 125, 128, 135, 137–39, 144–45, 153, 157, 159–62, 164–66, 169–73, 181–82, 189, 192–96, 201–07, 209, 212–13, 215, 219, 224, 230, 240–42, 244, 246–47, 249, 252–55, 258–59, 260–63  
Logistique de combat, 19, 22, 25, 40, 42, 61, 77, 108, 253, 255  
Loyal Edmonton Regiment, 211  
Lucas, George, 30  
Lunettes de protection balistique, 195, 242  
Luxembourg, 88
- MacDonald, Major Paul, 19, 203  
MacDonald, Sergent, 121  
MacKinnon, Adjudant Paul « Killer, » 25–26, 28–29, 34, 128, 251  
Madsen, Dr. Chris, 259  
Maintenance préventive (*voir aussi* Entretien préventif), 154  
Maintien de la paix, 38, 82, 86, 105, 116, 118, 139  
Makthepharak, Bombardier-chef Bounyarat, 185–86  
Manche (la), 21  
Manitoba, 33, 48, 234  
Marine marchande, 128  
Marine royale du Canada, 77, 128  
Matériel, 11, 20, 32, 42, 47, 51–52, 55, 60, 62, 64–66, 73, 99, 102–03, 107–09, 112, 122, 127, 137, 144–45, 147, 166, 170, 189, 204–05, 214, 244, 246, 248, 257, 259, 261, 263  
Matheson, Capitaine Angus, 159, 264  
Maywand, 203  
McCulloch, Lieutenant-colonel Ian, 56  
McDonald's, 178

## CE QUE DIT LE TONNERRE

- McLroy, Lieutenant-colonel Rob, 13  
 McKenzie, Catherine, 220, 252  
 McKenzie, Major Scott, 13, 30, 115-16,  
 132-33, 135, 142-43, 165, 184, 187,  
 203, 211, 218-20, 222, 230, 244-45,  
 252  
 McMurray, Richard M., 181  
 Mécanique, 100, 115, 154, 165  
 Mécanisation, 60-64, 75  
 Médias, 20, 199  
 Mess des officiers à St-Hubert, 262  
 Middleton, Général, 48  
 Miles, Sergeant-major, 223-24, 252  
 Milice, 39, 48, 99, 124, 216  
 Ministère de la Défense nationale, 20, 75  
 Ministère des Affaires étrangères et du  
 Commerce international (MAECI),  
 88, 110  
 Ministère des Forces militaires  
 canadiennes outre-mer, 51  
 Mission de bons offices des Nations  
 Unies en Afghanistan et au Pakistan  
 (MBONUAP), 81  
 Modèle de gestion de l'état de préparation  
 de l'Armée, 99-100  
 Modèle de Kaboul, 100-01, 105  
 Mohammed, Général, 247-48  
 Montagnes Hindu Kush, 103, 153, 178  
 Montagnes Rocheuses, 103, 179  
 Montgomery, Feld-maréchal Bernard, 42,  
 208  
 Montréal, 109, 146-47, 196, 240  
 Moral, 144, 179, 182, 204, 234  
 Morrison, Capitaine Heather, 141, 204-05,  
 244  
 Morrow, Lieutenant-colonel Al, 262  
 Morton, Desmond, 48  
 Morts, 10, 15, 118, 178, 193, 198, 214, 225  
 Moudjahidin, 81, 104  
 Mountain Man Competition, 149  
 Munitions, 10, 26, 47, 60, 65, 71, 114, 137-  
 44, 184, 193, 201, 203, 208, 235-36,  
 259-60, 264  
 Musée canadien de la guerre, 50, 157  
 Nations Unies (ONU), 65, 80-81  
 Narcotiques, 193  
 No Drug Mountain, 129  
 Normandie, 42, 60, 163  
 Northrup, Adjudant-chef Randy, 134, 212,  
 263  
 Norvège, 71  
 Nouvelles de l'Afghanistan (*voir aussi*  
*Afghanistan Updates*), 30, 132, 184,  
 187, 218, 222, 245  
 Nyala RG 31, 28, 58, 121, 128  
 Officiers observateur avancé (OOA), 154  
 Old Fort Henry, 169  
 Opérateurs des camions-citernes, 194  
 Opération Anaconda, 82  
 Opération Apollo, 82  
 Opération Athena, 85  
 Opération Barbarossa, 109  
 Opération Enduring Freedom, 18, 30, 82,  
 84-89, 206  
 Opération Heward, 206-07  
 Opération Medusa, 140, 143, 264  
 Opération Mountain Thrust, 142, 181,  
 201-04, 206-07, 244, 247  
 Opérations de combat, 20-22, 42, 60, 82,  
 99, 138, 141-42, 170, 173, 217, 229,  
 252  
 Organisation du Traité de l'Atlantique  
 Nord (OTAN), 17, 38, 81-89, 91, 116,  
 140, 143, 178, 181, 188, 206, 228, 244,  
 248-49, 261  
 Orion Deux, 121  
 Orion Zéro, 121  
 Oshawa, Ontario, 103  
 Oswego, New York, 46  
 Ottawa, Ontario, 109, 113, 152, 165, 182,  
 235, 241, 254  
 Owens, Colonel Kevin, 18-19  
 Paardeburg, Afrique du Sud, 49  
 Pakistan, 80-81, 168-69, 235, 244  
 Parc de matériel de campagne, 65  
 Parc des munitions, 259-60  
 Parcs Canada, 161  
 Paris, France, 21  
 Pashmul, 40, 53, 87, 132-34, 206, 217, 219,  
 232  
 Pavot, 147

## Index

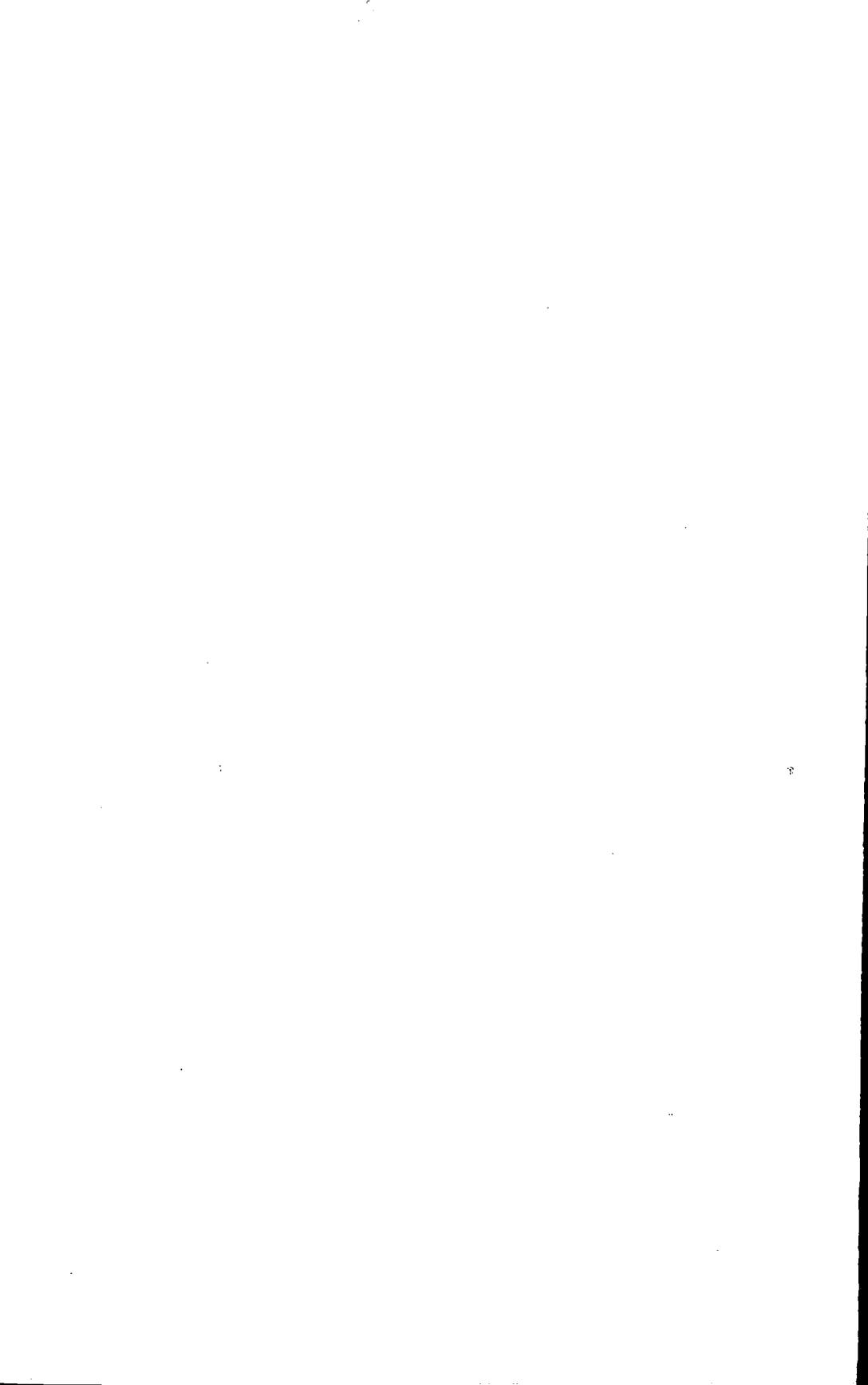
- Pays-Bas, 18, 84, 244  
Peloton attiré aux services requis au camp, 116  
Peloton d'approvisionnement, 144-47  
Peloton de défense et de sécurité, 213, 216-17  
Peloton de protection de la force, 169, 217  
Peloton de transport, 69, 122, 130, 134, 151, 205  
Péninsule arabe (*voir aussi* Péninsule arabique), 146-47  
Péninsule arabique (*voir aussi* Péninsule arabe), 60, 228  
Penney, Major Mark, 116, 118, 179  
Perse, 80  
Personnel médical, 41, 186, 196  
Petawawa, Ontario, 84-85  
Peyton, Major Paul, 153  
Phillips, Gervais, 51  
Pièce du chef d'état-major de la Défense, 36  
Pizza Hut, 180, 182  
Planification, 38, 45, 53, 56, 59, 85, 100, 202-03  
Police nationale afghane, 199  
Pont logistique, 85  
Pospisil, Lieutenant-colonel, 262  
Première Guerre mondiale, 21, 39, 49-50, 57, 60-63, 68, 109, 124-25, 129, 183, 189, 215, 257  
Premiers soins, 196, 220-21, 252  
Préparatifs, 17, 46, 57, 100, 108, 110, 202-03, 207, 247  
Princess Patricia's Canadian Light Infantry (PPCLI), 27-28, 31, 33, 73, 82-83, 96-97, 99-100, 105, 107, 111, 113, 116, 119, 121-22, 126, 130, 133-34, 137, 143, 151, 156, 159-60, 171, 181, 192, 196, 200, 203, 206, 208, 213, 222, 232, 239-43, 247, 254, 264  
1<sup>er</sup> Bataillon (1 PPCLI), 137, 143, 156, 159, 171, 240-43, 247, 264  
2<sup>e</sup> Bataillon (2 PPCLI), 33  
3<sup>e</sup> Bataillon (3 PPCLI), 82-83  
Programme de réduction des forces, 72  
Province d'Helmand, 10, 69, 122, 133, 142, 156, 191-92, 202-03, 206, 208-10, 212, 234, 252  
Province d'Uruzgan, 10, 202  
Province de Kandahar, 10, 25, 29, 32, 42-43, 81, 86, 101, 104-06, 122, 127, 149-51, 159, 161, 165, 167, 180, 202-03, 205, 210, 264  
Psychologique, 32, 38, 125, 144, 146, 154, 209, 225, 236, 253  
Putt, Colonel Tom, 179, 183-84, 199  
Qalat, 82  
Québec, 47  
Quetta, Pakistan, 168, 235  
Radio, 74, 81, 121-22, 127, 133, 136, 191, 207, 219-21  
Ramsay, Adjudant-chef, 179  
Raouffi, Général, 247  
Rations, 47, 247-48  
Ravitaillement, 11, 45-46, 109, 131, 163, 167, 189, 193, 258-59  
Rébellion de la rivière Rouge, 47-48, 58  
Rébellion du Nord-Ouest, 48  
Reconnaissance, 18, 96-97, 100, 106-07, 111, 166, 169, 193, 213, 229  
« Red Devils » (*voir aussi* Compagnie Alpha), 159  
Régiment aéroporté du Canada, 97  
Règlements du service en campagne de l'Armée britannique (2<sup>e</sup> partie), 50  
Relève sur place, 18, 30, 143  
Remorque Arnes, 25, 134, 155-56  
« Rendez-Vous » (RV), 68-69  
RV 81, 68  
RV 89, 69  
RV 92, 69  
Réparations, 39, 64, 108, 112, 137-38, 151-53, 157, 204, 246  
Réapprovisionnement, 20, 22, 25-27, 39, 43, 46, 49, 51, 57, 73, 98, 107, 122, 139, 143, 217  
République islamique de l'Afghanistan, 88, 91, 163  
Réserves, 64, 142  
Résolution 1386 du conseil de sécurité de l'ONU, 83  
Richmond, Virginie, 80  
Riel, Louis, 48

CE QUE DIT LE TONNERRE

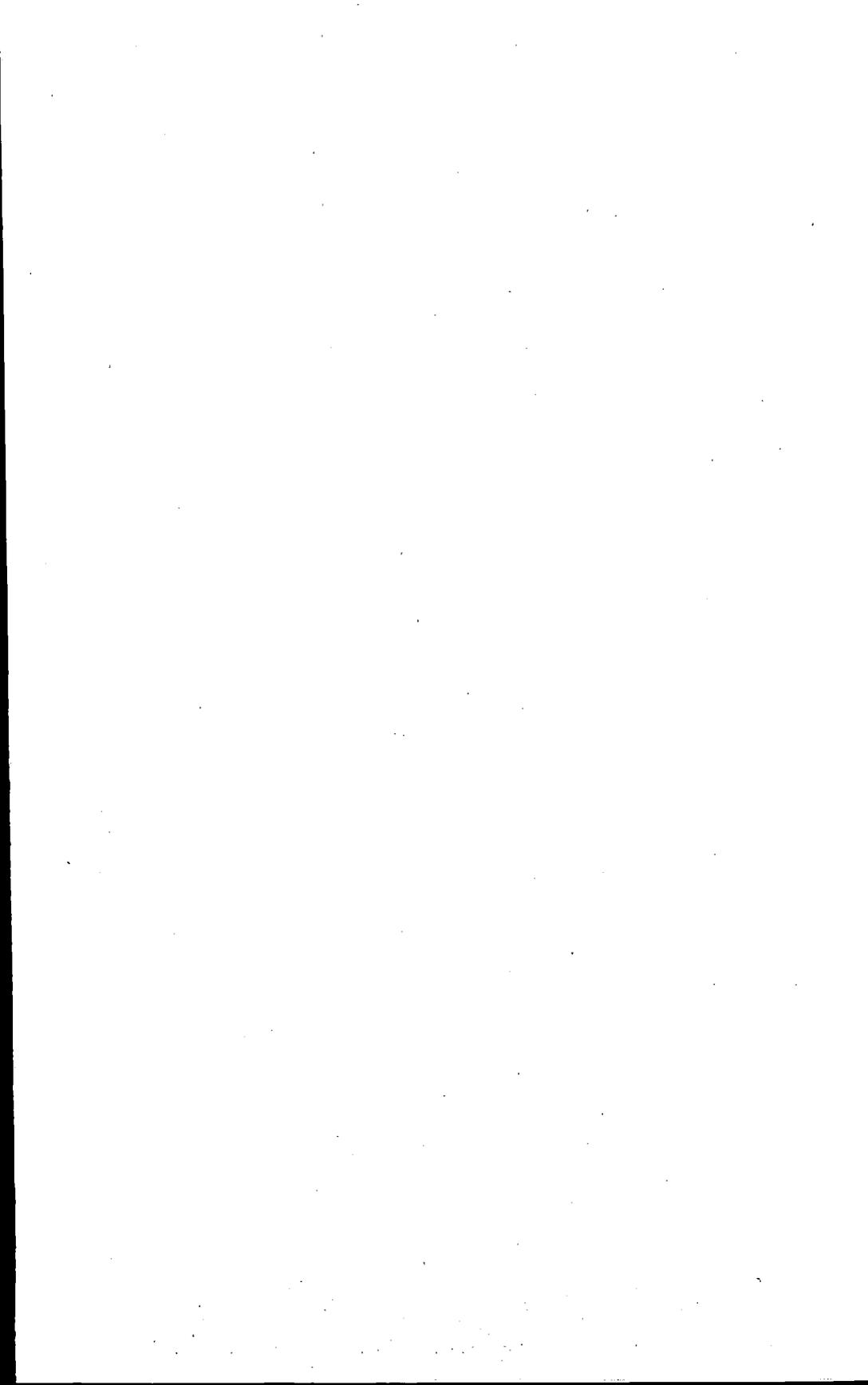
- Rivière Arghandab, 87, 90, 127, 167,  
194-95
- Rivière Cataract, 47
- Rommel, Feld-maréchal Erwin, 59, 106
- Roosevelt, Theodore, 18
- Ross, Capitaine Tony, 196, 211
- Rotation, 26, 32, 34, 80, 83, 116, 124, 126,  
157, 204, 213, 216, 222, 232, 252
- Route de Dempster, 26
- Route n°1, 103, 129, 178, 192, 206, 216,  
226
- Route n°4, 168-69, 223, 252
- Route reliant Amiens à Roye, 45
- Route reliant Amiens à Villers Bretonneux,  
45
- Route Tarin Kot, 27, 31, 162, 165-66, 181
- Routes, 10, 20, 26-27, 46, 80, 83, 91,  
102-04, 153, 155, 166-67, 173, 208,  
215, 223
- Royal Canadian Dragoons, 46
- Royal Canadian Regiment (RCR), 31, 40,  
48, 84-85, 133, 223, 252
- 1<sup>er</sup> Battalion (1 RCR), 31, 133
- 3<sup>e</sup> Battalion (3 RCR), 84-85
- Royal Roads Military College, 97
- Royaume-Uni, 18, 63, 83, 156, 191
- Russe, 80, 169
- Russie, 109
- Saillant d'Ypres, 45
- Salle à manger principale de l'aérodrome  
de Kandahar, 140, 177, 181, 183-86,  
243
- Sang, 48-49, 96, 117, 146, 161, 193-94,  
196, 200, 205, 217, 223, 235, 239, 249
- Saskatchewan, 48
- Secteur de l'Ouest de la Force terrestre  
(SOFT), 95
- Sécurité, 10, 17, 29, 43, 84, 86, 89, 104, 126,  
146, 149, 164, 180-81, 188, 192, 195,  
197, 202, 213, 216-17, 219, 221-22,  
244-45
- Service commémoratif, 117, 140, 219, 224,  
226
- Service de la logistique, 37, 41, 62, 72,  
77-78, 112
- Service national des parcs, 161
- Shah Wali Kot, 165
- Shilo, Manitoba, 35
- Short, Sergeant, 30
- Shrapnel, 134-35
- « Soldat du ciel, » 18
- Soutien divisionnaire, 69
- Soutien logistique du combat, 38, 41,  
58-59, 64-64, 68, 97, 138, 157, 159,  
207, 209
- Spin Boldak, 153-54, 168-70, 218-19, 223
- St. John's, Terre-Neuve, 115
- Stadacona, Québec, 47
- Stalker, Major Mason, 156
- Starbucks, 106, 131, 234, 247
- Statistiques, 137-38, 142
- Strain, Lieutenant-colonel, 262
- Strickland, Major Todd, 87, 90, 126, 211,  
229
- Sud de l'Afghanistan, 17-18, 20-22, 52,  
58, 81-83, 85, 88, 91, 96, 102-03, 105,  
107, 126, 129, 139, 150, 154, 164, 166,  
180, 186, 202, 216, 240, 252
- Suicide (*voir aussi* Kamikaze), 27, 180,  
198, 211
- Tactique, 10-11, 18, 20-21, 26-28, 38, 40,  
49, 53, 64, 72-73, 77-78, 80, 85, 89,  
96, 99-105, 107, 109, 111-13, 117,  
126, 129-34, 136, 138, 141-44, 146,  
150, 159-61, 165, 171-72, 191-93,  
200, 206-07, 209, 212, 216-17, 221,  
229-31, 240-43, 249, 253, 263
- Taliban, 26, 30, 53, 80-82, 85-88, 97,  
104, 124, 132-33, 140, 144, 146, 154,  
164-67, 178-79, 181, 192-93, 198,  
201-02, 206-07, 216-17, 234-35, 245,  
247, 251, 253
- Taliban Last Stand (TLS), 30
- Tarin Kot, 31
- Tennessee, 181
- Tente Weatherhaven, 187
- Terre de Rupert, 48
- Terre-Neuve, 115, 182
- Terroristes, 79, 91, 104
- Thomas, Dylan, 198
- Thorlakson, Lieutenant Doug, 123,  
134-35

## Index

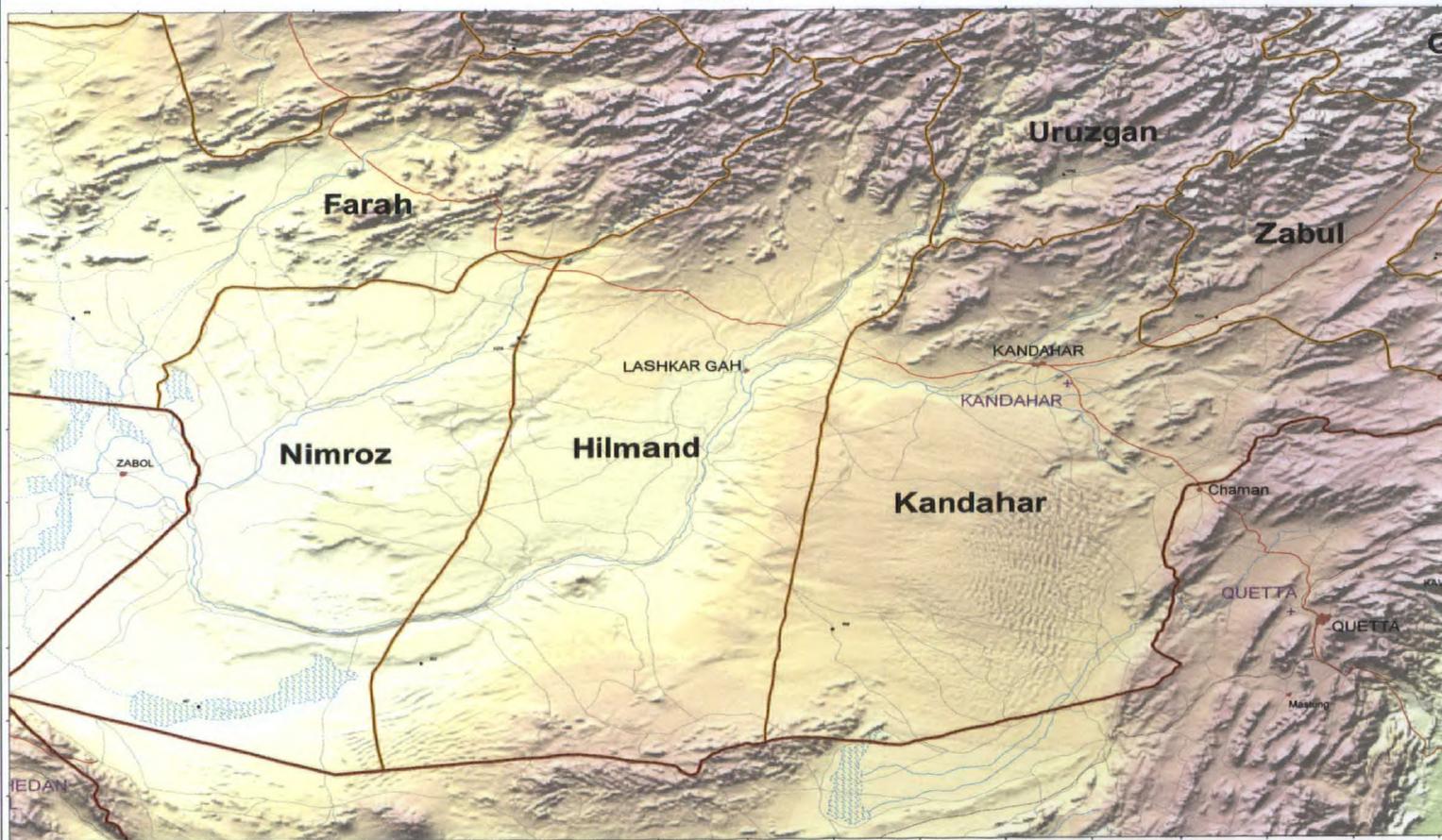
- Tim Hortons, 150, 178–83, 185–86, 189, 199
- Tireurs d'élite, 82
- Toronto, 20, 79, 89, 103, 143, 208, 231
- Tour CN, 79
- Tourbillons de poussière, 26, 168
- Toyota, 32, 195
- Train divisionnaire, 259
- Transport motorisé, 55–56, 58, 61, 258–60
- Trenton, Ontario, 118, 188, 261
- Triage, 33, 151, 157
- Troisième bataille d'Ypres, 51
- Troupes de choc, 45, 57
- U-boat, 264
- Unité américaine de la morgue, 117
- United States 173 Airborne Brigade, 89
- Vallée de la rivière Helmand, 192, 207–08
- Vallée de l'Ohio, 46
- Van Creveld, Martin, 95
- Van Leeuwen, Caporal Ash, 223
- Vance, Général John, 252
- VBL III, 27, 33, 58, 87, 90–91, 105, 107, 109, 111–12, 125–26, 128–29, 132, 134, 137, 142, 144, 149–51, 153–56, 159–60, 164, 192–94, 205, 213, 231
- Véhicule du génie de campagne, 155
- Véhicules lourds de dépannage, 134
- Vietnam, 81
- Ville de Kandahar, 32, 79–81, 87, 127–30, 153, 163, 167, 178, 192, 195–96, 214, 216, 253
- Virginie, 80, 162, 181
- Visites d'aide technique (VAT), 113
- Voie ferrée (*voir aussi* Chemin de fer), 56, 103, 260
- Voiture de reconnaissance Coyote, 128, 134, 192–93, 195
- Wainwright, Alberta, 67, 137, 213, 239
- Walsh, Major-général Geoff, 67, 75–76
- Warren, Caporal Jason, 132, 196, 212, 226
- Weber, Bob, 29
- West Nova Scotia Regiment, 97
- Whelan, Caporal-chef, 149–51
- Williams, Jeffrey, 53
- Wolseley, Général Garnet, 48
- Woods, Capitaine Chris, 152
- Yougoslavie, 105, 116, 139
- Zabul, 202
- Zone de manoeuvre d'artillerie, 43
- Zone de rassemblement tactique, 206–07
- Zurich, 228
- 1<sup>er</sup> Bataillon des services, 69, 95–97, 99
- 1<sup>er</sup> Brigade, 97, 252
- 1<sup>er</sup> Division canadienne, 124
- 2<sup>e</sup> Groupe-brigade du quartier général, 84
- 4<sup>e</sup> Groupe-brigade mécanisé du Canada, 261
- 21<sup>e</sup> Groupe d'armées, 208
- 25<sup>e</sup> Brigade d'infanterie canadienne, 39, 65–66
- 25<sup>e</sup> Compagnie des munitions de la brigade, 65
- 40<sup>e</sup> Armée soviétique, 81, 103
- 101st Airborne Division, 168
- 173 Airborne Brigade, 89
- 173<sup>e</sup> Brigade aéroportée, 17–18
- 205<sup>e</sup> Corps, 245–47





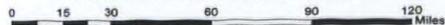


AFGHANISTAN



VEDAN

PROVINCIAL BOUNDARIES / FRONTIÈRES PROVINCIALES



PROVINCIAL BOUNDARIES /  
FRONTIÈRES PROVINCIALES  
ECF 2021  
SECTION 4 EDITION



**S**i l'on se fie à tous les principes de la guerre et à la logique militaire, le soutien logistique de la force opérationnelle Orion du Canada aurait dû s'écrouler en juillet 2006. Peu de pays posent un défi logistique aussi important que l'Afghanistan, et pourtant les soldats canadiens l'ont relevé avec brio, en 2006, dans ce dangereux théâtre international. Cette réussite représente un accomplissement militaire monumental. Les opérations de combat du Canada couvraient le sud de l'Afghanistan en 2006, et c'est avec un mélange d'inquiétude et de flegme que les soldats de la logistique canadiens s'acharnaient à faire progresser le groupement tactique. Ce n'est qu'aujourd'hui que l'on s'aperçoit à quel point les opérations de logistique de la force opérationnelle Orion à Kandahar constituaient une tâche ardue, presque irréalisable.

L'auteur de ce livre présente du point de vue de la logistique et de façon sincère, parfois même crue, des incidents et des souvenirs de la guerre que le Canada a livrée. Il offre aussi au lecteur une vision éclairée de l'histoire de la logistique militaire au Canada et se penche, en tant que commandant de bataillon, sur l'érosion spectaculaire de ce qui était autrefois une des pierres angulaires de l'Armée de terre.

LE LIEUTENANT-COLONEL JOHN CONRAD est un officier de logistique de combat qui possède 25 années d'expérience dans le domaine. Il détient une maîtrise du Collège militaire royal et a occupé tous les postes de commandement possibles du soutien logistique. Conrad a servi au Cambodge, en Bosnie, et plus récemment à Kandahar en tant que commandant du bataillon de logistique du Canada. Son leadership à Kandahar en 2006 lui a valu la Médaille du service méritoire.

\$29.95 / £17.99

ISBN 978-1-55488-419-3



PRESSE DE L'ACADÉMIE  
CANADIENNE DE LA DÉFENSE



DUNDURN PRESS  
www.dundurn.com



9 781554 884193

Le dessin de couverture par Jennifer Scott.