

BILL McANDREW • BILL RAWLING • MICHAEL WHITBY

LA LIBÉRATION

Les Canadiens en Europe

ART GLOBAL



PREMIÈRE ARMÉE CANADIENNE

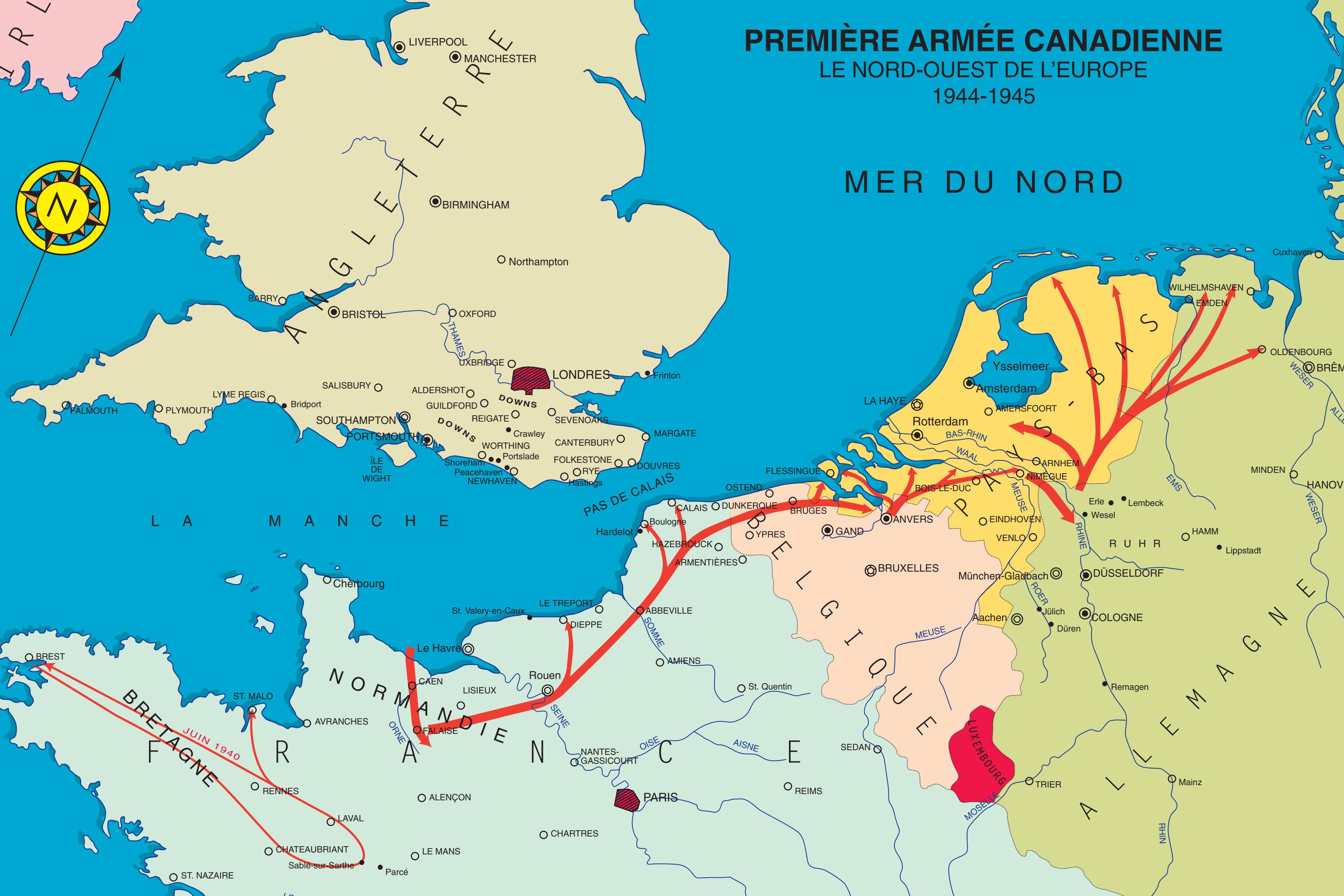
LE NORD-OUEST DE L'EUROPE

1944-1945

LE NORD-OUEST DE L'EUROPE

1944-194

MER DU NORD



LA LIBÉRATION

Les Canadiens en Europe

BILL McANDREW
BILL RAWLING
MICHAEL WHITBY

LA LIBÉRATION
Les Canadiens en Europe

*Édition commémorative
du 60^e anniversaire de la libération
des Pays-Bas et de la fin
de la Seconde Guerre Mondiale
en Europe*

Édition originale

ART GLOBAL

Données de catalogue avant publication (Canada)

McAndrew, Bill, 1934-

La Libération : les Canadiens en Europe

Publié aussi en anglais sous le titre *Liberation. The Canadians in Europe.*

Comprend des références bibliographiques.

ISBN 2-290718-58-4

1. Guerre, 1939-1945 (Mondiale, 2^e) — Canada.
2. Canada. Forces armées canadiennes — Histoire — Guerre, 1939-1945 (Mondiale, 2^e)
3. Canada — Histoire — 1939-1945. I. Rawling, Bill, 1959-. II. Whitby, Michael J. (Michael Jeffrey), 1954-. III. Titre.

D768.15.M3214 1995

940.53'71

Coordonnateur du projet : Serge Bernier

Reproduit par la Direction de l'Histoire et du patrimoine des Forces canadiennes, 2005

Photographies des tableaux de guerre : William Kent

Illustration de la jaquette : Stéphane Geoffrion,
d'après *L'Infanterie, près de Nimègue, Hollande*, d'Alex Colville

Imprimé et relié au Canada par Lowe-Martin Printing

This work was published simultaneously in English under the title
Liberation. The Canadians in Europe.

Publié à l'origine par Art Global.
384, avenue Laurier Ouest
Montréal, Québec
Canada H2V 2K7

Tous droits réservés.

La reproduction totale ou partielle de cet ouvrage, par quelque procédé que ce soit, tant électronique que mécanique, ou par photocopie, est interdite sans l'autorisation écrite et préalable du ministre des Approvisionnements et Services Canada.

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada (1995)

Numéro de catalogue : D61-4-1995F

TABLE DES MATIÈRES

PRÉFACE DE LA GOUVERNEURE GÉNÉRALE	9
MOTS DES MINISTRES DE LA DÉFENSE NATIONALE ET DES ANCIENS COMBATTANTS	11
CHAPITRE I LA POURSUITE	13
CHAPITRE II L'ESCAUT	35
CHAPITRE III L'HIVER	59
CHAPITRE IV EN MER	95
CHAPITRE V LA RHÉNANIE	125
CHAPITRE VI CONCLUSION	145
BIBLIOGRAPHIE	
	169

LES AUTEURS

Après une carrière dans l'infanterie canadienne, le **Dr Bill McAndrew** s'est tourné vers l'histoire et a dirigé de nombreuses visites guidées sur les champs de bataille en Europe. Il est l'auteur de *Les Canadiens et la campagne d'Italie, 1943-1945*, et co-auteur de *Normandie 1944 : L'été canadien* (rédigé avec Donald Graves et Michael Whitby) et de *Soldiers and Psychiatrists in the Canadian Army, 1939-1945* (avec Terry Copp).

Le **Dr Bill Rawling** est un historien employé à la Direction de l'Histoire et du patrimoine et est le co-auteur des histoires officielles de la Marine royale du Canada et de l'Aviation royale du Canada. Il est également l'auteur de plusieurs études sur le Génie militaire et sur l'histoire médicale. Son livre *Survivre aux tranchées. L'armée canadienne et la technologie (1914-1918)*, est devenu un ouvrage de référence sur le Corps d'armée canadien durant la Première Guerre mondiale.

Historien de la Marine militaire canadienne, Michael Whitby est co-auteur de *Normandie 1944 : l'été canadien*. Ses nombreux articles sur l'activité navale militaire ont paru dans des publications spécialisées. Il est actuellement l'historien naval responsable de la réalisation des trois tomes de l'histoire officielle de la Marine royale du Canada à la Direction - Histoire et patrimoine.



THE GOVERNOR GENERAL
LA GOUVERNEURE GÉNÉRALE

Au cours de notre histoire, le Canada a mené des opérations militaires en Europe afin d'assurer la sécurité internationale et d'aider à libérer des peuples de l'oppression. Les Canadiens n'envoient pas leurs soldats en missions de destruction, mais en missions d'espoir. C'est cet esprit-là qui les animait et dont on se souvient encore aux Pays-Bas.

Postés sur le flanc nord des armées alliées, les Canadiens ont eu pour mission de s'introduire aux Pays-Bas. Les conditions de vie dans les zones libérées étaient lamentables – la famine menaçait. Heureusement, nos soldats ont alors su prouver qu'ils étaient aussi aptes à apporter une aide d'urgence qu'à manier les armes. C'est ce qui a créé des liens éternels avec les habitants.

Le peuple hollandais, courageux et chaleureux, avait stoïquement supporté l'occupation et les rudes épreuves de la lutte pour la libération. La bienvenue qu'il a accordée en 1945 était la meilleure récompense que les troupes canadiennes aient pu recevoir. Cet accueil restera un souvenir inoubliable et la base d'une amitié durable.

À l'occasion du 60^e anniversaire de la libération des Pays-Bas, le Canada offre ce livre à la mémoire de ceux et celles qui ont combattu pour libérer le pays et de ceux et celles qui ont été libérés.

Nous ne les oublierons pas.

Adrienne Clarkson

Quelques mots des ministres de la Défense nationale et des Anciens Combattants

Nous sommes heureux de présenter *Libération : Les Canadiens en Europe*, une réimpression spéciale d'une histoire commémorative publiée à l'occasion du 50e anniversaire de la fin de la Seconde guerre mondiale en Europe.

Peu d'entre nous aurions pu prédire la vague d'émotions – au Canada, aux Pays-Bas, et ailleurs – qui a accompagné les célébrations marquant le Jour de la Victoire en Europe (Jour VE), il y a dix ans. Ce fut un hommage fortement ressenti, sincère et tout à fait mérité rendu à plus d'un million de Canadiens et de Canadiennes, soit dix pour cent de la population du pays à l'époque, ayant servi en uniforme et dans la marine marchande et, particulièrement, aux plus de quarante mille d'entre eux qui ont consenti le sacrifice suprême.

Au cours de la décennie qui a suivi, les Canadiens et les Canadiennes se sont rassemblés à Ottawa pour assister au retour de notre Soldat Inconnu, et ils ont voyagé à Hong Kong, à Dieppe, en Italie, en Normandie et en Corée du Sud pour réaffirmer la dette qu'ils ressentent envers une génération qui a prouvé qu'elle était prête à souffrir sans hésitation pour la défense de la liberté.

Au cours de cette Année de l'ancien combattant, encore une fois, le 8 mai, la population de tout le pays sera unie. À Ottawa, nous allons marquer l'ouverture du nouveau Musée canadien de la guerre. Aux Pays-Bas, d'anciens combattants découvriront à nouveau qu'ils ont un deuxième chez-eux puisque les Hollandais et les Hollandaises se souviennent, généreusement et sans défaillance, des événements qui s'y sont produits, il y a 60 ans.

Quelques-uns prétendent que les célébrations de cette année vont sans doute être les plus importantes pour de nombreuses années à venir, puisque ceux qui se sont offerts, il y a longtemps, vieillissent et que leurs rangs diminuent. D'autres ont ajouté que, lorsque les acclamations de cet été s'estomperont, notre mémoire de leurs réalisations, de leur service et de leurs sacrifices s'effacera. Les Canadiens et les Canadiennes ne permettront certainement pas que ceci se produise.

Ce livre, aussi humble soit-il, est une promesse tangible que les générations à venir liront, sauront et comprendront ce que notre pays et notre peuple ont accompli pendant six années de guerre – et comment ceux et celles qui ont servi ont aidé à donner la victoire et la liberté à des millions de personnes au cours de cet été de 1945.



William Graham
Ministre de la Défense nationale



Albina Guarnieri
Ministre des Anciens Combattants



(PA 173416)

CHAPITRE I

LA POURSUITE

C'est vraiment quelque chose de traverser ces villes; nous sommes toujours les premiers soldats à y pénétrer, et les Français sont fous de joie en nous apercevant. À peine y sommes-nous entrés que chaque maison arbore des drapeaux français et alliés et que les habitants bombardent littéralement nos chars de fleurs. Il y a quelques jours, j'ai moi-même vécu toute une aventure. Nous avions fait route toute la journée et, vers 20 heures, nous nous sommes arrêtés juste devant une ville du nom de Béthoucourt-sur-Mer. Nous devions y passer la nuit, mais il fallait d'abord découvrir si elle abritait ou non des ennemis. L'officier responsable de notre peloton, le sergent et moi-même avons donc reçu l'ordre de prendre une jeep et d'aller en reconnaissance; nous avons placé une mitrailleuse à l'avant de la jeep, et je me suis chargé du poste radio. L'idée, c'était de foncer à pleins gaz jusqu'au centre de la ville : si personne ne nous tirait dessus, parfait; dans le cas contraire, nous devions revenir. Nous avons foncé à travers champs jusqu'à la route, puis nous sommes entrés dans la ville sans le moindre problème. Nous nous sommes arrêtés en plein centre et nous sommes descendus sans voir âme qui vive. Nous ne savions pas quoi faire; nous ne pouvions pas revenir simplement raconter ça, mais nous

n'étions pas assez nombreux pour explorer toutes les maisons. Je me suis alors rappelé la vieille chanson de l'équipe de hockey des Canadiens, et j'ai burlé à pleins poumons :

« Les Canadiens sont là! »¹ Le résultat a dépassé toutes mes espérances : en cinq minutes, une foule compacte de Français a envahi les rues, et je n'ai rien fait d'autre, durant l'heure qui a suivi, que boire du vin et embrasser de jolies filles.²

Fin août 1944, lorsque les Alliés se répandent en France à partir de Falaise, la campagne du nord-ouest de l'Europe change irrévocablement de visage.

Après le débarquement massif du 6 juin, les Canadiens, les Britanniques et les Américains, à partir de leur tête de pont exiguë, affrontent tout l'été un ennemi déterminé à les rejeter dans la Manche. Au début d'août, les Allemands montent une funeste contre-offensive pour disloquer la base d'opérations alliée, mais les Américains entrent leur action en envoyant des chars et des fantassins opérer un vaste mouvement tournant vers la Loire et la Seine. Les Canadiens et les Britanniques attaquent ensuite vers le sud à partir de Caen pour

¹ En français dans le texte.

² DSH, le soldat R.E.C. Bradley à sa mère, le 6 septembre 1944.



aller à la rencontre des Américains et prendre les Allemands au piège dans la brèche de Falaise. Aidés de leurs chasseurs-bombardiers qui attaquent les Allemands sans relâche, les Alliés transforment leur bataille en une poursuite spectaculaire. Avant même que le piège se referme, les chars et l'infanterie du général Omar Bradley ont atteint Orléans, Chartres et Dreux, et, le 25 août, la 2^e Division blindée française du général Leclerc pénètre dans Paris. D'autres forces remontent la Seine vers Rouen pour faire leur jonction avec les unités de tête de la 1^e Armée canadienne du général H.D.G. Crerar.

Bien que la défaite des Allemands en Normandie soit décisive, ils l'ont fait payer cher à leurs adversaires. Les pertes conjuguées des trois armées alliées s'élèvent à plus de 200 000 hommes, et les Canadiens n'ont pu faire autrement que verser un prix cruellement élevé pour l'acharnement avec lequel ils se sont livrés à des actions de fixation autour de Caen. La campagne de Normandie a démontré à maintes reprises la manière dont quelques mitrailleuses ou mortiers ennemis judicieusement disposés pouvaient, en quelques minutes, réduire en pièces une unité bien entraînée et parfaitement rodée. Les bataillons d'infanterie ont perdu plus de la moitié de leur effectif initial de soldats, et une proportion au moins égale de sous-officiers et de commandants de pelotons ou de compagnies. Durant la seule première semaine de l'invasion, les unités d'assaut de la 3^e Division et de la 2^e Brigade blindée ont perdu près de 3 000 hommes, dont un tiers ont été tués. Pour leur part, la 2^e Division d'infanterie et la 4^e Division blindée ont essuyé des pertes comparables en juillet et en août. Au début de l'automne, le taux de pertes de la 3^e Division d'infanterie canadienne est le plus élevé de tout le 21^e Groupe d'armées du général Bernard Montgomery, suivi immédiatement par celui de la 2^e division.

En tout, 18 444 Canadiens ont été tués ou blessés. La plupart d'entre eux étaient des fantassins de la petite fraction combattante de l'armée de terre. Deux des trois divisions, ainsi que la plupart des brigades, ont un nouveau commandant parce que l'ancien a été blessé ou s'est révélé incomptént. Il en va de même de presque toutes les unités d'infanterie et de chars, dont certaines en ont même eu trois ou quatre. Plusieurs bataillons se sont réorganisés en trois compagnies, au lieu de quatre, et les régiments blindés de la 4^e Division ne comptent plus que deux escadrons à l'effectif incomplet. Fin août, les unités ont grand besoin de temps pour reconstituer, grâce aux renforts, des pelotons, des troupes et des batteries homogènes avant de retourner au combat.

Par ailleurs, les Canadiens n'ont pas le temps de pleurer leurs morts ni de savourer ou de méditer leur victoire. En effet, ils doivent immédiatement assumer un nouveau rôle. Au lieu de violents assauts délibérés

contre des objectifs limités, ils doivent maintenant se lancer, derrière un ennemi apparemment vaincu, dans une poursuite extrêmement mobile où la vitesse est le facteur primordial. Le général Montgomery, qui commande encore les armées alliées, déclare qu'ils doivent d'abord

faire obstacle au repli des ennemis survivants à travers la Seine et, en second lieu... avancer rapidement le long de la côte du Pas-de-Calais afin de s'emparer des ports, pour faciliter notre ravitaillement, et des bases de lancement de bombes volantes, pour réduire l'effet que ces armes « V » ont sur le Royaume-Uni.³

Les Canadiens occupent le flanc gauche de la charge à travers la France. Ils ont à leur droite immédiate la 2^e Armée britannique du général M.C. Dempsey et, à droite de celle-ci, la 1^e Armée américaine du général Courtney Hodges et la 3^e du général George Patton, qui appartiennent toutes deux au 12^e Groupe d'armées du général Bradley. À l'extrême droite, se trouve la 7^e Armée américaine du général Alexander Patch, qui a débarqué sur le littoral méditerranéen de la France à la mi-août et est en train de remonter la vallée du Rhône.

Après la fermeture de la poche de Falaise, les Canadiens ont pour tâche première d'éliminer les Allemands qu'ils pourront encore trouver au sud de la Seine; la suivante consiste à franchir ce fleuve, à isoler la presqu'île du Havre et à traverser le nord de la France pour pénétrer en Belgique. Le général Crerar ordonne au 1^{er} Corps d'armée britannique, qui est sous son commandement, d'occuper le flanc gauche et de nettoyer le secteur côtier. À sa droite, le lieutenant général G.G. Simonds conduit les trois divisions de son 2^e Corps d'armée jusqu'à la Seine sur des axes distincts : la 2^e d'infanterie du major général Charles Foulkes à gauche, vers Bourgtheroulde et Rouen, la 3^e d'infanterie du major général Daniel Spry au centre, vers Elbeuf, et la 4^e blindée du major général Harry Foster à droite, vers Pont-de-l'Arche.

Les régiments de reconnaissance sont enfin dans leur élément lorsqu'ils prennent la tête de la sortie de Normandie. À plusieurs kilomètres devant l'infanterie et les chars, les escadrons du 12th Manitoba Dragoons se déploient en éventail, comme les doigts écartés d'une main lancée en exploration, débusquant les arrières-gardes ennemis, repérant les ponts intacts ou les gués qui permettront de franchir les cours d'eau et recueillant les informations dont les commandants ont un besoin vital pour déployer leurs unités. C'est là une période exaltante. Les soldats des 7^e et 8^e Régiments de reconnaissance canadiens jubilent :

C'était de la reconnaissance comme nous avions appris à en faire en Angleterre... nos troupes

³ DSH, rapport 183 du QGAC.



allaient de l'avant, suivies de près par l'infanterie, pourchassant un ennemi terrassé qui battait en retraite.⁴

Le matin du 25 août, des véhicules de reconnaissance rencontrent, juste après Bernay, des Américains qui ont atteint la Seine en amont et descendant le cours du fleuve sur sa rive gauche. On échange des politesses ainsi que des informations sur les Allemands isolés du secteur, puis un escadron de Dragoons se met en route pour gagner des points de franchissement à Elbeuf, et un autre se dirige vers Louviers et Pont-de-l'Arche. Pendant que les sapeurs transportent leur équipement de pontage jusqu'au fleuve, le peloton de reconnaissance et la Compagnie D du Lincoln and Welland Regiment, ayant « emprunté » des embarcations près du village de Criquebeuf, traversent la Seine afin de former une petite tête de pont pour les autres bataillons de la 10^e Brigade, l'Algonquin Regiment et l'Argyll and Sutherland Highlanders of Canada. À quelques kilomètres en aval, à Elbeuf, le Regina Rifle et le Canadian Scottish de la 7^e Brigade franchissent le fleuve, le matin du 27, suivis du Royal Winnipeg Rifles. Les sapeurs font traverser les chars l'après-midi du même jour. Le lendemain matin, ils ont achevé deux ponts sur lesquels se rue le reste des 3^e et 4^e Divisions.

Les aventures des unités qui participent à cette progression fluide le long des lignes de moindre résistance échappent à toute généralisation facile. Les unités assez chanceuses pour disposer de véhicules s'en servent, les autres marchent, et les compagnies se dépassent mutuellement lorsqu'elles peuvent mettre la main sur les rares moyens de transport. Il arrive souvent aux convois de ravitaillement et aux équipes de reconnaissance des régiments d'artillerie à la recherche de positions de pièces convenables de libérer des villes situées bien en avant du gros de leurs troupes. Des groupes malchanceux rencontrent des Allemands qui s'efforcent de ralentir l'avance des Canadiens en attendant de pouvoir fuir de l'autre côté de la Seine. Une arrière-garde surprend le 4^e Régiment de campagne en terrain découvert près d'Orbec, et neuf chars du British Columbia Regiment (qui appartient à la 4^e Brigade blindée, avec le Governor General's Foot Guards et le Canadian Grenadier Guards) sont victimes d'une embuscade. On envoie des prisonniers vers l'arrière par centaines, et ils sont nombreux à s'y rendre par leurs propres moyens, car on ne dispose pas d'un nombre suffisant de gardiens.

Le soldat Charlie Bradley, un remplaçant qui s'est joint au Highland Light Infantry peu après le jour J, écrit régulièrement à sa mère pendant les derniers mois de la guerre. Voici comment il raconte dans l'une de ses lettres, ses activités d'écumeur :

Notre unité a fait environ 5 000 prisonniers.

Notre peloton est entré dans une ville où il en a

fait 864 d'un seul coup, et il y avait encore 600 blessés que nous avons ramassés plus tard. Dans l'ensemble, une journée plutôt chargée. J'ai mis la main sur une montre-bracelet en or qui coûterait au moins 150 \$ chez nous; elle est vraiment très chic. J'ai aussi raflé un revolver, un petit appareil photo et un ensemble stylo et porte-mine, également en or. Enfin, je me suis emparé d'environ 700 \$ en argent français. Le seul problème, c'est que je ne peux le dépenser qu'en France; or, il n'y a rien à acheter ici, et je ne peux pas le faire sortir du pays, alors il ne me sert pas à grand-chose, mais je pense que j'ai bien fait quand même. Je vais essayer, si je peux, d'envoyer chez nous la montre, le stylo et le porte-mine; ils valent vraiment cher. Je suis sûr que les Allemands les ont volés dans un pays qu'ils ont envahi. Ça peut sembler mal de s'approprier tout ça, mais c'est ce qu'on appelle du butin, et c'est tout à fait légal du moment qu'on le prend sur un ennemi en uniforme.⁵

Dans le ciel, des escadrons de chasseurs-bombardiers font des ravages chez les Allemands en fuite. Les pilotes de chasse de l'Aviation royale du Canada appartenant aux 83^e et 84^e Groupes sont parmi ceux qui, fin août, larguent en deux jours à peine la quantité normale de bombes, de fusées et d'obus de tout un mois. L'un d'eux, le lieutenant d'aviation W. Warfield, un pilote de Spitfire du 403^e Escadron, tient un journal qui constitue un tableau exceptionnel du rythme épisodique de la vie quotidienne d'un aviateur à cette époque trépidante :

Le 23 août. Repéré un convoi boche près de Bolbec (dans la région de Rouen) qui transportait des armes et des munitions. Quand je suis reparti, ce n'était plus qu'un brasier constellé d'explosions. Quelle bande d'imbéciles, parfois, que cette race supérieure!

Le 24 août. Sous une pluie torrentielle, une opération de reconnaissance peu mouvementée. Le 25 août. Debout à 5 h du matin pour être prêt de bonne heure. Des patrouilles toute la journée dans les secteurs de Lisieux-Bernay et de Dreux, afin de familiariser plusieurs nouveaux pilotes qui viennent d'arriver...

Le 26 août. J'assurais la couverture supérieure de l'escadrille « A » à l'est de Rouen lorsque nous sommes tombés sur 20 Focke Wulf 190. Les membres de l'escadrille étaient tous très inexpérimentés et n'avaient jamais participé à un engagement auparavant. Toutefois, malgré que nous nous trouvions à 2 000 pieds en dessous des Boches, au moins trois d'entre

⁴ DSH, comptes rendus des unités.

⁵ DSH, lettres de Bradley.



eux leur ont tiré dessus, mais sans en abattre un seul. Nous étions à six contre une vingtaine!!! J'ai bien failli avoir deux de ces salauds, mais ils avaient l'avantage de l'altitude et ont réussi à s'enfuir et à rentrer chez eux — des trouillards qui ne veulent pas se battre! Je suis devenu vraiment furieux contre toute la bande, alors j'ai collé au cul du dernier qui restait et l'ai forcé à descendre. En l'encadrant, je l'ai obligé à foncer à 400 m/h droit dans le sol, où il a explosé après avoir labouré trois champs! Je n'ai même pas tiré un seul coup sur ce froussard — un autre de détruit qui ne pensait qu'à s'enfuir!!! Dans l'après-midi, j'ai assuré la couverture de Typhoon qui ont bombardé un pont sur la Seine au sud de Rouen après avoir pilonné les positions d'artillerie antiaérienne. Tout un tas d'AAA dans le coin. J'en ai parlé aux Opérations, et, trois heures plus tard, la Royal Artillery, qui s'avancait depuis Lisieux, les ont réduites au silence. Pas de chance! ...

Le 30 août. Il pleuvait encore, alors j'ai pris une camionnette et je me suis rendu à Paris avec quatre des gars. Quelle réception! Nous étions le deuxième groupe de pilotes à aller là-bas. Nous sommes descendus au Plaza, où on ne nous a pas demandé un sou pour des chambres merveilleuses, comparables à celles du Ritz de Londres!! Nous sommes allés dans les bars et les cafés les plus chic. Les gens applaudissaient à notre entrée, et c'était la maison qui payait. Sous certains rapports, notre séjour a été très embarrassant, en particulier lorsque nous sommes allés voir la tour Eiffel, où nous avons été entourés par quelque 200 personnes qui voulaient simplement nous serrer la main.

Le 31 août. Au retour, j'ai effectué deux reconnaissances armées en mitraillant des colonnes de Boches qui quittaient la région d'Amiens.⁶

Warfield et ses camarades britanniques, français, néerlandais, norvégiens, polonais, tchèques, australiens et néo-zélandais de la 2^e Force aérienne tactique ont fait de tels ravages et laissé derrière eux une telle quantité de « débris qu'il a fallu les nettoyer au bulldozer pour que la colonne puisse passer ».

Le traitement infligé aux vestiges en fuite des forces allemandes était l'œuvre de l'aviation seule. Des colonnes étroitement serrées de camions, de voitures d'état-major, de chars, de canons et de fourgons s'étaient fait surprendre par la pluie de mort et de destruction qui tombait du ciel... Des sapeurs, un chiffon autour du visage, s'efforçaient de retirer du chemin les chevaux en putréfaction. Des bulldozers s'attaquaient aux décombres torturés et calcinés qui avaient été du matériel de guerre et ouvraient une piste étroite pour permettre le passage des blindés de la 4^e Division. À mesure que le soleil réchauffait l'atmosphère,

l'odeur des véhicules en combustion et de la chair en décomposition, tant humaine que chevaline, devenait insupportable.⁷

Un autre facteur, plus agréable, qui ralentit les poursuivants est la gratitude débordante exprimée par les villageois enfin délivrés de l'occupation. C'est une émotion qui touche même les soldats les plus endurcis. Les réactions des citoyens français, dont un grand nombre ont vu leur famille tuée et leur maison détruite par la puissance de feu terrifiante de leurs libérateurs, sont aussi complexes que le permet la gamme des émotions humaines. John Morgan Gray, un officier de renseignement canadien, décrira dans ses mémoires comment il a lié conversation avec un couple pendant qu'il attendait, assis dans sa jeep, de traverser Rouen. Ses interlocuteurs lui montrent « une vieille femme complètement seule qui se tient à l'écart ».

Son visage ridé est lourd de chagrin; ils m'apprennent que toute sa famille a été tuée lorsque nos bombes ont détruit sa maison; elle est maintenant seule au monde. Lorsqu'ils s'en vont, la vieille femme me regarde et, faisant le seul geste possible, je la salue. Après une brève hésitation, elle s'approche. Elle reste ensuite debout à côté de la jeep, me caressant le bras pendant que je lui tapote la main. Avec son châle noir qui lui couvre la tête, elle est la personnification d'un monde affligé; et pourtant, sur les rides de son visage, on lit à la fois un courage indestructible et de la sérénité. Nous n'avons pas encore échangé un mot, qu'elle s'écrie soudain : « Contente, monsieur, je suis contente. »⁸ Je ne sais que répondre; je ne peux que hocher la tête et continuer à tapoter la vieille main bistrée. Le convoi s'ébranle, et la vieille dame recule. Je lui envoie un baiser et, juste avant de disparaître, un geste d'adieu. Elle lève le bras. Durant un précieux moment, nous avons oublié la guerre.⁹

La défaite de Normandie a réduit à néant les plans de campagne des Allemands. À l'origine, ils avaient été sûrs de faire rapidement échouer l'invasion de la Normandie, ce qui devait leur permettre ensuite d'expédier des divisions de l'ouest vers le front oriental où leurs armées étaient de plus en plus éprouvées. Au lieu de quoi, ils ont perdu près d'un demi-million d'hommes, et leurs 5^e et 7^e Armées de Panzer sont en train de se faire tailler en pièces. Il ne leur reste plus grand-chose pour affronter la ruée irrésistible de l'Armée rouge, et les divisions fraîches envoyées

⁶ DSH, dossier biographique Warfield.

⁷ DSH, rapport 183 du QGAC.

⁸ En français dans le texte.

⁹ Gray, J.M. *Fun Tomorrow*, Toronto, Macmillan, 1978, pp. 286-287.





Les nombreux visages de la libération. Une perspective de la cathédrale de Rouen que n'a jamais peinte Claude Monet... (PA 131346)

au sud de la Seine ne peuvent que retarder, et non arrêter, la progression des Alliés. Les commandants allemands ont prévu de défendre trois lignes fluviales — la Dives, la Touques et la Risle — mais ils se font constamment déjouer avant d'avoir pu stabiliser un front. Pendant que leurs forces battent en retraite vers la Seine, les trois divisions qui barrent la route aux Canadiens sont si durement touchées qu'on en regroupe les vestiges en une seule pour protéger la voie de repli, qui passe par Rouen. Le commandement et le contrôle connaissent de graves défaillances; voici ce qu'en dira un commandant allemand :

Les plus grandes difficultés venaient du fait que chaque corps d'armée et chaque division ne cherchait à agir que dans son propre intérêt aux lieux d'embarquement. En fait, les divisions de SS et le 1^{er} Corps d'armée de Panzer étaient maîtres absolus des rares points de franchissement, qu'ils dirigeaient avec une poigne de fer, ne laissant personne d'autre les utiliser. Ce n'est qu'en faisant appel à la camaraderie du commandant de la 2^e Division de Panzer SS que la 116^e Division de Panzer a pu disposer de points de franchissement pour ses unités. Les soldats, qui tentaient d'aller dans toutes les directions et de ne défendre que leurs propres intérêts, n'y ont guère réussi, à cause de l'absence de routes et de matériel. Ils se volaient mutuellement des embarcations et d'autres équipements... Il y a eu des échanges de coups de feu, des menaces et des actes de violence. Des troupes d'armée et de corps d'armée, ainsi que des colonnes et des convois de toute sorte, les uns et les autres complètement privés de commandement, ont été refoulés et plongés dans une confusion inextricable, et ils ont été victimes des attaques aériennes intenses et répétées de l'ennemi.¹⁰

L'armée de terre allemande réussit toutefois, comme elle en a l'habitude, à ne pas tout perdre dans ce qui semble à première vue un désastre total. Sur le front immédiat des Canadiens, elle déploie deux groupements tactiques dans la large boucle que forme la Seine juste au sud de Rouen, sur le terrain accidenté de la forêt de la Londe. De nombreux soldats évoqueront peut-être avec plaisir leur poursuite jusqu'à la Seine, mais la forêt de la Londe rappelle trop aux unités de la 2^e Division la crête de Verrières, près de Caen. Leur quartier général interprète avec un extrême optimisme les comptes rendus du renseignement contradictoires sur les défenses ennemis. C'est pourquoi, aux petites heures du 26 août, à Brionne, les fantassins, qui ne s'attendent à aucune résistance, grimpent à bord des camions du Corps royal de l'intendance de l'Armée canadienne en se réjouissant de la promenade qui les attend.

Soudain, des fusées éclairantes illuminent la ville à l'intention des bombardiers de la Luftwaffe, dont la cargaison de mort tue 15 Calgary Highlanders et en blesse 72 autres, en même temps que de nombreux membres du Régiment de Maisonneuve. Le Black Watch remplace le Calgary décimé et se met en route à bord des mêmes camions de trois tonnes dépourvus de protection, en compagnie d'un escadron de chars du Sherbrooke Fusilier Regiment. Lorsque les troupes de tête atteignent Bourgtheroulde, elles tombent dans une embuscade tendue par une arrière-garde allemande, et une mêlée confuse s'engage dans l'obscurité. Coincés au beau milieu de celle-ci, les chauffeurs du CRIAC, qui n'ont pas l'habitude de participer aux combats d'infanterie, font toutefois leur part en dirigeant les mouvements des véhicules, en évacuant les blessés et en aidant les fantassins à éliminer les Allemands de la ville.

Démentant les communiqués qui font état à tout vent d'une joyeuse poursuite, ce combat dramatique avec un ennemi censément vaincu fait pleuvoir sur la 2^e Division un feu continu aussi terrible que tout ce qu'elle a essuyé auparavant. Ce n'est d'ailleurs qu'un début. Bourgtheroulde doit servir de base à l'avance de la 2^e Division vers Rouen, de chaque côté de la profonde poche formée par la boucle de la Seine. Le terrain boisé et accidenté constituant le goulet de cette poche est coupé par une vallée que traversent une route et une voie ferrée. Deux bataillons allemands munis de chars et d'armes antichars occupent une position défensive redoutable sur les hauteurs dominant le nord de la vallée, d'où ils surveillent l'approche des Canadiens.

La nuit du 26 au 27 août, la 4^e Brigade (le Royal Regiment of Canada, le Royal Hamilton Light Infantry et l'Essex Scottish Regiment) quitte Bourgtheroulde sur la droite, vers la base orientale de la boucle du fleuve, pendant que la 6^e Brigade (Les Fusiliers Mont-Royal, le Queen's Own Cameron Highlanders of Canada et le South Saskatchewan Regiment) s'avance vers Moulineaux et Grand-Couronne sur le flanc ouest. Encore une fois, les deux unités, présumant que l'ennemi est parti, se déplacent à bord de transports de troupe dépourvus de protection. Le RHLI, après avoir tourné à gauche par erreur en s'approchant d'Elbeuf, subit un bombardement d'obus nourri qui l'oblige, de même que l'Essex Scottish derrière lui, à revenir sur ses pas. Le commandant de la brigade envoie alors le Royal Regiment effectuer un vaste mouvement tournant à travers les bois, mais cette unité se fait aussi clouer au sol entre les arbres. Le même sort frappe simultanément la 6^e Brigade du côté ouest de la poche. Lorsque son commandant, deux de ses commandants de bataillon et plusieurs commandants

¹⁰ DSH, comptes rendus d'interrogatoire des Allemands.



de compagnie sont tués ou blessés, et que les communications sont interrompues, le contrôle de la bataille tourne à la confusion.

Le combat de la forêt de la Londe offre un exemple classique de la facilité avec laquelle on peut tomber dans un piège, et de la difficulté de s'en sortir lorsque les choses vont mal. Rétrospectivement, il est difficile de comprendre pourquoi les commandants supérieurs ne se sont pas contentés de contenir l'ennemi dans la boucle de la forêt — les Allemands n'étaient guère intéressés à en sortir dans la direction des Canadiens — et de faire franchir la Seine à la 2^e Division à Elbeuf et à Pont-de-l'Arche. Un optimisme excessif ainsi que des comptes rendus du renseignement contradictoires sur l'effectif et les intentions des Allemands ont joué un rôle dans cette affaire; l'inaptitude des commandants à reprendre le contrôle et leur hésitation à modifier un plan inadéquat ont aggravé la situation. Au lieu de réagir avec souplesse à l'évolution des circonstances, la 2^e Division s'est enfoncée dans une forêt que les Allemands, contre toute attente, n'ont pas l'intention immédiate de quitter. Il s'agit de leur dernière position au sud de la Seine, et elle protège les derniers bacs qui continuent à transporter les hommes et l'équipement vers la sécurité. Apparemment, on a songé, après l'engagement initial, à contourner la position et à faire traverser la 2^e Division aux points de franchissement de la 3^e, que personne ne lui dispute, mais, pour des raisons demeurées inconnues, les généraux Simonds et Foulkes décident de perséverer. Durant trois jours successifs — les 27, 28 et 29 — on lance l'un après l'autre des bataillons aux effectifs incomplets contre de puissantes positions défensives allemandes qu'ils sont incapables d'écraser, de tourner ou d'éviter.

Lorsque la division se replie, plus aucune des compagnies du Royal Regiment ne dispose d'un effectif supérieur à un peloton, et on cherche à savoir s'il faut conserver quatre compagnies cadres ou regrouper les survivants dans une ou deux compagnies aux effectifs réduits. Le chroniqueur du South Saskatchewan racontera à la fin qu'elles ont « *reconstitué quatre compagnies : trois hommes dans la Compagnie A, 21 dans la Compagnie B, neuf dans la Compagnie C, et 12 dans la Compagnie D* »¹¹. En quatre jours, la division a perdu au total 791 hommes, sans rien gagner en échange. Le 29, les Allemands commencent à se replier sur leur dernier point de franchissement, où ils traversent le fleuve et se mettent en marche vers le nord, pendant que les patrouilles de la 3^e Division pénètrent dans Rouen.

Il n'y a rien de vraiment agréable à raconter sur la débâcle de la forêt de la Londe. Les soldats-poètes savent souvent, mieux que la plupart de leurs contemporains, résumer des vérités irrévérencieuses,

et ce sont de tels combats qui ont inspiré des chansonnettes comme celle-ci :

*Let's throw in another battalion,
They cried with glee,
Let's throw in another battalion
Or maybe we'll throw two or three.
We've got the men, and we've got the time,
Another battalion won't cost a dime.
So throw in another battalion
Or maybe the old L.A.D.*

(Envoyons un autre bataillon,
Ont-ils crié avec allégresse.
Envoyons un autre bataillon,
Ou peut-être même deux ou trois.
On a les hommes, on a le temps;
Un autre bataillon ne coûtera pas dix cents.
Alors envoyez un autre bataillon,
Ou peut-être même l'équipe de dépannage.)

* * *

Le dernier jour d'août, après une brève pause au bord de la Seine à attendre que les 3^e et 4^e Divisions maîtrisent la tête de pont, la poursuite reprend. Le général Crerar confie au 1^{er} Corps d'armée britannique la tâche d'isoler la presqu'île du Havre et d'ouvrir le port de cette ville, pendant que le 2^e Corps d'armée canadien nettoiera le littoral de la Manche jusqu'aux Pays-Bas. La 2^e Division s'avance sur la gauche vers Dieppe, la 3^e au centre vers Le Tréport et Boulogne, et la 4^e Division blindée sur la droite vers la ville de Buchy, où elle doit se reposer et réparer son matériel, pendant que la 1^{re} Division blindée polonaise prendra la tête. Lorsque les unités se mettent en marche, chacun estime, avec optimisme, que les Allemands sont condamnés. Avançant avec son bataillon, le soldat Bradley écrit à sa mère :

*À voir la tournure que prend la guerre ces jours-ci,
on commence à penser au retour et on songe déjà
à se fixer; ...ma foi, j'ai fait ma part... Je ne sais
pas si vous avez vu les nouvelles primes pour les
soldats qui rentrent au pays, mais je pense qu'elles
sont plutôt bonnes. J'estime que, lorsqu'on m'aura
libéré, j'aurai au moins dans les 1 000 \$, en plus
de ce qui figure sur mon livret de solde, soit 107 \$
pour le moment. Cela dit, même lorsque la guerre
sera terminée, nous serons encore ici pour un bout
de temps. Si je reste encore un an, ça me fera
450 \$, et je n'aurai pas besoin d'y toucher jusqu'à
mon départ. J'ignore ce que je ferai en rentrant;
mais je n'ai pas l'intention de perdre de temps;
je crois que je vais tout de suite me trouver du*

¹¹ Les journaux de guerre des unités et les journaux personnels cités dans le texte appartiennent à la série RG 24 des Archives nationales du Canada.



*travail, avec l'aide de l'État s'il le faut, et je suivrai des cours du soir à ses frais... Je commencerai par balayer les rues si je ne peux pas faire autrement, mais je travaillerai dès que j'aurai des vêtements civils sur le dos.*¹²

Il est un peu trop tôt pour faire ce genre de projets, car Berlin est encore loin, et, si les forces allemandes du nord de la Seine ont plié, elles ne sont pas encore vaincues. La 15^e Armée, toujours déployée dans le Pas-de-Calais, où elle guette sur la mer une invasion fantôme, a envoyé des unités en Normandie, mais ses divisions demeurent intactes en tant que formations organisées, celles du nord et de l'ouest n'ayant pas participé aux combats. Son commandant, le général Gustav Von Zangen, après avoir quitté une garnison pour défendre Le Havre, a entamé un repli discipliné de la Seine à la Somme, où il a l'intention d'établir une nouvelle ligne défensive avec les vestiges de la 7^e Armée qui ont fui la Normandie.

Toutefois, le 31 août, des chars britanniques fonçant vers la Somme atteignent celle-ci les premiers près d'Amiens, où ils capturent le général Heinrich Eberbach au point de jonction prévu de sa 7^e Armée avec la 15^e de Von Zangen. Franchissant les défenses de la Somme, les Britanniques continuent droit sur Bruxelles et Anvers, ne laissant guère d'autre choix à Von Zangen que de continuer à se replier vers le nord le long de la côte pour éviter d'être pris au piège. Des garnisons autonomes demeurent isolées à Boulogne, à Calais et à Dunkerque, mais le gros de la 15^e Armée revient en Belgique à pied, au rythme de 25 à 50 kilomètres par jour, tentant d'éviter les avions et livrant des combats d'arrière-garde sur les lignes fluviales et autres obstacles afin de retarder l'avance des Alliés.

Les unités de la 2^e Division ne sont pas vraiment en mesure de connaître ces événements lorsqu'elles se mettent en marche pour aller libérer Dieppe. Il s'agit là d'une occasion qu'elles attendent depuis longtemps; les éclaireurs parlent d'une « procession triomphale ». Partis dès l'aube le dernier jour d'août, les escadrons avancent si rapidement qu'ils sont bientôt hors de portée radio et livrent leur propre guerre séparée contre des arrières-gardes allemandes dispersées. À Tôtes, à mi-chemin entre Rouen et Dieppe, la troupe de tête tombe sur un convoi de véhicules allemands en fuite, qu'elle s'empresse de mitrailler : « Une voiture traverse les rangs ennemis, pendant que ses occupants lancent des grenades à droite et à gauche. » Lorsque d'autres troupes viennent se mettre de la partie, « on assiste à un étrange spectacle ».

Les habitants de la ville, indifférents à la bataille qui fait rage, offrent aux soldats force rasades de champagne, de vin rouge, de vin blanc, etc. Le major D.S.F. Bult-Francis, commandant l'escadron, observe la bataille avec son état-major depuis

*le dernier étage de l'hôtel du Cygne, une célèbre auberge historique, pendant que M. et Mme Richard, les généreux propriétaires, remplissent leurs verres d'un flot ininterrompu de champagne. Heureusement, les chefs de troupe sont trop occupés pour profiter de cette liberalité, et la bataille évolue favorablement.*¹³

Les escadrons passent la nuit à Tôtes avant de se lancer, le lendemain matin, dans une course folle vers Dieppe. L'un d'eux l'emporte le 1^{er} septembre à 9 h 30, et le commandant de sa troupe de tête, le lieutenant L.A. MacKenzie, décrira ainsi le trajet :

Au début, nous avancions avec circonspection, observant que le terrain était plutôt découvert, avec de rares taillis ici et là. Par ailleurs, la route était bordée d'un grand nombre de maisons qui auraient pu offrir un abri à l'ennemi. À Belmesnil, deux civils sont montés dans la voiture de tête, commandée par le caporal Samuels, en agitant des drapeaux de fabrication artisanale. L'un d'eux nous a dit qu'il arrivait tout juste de Dieppe, et que l'ennemi avait quitté la ville. En entendant cette nouvelle, nous avons écrasé l'accélérateur et nous nous sommes élancés sans leur laisser le temps de descendre. Les civils français commençaient maintenant à s'aligner de chaque côté de la route. Ils criaient, applaudissaient, agitaient des drapeaux et nous lançaient des fleurs comme s'ils étaient devenus fous. Si un véhicule s'arrêtait, il était aussitôt assiégé par la foule... Lorsque nous sommes arrivés au sommet de la grande colline qui se dresse devant Dieppe, nous avons aperçu la ville pour la première fois et, en plongeant dans la vallée, nous sommes tombés sur un fossé antichar creusé en travers de la route. Les civils étaient déjà en train de construire un pont avec des planches, et ils l'ont terminé avant que la troupe suivante atteigne la position. Nous avons poursuivi notre route et nous avons été les premiers soldats à pénétrer dans la ville. Des milliers d'habitants en délire grimpent à bord des véhicules, couvrant les équipages de fleurs et leur offrant de l'alcool... Entre-temps, les FFI s'étaient lancés à la chasse aux collaborateurs, qui ont souvent eu droit à un traitement brutal. On rasait la tête des femmes, puis on les déshabillait et on les battait dans les grandes artères sous les cris et les applaudissements de la population réunie. Nous avons vu passer à côté de nous un collabo qu'on traînait de force, l'œil droit pendu hors de son orbite, et à qui on a ensuite tranché la gorge. Il s'agissait toutefois là d'un cas exceptionnel, car, dans l'ensemble, la joie sans bornes et

¹² DSH, lettres de Bradley.

¹³ DSH, comptes rendus des unités.



communicative dépassait tout ce que nous avons pu observer auparavant ou depuis.

Deux jours plus tard, le 3 septembre, la 2^e Division célèbre son retour à Dieppe par une prise d'armes afin d'honorer la mémoire des plus de 3 000 hommes qu'elle a perdus lors du raid désastreux contre la ville portuaire en août 1942.

Pendant que la 2^e Division savoure Dieppe et absorbe des renforts dont elle a le plus grand besoin, la 3^e Division la contourne pour gagner Boulogne. De son côté, la 4^e blindée approche de la Somme — pendant que le commandant allemand de l'endroit « écoute personnellement les émissions de la BBC afin de prévenir ses troupes du prochain mouvement de cette formation ». Le général Simonds ordonne aux Polonais de se frayer un passage à travers la Somme à Abbeville avant que les Allemands aient le temps de préparer leurs défenses. Les Polonais mènent ensuite la progression vers Hesdin, Saint-Omer, Ypres et Gand. Le matin du 6 septembre, après le bref répit qui lui a été accordé, la 4^e Division, ayant reçu une provision de 30 cartes d'état-major différentes « dont le pliage a pris le plus clair de la nuit »,¹⁴ se met en marche vers Saint-Omer, où les unités se déploient en éventail sur la gauche des Polonais et se dirigent vers Eecloo et Bruges. Elles jugent très réconfortant, après avoir vu la Normandie, de traverser enfin une contrée qui n'a pas été marquée par les combats. Le chroniqueur de l'Argyll and Sutherland décrit ainsi le trajet :

Les armées rivales passent si rapidement que c'est à peine si elles agitent le cours paisible de l'existence. Les Allemands sont partis comme ils sont venus en 1940, en un clin d'œil et à l'improviste. En 1944, comme quatre ans plus tôt, cette région de France, si cruellement ravagée en 1914-1918, a pratiquement échappé à tout dommage, en guise de récompense négative pour cette autre guerre... nous avançons sans relâche, jour et nuit, doublant de petites villes françaises et des panneaux où on lit « Abbeville, 15 km », « Saint-Omer, 6 km »; puis le bleu de la Belgique remplace le blanc des panneaux de signalisation français : « Bruges, 10 km. »¹⁵

Approvisionner les chars en carburant, les armes en munitions et les hommes en vivres impose une dure tâche aux quartiers-maîtres, car les points d'approvisionnement se déplacent constamment. L'officier en chef de l'administration de la 4^e Division explique que « chaque fois que les chars commencent à tirer, mes camions de munitions déposent leur cargaison et vont se réapprovisionner à l'arrière. Si les troupes foncent, ils déposent leurs munitions et retournent chercher de l'essence ».¹⁶

Le commandant des colonnes d'approvisionnement divisionnaires du Corps royal de l'intendance de l'Armée canadienne, le lieutenant-colonel M.L. Brennan,

racontera comment les plans les plus soigneusement conçus peuvent parfois échouer. Après avoir roulé plusieurs jours, les unités de chars ont distancé leurs points d'approvisionnement, obligeant les chauffeurs de camion à faire des aller et retour de 400 kilomètres pour les approvisionner en carburant. Les réserves d'essence sont parfois réduites à quelques litres et tout le monde est exténué. Lorsque Brennan rejoint son poste de commandement après une journée particulièrement épuisante, son officier principal de l'approvisionnement lui annonce que les chars sont en train de s'arrêter et qu'après la livraison du soir ils disposeront d'une réserve d'environ 30 000 gallons (125 000 litres). Rassuré, Brennan est sur le point de s'abandonner à un sommeil dont il a bien besoin, lorsque son capitaine-adjudant le prévient que des officiers polonais viennent d'arriver dans une jeep et un fourgon et qu'ils ont besoin d'essence :

Ma foi, j'étais très fatigué. Je les regarde par la fenêtre et je me dis : « Ce sont les véhicules pour lesquels ils veulent de l'essence. » Je demande donc au capitaine-adjudant de leur donner une autorisation pour le point d'essence et de leur dire de prendre ce dont ils ont besoin.

Je retourne me coucher et je m'endors — oh, j'ai bien dû dormir 15 ou 16 heures. Le lendemain matin, je me lève en pleine forme. Le soleil brille. Je m'habille, je me rase, je sors et je me trouve nez à nez avec mon officier principal de l'approvisionnement, qui est pratiquement au bord des larmes. Il me demande : « Savez-vous ce qui s'est passé, monsieur? »

« Non, répliquai-je, pour l'amour de Dieu, ne me dites pas qu'il est arrivé quelque chose cette nuit. »

« Je vous crois, qu'il est arrivé quelque chose, me répond-il. Il y a une espèce de crétin dans ce poste de commandement qui a donné une autorisation aux Polonais pour le point d'essence, et ils ont ravitaillé la brigade blindée de 28 000 gallons. »¹⁷

Le système D permet de surmonter les difficultés à mesure qu'elles se présentent, par exemple dans le transport des munitions. La 65^e Compagnie de porte-chars dispose de 100 grosses semi-remorques Diamond-T de 40 tonnes qui ont pour fonction principale de transporter les chars, évitant ainsi

¹⁴ Cassidy, G.L. *Warpath: The Story of the Algonquin Regiment, 1939-1945*, Toronto, Ryerson, 1948, p. 128.

¹⁵ Jackson, H.M. (dir. de publ.), *The Argyll and Sutherland Highlanders of Canada (Princess Louise's), 1928-1953*, Montréal, le régiment, 1953, pp. 107-108.

¹⁶ Foster, Tony, *Meeting of Generals*, Toronto, Methuen, 1986, p. 384.

¹⁷ Warren, A. *Wait for the Waggon: The Story of the Royal Canadian Army Service Corps*, Toronto, McClelland and Stewart, 1961, pp. 308-309.



l'usure accélérée de leurs chenilles. Quelqu'un a eu l'idée d'installer des étagères sur leur remorque pour transporter des approvisionnements, en particulier « *des cargaisons lourdes au centre de gravité peu élevé, comme des munitions. La remorque peut supporter 20 tonnes, et, si on décharge le lest, le tracteur peut en transporter 10 autres.* » Une seule de ces compagnies peut transporter 2 700 tonnes de munitions, une capacité équivalente à celle de 10 compagnies normales de transport. En tout, le chef du service de l'approvisionnement et des transports de l'armée de terre doit livrer chaque jour 7 000 tonnes de marchandises aux points d'approvisionnement de l'armée, qui ravitaillent les divisions. Une fois en Belgique, des colonnes de véhicules doivent faire la navette jusqu'aux ports de la Manche ou se rendre en Normandie et en revenir, soit un voyage de 1 600 kilomètres qui dure sept jours. Les routes sont fléchées et on y a installé un réseau de contrôles équipés de radios qui facilite un peu les choses, mais les cartes routières sont au mieux difficiles à déchiffrer et on envoie des avions légers intercepter les convois lorsque les missions sont modifiées à l'improviste.

Le réseau logistique forme la base d'un large triangle constitué par le corps d'armée, dont les véhicules de reconnaissance occupent le sommet. Sur le flanc extrême-gauche, lorsque les véhicules des Manitoba Dragoons essuient le feu des défenses extérieures de Dunkerque, ils effectuent un crochet vers l'intérieur des terres pour pénétrer en Belgique, et l'escadron de tête se dirige vers Ostende. Grâce à l'aide précieuse des résistants de la Brigade Blanche belge, ils se rendent maîtres de la ville, barrent les routes au sud de Dunkerque et roulent vers le nord le long du littoral jusqu'à ce qu'ils affrontent un feu nourri près de Zeebrugge. Sur le flanc droit du corps d'armée, l'ennemi arrête les Polonais le 9 septembre lorsque ceux-ci essaient de se frayer un chemin à travers le canal de Gand, à l'ouest de cette ville. Le lendemain, les Polonais relèvent les troupes britanniques à Gand et commencent à éliminer les Allemands du secteur du canal maritime qui mène, vers le nord, à Terneuzen.

Aux côtés des Polonais, la 4^e Division s'approche de la limite sud de Bruges, où, le 7 septembre, un résistant lui fournit des renseignements sur un point faible des défenses allemandes à Moerbrugge, sur le canal de Gand, à quelques kilomètres à l'est de la ville. Le général Foster ordonne à la 10^e Brigade de franchir le canal, et, cet après-midi-là, l'Argyll se met en route avec des chars du South Alberta Regiment. Le secteur de Bruges se trouve au point de jonction de la 245^e et de la 64^e Divisions allemandes. La première de ces deux divisions n'a cessé de reculer devant les Canadiens depuis la Seine, ses sapeurs et ses arrière-gardes faisant sauter les ponts, provoquant des destructions et retardant les Canadiens tout au

long du trajet. La nuit du 5 au 6 septembre, ses unités se sont repliées sur Ypres en traversant Poperinghe. Le 7, elles sont en train de poursuivre leur repli vers Bruges, au nord, lorsque le commandant de la division, le lieutenant général Erwin Sander, voit passer à toute vitesse une force opérationnelle alliée de 15 chars qui se rend à Ostende. Après la guerre, il expliquera à ses interrogateurs que, « *s'ils avaient viré vers l'est et découvert que le flanc droit de la 245^e Division était totalement dépourvu de protection, et que, en fait, la route était libre jusqu'à Breskens, la situation se serait avérée vraiment tragique* »¹⁸ Compte tenu de la suite des événements, cette occasion perdue aura des conséquences monumentales. Ce soir-là, Sander, ayant déployé sa division le long du canal de Gand pour protéger le repli toujours en cours, est en mesure d'affronter l'Argyll.

David Marshall est un jeune soldat qui vient tout juste de se joindre au South Alberta (le régiment de reconnaissance blindé de la 4^e Division) comme remplaçant. On l'a nommé canonnier dans la 2^e Troupe de l'Escadron C, toujours commandé par le major David Currie, sur le point de recevoir la Croix de Victoria qu'il s'est méritée à Falaise. Après bien des années, Marshall décrira ainsi l'aventure qui lui est arrivée :

Nous traversons Oostcamp et continuons en direction de Moerbrugge, sur le canal de Gand, vers le pont qui se trouve dans la ville. Nous roulons sur une rue parallèle au canal et séparée de celui-ci par une rangée de maisons qui nous offrent une certaine protection. L'ennemi se trouve à quelques verges, sur l'autre rive du canal, d'où il peut nous entendre avancer. Ayant constaté que le pont est intact, le sergent dirige vers celui-ci le char à l'intérieur duquel je suis blotti. Il s'avance ensuite à découvert, privé de la protection des immeubles, en discutant de la situation avec le lt Roberts, qui nous suit à une certaine distance, hors de vue. Roberts donne l'ordre à sa troupe de traverser. Notre pilote augmente rapidement sa vitesse, et nous roulons vers le pont, mais, alors qu'il ne nous reste plus que quelques verges à franchir pour l'atteindre, il disparaît dans une explosion assourdissante. Les sapeurs allemands viennent de le faire sauter. Nous restons là, à découvert, pendant que les débris du pont pleuvent autour de nous, et l'ennemi se met à nous tirer dessus avec des armes antichars et des armes légères. Les soldats de l'Argyll, qui marchent à nos côtés, courrent se mettre à l'abri, et nous commençons à reculer en espérant que le pilote du char qui nous suit aura la même idée, car ce n'est vraiment pas le moment d'avoir un

¹⁸ DSH, comptes rendus d'interrogatoire des Allemands.





... une estafette et des résistants escortent des prisonniers, un vieil homme balaye sa rue, quelqu'un étrenne une paire de bottes allemandes... (PA 115861)



... pendant que d'autres règlent quelques comptes personnels. (PA 190010)

accrochage. En même temps, nous ouvrons le feu avec notre canon de 75 mm et nos deux mitrailleuses.¹⁹

Temporairement immobilisés, des membres de l'Argyll and Sutherland Highlanders trouvent dans la ville deux embarcations, qu'une compagnie transporte à force de bras jusqu'au canal, qu'ils traversent en fin d'après-midi, suivis peu après du reste du bataillon. La résistance s'intensifie et les pertes augmentent pendant que les fantassins nettoient les rues de la ville. Le Lincoln and Welland traverse le 9, mais, toute la journée, des contre-attaques menacent constamment son précaire point d'appui. Avant que les sapeurs pontent le canal et que les chars du South Alberta le franchissent, l'effectif de l'une des compagnies est réduit à 46 hommes. Pendant ce temps, heureusement pour Bruges et pour la civilisation en général, la ville est épargnée. Après avoir fait sauter ses ponts, les Allemands se replient vers leur prochaine position défensive, sur le canal Léopold.

Aux yeux des Canadiens combattants, cette résistance énergique des Allemands est le premier signe indiquant la fin de la poursuite, et il leur est facile de constater que le terrain se prête admirablement à la défense. Deux anneaux concentriques de canaux de pierre et de béton encerclent l'enclave de Breskens, formant chacun un obstacle aussi efficace qu'un cours d'eau aux berges abruptes. L'anneau extérieur va de Zeebrugge, sur le littoral, jusqu'à Bruges et à Gand. Sur l'anneau intérieur, à une douzaine de kilomètres au nord, le canal Léopold relie la mer du Nord juste au-dessus de Zeebrugge à l'Escaut occidental près de Terneuzen. Entre les deux, le canal de dérivation de la Lys s'étend parallèlement au canal Léopold sur une vingtaine de kilomètres à partir de Zeebrugge avant d'oblier vers le sud juste au-dessus du village de Maldegem pour croiser le canal de Gand à 15 kilomètres à l'ouest de la ville du même nom. Ces obstacles, combinés à d'autres canaux entre Gand et Anvers, forment un fossé antichar continu. Le général Von Zangen utilise l'anneau extérieur comme position de couverture pour protéger sa retraite; lors de la chute de Gand et de Bruges, il se repliera sur sa ligne de défense principale, qui occupe l'anneau intérieur constitué par le canal Léopold.

Les soldats de l'Algonquin ne se doutent guère des intentions des Allemands lorsqu'ils pénètrent dans la tête de pont de l'Argyll et se dirigent vers la ville de Syssele, au nord-est, où ils font une pause pour reconnaître la route de cinq kilomètres qui mène à Moerkerke, sur le canal Léopold. À cause de comptes rendus du renseignement selon lesquels les Allemands ne sont pas intéressés à défendre le canal, ils ne s'attendent qu'à une résistance symbolique

lorsqu'ils se préparent, la nuit du 13, à s'emparer d'une tête de pont. L'historien de l'unité fait une constatation de sinistre augure : « *Les renforts promis arrivent en retard, et on a à peine eu le temps de noter leurs noms, de leur assigner une compagnie, de leur donner le plus succinct des briefings et de leur montrer à quoi ressemble un bateau d'assaut, qu'il est l'heure d'y aller.* » Une modification apportée au plan à la dernière minute tarde les compagnies, les privant de leur appui-feu d'artillerie, et les Allemands entament bientôt leur propre bombardement au canon et au mortier. Au point de passage, les hommes doivent pagayer à travers le canal de la Lys, faire franchir à force de bras une digue mitoyenne aux embarcations, les remettre à l'eau dans le canal Léopold, traverser celui-ci, puis se battre pour conquérir leurs objectifs. Par miracle, la plupart y parviennent, et le tir de l'ennemi perd de son intensité.

Le silence est trompeur. Le général Sander, dont la division s'est repliée, depuis Moerbrugge, sur le canal Léopold, note que l'intrusion de l'Algonquin lui cause les plus graves soucis. Si l'adversaire exploite cette attaque, il menacera la route de repli exposée des Allemands à travers Breskens. Sander reçoit donc l'ordre de refouler les Canadiens. L'Algonquin est alors à court de munitions, et il n'a plus aucun moyen de communications, sauf la radio de son observateur d'artillerie. C'est pourquoi, à midi, le général Foster ordonne à toutes les pièces disponibles de protéger la retraite du bataillon. Les occupants du poste de commandement d'une batterie sont stupéfaits lorsqu'ils reçoivent l'ordre inusité de « *tirer jusqu'à ce que les munitions soient épuisées* »,²⁰ mais la canonnade isole la tête de pont et permet aux troupes d'évacuer leurs blessés et de battre en retraite, en bateau ou à la nage. Sander est d'abord alarmé par la puissante concentration d'artillerie, la pire qu'il ait jamais vue, et craint qu'elle n'annonce une autre attaque encore plus violente. Il est donc agréablement surpris de constater qu'elle protège la retraite des Canadiens. Peu après, il abandonne à d'autres la défense du canal Léopold et poursuit son repli vers Breskens, à travers l'Escaut et, par la presqu'île de Beveland, jusqu'au continent, au nord d'Anvers.

* * *

Juste avant que les Canadiens et les Polonais atteignent Bruges et Gand, un jeune habitant du village d'Oostburg, qui habite, à quelques kilomètres de là, au centre de l'enclave de Breskens, regarde passer les troupes de Sander.

¹⁹ DSH, D. Marshall, « Me and George ».

²⁰ Spencer, R.A. *History of the Fifteenth Field Regiment*, Amsterdam, le régirment, 1945, pp. 154-155.

Le lundi 4 septembre, jour de la rentrée, le directeur de l'école nous a soudain renvoyés chez nous. Il nous a prévenus que les Allemands volaient des vélos partout. En route vers la maison, nous avons entendu dire que les Anglais avaient libéré Anvers. Le lendemain, qu'on appellera le « mardi fou », les gens croyaient que les Pays-Bas étaient au seuil de la liberté. Personne n'est allé travailler, car les forces alliées pouvaient arriver d'un moment à l'autre. Les Allemands battaient en retraite partout. Ils faisaient sauter leurs voitures et leurs camions à coups de grenades et laissaient derrière eux leur fournitment, des conserves, des bouteilles de vin français et des postes de radio. Au bout de quelques jours, la situation a changé. Ils ont installé des pièces antiaériennes dans le village et autour de celui-ci, et les unités, en route vers le port de Breskens, ont recommencé à défiler avec une discipline parfaite sous le commandement d'officiers et de sous-officiers. Durant plusieurs jours d'affilée, les soldats de la 15^e Armée allemande ont traversé les rues du village. Jeunes et vieux, nous les regardions passer. Ils semblaient très fatigués, ayant marché des centaines de kilomètres, en France et en Belgique, depuis le Pas-de-Calais, sous les attaques constantes des chasseurs-bombardiers. En colonne par un, rasant les maisons, toujours à l'affût de l'ennemi dans le ciel, ils se sont rendus jusqu'à l'Escaut. De l'autre côté du fleuve les attendait la principale route de repli vers la « Heimat ». Avant la fin de 1944, de nombreux soldats de la 15^e Armée allemande allaient tuer ou se faire tuer ailleurs.²¹

Bien que Pieter de Houck ne puisse le savoir à l'époque, il est témoin d'un autre virage, extrêmement remarquable, de la campagne. En apparence honteusement vaincus, les Allemands se ressaisissent. Au lieu de prendre fin rapidement en 1944, la guerre se poursuivra encore huit mois, fauchant des vies sans nombre. Comme la plupart des grands événements qui mêlent le drame à la comédie, cette histoire d'occasion perdue continuera encore longtemps d'occuper les biographes et les historiens. Bien que la controverse ait garni, à ce jour, assez de rayons pour remplir une bibliothèque de bonne taille, un bref résumé permettra de mieux saisir le contexte où se déroulent les opérations des Canadiens.

La percée spectaculaire hors de la Normandie a révélé des possibilités opérationnelles alliées comparables au Blitzkrieg allemand qui a balayé la France dans l'autre direction en 1940. Les commandants sont sûrs de pouvoir mettre fin rapidement à la guerre; comment pourrait-il en être autrement? Le 3 septembre, après une traversée fulgurante de la France, la 11^e Division blindée

britannique atteint Bruxelles, où elle est saluée par une population en liesse, et, dès le lendemain, elle est accueillie à Anvers par une population tout aussi extatique. Près de Mons, le 7^e Corps d'armée américain du major général J. Lawton Collins, ayant attaqué par surprise une multitude d'Allemands en fuite, fait plus de 25 000 prisonniers. Une semaine après, ses divisions de tête atteignent la frontière allemande non loin d'Aix-la-Chapelle. Au sud des Ardennes, la 3^e Armée du général Patton franchit la Meuse et opère sa jonction avec la 7^e Armée américaine près de Nancy. En quelques jours, les armées alliées ont tendu autour de l'Europe occidentale une ligne semblable à un arc bien tendu : au nord le long du littoral de la Manche, du Havre à Ostende; à l'est, de Bruges à Aix-la-Chapelle; au sud, enfin, le long de la ligne Siegfried, à travers les Ardennes et la Sarre, jusqu'à la frontière suisse. Il semble qu'il ne reste plus qu'à ajuster à cet arc une ou plusieurs flèches pour mettre fin à la guerre en quelques semaines.

Fait tragique, toutefois, à ce point crucial de la campagne, les commandants supérieurs alliés n'arrivent pas à s'entendre sur l'endroit où décocher le trait fatal. Le succès même de la rapide progression à travers la France durant la première semaine de septembre vient d'ébranler les hypothèses qui ont présidé à la planification de la campagne des Alliés. Bien avant l'invasion de la Normandie, les planificateurs du quartier général supérieur des forces expéditionnaires alliées (le SHAEF) ont choisi pour principaux objectifs la Ruhr et la Sarre, centre industriel de l'Allemagne, suivies de Berlin. Ils ont divisé l'expédition vers l'Allemagne en plusieurs phases distinctes : les débarquements d'assaut, la bataille de la tête de pont, un regroupement précédant la sortie, une avance sur un front large jusqu'à la frontière allemande vers J+360, un autre regroupement destiné à réduire un volumineux appendice logistique, puis la bataille finale en Allemagne à une date indéterminée. Craignant que les Allemands ne soient en mesure de faire obstacle à une poussée restreinte isolée vers la Ruhr, les planificateurs ont proposé une avance empruntant deux axes sur un front large, de part et d'autre des Ardennes. La mer protégerait le flanc gauche, et la 7^e Armée, en remontant le Rhône jusqu'en Alsace, protégerait le droit.

Après la guerre, le planificateur en chef britannique du SHAEF, le major général Kenneth McLean, fera le récit suivant à Forrest Pogue, qui étudie l'histoire du commandement du général Eisenhower en Europe :

En avril, nous avions élaboré un document sur la pénétration en Allemagne. Nous l'avons communiqué à Ike en avril ou en mai, et je

²¹ Collection personnelle, lettres de Pieter de Houck.

le lui ai résumé. Nous y expliquions qu'il existait quatre routes : Aix-la-Chapelle, Verdun (la vallée de la Moselle, Mayence ou Francfort), Mulhouse et les Ardennes. Nous avions éliminé Mulhouse, puis la Moselle. Les Ardennes aussi, en reconnaissant toutefois que les Allemands, qui les avaient traversées, s'en étaient bien contentés. Nous avions décidé qu'il fallait passer par le nord ou par Francfort. À la suite d'une longue discussion, nous avions convenu de favoriser l'avance par le nord qui nous donnerait les voies de communication les plus courtes ainsi que la route la plus rapide vers la Ruhr, tout en nous permettant d'effectuer une conversion autour d'Aix-la-Chapelle. À cette époque, la ligne Siegfried [le Mur occidental] nous impressionnait moins qu'elle ne le fit par la suite. Le passage par le sud était plus long et les possibilités de ravitaillement réduites. Nous avions envisagé d'effectuer l'avance de part et d'autre des Ardennes, puis avions pensé que cette solution risquait de diviser exagérément nos forces. Pourtant, l'effet de surprise étant nécessaire, nous avions finalement opté pour deux routes : l'attaque aurait lieu au nord, mais une feinte serait faite par la route du sud. Il fallait clouer l'ennemi sur place, l'empêcher de se rassembler et, s'il devenait impossible de passer au nord, nous irions en force au sud, où nous étions assurés de pouvoir passer. J'ai présenté cette idée à Ike, et il l'a acceptée. Favorablement impressionné. Le plan ne venait pas du 21^e Groupe d'armées. Ike en a discuté avec Monty, qui a donné son accord.²²

À partir de cet avant-projet, le raisonnement mûrement pesé qui dictera l'orientation du plan de la campagne est celui-ci :

Notre principale chance de succès semble résider dans l'opération suivante : faire avancer de part et d'autre des Ardennes deux forces qui s'appuieront, étendre les forces ennemis et, par la surprise et la ruse, réaliser la supériorité des forces dans l'un ou l'autre des groupes et vaincre l'ennemi en détail. Une telle manière de procéder nous permettrait d'exploiter la souplesse de notre puissance aérienne supérieure en concentrant l'appui aérien dans l'un des deux secteurs selon nos besoins.²³

Lorsque leur sortie mène les Alliés à la frontière allemande neuf mois plus tôt que prévu, les événements semblent avoir gagné de vitesse les hypothèses initiales de la planification. La première nécessité opérationnelle consiste à déterminer l'objectif vital qui paralysera la capacité et la volonté de combattre de l'Allemagne, puis à emprunter le chemin le plus direct pour y parvenir.

Ce problème n'est pas aussi simple qu'il peut paraître : l'objectif principal pourrait être l'armée de

terre allemande elle-même, un quartier général vital de commandement et de contrôle, des régions industrielles importantes comme la Ruhr et la Sarre, ou Berlin. La destruction ou la neutralisation de l'un ou l'autre de ces objectifs pourrait s'avérer la clé d'une victoire rapide. Tout en reconnaissant que la Ruhr et la Sarre alimentent la capacité militaire de l'Allemagne, le général Eisenhower souligne que la destruction de l'armée de terre allemande demeure son principal objectif et qu'il est donc essentiel d'empêcher celle-ci d'établir de nouvelles défenses sur des lignes intérieures, le long du Rhin. Si l'on empêchait la jonction des diverses armées allemandes en train de se replier, on pourrait les vaincre l'une après l'autre. Leurs points de jonction — Anvers, Aix-la-chapelle et Trèves — sont particulièrement vulnérables. Les planificateurs du SHAEF ont choisi Aix-la-Chapelle et Trèves comme principales portes de l'Allemagne, et Anvers, l'un des plus grands ports d'Europe, est la base logistique nécessaire pour ravitailler toute opération d'envergure destinée à les atteindre. Le concept d'opérations du SHAEF, qui, il faut le souligner, sert de canevas à toute la planification logistique complexe nécessaire au déplacement d'une énorme armée mécanisée sur de grandes distances, comporte une poussée principale à partir de la Normandie, le long de la route Amiens – Maubeuge – Liège – Aix-la-Chapelle – Ruhr, et une poussée secondaire vers Francfort, par Verdun, Metz et la Sarre. L'axe nord échoit au 21^e Groupe d'armées du général Montgomery, et l'axe sud au 12^e Groupe d'armées du général Bradley. En bref, ce concept fait intervenir une avance méthodique sur deux axes puissants pour refouler les Allemands jusqu'au Rhin, où les deux forces feront une pause pour se regrouper avant la traversée du fleuve.

Lorsque la sortie commence à prendre corps, à la mi-août, la question se pose naturellement de savoir si les hypothèses initiales de la planification demeurent pertinentes. Le général Montgomery, qui doit bientôt abandonner au général Eisenhower son poste de commandant des forces terrestres alliées, propose alors au général Bradley de faire opérer à leurs deux groupes d'armées une seule et même poussée énergique vers la Ruhr. Côte à côte, insiste-t-il, ils pourraient traverser la France et la Belgique pour s'emparer des ports de la Manche, ouvrir les installations d'Anvers, conquérir des aérodromes avancés et s'emparer des bases de lancement des bombes V. Ils franchiraient ensuite le Rhin pour gagner le pays favorable aux chars des plaines du nord de l'Allemagne, isoler la Ruhr et peut-être même atteindre

²² United States Military History Institute, Carlisle Barracks (Pennsylvanie).

²³ Cité dans d'Este, Carlo. *Decision in Normandy*, Londres, Collins, 1983, p. 464.



LA POURSUITE ET LES PORTS DE LA MANCHE

AUGUST - SEPTEMBER 1941

Appendix

LES LIVRES DE DIFFÉRENTES AUTOMATISTES NE SONT QU'APPROXIMATIFS

卷之三

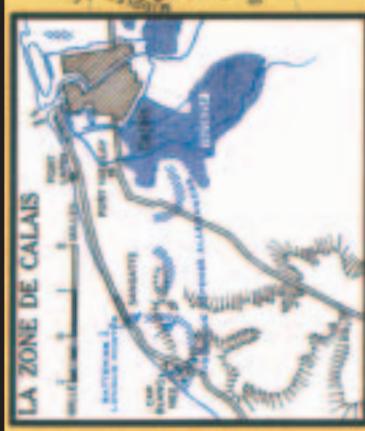
100

卷之三

三

10

PAINTER



LA ZONE DE BOULOGNE

Berlin. Il attire l'attention de son collègue sur le fait que, pour ravitailler leurs 40 divisions combinées sur la route du nord, il leur faudrait mettre fin à tout mouvement important sur l'axe sud.

En l'absence d'objections de Bradley, Montgomery présume qu'il est d'accord, et que le commandement général lui reviendra. Il porte donc sa proposition d'attaque à Eisenhower, la semaine suivante. Peut-être le biographe d'Eisenhower songera-t-il à cette rencontre lorsqu'il écrira que « Montgomery avait tendance à entendre ce qu'il voulait bien entendre, et à lire ce qu'il voulait bien lire; Eisenhower, pour sa part, s'efforçait de trouver les mots et les expressions qui apaiseraient. Il y avait donc un malentendu constant entre ces deux hommes ».²⁴ On ne pourra jamais reconstituer leur discussion dans ses moindres nuances, mais celles-ci semblent suffisamment ambiguës pour masquer de sérieuses divergences entre Montgomery et Eisenhower qui, combinées à leurs personnalités et leurs styles de commandement différents, débouchent sur une monumentale méprise. Alors que Montgomery croit avoir au moins l'approbation tacite d'avancer sur son front étroit, Eisenhower présume que son commandant britannique respectera le plan de campagne sur un front large qui a été accepté plus tôt.

Étant donné que l'objectif immédiat d'Eisenhower consiste à ouvrir le port d'Anvers, il donne au 21^e Groupe d'armées un accès prioritaire, mais non exclusif, à la quantité limitée d'approvisionnements disponibles. Il répond également en partie aux autres demandes de Montgomery, mais, refusant d'abdiquer intégralement ses responsabilités, lui fait clairement comprendre qu'il prendra le commandement direct de la campagne le 1^{er} septembre, comme prévu. On peut observer qu'il s'agit du jour même où Montgomery sera promu au grade de maréchal. Refusant de subordonner intégralement au maréchal le 12^e Groupe d'armées du général Bradley, Eisenhower permet à Montgomery de coordonner les mouvements opérationnels entre son propre groupe d'armées et la 1^{re} Armée du général Hodges, mais il autorise aussi Bradley à continuer de faire avancer la 3^e Armée de Patton vers la Sarre. La décision d'Eisenhower de s'en tenir à son plan de campagne est motivée par plusieurs facteurs, dont l'avis unanime de son état-major anglo-américain. En effet, selon le major général Kenneth Strong, chef du renseignement du SHAEF :

[l'état-major supérieur] s'oppose vivement [au front étroit]. La dernière réunion sur ce sujet a lieu dans la roulotte de Bedell Smith [le chef d'état-major d'Eisenhower]. Les officiers supérieurs d'état-major américains et britanniques du QG supérieur sont présents en nombres presque égaux; nous sommes peut-être 10 en tout. Bedell Smith interroge minutieusement chacun d'entre

nous afin de pouvoir présenter au général Eisenhower l'opinion réfléchie de son état-major.²⁵

Le ravitaillement constitue le principal problème.

Le plan de campagne repose peut-être sur « la tyrannie de la logistique », mais c'est là un point de vue compréhensible. Il faut en effet nourrir et vêtir plus de deux millions de soldats, leur fournir des munitions pour leurs armes et du carburant pour leurs véhicules, leur construire des aérodromes et entretenir leurs avions. La logistique impose aux phases tactiques et à la programmation des mouvements une corrélation inexorable, lorsqu'elle ne les régit pas purement et simplement. L'un des principaux facteurs qui ont présidé au débarquement des Alliés en Normandie plutôt que dans le Pas-de-Calais, c'est qu'ils n'ont pas eu besoin de s'emparer immédiatement d'un port en état de fonctionnement parce qu'ils apportaient leurs propres ports flottants préfabriqués. Néanmoins, des ports capables de recevoir le flot considérable d'approvisionnements et de renforts expédiés en France devront bien un jour apporter leur appoint aux Mulberry et au déchargement sur les plages. Cherbourg et Marseille, de même que les petits ports de la Manche — Le Havre, Dieppe, Boulogne et Calais — peuvent répondre à certains besoins, mais le meilleur, et de loin, est Anvers. En plus de ses 50 kilomètres de quais où accostent chaque année plus de 1 000 navires, il est doté de centaines de grues, d'entrepôts, de citernes de carburant et d'installations ferroviaires qui peuvent servir au stockage et à la distribution du matériel dont les Alliés auront besoin pour s'enfoncer au cœur de l'Allemagne.

Dans l'esprit des planificateurs du SHAEF, Anvers conserve une importance prépondérante, et le plan de Montgomery consistant à se diriger droit vers le Rhin et l'Allemagne les inquiète. Il semble aujourd'hui, selon des études récentes, que Montgomery aurait pu faire franchir le Rhin à ses 40 divisions si l'on avait immobilisé toutes les autres et utilisé leurs réseaux d'approvisionnement à son avantage... mais d'extrême justesse. C'était compter sans les difficultés imprévues que les Allemands excellaient à créer.

Une autre réalité incontournable, c'est qu'Eisenhower est à la tête d'une coalition aux éléments inégaux. En 1944, bien que le Commonwealth britannique supporte la guerre depuis plus longtemps que les Américains, l'identité du partenaire dominant ne fait aucun doute. Le rapport entre les troupes américaines et les troupes britanniques et canadiennes est de trois à un et ne cesse d'augmenter. Dans de telles

²⁴ Ambrose, Stephen. « Eisenhower's Generalship », *Parameters*, juin 1990.

²⁵ Strong, K. *Intelligence at the Top*, Londres, Cassel, 1968, pp. 146-147.



circonstances, il semble inconcevable de confier le rôle dominant dans la campagne à un commandant britannique, si compétent soit-il, aux dépens d'Américains possédant une opinion professionnelle tout aussi valable sur la manière de gagner rapidement la guerre. Ni les supérieurs d'Eisenhower, ni l'opinion publique américaine, particulièrement à l'approche des élections législatives, ne l'auraient accepté.

Par ailleurs, la proposition de front étroit de Montgomery soulève inévitablement la question de ses qualités de chef, sur laquelle il semble presque impossible de se montrer impartial. C'est peut-être Eric Larrabee, dans ses essais fort réussis sur les commandants militaires du président Roosevelt, qui saura le mieux mettre en lumière les divergences d'interprétation à l'égard de Montgomery :

Pour un Américain, écrire sur Montgomery en tant que militaire est une tâche ingrate, car il existe une disproportion affligeante entre la légende et la réalité telle que la conçoivent les Américains... Un Britannique, lorsqu'il parle de ses qualités de chef, a donc tendance à présumer tout d'abord de sa « grandeur » et poursuit en admettant chez lui l'existence de certains défauts déplorables, alors que l'Américain commence par présumer que son mérite reste à démontrer, pour ensuite lui reconnaître certaines qualités.²⁶

Si l'on peut soutenir que Montgomery est le plus éminent commandant britannique de la Deuxième Guerre mondiale — son supérieur, lord Alanbrooke, estime qu'il est le meilleur commandant tactique depuis Wellington — il est impossible de nier l'héritage corrosif de son commandement en Normandie. La manière dont il a mené la bataille de la tête de pont a fait naître des doutes sur sa compétence, non seulement chez les Américains, mais aussi chez de nombreux officiers supérieurs britanniques du SHAEF et chez la plupart des commandants de l'aviation. Il a assis sa réputation en montant de façon magistrale des attaques délibérées dont El Alamein est le prototype. Bien que la sortie de Normandie réalisée par les Britanniques ait été tout aussi spectaculaire que la charge du général Patton, qui a reçu une plus vaste publicité, la carrière de Montgomery soulève des doutes légitimes quant à son aptitude à commander efficacement une bataille mobile. Par conséquent, lorsqu'il propose de commander l'unique poussée des Alliés en Allemagne dans le cadre d'une gigantesque manœuvre, on peut sérieusement douter qu'il soit le type de commandant capable de tirer le meilleur parti de cette possibilité. Le maréchal Alexander suggérera à Pogue que Montgomery, en insistant sur une attaque décisive en profondeur, essayait peut-être de donner tort à ses critiques : « Monty, accusé de circonspection, voulait cette fois aller plus vite. Selon lui, chaque fois

que les commandants opèrent une poussée importante, ils finissent toujours par s'arrêter à un certain point. S'ils s'arrêtent trop tôt, tout le monde dit : « Pourquoi n'ont-ils pas continué? Ils auraient pu gagner. »²⁷

Le résultat malheureux de toutes ces divergences d'opinion, c'est que les commandants en font chacun à leur tête, tout particulièrement Montgomery au nord et Patton au sud, pendant qu'Eisenhower s'abstient d'exercer pleinement son autorité pour les mettre au pas. La situation devient singulièrement difficile à comprendre, ou à admettre, lorsqu'on sait que, durant tout ce temps, ainsi que Ralph Bennett le démontrera de façon convaincante dans son important ouvrage, *Ultra in the West*, les Alliés connaissent tous les faits et gestes des Allemands et les endroits où ceux-ci se jugent les plus vulnérables.²⁸ La saison s'avère particulièrement fructueuse pour les décodeurs d'Ultra. En effet, la rapide progression à partir de la Seine ayant perturbé les lignes terrestres et le réseau téléphonique des Allemands, ceux-ci doivent communiquer plus souvent que d'habitude par radio. Le décodage des messages en Ultra révèle l'inquiétude particulière du haut commandement à l'égard d'Anvers, d'Aix-la-Chapelle et de Trèves.

Aix-la-Chapelle et Trèves se trouvent sur d'importantes routes d'accès à l'Allemagne, et, dans les deux secteurs, les fortifications de la ligne Siegfried sont insuffisantes et inoccupées. Aix-la-Chapelle, à la frontière belge, est la première ville ennemie immédiatement menacée par les Alliés, et les Allemands déplacent hâtivement des efforts énergiques pour la défendre. Par ailleurs, Ultra révèle que les Allemands se préoccupent encore davantage de défendre le secteur qui s'étend au sud de Trèves, où ils sont plus vulnérables. Il s'agit du corridor qui, à partir de Metz et à travers la Sarre et la vallée de la Moselle, constitue la seule voie de repli vers l'Allemagne pour les dizaines de milliers d'Allemands qui quittent le sud-ouest de la France. C'est aussi le point de jonction de leurs groupes d'armées du nord et du sud, et l'endroit vers lequel se dirige la 3^e Armée du général Patton lorsque ses chars s'arrêtent, faute d'essence.

L'importance d'Anvers saute aussi bien aux yeux des Allemands que des Alliés. Leur propre expérience leur enseigne que la rapide progression à travers la France ne peut que perdre de sa force vive à mesure que les unités combattantes s'éloignent de leurs sources d'approvisionnement. Aucun autre port n'a la capacité de ravitailler cette poursuite à

²⁶ Larrabee, Eric. *Commander in Chief*, New York, Harper and Row, 1987, p. 471.

²⁷ Entrevue avec Pogue, USMHI.

²⁸ Bennett, R. *Ultra in the West: The Normandy Campaign of 1944-45*, New York, Charles Scribner's Sons, 1979, pp. 129-163.



l'échelle du pays, et Hitler ordonne de défendre jusqu'au dernier homme ceux qui bordent la Manche : Le Havre, Boulogne, Calais et Dunkerque. Lorsque les Britanniques pénètrent dans Anvers, Ultra révèle que les Allemands accordent une égale priorité à ses voies d'accès maritimes particulièrement étendues, et qu'ils ont ordonné l'établissement d'une nouvelle ligne de défense immédiatement au nord de la ville. Avant que les Allemands puissent défendre Anvers, les chars de la 11^e Division blindée arrivent. Leurs équipages, qui, assiégés par une population en liesse, peuvent à peine se déplacer dans la ville, ont pour mission de s'emparer des docks. Au début de l'après-midi, une troupe de chars et une compagnie d'infanterie atteignent le labyrinthe tentaculaire de quais et de machines. À ce moment-là, un groupe de courageux résistants, dirigé par un brillant capitaine de navire nommé Eugene Colson, a déjà neutralisé les destructions préparées par les Allemands et s'est emparé de nombreux points vitaux d'Anvers : la centrale électrique, les vannes régulant le niveau de l'eau ainsi que les ponts basculants du canal Albert, qui partage la ville en deux. Les Britanniques, après s'être emparés des docks intacts, ainsi qu'ils en ont reçu l'ordre, s'arrêtent en rencontrant les hommes de Colson. Ce dernier les exhorte à franchir les ponts basculants du canal Albert et à occuper la rive nord, mais en vain ; ils leur a été ordonné de s'arrêter aux docks, et c'est ce qu'ils font.

Si indispensables qu'elles soient, les installations du port d'Anvers sont en grande partie tributaires de leur cadre géographique. La ville s'étend près de l'embouchure de l'Escaut, à une quinzaine de kilomètres de l'endroit où ce fleuve se déverse dans le large cours de l'Escaut occidental. Celui-ci, long de 40 kilomètres et large de quatre à huit kilomètres, est borné au nord par la presqu'île de Beveland Sud et l'île de Walcheren, et au sud par l'enclave continentale néerlandaise de Breskens. Les Allemands ont garni les deux rives de grosses batteries côtières et, tant qu'ils tiennent celles-ci, ils sont maîtres des voies d'accès vitales d'Anvers.

La décision de s'arrêter à Anvers, au lieu d'isoler la presqu'île de Beveland, hantera durant de longues années le commandant de la division et celui du corps d'armée, les généraux Philip Roberts et Brian Horrocks. Roberts se lamentera de ne pas avoir été bien informé, sans quoi il aurait « franchi le canal Albert avec des chars pour passer à l'est d'Anvers et barré aux Allemands la route de Beveland et de Walcheren ».²⁹ Horrocks expliquera que, soucieux d'avancer vers l'est pour gagner le Rhin, il avait négligé l'importance du secteur s'étendant au nord d'Anvers, qui non seulement contrôlait l'entrée et la sortie du port, mais constituait, en outre, la clé des défenses allemandes aux Pays-Bas. En contournant Anvers ou en franchissant, dans le secteur des docks,

les ponts du canal Albert dont les résistants s'étaient emparés pour elles, ses troupes auraient probablement pu franchir les 25 kilomètres qui les séparaient de Woensdrecht afin d'isoler l'isthme de Beveland et prendre au piège la 15^e Armée allemande.

À l'époque, {Anvers} semblait être l'objectif évident, mais je me rends compte, maintenant, que c'était une grave erreur. Ma seule excuse, c'est que mon regard était exclusivement fixé sur le Rhin, et que tout le reste semblait secondaire. Il ne m'est jamais venu à l'esprit que l'Escaut serait miné, et que nous serions incapables d'utiliser le port d'Anvers tant que le chenal n'aurait pas été dragué, et que les Allemands n'auraient pas été éliminés du littoral de chaque côté du fleuve. Je ne me suis pas non plus rendu compte que l'ennemi serait en mesure d'évacuer un grand nombre de soldats pris au piège dans les régions côtières de part et d'autre de l'estuaire de l'Escaut, de Breskens à Flessingue.³⁰

Les Allemands en fuite sont de ceux qui ont échappé à la débâcle de Normandie. Bien qu'ils subissent de lourdes pertes entre le 20 et le 24 août — une période coïncidant avec le mauvais temps qui immobilise au sol les avions d'attaque — ils réussissent tout de même à faire passer au nord de la Seine plus de 300 000 hommes et 25 000 véhicules. Le fait que la plus grande partie de leurs centres vitaux de commandement et de contrôle se soit également échappée constitue un autre facteur tout aussi important. Sur deux quartiers généraux d'armée, quatre de corps d'armée et 13 de divisions, seul l'état-major d'un corps d'armée et de trois divisions a été détruit, et quatre commandants de corps d'armée et 12 de divisions ont réussi à fuir pour continuer à exercer leur commandement. Ils entreprennent maintenant de mettre au point une nouvelle défense fondée sur leur remarquable capacité de fixation, de regroupement et de contre-attaque. Au début de septembre, des dizaines de milliers d'ouvriers sont déjà en train de fortifier la ligne Siegfried — ou Mur occidental — négligée. Il s'agit d'une contre-ligne Maginot de 800 kilomètres qui s'étend, le long du Rhin et de la frontière allemande, des Pays-Bas à la Suisse.

Le jour où les Alliés atteignent Anvers, Hitler, ainsi qu'Ultra a permis de le prévoir, ordonne à la 1^e Armée de parachutistes récemment constituée d'établir une ligne défensive le long du canal Albert, d'Anvers à Maastricht. Cet ordre parvient au commandant de la formation, le général Kurt Student : « J'étais allé au quartier général du Führer

²⁹ Lamb, Richard. *Montgomery in Europe, 1939-45*, Londres, Buchan and Enright, 1983. p. 201.

³⁰ Horrocks, B. *A Full Life*, Londres, Collins, 1960, p. 204.



La 2^e Division éprouve le délicieux plaisir de retourner à Dieppe. (PA 167564)



Une vue de la principale plage de Dieppe. (PA 131232)

le 2 septembre et, le 4 septembre, j'étais à mon bureau de Berlin-Wannsee, avec un petit état-major. J'ai reçu un coup de téléphone inattendu : on me donnait l'ordre de constituer immédiatement une nouvelle ligne de défense le long du canal Albert. Son aile droite devait s'étendre jusqu'à l'embouchure de l'Escaut, où ce fleuve se déverse dans l'Escaut occidental. »³¹

Student assume son commandement dès le lendemain. La plupart de ses soldats viennent de divisions de la 15^e Armée qui se sont systématiquement repliées de France aux Pays-Bas à travers la Belgique. Tout au long du mois de septembre, derrière le canal de Gand et le canal Léopold, disputés par les Canadiens, les Allemands replient d'abord leurs troupes d'approvisionnement, puis leurs unités combattantes. Le quartier général central de Breskens indique aux unités repliées leur lieu de rassemblement et le moment où elles doivent traverser l'Escaut à bord de deux navires civils, de trois grands radeaux, d'un bac et de 16 bateaux de moindre dimension. Cette flottille enlève les vestiges de huit divisions — près de 70 000 hommes, ainsi que 12 pièces d'artillerie lourde, 215 pièces d'artillerie moyenne et d'artillerie de campagne, 750 camions et fourgons, et 1 000 chevaux. Cet exploit remarquable sur le plan de l'organisation a lieu malgré les attaques aériennes dont l'acharnement n'est modéré que par les caprices du temps. Lorsque les unités, ayant franchi l'Escaut, atteignent Walcheren, elles traversent la presqu'île de Beveland pour rallier le continent, où elles sont intégrées aux défenses de Student.³²

En dépit de la qualité des messages Ultra régulièrement interceptés, les Alliés négligent d'exploiter l'occasion qui s'offre à eux. Il semble raisonnable à Eisenhower, qui a accordé la priorité à l'axe nord de Montgomery, en plus d'une généreuse allocation d'approvisionnements limités pour assurer son ravitaillement, de présumer que celui-ci a admis l'importance primordiale d'une ouverture rapide du port d'Anvers. Il a tort, car, en fait, Montgomery a calculé qu'avec un seul port raisonnablement important de la Manche et une capacité de transport aérien quotidien de 1 000 tonnes, il pourra se passer d'Anvers pour atteindre la Ruhr. Nettoyer les abords de cette ville est la dernière des missions qu'il confie à la 1^{re} Armée canadienne. Pendant que la 15^e Armée de Von Zangen se glisse dans ses nouvelles positions devant Montgomery, celui-ci parle moins d'Anvers et ne songe plus qu'à conquérir une tête de pont sur l'autre rive du Rhin : au lieu d'utiliser Anvers comme base pour franchir le fleuve, il veut maintenant traverser le Rhin pour libérer Anvers. Par conséquent, au lieu de couper l'herbe sous le pied de Student, la 11^e blindée et le reste du 30^e Corps d'armée de Horrocks font une pause de trois jours avant de se mettre en marche vers

l'est. Quant à la 2^e Armée britannique, elle se dirige vers Venlo, Wesel et la limite nord de la Ruhr, pendant que la 1^{re} Armée américaine s'avance vers Liège et Aix-la-Chapelle.

Étant donné que les Allemands sont encore désorganisés, en cette première semaine de septembre, il semble possible de franchir la ligne Siegfried inoccupée et le Rhin, mais, pour ce faire, les Britanniques et les Américains devraient monter une offensive étroitement coordonnée et concertée sur un même axe. Elle pourrait avoir pour objectif Wesel — les Allemands estiment en effet que les Britanniques « pourraient atteindre Wesel à vélo »³³ — ou Aix-la-Chapelle, qui est alors, elle aussi, sans défense. Montgomery décide plutôt d'oblier vers le nord et de se diriger vers Arnhem. Il a à sa disposition le 1^{er} Corps d'armée aéroporté, une formation d'élite dont les trois divisions attendent depuis des mois en Grande-Bretagne de participer à des opérations qui ne se concrétisent jamais. Elles vont maintenant être engagées dans un pari audacieux. Les 101^e et 82^e Divisions aéroportées américaines doivent enlever les nombreux points de franchissement du fleuve et des canaux entre Eindhoven et Nimègue afin de permettre au 30^e Corps d'armée du général Horrocks d'atteindre le Rhin à Arnhem, dont la 1^{re} Division aéroportée britannique devra s'être emparée. Arnhem ne semble pas avoir constitué le premier choix de Montgomery. Ainsi que l'indiquera le général Bradley en parlant de leur précédente rencontre :

*Dans son plan d'août, Montgomery n'envisageait pas la poussée aux Pays-Bas. À l'époque, il avait l'intention de passer au nord d'Aix-la-Chapelle. Il a changé d'idée par la suite; au lieu de s'avancer parallèlement à nous, il a obliqué vers le nord... En septembre, Monty a préparé le plan d'Arnhem. Il semblait décidément croire que, s'il pouvait traverser à cet endroit, il arriverait peut-être à se rendre jusqu'à Berlin.*³⁴

On suggérera plusieurs explications à ce changement. D'après l'une de celles-ci, les commandants de l'aviation préféraient Arnhem parce que ses défenses antiaériennes étaient moins importantes. D'après une autre, une tête de pont à Arnhem aurait davantage rapproché Montgomery des bases de lancement de V2 des Pays-Bas, qui viennent tout juste de commencer à lancer leurs missiles mortels vers Londres. Pourtant, selon une autre explication, un franchissement à Arnhem aurait simultanément permis à la 2^e Armée de contourner la ligne Siegfried et d'avancer

³¹ DSH, rapport 69 du QGA.

³² DSH, comptes rendus d'interrogatoire des Allemands.

³³ Lamb, Richard. *Montgomery in Europe, 1939-45*, p. 215.

³⁴ Entrevue avec Pogue, USHMI.

rapidement vers le nord jusqu'à l'IJsselmeer, où elle aurait pu prendre au piège les forces allemandes de l'ouest des Pays-Bas. Il ne faut pas non plus oublier l'euphorie générale dans laquelle baigne le camp allié lorsqu'une victoire rapide semble à portée de la main. Au début de septembre, Montgomery écrit qu'il prévoit être à Berlin dans quelques semaines, et, le 11 de ce mois, son état-major envoie le message suivant : « Si l'Allemagne ne se rend pas lorsque la 2^e Armée atteindra Osnabrück, je suis d'avis qu'Arnhem est l'endroit qui convient le mieux à notre QG après Bruxelles, pourvu que la ville ne soit pas détruite au cours de la bataille. Dans le cas contraire, je propose que nous nous installions à Münster ou à Bonn. »³⁵ Il s'agit là d'un exemple remarquablement optimiste de planification avancée, mais il contredit étrangement les renseignements fournis par Ultra, qui permettent de suivre la progression laborieuse, mais régulière, du redressement des Allemands.

Arnhem présente plusieurs inconvénients graves, que Montgomery connaît, mais dont il se préoccupe singulièrement peu. La Résistance néerlandaise et Ultra ont tous deux révélé que des forces blindées allemandes, qui pourraient tailler en pièces des parachutistes légèrement armés, sont déployées autour de la zone de largage des Britanniques. En outre, la campagne néerlandaise basse et inondée n'offre au 30^e Corps d'armée qu'une seule route, facile à barrer, pour son offensive contre le pont d'Arnhem. Apparemment, le supérieur de Horrocks, le général Dempsey, a affirmé à Montgomery qu'il doutait que les chars de Horrocks soient en mesure de relever rapidement les parachutistes insuffisamment armés. Il a aussi signalé qu'une conversion vers le nord exposerait le flanc de sa 2^e Armée, car son axe de progression divergeait de celui de la 1^e Armée américaine, sur sa droite. Tout comme l'état-major de Montgomery, Dempsey préfère attaquer à l'est aux côtés des Américains plutôt qu'au nord, où il risque de s'enliser dans les basses-terres néerlandaises.

D'aucuns présentent des objections plus fondamentales, alléguant que tout recours à l'armée aéroportée constitue un gaspillage des ressources aériennes limitées. Le maréchal de l'air Coningham, commandant la 2^e Force aérienne tactique, s'en expliquera ainsi à Pogue :

Nous aurions pu atteindre le Rhin à une condition. Si nous avions libéré les avions de transport qu'on ne cessait de retenir en Angleterre pour des attaques aéroportées qui n'avaient jamais lieu, nous aurions pu apporter l'essence à George Patton, au lieu de Monty... Si nous avions utilisé notre capacité de transport aérien de 2 000 tonnes (on aurait pu faire deux voyages quotidiens, ce qui lui aurait donné 2 000 tonnes par jour), il aurait été en mesure de réussir.³⁶

Montgomery fait la sourde oreille. Il a choisi Arnhem une fois pour toutes, et sa décision d'avancer vers le nord au lieu de l'est n'est pas dépourvue d'une certaine ironie. Après avoir énergiquement défendu les mérites d'un front étroit concentré, il choisit maintenant de disperser ses propres forces — pour une campagne à l'intérieur d'une campagne — sur un secteur trop large pour leur effectif. Les brèches qui séparent les armées canadienne, britannique et américaine s'élargissent. À l'ouest, la 1^e Armée canadienne ne possède pas les ressources nécessaires pour s'emparer des ports de la Manche et conquérir l'Escaut, et ses opérations divergent inévitablement de celles de la 2^e Armée britannique lorsque celle-ci se dirige vers Arnhem. À l'est, l'avance empruntant deux poussées parallèles affaiblies, vers Aix-la-Chapelle et Wesel, se dilue encore davantage lorsque Montgomery change de direction et mise sur la conquête du dernier pont, à Arnhem.

À elles seules, Anvers et Arnhem décideront en grande partie du cours des huit derniers mois de la guerre. Le brigadier général Edgar Williams, officier de renseignement en chef de Montgomery, expliquera à Richard Lamb que, rétrospectivement, l'enchaînement des décisions apparaît désastreux.

C'était une décision aberrante que de choisir une opération aéroportée au lieu de nettoyer les rives de l'Escaut pour ouvrir Anvers. Monty a décidé impulsivement de s'attaquer à Arnhem au lieu de Wesel, et j'ai été choqué par l'obstination impudente dont témoignait cette décision. À l'époque, il était habité par l'état d'esprit de la poursuite, par l'exaltation de l'avance. Moi aussi, d'ailleurs, et je trouvais difficile d'exempter entièrement mes comptes rendus du renseignement et mes jugements du sentiment grisant d'avoir gagné la guerre. Durant ces quelques jours, il était difficile de se montrer impartial. Si Ike avait préféré l'option de l'Escaut, nous aurions imposé sa volonté à Monty, mais il ne faut pas oublier qu'à cette époque il n'était pas en mesure de contredire celui-ci, car la victoire incroyable de Normandie lui avait donné la réputation d'un brillant vainqueur sur le champ de bataille.³⁷

La campagne alliée marque un temps d'arrêt. Au sud, la 3^e Armée de Patton est immobilisée avant d'avoir atteint la Sarre. Au centre, les Ardennes divisent dangereusement le front de la 1^e Armée de Hodges, dont les forces lancées au nord de cet obstacle sont trop dispersées pour franchir la ligne Siegfried à Aix-la-Chapelle, où elle est inoccupée et vulnérable. En outre, l'importance opérationnelle vitale des barrages de la Roer proche, qui

³⁵ Lamb, Richard. *Montgomery in Europe, 1939-45*, pp. 196-227.

³⁶ Entrevue avec Pogue, USMHI.

³⁷ Lamb, Richard. *Montgomery in Europe, 1939-45*, pp. 215-216.



commandent l'écoulement de l'eau dans la basse Rhénanie, échappe à la 1^{re} Armée, qui aurait pu s'en emparer si elle ne s'était pas empêtrée dans les environs inhospitaliers de la forêt de Huertgen.

Quelques mois plus tard, lorsque les Canadiens combattront en Rhénanie, cette erreur aura pour eux des conséquences déplorables. Au nord, Arnhem est « un pont trop loin » pour la 2^e Armée du général Dempsey, et, sur la côte, la tâche déplaisante

consistant à éliminer les Allemands de Breskens, de Walcheren et de Beveland, pour ouvrir le port d'Anvers, échoit à la 1^{re} Armée canadienne. Bien qu'on ne puisse être sûr de la tournure qu'auraient pu prendre les événements, il est fort probable que les décisions qui ont été prises, ou qui ne l'ont pas été, pendant la première semaine de septembre ont rendu inévitables neuf autres mois de combats.





(PA 137151)

CHAPITRE II

L'ESCAUT

Nous avons rencontré deux Boches portant des fusils piqués de drapeaux blancs. Ils nous ont conseillé de nous mettre à l'abri dans le blockhaus, car les chars s'apprêtaient à tirer d'un instant à l'autre. Nous sommes allés chercher les femmes et les valises. Nous étions dans le blockhaus depuis 10 minutes lorsqu'un terrible bombardement d'artillerie a débuté. Le blockhaus tremblait, et les obus nous survolaient en direction de Zuizande. Pourtant, j'étais très calme, et tous les autres aussi; nous nous sentions en sécurité, et nous savions que ce serait bientôt terminé. Étrange, mais c'était ainsi. Lorsque le calme est revenu, Luteyn a rampé à l'extérieur et, non loin de là, il a aperçu un Canadien sur la digue. Un Canadien, un Canadien, un Canadien! Un mât de drapeau ne va pas bien avec des ruines. Ceux qui ne sont pas ici maintenant ne peuvent pas s'imaginer le spectacle affligeant qu'offre notre ville le jour de la libération. Un chaos de maisons entièrement ou partiellement détruites. Des rues remplies de ruines, de verre brisé et de trous d'obus. MAIS NOUS SOMMES LIBRES.³⁸

La bataille pour libérer les voies d'accès d'Anvers sera longue, désagréable et coûteuse. À la mi-septembre, lorsque la 4^e Division quitte sa

tête de pont précaire sur le canal Albert, il est évident que la poursuite a fait place à une nouvelle phase, encore incertaine. Mais rares sont ceux qui prévoient que ces opérations occuperont les Canadiens jusqu'à la chute de l'île de Walcheren, six semaines plus tard. Les hauts commandements feront emprunter aux armées américaine et britannique, des routes différentes pour entrer en Allemagne. La 1^{re} Armée canadienne se retrouve donc abandonnée au bord de la Manche, avec des priorités nébuleuses. Ainsi que le fait observer le major général J.L. Moulton dans *Battle for Antwerp*, cette situation est à l'origine « d'hésitations inhabituelles quant à la priorité entre les ports de la Manche et celui d'Anvers »³⁹ dans les instructions de Montgomery aux Canadiens. Ce n'est qu'à la mi-septembre que celui-ci commence à accorder à Anvers une priorité hésitante. Il lui faut ensuite un autre mois avant de procurer aux Canadiens des ressources suffisantes pour en nettoyer les voies d'accès vitales. Entre-temps, il ont été complètement absorbés par le siège des forteresses de Boulogne, du cap Gris-Nez, de Calais et de Dunkerque.

³⁸ Collection personnelle, lettres de Pieter de Houck.

³⁹ Moulton, J.L. *Battle for Antwerp*, Londres, Ian Allan, 1978, pp. 94-101.



Dès le début de la guerre, les Allemands ont aménagé ces ports-forteresses pour en faire des bastions du Mur de l'Atlantique destinés à faire échouer tout débarquement dans le Pas-de-Calais. Leurs énormes pièces de marine peuvent aussi tirer sur les navires évoluant dans le détroit et bombardent régulièrement la côte de Douvres, qui, par temps clair, semble à peine à un jet de pierre. Enfouis dans de profondes casemates d'acier et de béton, ces canons, qui se donnent un appui mutuel, sont pratiquement à l'épreuve de tout, sauf d'un coup de plein fouet dans la bouche. Ils ont cependant deux points faibles. En effet, les commandants allemands n'ont commencé à fortifier les voies d'accès terrestres de leurs positions que lorsque le front de Normandie s'est effondré, en août, de sorte que leur arsenal habituel de fossés antichars, de barbelés et de champs de mines est incomplet. Quant au second point faible, il s'agit des défenseurs eux-mêmes. Les Allemands à qui on a ordonné d'interdire l'utilisation des ports de la Manche jusqu'à la dernière cartouche forment un groupe hétérogène. L'un de leurs commandants dira d'eux que ce sont « *des troupes de forteresse, des marins, des miliciens, des techniciens portuaires et des retardataires* ».⁴⁰

À quelques rares exceptions près, ils ne sont pas là parce qu'ils veulent sacrifier leur vie pour Hitler et le Troisième Reich, mais parce qu'ils ont eu le malheur d'être mêlés à des événements indépendants de leur volonté.

Une fois sortie de Rouen, la 3^e Division, dont la tâche consiste à enlever Boulogne et Calais, avance rapidement malgré le mauvais état des routes et le peu d'espace de manœuvre dont elle dispose. Le North Nova couvre 120 kilomètres en trois jours avant de se faire tirer dessus aux abords de Boulogne le matin du 5 septembre : d'autres unités atteignent Calais et Dunkerque peu après. Les Allemands ont manifestement l'intention de défendre ces villes, de même que les batteries des promontoires balayés par le vent du cap Gris-Nez. Bien que la topographie et les défenses de chaque position diffèrent — par exemple, les voies d'accès terrestres de Boulogne sont protégées par un cercle de hauteurs, alors que celles de Calais traversent des terres inondées — leur conquête pose aux attaquants des problèmes tactiques semblables. Si ces forteresses retranchées sont dotées d'une garnison plutôt médiocre, chacune d'entre elles est tout de même assez puissante pour résister à peu près à tout, sauf à un assaut en force soigneusement préparé. Par conséquent, pour citer les paroles d'un commandant de bataillon, il faudra s'emparer d'elles l'une après l'autre au cours d'*« un drame étrange mêlant le siège médiéval à la guerre moderne »*.⁴¹

L'art de la poliorcétique moderne comporte plusieurs éléments. Tout d'abord, des vagues de

bombardiers lourds et moyens saturent les défenses, puis l'artillerie procède à des tirs de barrage massifs. Des chars équipés de Flail ouvrent ensuite un passage, à travers les champs de mines, aux transports de troupes blindés et à des chars modifiés pourvus de canons lourds anticasemates et de lance-flammes. Dans un autre ordre d'idée, on fait appel à une arme morale qui s'avérera également efficace. On fait pleuvoir sur les défenseurs, dont beaucoup sont des volontaires étrangers ou des Allemands issus d'autres pays que l'Allemagne, des tracts qui convainquent un grand nombre d'entre eux qu'un camp de prisonniers est un lieu de séjour préférable à un cimetière. Lorsqu'on a ainsi sapé le moral des défenseurs et qu'ils se trouvent nez à nez avec des armes inattendues, particulièrement les terrifiants lance-flammes, ils sont nombreux à se rendre.

Parce qu'on ne dispose que d'un nombre réduit d'armes de siège, il faut se rendre maître des forteresses l'une après l'autre. Avant de s'attaquer à Boulogne, la 3^e Division doit donc attendre deux semaines que Le Havre soit tombé, et elle en profite pour bien se préparer. Après la prise de Boulogne, le commandant allemand de la ville révélera à ses interrogateurs qu'il n'avait obtenu pratiquement aucun renseignement sur l'effectif des Canadiens qui allaient l'attaquer, et que trois prisonniers canadiens ne lui avaient fourni aucune information. Il savait toutefois que « *lorsque l'attaque se produirait, elle aurait été parfaitement préparée jusqu'à la dernière arme, et que les Canadiens tenteraient de s'emparer du port avec le moins de pertes possible* ». (Le général Spry, commandant la 3^e Division, écrira en regard de ce commentaire, sur son exemplaire du compte rendu de l'interrogatoire, ce simple mot « *Merci.* »)⁴²

Lorsque le moment de l'assaut approche, un officier des affaires civiles se rend dans la ville négocier les conditions d'évacuation des civils, et le capitaine Jack Martin, officier historien de la 3^e Division, en observe plusieurs milliers qui s'avancent péniblement vers un sort incertain. Voici ce qu'il écrit dans son journal de guerre :

J'ai vu/ une partie de l'extraordinaire procession de réfugiés qui quittaient la ville. Tous ces gens aux vêtements de couleurs vives, qui formaient un contraste saisissant avec leur expression malheureuse, s'avançaient lentement en colinant d'énormes fardeaux; si certains gardaient le silence et semblaient presque maussades, d'autres se montraient exubérants, adressant aux « Boches » des gestes d'une violence audacieuse. Il y avait beaucoup de petits chiens : certains

⁴⁰ DSH, comptes rendus d'interrogatoire des Allemands.

⁴¹ DSH, comptes rendus des unités.

⁴² En français dans le texte.





Les bombardiers Halifax du 6^e Groupe de l'ARC attaquent sans relâche les bases de lancement des armes « V » allemandes avant que les soldats canadiens s'en emparent... (PL 30780)



... pendant que des Typhoon porteurs de bombes et de fusées effectuent des missions d'appui rapproché. (PA 192001)

qu'on apercevait dans un panier ou dont on devinait la présence dans une mallette, et d'autres qui tiraient sur leur laisse. Personne ou presque, parmi ces gens, ne se rendait compte qu'on allait leur fournir de la nourriture, un abri et du transport. Il semblait seulement à la plupart d'entre eux que les forces assiégeantes étaient indirectement responsables de leur expulsion et de leur fuite à la campagne.

La ville de Boulogne est entourée de collines dominées par le mont Lambert, sur lesquelles les Allemands ont aménagé un anneau de centres de résistance reliés entre eux. Le général Spry a déployé la 8^e Brigade sur la droite de la principale voie d'approche, et la 9^e sur la gauche. Dans le cadre d'une opération censée prendre une journée — et qui finira par en durer six — la 8^e Brigade doit attaquer à l'ouest à travers la Liane, le fleuve côtier qui partage la ville en deux, puis oblier vers le nord. La 9^e Brigade franchira le fleuve et se rendra maître du secteur sud. Pendant que les unités attendent leur équipement spécial, des bombardiers livrent 49 attaques distinctes contre des objectifs choisis et, le soir précédent l'assaut terrestre, 3 000 tonnes de bombes sont à nouveau larguées. Un officier de l'armée de l'air qui accompagne le brigadier général John Rockingham, commandant la 9^e Brigade, est en contact radio direct avec l'avion qui marque les objectifs des bombardiers, ce qui lui permet de s'assurer que les marqueurs sont correctement placés. Usant d'une ruse subtile pour obliger les défenseurs à demeurer dans leurs casemates pendant que les fantassins franchissent le terrain découvert qui les sépare de leurs objectifs, une vague d'avions vides effectuent un dernier passage sans refermer les portes de leurs soutes à bombes. Ensuite, 328 pièces d'artillerie de campagne, moyenne, lourde et antiaérienne tirent devant les compagnies de fantassins qui s'avancent vers leurs objectifs à bord de transports de troupes blindés, ou Kangaroo. Le seul appui-feu qui manque est celui de la marine, dont les navires sont surclassés par les pièces côtières. Deux pièces de 14 pouces et deux de 15 pouces situées à 40 kilomètres de là, en Angleterre, apportent une touche exceptionnelle à l'opération en tirant sur les batteries de Calais à travers la Manche. Avec l'aide d'observateurs aériens, l'un des canons de 15 pouces fait mouche sur une pièce de 16 pouces allemande. Les soldats du 1st Hussars, qui ont pris position juste derrière Calais, sont aux premières loges pour assister au spectacle.

Nous éprouvions une drôle de sensation à nous trouver derrière des Boches qui allaient se faire bombarder par les canons de Douvres... sur la carte, une grosse ligne bleue indiquait l'emplacement de la zone dangereuse. À intervalles

de quelques minutes, un fracas terrifiant se faisait entendre, et il était presque impossible de savoir s'il s'agissait de « départs » ou d'« arrivées ». C'est pratiquement la seule fois où nos obus nous ont semblé un peu importuns, d'autant que, partant à 21 milles de distance, nous n'étions pas trop sûrs s'ils allaient frapper la zone visée, et nous pouvions très bien imaginer à quoi ressemblerait un Sherman après sa collision avec un « train de marchandises » allié.⁴³

Bien que le bombardement n'ait touché qu'un nombre relativement réduit des pièces visées, le commandant de l'une des positions dira à ses interrogateurs qu'il « *avait eu un effet terrifiant sur les nerfs de la garnison* », et ajoutera que « *certaines des casemates avaient été gravement endommagées, mais qu'il fallait s'y attendre, car l'organisation TODT, qui les avait construites, ne cherchait qu'à faire de l'argent, comme tout le monde, et qu'elle avait probablement lésiné sur le ciment et utilisé trop de sable* ». Auparavant, on a donné l'ordre au capitaine Martin « *de découvrir quelles armes d'appui sont les plus efficaces, et en quel nombre* », lors d'une telle attaque. Mises à part les pratiques de construction douteuses, il ne pourra s'empêcher de comparer ce siège à ceux d'époques antérieures. Bien que celui-ci dure six jours, voici ce qu'en dira Martin :

La rapidité de cette opération présente un contraste frappant avec les sièges médiévaux. Il y a plusieurs siècles, Calais a été assiégée pendant 11 mois. Aujourd'hui, même la résistance relativement brève de la forteresse de Brest [cinq à six semaines] semble excessivement longue. Il n'y a plus de moments perdus à la guerre. Il n'est plus possible de se tenir devant les portes d'une forteresse et de demander, comme le roi Henri V de Shakespeare :

Quelle décision a encore prise le gouverneur de cette ville?

Ce sont là les derniers pourparlers que nous accepterons.

Ces six journées sont toutefois éreintantes et, malgré le bombardement massif et le moral chancelant des défenseurs, une fraction suffisante de la garnison de 10 000 hommes sert ses armes assez longtemps pour tuer ou blesser 634 Canadiens.

C'est une Boulogne saccagée qui capitule. Dès lors, la 3^e Division remonte la côte pour enlever les batteries de Calais et du cap Gris-Nez. Celles de Calais sont entourées d'une combinaison de défenses naturelles ou faites de main d'homme — des terres inondées parsemées de centres de résistance reliés entre eux — toutes réunies par des barbelés et des

⁴³ DSH, comptes rendus des unités.

⁴⁴ DSH, comptes rendus d'interrogatoire des Allemands.



champs de mines, et défendues par une garnison de 7 500 hommes. Encore une fois, le Bomber Command attaque durant trois jours successifs avant l'assaut, et revient pendant le siège. Les tirs d'artillerie pleuvent sur chaque position à tour de rôle, et le zoo blindé, en particulier les chars lance-flammes Crocodile, fait preuve d'une efficacité dévastatrice. Le cap Gris-Nez, situé entre Boulogne et Calais, diffère sous certains aspects; par exemple, les pelotons d'infanterie, au lieu de se déplacer à bord de transports de troupes blindés, doivent avancer à pied. Néanmoins, l'attaque délibérée de la 9^e Brigade se déroule si bien qu'à la fin le commandant du North Nova fera l'observation suivante :

Maintenant, la scène ressemble vraiment à la conclusion d'un exercice en Angleterre, car les soldats savent très bien qu'ils n'ont qu'à attendre l'ordre de se retirer. Le North Nova Scotia Highlanders s'en va bientôt, laissant le secteur à la garde d'une compagnie, et regagne, à temps pour dîner, son cantonnement d'Ambleteuse, près duquel l'attend la formation de cornemuseurs.⁴⁵

Entre-temps, le quartier général de la brigade a demandé à la 3^e Division de « dire aux gens de Douvres qu'ils peuvent commencer à fêter quand ils le voudront ».

Pendant que la 3^e Division préparait ses opérations de Boulogne, du cap Gris-Nez et de Calais, la 2^e a quitté Dieppe pour Dunkerque après avoir profité d'une pause dont elle avait bien besoin pour absorber ses renforts. Protégée par les terres inondées et encerclée par plusieurs villages défendus, Dunkerque est aussi une forteresse dont il faudra se rendre maître par des tactiques de siège. Lorsque Calais tombe, les priorités ont changé, et la 2^e Division, abandonnant Dunkerque aux troupes britanniques, part pour Anvers. À leur tour, les Britanniques sont relevés par la 1^{re} Brigade blindée indépendante tchécoslovaque, qui bouclera Dunkerque jusqu'en mai 1945, où son commandant acceptera la reddition des Allemands.

Les ports de la Manche ayant été nettoyés ou neutralisés, les états-majors de planification s'attaquent à la tâche consistant à ouvrir les voies d'accès maritimes d'Anvers — en n'oubliant surtout pas le précédent historique d'une tentative infructueuse des Britanniques, en 1809, pour nettoyer le même terrain. Il s'agit d'un problème excessivement délicat. Fin septembre, la 4^e Division blindée canadienne et la 1^{re} polonaise ont éliminé l'ennemi des secteurs situés au sud du canal Léopold et à l'est des marais côtiers de la baie du Braakman, ainsi que de Terneuzen à Anvers. Il reste donc trois objectifs clés sur les rives qui commandent la longue voie d'accès maritime du port, dans l'Escaut occidental : la poche de Breskens, la presqu'île de Beveland Sud et l'île

de Walcheren. Sur le plan tactique, les défenses représentent une succession de problèmes interreliés. Pour que les navires porteurs de matériel et d'hommes puissent atteindre Anvers, il faut d'abord éliminer les mines dont est truffée la voie navigable de l'Escaut, mais les dragueurs de mines ne peuvent agir avant que soient muselées les grosses pièces côtières qui les tiennent sous leur feu : à Zeebrugge, à Heyst, à Knocke et à Cadzand sur le continent, à Flessingue et à Westkapelle sur Walcheren. Enfin, pour qu'il soit possible de neutraliser cette artillerie, les fantassins doivent d'abord éliminer ses défenseurs. Le général Simonds confie la poche de Breskens à la 3^e Division, la presqu'île de Beveland à la 2^e, et Walcheren aux commandos britanniques.

On ne pourrait imaginer pire terrain pour des opérations militaires. Breskens couvre un rectangle de quelque 15 kilomètres sur 35, limité au nord par l'Escaut occidental et au sud par le canal Léopold, large de 15 mètres. Ainsi que l'observe un contemporain, ce terrain « parfaitement plat, sillonné par un réseau de petits canaux et de fossés, comporte de nombreux secteurs inondés en permanence. Il est parcouru de digues dont la plupart supportent des routes ou des voies ferrées. Les « polders » sont des champs découverts qui n'offrent pas d'abri, ou presque. Les clochers et les édifices offrent les seuls points de vue. »⁴⁶ De l'autre côté du canal Léopold, il n'existe que trois voies d'accès qui n'obligent pas à traverser de profondes voies d'eau. La première se trouve au polder Isabella, au sud du Braakman, sur la frontière belgo-néerlandaise. La deuxième emprunte la grand-route de Gand à Breskens, qui traverse Watervliet, et la troisième va vers le nord, de Maldegem à Aardenburg, puis de là à Breskens et à Knocke. Sur la rive nord de l'Escaut occidental, Walcheren et Beveland sont aussi protégées par des obstacles naturels. Walcheren a la forme d'une soucoupe dont l'intérieur, situé en dessous du niveau de la mer, est entouré d'une haute digue de terre. La seule voie d'accès par la terre est une chaussée reliant l'île à la presqu'île de Beveland Sud. À son tour, Beveland est rattachée au continent, au nord d'Anvers, par un isthme étroit. Pour attaquer en empruntant le corridor de Beveland, il faut d'abord se rendre maître du secteur proche de la ville de Woensdrecht, qui commande l'entrée de l'isthme, puis suivre l'étroite chaussée qui mène à Walcheren.

À la fin de septembre, les Allemands ont eu le temps de renforcer leurs défenses. Pendant que se déroule la bataille d'Arnhem, l'état-major de la 15^e Armée du général Von Zangen quitte Breskens et Walcheren pour le continent, laissant la 70^e Division

⁴⁵ DSH, comptes rendus des unités.

⁴⁶ DSH, rapport 188 du QGAC.



en garnison dans Walcheren, et la 64^e dans l'enclave de Breskens. Les hommes qui composent la 70^e, la division du pain blanc, ou division des estomacs, ainsi qu'on l'a surnommée, ont été déclassés à cause de diverses maladies et suivent des régimes particuliers exigeant une abondance de légumes frais, d'œufs, de lait et de pain blanc que leur procure Walcheren. Ils ne forment pas des troupes de la plus haute qualité, mais leur commandant admettra par la suite que, « *derrière le béton, ces hommes pouvaient probablement presser une détente aussi bien que n'importe qui* ». ⁴⁷ La 64^e est une formation de bien plus haute qualité ayant pour officiers et sous-officiers des vétérans des combats du front oriental et du front d'Italie. En comptant les servants des pièces côtières et tous les autres hommes présents, l'effectif de la division s'élève à environ 11 000, ses six bataillons d'infanterie et ses autres unités étant abondamment pourvus d'armes et de munitions de toute sorte. Les forteresses de Walcheren et de Breskens ont reçu l'ordre d'interdire aux Alliés l'accès aux installations portuaires d'Anvers et d'immobiliser le plus grand nombre possible d'entre eux aussi longtemps qu'elles le pourront. On s'attend à ce qu'elles tiennent bon trois à quatre semaines après le début d'une attaque sérieuse.

Malade, le général Crerar part pour l'Angleterre au beau milieu des préparatifs et le général Simonds assure l'intérim. Celui-ci cède son 2^e Corps d'armée au général Foulkes, de la 2^e Division. Parce que le terrain ne convient pas aux chars, ni, en fait, à quelque véhicule que ce soit, Simonds ordonne d'abord un redéploiement de grande envergure. La 1^{re} Division blindée polonaise se dirige vers Bergen, à l'est d'Anvers, où elle est placée sous les ordres du 1^{er} Corps d'armée britannique. La 4^e Division blindée envoie sa brigade blindée dans la même région, tandis que sa 10^e Brigade d'infanterie tient le secteur est du canal Léopold. La 2^e Division se trouve déjà à Anvers, où elle tâche les défenses allemandes au nord du canal Albert. Une fois prête, elle devra attaquer dans cette direction pour isoler, puis enlever, la presqu'île de Beveland Sud pendant que, simultanément, la 3^e Division nettoiera la poche de Breskens. Enfin, lorsqu'un bombardement nourri aura rompu les digues de Walcheren pour inonder l'île et isoler ses centres de résistance, les commandos britanniques se lanceront à l'assaut par voie de mer. Chacune de ces opérations — Breskens, Beveland et Walcheren — est extrêmement complexe et exige une description appropriée.

* * *

Après s'être emparée des forteresses autonomes de la Manche, la 3^e Division gagne le canal Léopold pour se livrer à un siège d'un type complètement différent. Son arsenal habituel de blindés et d'équipement

spécial, tels les Crocodile et les AVRE, étant incapable de se déplacer sur le terrain détrempé, il lui faut tabler encore plus qu'à l'ordinaire sur les fantassins. Le général Spry met au point une attaque en tenailles en trois temps. Le 5 octobre, l'Algonquin procédera à un assaut de diversion au polder Isabella, et, immédiatement après, la 7^e Brigade franchira le canal Léopold, ouvrira la route de Maldegem à Aardenburg et construira un pont permettant aux véhicules de pénétrer dans sa tête de pont. Deux jours après, la 9^e Brigade montera un assaut amphibie à travers le Savojaards Plaat sur la rive nord de l'enclave. La 8^e Brigade, en réserve, doit exploiter la tête de pont de la 7^e Brigade sur le canal Léopold puis se diriger au nord et à l'ouest vers Breskens et Knocke-Heyst.

Le point de franchissement de la 7^e Brigade se trouve à environ neuf kilomètres à l'est de Moerkerke, où l'Algonquin a déjà effectué un funeste passage, et à environ deux kilomètres à l'est de la route de Maldegem. À cet endroit où divergent le canal de la Lys et le canal Léopold, elle dispose d'une poche de terrain plus sec et d'un peu plus d'espace de manœuvre. Le Regina Rifle, sur la gauche, doit franchir le canal large de 30 mètres et oblier vers la gauche, c'est-à-dire vers l'ouest, pour se rendre maître du pont où passe la grand-route, pendant que le Canadian Scottish, sur la droite, élargira la tête de pont vers l'est. Pour garantir l'effet de surprise, l'assaut doit être silencieux — c'est-à-dire sans bombardement préalable — mais les canons des 3^e et 4^e Divisions, de même que les pièces d'autres régiments d'artillerie de campagne et d'artillerie moyenne, doivent être disponibles lorsque leurs observateurs qui accompagnent les compagnies d'infanterie commanderont le tir. On innove en mettant en place 27 lance-flammes Wasp montés sur chenillettes pour protéger l'assaut initial. Des essais ont révélé que, « *lorsque la chenillette est presque en haut du talus de la berge, elle peut projeter sa flamme non seulement contre la berge opposée, mais aussi au-delà de celle-ci, là où se trouvent très vraisemblablement les tranchées et les abris enterrés de l'ennemi.* »⁴⁸

Chacune des deux compagnies d'assaut des bataillons de tête possède huit embarcations de toile que les soldats du North Shore Regiment transportent jusqu'au canal. À 5 h 30, les Wasp entrent en action. Les compagnies d'assaut font franchir la berge aux embarcations, mettent celles-ci à l'eau et traversent le canal. Les deux compagnies du Scottish traversent sans grande difficulté, et, dans l'heure qui suit, les sapeurs ont installé une passerelle. La compagnie de gauche du Regina — qui appartient au Royal Montreal Regiment, dont le rôle habituel consiste

⁴⁷ DSH, comptes rendus d'interrogatoire des Allemands.

⁴⁸ DSH, comptes rendus des unités.





Il faut faire appel aux techniques de la poliorcétique moderne pour neutraliser une position de pièces comme celle-ci. (PA 167981)



Heureusement, leur garnison ne compte pas parmi les meilleures. (PA 174410)

à protéger le quartier général de la 1^{re} Armée canadienne — est durement touchée. L'un des pelotons est pratiquement exterminé durant le franchissement; à midi, 11 hommes seulement sont encore sains et saufs. Lorsque l'autre compagnie du Regina échoue dans sa tentative de mettre ses embarcations à l'eau, les compagnies de réserve doivent suivre le RMR, droit vers le point le plus puissant des défenses déployées autour du pont où la route franchit le canal. Dans l'étroite tête de pont, les tranchées adverses sont si rapprochées que les observateurs d'artillerie sont incapables de commander un tir d'appui.

La semaine qui débute alors est peut-être pour ces soldats la pire de la guerre. Le lendemain matin, le Winnipeg Rifles traverse, et dépasse le Scottish, mais la situation n'est guère reluisante :

Par endroits, la tête de pont n'est pas beaucoup plus avancée que la berge nord du canal. Même la protection est dérisoire : les tranchées simples ont tôt fait de se remplir d'eau, et il faut recreuser les fossés plusieurs fois par jour. Sauf dans la berge, leur profondeur ne peut guère dépasser un pied. Par conséquent, toute action coordonnée, même au niveau des pelotons, est impossible. En avant, le sol... est inondé.⁴⁹

Durant trois jours, les bataillons sont incapables d'opérer leur jonction, et il faut une semaine avant que les sapeurs soient en mesure de ponter le canal Léopold, permettant ainsi aux premiers chars du British Columbia Regiment de traverser.

Il serait difficile de persuader les pauvres soldats de la tête de pont que la résistance se relâche, même si les opérations de la 9^e Brigade, sur leur flanc, ont obligé les Allemands à disperser leurs ressources. Après avoir quitté le cap Gris-Nez le 3 octobre, la brigade se concentre dans le secteur des docks, au nord de Gand, pour s'entraîner en vue de son assaut amphibie à travers le Savojaards Plaat, à l'embouchure du Braakman. Là, elle fait la connaissance des nouveaux moyens de transport appelés à lui rendre de grands services : des Buffalo et des Terrapin amphibies. Le premier est un gros véhicule à chenilles qui se déplace avec une égale facilité dans l'eau et sur terre en transportant un peloton d'hommes, une jeep, une chenillette ou un canon de campagne. Le Terrapin à roues est plus petit et moins polyvalent, mais néanmoins utile. Pendant que les soldats essaient les deux types de véhicules dans l'eau, il vaut peut-être mieux qu'ils ne se rendent pas pleinement compte du type de bataille qui les attend. « *Si nous avions pu prévoir l'avenir* », racontera le soldat Bradley, du Highland Light Infantry, « *nous n'aurions pas été très heureux. C'était probablement l'opération la plus difficile que nous ayons livrée de toute la guerre.* »⁵⁰

Après une période de familiarisation des plus sommaires, les pelotons doivent monter à bord de leurs Buffalo dans les bassins de Gand, emprunter dans l'obscurité le canal de Terneuzen, long de 35 kilomètres, et traverser la profonde baie pour attaquer des plages situées à l'est de la ville de Hoofdplaat. Le lieu du débarquement n'a pas été choisi à la légère. Fin septembre, un jeune résistant néerlandais, Pieter de Winde, s'est livré, à pied et à vélo, à une courageuse reconnaissance du rivage de l'Escaut aux environs de Breskens et il a remarqué une brèche dans les défenses allemandes entre Hoofdplaat et la rive ouest du Braakman. La nuit du 27, il s'est embarqué à bord d'un canot de caoutchouc pour franchir le Braakman et aller informer les Canadiens. Son embarcation ayant coulé, il a lutté avec un courage et une détermination extraordinaires contre les courants de marée et des vents violents pour poursuivre sa traversée à la nage et atteindre la rive de Terneuzen, où il a enfin trouvé du personnel de renseignement à qui transmettre ses informations.⁵¹

L'approche du Braakman ne se déroule pas sans incidents. Durant la descente du canal, les bruyants moteurs des Buffalo remplissent la nuit d'un tel vacarme que les artilleurs antiaériens de Flessingue, sur l'autre rive de l'Escaut, ouvrent le feu. Ensuite, des écluses endommagées ralentissent les assaillants et rendent plusieurs véhicules inutilisables, obligeant le brigadier Rockingham à reporter l'assaut d'une journée. Les soldats, dispersés avec leurs véhicules dans des fermes du bord de l'Escaut, près de l'embouchure du canal, attendent avec appréhension et, par bonheur, évitent de se faire repérer. Rockingham fractionne sa brigade en trois groupes. Le premier comprend le North Nova et le Highland Light Infantry, en plus du poste de commandement tactique du général; le deuxième, le Stormont, Dundas and Glengarry Highlanders, les mortiers et les mitrailleuses du Cameron Highlanders et le poste de commandement principal de la brigade; le dernier, des unités médicales et administratives ainsi que des jeeps, des chenillettes et des canons antichars. Durant la traversée de huit kilomètres, une vedette dirige chacune des deux flottilles de tête, et l'artillerie tire sur les plages des obus marqueurs nocturnes spécialement expédiés par avion de Bayeux.

La traversée, sous le feu des canons de Flessingue, de l'autre côté du fleuve, se traduit par environ une heure et demie d'angoisse irrépressible, mais, miraculeusement, tout se déroule comme prévu. Les bataillons trouvent la brèche de De Winde,

⁴⁹ DSH, rapport 188 du QGAC.

⁵⁰ DSH, lettres de Bradley.

⁵¹ Whitaker, Denis et Shelagh. *Tug of War*, Toronto, Stoddart, 1984, pp. 281-283.



débarquent sans rencontrer beaucoup de résistance immédiate et ont tôt fait de se rendre maîtres d'une tête de pont de 1 500 mètres de profondeur. À ce stade, les Buffalo sont retournés chercher les unités de renfort, qui se mettent bientôt en route sous la protection d'une fumée émise par des bouées fumigènes ou par des générateurs montés à bord de véhicules amphibies et de petits bateaux. À midi, lorsque les compagnies de tête des SDG s'avancent sur Hoofdplaat, l'un de leurs observateurs d'artillerie peut apercevoir des Allemands retranchés sur la digue qui doit servir de ligne de départ de l'attaque à venir et demande un appui-feu d'artillerie moyenne. Il racontera ainsi l'incident par la suite :

Lorsque le tir a cessé, les pelotons de tête ont ouvert le feu, et les Wasp (lance-flammes) se sont avancés juste sous la couverture de nos obus des pièces moyennes. Le barrage que j'avais réclamé est tombé pile sur l'objectif. Deux gicées de lance-flammes sur les arbres de la digue, et une centaine de Boches ont jailli des trous où ils s'abritaient. Les hommes étaient ravis. Il y avait un sergent qui dansait comme un fou et qui m'a promis en souvenir la meilleure montre de l'armée allemande. Je n'y ai eu droit que plus tard... lorsque notre avance s'est poursuivie et que nous avons fait davantage de prisonniers. Ces pièces moyennes les avaient terrifiés, comme elles m'avaient terrifié, car nous nous trouvions à moins de 200 verges, dans un profond fossé. Le tir s'est intensifié lorsque nous nous sommes approchés de Hoofdplaat, des 20 mm venant s'ajouter aux armes légères et aux mitrailleuses. J'ai remercié Dieu de m'avoir fait penser à apporter des grenades fumigènes.⁵²

L'une des familles néerlandaises qui se sont mises à l'abri dans Hoofdplaat vit une aventure exaltante lorsque les Canadiens « réussissent à atteindre le port par la berge de l'Escaut. Là, ils sont arrêtés par deux blockhaus. Je n'oublierai jamais le moment où le premier Canadien est entré dans la maison. Il a regardé autour de lui et, lorsqu'il a constaté que nous étions des civils, il a calmement appuyé son fusil contre le montant de porte et commencé à distribuer des cigarettes et du chocolat. »⁵³

Le commandant allemand de Breskens, le général Kurt Eberding, est totalement pris au dépourvu par ce débarquement effectué sur son flanc, car il ignorait l'existence des Buffalo et leur capacité amphibie. Lorsqu'il envoie ses réserves divisionnaires, avec des forces venues de l'autre rive de l'Escaut, contenir ce péril, le général Spry engage sa propre réserve, la 8^e Brigade, pour exploiter l'occasion que lui a procurée le débarquement surprise. Au lieu de lui faire renforcer la tête de pont de la 7^e Brigade sur le canal Léopold, ainsi qu'il l'avait prévu, il l'envoie suivre le 7^e Régiment de

reconnaissance à travers le Braakman et commencer à se frayer un chemin vers le sud, digue par digue, vers Biervliet et Watervliet. Au bout de quelques jours, la brigade au complet se trouve dans la tête de pont orientale et a pris en charge le flanc gauche.

Les combats de l'Escaut sont rapprochés et implacables. Le dos à la mer, les défenseurs allemands subissent des coupes sombres à mesure que les Canadiens les confinent systématiquement dans un périmètre de plus en plus restreint.

Les mouvements de ces derniers devant s'exercer sur des digues nues et découvertes, les fantassins sont vulnérables aux tirs de mortier et d'artillerie, en particulier lorsque les Allemands lancent leurs lourds obus antiaériens contre les arbres. Ceci a pour effet de multiplier les éclats mortels de bois et de métal; or, lorsque les avions sont immobilisés au sol par le mauvais temps, les pièces antiaériennes peuvent se concentrer sur les objectifs terrestres.

La première tâche de la 8^e Brigade consiste à opérer sa jonction avec l'Algonquin au polder Isabella et avec l'Argyll à Watervliet. Le Chaudière et le Queen's Own y parviennent le 15, établissant avec le continent une liaison terrestre et routière qui permet non seulement aux approvisionnements, mais aussi à l'artillerie et aux armes lourdes, de pénétrer dans le secteur. Ensuite, le 7^e Régiment de reconnaissance se dirige vers l'ouest pour effectuer sa jonction avec la tête de pont du canal Léopold, maintenant occupée par une brigade britannique de la 52^e Division qui a relevé la 7^e Brigade. Pour sa part, la 8^e Brigade, aux côtés de la 9^e, qui se rend à Schoondijke et à Breskens, se dirige vers Oostburg, au centre de la poche. À mesure que le piège se referme, les régiments d'artillerie qui se trouvent au sud du canal Léopold, à angles droits de la progression, sont en mesure d'entourer les défenseurs d'une pluie d'obus, le 13^e Régiment d'artillerie de campagne tirant par derrière, le 14^e sur le flanc et les 15^e et 19^e par devant. « On constatera par la suite que cette manière originale d'employer l'artillerie avait été particulièrement efficace, car elle permettait de prendre l'ennemi à revers, ce qui réduisait la protection que lui offraient les digues et constituait pour lui un facteur très démoralisant. »⁵⁴

Le 19, les Allemands ont été refoulés jusqu'à une ligne intérieure entourant un îlot rétréci dont Oostburg, où se trouve le poste de commandement d'Eberding, occupe le centre. En un sens, il est aussi difficile de se battre dans ces villes fortifiées

⁵² Spencer, R.A. *History of the Fifteenth Field Regiment*, Pays-Bas, le régiment, 1945, p. 167.

⁵³ Collection personnelle, lettres de Pieter de Houck.

⁵⁴ Barrett, W.W. *The History of the 13th Canadian Field Regiment*, Pays-Bas, le régiment, 1945, pp. 83-85.



que d'avancer sur les routes surmontant des digues découvertes, et voici ce qu'y aperçoit le capitaine Martin :

Des blockhaus de béton que l'ennemi s'est donné beaucoup de mal à camoufler. Ils sont tous pourvus d'un toit de tuiles, et on a peint leurs parois de manière à simuler des habitations civiles, avec des briques, des portes, des fenêtres et même des rideaux de dentelle laborieusement dessinés sur leur surface. L'un de ces blockhaus déguisés est censé être un bistrot, et, sur la vitrine, on lit l'appellation « Café Groote Pint ». Les Typhoon et les canons pilonnent la ville, et un peloton du Queen's Own finit par en atteindre l'entrée après avoir chargé, baïonnette au canon. Avec le Chaudière, il débarrasse ensuite les rues des Allemands.

Les civils entraînés dans cette tourmente ne peuvent qu'en attendre la fin. Plus tard, le général Eberding reprochera au général Spry d'avoir provoqué des pertes inutiles chez les civils en bombardant des villes comme Oostburg. Spry rétorquera qu'en choisissant de fortifier ces lieux et d'y combattre, Eberding ne lui avait laissé d'autre choix que de lutter pour s'en rendre maître; afin de protéger la vie de ses propres hommes, il devait leur donner tout l'appui-feu dont il disposait, et c'étaient les civils qui avaient écopé. L'un d'eux, dont la famille s'est abritée dans les ruines d'Oostburg fera le récit suivant :

Nous passons la pire nuit que nous ayons jamais vécue. Des obus éclatent sans relâche à gauche et à droite; nous prions le Ciel de nous épargner. Bien entendu, le fossé ne nous offre aucun abri... {Nous nous sauvons vers une ferme où} nous pouvons maintenant nous reposer et prendre un repas. Nous sommes dans un abri et, un peu plus tard, nous apprenons que cette ferme se trouve sur la ligne de tir. Coups de fusils et rafales de mitrailleuses. Les balles font un bruit sinistre en ricochant sur le mur. Lorsque le silence retombe un court moment, {quelqu'un crie} : « ILS SONT ICI!!! » Tout d'abord, nous ne comprenons pas. Puis je m'élance au-dehors et j'aperçois bel et bien le premier Canadien!! Quoique nous les ayons maudits ces derniers jours, j'ai envie de le serrer dans mes bras!! Il m'affirme que cette région est une seconde Normandie.⁵⁵

Bizarrement, certains vestiges d'une existence normale subsistent au milieu de la terreur. L'officier historien de la division est stupéfait lorsqu'il rend visite au North Nova, alors que le bataillon est en train de se battre aux abords d'Ijzendijke, à quelques kilomètres au nord :

Le crieur public d'Ijzendijke fait son apparition dans la rue, annonçant sa présence avec un gong de laiton. Les villageois se montrent alors

aux portes et aux fenêtres de leurs maisons ravagées et l'écoutent lire une annonce parfaitement incompréhensible. Ayant conclu celle-ci, il gagne à grands pas la rue suivante pour répéter l'opération. On peut présumer qu'il fait ainsi le tour complet de l'agglomération.

Quelques jours après qu'Eberding ait été obligé de quitter Oostburg, le SDG enlève Breskens sous une pluie d'obus tirés par les canons de Flessingue, sur l'autre rive de l'Escaut. La 7^e Brigade le dépasse et s'empare des batteries lourdes de Cadzand une semaine plus tard, pendant que la 8^e enlève Sluis. Enfin, le North Nova pénètre dans la banlieue de Knocke, où, sur le terrain de golf du Zoute, la compagnie de tête rencontre un major allemand qui les informe du désir de son commandant de se rendre. Lorsque le lieutenant-colonel Donald Forbes assure que les prisonniers seront convenablement traités, l'Allemand amène le commandant de la compagnie, le capitaine Winfield, dans un vaste blockhaus où sont assis une douzaine de colonels et de majors :

Ils se lèvent d'un bond pour saluer et offrent à Winfield de s'asseoir. Un peu plus tard, on le conduit dans une pièce où le major annonce son arrivée et réitère l'assurance que lui a donnée le lieutenant-colonel Forbes.

Le général affirme alors qu'il souhaite se rendre en compagnie de tout son état-major et demande des instructions. Le caporal Green et deux autres hommes emmènent l'état-major, soit 100 hommes en tout. Le général Eberding, commandant la 64^e Division de Panzergrenadiere, sort ensuite, et le lieutenant Veness le prend à bord de sa jeep pour le conduire au poste de commandement de la brigade.⁵⁶

* * *

Pendant que la 3^e Division se dépense sans compter dans la poche de Breskens, la 2^e Division livre sa propre guerre pour s'emparer de la presqu'île de Beveland. À la mi-septembre, des unités ont pénétré dans Anvers. Le 4^e Régiment d'artillerie de campagne, par exemple, qui a quitté Dunkerque le 16 peu après minuit, est arrivé à la fin du même jour à Anvers, où il a mis en place ses pièces, qui pointent maintenant, à travers le canal Albert, vers la banlieue nord de Merxem. Il reste là 17 jours, apportant son appui à la 4^e Brigade durant les jours étranges de la « guerre des tramways », où les Allemands au nord du canal Albert et les Canadiens au sud empruntent, pour se rendre sur le champ de

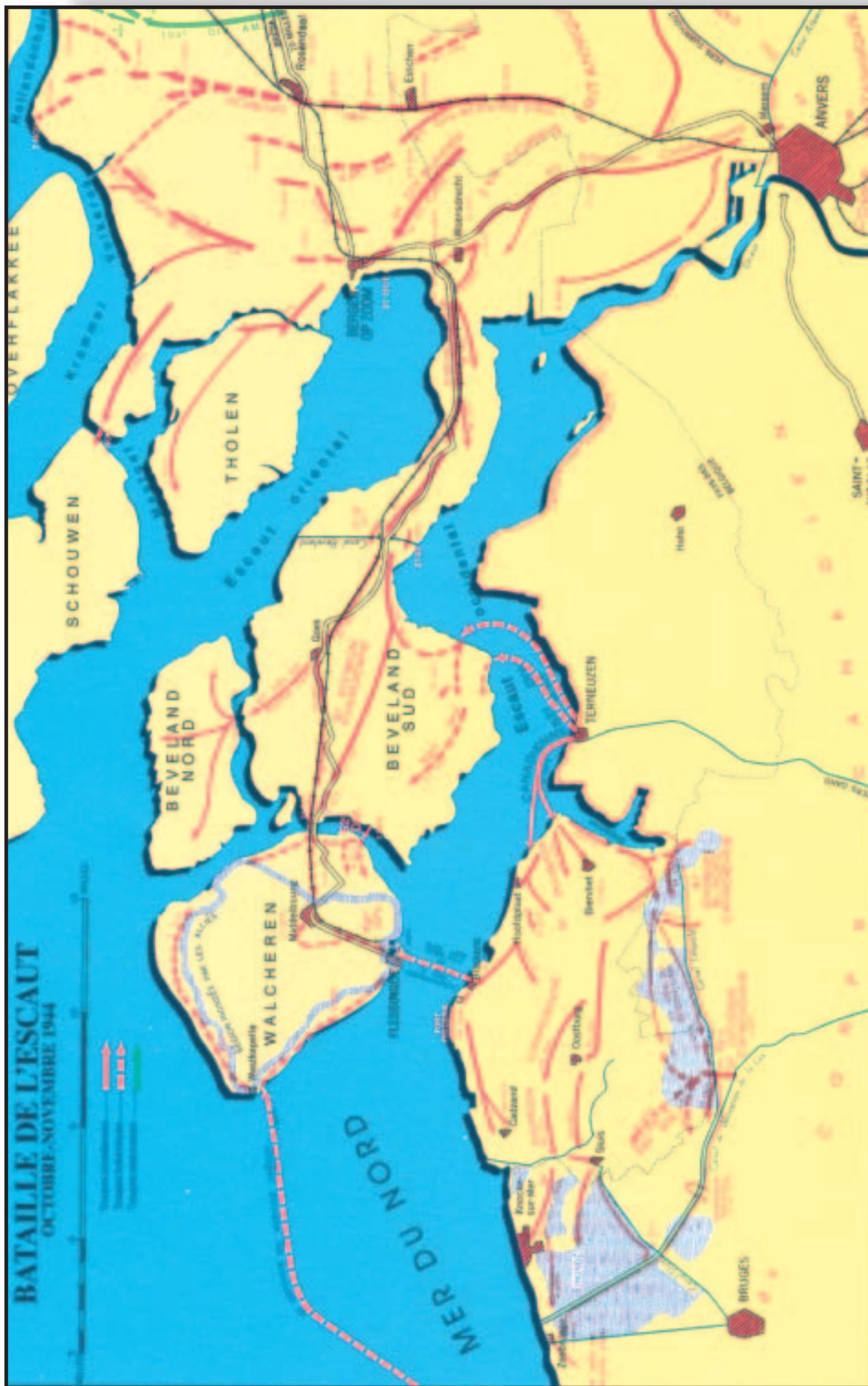
⁵⁵ Collection personnelle, lettres de Pieter de Houck.

⁵⁶ Bird, Will. *No Retreating Footsteps: The Story of the North Nova Scotia Highlanders*, Kentville, Nouvelle-Écosse, Kentville Publishing, s.d., p. 221.



BATAILLE DE L'ESCAUT

octobre-novembre 1944



bataille et en revenir, le réseau de tramways d'Anvers, qui fonctionne toujours. Bien que la ville soit moins que sûre, il est possible d'y passer de bons moments : « *Les hôtels et les cabarets font des affaires d'or. On trouve partout, tous les signes extérieurs de la grande vie : de la lumière, de la musique et de jolies filles. Les soldats mal rasés, souillés par les combats, sont servis par des maîtres d'hôtel en habit à queue.* »⁵⁷ Pour ceux qui ont d'autres préférences, « *il est possible de manger dans l'un des hôtels les plus célèbres d'Europe, au son d'un orchestre, parmi des convives élégamment vêtus qui écoutent la musique en silence.* »⁵⁸

Si septembre n'est pas dépourvu de charmes, octobre est un mois aussi déplaisant pour la 2^e Division qu'il l'est pour la 3^e dans la poche de Breskens. On lui a en effet confié la pénible tâche de fermer l'isthme de Beveland, puis de se frayer un chemin à travers la presqu'île jusqu'à l'île de Walcheren. Sa mission immédiate consiste à couper la voie d'accès des Allemands à Beveland en s'emparant de la base de la péninsule, près de la ville de Woensdrecht. Selon le plan établi, la 4^e Brigade doit franchir le canal Albert à partir de ses positions d'Anvers, s'emparer de la banlieue nord et continuer d'avancer dans la même direction. Pendant ce temps, les 5^e et 6^e Brigades opéreront un mouvement tournant pour franchir le canal Albert-Turnhout plus à l'est, puis prendront l'ennemi à revers. Le 2 octobre, pendant que la 6^e Brigade quitte sa tête de pont, la 4^e attaque à travers le canal Albert. Lorsqu'elle atteint Merxem, ses unités sont d'abord isolées, mais, par un heureux coup du sort, elles découvrent une ligne téléphonique civile en bon état de fonctionnement, qui permet des communications peu orthodoxes, mais efficaces, avec le 4^e de campagne. Lors d'une contre-attaque particulièrement acharnée, l'officier observateur avancé « *burle ses ordres de tir depuis le dernier étage de l'immeuble; au rez-de-chaussée, ceux-ci sont relayés par téléphone public au représentant de l'artillerie du poste de commandement du bataillon, à Anvers, et, de là, aux équipes de pièce.* »⁵⁹ Dès que la brigade est sortie de l'agglomération, elle s'élance vers le nord, affrontant des arrière-gardes en retraite talonnées à l'est par l'avance de la 6^e Brigade. Le 6, elle atteint Ossendrecht, à quelques kilomètres de Woensdrecht.

Cette rapide progression alarme les Allemands. La tâche du général Von Zangen, qui doit retarder l'ouverture du port d'Anvers, consiste à tenir la ligne Anvers-Tilburg-Bois-le-Duc, au sud de la Meuse, afin de priver les Alliés du flanc fluvial sûr qui leur permettrait d'envoyer des forces à l'est, vers la frontière allemande. La poussée de la 2^e Division menace de rompre cette ligne, et les Allemands réagissent énergiquement en envoyant un puissant groupement tactique de parachutistes arrêter les

Canadiens. Durant les trois semaines qui suivent, jusqu'à ce que le Calgary isole enfin l'isthme de Beveland, la 2^e Division connaît de durs moments dans les polders détrempés qui entourent Woensdrecht, alors que les bataillons épuisés tentent l'un après l'autre d'effectuer une percée. Le terrain sur lequel elle combat, gagné sur la mer, est en grande partie inondé, et il est coupé à intervalles de 800 mètres par des digues hautes de quatre mètres. Le moindre mouvement est soumis à l'observation et au tir direct de l'ennemi juché sur les digues voisines et sur la crête élevée bordant Woensdrecht, qui en commande les voies d'accès.

Encore une fois, le terrain et l'inaptitude à évaluer les intentions et les effectifs des Allemands sont à l'origine de comptes rendus du renseignement excessivement optimistes et d'une estimation insuffisante des moyens nécessaires pour éliminer l'ennemi. Tout comme ailleurs, les combats rapprochés et individuels engendrent quelques situations insolites. Un jour, pendant que les batteries du 4^e de campagne déploient leurs pièces, elles essuient à courte distance un tir d'armes légères. Une patrouille part à la recherche des Allemands, mais la position de pièces est soudain balayée par un déluge de feu :

Tout le monde est obligé de se mettre à l'abri de cet adversaire invisible... le commandant de la troupe, ayant reçu du PC régimentaire l'autorisation de tirer à vue sur l'ennemi, se charge d'un des canons. Le sergent pointe celui-ci et le déclenche, pendant que le commandant se trouve sur le sentier, en train de diriger le tir... Une fois cette affaire réglée et toutes les pièces mises en position, il semble tout à fait logique d'apprendre que le plus important des objectifs du régiment se trouve juste derrière elles, dans une direction diamétralement opposée à celle où elles pointent... Le lendemain matin, les hommes du régiment tirent saur de nombreux objectifs. À un moment donné, ils visent le front et, la minute d'après, ils font pivoter la pièce vers l'arrière pour tirer sur des Allemands qu'un OOA a aperçus entre les arbustes. Ces artilleurs n'avaient jamais aussi bien réalisé jusqu'où, dans la guerre moderne, il n'y a pas de « ligne de front ».

L'impasse de Woensdrecht ne se dénouera que lorsque Montgomery, après un échange de vues animé avec le général Eisenhower, en octobre, accordera enfin à Anvers sa plus haute

⁵⁷ DSH, archives des unités.

⁵⁸ Nicholson, G.W.L. *Canada's Nursing Sisters*, Toronto, Samuel Stevens, Hakker, 1975, p. 167.

⁵⁹ DSH, capitaine G.C. Blackburn, « *The History of the 4th Field Regiment* ».



priorité. Au lieu de continuer à épuiser ses ressources limitées en les envoyant vers Arnhem, à l'est, il les redéploie à l'ouest afin de renforcer la 2^e Division, qui lutte pour ouvrir Beveland. La 4^e Division blindée, placée sous le commandement des Britanniques, reçoit l'ordre de protéger le flanc droit des Canadiens et, avec la 1^e Division polonaise, la 49^e britannique et la 104^e américaine, entame une offensive concertée vers Bergen op Zoom et Breda pour repousser les Allemands au nord de la Meuse.

Son flanc droit protégé, la 6^e Brigade, avec l'appui des chars du Fort Garry, nettoie l'étroite presqu'île jusqu'au canal qui la coupe en deux, à 22 kilomètres du continent. Au bout de quatre autres jours de combats acharnés, les 4^e et 5^e Brigades atteignent la chaussée longue d'un kilomètre et large de 40 mètres qui supporte une route, une voie ferrée et une piste cyclable menant à Walcheren. Un peu plus loin qu'en son milieu, les Allemands ont fait sauter la route pour créer un fossé, qui s'est rempli d'eau. Ils ont préparé le plan de feu de leur artillerie et de leurs mortiers et disposé des chars et des canons antichars de manière à pouvoir prendre la chaussée en enfilade. Une telle situation pose un formidable problème tactique, et les pressions constantes exercées sur les bataillons avancés pour qu'ils détournent l'attention des Allemands de l'assaut amphibie contre Walcheren, prévu pour le 1^{er} novembre, ne facilitent pas les choses. Il n'est pas surprenant que le Black Watch, le premier à tenter le coup, soit cloué au sol à l'entrée de la chaussée, où il s'installe dans des tranchées. Lorsque le Calgary tente à son tour de traverser le soir du même jour, soit le 31 octobre, il découvre que les Allemands se sont avancés sur la chaussée pour éviter le barrage nourri d'artillerie qu'ils savent devoir précéder la prochaine attaque, et ce régiment se fait lui aussi cloquer au sol. Le lendemain matin, des éléments de deux compagnies atteignent l'autre extrémité de la chaussée, avant d'être repoussés par une contre-attaque jusqu'à l'entonnoir creusé dans la route.

Le soir du 1^{er} novembre, le Maisonneuve reçoit l'ordre de franchir la chaussée avant l'aube derrière un barrage, avec la Compagnie D en tête. Environ une heure après s'être emparé de ses objectifs, le bataillon doit être relevé par une unité britannique. Dans la Compagnie D, les 16^e et 17^e Pelotons possèdent chacun une douzaine d'hommes, et le 18^e en a 11; la plupart sont canadiens, mais on y trouve aussi quelques Belges. Le lieutenant Charles Forbes écrira dans ses mémoires qu'il pleuvait, et qu'il faisait si froid que ses hommes devaient constamment actionner la culasse de leurs fusils pour les empêcher de geler. Son 16^e Peloton a pour objectif le côté droit de la digue, à l'autre extrémité de la chaussée. Forbes se met donc en route vers l'entonnoir, en ordonnant à ses mitrailleurs, les

frères Arsenault, de tirer sur tout ce qui bouge dès qu'ils auront atteint celui-ci. Les 72 pièces d'appui de l'assaut ouvrent le feu sur un objectif de 20 mètres de large. « *Tout est rouge de feu devant nous. Le causeway s'allonge comme une énorme poutre d'acier que l'on enfonce dans un haut fourneau.* » Le bruit est assourdissant :

La gueule ouverte pour atténuer la douleur que les explosions causaient à nos oreilles, nous approchions du barrage. Nous ralentissons. L'incroyable est devant nous. Je reconnaissais les casques de fer. Ce sont les nôtres. Je vois sortir de la fournaise, en avant de moi, des soldats qui courrent vers nous, silhouettes sur le rideau de flammes et de fumée d'obus qui explosent. Ce sont les Calgary's qui se replient. Le barrage tombe sur eux. La tête me chavire. Fidèles aux ordres, les Arsenault et les autres ouvrent le feu et tirent sur eux en enfilade. Je les vois tomber, fauchés par leurs camarades. J'arrête mes mitrailleuses et regarde passer les soldats du Calgary's qui sortent du barrage, dont une partie éclate sur leurs positions... Et nous arrivons dans l'énorme cratère du centre où les Calgary's avaient leur position. Et là, je comprends la terrible méprise. Obéissant intégralement à mes ordres, mes hommes avaient ouvert le feu une fois passé le cratère. Aucun d'entre nous ne savait qu'il y en avait deux.

Forbes et ses quelques hommes ont beaucoup de mal à traverser l'eau inondant l'entonnoir, qui leur arrive à la poitrine, et à ressortir de l'autre côté. Alors qu'il leur reste encore 500 mètres à franchir, les Allemands ouvrent le feu avec leurs propres mortiers, qui les enferment entre deux bandes de feu : « *Je n'ai plus de mots pour décrire cet enfer.* » Par miracle, les derniers vestiges de la compagnie atteignent la digue à l'autre extrémité : le 16^e Peloton du côté gauche de la route, et le 18^e à droite. Forbes n'a plus que cinq hommes et, en l'absence de communications, ils attendent : « *Et le temps passe. De nouveau, nous vivons dans le silence. Ce silence qui fait place à l'imagination, à l'anxiété, à l'espoir... Pas une cigarette, pas une allumette. Et la faim... le ventre qui fait mal. Nous n'avons rien apporté à manger, puisque nous devions être relevés à 6 heures.* »

Une heure plus tard, ils capturent une compagnie d'Allemands qui tentaient de se replier. Au bout de quatre autres heures, un char s'approche sur la digue, mais l'apparition d'un Typhoon le met en fuite. Parce que les Allemands savent maintenant où ils sont, les hommes doivent s'éloigner dans l'eau, mais la marée descendante commence à les exposer. Un messager qui a réussi à passer leur dit de se replier.



Mes gars sont partis. Je me lance vers le haut de la digue pour refaire le chemin de l'attaque. Des rafales de mitrailleuses soulèvent la terre autour de nous. Carrière, un de nos hommes, sort de je ne sais où et court près de moi. Il lâche un juron et me montre sa main qui vient d'être transpercée de part en part. Nous courrons, courrons, pour finalement nous jeter dans le cratère à la tête de la chaussée.⁶⁰

Le Maisonneuve et la 4e Brigade confient la bataille à une brigade britannique venue de Breskens, qui a débarqué sur la rive de Beveland Sud. S'étant emparés de la presqu'île contre toute attente,

une longue file de fantassins las et couverts de boue s'avancent péniblement à la rencontre des véhicules qui les conduiront dans leur nouveau secteur, à Hofstade, un petit village assoupi proche de Malines. Ces hommes sont d'une saleté indescriptible. Ils sont hérissés de barbe, frigorifiés comme on ne peut l'être qu'en Hollande au mois de novembre et trempés ayant vécu 24 heures par jour au fond de trous remplis d'eau. Ils ont les yeux rougis par le manque de sommeil, et leur rapide progression à pied dans de terribles conditions les a épuisés. Pourtant, tous, quel que soit leur grade, se rendent compte avec un certain sentiment d'amère satisfaction qu'ils se sont acquittés avec honneur d'une lourde tâche.⁶¹

* * *

Il ne reste plus que Walcheren. Lorsque les Canadiens se sont vu confier le problème d'Anvers, en septembre, le général Simonds, présumant que quelques jours suffiraient pour nettoyer Breskens et Beveland Sud, a concentré son attention sur l'île. Il a démontré qu'en détruisant les digues à coups de bombes l'intérieur serait inondé et le ravitaillement des batteries et des garnisons allemandes isolées, impossible. En dépit de l'avis des hauts gradés du génie, selon lesquels le bombardement ne suffira pas pour rompre les hautes digues de terre qui bordent la soucoupe de Walcheren, et malgré le peu d'empressement des commandants supérieurs de l'aviation à détourner leurs bombardiers lourds d'autres objectifs, Simonds obtient gain de cause. Le 3 octobre, le Bomber Command pratique une brèche de 75 mètres dans la digue proche de Westkapelle et, les jours suivants, en ouvre d'autres près de Flessingue et de Veere. Simonds n'est pas aussi heureux lorsqu'il tente d'obtenir des bombardiers pour effectuer des raids constants contre les 40 batteries allemandes de Walcheren. Les conditions météorologiques limitent les sorties, et ce type d'opération tactique passe bien après les objectifs stratégiques prioritaires du Bomber Command que

sont les villes et les installations de production industrielle allemandes. En octobre, par exemple, le Bomber Command effectue 1 106 sorties contre des usines et des objectifs de production pétrolière, 10 930 contre des villes allemandes et à peine 1 616 pour appuyer des opérations terrestres. En outre, les bombes lourdes ne constituent pas l'arme miracle que leur formidable puissance destructrice pourrait laisser croire, particulièrement contre des canons enfermés dans des fortifications d'acier et de béton. Pour avoir un effet appréciable, le bombardement des 40 batteries de Walcheren exigerait l'attention exclusive du Bomber Command durant plusieurs jours; or, même ainsi, son efficacité ne serait nullement assurée.

Quoi qu'il en soit, le bombardement limité qui a effectivement lieu est considérablement dispersé, car les états-majors de l'armée de terre ne sont pas arrivés à imposer des priorités rigoureuses au choix des objectifs. C'est pourquoi, le 1^{er} novembre, lorsque la 4^e Brigade de service spécial se dirige à bord de péniches de débarquement vers Westkapelle, et le 4^e Commando vers Flessingue, la plupart des pièces allemandes tirent toujours. L'après-midi précédent, Simonds a confié à son officier historien que, « *en raison des effets du bombardement sur la vie et les biens des civils du Havre, et parce que le Premier ministre souhaite éviter la répétition d'une telle situation... un bombardement de saturation sur Flessingue ne serait pas possible* ». À bord de la frégate HMS Kingsmill, à Ostende, Simonds révèle en outre au commandant de la force amphibie, le capitaine W.F. Pugsley, que la visibilité limitée empêchera « *jusqu'à la dernière minute de savoir s'il sera possible d'obtenir un appui aérien pour l'assaut contre Westkapelle* » et qu'il devra décider, une fois en mer, s'il faut tout annuler ou non.

Les troupes se mettent en route et, malgré l'absence de couverture, leur commandant décide d'aller de l'avant — droit sous le feu des puissants canons que ni le bombardement, ni l'appui-feu de la marine n'ont pu supprimer. Faisant preuve d'un courage et d'un dévouement extraordinaires, les équipages des petits navires d'appui, estimant, avec raison, que les artilleurs allemands concentreront leurs efforts sur eux, plutôt que sur les péniches de débarquement, agissent comme appât pour permettre à ces dernières d'atteindre le rivage. L'ennemi envoie par le fond un tiers des 27 navires d'appui, en endommage et en désespère un autre tiers, tue 172 marins et en blesse 125. Cependant, les

⁶⁰ Forbes, Charlie. *Fantassin*, Sillery, Québec, Septentrion, 1994, pp. 175-184.

⁶¹ Goodspeed, D.J. *Battle Royal: A History of the Royal Regiment of Canada, 1862-1962*, Toronto, le régiment, 1962, p. 513.



Les Buffalo, qui se déplacent sur terre et dans l'eau avec une égale facilité, constituent une addition inestimable aux armes blindées. (PA 191991)



Dans une ville néerlandaise chauvement disputée, probablement Oostburg, on aperçoit divers véhicules, dont l'omniprésente chenillette porte-Bren. (PA 137194)

D'autres chenillettes, dans un paysage dévasté tout à fait typique. (PA 131252)



commandos débarquent et ont tôt fait de s'emparer de leurs objectifs, n'essuyant que des pertes relativement légères.

Trois jours plus tard, les dragueurs de mines remontent l'Escaut, ce qui permet au premier convoi de navires marchands d'atteindre Anvers le 28 novembre, près de trois mois après l'arrivée des troupes britanniques dans cette ville. À la tête du convoi se trouve le navire marchand de construction canadienne *Fort Cataraqui*.

* * *

Ceux qui ont vécu la bataille de l'Escaut sont seuls à pouvoir en mesurer la réalité, et une simple chronologie de sa progression, comme celle de n'importe quelle autre bataille, dissimule des épreuves journalières que les mots sont impuissants à décrire de façon satisfaisante. Il faut une vive imagination pour se représenter les conditions décrites par l'historien du Queen's Own :

*Les combats... sont marqués par l'implacable dureté des conditions et par le courage immense qu'exigent les actes les plus simples. Il faut attaquer en empruntant des digues balayées par le feu de l'ennemi. Traverser les polders, c'est devoir patauger, sans possibilité de se dissimuler, dans une eau qui arrive parfois à la poitrine. Les tirs de mortiers, un art où les Allemands sont passés maîtres, s'abattent sur tous les points de rassemblement. Le piaulement des Spandau se réverbère dans les marais. Notre propre artillerie perd une grande partie de son efficacité, car il est très difficile d'atteindre un ennemi enfoui dans la contre-pente d'une digue... Il s'agit tout particulièrement d'un combat de fantassins, du fait qu'il n'y a pas de grande bataille décisive, rien qu'une lutte régulière et incessante... N'oubliez jamais la section : un caporal avec cinq ou six hommes. Ce sont les sections qui livrent la bataille, et, sans elles, tout l'énorme attirail de l'arrière serait inutile. Les périls sont nombreux : en pataugeant dans l'eau, les fantassins peuvent poser le pied sur une mine; en écartant le cadavre d'un ennemi, ils peuvent faire exploser un piège; en omettant de fouiller une digue dont ils se sont emparés, ils risquent de se faire tirer dans le dos par un ennemi « silencieux ». Le caporal de la section ne doit pas oublier d'ouvrir le feu sur chaque meule de foin à l'aspect innocent. Il ne doit pas non plus perdre de vue qu'une traction sur un bout de barbelé invitera probablement un signal d'alarme automatique. Pourtant, trempés jusqu'aux os, livides, insuffisamment renforcés, au bord de l'épuisement total, les hommes continuent d'avancer. D'où vient donc la force qui les anime?*⁶²

Toutes les unités qui participent à la bataille de l'Escaut se pencheront sur les expériences qu'elles y ont vécues afin d'y découvrir, entre autres, des indices sur la nature de cette force insaisissable.

Les commandants s'intéressent aux questions d'ordre tactique. Après avoir interrogé, avec l'aide de Pieter de Winde, le général Eberding, commandant allemand de la poche de Breskens, les officiers de renseignement de la 3^e Division l'emmènent voir le général Spry. Les deux commandants discutent de leurs tactiques respectives. Eberding révèle à Spry que le franchissement initial du canal Léopold par la 7^e Brigade l'a « *obligé à engager les bataillons de réserve de ses trois régiments d'infanterie* ». Il lui apprend aussi que, lorsque l'astucieux assaut amphibie de son adversaire à travers le Braakman a débordé ses défenses, il n'avait que des groupements tactiques de circonstance à envoyer dans ce secteur. Ensuite, avec ses réserves engagées sur chaque flanc, le centre de sa position, en face de la 8^e Brigade, était vulnérable. Lorsque Spry demande à Eberding s'il avait l'intention de conserver Oostburg comme charnière pour faire pivoter sa ligne défensive jusqu'à ce qu'elle atteigne l'anneau de digues concentriques entourant Kadzand et Zuidzand, l'Allemand « *répond par l'affirmative, et manifeste un certain amusement en voyant que [leurs] appréciations ont coïncidé* ». Il fait aussi remarquer que « *ses hommes craignaient nos lance-flammes plus que n'importe quelle autre des armes dont nous disposions* ».

*Il fait preuve de générosité dans ses remarques sur l'aptitude au combat des soldats canadiens. Selon lui, ceux-ci utilisent le terrain avec beaucoup d'habileté et de souplesse, ils sont très braves et possèdent de bons chefs subalternes. Il estime toutefois que le commandement s'est montré trop timoré dans le choix de ses objectifs, qu'il n'a pas exploité ses succès ni toujours pénétré assez profondément pour détruire la défense.*⁶³

Bien que la nature du terrain ait empêché les commandants et les états-majors de déployer tout l'arsenal habituel d'armes d'appui, ils concluent que les opérations ont démontré la valeur essentielle de leur tactique fondamentale d'infanterie. Parce que les seules voies d'accès empruntaient des digues, il a fallu prévoir des opérations dotées d'objectifs limités : un polder inondé à la fois. En outre, les mouvements des véhicules de tout genre étaient si sévèrement restreints qu'on a confié la bataille à de petits groupes de fantassins bénéficiant de l'appui de leurs propres mortiers, de l'artillerie et de l'aviation.

⁶² Barnard, W.T. *The Queen's Own Rifles of Canada, 1860-1960*, Toronto, Ontario Publishing, 1960, pp. 234-235.

⁶³ DSH, correspondance de Spry et Eberding.





*Les installations portuaires d'Anvers
sont indispensables... (PA 192023)*



*... et, dès que les voies d'accès sont ouvertes, on décharge rapidement les navires
en usant de toute la technologie dont on dispose. (PA 192024)*

Allemands et Canadiens conviennent de l'importance considérable de l'aviation sur le champ de bataille. Durant les 27 jours des opérations, les conditions météorologiques n'ont permis aux avions de prendre l'air que 17 jours, pendant lesquels le 84^e Groupe a effectué 1 733 sorties, et les bombardiers moyens et lourds 508 autres. Leurs missions étaient les suivantes : les avions de reconnaissance armée trouvaient les objectifs; les bombardiers lourds attaquaient les grosses positions de pièce, et les bombardiers moyens les pivots ennemis, tels Breskens, Schoondijke et Oostburg; les Typhoon armés de roquettes s'en prenaient aux postes de commandement, à l'artillerie de campagne, aux postes d'observation et aux positions défensives; les chasseurs-bombardiers assuraient l'appui rapproché, et les escadrons de chasse se livraient au mitraillage de zone pour perturber les communications. La journée la plus occupée est celle du 13 octobre, où le 84^e Groupe effectue, pour appuyer les différentes troupes occupant le terrain entre Dunkerque et Beveland Sud, 502 sorties, dont plus de la moitié à l'intention de la 3^e Division. Sur ce nombre, 150 sont prévues contre des casemates, des batteries lourdes et des concentrations choisies d'infanterie. Cent trente-quatre autres, effectuées par des sections de quatre avions en attente d'ordres venant de postes de contrôle avancés (PCA) qui leur assignent comme objectifs des positions de pièces, des centres de résistance, des maisons et des digues. Les méthodes de contrôle avancé et les communications sol-air se sont beaucoup améliorées depuis la Normandie, et, lorsque les avions sont dirigés à partir du sol par des PCA, les délais d'intervention sont parfois d'à peine 10 ou 15 minutes.⁶⁴ Les communications prennent parfois une forme plus personnelle. Le commandant d'un peloton de North Shore racontera ce qui s'est passé le jour où, avec ses hommes, il avait lui-même évité le tir de Spitfire venus appuyer une unité voisine :

L'ennemi, embusqué derrière un verger situé à 800 verges de notre position, a alors commencé à nous tirer dessus au mortier; lorsque le hasard a voulu que surgisse une section de Typhoon de notre propre aviation tactique, qui collaborait avec nous depuis des mois. Le chef de section est descendu à une vingtaine de pieds du sol pour nous identifier. Je me suis redressé et, par gestes, l'ai mis au courant de la présence des mortiers derrière le verger. Ce n'était pas un idiot : il est allé examiner les lieux, puis il est revenu chercher ses hommes. Ils ont fait de la position de mortier des Boches une marmelade de toute beauté. Ensuite, le chef de section est revenu et nous l'avons acclamé pendant qu'il balançait ses ailes.

Un autre évoquera un incident qu'il a vécu dans ce « cauchemar infernal de boue, de digues et de pluie » :

C'était la pagaille complète. Un jour, les Typhoon ont tiré des roquettes sur nous par erreur. J'ai dû empoigner une de ces bandes de soie artificielle de 12 pieds que nous utilisions comme marqueurs pour l'aviation et traverser au pas de course un champ découvert pour gagner un bois où je savais qu'il y avait des Boches. Seulement, j'étais bien obligé d'aller dans cette direction pour attirer l'attention des avions. Lorsque je me suis approché du bois, les Typhoon sont revenus, et je me suis trouvé aux premières loges pour assister en direct à l'explosion d'une roquette. Il y avait sept soldats allemands dans le bois, et j'ai fait comme s'ils n'étaient pas là jusqu'à ce que j'aie réussi à éloigner les avions. Ensuite, les Allemands se sont rendus rapidement, soit qu'ils m'aient été reconnaissants de les avoir sauvés, soit qu'ils aient été terrifiés par ma nouvelle arme.⁶⁵

Il est aussi impossible de généraliser les effets de ces conditions abominables sur les personnes qui les ont endurées que de décrire la douleur à autrui. Ainsi que l'écrira par la suite un jeune officier : « Personne n'est vraiment allé aux mêmes endroits que les autres; et je refuse de jouer le jeu de la comparaison des expériences. Toute la guerre me semble une expérience tout à fait personnelle... Chaque homme parle d'une guerre complètement différente de la mienne, et, au bout du compte, chacun est séparé de l'autre par des strates d'intimité ou d'égoïsme. »⁶⁶

Les affrontements peuvent prendre une forme très personnelle. Par exemple, le commandant d'un peloton s'avance prudemment en exploration sur une digue, avec ses hommes dispersés derrière lui :

[Je parcours] 50 verges sans entendre le moindre son ni distinguer le moindre mouvement, puis, au détour d'une courbe, je tombe sur le cadavre d'un Allemand, ce qui me donne une drôle de secousse. Je double un autre coude et j'aperçois, à 25 verges de moi, un jeune Allemand blotti derrière une digue, un fusil en travers des genoux. Il est bien plus pétrifié que moi, mais j'ai l'impression qu'il s'écoule une éternité avant que je puisse lever ma Sten et commencer à tirer. Des jets de boue giclient du sol devant lui, et il bondit sur ses pieds. Il lance au loin son fusil et son casque, et, hurlant en allemand, court à ma rencontre les mains en l'air. Son intense désir de se constituer prisonnier ne fait aucun doute.

⁶⁴ DSH, rapport 74 du QGA.

⁶⁵ Bird, Will. *North Shore (New Brunswick) Regiment*, Fredericton, Brunswick Press, 1963, p. 447 seq.

⁶⁶ Pearce, Donald. *Journal of a War*, Toronto, Macmillan, 1965, p. 179.



Les soldats trouvent toujours le moyen de s'adapter aux milieux les plus terribles. Le commandant d'une compagnie du North Shore rendant visite aux positions de ses pelotons constate que tout est en règle :

Tout à coup, je remarque deux gars du 10^e Peloton étendus près du sommet de la digue comme si c'était un pas de tir. Ils sont séparés par deux morceaux de brique posés sur une pile de francs et de florins. Je m'arrête pour voir ce qui se passe et je découvre qu'ils tirent tous les deux à tour de rôle. Lorsqu'un Boche se montre, l'un des deux gars lui tire dessus. S'il le manque, il doit payer l'autre. Par ailleurs, s'il a touché l'adversaire, c'est l'autre qui le paie. Je reviens satisfait. Avec un moral comme celui-là, il faudrait un ennemi puissant pour nous inquiéter.⁶⁷

Pour raffermir la détermination de leurs propres soldats, les Allemands leur imposent une discipline sévère. L'un des subordonnés d'Eberding précise clairement qu'il fera « sommairement exécuter le commandant d'un centre de résistance pour lâcheté devant l'ennemi si celui-ci se replie le premier sans en avoir reçu l'ordre, sous le prétexte médiocre qu'il veut rendre compte de la situation ».⁶⁸ Dans ces conditions, il ne faut guère s'étonner si certains des Allemands inexorablement refoulés vers la mer se montrent fatalistes quant à l'issue de la bataille. Un jeune conscrit confie l'évolution de ses pensées à son journal :

Mercredi le 4 octobre. Je suis très malade. On m'a laissé dans un trou de tirailleur, à une centaine de mètres de ma chambre. Je fais de la température, mais je ne veux pas aller à l'hôpital, pas pour tout l'or du monde. Maintenant, chaque homme compte. C'est pourquoi moi, un conscrit, je dois retourner me battre.

Dimanche le 15 octobre. Tout doucement, le combat tire à sa fin. C'est une bonne chose, car tous ces gens, Néerlandais et Allemands réunis dans un espace restreint, traversent des épreuves inhumaines, et les pertes sont sévères. Ce serait agir en traitre que de les exposer plus longtemps à la force des armes. Pour nous autres, soldats, il n'y aura qu'une solution : la mort ou la prison. Ce n'est pas tout à fait comme ça que j'avais imaginé la fin de la guerre, mais je dois me résigner à l'inévitable. Les Canadiens et les Anglais passent à gauche et à droite. Seuls les paras semblent tenir bon... Des obus tombent dans les environs; le chant du front résonne de toutes parts.⁶⁹

On dispose de certains témoignages, toutefois incomplets, sur les manières dont les opérations de l'Escaut ont mis à l'épreuve les limites de l'endurance humaine, mais on ne connaîtra jamais toutes les souffrances dont elles ont été la cause. Les victimes

physiques peuvent être dénombrées. À la fin d'octobre, les 1 200 lits du 12^e Hôpital général canadien (HGC), établi dans une ancienne installation allemande, en banlieue de Bruges, sont tous occupés. Le 12^e et le 16^e HGC, situés à Saint-Omer durant le siège de Boulogne et de Calais, recevaient tous deux des patients au rythme de 1 000 par semaine, et les chirurgiens du 12^e, avec l'aide d'une équipe d'infirmières, ont effectué 1 860 opérations. Rien que dans la 3^e Division, le nombre de victimes s'élève à plus de 2 000 hommes, dont 341 sont morts, et 400 autres qui ont été hospitalisés pour cause de maladie. Les pertes de la 2^e Division se chiffrent à 2 600 hommes, dont 465 morts; près de 900 ont été hospitalisés parce qu'ils étaient malades.⁷⁰

Les coûts émotionnels ne sont pas aussi faciles à cataloguer. Dans la 3^e Division, 421 victimes d'épuisement au combat ont été envoyées dans les centres de soins médicaux; dans la 2^e Division, il y en a eu au moins 200. De nombreuses autres ont été traitées au sein de leur unité. Il n'existe pas de cas typique, car les causes et les réactions varient considérablement, mais un officier du Lake Superior a décrit ainsi la situation :

Dans cette unité de campagne, la fatigue physique et mentale, que nous appelons l'épuisement au combat, a sans doute constitué un phénomène extrêmement important et un problème. Elle a surtout résulté de l'exposition constante aux tirs de mortier, de lance-bombes, d'artillerie et d'armes légères. En outre, il a fallu évacuer des hommes qui ont subi un choc mental en voyant leurs camarades taillés en pièces. Après et pendant presque chaque combat, il a fallu envoyer un ou plusieurs hommes prendre du repos, jusqu'à les évacuer dans les cas les plus extrêmes. D'ordinaire, nous les renvoyions dans le secteur administratif de la division pour un repos d'une semaine.⁷¹

À ce stade de leur expérience des combats, médecins et commandants distinguent deux catégories d'épuisement au combat : d'une part, celle des soldats qui voient le feu pour la première fois et qui perdent leur contrôle en affrontant la peur, le bruit, les odeurs et le chaos général de la bataille; de l'autre, celle des soldats expérimentés dont les nerfs ont lâché pour avoir été exposés à une accumulation excessive de stress. Ils savent

⁶⁷ Bird, Will. *North Shore Regiment*, p. 449.

⁶⁸ Collection personnelle, lettres de Pieter de Houck.

⁶⁹ Collection personnelle, lettres de Pieter de Houck.

⁷⁰ Feasby, W.R. *Official History of the Canadian Medical Services, 1939-1945, Volume 1, Organizations and Campaigns*, Ottawa, Imprimeur de la Reine, 1956, pp. 256-271.

⁷¹ ANC, RG 24, vol. 10. « *Battle Experience Questionnaire* », p. 480.



aussi que l'âme de l'efficacité sur le champ de bataille réside dans ces facteurs intangibles, mais essentiels, que sont le moral et la motivation. À cette époque, le psychiatre de campagne de la 3^e Division, le major Robert Gregory, commence à se soucier du moral parce que la plupart de ses patients sont maintenant des victimes d'épuisement nerveux. Il signale « *un symptôme qu'on observe chez tous les soldats souffrant d'épuisement : l'absence de moral ou de volonté de continuer. La cause prédominante de cette attitude semble être l'impuissance. Les hommes prétendent n'avoir rien à espérer : pas de repos, pas de congé, pas de plaisir, pas de vie normale et pas d'évasion. Les seules manières d'échapper au combat sont la mort, les blessures, les mutilations volontaires et la folie.* »⁷²

En outre :

Ce sont des hommes qui se battent depuis 4 ou 5 mois et qui possédaient toutes les qualités nécessaires pour traverser Caen, Falaise, etc. Ils ont vu leurs unités décimées. Enfin de compte, ils ont craqué, souvent après une expérience qui n'était pas nouvelle pour eux, comme la perte d'un ami ou la destruction d'un char. Pour tenter de déterminer ce qui les a fait s'effondrer à ce moment plutôt qu'à un autre, j'ai posé de nombreuses questions, et je crois que la réponse est la suivante : depuis des mois, ils n'ont connu que le sommeil de ceux qui sont perpétuellement sur leurs gardes. Les conditions hivernales qui se mettent graduellement à régner en l'absence d'un toit au-dessus de la tête jouent aussi un rôle, mais ce qui est plus important encore, c'est l'incapacité, pour le sujet, de rien distinguer d'autre, dans l'avenir, que du malheur et du danger. Il se dit que cet avenir devra bien prendre fin un jour, mais, à ce stade, il lui apparaît comme une éternité. Le plus important de tout, je crois, c'est qu'il a jusque-là éprouvé le sentiment, si ridicule puisse-t-il sembler, qu'il ne mourra jamais vraiment, et que maintenant, il commence à sentir qu'il est un homme marqué, qu'une balle porte son nom.

Un problème particulièrement épiqueux consiste à distinguer les cas relevant de la médecine de ceux de la discipline. Plus on s'éloigne du front, et plus les observateurs sont invariablement enclins à considérer comme un tire-au-flanc ou un lâche quiconque fait montre d'un comportement indiscipliné. Les soldats du front sont plus tolérants, car ils se rendent compte que chacun d'entre eux possède son propre point de rupture. Un psychiatre décrira la futilité de toute tentative visant à simplifier les explications complexes du comportement :

L'attitude des médecins régimentaires divise ceux-ci en deux catégories. A) Certains estiment qu'on augmente la contagion de l'épuisement en permettant l'évacuation d'un nombre d'hommes

un tant soit peu considérable. Ces médecins rendent l'évacuation très difficile et incitent les officiers combattants à conserver au front l'homme qui a simplement « la frousse ». Les évacuations pour cause d'épuisement sont donc relativement rares et l'efficacité de l'unité risque d'en souffrir dans une certaine mesure. Un médecin régimentaire a déclaré qu'on lui reprochait le grand nombre d'absents sans permission de son unité, car les officiers combattants estimaient que ces hommes auraient normalement dû être évacués plus tôt pour cause d'épuisement. B) La majorité des médecins régimentaires, cédant peut-être à l'insistance des autres officiers, estiment que la contagion est plus forte si ces hommes demeurent au front, où ils démoralisent leurs camarades, et évacuent donc la plupart des victimes d'épuisement dès l'apparition du mal.

D'autres complexités du comportement contribuent à nuire à l'efficacité au combat. Dans un questionnaire que de nombreux officiers blessés remplissent pendant leur convalescence en Angleterre, l'un d'eux explique comment la contagion et la démoralisation peuvent nuire au moral et à l'efficacité sur le champ de bataille.

Il s'agit là d'un sujet sur lequel j'ai une opinion bien arrêtée. Les hommes peuvent être physiquement et mentalement fatigués, et conserver malgré tout un bon moral, mais, si un homme craque, sa peur est contagieuse. Un seul homme peut saper le moral de toute une compagnie. À plusieurs reprises, on a envoyé des hommes chez le médecin pour cause d'« épuisement nerveux ». L'état de leurs nerfs leur enlevait toute valeur dans un bataillon d'infanterie. Pourtant, au bout de quelques jours, on les renvoyait au bataillon. Dès l'attaque suivante, ou dès que nous essuyions un feu nourri, ces hommes craquaient de nouveau. Un jour, le plan du bataillon exigeait que les quatre compagnies s'enfoncent au cœur d'un bois tenu par l'adversaire, puis prennent à revers un redoutable centre de résistance ennemi. Nous devions avancer toute la nuit pour attaquer à l'aube. Lorsque je suis revenu du briefing du bataillon, à 23 h, j'ai trouvé des hommes en train de pleurer, et d'autres qui vomissaient. Ils se sentaient tous découragés. Ce gâchis était l'œuvre de deux hommes dont nous nous étions déjà défait, mais qu'on nous avait renvoyés. Nous avons dû les laisser derrière nous. Si les hommes de la compagnie n'avaient pas été aussi fatigués,

⁷² Copp, Terry et McAndrew, Bill. *Battle Exhaustion: Soldiers and Psychiatrists in the Canadian Army, 1939-1945*, Montréal, McGill-Queen's University Press, 1990, pp. 143-144.





Opération Relax : la 3^e Division arrive à Gand... (PA 192033)



... et les soldats font la connaissance de leurs hôtes. (PA 192034)

les élucubrations de deux d'entre eux n'auraient pas eu grand effet; si on ne nous avait pas renvoyé en renfort ces deux hommes aux nerfs détraqués, le moral de la compagnie n'aurait jamais été atteint.⁷³

Les psychiatres de campagne, de même que les autres médecins militaires, n'occupent pas une position enviable, car ils n'ont pas seulement une responsabilité envers leurs patients. Ils sont aussi responsables devant l'armée en tant qu'institution. L'une de leurs fonctions les plus importantes est de maintenir les effectifs. Lorsque le psychiatre reçoit un soldat aux nerfs ébranlés, il doit lui rendre rapidement la santé et le renvoyer participer aux combats mêmes qui sont à l'origine de sa condition de patient. Le taux de retour varie selon les circonstances, et, malgré le conseil du major Gregory, la plupart de ces hommes sont renvoyés au combat après un bref repos. Nous ignorons quelle peut être leur efficacité ou leur sort ultime, pendant la guerre ou après celle-ci. La solution la plus profitable, et la plus humaine, consiste à envoyer les victimes d'épuisement nerveux aux compagnies de travaux, où ils se rendent utiles dans des hôpitaux de campagne, chargent les munitions et effectuent de nombreuses autres corvées réservées aux non-combattants.

Qu'est-ce qui motive donc les soldats dans ces conditions abominables? On peut être sûr que ce n'est pas simplement leur dollar de solde quotidien. Les psychiatres concluent qu'il n'existe pas de personnalité unique garantissant l'endurance, ou son contraire. « *D'aucuns se disent que leur père y est passé avant eux et qu'il en est revenu, et qu'ils doivent donc pouvoir y arriver eux aussi. Certains semblent estimer qu'ils ne peuvent pas laisser tomber leurs camarades. D'autres paraissent éprouver une sorte de sentiment d'intense responsabilité, à cause duquel il leur est tout à fait impossible de laisser tomber et d'accepter la maladie ou, du moins, l'incapacité.* »⁷⁴ Chez la plupart, il semble que la motivation découle d'une combinaison particulière de souci envers leurs camarades, de désintérêttement, de peur de montrer qu'ils ont peur, et d'obstination pure et simple à ne pas laisser ces salauds l'emporter. Les fantassins expriment cette motivation en termes simples : « *C'étaient nos frères; on ne pouvait pas les laisser tomber... Lorsqu'il n'y a rien d'autre à attendre que la douleur, la privation et la mort, la vie devient si intense et si entièrement dépouillée de fraude, d'hypocrisie et de fausseté, que nous étions tous liés comme des frères, au vrai sens du mot.* »⁷⁵

Ces Canadiens ordinaires, auxquels on a fait appel pour accomplir des choses extraordinaires comme si elles allaient de soi, en tirent une fierté profonde et légitime. Ils partagent probablement les sentiments du soldat Bradley, qui écrit à sa mère : « *Lorsque*

l'ennemi occupe de solides positions, la guerre devient très brutale. C'est le camp qui possède la meilleure technologie et la meilleure infanterie qui va gagner ces batailles. » Bradley est convaincu d'appartenir au meilleur peloton de la meilleure compagnie, dans le meilleur bataillon.

Mêmes les Boches doivent admettre que nous sommes de fameux durs à cuire. Notre brigade, entièrement composée de bataillons de Highlanders, avance depuis le jour J. Elle n'a jamais cédé un pouce de terrain aux Boches lors de leurs contre-attaques, et Dieu sait s'il y en a eu. Nous nous sommes emparés de Caen, nous avons été le fer de lance de la percée au sud de cette ville, nous avons enlevé Boulogne, le cap Gris-Nez et Calais, nous avons débarqué dans l'Escaut et nous nous sommes frayés un chemin jusqu'à Knocke-sur-Mer, dont nous nous sommes rendus maîtres...⁷⁶

Compte tenu du terrain, et du fait que la garnison allemande était trois fois plus importante que l'évaluation originale, il ne faut pas s'étonner si les Canadiens ont combattu 27 jours au lieu des trois ou quatre que les officiers d'état-major avaient initialement crus nécessaires à leur progression méthodique et écrasante. L'état-major de la 3^e Division calcule que, sur les 137 jours de campagne écoulés depuis le jour J, les bataillons d'infanterie ont activement participé aux combats entre 104 et 108 jours. La 2^e et la 3^e Divisions prennent alors enfin une semaine de repos, la première aux environs d'Anvers et de Bruxelles, et la seconde à Gand. Le capitaine Martin expliquera que l'opération Relax « *a été conçue il y un certain temps, lorsqu'on a estimé que les combats incessants minaient l'efficacité au combat de la 3^e Division d'infanterie canadienne, et que celle-ci avait besoin d'un véritable repos dans une ambiance confortable* ». Par conséquent, lorsque le bourgmestre de Gand offre gracieusement d'héberger chez des particuliers les quelque 15 000 hommes de la division, ceux-ci acceptent avec reconnaissance.

On comprendra aisément que de nombreuses personnes ressentent une certaine appréhension à l'idée de lâcher dans une grande ville 15 000 soldats qui viennent tout juste de vivre un mois de cruelles souffrances et de mort. Martin, pour sa part, « *espère que les citoyens [de Gand] n'auront pas lieu de regretter leur générosité, car le permissionnaire canadien venu du front ne se signale pas par sa distinction... Il ne reste plus, maintenant, qu'à*

⁷³ « Battle Experience Questionnaire ».

⁷⁴ Copp et McAndrew. *Battle Exhaustion*, pp. 149-161.

⁷⁵ Brown, Shaun. « The Loyal Edmonton Regiment », mémoire de maîtrise, Sir Wilfrid Laurier University, p. 171.

⁷⁶ DSH, lettres de Bradley.



prouver la thèse selon laquelle on peut introduire sans danger dans un milieu plus distingué des soldats fraîchement débarqués du front. » Il a tort de s'inquiéter. Lorsque les soldats arrivent du front, ils reçoivent des billets de logement portant une adresse, font la connaissance de leurs hôtes et s'en vont s'installer dans des maisons dispersées aux quatre coins de la ville. Martin poursuit ainsi son journal de guerre :

L'arrivée des premiers soldats (7^e Brigade) n'est pas sans rappeler une procession triomphale : une file interminable de véhicules de toutes sortes parcourt les rues bondées de civils en liesse. Les événements démontreront que ni les autorités militaires, ni leurs homologues civils n'avaient lieu de douter que la chose était possible, et on estime même avoir établi un précédent important. Certes, la discipline n'est pas celle du champ de manœuvre, mais on n'a jamais rien espéré de tel, et les infractions graves sont si rares qu'elles en sont négligeables. La bonne humeur des Canadiens

ravit les citoyens, et, de façon générale, on admire beaucoup leur comportement. On remarque un point d'étiquette qui échapperait peut-être à des Nord-Américains : les simples soldats canadiens savent se servir d'un couteau et d'une fourchette.

Le lieutenant Donald Pearce, du North Nova, qui se trouve au nombre des heureux visiteurs, est également soulagé de voir que, « *pour changer, les soldats ont réagi en gentilshommes, comme s'ils avaient, en quelque sorte, pénétré le caractère de la ville* ». Ce caractère, selon Pearce, se définit par « *les vues superbes, les immeubles paisibles, tous d'un gris argenté... comme si tout, dans cette ville, avait surgi d'un seul coup, et il y a très longtemps... [dans] une dignité et une sérénité extraordinaires* ». Outre les merveilles de la ville de Gand, ce sont peut-être ses citoyens qui ont gagné le cœur des soldats. En effet, ils ont garni les vitrines des boutiques de pancartes sur lesquelles on peut lire : « *Soldats des nations alliées — merci d'avoir si rapidement libéré notre chère Belgique.* »⁷⁷

⁷⁷ Pearce, *Journal of a War*, Toronto, Macmillan, 1965, pp. 81-82





(PA 190972)

CHAPITRE III

L'HIVER

Le temps s'étant refroidi, depuis quelques jours, le sol est maintenant complètement gelé, et il est devenu possible de patiner sur les fossés, ce que font d'ailleurs des centaines de Néerlandais. Ceux-ci semblent adorer le patinage, mais il n'y a pas la moindre trace de crosses de hockey. Leurs patins sont constitués d'une lame de métal longue et mince, recourbée à l'avant et fixée dans un morceau de bois que des courroies permettent d'attacher à une chaussure ordinaire. Les enfants les portent constamment en sautoir, reliés par un cordon, pour se rendre à l'école et en revenir. Nos soldats ont commencé à patiner eux aussi, et il n'est pas rare de les voir se rendre sur la glace, une Néerlandaise au bras. Ils doivent avoir mis au point une langue commune.⁷⁸

Pendant que les Canadiens se reposent en Belgique de leurs épreuves de l'Escaut, le général Simonds donne personnellement à des groupes d'officiers de Gand et de Malines un briefing sur le déroulement de la campagne. Il est d'avis que la clé des futures opérations réside dans la décision des Allemands de combattre de ce côté-ci du Rhin pour empêcher les canons alliés de s'approcher à portée de leurs villes, ou de se replier sur l'autre rive du fleuve pour que celui-ci serve d'obstacle. Selon lui, la première possibilité est la plus vraisemblable, et

il est tellement sûr qu'elle mettra fin à la guerre avant le Nouvel An qu'il engage des paris sur cette éventualité. En fait, bien que les Allemands s'accrochent à la rive occidentale du Rhin, ils continueront de se battre pendant cinq autres mois.

Durant l'hiver, le rôle de la 1^{re} Armée canadienne diffère de ceux qu'elle a assumés auparavant. Au début de novembre, les unités relèvent les troupes britanniques et américaines déployées le long de la Meuse et du Waal, où elles occuperont des lignes défensives stationnaires jusqu'à leur prochaine grande opération qui aura lieu en Rhénanie au début du printemps de 1945. De retour dans la 1^{re} Armée après s'être remis de sa maladie, le général Crerar assume la responsabilité d'un front de 300 kilomètres qui s'étend de Dunkerque à Nimègue. Il déploie à l'ouest le 1^{er} Corps d'armée britannique, qui comprend la 1^{re} Division blindée polonaise et la 4^e canadienne, et, autour de Nimègue, le 2^e Corps d'armée canadien, qui comprend les 2^e et 3^e Divisions canadiennes ainsi que les 3^e et 49^e britanniques. Ce changement de rôle est accompagné de plusieurs mutations chez les commandants. Alors que le général Simonds retourne au 2^e Corps d'armée, le général Foulkes quitte la 2^e Division pour prendre le commandement

⁷⁸ DSH, journal du brigadier N.E. Rodger.



du 1^{er} Corps d'armée canadien en Italie, et il est remplacé par le major général A.B. Matthews. Enfin, le major général H.W. Foster gagne aussi l'Italie pour y commander la 1^{re} Division d'infanterie canadienne, et le commandant de cette dernière, le major général C. Vokes, prend en charge la 4^e blindée.

Durant cette même période, les Allemands sont aussi sur la défensive, de sorte que les unités ne sont pas nombreuses à se trouver simultanément en contact direct avec l'ennemi. Un calme relatif permet aux divisions d'assurer le roulement des brigades et de leurs bataillons entre le front et les zones de repos, pendant que les régiments de reconnaissance comblent les brèches le long des secteurs désertés. Les lignes stationnaires faisant peu de victimes, cette pause opérationnelle intervient à un moment opportun, car les quatre à cinq mois d'opérations soutenues qui ont suivi la Normandie ont coûté cher aux Canadiens. À la fin de l'automne, le nombre de tués et de blessés, la plupart des membres issus des bataillons d'infanterie, est effarant. Au cours des seules opérations de l'Escaut, les pertes se sont élevées à plus de 6 000 hommes, dont 75 à 80 pour 100 de fantassins. Il s'agit d'un taux de pertes comparable à celui des pires batailles de la Première Guerre mondiale. On envoie du personnel de remplacement, mais il n'y en a jamais assez, et le maintien de l'efficacité au combat des bataillons devient peut-être le problème le plus épique des commandants de tous les niveaux.

Ces lourdes pertes ont donné naissance à la « crise des effectifs » du Canada, ou, plus exactement, à la « pénurie de fantassins qualifiés ». Lorsque le Canada est entré en guerre, en 1939, il était impossible de prévoir avec exactitude la forme et l'ampleur qu'allait prendre les engagements militaires du pays, ou de prédire que, quelques années plus tard, sur une population d'à peine 11 millions d'âmes, plus d'un million d'hommes et de femmes porteraient l'uniforme. Les contributions que la nation accepte d'apporter à l'effort de guerre augmentent peu à peu, sans qu'on procède à une répartition efficace des ressources humaines entre les armées. La concurrence ne s'apaise pas lorsque, pour préserver un semblant d'unité nationale, on constitue deux armées de terre : une force de volontaires qui peut être appelée à combattre en n'importe quel lieu et une autre de conscrits servant uniquement au Canada. Les planificateurs faussent encore davantage le mécanisme des affectations, car, prévoyant une guerre mécanisée, ils recherchent en priorité des hommes de métier pour combler les rangs des unités spécialisées et abandonnent le reste à l'infanterie. Enfin, les taux de pertes, chiffres froidement calculés dont ils se servent pour déterminer le nombre de recrues et l'instruction nécessaires, reposent sur l'expérience des Britanniques en Afrique du Nord. Or, en

s'appuyant sur ces données, les planificateurs sous-estiment lourdement les pertes réelles que connaîtra l'infanterie dans les combats qu'elle mènera en Italie et dans le nord-ouest de l'Europe.

Les problèmes de renforts ont commencé à se faire sentir en Italie, en décembre 1943, lorsque la 1^{re} Division d'infanterie canadienne a perdu 4 000 hommes, victimes de l'ennemi ou de la maladie. Même avec le personnel de remplacement, il lui manquait encore 1 000 hommes, la plupart dans les pelotons de fantassins. Il ne faut pas perdre de vue que la pointe combattante d'une division d'infanterie n'est pas énorme : peut-être 3 000 fantassins sur son effectif total de 18 000 hommes. Or, même si les hommes ne font pas défaut, rares sont ceux qui ont reçu l'instruction voulue pour répondre aux besoins. Au cours de l'été 1944, alors que les Canadiens, tant en Italie qu'en Normandie, essuient de lourdes pertes, la pénurie de fantassins traverse une phase aiguë. Incapables d'envoyer outre-mer des fantassins qualifiés de l'armée conscrète canadienne, les administrateurs du personnel prospectent les unités sédentaires à la recherche de chauffeurs, de magasiniers, de mécaniciens et d'artilleurs antiaériens, ou d'anciens fantassins qu'on a employés à des postes administratifs. On va leur donner un cours accéléré de survie d'infanterie et les incorporer à des bataillons de la ligne de front. Malheureusement, ils ne sont pas assez nombreux et, ainsi que l'apprend le ministre de la Défense, le colonel J.L. Ralston, lorsqu'il visite l'Italie et la Belgique à l'automne 1944, on se plaint de plus en plus de leur formation insuffisante. Ralston ordonne une enquête à cet égard et doit quitter le gouvernement lorsque sa proposition est rejetée.

Il est difficile d'évaluer le bien-fondé des plaintes relatives à l'instruction des renforts. Les enquêteurs qui, à l'instigation de Ralston, examinent les dossiers des remplaçants concluent que la plupart d'entre eux possèdent des qualifications acceptables, mais que, si bons soient-ils, les commandants combattants n'en seront jamais satisfaits. Cette confiance aveugle envers la chose écrite contredit étrangement les innombrables témoignages sur l'arrivée, dans une unité, d'hommes insuffisamment préparés au combat. Par exemple, durant les opérations de l'Escaut, le chroniqueur du Black Watch signale que près de la moitié des 379 hommes des compagnies de ce régiment ont reçu au plus un mois de formation d'infanterie et que « *la formation antérieure d'un soldat, censée selon son dossier avoir duré un mois, est probablement moindre. Cette hypothèse est corroborée par le fait que très peu d'hommes, à leur arrivée, connaissent le PIAT [l'arme antichar de l'infanterie] ou les tactiques élémentaires de section et de peloton. Parmi les renforts, certains n'ont jamais tiré à la mitrailleuse légère] Bren ni manié de grenades.* »





Le repérage des mines, s'il ne vaut rien pour les nerfs, n'en constitue pas moins une opération de routine pour les sapeurs... (PA 116748)



... mais sonder le sol pour les déterrer et les désamorcer est une tâche plus délicate. (PA 191995)

Sans entrer dans un débat stérile sur le nombre d'observations nécessaires pour constituer une théorie, on peut toutefois affirmer que le temps consacré à la formation n'est pas nécessairement une indication valable de la qualité et de l'efficacité de celle-ci. Un exemple illustrera comment un soldat peut passer à travers les mailles du système. Un simple soldat, à son arrivée en Angleterre, échoue aux épreuves élémentaires sur la mitrailleuse légère Bren, la mitrailleuse Thompson, les grenades et le PIAT. L'un de ses instructeurs l'interroge afin de déterminer pourquoi il n'a pas acquis des compétences aussi fondamentales, et le soldat lui raconte une longue histoire. S'étant enrôlé à Toronto le 7 mars 1944, il s'est rendu à Brantford, en Ontario, pour suivre le cours élémentaire de huit semaines, qu'il a terminé le 26 mai. Le jeune soldat « *déclare que, sur ces huit semaines, il en a passé quatre en service réduit et qu'il a été dispensé de toutes les longues marches avec équipement, sauf deux* ». Cela ne l'a pas empêché pour autant de passer ensuite une semaine au Centre de formation supérieure du camp Borden, où il s'est retrouvé de nouveau en service réduit. Affecté à Calgary pour deux mois, il a été exempté d'entraînement durant trois semaines à cause de blessures subies à la suite de l'explosion d'un poêle à gaz. De son propre aveu, il connaît très peu le maniement d'armes et n'a jamais lancé de grenades. Il a tiré un obus fumigène et deux obus explosifs avec un mortier de deux pouces, mais il n'a pas atteint le niveau nécessaire en maniement du fusil ou de la mitrailleuse légère Bren. Le 5 août, ayant censément terminé sa formation supérieure d'infanterie conformément au programme normal, du moins sur le papier, cette recrue a eu droit à une permission de deux semaines avant de partir pour l'Europe le 1^{er} septembre. Durant les trois semaines passées dans la 2^e Unité de renfort de l'infanterie canadienne, il a été employé comme planton, et, bien qu'il ait tiré au fusil et à la mitrailleuse légère Bren, il n'a pas lancé de grenades et n'a pas appris à utiliser le mortier de deux pouces. Il a vu pour la première fois une mitrailleuse Thompson et un PIAT, et lancé trois obus factices avec ce dernier. En somme, ce soldat ne semble pas avoir reçu plus de 12 semaines d'entraînement au Canada et en Angleterre. Selon l'officier qui l'a interrogé, « *il s'agit peut-être bien d'un cas exceptionnel, mais ce sont de tels cas qui tendent à réduire l'efficacité générale d'un contingent* ».⁷⁹

Un grand nombre de sapeurs, d'artilleurs et d'autres hommes de métier qu'on a rappelés comme fantassins possèdent les qualités de base. Le lieutenant-colonel V. Stott, du South Saskatchewan Regiment, déclare avoir « *interrogé plusieurs de ces hommes et, en leur parlant et en les évaluant, [avoir] fait les constatations suivantes : a) en règle générale, la norme physique et le type d'homme sont bons;*

b) intelligence supérieure à la moyenne ». L'ennui, c'est que les responsables des centres de renforts et d'instruction n'ont pas tiré parti de ces qualités pour préparer les recrues au combat. Leur programme d'un mois comprend neuf jours de permission et à peine trois heures de familiarisation avec chacune de ces armes : le PIAT, la mitrailleuse Sten, la mitrailleuse légère Bren, le fusil et les grenades. Les stagiaires ont tout juste le temps de lancer trois grenades, de tirer deux obus antichars réels [et 70 cartouches avec la Bren] et de vider deux chargeurs avec la Sten. Il n'y a pas de pratique organisée sur le champ de tir, pas de temps consacré aux travaux de campagne, pas d'instruction sur les ordres de tir ou l'identification des objectifs, très peu de familiarisation avec l'armée de terre allemande, et à peine deux marches avec équipement. Voici la conclusion de Stott :

En étudiant ces faits, on peut se faire une certaine idée des raisons pour lesquelles ces hommes, lorsqu'ils arrivent dans une unité de campagne, ne sont pas préparés au métier de fantassin comme ils devraient l'être. Or, il est très important pour un bataillon d'infanterie que, quel que soit le type de renforts reçus, ceux-ci s'y connaissent en matière d'infanterie. En effet, ils doivent souvent aller se battre au front dès le lendemain de leur arrivée dans l'unité de campagne. Selon moi, il faut plus d'un mois pour inculquer aux autres armes une notion de ce qu'est l'infanterie. C'est pourquoi, si l'on ne consacre qu'un mois à la formation de ces hommes, les 31 jours qui le composent doivent être exclusivement réservés à cette activité... Lorsque ces hommes arrivent dans l'unité, celle-ci fait tout son possible pour les entraîner, mais, dans la majorité des cas, on ne peut y arriver, car on a besoin d'eux en renfort sur le front et on ne peut pas les garder à l'échelon B pour leur donner de la formation. On le fait pourtant dans toute la mesure du possible.

Lorsque l'un de ces hommes rejoint un bataillon du front, son sort dépend en grande partie de la situation de l'unité à son arrivée. Si son peloton n'est pas en train de se battre, et s'il a la chance de faire la connaissance de ses nouveaux camarades et sous-officiers, ceux-ci peuvent au moins le préparer en partie à l'affrontement où il ira risquer sa vie ou son intégrité physique. S'il va droit au combat dès son arrivée, ses chances de survie sont radicalement diminuées. En outre, la crise des

⁷⁹ Lorsqu'ils ne sont pas extraits des journaux de guerre des unités, les renseignements ci-dessus sur les renforts, et ceux qui suivent, proviennent des volumes 9777, 9798 et 9900 de la série RG24 des ANC.



effectifs diminue le moral en imposant des obligations supplémentaires à des hommes de moins en moins nombreux. Un officier d'infanterie décrit fort bien la situation :

Les hommes s'inquiètent de l'arrivée des renforts. Ils ne voient pas d'inconvénient à ce que leur effectif soit incomplet, à condition de savoir avec certitude que les renforts viendront dans un proche avenir, mais ils ne savent jamais à quel moment ceux-ci arriveront. L'effectif d'une section est souvent réduit, de sorte qu'on ne dispose pas d'un nombre suffisant de fantassins pour livrer un assaut... Le manque de renforts est un sujet de conversation constant chez les hommes. Ils estiment que le risque de tomber sous les coups de l'adversaire est plus élevé parce que l'effectif de leur peloton est inférieur. Le manque de renforts nuit indéniablement au moral.

Cette situation est à l'origine d'un cercle vicieux qui augmente les pertes et mine l'aptitude au combat d'une unité. Les bataillons francophones sont particulièrement vulnérables. Le 1^{er} septembre, il manque 276 fantassins au Régiment de Maisonneuve, et 333 aux Fusiliers Mont-Royal. Un officier du premier décrit les problèmes du régiment sur un questionnaire :

Dans notre unité, la fatigue était un grave problème, à cause du manque de repos. De nombreux soldats de tout premier ordre s'absentaient quelques jours sans permission. À leur retour, ils expliquaient que c'était leur seule manière de pouvoir prendre du repos. Il était plus ou moins impossible pour l'unité d'envoyer à l'arrière le personnel « laissé hors de la bataille », car, depuis longtemps, les compagnies combattaient avec une moyenne de 40 hommes du rang. Lorsque nous avons fini par recevoir des renforts, ils étaient si médiocrement entraînés que certains ne savaient même pas démonter une mitrailleuse légère Bren. D'autres n'avaient jamais utilisé un mortier de deux pouces ou un PIAT. D'autres encore, n'avaient même pas été préparés à être fantassins.⁸⁰

Les autorités de l'armée de terre admettent que le système de renfort comporte de sérieux points faibles et prennent des mesures pour l'améliorer. Il est toutefois difficile de trouver des instructeurs compétents, car ceux qui sont le plus qualifiés pour ce genre de travail sont trop souvent ceux dont leur bataillon a le plus besoin au front. Néanmoins, le major général J.H. Roberts, qui a commandé la 2^e Division durant le raid de Dieppe et qui est maintenant responsable des unités de renfort en Grande-Bretagne, demande qu'on mette à sa disposition, pour participer à la préparation au combat des nouveaux soldats, cinq commandants

de bataillon, dont deux francophones, et 25 officiers, dont 10 francophones, capables de commander des compagnies. Il réclame également 200 sous-officiers aguerris, qui doivent tous être détachés pour une période de trois mois et qui pourront être rappelés si leur présence devient nécessaire aux opérations. Au début de janvier, 18 officiers et 196 sous-officiers se rendent en Grande-Bretagne pour remplir des fonctions d'instructeurs, et d'autres les suivront au cours des semaines suivantes.

Les divisions en campagne font le nécessaire pour que les renforts reçoivent, aux échelons arrière des bataillons, une instruction aussi réaliste que possible. Les mois d'inaction de l'hiver constituent un heureux répit permettant de se réapprovisionner, et il y a au moins un commandant de bataillon pour exprimer le soulagement que lui inspire ce long intervalle entre de coûteuses opérations : « *Il m'a fallu tout l'hiver pour préparer mon bataillon à la percée sur le Rhin. Si nous avions vraiment dû nous lancer dans une autre opération aussi pénible qu'interminable, les choses auraient mal tourné.* »⁸¹

* * *

L'interruption des opérations terrestres ne s'étend pas aux Canadiens qui participent à l'incessante guerre aérienne; il n'y a donc rien de changé pour les escadrons de l'Aviation royale du Canada. La puissance aérienne a connu une croissance géométrique durant la guerre et les Canadiens sont des différentes missions de la 2^e Force aérienne tactique, qui apporte son appui au 21^e Groupe d'armées. La 2^e FAT comprend le 2^e Groupe (bombardiers moyens), le 85^e Groupe (chasseurs de nuit), le 83^e Groupe (chasseurs d'appui de la 2^e Armée britannique) et le 84^e Groupe (chasseurs d'appui de la 1^{re} Armée canadienne).

La destruction des voies d'approvisionnement allemandes — le bombardement des ponts et le mitraillage des voies ferrées et des convois de véhicules, qui ont pour objet de perturber les communications de l'ennemi — constitue la principale tâche des pilotes de l'ARC concentrés dans le 83^e Groupe. Ceux-ci, représentant environ le quart des pilotes de chasseurs et de chasseurs-bombardiers de la 2^e FAT, sont responsables de plus de la moitié des destructions de voies ferrées et de locomotives. L'autre tâche importante de ces pilotes consiste à apporter un appui tactique à l'armée de terre. Les pilotes de chasseurs de jour ont donc suivi de près l'avance des forces terrestres, afin que leurs appareils au rayon d'action réduit demeurent à bonne portée

⁸⁰ « Battle Experience Questionnaire ».

⁸¹ Whitaker, Denis et Shelagh. *Tug of War*, Toronto, Stodclart, 1984, p. 217.



du front. À ce stade, les chasseurs américains à long rayon d'action ont brisé les reins à la chasse allemande, de sorte que celle-ci n'est plus guère une menace pour les pilotes alliés. Étant donné que leurs bombardements et leurs mitraillages ont très souvent lieu à des altitudes extrêmement basses, l'artillerie antiaérienne (AAA) constitue maintenant le principal péril auquel ils font face. Or, le front étant devenu stationnaire, les Allemands ont le temps de déployer des batteries antiaériennes en plus grand nombre. À la fin de novembre, la 2^e FAT observe que l'intensité croissante de l'AAA allemande autour des points vulnérables signifie sans doute que l'ennemi « *amène des batteries de l'intérieur du Reich pour former un tampon protecteur de 20 milles entre le Rhin et la Ruhr* ».⁸²

Le mauvais temps automnal est une autre pierre d'achoppement importante pour les pilotes. Des nuages bas, de la pluie ou de la neige dérobent si souvent à la vue les objectifs terrestres que les escadrons doivent bombarder ceux-ci à l'aveuglette. Grâce à des améliorations récentes, le radar monté sur camion peut suivre une douzaine de Spitfire, huit Typhoon ou six bombardiers moyens, et le contrôleur peut guider jusqu'à proximité d'un objectif les pilotes qui volent à plus de 3 000 mètres, hors de portée des pièces antiaériennes légères. Les experts de la recherche opérationnelle signaleront par la suite que cette technique est aussi efficace que le bombardement à vue.

Après le coucher du soleil, le 409^e et le 410^e Escadrons (de chasseurs de nuit), à bord de bimoteurs Mosquito polyvalents, assurent la protection des troupes du front, étant donné que l'aviation allemande, ou du moins ce qu'il en reste, préfère attaquer de nuit. Les opérations aériennes nocturnes, tributaires d'un écran électronique couvert de taches lumineuses et de la voix impossible d'un contrôleur terrestre, ne semblent peut-être pas aussi palpitantes que les combats aériens menés en toute liberté. Pourtant, chaque fois que ces pilotes de nuit prennent l'air, ils ont des chances statistiquement plus élevées que ceux des escadrons de Spitfire d'abattre un appareil ennemi. Il ne leur faut en effet que 34 sorties par victoire, en comparaison des 119 qui sont nécessaires aux chasseurs diurnes. Au cours de la campagne, les deux escadrons canadiens servant dans la 2^e FAT inscriront à leur tableau de chasse un total de 53 appareils ennemis. Quant à leurs propres pertes, elles s'élèveront à 21 aviateurs, dont plus de la moitié sont morts dans des accidents de vol.

* * *

Pendant que la petite pointe combattante de l'armée de terre marque le pas, à l'occasion de la pause hivernale, il y a derrière elle une vaste organisation

constituée d'un grand nombre d'administrateurs, d'experts en logistique, de médecins et d'infirmières, de chauffeurs de camion, de blanchisseurs et d'une foule d'autres personnes dont le travail quotidien se poursuit comme d'habitude. Ainsi, on trouve des sapeurs chargés de veiller au bon état des routes et des ponts dont l'armée de terre et l'aviation ont besoin pour apporter aux troupes la nourriture, les munitions et les autres ressources matérielles qui leur seront nécessaires lorsque la campagne reprendra son rythme. L'énorme effectif du génie pénètre tous les niveaux de la 1^e Armée canadienne. Trois bataillons de travaux, deux compagnies de sapeurs-mineurs, deux compagnies d'aménagement de routes, diverses compagnies de mécaniciens, d'équipement, de parc et d'atelier ainsi que quatre compagnies de campagne relèvent directement du quartier général de l'armée. En outre, chaque quartier général de corps d'armée et de division, a directement sous ses ordres, trois compagnies de campagne et une compagnie de parc, soit plus de 6 000 sapeurs en tout.

Durant l'hiver 1944-1945, la priorité dominante de ces sapeurs consiste à construire et à entretenir les routes, une tâche incessante dont le manque de prestige n'a d'égal que sa dure nécessité et dont l'envergure rivalise avec celle de la plupart des ministères de travaux publics provinciaux. Déjà mises à rude épreuve par le grand nombre de véhicules lourds qui y circulent, les routes s'affaissent bien plus vite que d'ordinaire sous l'effet du mauvais temps. Les équipes d'entretien des routes font face à trois causes d'affaissement : le ramollissement des matériaux sous-jacents, l'effondrement des accotements dans les fossés lorsque les véhicules roulent trop près du bord et les nids de poule dont la réparation a trop attendu. La 2^e Compagnie canadienne de construction de routes prévient ses sapeurs qu'il faut absolument veiller au bon entretien des routes, car « *il y a actuellement de nombreux accotements qui ne se seraient pas affaissés ou qui n'auraient même pas eu besoin d'un nouveau revêtement si, dès le départ, ON S'ÉTAIT OCCUPÉ D'ASSURER L'ÉCOULEMENT DES EAUX* ». La solution, poursuit l'auteur du journal de guerre de l'unité, consiste à « *entreprendre IMMÉDIATEMENT des travaux pour assurer l'écoulement de l'eau de la surface et des accotements de la route. en plus de laisser une marge de sécurité de deux pieds de chaque côté* ». Ce n'est qu'en portant une « *ATTENTION INCESSANTE À L'ÉCOULEMENT DES EAUX* » qu'on pourra garder les routes en bon état indéfiniment.⁸³

⁸² Les renseignements fournis ci-dessus et par la suite sur l'aviation proviennent des archives de la DSH.

⁸³ À moins d'indication contraire, les informations ci-dessus et celles qui suivent proviennent des journaux de guerre d'unités de la série RG24 des ANC.





Les sapeurs doivent aussi entretenir des routes de toute sorte, en adaptant au besoin des techniques du XIX^e siècle.
(PA 140645)

Les sapeurs du génie de campagne, dont le travail consiste normalement à poser des champs de mines ou à y ouvrir des passages, à construire des ponts, à détruire des blockhaus, et à effectuer d'autres tâches semblables, orientent aussi leurs efforts vers l'entretien des routes. La 11^e Compagnie de campagne signale qu'en novembre « *on a apporté de Nimègue des centaines de tonnes de moellons* » pour refaire le revêtement des routes. Si, dans un journal de guerre, on parle sarcastiquement de la saison hivernale comme d'*« un fameux repos »*, du moins les sapeurs sont-ils en mesure d'obtenir l'aide de manœuvres civils, même s'il faut « *des pressions constantes de la part du bourgmestre* ». Il y a 15 compagnies ou escadrons de campagne sur le théâtre des opérations, et, lorsqu'on sait qu'il n'est pas rare qu'une unité au complet travaille sur une même section de route, l'ampleur de la tâche est évidente. Il faut établir des priorités strictes afin de permettre la circulation sur les voies de communication les plus importantes. En décembre, la 7^e Compagnie de campagne signale qu'une route « *s'est fait drôlement passer dessus, ces derniers jours* », ce qui oblige les sapeurs à « *s'y abattre comme un essaim d'abeilles, sinon elle disparaîtra complètement* ».

Les routes servent énormément, car les camions font constamment l'aller et retour entre les points d'approvisionnement du front et les dépôts d'Anvers, les ports de la Manche, voire la Normandie. Les convois doivent surmonter toutes sortes d'obstacles, tant naturels que bureaucratiques, comme le démontre l'exemple suivant qui implique 18 véhicules. Ayant quitté son camp, aux Pays-Bas, le 8 décembre, il arrive à Bayeux deux jours plus tard. Cependant, les responsables du 14^e Dépôt de matériel de l'armée de terre, où les conducteurs et leurs assistants doivent charger des provisions, n'ont pas été prévenus de son arrivée. Après avoir attendu plusieurs heures, ces hommes se rendent à l'aéroport de Carpiquet, où ils passent la nuit dans leurs véhicules. Le dépôt retrouve finalement leur cargaison, et ils emploient les deux journées suivantes à charger les provisions et à régler les formalités, pour enfin repartir le 12. Lorsqu'on refuse de les loger à Rouen, ils vont passer la nuit à Poix, puis regagnent leur peloton le 14 décembre, après un voyage de six jours et de 1 200 kilomètres. Heureusement, leur sens de l'humour collectif est demeuré intact :

Les voyages que nous avons dû faire dans le secteur du 14^e Dépôt et dans ses parcs secondaires pour ramasser les provisions dont nous avions besoin étaient des cauchemars peuplés de perfides nids de poule et d'une mince purée de boue : les pires tronçons de route jamais vus à l'extérieur d'une fondrière du Nord canadien. Moins d'une heure après notre arrivée, les véhicules et les hommes étaient couverts de boue de la tête au pied, ce qui a suscité chez quelques-uns des membres les moins intrépides de l'expédition des questions sur l'endroit où ils pourraient se procurer des cuissardes et des canots. Au bout de deux jours dans le dépôt, hommes et véhicules, caparaçonnés de boue rougeâtre, avaient pris une teinte uniformément terreuse.

L'opinion que se font ces hommes de leurs collègues responsables de la logistique n'est guère flatteuse : « *L'organisation du dépôt semble au profane si énorme et si lourde qu'elle en est quasiment inutilisable, en raison de la somme de transpiration et d'éloquence nécessaires pour venir à bout des formalités.* »

Les soldats s'adaptent rapidement aux circonstances, qu'elles soient avantageuses ou défavorables, et les unités qui se succèdent dans les positions défensives rendent celles-ci aussi habitables que possible. Les artilleurs du 4^e de campagne, par exemple, en dépit du temps « *froid, humide et brumeux* », vivent auprès de leurs pièces, dans des abris enterrés où ils s'installent très confortablement :

Ils disposent, sous terre, de poêles, de lits, de fauteuils, de carpettes, etc., qu'ils ont récupérés dans les maisons détruites du secteur. Tout le monde dort sous terre, sauf le personnel du QGR [quartier général régimentaire], installé dans le seul édifice de l'endroit, grand et moderne, semblable à un hôtel estival perché sur la colline qui domine les positions de pièces. Il y a toujours quelque chose à faire pour améliorer les abris enterrés, et, lorsque les hommes du régiment finissent par s'en aller, un grand nombre d'entre eux ne les abandonnent qu'à regret. La plupart de ces habitations souterraines sont des cabanes construites dans un trou et recouvertes de terre. La 14^e Batterie a édifié ainsi un mess des officiers bien plus confortable que celui dont disposent de nombreuses batteries en Angleterre, et un major s'est même construit sous terre un chalet en bois rond au grand complet. Tous les abris enterrés sont pourvus de batteries et d'ampoules électriques, et la 2^e Batterie possède de véritables lampes, alimentées par une ligne électrique proche.⁸⁴

Les aviateurs aussi improvisent avec brio pour améliorer leur sort. À Eindhoven, où sont stationnés les Typhoon de l'ARC, les électriciens de la 143^e Escadre utilisent un stock de câbles de transmission souterrains et aériens allemands pour tendre plus de 15 kilomètres de fil et assurer ainsi l'éclairage permanent des logements et des lieux de travail. D'autres hommes de métier fabriquent, au moyen de chaudières allemandes, des poêles à pétrole primitifs qui ne sont pas sans rappeler ceux dont étaient dotées de nombreuses maisons des Prairies, bien des années

⁸⁴ DSH, « History of the 4th Field Regiment ».





auparavant. Un réservoir largable tenant lieu de chauffe-eau alimente, grâce à un tuyau en caoutchouc et à une pompe à étrier, une douche tout à fait passable. Des bouts de bois et de tuyau, une plaque en acier servant au revêtement des pistes d'atterrissement et des bandes découpées dans des chambres à air forment un lit. Citons, sur le chapitre de l'ingéniosité, le témoignage d'un officier historien de l'ARC, le lieutenant d'aviation Carl Reinke :

Les rampants font preuve d'une ingéniosité surprenante lorsqu'il s'agit de fabriquer quelque chose à partir de pièces d'équipement allemand abandonné et partiellement détruit. Ils font fonctionner tout ce qui a pu être prévu à cette fin, tels des tracteurs, des locomotives diesel qu'ils ont trouvées sur un decauville ou des rouleaux compresseurs. Ils construisent des groupes électrogènes avec des pièces de génératrices d'avion allemandes, de motocyclettes, et ainsi de suite. Ils installent un réseau téléphonique entre les tentes grâce à de l'équipement provenant des abris enterrés des Boches. À partir de vieux moteurs d'automobile, de châssis de camions-citernes et de pompes boches, ils construisent des pompes pour transférer l'huile des fûts (dans lesquels elle arrive) aux camions-citernes en lui faisant traverser au passage un filtre à pression, et substituent le tout aux pompes à petite capacité fournies avec les camions-citernes. Ils construisent leurs propres remorques en fixant les roues d'un véhicule allemand sur l'une de ces armoires allemandes qu'on trouve partout.⁸⁵

Durant l'hiver, les soldats ont des permissions qui leur donnent l'occasion de voir autre chose de l'Europe que leurs tranchées simples et des immeubles bombardés. Certains d'entre eux, qui se sont portés volontaires dès les premiers jours de la guerre, ont la chance de retourner passer un peu de temps au Canada, mais ils ne sont qu'une poignée. En règle générale, un voyage effectué dans la journée ou une permission dont la durée peut atteindre une semaine permettent aux officiers et aux soldats de gagner Paris, Bruxelles et d'autres villes. À plusieurs endroits, on crée des centres de permissionnaires où ceux-ci sont logés à des prix abordables, et ils peuvent se nourrir gratuitement dans des restaurants tenus par l'armée ou payer le prix courant dans des restaurants civils. L'aviation entretient même une station de ski dans les Alpes. Reinke découvre que, « à Paris, tout le monde — même chez les Américains — admet que les conditions dans lesquelles les soldats canadiens passent leurs permissions sont de la plus haute qualité... ils se prélassent dans le luxe fastueux du palais d'Orsay, sur la rive gauche de la Seine, où tout n'est que dorures, velours pourpre, satin et lustres de cristal ». David Marshall en convient « Notre chambre était la plus grande chambre d'hôtel que

j'aie jamais vue. Elle était luxueuse. Deux grands lits, une salle de bain pourvue d'une baignoire avec eau chaude et froide, et un drôle d'appareil sanitaire qui émettait un jet d'eau vertical. »

Bruxelles est plus proche, et les services auxiliaires — dirigés par l'Armée du Salut, la Canadian Legion, le YMCA et les Chevaliers de Colomb — y tiennent plusieurs hôtels et cantines. En outre, des officiers culturels organisent des visites de la ville. À l'occasion de l'une de ces visites, un membre du personnel rencontre un petit groupe de soldats, leur donne un guide de la ville et les amène nager à la « piscine bleue », où « les serviettes, le savon et les maillots de bain sont fournis gratuitement, où l'on offre des services de nettoyage et de couture, et où il est possible de se procurer des cigarettes canadiennes et des tablettes de chocolat à la cantine ». Reinke développe le sujet :

La piscine bleue constitue un aspect exceptionnel des commodités offertes aux permissionnaires canadiens. Il s'agit essentiellement d'un bassin aux dimensions admirables, contigu à un casse-croûte où l'on peut, tout comme chez soi, obtenir un « Coke » introuvable ailleurs. En outre, un homme de l'armée de terre ou de l'aviation qui vient d'arriver du front ou du camp, sale et débraillé, peut s'y faire remettre complètement à neuf sans avoir à fournir un bien gros effort. En entrant, il passe par une chaîne semblable à celle de la distribution d'effets d'habillement dans un dépôt d'équipement. Il rend son uniforme sale et fripé pour qu'on le lave et le repasse pendant qu'il ira nager. Il rend également sa chemise, ses chaussettes et ses sous-vêtements sales, et reçoit en retour des vêtements propres tirés d'un stock toujours bien garni. Il y a aussi deux coiffeurs sur place. En somme, notre homme peut entrer avec l'allure d'un clochard et ressortir prêt pour la revue.

Après avoir quitté la piscine, les soldats se rendent à la Grand-Place pour une brève visite de la vieille basse ville, suivie d'un déjeuner au Maple Leaf Club (moyennant 20 à 25 francs, soit l'équivalent d'un dollar) et, enfin, d'une balade de deux heures en tramway à travers la ville, où les cafés sont innombrables et la vie nocturne très variée. Ils peuvent aussi se rendre à Waterloo, non loin de là, et, durant les deux dernières semaines de novembre, de nombreux soldats assistent à une exposition de tableaux organisée par les artistes militaires canadiens au palais des Beaux-Arts, où ils peuvent admirer des œuvres d'Orville Fisher, de George Pepper et de Will Ogilvie.

Au front, la vie des unités est généralement monotone et routinière. Les deux camps se

⁸⁵ DSH, « Fighter Wings on the Continent ».





*Les colis qui arrivent du pays sont toujours les bienvenus,
et plus particulièrement à Noël... (PA 192026)*



*... quand les soldats les partagent avec des enfants belges
ou néerlandais. (PA 184087)*

bombardent régulièrement, et les espions vont et viennent d'une rive à l'autre de la Meuse et du Waal. Certains s'infiltrent dans les défenses adverses pour se renseigner, tandis que d'autres aident les parachutistes ayant échappé au désastre d'Arnhem à regagner la sécurité. Les véhicules blindés du Manitoba Dragoons tiennent une section du front particulièrement étendue, qui serait normalement attribuée à une division. Lorsque le régiment arrive dans le secteur de Roosendaal, le 7 novembre, il adopte un régime de patrouilles qu'il conservera plusieurs mois. Il s'agit essentiellement d'une période froide, ennuyante et dépourvue d'incidents, ainsi que le laisse entendre ce compte rendu typique d'un journal de guerre :

Aujourd'hui, il y a très peu d'activité tout au long du front. Une patrouille de l'Escadron « C » a donc mis un petit bateau à l'eau dans la Meuse et s'est promenée sur le fleuve, mais sans aborder l'autre rive. Elle n'a rien vu d'intéressant de l'autre côté, et ne s'est pas fait tirer dessus.

Une communication téléphonique a été établie avec un mouvement de résistance sur l'île de Schouwen... et l'Escadron « B » a relayé des informations intéressantes jugées tout à fait crédibles.

Certaines positions de pièces nous ont été indiquées, de même que l'horaire et l'itinéraire de petits convois navals ennemis. On a attaché à notre régiment un OL (officier de liaison) d'appui aérien, le Lt R. Berry, mais le temps couvert a immobilisé les avions, et ce secteur n'a plus qu'une faible priorité. Il sera difficile de diriger l'appui aérien contre les ennemis qui se trouvent sur Schouwen.

Au cours des premières semaines, les patrouilles se succèdent dans l'inaction absolue. Le seul événement qui crée un peu d'animation est la désertion de 15 soldats allemands — des Arméniens capturés sur le front oriental qui se sont portés volontaires pour servir dans l'armée au lieu de mourir de faim dans les camps de prisonniers. Toutefois, à mesure que le temps se refroidit, l'ennemi se ranime : ses bombardements d'artillerie et de mortiers continuent par intermittence durant des semaines, mais n'infligent que des pertes légères.

Le secteur le plus vital du long front des Canadiens, autour de Nimègue, à la frontière de l'Allemagne, est relié à une île par un grand pont qui enjambe le Waal en direction d'Arnhem et du Rhin. Au fil des semaines, l'ennemi tente plusieurs fois de démolir ce pont d'une importance extrême — par exemple, en utilisant le courant du fleuve pour lancer des mines contre lesquelles il est difficile de se prémunir. Les sapeurs jettent des estacades à travers le fleuve, mais les débris flottants ont tendance à s'accumuler contre celles-ci jusqu'à les rompre. Le 15 novembre, les

Allemands finissent par endommager le pont au moyen d'une mine contenant 150 kilogrammes d'explosifs, qui détonne en le heurtant.

L'ambiance des combats hivernaux commence à rappeler aux unités d'infanterie du front celle des tranchées de la Première Guerre mondiale. L'impression de devoir absolument s'assurer la maîtrise du no man's land est particulièrement évocatrice. Si le soldat, dans sa tranchée dominant la campagne néerlandaise détrempée qui entoure Nimègue, considère que les environs immédiats constituent le bout de terrain le plus crucial du front, les commandants, dans leur quartier général, adoptent nécessairement une perspective plus vaste. Ils contrôlent constamment les activités de l'ennemi, tentant de savoir si les Allemands introduisent des troupes dans le secteur ou en font sortir, et d'estimer la qualité de celles-ci. Ils peuvent ainsi évaluer l'effectif et la capacité de l'ennemi et essayer de percer ses intentions. Par exemple, l'arrivée de chars ou d'unités de parachutistes dans un secteur donné peut très bien annoncer une attaque imminente exigeant des contre-mesures. En décembre, le général Crerar donne les instructions suivantes : « *Il importe de plus en plus que les patrouilles de l'Armée canadienne s'assurent la maîtrise du no man's land et des cours d'eau, et qu'on empêche l'ennemi d'obtenir des informations sur nos dispositions et nos intentions grâce à l'action de ses propres patrouilles ou à l'infiltration de ses agents.* » Ces patrouilles prennent plusieurs formes. Il y en a de petites formées de quelques hommes qui occupent une position statique pré-déterminée en avant des lignes de tranchées avec un téléphone ou une radio de campagne afin de signaler des incursions ennemis auxquelles des patrouilles plus importantes tendront des embuscades. Des patrouilles de reconnaissance s'enfoncent en territoire ennemi pour en rapporter le plus d'informations possible sur les positions défensives, les mouvements de troupes et la routine quotidienne.

Des patrouilles combattantes aux effectifs plus élevés utilisent ces renseignements pour attaquer les avant-postes allemands et faire des prisonniers qui pourront préciser l'identité des unités présentes. Les spécialistes du renseignement peuvent évaluer le moral de l'ennemi en interrogeant les prisonniers et les déserteurs. Ainsi, l'interrogateur d'un prisonnier de 18 ans, nommé Edgar Knuf, signale que celui-ci a été enrôlé dans les SS le 15 juin 1944 et qu'il a, entre autres, été instructeur avant d'entrer dans le 1^{er} Bataillon du 22^e Régiment de Panzergrenadiere SS de la 10^e Division SS. Lorsque Knuf a dû se battre au front contre les Canadiens, qu'il a vu ses conditions d'existence se détériorer au fil de l'hiver, et sa compagnie perdre 20 hommes en un mois à cause des obus de mortiers et de la maladie, son moral a fléchi.





*L'entraînement préalable
à Kapelsche Veer. (PA 131782)*

On leur expédiait des rations chaudes tous les jours à 18 h, [mais]... elles étaient toujours froides et graisseuses lorsqu'elles parvenaient à l'avant. Ils étaient censés obtenir 6 cigarettes par jour, mais ils recevaient du tabac sans papier. Selon le prisonnier {Knuf}, ce tabac était en fait du gazon séché. Rien n'a été fait pour améliorer la qualité de l'eau potable ou réglementer son utilisation. C'est pourquoi, d'après le prisonnier, 50 % de son unité avait la diarrhée. Il en a lui-même souffert quatre semaines et il était dans un triste état. {Une nuit} où il était en service d'avant-poste, Knuf, en regagnant sa position, a trouvé sa tranchée remplie d'eau. Son pain, son chocolat {le premier qu'il voyait depuis des mois}, son tabac, tout était perdu. C'en était trop pour lui, alors il a déserté.

Au cours de l'hiver, les deux camps augmentent la fréquence des patrouilles, qui comprennent des raids de grande envergure évoquant également les combats de tranchées de la Première Guerre mondiale. Le plus spectaculaire de ces raids est peut-être l'opération Mickey Finn, l'assaut le plus ambitieux qu'aït mené la 2^e Division pendant l'hiver. C'est la compagnie D du Black Watch qui le prépare et l'exécute avec un appui important assuré par une batterie d'artillerie du 5^e Régiment de campagne, deux pelotons de mortiers de 4,2 pouces, une compagnie de mitrailleuses moyennes du Toronto Scottish et les mortiers de trois pouces du Calgary Highlanders et de son propre régiment. Selon le chroniqueur du Black Watch on assiste à une planification minutieuse :

Durant la journée, le major E.W. Hudson a trouvé un bout de terrain, près du secteur de sa compagnie, qui ressemble de très près à celui où ses hommes combattront, et il leur a fait répéter quelques fois « à vide » la progression de l'assaut. On vérifie minutieusement le minutage et les distances, et tout est prévu dans les moindres détails. On creuse des tranchées sur le terrain de pratique, en leur donnant les dimensions qui, selon le renseignement de la division, sont celles du type utilisé par l'ennemi devant la Reichswald.

L'heure H a été fixée à 20 h le 7 décembre. La compagnie doit se déployer ainsi : le 16^e Peloton sur la droite, le 18^e sur la gauche, et le 17^e au centre. Les armes d'appui sont disposées sur les flancs et l'artillerie est prête à tirer dès qu'on le lui demandera. Avant le début de l'assaut, des mortiers lancent des obus fumigènes qui masqueront les maisons situées à gauche de ce qui va devenir un petit champ de bataille, pendant que les mitrailleuses ouvrent le feu vers la droite. L'infanterie progresse lentement jusqu'à moins de 50 mètres de l'ennemi, qui est en train de se faire bombarder par l'artillerie. Celle-ci allonge le tir et commence à pilonner, un peu plus loin, une petite crête qui abrite peut-être des positions allemandes, ainsi qu'une position de pièce connue

sur la droite. Les armes d'appui continuent de tirer sur les maisons à gauche et les bois à droite afin d'isoler la petite garnison allemande. Les pelotons « s'avancent en tirant à tout-va, et, tant que dure le combat, il est rapide et acharné ». Seules une blessure grave ou la capture d'un prisonnier peuvent autoriser l'un des assaillants à décrocher avant l'heure prévue, soit 20 h 15. Il s'avère plus difficile de reculer que d'avancer, car les mortiers de l'ennemi ont repéré la zone à travers laquelle les Canadiens doivent se replier. La compagnie « perd plusieurs hommes aux premiers stades du tir de mortier, et le lt T.W. MacKenzie est du nombre de ceux qui ne peuvent être évacués et qui doivent être portés disparus ». Dans le cadre de cette sinistre soirée de travail, la compagnie fait un prisonnier et tue ou blesse peut-être une cinquantaine d'Allemands, tout en perdant neuf de ses propres hommes.

À cette époque, les Allemands innovent en matière de tuerie générale lorsque Hitler ordonne que les V2 soient lancés exclusivement sur Londres et sur Anvers. Ce type de fusée constitue la deuxième « arme de représailles » de Hitler. Le V1 qui l'a précédé était une bombe volante d'une tonne propulsée par un pulsoréacteur. Son successeur, un missile balistique rudimentaire, peut s'élever jusqu'à la stratosphère, puis plonger vers le sol sans que rien ne laisse prévoir son arrivée. Le premier V2 explose à Anvers le 16 octobre, et le premier V1 le 16 décembre; ils continueront de tomber sur la ville jusqu'en mars 1945. En tout, près de 6 000 missiles s'abattront sur la région d'Anvers, faisant près de 11 000 victimes chez les civils et les militaires. L'un des pires épisodes est une attaque de V2 qui détruit le cinéma Rex, sur la De Keyserlei, tuant 567 personnes, dont 296 soldats alliés. Selon un médecin canadien, le major J.B. Hillsman, les attaques font d'Anvers « un endroit très déplaisant en ce moment » :

Ces bombes volantes ne sont pas très dangereuses d'un point de vue statistique, mais leur souffle terrifiant a tôt fait de vous faire complètement oublier l'aspect mathématique de la question.

Toutes les fenêtres de l'hôpital ont été pulvérisées, et les bombes tombent sporadiquement toutes les 10 ou 15 minutes. Il n'y a rien d'autre à faire qu'à attendre les bras croisés, sans jamais pouvoir se détendre. La situation commence bientôt à nous porter sur les nerfs, et l'hôpital déménage à St Michelle, aux Pays-Bas.⁸⁶

Les infirmières canadiennes qui travaillent dans les hôpitaux militaires d'Anvers, de Gand et d'autres secteurs visés sont également aux premières loges pour assister à la destruction aveugle semée par ces armes diaboliques.

⁸⁶ Hillsman, J.B. *Eleven Men and a Scalpel*, Winnipeg, Columbia Press, 1948, 114 seq.





Derrière le front, par tous les temps, des policiers militaires assurent la circulation des véhicules. (PA 192021)

Les 11 semaines passées à Anvers ont constitué une expérience mouvementée pour les infirmières des deux hôpitaux... [Elles] ont appris à garder portes et fenêtres ouvertes, à cause du souffle. Les plafonds s'écroulent, mais, en s'abritant au fond de tranchées simples creusées dans un petit parc voisin, elles en réchappent toutes saines et sauves. Elles conserveront le souvenir tragique d'une morgue horriblement pleine et de salles bondées de patients civils grièvement blessés, tous victimes d'une bombe V qui est tombée sur un cinéma d'Anvers faisant salle comble... Le 20^e Hôpital général canadien a eu l'infortune d'atteindre Anvers à peu près à l'époque où les attaques contre cette ville atteignaient leur point culminant.

*« Quinze minutes après notre arrivée », peut-on lire dans le journal de l'unité à la date du 18 décembre 1944, « nous avons été accueillis par un V2, ce qui a un peu effrayé nos gars.*⁸⁷

Les fusées ne constituent qu'un aspect de la tentative des Allemands pour réduire à néant les conquêtes alliées des mois précédents. Leur opération la plus importante est l'offensive des Ardennes de décembre qui enfonce un énorme coin dans les forces américaines. Dès septembre, Hitler a ordonné à ses commandants de constituer une réserve blindée capable de livrer une contre-offensive décisive lorsqu'ils jugeront pouvoir prendre les armées alliées à contre-pied. Leur plan consiste à enfoncer un poing blindé à travers la 1^e Armée, très dispersée, à percer le front allié avant que les forces terrestres et aériennes aient le temps de réagir, et à franchir les 150 à 200 kilomètres qui les séparent d'Anvers. Réalisant un effet de surprise tactique presque parfait, le Groupe d'armées B du feld-maréchal Von Rundstedt déclenche l'offensive à la mi-décembre. La 6^e Armée de Panzer se dirige vers Anvers et la 5^e, sur sa gauche, vers Bruxelles. Leurs unités de tête obtiennent un succès tactique immédiat suffisant pour alarmer les commandants alliés, mais l'assaut perd de sa force vive, et de puissantes contre-attaques sur les deux flancs du saillant ennemi sonnent le glas de cette opération.

Les Canadiens ne sont pas nombreux à se trouver directement sur la route de l'offensive allemande : on évacue plusieurs compagnies forestières des Ardennes, où elles étaient en train de couper du bois, et on envoie dans le secteur, au sein de la 6^e Division de parachutistes britannique, le 1^{er} Bataillon de parachutistes, qui patrouillera activement durant plusieurs semaines. La possibilité d'une sérieuse percée ennemie ou d'un largage de parachutistes suscite toutefois un état d'alerte, en particulier dans les secteurs normalement sûrs, mais vulnérables, de l'arrière. Au 10^e Hôpital général canadien, les prisonniers allemands sont électrisés par une telle perspective. Leur enthousiasme alarme « certaines

infirmières, qui... toute la nuit, arpencent nerveusement les corridors, incapables de chasser de leur esprit la crainte d'être faites prisonnières ».⁸⁸ Le major J.E.G. Labrosse, officier canadien des affaires civiles, est l'un des responsables de la sécurité de l'arrière :

*Lorsque le haut commandement allié, au bout de quelques jours, s'est rendu compte de la situation, il a ordonné d'envoyer tous les détachements des affaires civiles stationnés en France à l'avant, dans le secteur des Ardennes, pour patrouiller les routes, diriger la circulation, arrêter et interroger les suspects... On a assigné à toutes les unités stationnées dans la ville [Enghien] un secteur de la région, qu'elles devaient patrouiller du coucher au lever du soleil. Chaque nuit, deux officiers et deux hommes de troupe étaient de service et on les relevait toutes les deux heures. La garde était doublée autour de tous les points militaires vitaux, particulièrement le dépôt de PP [produits pétroliers], près de la ville, au cas où l'ennemi larguerait des parachutistes. Toute personne rencontrée sur la route après le coucher du soleil devait décliner rapidement son identité; sinon, on l'arrêtait pour l'interroger. Après le couvre-feu, quiconque se trouvait dans les rues ou sur la grand-route était immédiatement arrêté et amené au quartier général de la police militaire de la ville. Un train de troupes quotidien arrivant vers 23 h à la gare d'une petite ville proche d'Enghien s'était fait mitrailler cinq nuits consécutives par un Allemand isolé. Les membres de la batterie AA britannique d'Enghien ont tenté chaque nuit de le capturer, et leur persévérance a été récompensée : la cinquième nuit, ils l'ont abattu.*⁸⁹

Les Canadiens qui contribuent le plus directement à arrêter l'attaque allemande sont les aviateurs et le personnel de piste des escadrons de chasse de l'ARC. Le 17 décembre, la 2^e Force aérienne tactique vient apporter son appui à la 9^e Force aérienne américaine, laissant à peine quelques unités s'occuper du front nord. Les pilotes effectuent leurs patrouilles en grande partie derrière les lignes allemandes, en face de la 1^e Armée américaine. Ils forment ainsi un écran protecteur avancé contre les chasseurs et les chasseurs-bombardiers de la Luftwaffe, en plus de signaler et d'interdire les mouvements au sol. Le 23 décembre, date à laquelle le ciel finit par se dégager, marque le début de cinq jours d'activité aérienne intense, et, la veille de Noël, alors que le personnel des aérodromes reçoit l'ordre de porter des armes, les forces aériennes tactiques procèdent à un si grand nombre de sorties que les contrôleurs de la circulation aérienne sont

⁸⁷ Nicholson, G.W.L. *Canada's Nursing Sisters*, Toronto, Samuel Stevens, Hakker, 1975, pp. 166-167.

⁸⁸ Nicholson, G.W.L. *Canada's Nursing Sisters*, pp. 167-168.

⁸⁹ DSH, rapport 12 du QGA.



quasiment débordés. Les défenses terrestres et aériennes arrêtent l'infanterie et les chars des Allemands, mais leurs avions sont plus actifs qu'ils ne l'ont été depuis des mois, et, le jour de Noël, les chasseurs du 83^e Groupe n'aperçoivent pas moins de 31 Me 262 à réaction. Quelques semaines plus tôt, l'un de ces nouveaux appareils a tué plusieurs hommes du Stormont, Dundas and Glengarry Highlanders alors qu'ils se rassemblaient dans une ville néerlandaise pour assister à un service religieux. Le commandant d'aviation J.E. Collier, commandant le 403^e Escadron (ARC), réussit à abattre un des avions à réaction allemands le jour où il tombe sur un pilote ennemi dont l'attention est entièrement absorbée par des objectifs terrestres. Collier s'approche à moins de 50 mètres — assez près pour distinguer le blanc des yeux d'un adversaire — avant d'ouvrir le feu. Le pilote allemand met alors les gaz, creusant la distance qui le sépare de Collier, jusqu'à ce que celui-ci ait épuisé ses munitions. Quelques balles ont toutefois atteint leur cible, car une fumée blanche s'échappe du moteur de gauche, et le pilote allemand saute en parachute. Environ une heure plus tard, à la B88 de Heesch, aux Pays-Bas, une longue file d'aviateurs en train d'attendre leur réveillon courent se mettre à couvert lorsque le capitaine d'aviation Jack Boyle, du 411^e Escadron (ARC), abat un autre Me 262 « *juste au-dessus de la base* ». Boyle venait tout juste de redresser après un piqué accentué où il avait accumulé une « *vitesse excessive* », ce qui lui a permis de suivre le Me 262 maraudeur assez longtemps pour l'abattre. L'avion à réaction s'écrase à environ cinq milles de la piste.

Les avions à moteur à pistons sont aussi présents, et les pilotes de chasse de l'ARC revendent la destruction de 18 appareils au total durant le week-end de Noël, au cours duquel ils ont perdu 11 des leurs. Le 439^e Escadron, dont les fonctions d'attaque au sol ont limité les victoires aériennes à un seul appareil ennemi, en abat deux autres le 29 décembre. Pour la 126^e Escadre (ARC), le 29 s'avère « *un jour rempli de grands moments* », avec 11 ennemis abattus, dont cinq sont à porter à l'actif d'un même pilote, le capitaine d'aviation Richard Audet, seul membre de la 2^e FAT à avoir accompli un exploit aussi extraordinaire. Le compte rendu de son combat mérite d'être cité intégralement :

Je commandais la section Jaune du 411^e Escadron, dans le secteur de Rheine-Osnabrück, lorsque le contrôle a signalé des Boches à Rheine, et l'escadron a viré dans cette direction. Quelqu'un a aperçu un Me 262, et, au même moment, j'ai repéré 12 appareils ennemis sur notre droite, à 2 heures.

J'ai fini par distinguer environ quatre Me 109 et huit FW 190.

1^{er} combat

J'ai attaqué un Me 109, le dernier de la douzaine d'appareils constituant la formation et qui volaient tous en colonne. À 10 000 pieds, j'ai ouvert le feu par derrière à environ 200 verges et 30° sur la droite et j'ai aperçu des impacts sur tout le fuselage et l'emplanture. Le 109 a éclaté en flammes du côté droit du fuselage seulement et a émis une intense fumée noire. J'ai alors mis fin à mon attaque...

2^e combat

Après la première attaque, j'ai décrit un cercle défensif à environ 8 400 pieds jusqu'à ce que j'aie repéré un FW 190, que j'ai immédiatement attaqué par derrière à une distance de 250 à 100 verges et sous un angle de 30°. J'ai aperçu des impacts sur l'habitacle et à l'arrière du fuselage qui a éclaté en flammes à partir du moteur. Lorsque je suis passé au-dessus, très près, j'ai vu le pilote affalé dans son habitacle qui était aussi en flammes...

3^e combat

Ma troisième attaque s'est produite immédiatement après la deuxième. J'ai suivi en piqué léger ce qui m'a semblé être un Me 109. Il a alors grimpé brusquement et, vers 3 000 ou 4 000 pieds, sa verrière s'est envolée. Je lui ai alors envoyé une très brève rafale par derrière, à environ 300 verges, et l'appareil a basculé en piqué. Le pilote a tenté de sauter, ou y a réussi. J'ai vu quelque chose de noir au bord de l'habitacle, mais son parachute a été réduit en lambeaux. J'ai alors pris quelques vues de son appareil en train de foncer vers le sol et des morceaux de parachute qui flottaient autour. J'ai vu cet appareil toucher le sol et exploser en une pluie de débris enflammés. Je ne me rappelle aucun impact sur cet appareil. Peut-être que j'ai seulement appuyé sur le bouton de la {mitrailleuse} Browning.

4^e combat

J'ai repéré à environ 5 000 pieds un FW 190 poursuivi par un Spitfire, que poursuivait lui-même un autre FW 190. J'ai appelé ce pilote de la section jaune pour lui dire de dégager, et j'ai attaqué le 190 par derrière. Le combat s'est déroulé en piqué accentué. J'étais à environ 250 verges de ce 190 et directement derrière lui. J'ai ouvert le feu. Il y a eu de nombreux impacts sur toute la longueur du fuselage, et l'appareil s'est immédiatement enflammé. J'ai vu le FW 190 foncer droit vers le sol et y brûler.

5^e combat

Plusieurs minutes après, pendant que j'essayais de rassembler ma section, j'ai repéré, alors que j'étais à 4 000 pieds, un FW 190 qui se trouvait



à environ 2 000 pieds. J'ai piqué vers lui et j'ai tenté une attaque de front. J'ai ralenti pour attendre qu'il vole à ma portée. À environ 200 verges et sous un angle de 20°, j'ai envoyé une très courte rafale, mais je n'ai pu voir aucun impact. Cet appareil s'est mis à tournoyer violemment et il a continué ainsi jusqu'à ce qu'il s'écrase au sol.

L'attaque d'Audet n'a duré que 10 minutes. Il continuera de voler jusqu'au 3 mars, où il mourra abattu par l'artillerie antiaérienne en attaquant une voie d'évitement.

La 1^{re} Armée canadienne, qui n'est pas directement touchée par la bataille des Ardennes, a pour principale préoccupation de contrecarrer les mouvements auxquels les Allemands qui lui font face pourraient éventuellement se livrer afin d'appuyer l'offensive principale. Étant donné que des largages de parachutistes semblent possibles, le 2^e Corps d'armée canadien divise son secteur en sept zones. À l'intérieur de chacune, une brigade ou une division est chargée d'éliminer les troupes aéroportées qui pourraient y apparaître. Le personnel du renseignement, qui étudie avec une attention soutenue les activités des Allemands sur l'autre rive de la Meuse, fait appel à un certain nombre de sources. En identifiant les unités d'appartenance des prisonniers, les analystes peuvent suivre leurs mouvements d'un secteur à un autre. L'interception des messages radio permet de repérer les postes de commandement ennemis, et des sources appartenant à la Résistance néerlandaise fournissent des informations sur les défenses et les mouvements de troupes. Lorsque le temps permet aux avions de prendre l'air, la reconnaissance aérienne tactique et les photographies aériennes sont d'une valeur inestimable. À ce stade, le service de renseignement de la 1^{re} Armée a identifié, en face de celle-ci, la 6^e Division de parachutistes, de même que les 711^e, 712^e et 346^e Divisions d'infanterie. Les jours qui suivent, leurs sources repèrent des mouvements de troupe et quatre autres divisions de parachutistes, en plus d'observer des signes d'activité sur des aérodromes à partir desquels une attaque pourrait être lancée. Voici la conclusion du compte rendu du renseignement quotidien du 21 : « *Les indices dont nous disposons permettent raisonnablement de conclure que l'ennemi prépare pour très bientôt un largage massif de parachutistes ayant pour objet de perturber les communications des armées qui dépendent d'Anvers et de Bruxelles.* » Durant les jours suivants, les prisonniers, les reconnaissances et les photographies aériennes ainsi que les agents ennemis capturés fournissent d'autres indices qui, à défaut d'être pleinement concluants, laissent entrevoir la possibilité d'une opération imminente.

La veille de Noël, le brigadier N.E. Rodger, chef d'état-major du 2^e Corps d'armée, note dans

son journal que les hauts gradés s'amusent à composer des épigrammes exprimant sous une forme lapidaire un ordre du corps d'armée qui préviendrait efficacement un éventuel largage de parachutistes. Voici le poème gagnant :

*2 Canadian Corps though festive, will
Hold tight as hell from Elst to Mill.
While pushing piles and grouping guns,
Will hold the line against the Huns.*

(Malgré les Fêtes, le 2^e Corps d'armée canadien Tiendra bon, mais vraiment bon, d'Elst à Mill. En poussant du papier ou en groupant les canons, Il défendra le front contre les Boches.)

Il incite évidemment d'autres aspirants poètes à lui donner la réplique et la palme revient au commandant de la 49^e Division britannique. Celui-ci est furieux parce que, lorsqu'il a demandé à des hommes du 7^e Régiment de reconnaissance canadien qui patrouillaient dans son secteur ce qu'ils avaient l'intention de faire au sujet d'une patrouille allemande qui rôdait dans les environs, ils lui ont répondu : « *Rien.* » Il transmet donc le message suivant au 2^e Corps d'armée :

*We acknowledge your message with hundreds
of thanks.
We don't quite approve of your holiday pranks.
We think it far better
To send out a letter
Instructing your Recce to look after our flanks.*

(Nous accusons réception de votre message, et vous en remercions mille fois. Nous n'approuvons pas vraiment vos plaisanteries du temps des Fêtes. Selon nous, il vaudrait bien mieux Expédier une lettre Ordonnant à vos éclaireurs de veiller sur nos flancs.)

Dans un ordre d'idée plus sérieux, il devient impossible de ne pas tenir compte des bribes d'indices qui ne cessent de s'accumuler. Toutefois, le jour de la Saint-Étienne, à 18 h, lorsque l'officier de renseignement principal, le lieutenant-colonel Peter Wright, informe le commandant de l'armée de la situation, le général Crerar lui répond : « *Je viens juste de parler à Monty, et il ne croit pas qu'il y ait lieu de s'en faire à ce sujet.* » Wright appelle alors son homologue du quartier général du 21^e Groupe d'armées, le brigadier général E.T. Williams, pour lui faire part de ses inquiétudes. Celui-ci tombe d'accord avec lui et affirme qu'il va parler à Montgomery. À 20 h, Crerar appelle Wright pour lui dire : « *Je viens*





Le personnel au sol lutte contre les intempéries pour entretenir ses appareils... (PL 41727)



... afin que les pilotes puissent prendre l'air. (PL 41857)

juste de parler à Monty. Il croit qu'il pourrait y avoir quelque chose de vrai dans cette histoire d'offensive en préparation sur l'autre rive de la Meuse. » il ajoute qu'il ordonne des mouvements de troupes afin de se préparer au pire.⁹⁰ Le risque d'une attaque ennemie subsidiaire contre les Canadiens dépend toutefois du succès de l'offensive principale; or, au début de janvier, alors que les Allemands sont manifestement immobilisés dans les Ardennes, l'équipe de renseignement de Wright décèle des signes indiquant que le péril a diminué. Le niveau d'alerte est donc réduit en conséquence.

La possibilité de voir subitement les Allemands leur tomber dessus suffit toutefois à perturber les projets de Noël de la plupart des unités. L'historien du 4^e de campagne racontera les jours qui ont précédé cette période normalement réservée aux réjouissances.

Certains souvenirs de l'Avent prennent un relief particulier : la voix séduisante de « Marie d'Arnhem » et son émission radiophonique de disques de danse américains sentimentaux, qui tentent d'inciter les Canadiens à désérer... le programme de construction de routes et la boue... les traînées de vapeur laissées dans le ciel par les V2... la neige qui tombe et qui fond... les officiers jouant au hockey sur gazon et se faisant battre par l'équipe féminine de Nimègue... l'allocation quotidienne de deux livres de charbon par homme, et les poêles fumants... la réaction à la nouvelle du début des permissions en Grande-Bretagne pour tous ceux qui ont six mois de service actif... et les premières rumeurs relatives au saillant des Ardennes.

Ces rumeurs, et l'état d'alerte renforcé qui en découle, signifient pour ces artilleurs que « *la crainte d'un largage aéroporté allemand gâche dans une grande mesure le Noël du régiment* » lorsqu'on les envoie, avec d'autres, servir leurs pièces. Au mess de l'unité de contre-espionnage de John Morgan Gray, « *le menu du réveillon, qui a lieu dans un vieux monastère, porte l'image d'un père Noël coiffé d'un casque allemand et suspendu à un parachute, avec une mitrailleuse allemande Schmeisser sous le bras. Pour la légende, nous avons emprunté à Henri V cette élégante pensée : « Et ces messieurs qui, en Angleterre, sont maintenant au lit s'estimeront maudits de n'avoir pas été ici.* »⁹¹

Le climat d'appréhension gâche également les préparatifs de Noël de la troupe de David Marshall. Le South Alberta et le reste de la 4^e Division ont passé l'hiver à surveiller la Meuse, et les escadrons se succèdent au front où ils demeurent six jours avant de le quitter pour trois jours. Ils ont prévu de fêter autour « *de tables disposées dans une grande salle, avec des banderoles et des décorations de Noël. Chaque soldat doit recevoir un demi de bière, de la*

dinde en boîte, de la purée de pommes de terre, des carottes à la crème, des pois et, pour dessert, des pêches et une tarte. Il y a aussi des cigarettes, des cigares et une orange, un petit colis offert par les auxiliaires féminines et un carnet pour tenir son journal, qui vient de l'Armée du Salut. » Cependant, le matin de Noël, alors qu'ils se régalent d'avance à l'idée de la fête qui les attend, on leur ordonne, à la place, de grimper dans leurs chars et de se mettre en route.

La plupart des unités, à l'instar du Sherbrooke Fusiliers, observent la coutume voulant que les officiers servent le repas à leurs subordonnés, mais celui-ci ne va pas sans interruption. Une compagnie du North Shore Regiment arrive du front pour le réveillon : « *Un vrai régal, avec tout ce qu'il fallait* », racontera le commandant de la compagnie à l'historien de l'unité, jusqu'à ce qu'il soit gâché par une patrouille allemande. Bernard McElwaine, un subalterne du même bataillon, décrit son Noël dans son journal :

Le 24 décembre. Nuit froide et claire.

La patrouille s'en va, le visage noirci et tout. En avant, dans un bois, il y a un avant-poste boche. Chaque soir à minuit, nous entendons un cheval apporter le ravitaillement. Mickey leur expédie des obus de mortier de trois pouces. Le cheval s'emballe et les Allemands jurent... Le matin de Noël. Au petit déjeuner, bacon en boîte, thé de ration, porridge, pain et margarine. La boue est gelée et le soleil brille. Un petit arbre décoré avec du papier d'aluminium. Le comédien du peloton fait son apparition, portant un smoking et un haut-de-forme trouvés dans les décombres... Pour dîner : rôti, carottes et pois en boîte, thé de ration, prunes en boîte, pain et margarine...

*Le 4 janvier. Nous avons eu notre réveillon le 30. De la vraie dinde, du pouding, des oranges, des bonbons et de la bière. On a nettoyé à fond un ancien poste de commandement allemand, derrière les lignes, on y a amené l'électricité et on l'a décoré. Les tables ont été fabriquées avec de vieux volets, des planches arrachées aux murs d'une maison et de vieilles boîtes. Les décorations viennent de la forêt. Les Boches ont interprété un peu de musique au clairon; nos canons de 25 leur ont envoyé quelques cadeaux.*⁹²

De nombreuses unités, sacrifiant à l'esprit des Fêtes, adoptent pour la journée des enfants de l'endroit, à qui ils offrent un festin et des distractions. Un magistrat municipal exprime sa gratitude à

⁹⁰ Elliot, S.R. *Scarlet and Green*, Toronto, CISA, 1981, p. 291.

⁹¹ Gray, J.M. *Fun Tomorrow*, Toronto, Macmillan, 1978, p. 299.

⁹² Bird, Will. *North Shore (New Brunswick) Regiment*, Fredericton, Brunswick Press, 1963, pp. 492-494.





Le lieutenant d'aviation Dick Audet décrit son extraordinaire combat... (PMR 98252)



... mais les Allemands ripostent brutalement le Jour de l'an. (PMR 74318)

l'égard d'un tel geste dans une lettre adressée à une unité du génie des environs :

À titre de bourgmestre de la ville de Mol, j'ai le privilège de vous exprimer mes remerciements pour la fête de Noël que vous offrez à ces pauvres enfants, dont les pères, ainsi que vous le savez, ne seront pas en mesure, à cause des malheurs de la guerre, de se trouver près de ceux qui leur sont chers en cette saison de Noël.

Votre geste généreux nous touche d'autant plus profondément que vos hommes ont dû, pour le rendre possible, économiser sur leurs propres rations. Par ailleurs, nous savons que ce Noël passé parmi nos enfants vous ramènera en pensée près de ceux qui vous sont si chers, de l'autre côté de l'océan, et que vous avez quittés afin de combattre pour la liberté de notre petite nation éprouve de paix. Pourtant, un jour, lorsque la paix régnera de nouveau dans le monde et que vous pourrez recommencer à passer Noël chez vous, au sein de votre famille, nous aimerions que vous songiez à ces pauvres petits, qui parleront à leurs parents de la belle fête que vous leur avez offerte à la Noël de 1944.

Pour les soldats, dont certains sont en train de passer leur cinquième ou leur sixième Noël loin de chez eux, cette période de réjouissances se mêle d'une certaine amertume. Le soldat Bradley, qui, en règle générale, ne parle pas à sa mère des mauvais moments, se fait peut-être le porte-parole de nombreux autres lorsqu'il écrit ceci :

Eh bien, voilà : Noël est fini, bien fini, et je ne m'en porte pas plus mal. Je ne peux pas me plaindre de la façon dont nous l'avons fêté, même si nous étions au front, mais ce n'est pas la même chose lorsqu'on est loin de chez soi : c'était le troisième, et j'espère fichtrement qu'il n'y en aura pas de quatrième. Nous avons eu beaucoup de chance d'occuper de bonnes positions. Je trouve ça difficile à croire moi-même, lorsque je songe à certains trous de boue où nous avons dû demeurer dans ce coin de la Hollande. L'endroit où nous nous trouvons maintenant pourrait être classé parmi les châteaux, et la lumière, le gaz, et la chaudière qui chauffe toute la maison juste comme il faut, sont parfaits. À Noël, nous avons consommé notre rhum militaire, que nous avions réservé pour la circonstance : bon Dieu, que c'est raide, ce truc-là. Le 25, il y a eu un spectacle, puis nous avons mangé de la dinde, tu l'aurais beaucoup aimée. Somme toute, ça a été une très belle fête, sauf quelques poussées de mal du pays, entre autres chez ton fils bien-aimé. Le rhum n'a pas aidé. J'espère que tu t'es bien amusée; j'imagine que toute la famille était là. J'espère aussi que tu as reçu toutes mes cartes à temps. Je les ai envoyées

dès que je les ai eues, mais je ne peux pas savoir avec certitude si elles te sont parvenues assez tôt.

Sur le plan opérationnel, le Nouvel An s'avère bien plus occupé que Noël. Dans un supreme coup de dés, l'aviation allemande, ayant réussi à constituer une force de quelques milliers de chasseurs dont la plupart sont pilotés par des novices frais émoulus des centres d'instruction, décolle à l'aube du 1^{er} janvier 1945 pour attaquer 11 grands aérodromes alliés. Ceux-ci constituent en effet d'excellents objectifs. Des conditions météorologiques atroces et des difficultés de transport ont obligé les aviateurs britanniques, canadiens et américains à concentrer leurs ressources sur des bases pourvues de pistes permanentes que les Allemands ont eux-mêmes utilisées avant d'en être délogés. Trois d'entre elles — Eindhoven, Heesch et Evere — abritent des escadres de l'ARC.

Deux de ces escadres, les 39^e et 143^e, sont basées à Eindhoven, où les pilotes canadiens de Spitfire et de Typhoon subissent, pour la première — et la dernière — fois de la guerre, des attaques massives et déterminées à la mitrailleuse. Huit Typhoon du 438^e Escadron et un nombre égal du 440^e étaient alors alignés sur la piste, prêts à décoller. Parmi ceux qui réussissent à prendre l'air, deux sont abattus par l'essaim de chasseurs allemands; les 14 autres se font mettre en pièces au sol. Ayant détruit tous les avions qui se trouvent sur la piste, les attaquants décrivent des cercles au-dessus d'Eindhoven, qu'ils mitraillent durant plus de 20 minutes. Le plus gros de la résistance est le fait de trois escadrons d'artilleurs antiaériens du Régiment de l'ARC.

Ceux-ci ne sont toutefois pas seuls à riposter. Par exemple, le sergent W.L. Large, du 438^e Escadron, racontera l'incident suivant :

Je me trouvais près de la zone d'alerte, où j'attendais de voir l'escadron décoller, lorsque j'ai aperçu un certain nombre d'appareils ennemis qui se lançaient à l'attaque du terrain. J'ai d'abord pensé qu'il s'agissait d'un raid éclair; mais, après que la deuxième et la troisième vagues eurent survolé l'aérodrome, j'ai vu les appareils décrire un cercle autour de celui-ci et poursuivre leurs attaques avec le soleil dans le dos. J'ai donc conclu qu'ils n'étaient pas là pour plaisanter et je me suis hâté de retourner à la zone d'alerte où étaient conservées nos mitrailleuses Bren. Là, je suis tombé sur le sergent de section McGee, et nous avons décidé de tenter notre chance contre les appareils qui survoleraient la zone d'alerte. Nous avons pris chacun une Bren et deux boîtes de chargeurs et nous sommes demeurés devant la porte de l'abri à attendre qu'un Boche passe à notre portée... Un appareil venant du sud s'est écarté





Alex Colville, 1920-
L'Infanterie près de Nimègue, en Hollande, 1946
Huile sur toile

Musée canadien de la Guerre (12172)



Campbell Tinning, 1910-1996
Quartier général de la Résistance hollandaise, 1945
Aquarelle

Musée canadien de la Guerre (13877)



William Ogilvie, 1901-1989
Officier recevant de l'information, s.d.
Aquarelle

Musée canadien de la Guerre (13631)



Alex Colville, 1920-
Récolte de bois de chauffage près de Nimègue, s.d.
Aquarelle

Musée canadien de la Guerre (82457)



Alex Colville, 1920-
Canon antiaérien près du pont de Nimègue, 1944
Aquarelle

Musée canadien de la Guerre (12113)



Bruno Jacob Bobak, 1923-
La Libération d'Almelo, 1945
Aquarelle

Musée canadien de la Guerre (11942)



Alex Colville, 1920-

Obus antiaérien au-dessus du pont de Nimègue, 1944

Aquarelle

Musée canadien de la Guerre (12158)



Molly Lamb Bobak, 1922-
Cantine à Nimègue, 1945
Huile sur toile

Musée canadien de la Guerre (12017)



Molly Lamb Bobak, 1922-
Le CWAC en permission à Amsterdam, 1945
Huile sur toile

Musée canadien de la Guerre (12037)

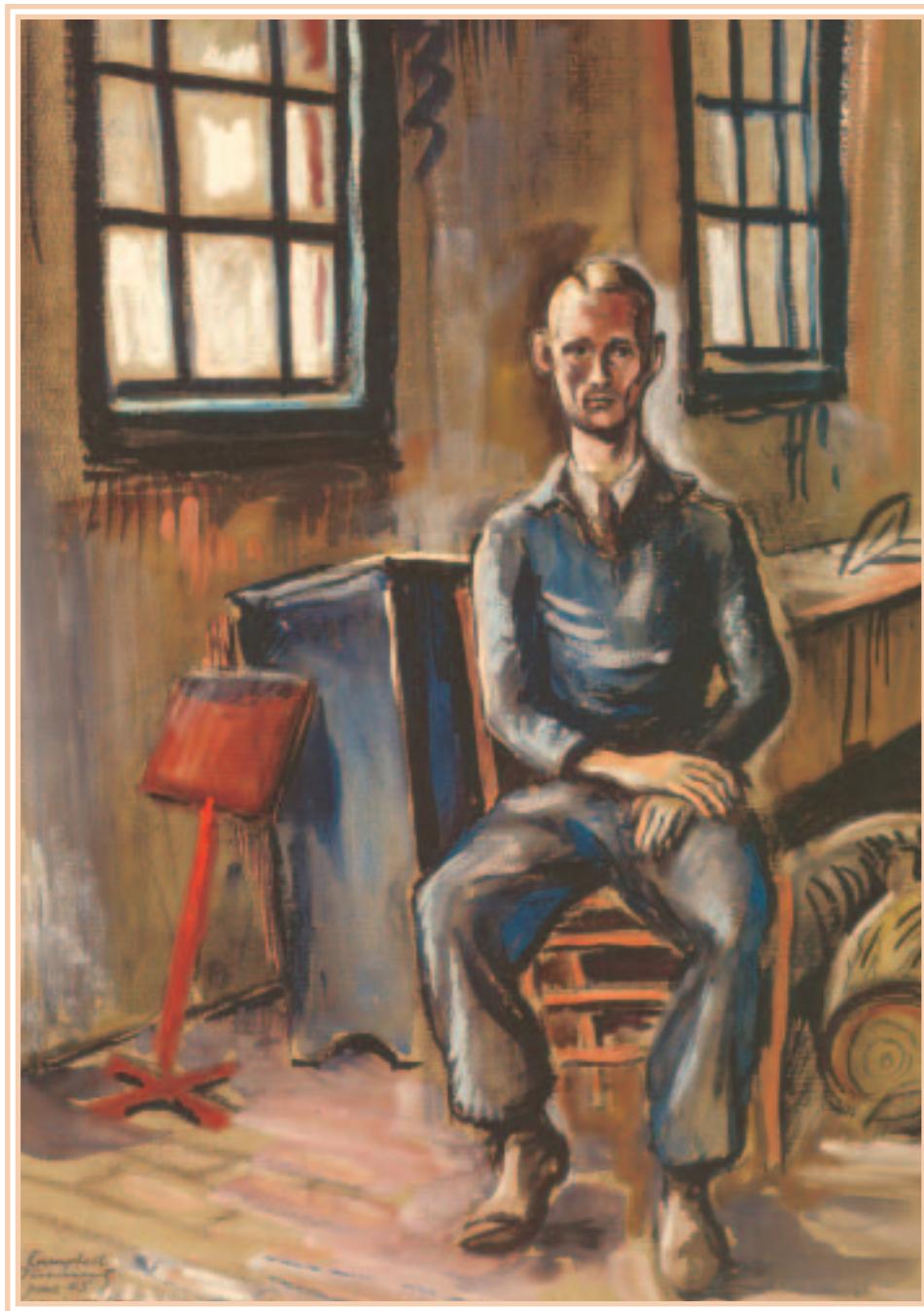


Campbell Tinning, 1910-1996

Printemps à Arnhem, 1945

Multimédia

Musée canadien de la Guerre (14002)



Campbell Tinning, 1910-1996
Jeune Hollandais après la guerre, 1945
Aquarelle

Musée canadien de la Guerre (14035)



Campbell Tinning, 1910-1996
Apocalypse, 1945
Aquarelle

Musée canadien de la Guerre (13879)

de la piste et a effectué un virage serré en cabré à environ 120 verges de nous, à une altitude qui ne dépassait pas 40 pieds. Nous avons tiré tous les deux, vidant chacun un chargeur complet sur lui. Nous avons vu les impacts s'aligner sur le capot du moteur en direction de l'habitacle et nous avons observé la chute de petits débris.

Trois jours après l'attaque, on trouvera un FW 190 calciné près du terrain — une preuve suffisante pour porter à l'actif de Large et de McGee la destruction d'un appareil ennemi. Les attaquants ont perdu 10 pilotes, tués ou portés disparus, et six autres ont été faits prisonniers, mais Eindhoven n'est plus qu'une scène de carnage : 13 morts et des douzaines de blessés, 31 appareils criblés de balles ou en train de brûler, et de nombreux édifices endommagés. En outre, les flammes et les explosions qui dévorent plusieurs dépôts de bombes et d'essence ajoutent à la confusion générale.

À Heesch et à Evere, les Canadiens s'en tirent à meilleur compte, mais leurs pertes n'en sont pas moins sévères. En tout, 127 appareils de la 2^e FAT ont été détruits et 133 endommagés; quant aux forces américaines, elles en ont perdu 36 autres. Ces attaques n'ont toutefois pas constitué le coup décisif dont les Allemands ont désespérément besoin, et leurs propres pertes, qui s'élèvent à 300 avions et 214 pilotes, dont un tiers ont été victimes de leur propre artillerie antiaérienne, sont catastrophiques. Après deux mois désastreux durant lesquels près de 800 pilotes ont été tués ou sont tombés entre les mains des Alliés, l'opération est une défaite dont l'Allemagne ne se remettra jamais.

* * *

Au lendemain de l'offensive allemande, qui faisait peser la menace d'attaques préventives de harcèlement contre la 1^e Armée canadienne, celle-ci commence à s'inquiéter d'un saillant allemand sur la rive canadienne de la Meuse, près de Kapelsche Veer, dans le secteur de la 1^e Division blindée polonaise. En effet, cette position allemande forme sur la rive sud une tête de pont à partir de laquelle des éléments de la 6^e Division de parachutistes pourraient lancer une attaque perturbatrice. La nuit du 30 décembre, les Polonais essaient en vain d'éliminer le saillant, et une deuxième tentative, le 7 janvier, ne donne pas plus de résultats. Le 13 et le 14, une unité de commandos britannique tente le coup à son tour, mais échoue elle aussi.

Les opérations militaires peuvent aisément acquérir d'elles-mêmes une raison d'être, et le saillant de Kapelsche Veer, qui constitue aussi bien un défi qu'une menace, doit être éliminé. On charge de cette mission la 10^e Brigade d'infanterie de la 4^e Division blindée canadienne qui en confie

l'exécution à deux bataillons : le Lincoln and Welland Regiment et l'Argyll and Sutherland Highlanders.

Dans le cadre de l'avant-projet de l'assaut, on a observé qu'environ deux compagnies de troupes ennemis sont retranchées sur la rive canadienne du fleuve. À première vue, la position des Allemands semble précaire. Bordée au nord par le fleuve, elle oblige les paras à affronter les Canadiens à l'est, au sud et à l'ouest. Une digue partage le saillant en deux, formant une crête qui s'étend d'est en ouest. On décide de lancer contre ce saillant deux compagnies du Lincoln and Welland Regiment qui attaqueront à l'est, et une autre à l'ouest, pendant qu'une équipe spéciale, à bord d'embarcations, tentera un débarquement au nord. L'entraînement et la reconnaissance débutent le 17 janvier, le jour où les Typhoon et les Spitfire attaquent les positions de l'ennemi en présence d'officiers de la RAF venus assister aux résultats. Des lance-flammes Wasp arrivent le 21, suivis le lendemain, « *dans le plus grand secret* », d'officiers du Toronto Scottish Regiment (Mitrailleuses). Par la suite, on chronomètre les équipages des embarcations sur une étendue d'eau d'un mille et demi afin de déterminer le temps qu'il leur faudra pour atteindre leur objectif.

L'attaque est déclenchée le 26, mais les problèmes commencent immédiatement à surgir. À cause de la glace, l'équipe du fleuve est incapable de mettre ses embarcations à l'eau à l'heure dite, et, lorsqu'elle s'approche de la rive en direction des positions allemandes, elle se fait tirer dessus et doit s'abriter sur la terre ferme. À 8 h 30, la Compagnie A, arrivant de l'est, et la Compagnie B, s'approchant par l'ouest, signalent toutes deux qu'elles sont en train de pénétrer dans le saillant, mais des contre-attaques ultérieures obligent la Compagnie A à se replier. À 10 h, les deux compagnies ont perdu tous leurs officiers, et la B est complètement isolée par « *ce que les vétérans endurcis décrivent comme "le pire barrage de mortier jamais vu"* ».

Les deux camps tentent de faire venir des renforts, mais les Canadiens ont alors l'avantage, car l'ennemi doit faire franchir le fleuve à ses troupes en bateau, sous le feu des mortiers et des armes légères des Canadiens. Les hommes du Lincoln and Welland sont rejoints par la Compagnie A de l'Argyll and Sutherland Highlanders qui renforce l'attaque du côté est, « *Le plan général consiste maintenant à progresser simultanément à l'est et à l'ouest et à arracher littéralement du sol tous les ennemis fermement retranchés dans la tête de pont... La situation des attaquants, qui, exposés simultanément aux éléments et au feu de l'ennemi, s'avancent dans le froid, le vent et la boue, ne pourrait être plus déplaisante. À la faveur de l'obscurité, on apporte des vivres et du rhum aux troupes de l'avant.* » La bataille se poursuit durant cinq longues



journées. Les Canadiens enlèvent mètre par mètre le terrain tenu par l'ennemi, s'installant chaque fois dans des tranchées pour préparer l'assaut suivant, pendant que les chars font littéralement sauter hors de leurs positions de petites poches de paras allemands. Lorsque l'assaut prend fin, le matin du 31, et que les Canadiens sont enfin maîtres du secteur, le Lincoln and Welland a perdu 300 hommes. Le saillant a toutefois été éliminé.

Le général Simonds a perdu son pari sur la date de la fin de la guerre. Si les contre-attaques des Américains et des Britanniques ont tôt fait de rétablir le front de décembre, l'offensive des Allemands a démontré qu'ils vont se battre jusqu'au bout, sans se soucier des conséquences ultimes de cette détermination pour leur peuple. L'Armée rouge qui arrive à l'est, et les armées canadienne, britannique et américaine qui se préparent à franchir le Rhin pour pénétrer en Allemagne, annoncent manifestement que la fin est proche. Néanmoins, une autre coûteuse campagne de printemps, et d'autres pertes terrifiantes pour tous les belligérants, sont inévitables, car les

Allemands, par défi ou par résignation, continuent de se battre. Qu'est-ce qui les pousse donc ainsi à infliger et à subir d'autres pertes sans nombre pour une cause perdue? Voici ce que l'un de leurs officiers racontera par la suite à ses interrogateurs :

Le plus grand phénomène du nationalisme, c'est que celui-ci ait pu remplacer le pessimisme allemand de la dernière guerre par l'aveuglement durant celle-ci. Des hommes de 30 à 40 ans, qui avaient vu le monde, n'en ont pas moins cru avec une naïveté et une foi difficiles à concevoir toute la propagande de Goebbels... Cette conviction universelle qu'Adolf Hitler opérerait un miracle était quelque chose... d'impossible à comprendre. On s'efforçait de faire preuve de bonne humeur et d'optimisme, alors qu'il était d'usage, durant la dernière guerre, de se montrer lugubre et défaitiste. Les hommes avaient cette étrange réaction bien qu'ils aient su qu'on ne leur avait pas dit la triste vérité sur la Russie et que, dans l'ensemble, la situation était extrêmement sombre.⁹³

⁹³ DSH, comptes rendus d'interrogatoire des Allemands.



(PA 112671)

CHAPITRE IV

EN MER

Le NCSM Haida s'avance lentement à environ trois milles du rivage, protégé du côté du large par le HMS Kelvin. Les maisons jaunes et blanches baignées de soleil qui donnent sur l'esplanade sont parfaitement visibles. Dans leurs jumelles, les observateurs peuvent distinguer les superstructures de plusieurs épaves. On voit des passants s'agglutiner pour regarder la mer.

Le moment a quelque chose de solennel. Pour les hommes d'équipage de ces navires, il représente l'un des objectifs de longues années de combat, la récompense d'incessantes patrouilles en mer durant lesquelles ils ne pouvaient s'aventurer que la nuit en vue des côtes. C'est un second jour J qui n'appartient qu'à eux.

Frémissons d'impatience, les marins scrutent la ville au-delà de la surface éblouissante de la mer. Si l'ennemi est là, ils peuvent s'attendre à des tirs d'artillerie d'un moment à l'autre. Le crépitement d'une mitrailleuse parvient faiblement à leurs oreilles attentives, mais rien ne vient agiter l'eau près du navire. Ce bruit semble provenir de la plage hérissée d'entretoises et de barbelés que les Allemands ont disposés là pour se défendre de l'invasion.

Il se passe quelque chose au sommet d'une tour de pierre carrée qui domine le port : on est en train de déplier un drapeau. Celui-ci se déploie lentement dans la brise légère, sous les yeux captivés qui tentent de discerner ses couleurs. Ce sont le bleu, le blanc et le rouge du tricolore français.⁹⁴

Les marins canadiens ne passent pas leur temps à libérer des villes; ils laissent ce rôle à l'armée de terre. Par ailleurs, ce qu'ils partagent avec les soldats du théâtre européen des opérations au cours des derniers mois de la guerre, c'est la lutte acharnée contre un ennemi qui refuse de baisser les bras.

Bien que, durant cette période, la défense de la navigation commerciale dans l'Atlantique Nord constitue toujours la tâche principale de la Marine royale du Canada, environ 75 de ses navires servent dans les eaux européennes. Ces bâtiments participent à presque tous les aspects de la guerre maritime en escortant des convois, en attaquant des navires marchands et des navires de guerre ennemis, en pourchassant les U-Boote et en draguant des mines. Tout comme les membres d'autres marines, les

⁹⁴ Sclater, W. *Haida*, Toronto, Paperjacks, 1980, pp. 263-264.



Canadiens découvrent que le visage de la bataille conserve son caractère sinistre même lorsque la victoire est assurée; durant cette dernière phase de la guerre, la MRC perdra en effet sept navires et 87 marins. Ce qui ne change pas, c'est la lutte incessante des hommes contre la mer qui, dans certaines circonstances, semble conspirer avec l'ennemi. De tels moments sont très révélateurs du caractère du marin canadien et de ses navires. Car, bien sûr, les navires ont eux aussi une personnalité. Celle-ci joue un rôle essentiel dans la dynamique intense, profonde et exclusive de chaque équipage. À l'instar des autres armées, les marines ne sont pas simplement des machines complexes et d'énormes organisations; ce sont des groupes humains.

* * *

En septembre et en octobre, pendant que la 1^{re} Armée canadienne libère les ports de la Manche, les forces côtières alliées opèrent en mer, défendant les routes des convois alliés contre les raids éclairés des torpilleurs allemands et harcelant les navires marchands côtiers de l'ennemi qui tentent de fuir les ports assiégés ou de les ravitailler. La 29^e et la 65^e Flottilles de torpilleurs de la MRC — qui comptent chacune huit vedettes bourrées de mitrailleuses, de torpilles, de canons automatiques de 6 et d'autres de 20 mm — ne prennent qu'une part superficielle à ces opérations, car on est en train de les transférer dans des bases situées à l'écart des combats.

Tout d'abord, ce départ vers des eaux moins agitées soulage les hommes de la 29^e Flottille. Du mois de juin au début d'août, ceux-ci se sont en effet livrés, dans la baie de la Seine, au large de la tête de pont de Normandie, à une éreintante série d'opérations qui les ont mis à rude épreuve, de même que leur matériel. Enfin, on les transfère à Ramsgate, paisible hameau de pêcheurs à 30 kilomètres de Douvres. Dans ses mémoires, le commandant de la flottille, le lieutenant-commander Tony Law de la RVMRC, racontera les journées idylliques qu'ils ont vécues dans cette nouvelle base :

La vie est agréable, à Ramsgate, et le temps superbe. Le matin, la flottille s'attelle au nettoyage des navires, l'après-midi, elle a quartier libre. Marins et officiers profitent de la plage de sable, sous les falaises blanches. Après les jours pénibles et lugubres de la Normandie, c'est un plaisir merveilleux de pouvoir se détendre et s'exposer aux rayons du soleil jusqu'à acquérir un bronzage d'une jolie teinte cuivrée. Entre deux séances de bains de soleil et de trempettes rafraîchissantes dans l'eau froide et salée, la

29^e dispute souvent des matchs endiablés de base-ball ou de football américain sur le sable chaud. Ensuite, vers 19 ou 20 heures, une unité de bateaux prend la mer pour une patrouille nocturne, pendant que ceux qui ne sont pas de service s'empilent dans le vieux taxi pour aller chez M. Lucy, à Margate, déguster un formidable repas couronné par une bouteille de bon vin blanc.⁹⁵

Les seuls inconvénients de Ramsgate ce sont que certains équipages doivent dormir à bord de leurs torpilleurs exiguës, et que le port est parfois la cible de ces batteries allemandes à longue portée dont les soldats canadiens, de l'autre côté de la Manche, sont précisément en train de s'emparer.

Tout au long de l'automne, la 29^e est surtout occupée par des opérations dirigées contre les torpilleurs allemands. Dans le cadre de celles-ci deux ou trois torpilleurs immobiles occupent des positions fixes, dites « Z » (d'où le nom de patrouilles « Z »), entre 12 et 15 kilomètres au large des routes empruntées par les convois alliés le long de la côte orientale de la Grande-Bretagne. Les interceptions sont rares, en partie parce que les torpilleurs allemands peuvent gagner de vitesse leurs homologues alliés, mais aussi parce que les Allemands disposent de renseignements obtenus grâce à un heureux hasard. En septembre 1942, ils ont en effet récupéré, à bord d'un torpilleur britannique détruit par les flammes, une carte où est indiquée chaque position « Z ». Comme ces secteurs demeurent inchangés tout le temps de la guerre, les torpilleurs allemands peuvent attaquer les convois et s'échapper en évitant ces patrouilles défensives. Les commandants de la marine alliée attribuent la bonne fortune de l'ennemi à l'utilisation efficace du radar; ironiquement, les officiers de la marine allemande ont souvent recours au même raisonnement pour expliquer les succès que les Alliés doivent aux renseignements fournis par Ultra. Quoi qu'il en soit, les patrouilles « Z » ne sont guère mouvementées pour l'équipage des torpilleurs canadiens, à tel point que certains les appellent des patrouilles « Zzzz », en raison de leur caractère soporifique.⁹⁶

Au début de novembre, l'opération Infatuate, c'est-à-dire l'assaut contre Walcheren, marque un grand moment pour les deux flottilles de torpilleurs canadiennes. Si la 65^e joue un rôle sédentaire de

⁹⁵ Law, C.A. *White Plumes Astern*, Halifax, Nimbus, 1989, p. 115.

⁹⁶ Hinsley, F.H. *British Intelligence in the Second World War*, III, 2^e partie, Londres, HMSO, 1988, p. 454. Frank, H. « Schnellboote im Einsatz vor der englischen Küste », *Marine-Rundschau*, juillet-août 1987, p. 8. Law, C.A. *White Plumes Astern*, Halifax, Nimbus, 1989, p. 136.





*Le lieutenant-commander J.R.H. Kirkpatrick de la RVMRC.
Surnommé « Kirk », ou « le Cerveau », il est reconnu comme
un chef exceptionnel dans toutes les forces côtières et
il commande la 65^e Flottille de torpilleurs. (PMR 94300)*

flanc-garde contre une attaque de torpilleurs allemands qui, du moins dans son secteur, ne se matérialisera jamais, celui de la 29^e est plus actif. En effet, elle patrouille à proximité des bases allemandes du nord des Pays-Bas afin d'intercepter les Allemands à la source. Peu après avoir atteint le point qui lui a été assigné, au large de Hoek van Holland, Law aperçoit des navires ennemis en train de se rassembler devant le port. Divisant ses forces, il s'en va, avec son propre navire et un autre, distraire les escorteurs allemands, pendant que ses deux autres torpilleurs attaquent un navire marchand aux torpilles, dont l'une fait mouche. Au cours des trois heures qui suivent, l'escorte ennemie déjoue les autres attaques des Canadiens, puis le convoi allemand se replie dans le port.

La nuit n'est pas finie pour autant. Regagnant leur zone de patrouille, les torpilleurs rencontrent les « quatre cavaliers de l'Apocalypse » : une patrouille stationnaire de quatre chalutiers antiaériens ennemis puissamment armés qui, tel que le démontre le récit de Law, ont une réputation bien établie :

Je sais que ces brutes sont loin d'être des anges de douceur et que, quoi qu'on fasse, elles auront toujours le dessus, surtout par un aussi beau clair de lune. Nous passons la nuit à jouer ensemble à un jeu qui consiste essentiellement à échanger des obus. Ça ne fait de mal à personne, mais nous en retirons une frousse bleue. Dès que nous manœuvrons de façon à occuper une bonne position pour lancer une torpille et que nous sommes prêts à tirer le levier, qu'est-ce qui se produit? Les quatre cavaliers changent de cap pour se diriger vers nous et, rien que pour animer un peu le jeu, ils nous balancent quelques autres obus de 88 mm.

Au bout de trois heures de ce « jeu », Law finit par comprendre avec stupeur que « les deux équipes... ont été affectées à la même position de patrouille ». Le match prend fin lorsque Law détecte ce qu'il croit être deux torpilleurs allemands faisant route au sud vers Walcheren; il engage le combat, mais sa proie — il s'agit en fait de deux torpilleurs britanniques — s'échappe à l'abri d'un écran de fumée. Les navires de Law rentrent au port, mais ils ont tous été endommagés au cours de leurs combats avec les forces allemandes, et un marin a été tué.

Après l'opération de Walcheren, les deux flottilles canadiennes voient leurs activités diminuer. Elles se retrouvent de nouveau en train de participer essentiellement à des patrouilles de routine contre les torpilleurs allemands, entrecoupées d'occasionnelles opérations offensives. Celles-ci ne sont pas facilitées par la mer hivernale houleuse que la fragilité des petits torpilleurs rend difficile à affronter. Un autre problème — aggravé par les conditions météorologiques — réside dans les difficultés

de la navigation le long d'une côte tristement célèbre pour le danger que représentent ses hauts-fonds et ses bancs de sable perpétuellement mouvants. Bien que tous les bateaux aient les mêmes problèmes, certains sont mieux en mesure de les supporter.

Le bateau le plus efficace de la 65^e est le torpilleur 748, placé sous les ordres du commandant de la flottille, le lieutenant-commander J.R.H. Kirkpatrick de la RVMRC. À titre de bateau de tête, le 748 possède les marins les mieux entraînés de la flottille, mais il est aussi avantage par les qualités de chef exceptionnelles de Kirkpatrick. Diplômé du Royal Military College avant les hostilités, Kirkpatrick, qui combat dans les forces côtières depuis les premiers jours de la guerre, a acquis une réputation de bravoure et d'audace. Maître tacticien — ses officiers l'ont surnommé « le Cerveau » — et professionnel consciencieux, particulièrement en ce qui concerne l'entretien de son navire, Kirkpatrick impose à son équipage des normes élevées auxquelles celui-ci se conforme volontiers. Bien sûr, les marins étant reconnus pour leur individualité, il y a des exceptions. Par exemple, le torpilleur 748 possède le canonnier à l'œil le plus sûr de la flottille, mais ce marin n'est pas heureux dans les torpilleurs et souhaite reprendre du service dans les escorteurs de l'Atlantique Nord. Lorsqu'il voit sa demande refusée, il rend lui-même son départ nécessaire en se livrant à une petite mutinerie personnelle. Kirkpatrick n'a alors d'autre choix que de le faire incarcérer.

En dépit de la réduction de l'efficacité de son artillerie, attribuable au départ du canonnier récalcitrant, le torpilleur 748 continue à exceller. La nuit du 15 au 16 novembre, par exemple, il est l'un des deux navires affectés à une patrouille antitorpilleurs au large des bouches de l'Escaut. Ayant reçu l'ordre d'intercepter un contact éloigné, les deux torpilleurs sont obligés de faire route une vingtaine de minutes à toute vitesse, mettant ainsi à rude épreuve leurs moteurs Packard. L'un d'eux est obligé d'abandonner, mais le 748 arrive à soutenir ce train d'enfer, car ses moteurs, pour reprendre les paroles de son officier de navigation, sont « *si bien soignés, si bien entretenus* ». En arrivant seul au point d'interception, Kirkpatrick n'hésite pas à attaquer six torpilleurs ennemis qu'il trouve immobiles, en train de mouiller des mines dans l'Escaut. Le torpilleur 748 effectue deux passages à grande vitesse le long de la formation ennemie, attaquant chaque bateau l'un après l'autre. Bien qu'il ait reçu l'ordre de se replier pour permettre à une frégate plus puissante d'attaquer, Kirkpatrick accomplit un dernier passage avant de décrocher.⁹⁷

⁹⁷ DSH, mémoires de D.B. Wilson.





L'équipage du torpilleur 748 de Kirkpatrick, à Ostende, pendant l'hiver 1944-1945. Sa bonne humeur s'explique peut-être, en partie, par le fait que l'opération prévue pour cette nuit vient tout juste d'être annulée. (PMR 94325)

Une autre fois, Kirkpatrick tire parti de l'habileté de son navigateur pour démontrer à ses homologues britanniques que les marins canadiens sont aussi bons, sinon meilleurs, que ceux de la Royal Navy. Un épais brouillard s'étant subitement abattu sur les abords de la base de torpilleurs d'Ostende, en Belgique, le port demeure fermé pendant trois jours. De nombreux navires se retrouvent abandonnés en mer, y compris un torpilleur transportant plusieurs officiers haut gradés. Selon le navigateur du 748, le lieutenant David Bryce Wilson de la RVMRC, Kirkpatrick, voyant que personne d'autre ne veut se charger de cette tâche, « *propose les services du 748 pour aller à la recherche de ce navire rempli d'amiraux et le ramener, de même que tous les autres navires que nous pourrions trouver en cours de route. On me demande donc si je veux bien me porter volontaire pour cette mission. Je me dis alors : "Ma foi, il s'agit là d'une de ces situations politiques : Kirk a pratiquement engagé notre parole, ainsi que le prestige des Canadiens; je n'ai pas vraiment le choix."* »

Kirkpatrick et Wilson regagnent donc le 748 et, entamant leur mission de secours, s'engagent avec lenteur et circonspection dans l'étroite entrée du port, noyée de brume :

Nous voilà donc en train d'avancer lentement à travers le brouillard, faisant usage du porte-voix pour rechercher notre objectif (et éviter les collisions). Nous rencontrons partout des navires à l'ancre, et nous indiquons à chacun d'eux un cap, une vitesse et une distance; nous leur fournissons leur position exacte ainsi que le cap précis qu'ils doivent suivre pour éviter les brise-lames et rentrer au port. Nous secourrons peut-être ainsi une douzaine de bateaux avant de découvrir celui où se trouvent tous les hauts gradés. Notre mission est alors terminée : nous nous contentons de lui demander de nous suivre et nous le ramenons. Apparemment, notre exploit est bien accueilli, et Kirk voit grimper sa cote à la base mobile des forces côtières.

Si l'hiver s'annonce peu mouvementé pour les deux flottilles de torpilleurs de la MRC, d'autres Canadiens participant à la guerre en mer ont l'occasion d'aller porter celle-ci chez l'ennemi. En effet, les Alliés ont constamment tenté de faire sentir leur présence dans le secteur du littoral norvégien, car, tout au long de la guerre, l'Allemagne a fait traverser les eaux norvégiennes à des convois qui ravitaillent ses bases septentrionales et rapportent à ses usines du précieux minerai de fer. Outre qu'il importe de mettre fin à ce trafic marchand, le renseignement sur les transmissions a appris aux Alliés que Hitler redoute tout particulièrement d'éventuels débarquements alliés en Norvège; les

opérations navales dans cette région nourrissent ces angoisses, en plus d'immobiliser un grand nombre de soldats allemands.

Depuis le début de la guerre, il s'est avéré difficile pour les Alliés, à cause de besoins pressants en d'autres lieux, de rassembler des forces suffisantes pour une offensive soutenue. Il existe aussi un problème d'ordre géographique. La Norvège se trouve en effet à une distance considérable des bases britanniques — 500 kilomètres en son point le plus rapproché — et son littoral sinueux et dentelé offre de remarquables défenses naturelles aux navires allemands qui se faufilent de port en port. De profonds fjords, encaissés dans des chaînes de montagnes côtières, constituent des cachettes idéales, et un long chapelet d'îles rocheuses qui s'étire tout près du littoral protège les chenaux côtiers.

Après l'invasion de la Normandie, les Alliés augmentent leurs efforts pour interdire le trafic marchand entre la Norvège et l'Allemagne. En août, la Suède, pays neutre, cesse d'assurer les navires transportant des marchandises en Allemagne et, le mois suivant, ferme entièrement ses ports aux vaisseaux allemands. De son côté, la Finlande met aussi fin au commerce maritime. Ces mesures diplomatiques forcent les Allemands à augmenter leur trafic maritime dans les eaux norvégiennes, et les Alliés répliquent par une campagne d'attaques contre la marine marchande et de mouillage de mines par des avions, des torpilleurs et des sous-marins. Celle-ci remporte un tel succès qu'en octobre, les Allemands forcent leurs convois à ne traverser que la nuit le secteur le plus vulnérable : une section du littoral sud-ouest de la Norvège, entre Aalesund et Lindesnes. En guise de riposte, les commandants de la marine britannique décident de faire fi du danger présenté par les champs de mines et les batteries côtières et, pour la première fois en quatre ans, montent contre la marine marchande des opérations offensives menées par des croiseurs et des destroyers.⁹⁸

La Force 2, composée des croiseurs HMS *Kent* et *Bellona* et de quatre destroyers, dont le NCSM *Algonquin*, est chargée de la première opération offensive, baptisée Counterblast. Son commandant, le contre-amiral Roderick McGrigor de la RN, choisit comme objectif un secteur situé au sud de Stavanger, parce que celui-ci ne comporte pas de fjords et que les hautes falaises, le long de la côte, permettront à ses navires de manœuvrer près du littoral. Il prévoit attaquer dans une

⁹⁸ Roskill, S.W. *The War at Sea*, III, 2^e partie, Londres, HMSO, 1961, pp. 163-165. Hinsley, F.H. *British Intelligence in the Second World War*, pp. 493-494.





formation en colonne où les croiseurs précéderont les destroyers; l'*Algonquin* y occupera la quatrième position. McGrigor explique à ses capitaines que « *l'objectif consiste d'abord à paralyser le plus grand nombre possible de navires, de sorte qu'ils ne puissent s'échapper, pour ensuite lesachever* ».

La Force 2 atteint sa destination le 12 novembre vers 20 h. Après avoir manœuvré de manière à éviter des contacts au large de Stavanger, les navires de guerre se dirigent vers le sud-est, à environ 16 kilomètres de la côte. La navigation s'avère aisée; non seulement le radar fournit-il des relèvements précis, mais, en outre, des phares « *brillent d'un éclat maximum durant de brèves périodes, à intervalles apparemment réguliers* ». Les navires doublent trois petits contacts radars, car McGrigor, renseigné par Ultra, est en quête d'un plus gros gibier. Enfin, à 21 h 50, sa patience est récompensée lorsque le *Kent* « *obtient un certain nombre de contacts radar révélant la présence d'un convoi qui se dirige vers le nord. Celui-ci semble comporter trois ou quatre colonnes de navires. Le groupe le plus important et le plus éloigné se trouve à environ cinq milles par la hanche de la colonne la plus proche des attaquants et à deux milles à peine de la côte.* »

À 23 h 14, McGrigor coupe la route du convoi — réalisant en fait cet objectif naval fort prisé qui consiste à « barrer son T » — et donne l'ordre d'ouvrir le feu. La distance initiale étant d'à peine 4 600 mètres — ce qui, dans ce type de guerre, revient pratiquement à tirer à bout portant — et l'escorte ne comprenant que deux dragueurs de mines et quatre petits chasseurs de sous-marins, l'opération s'apparente à un véritable jeu de massacre. Selon le capitaine de l'*Algonquin*, le lieutenant-commander D.W. Piers :

*De nombreux objectifs, pleinement visibles, sont rapidement attaqués. À 23 h 14, l'**Algonquin** ouvre le feu sur un escorte à une distance initiale de 5 400 verges [4 397 mètres], et sa première salve fait mouche. D'autres navires, en avant, attaquent également cet objectif qui devient la proie des flammes en moins d'une minute.*

À 23 h 17, le tir est dirigé vers un navire marchand à une distance initiale de 8 000 verges [7 315 mètres]. En utilisant le canon n° 2 (canon B) pour illuminer les lieux au moyen d'obus éclairants et le reste de l'armement principal pour tirer des obus semi-perforants, nous réduisons également en flammes ce deuxième objectif dès les premières salves.⁹⁹

Pendant que les navires de guerre alliés déversent sur eux une grêle d'obus, les navires marchands qui en sont capables se dirigent vers le littoral pour se mettre sous la protection des batteries côtières. Entre-temps, « *dans un geste désespéré* », trois escorteurs attaquent courageusement les destroyers, à l'arrière de la colonne. Après avoir failli plusieurs fois être touché, l'*Algonquin* se joint à d'autres navires pour affronter un escorte qui se trouve à 2 700 mètres à peine par le travers tribord, et qu'ils ont tôt fait de transformer en brasier.

À ce stade, le *Kent*, à la tête de la colonne, a dépassé le convoi et ne se trouve qu'à trois kilomètres du rivage. McGrigor fait alors virer ses navires à bâbord « *afin d'attaquer de nouveau les navires de queue du convoi et, en même temps, pour éviter de gêner le tir de nos propres navires, derrière nous* ». Pendant que la colonne effectue son virage, Piers, à bord de l'*Algonquin*, observe qu'elle essuie un tir précis de la part des batteries côtières de 105 mm : « *La plupart de nos navires manquent de se faire toucher et ils se font encadrer à plusieurs reprises, mais aucun coup ne fait mouche.* » Se dirigeant maintenant vers le sud, l'*Algonquin* se joint aux autres navires pour tirer sur un navire marchand qu'ils font exploser, puis s'attaque à un escorte, lequel prend feu. McGrigor ordonne aux destroyers d'effectuer un dernier passage et, bien que les obus des batteries côtières continuent de les frôler de près, ils incendient les trois navires encore visibles.

Counterblast est indubitablement un succès exceptionnel. En tout, deux des quatre navires marchands et cinq des six escorteurs ont été coulés. Le commandant de la marine allemande de l'endroit observe que l'addition de gros bâtiments de guerre aux opérations contre les convois de minerai de fer rendent la situation « *extrêmement critique* ». Il ne faut pas s'étonner si les commandants de la marine alliée font l'éloge de l'opération. Les capitaines des navires de guerre qui l'ont réalisée partagent le plaisir d'avoir participé à une opération offensive après avoir été si longtemps sur la défensive.

Counterblast sera suivie d'une anecdote amusante qui, comme les fanfaronnades du lieutenant-commander Kirkpatrick au sujet de son navigateur, jette une certaine lumière sur la relation parfois fragile unissant les marins britanniques et canadiens. Voici comment le lieutenant-commander Piers racontera l'incident :

*Le soir du surlendemain de notre arrivée à Scapa Flow, l'amiral a donné une petite fête à bord du croiseur **Kent**. C'était un dîner pour*

⁹⁹ ANC, NCSM *Algonquin*, rapport mensuel.



*les officiers qui avaient participé à l'opération, dîner qui s'est avéré très agréable. L'amiral en a profité pour nous dire quels types formidables nous étions. Bien entendu, nous nous réjouissions de notre modeste succès. Après le dîner, nous nous sommes livrés aux frasques habituelles dans le carré des officiers. Les plus jeunes d'entre nous s'opposaient dans toutes sortes de jeux et de sports, se balançant même aux lustres, ou, devrais-je plutôt dire, aux barrots. Ils sautaient, bondissaient et s'amusaient de toutes les manières possibles, et cette gymnastique a duré un bon bout de temps. En tant que capitaine, je ne m'y suis pas trop mêlé, bien que je sois friand de ce genre d'activités. Au bout d'environ une demi-heure, les officiers supérieurs ont semblé commencer à en avoir un peu assez, et l'un des officiers du **Kent**, qui avait le grade de commander, m'a regardé; or, à cette époque, nous ne portions pas nos insignes du Canada, et nous n'avions pas été présentés. Sans doute parce que je me tenais à l'écart, que je portais une tenue plutôt habillée pour un dîner et que je me trouvais près de l'amiral, il s'est approché de moi et a murmuré par-dessus mon épaule : « Dites-donc, mon vieux, comment allons-nous nous débarrasser de ces maudits Canadiens ? » Je l'ai alors regardé à mon tour et j'ai dit :*

« Je ne crois pas que ça pose de problème, monsieur. Je vais simplement réunir mes officiers et nous allons partir. » C'était l'un de ces moments délicieux où l'on peut dire pratiquement n'importe quoi. Bien entendu, l'autre a été terriblement gêné et s'est confondu en excuses.¹⁰⁰

Il n'y aura plus de fête — de « moments délicieux » — célébrant des opérations offensives de croiseurs et de destroyers au large de la côte norvégienne, car il n'y en aura plus de victorieuses. Fin décembre, une force comprenant le destroyer NCSM *Sioux* se livre à deux opérations offensives, mais sans succès. La première échoue à cause du mauvais temps et, lors de la deuxième, les Allemands détectent l'approche de l'adversaire au radar, ce qui leur permet d'évacuer du secteur tous les navires marchands. Ensuite, en avril 1945, le destroyer NCSM *Iroquois* participe à une opération visant à intercepter des navires marchands, mais l'attaque est si mal dirigée qu'elle n'inflige que des pertes minimes. Dans l'ensemble, toutefois, ces échecs ne tirent pas trop à conséquence, car d'autres forces lancées contre la marine marchande collectionnent les succès. Les escadrons d'attaque du Coastal Command, dont le 404^e de l'ARC, se montrent particulièrement brillants.

Le 404^e deviendra l'un des escadrons d'attaque maritime les plus efficaces du Coastal Command;

pourtant, son histoire demeure mal connue. Constitué en avril 1941, il passe ses deux premières années d'existence à effectuer des missions de reconnaissance ou à escorter des avions de patrouille anti-sous-marin au-dessus du golfe de Gascogne. En avril 1943, maintenant doté de Bristol Beaufighter, il se joint à l'une des toutes premières escadres d'attaque maritimes et, durant le reste de la guerre, contribuera à raffiner les opérations offensives contre la marine marchande jusqu'à en faire un art dévastateur. L'une des clés du succès de cette campagne réside dans l'utilisation avant-gardiste, par le 404^e, de roquettes. L'expérience a tôt fait d'enseigner que ces dernières — et tout particulièrement leur variété perforante — constituent une arme redoutable contre la mince coque des navires marchands. Les coups « secs », qui explosent contre les superstructures d'un navire, peuvent occasionner certains dommages et supprimer la défense antiaérienne, mais les coups « mouillés », lorsque les roquettes pénètrent dans la mer avant d'atteindre l'objectif et explosent sous la ligne de flottaison, sont plus destructeurs, car ils percent des trous dans la coque ou endommagent des machines essentielles.

En septembre 1944, après avoir obtenu un grand succès dans la campagne de Normandie, le 404^e reprend l'offensive dans les eaux norvégiennes en compagnie de trois escadrons de la RAF (un de Beaufighter et deux de Mosquito), sous le nom collectif d'escadre Banff. Le simple fait de se livrer à des opérations dans ce secteur est une véritable gageure : en effet, celles-ci exigent de longs vols à basse altitude au-dessus de la mer du Nord entre l'Écosse et la Norvège — deux endroits qui ne sont pas réputés pour la qualité de leur climat — et les tirs d'artillerie antiaérienne sont généralement intenses au-dessus des convois. L'escadre surmonte ces obstacles en envoyant par le fond un certain nombre de navires, mais l'ennemi modifie sa tactique. Les convois voyagent de nuit et, à la première lueur du jour, gagnent l'abri des fjords — il est trop dangereux de pénétrer de nuit dans ces étroites échancrures — où les chasseurs-bombardiers ne peuvent les atteindre sans subir des pertes importantes. En guise de riposte, l'escadre commence à employer le système « Drem ». Après avoir traversé nuitamment la mer du Nord en formation dispersée pour éviter les collisions, elle décrit des cercles au large de la côte norvégienne à un endroit prédéterminé marqué par des fusées éclairantes, puis attaque les convois au lever du soleil avant qu'ils pénètrent dans les fjords. Le 9 octobre 1944, lorsque l'escadre met « Drem » à l'essai pour la première fois, elle coule deux navires et en endommage un autre.

¹⁰⁰ DSH, dossier biographique D.W. Piers.



Tout au long de l'hiver 1944-1945, le mauvais temps fait obstacle aux opérations de l'escadre Banff, mais celle-ci n'en réussit pas moins à couler régulièrement des navires marchands, obligeant la Luftwaffe à augmenter son effectif de chasse en Norvège. Pour des raisons liées autant au terrain qu'à l'ennemi, le 9 février devait être l'un des pires jours de la guerre pour le 404^e. Lorsque 32 Beaufighter, dont 11 du 404^e, attaquent un destroyer, deux dragueurs de mines, deux navires antiaériens et un escorteur de moindre tonnage dans un fjord resserré, ils sont accueillis par une formidable volée d'obus antiaériens venus des navires de guerre et de pièces installées sur les collines environnantes. Pour aggraver encore la situation, ils sont surpris par des chasseurs FW-190 qui ont échappé à la vigilance de leur escorte de Mustang. Bien que le 404^e contribue à mettre hors course le gros destroyer Z-33, ses pertes sont atterrantes : six de ses 11 appareils ont été abattus, et, sur les 12 aviateurs portés disparus, un seul survivra pour être fait prisonnier.

Ayant remplacé ses pertes, le 404^e poursuit ses attaques aériennes. Le 24 février, il coule deux navires marchands lors d'une mission particulièrement réussie. Ensuite, l'escadron se met à attaquer les phares pour tenter de perturber la navigation nocturne sur cette côte perfide. Fin mars, il en a éteint 15. En mai, après s'être converti aux Mosquito, dont le rayon d'action est supérieur, l'escadron effectue deux missions au cours desquelles il s'enfonce profondément dans le Skagerrak, où ses roquettes contribuent à détruire un U-Boot, un dragueur de mines et un navire marchand.

Depuis qu'on a constitué les escadres d'attaque du Coastal Command, au printemps de 1943, elles ont envoyé par le fond près de 300 000 tonnes de navires marchands dans les eaux septentrionales. Avec les mines mouillées par l'aéronavale britannique, le Bomber Command et les sous-marins, ainsi que les attaques directes auxquelles se livrent les navires de guerre et les avions maritimes, elles ont presque entièrement exterminé la marine marchande allemande et pratiquement mis fin au transport du matériel de guerre indispensable.

Les Allemands n'ont pas pu obtenir le même résultat contre la principale opération de navigation marchande des Alliés dans les eaux septentrionales : les célèbres convois russes. Depuis l'entrée en guerre de l'Union soviétique, en 1941, les Alliés convoient du Royaume-Uni aux ports du nord de la Russie, le plus souvent à Mourmansk, de précieuses cargaisons d'avions, de véhicules, de munitions et d'autre matériel de guerre fournis dans le cadre du traité de prêt-bail. À titre de symbole de la solidarité alliée et du soutien apporté à Staline par les Américains

et les Britanniques, les convois de Mourmansk prennent un cachet politique dont l'ampleur finit par égaler celle des avantages logistiques, si elle ne la dépasse pas. Les Allemands luttent donc avec acharnement pour les arrêter. Bien que ce soient les Britanniques qui organisent et mettent en œuvre les convois, il y a néanmoins des navires canadiens dans les trois quarts de ceux qui effectuent la traversée d'octobre 1943 à la fin de la guerre.

Une partie de l'attrait exercé par les convois russes, qui feront couler beaucoup d'encre, surtout chez les Britanniques, réside dans le défi pur et simple qu'ils représentent. La Home Fleet de la Royal Navy, à laquelle incombe leur responsabilité, doit assurer leur sécurité dans les deux directions au cours d'un voyage dont la destination est parfois distante de quelque 2 000 milles [3 200 kilomètres]. La route, ouverte sur toute sa longueur au passage des U-Boote, est bornée à l'ouest et au nord par la glace. À l'est et au sud, l'ennemi occupe une côte abondamment pourvue de mouillages d'où les forces de surface peuvent opérer à volonté, et d'aérodromes à partir desquels les avions peuvent dominer 1 400 milles [2 250 kilomètres] des eaux les plus orientales du trajet, donc les plus vulnérables. En outre, toute la route, y compris les ports qui en marquent les deux extrémités, se trouve à portée des appareils de reconnaissance aérienne de l'ennemi, dont celui-ci ne manque pas, et elle est survolée en deux points par des vols météorologiques allemands réguliers. L'appui aérien assuré par les avions basés dans l'archipel britannique [y compris les escadrons de l'ARC] est limité aux ressources de l'Islande et de Sullom Voe [dans les Shetland].

En plus des interventions ennemis, il faut affronter les grandes difficultés de la navigation dans ces eaux arctiques : l'impossibilité de vérifier sa position au soleil ou par radiogoniométrie, les courants puissants et imprévisibles ainsi que les vents qui soufflent souvent en tempête, dispersant les convois et détournant les navires à des milles et des milles de leur route. Enfin, la glace, sous une forme ou une autre, est un danger toujours présent.¹⁰¹

En termes géographiques plus familiers aux Canadiens, la tâche qu'affronte la Home Fleet revient à conduire des convois entre les Bahamas et St. John's, Terre-Neuve, le long d'une côte est canado-américaine qui serait tombée entre des mains ennemis. La route empruntée par ces convois se trouverait, d'un bout à l'autre, à bonne portée des

¹⁰¹ Amiraute. *Arctic Convoys, 1941-1945*, Londres, HMSO, 1954, p. 3.



*Le NCSM **Algonquin**, participant canadien
à l'opération Counterblast, dans les Shetland.
Ces îles isolées servent souvent de postes de
ravitaillement en carburant aux destroyers qui
opèrent dans les eaux du nord de l'Europe.
(PA 157804)*



*Armés de huit roquettes perforantes, de quatre canons de 20 mm et de six mitrailleuses de .303, les Bristol Beaufighter du 404^e Escadron sont de redoutables avions d'attaque.
Au cours de cet assaut, ils couleront les deux navires marchands. (RE 13811)*

avions de l'adversaire. En outre, les navires et les sous-marins de ce dernier pourraient effectuer des sorties à partir de ports bien défendus tels que Norfolk, New York, Boston, Halifax et Sydney. Enfin, les convois devraient affronter un climat arctique d'une sévérité extrême, une mer soumise aux pires intempéries et des amas de glace limitant la liberté de manœuvre. Il s'agit là d'un défi impressionnant.

Les conditions qui règnent sur la route de Mourmansk ne paraissent pas aussi rigoureuses aux marins canadiens, accoutumés à l'Atlantique du nord-ouest, qu'à leurs homologues britanniques. Le froid et l'état de la mer sont à peu près aussi incléments, mais le convoi russe moyen ne met que six à huit jours pour atteindre sa destination, par opposition aux 10 ou 15 qui sont nécessaires pour escorter à travers l'Atlantique Nord un lent convoi. Toutefois, ainsi que le racontera plus tard le lieutenant Pat Budge, second du destroyer NCSM *Huron*, qui a la réputation d'être l'un des marins les plus coriaces à avoir jamais porté l'uniforme de la MRC, la route de Mourmansk peut être une épreuve douloureuse même pour le Canadien le plus endurci :

Lorsque nous autres, marins, nous remémorons le temps passé en mer, nous n'évoquons généralement que les bons moments, mais la route de Russie fait exception à la règle. C'était l'hiver et des vents violents semblaient balayer de toute éternité la mer sombre et couverte de nuages. Le tangage incessant du navire sous le globe pâle et rougeâtre d'un soleil qui dépassait à peine l'horizon, l'odeur de mois des vêtements mouillés dans lesquels nous vivions, le froid glacial, les veilles longues et fréquentes qui semblaient n'avoir jamais de fin, le tout assorti d'un régime de pain rassis, d'œufs en poudre, de tomates braisées et de bacon... Quel soulagement lorsqu'on pouvait aller en bas prendre un peu de sommeil dans ce refuge bénit : l'étreinte réconfortante d'un hamac bien grisé. Quand les équipes de pièces, de torpilles ou de grenades sous-marines étaient de quart, elles n'avaient jamais le temps de souffler, car, toutes les 15 minutes résonnait le cri : « À l'exercice, pointez toutes les pièces à fond en hauteur et en direction. » Il était en effet nécessaire d'empêcher la glace de s'y former, car celle-ci constituait un autre problème : il faudrait, pour en débarrasser le navire, appeler sur le pont le quart en bas. C'était le seul moment où l'on envoyait le personnel de la salle des machines. Chaque voyage aller ou retour semblait durer une éternité, sans rien à espérer à l'une ou l'autre extrémité, sauf le courrier qui nous attendrait peut-être à Scapa Flow.¹⁰²

La plus grande partie de ce qu'on a écrit sur les convois russes porte essentiellement sur la période de 1941 à 1943, où de puissants navires de guerre allemands tels que le cuirassé *Tirpitz* et le croiseur de bataille *Scharnhorst* font peser leur menace sur la route empruntée par ces convois. Pourtant, la dernière année de la guerre, ce péril a été en grande partie conjuré. Le *Scharnhorst* a été coulé le lendemain de la Noël 1943 : trois destroyers canadiens escortaient le convoi que le croiseur de bataille tentait d'attaquer lorsqu'il a été surpris et détruit par les forces britanniques lors de la bataille du Cap Nord. À deux reprises, des sous-marins de poche et des avions maritimes ont mis le *Tirpitz* temporairement hors d'usage, mais ce n'est que le 12 novembre 1944 que des Lancaster du Bomber Command ont fait chavirer le cuirassé. Certaines forces de surface allemandes, composées principalement de destroyers et de vieux croiseurs, font encore planer une certaine menace sur la route de Mourmansk, mais le principal danger vient des U-Boote et des avions torpilleurs basés dans le nord de la Norvège. Bien que chaque convoi soit différent, le JW-64 de février 1945 (qui s'appellera le RA-64 durant son voyage de retour) peut servir d'exemple. En outre, ce choix met en vedette le NCSM *Sioux*, un excellent navire qui n'a jamais reçu l'attention qu'il méritait.

Entré en opération en février 1944, le *Sioux* a eu une année chargée, passée à escorter deux convois russes, à protéger les opérations de la Home Fleet contre la Norvège et à participer à l'invasion de Normandie. Durant cette période astreignante, les 220 officiers et matelots constituant l'équipage du destroyer, dont un grand nombre n'avaient jamais pris la mer auparavant, se sont fondus en un groupe efficace. Le *Sioux* est un navire d'un caractère plutôt discret, ce qui est attribuable en grande partie à la personnalité paisible de son capitaine, le lieutenant-commander Eric Boak de la MRC et de son second, le lieutenant Doug Bruce de la RVMRC. Tous deux appartenaient déjà à la marine avant la guerre — Bruce comme réserviste en été — et de nombreux mois de rude service dans l'Atlantique Nord leur ont inculqué une confiance tranquille qui se marie bien à l'exubérance juvénile de l'équipage du navire. Selon l'officier marinier George Vander Hagen, un autre vétéran expérimenté :

*Nous disposions d'une bonne équipe, à bord du **Sioux**. C'était le meilleur navire où j'ai jamais servi, et l'un des plus efficaces à bord desquels je me suis trouvé. Doug Bruce était un excellent*

¹⁰² DSH, discours du contre-amiral P.D. Budge, le 19 septembre 1981.



second, et Boak un bon capitaine; et j'avais Stubbs, Haddon et Pullen à qui le comparer. Il y avait à bord toute une bande de drôles de numéros. Le cuisinier n'était pas cuisinier, mais c'était un rigolo. Dave Rollins était le râleur de service du poste d'équipage. Chaque navire avait le sien; Rollins était le nôtre. Si vous lui disiez bonjour, il vous prouvait le contraire. Et notre faussaire... Un jour, le second maître canonnier était dans une colère bleue parce que l'officier des armes de la flottille s'en venait alors que le capitaine était à terre et qu'il n'avait pas signé le journal de tir, les journaux des soutes à munitions et tout ça. Alors, il y avait ce jeune dans la section du canonnier, qui a dit : « Où est le problème? » Il a alors si bien imité la signature du capitaine sur les documents qu'on ne pouvait pas voir la différence... C'était impeccable. Le second maître canonnier a dit : « Qu'est-ce que tu faisais dans la vie, toi? » Et le jeune a répondu : « J'étais faussaire. » Ce navire était une véritable image en réduction de l'humanité.¹⁰³

Les escorteurs et les navires marchands du JW-64 — et du convoi de retour RA-64 — affrontent tous les éléments qui donneront aux convois russes leur notoriété. Vingt-sept transports apportant aux Soviétiques du matériel fourni à ceux-ci en vertu du traité de prêt-bail quittent la Clyde le 3 février et, trois jours plus tard, rencontrent leur escorte au nord-est des Féroé. À cause du risque d'agression, les convois russes constituent en fait des opérations de la flotte bénéficiant d'une escorte bien plus puissante que celle qui accompagne les convois de l'Atlantique Nord, en l'occurrence : deux porte-avions escorteurs, un croiseur léger, neuf destroyers Fleet, 10 escorteurs de moindre tonnage et deux groupes d'appui de huit frégates. L'expédition est commandée par le contre-amiral Roderick McGrigor, le responsable de l'opération Counterblast.

Lorsque l'escorte arrive et que le *Sioux* prend sa position dans la ligne de défense extérieure, un avion météorologique de la Luftwaffe repère le convoi. À partir de ce moment, des avions patrouilleurs suivent par intermittence le JW-64 jusqu'à sa destination. Les chasseurs Grumman Wildcat des porte-avions escorteurs éloignent les suiveurs durant les brèves journées arctiques, mais, pour procéder à des interceptions dans l'obscurité, le convoi ne possède qu'un seul chasseur de nuit Fairey Fulmar d'un modèle dépassé, qui s'écrase d'ailleurs à l'atterrissement dès son premier vol. Pourtant, malgré des rapports de poursuite

qui devraient leur faciliter la tâche, les Allemands ont de la difficulté à trouver le convoi. Le 7 février, 48 avions torpilleurs JU-188 prennent l'air pour l'attaquer, mais ils ne réussissent pas à repérer le gros du convoi, bien que certains d'entre eux se fassent prendre à partie par des escorteurs de la ligne de défense extérieure. Sept des bombardiers ne regagnent pas leur base.

Normalement, lorsque le Groupe Nord, c'est-à-dire le commandement de la marine allemande dans l'Arctique, détecte un convoi à temps, il déploie une ligne de patrouille d'U-Boote à l'entrée de la mer de Barents, entre l'île aux Ours et le cap Nord. Étant donné que ce passage n'a pas tout à fait 480 kilomètres de large, les U-Boote devraient être en mesure de repérer les convois avec certitude. Toutefois, leurs commandants manquent d'audace face aux puissantes escortes des convois, et les commandants britanniques, qui disposent de l'avantage supplémentaire que leur donnent les renseignements fournis par Ultra sur les intentions de l'ennemi, réussissent généralement à contourner les lignes de patrouille allemandes. Le JW-64 ne fait pas exception. Les huit U-Boote du groupe Rasmus attendent à l'endroit habituel, mais McGrigor fait passer ses navires à l'extrême nord de la ligne de patrouille et le convoi continue sans être inquiété.

Le matin du 10 février, le JW-64 est attaqué par surprise à cause d'un problème de communications. Le radar détecte un avion qui s'approche au sud, mais, sur la foi d'un message tronqué provenant du personnel de la marine britannique à Mourmansk, on croit qu'il s'agit d'un patrouilleur soviétique. Peu après, alors que le *Sioux* occupe sa position de croisière nocturne, sur l'aile tribord du convoi :

*Un JU-188 se dirigeant droit vers le navire apparaît dans le 90 Vert (au 240° vrai), à environ 50 pieds de l'eau et à une distance de quelque 3 000 verges [2 743 mètres]. À environ 1 500 verges [1 371 mètres], il lance une torpille et vire sur l'aile vers la droite, grimpant entre le NCSM **Sioux** et le HMS **Lark**, qui se trouvent à environ 3 500 verges [3 200 mètres]. Le navire met « en avant toute, bâbord toute » et adopte un cap de 060°. Les Oerlikon de tribord ouvrent le feu sur l'avion juste avant le lancement de la torpille et le poursuivent jusqu'à ce qu'il soit hors de portée. Le canon « B » lui envoie aussi un obus, mais trop court. On peut voir*

¹⁰³ Cité dans Lawrence, H.E. *Tales of the North Atlantic*, Toronto, McClelland and Stewart, 1985, p. 213.



une épaisse fumée s'échapper du moteur gauche de l'ennemi, puis celui-ci disparaît dans une rafale de neige.¹⁰⁴

Boak signale immédiatement l'engagement à McGrigor, selon qui

il s'agit du seul signe annonciateur de l'attaque aux torpilles qui se prépare. Il nous est très utile, car il donne aux lignes de défense le temps de commencer à gagner leurs positions antiaériennes et met tout le monde en alerte.¹⁰⁵

Quinze minutes plus tard, 30 JU-188 attaquent le convoi à travers les rafales de neige et les nuages bas. L'équipage du *Sioux* aperçoit

*un groupe de 12 à 15 appareils... dans le 130°, faisant route au 350° à environ 50 pieds de l'eau et à une distance de 5 000 verges [4 572 mètres]. Nous ouvrons le feu sur eux avec l'armement principal qui, combiné à celui du **Lark** et du **Whiteball**, réussit à les repousser. Un avion plus rapproché que les autres, parce qu'il a viré vers le navire, semble constamment touché par les canons [de 40 mm] Bofor et, lorsqu'on l'aperçoit pour la dernière fois, il se trouve à environ 100 pieds de la mer, vers laquelle il plonge. Malheureusement, une rafale de neige empêche de voir ce qu'il en advient exactement.*

Pendant que l'aile tribord repousse cette attaque, les Wildcat et les obus antiaériens des escorteurs empêchent les autres avions torpilleurs d'atteindre les navires marchands. Quarante minutes plus tard, les défenses repoussent un deuxième assaut. Moyennant la perte d'un Wildcat, McGrigor inscrit à son actif la destruction de sept JU-188, la destruction probable de quatre autres, et huit appareils endommagés — le *Sioux* se contente, modestement, d'un appareil détruit et d'un autre endommagé. « Malgré les prétentions extravagantes de lord Haw-Haw », le propagandiste de la radio allemande que les marins écoutent avec ravissement, aucun navire n'a été endommagé.

Durant les deux journées qui suivent, à l'exception de quelques avions auxquels il arrive d'accompagner le JW-64 à distance, les Allemands laissent celui-ci tranquille. L'après-midi du 12 février, l'escorte russe locale vient à la rencontre du convoi à l'entrée du fjord de Kola et, à la tombée de la nuit, les navires marchands pénètrent l'un derrière l'autre dans le golfe pour gagner Mourmansk, à une quarantaine de kilomètres. Le dernier transport vient à peine de pénétrer dans le fjord que la corvette HMS *Denbigh Castle* se fait torpiller par un U-Boot. On la remorque jusqu'à un endroit abrité, mais elle s'avère irrémédiablement endommagée, et on l'abandonne.

Comme si les rigueurs des opérations d'escorte des convois russes ne suffisaient pas, les destroyers de la Home Fleet ont aussi l'infortune d'opérer à partir de deux des ports les plus incommodes qui soient. Leur base de Scapa Flow, dans le décor aride et désolé des îles Orcades, au nord de l'Écosse, n'est qu'un simple mouillage qui n'a pas grand-chose d'autre à offrir. À terre, les commodités sont rares, et les destroyers passent le plus clair de leur temps amarrés à des corps-morts isolés. Leur seul point d'accostage est le ravitaillleur de destroyers HMS *Tyne*, qu'ils abordent lorsqu'ils ont besoin de faire effectuer de petites réparations, mais il s'agit d'un mouillage impopulaire, car l'amiral britannique qui utilise le *Tyne* comme vaisseau amiral est renommé pour son irascibilité. À Scapa, le temps est toujours épouvantable et les matelots doivent se contenter, pour occuper leurs loisirs, de regarder des films, de visiter d'autres navires ou, en de rares occasions, d'aller à terre faire du sport ou boire une bière à la cantine.

Pourtant, Scapa est un véritable paradis en comparaison du fjord de Kola, où les escales durent généralement deux ou trois jours. Les rares fois où les marins sont allés à terre, les autorités soviétiques ont limité leurs déplacements et la population de l'endroit s'est montrée distante et inhospitalière. À l'occasion, des événements tels que ce match de hockey où l'équipage de l'*Algonquin* a défait une équipe soviétique 3 à 2, lors d'une rencontre préfigurant nos modernes championnats, comblent le fossé entre les marins du Commonwealth et leurs hôtes russes, mais, en règle générale, tout comme à Scapa, les navires ou les flottilles organisent leurs propres activités, à moins que les équipages se contentent de dormir.

L'équipage du *Sioux* envoyé remplir une mission de secours n'est donc probablement pas trop déçu lorsque, après le voyage du JW-64, il n'a pas droit à son escale habituelle dans le fjord de Kola. Les services de renseignement alliés viennent d'apprendre que les Allemands ont privé de ravitaillement les habitants norvégiens de l'île Sørøy, juste à l'ouest du cap Nord. La situation des insulaires commence à être désespérée et le gouvernement norvégien en exil a demandé qu'on les évacue. Par conséquent, trois destroyers britanniques du JW-64 enlèvent les civils à la faveur de l'obscurité, pendant que le *Sioux* monte la garde au cas où l'ennemi interviendrait. Ils

¹⁰⁴ ANC, NCSM *Sioux*, « Narrative of Air Attack on Convoy JW-64, 10th February 1945 »

¹⁰⁵ DSH, contre-amiral R.R. McGrigor, « Operation Hotbed — The Passage of JW-64 and RA-64 ».





*Les destroyers de la 26^e Flottille, dont l'**Algonquin** et le **Sioix**, quittent lentement, l'un derrière l'autre, la sinistre baie de Scapa Flow pour rejoindre un convoi russe. Depuis leur entrée en opération, en février 1944, ces deux destroyers de type Fleet « V » sont parmi les navires les plus occupés de la MRC, escortant les convois russes, participant à l'invasion de Normandie, protégeant les opérations de la flotte et procédant à des opérations offensives contre la marine marchande. (PMR 92553)*

sauvent ainsi sans incident 499 Norvégiens, pour la plupart des femmes et des enfants. Lorsqu'ils reviennent au fjord de Kola, les évacués montent à bord de navires marchands regagnant l'archipel britannique avec le convoi RA-64.

Jusque-là, les Allemands ont déployé des U-Boote devant l'entrée du fjord de Kola pour qu'ils attaquent les convois de retour, avant qu'ils ne rencontrent leurs escortes. L'amiral McGrigor tente de déjouer cette manœuvre en parcourant le secteur avec un groupe d'appui la nuit qui précède le départ du RA-64, puis en l'inondant d'avions patrouilleurs au matin. Cette manière de procéder est à double tranchant : pour un U-Boot détruit, les Alliés perdent un navire marchand et une corvette; en outre, les U-Boote endommagent une frégate qu'il faut laisser sur place. Néanmoins, les sous-marins ennemis ne réussissent pas à garder le contact avec le RA-64.

Après deux journées sans incident, le mauvais temps et les Allemands font leur apparition. Tout d'abord, des vents de 110 kilomètres à l'heure et une forte houle frappent le RA-64. Le convoi s'éparpille dans tous les sens, et les escorteurs doivent passer la plus grande partie du 18 et du 19 février à rassembler les égarés. L'opération revêt un certain caractère d'urgence, car un appareil de reconnaissance de la Luftwaffe découvre le convoi le matin du 19, et Ultra révèle qu'on peut s'attendre à voir apparaître des avions torpilleurs le lendemain.

Encore une fois, le *Sioux*, qui se trouve par hasard au point d'attaque, contribue de façon décisive à repousser le raid, malgré une mer agitée qui nuit à la précision du tir. Selon le compte rendu de Boak : « *À 10 h 04, on aperçoit le premier appareil en train de longer le convoi sur tribord.* »

Toutes les armes ouvrent le feu et les avions sont repoussés. À 10 h 09, on aperçoit de nombreux avions devant des rafales de neige, à environ 6 000 verges [5 486 mètres] par le bossoir bâbord. L'un d'eux se rapproche pour torpiller le [navire marchand] numéro 103. Les canonniers ouvrent le feu et l'avion lance une torpille, qui finit par exploser à bout de course entre la 9^e et la 10^e colonnes. L'avion longe le convoi à bâbord sous le tir nourri des armes à courte portée. En même temps, un avion qui s'approche par la banche tribord se fait aussi tirer dessus et il est repoussé.

Les Bofor et les équipes de ravitaillement de l'arrière signalent que le premier avion a explosé et qu'il s'est écrasé derrière la colonne de l'aile tribord.

À 10 h 12, toutes les pièces tirent simultanément sur environ quatre objectifs visibles, et l'armement principal réussit à lâcher une bonne bordée sur un avion passant à environ 6 000 verges par le travers tribord. À cause du roulis et du tangage excessifs, cet avion n'est pas touché, mais il se fait repousser lorsqu'il s'approche à environ 4 000 verges et que les Bofor le prennent à partie.¹⁰⁷

Boak calcule que les canons du *Sioux* ont obligé neuf JU-188 à décrocher avant qu'ils aient pu atteindre une position d'attaque efficace. Les avions torpilleurs, dont six ont été abattus, n'ont touché aucun navire.

Le dernier obstacle qu'affronte le RA-64 est un ouragan qui s'abat sur lui le 22 février. Des vents de 130 à 150 kilomètres à l'heure et des vagues de 15 mètres malmènent le convoi. « *Il est difficile de décrire un vent et une mer d'une force aussi sauvage* », racontera le lieutenant Hal Lawrence, officier à bord du destroyer canadien.

*Cet après-midi-là, le **Sioux** s'incline de 56° [un angle de plus de 45° est jugé dangereux]. L'habitacle offre une bonne prise à Marc, mais tous les autres occupants de la passerelle sont projetés sur bâbord, où ils forment une masse inextricable. Pendant que des vagues énormes se dressent au-dessus de nos têtes, le **Sioux** se relève, hésite, penche légèrement de nouveau, reste suspendu six bonnes secondes — six très longues secondes — puis se redresse enfin. Un brave navire, ce **Sioux**.*

*Dans le convoi, les moteurs surmenés tombent en panne, les cargaisons se désarriment, les ponts s'ouvrent, les gouvernails deviennent fous et les hélices ébréchées par la glace sortent de l'eau. Les navires marchands restent à la traîne lorsqu'ils ne s'arrêtent pas carrément, mais nous ne pouvons pas grand-chose pour eux. Les vagues continuent à atteindre des hauteurs effrayantes, et les embruns déferlent de leur crête bouillonnante. Les minces flancs du **Sioux** frémissent interminablement sous les coups de boutoir répétés des vagues.¹⁰⁸*

Durant les quatre journées qui suivent, le convoi s'efforce de regagner sa base malgré les vents violents et les vagues aussi hautes que des montagnes. Un grand nombre de destroyers commencent à manquer de combustible et la plupart d'entre eux doivent rallier les Féroé. Le *Sioux*, l'un des trois seuls à faire le voyage au complet sans se ravitailler,

¹⁰⁷ DSH, NCSM *Sioux*, « Report on Air Attack on Convoy JW-64 [sic], 20th February 1945 ».

¹⁰⁸ Lawrence, H.A. *A Bloody War*, Toronto, Macmillan, 1979, pp. 168-169.



finit par quitter le convoi le soir du 26 février et reconduit les porte-avions escorteurs jusqu'à l'abri désolé, mais réconfortant, de Scapa Flow.

Le *Sioux* a joué un rôle crucial dans les voyages successifs du JW-RA-64. Malgré des conditions météorologiques épouvantables — il a fallu mettre plusieurs destroyers en cale sèche pour réparer les dommages occasionnés par les intempéries —, le navire s'est comporté de façon magnifique. Déployé du côté le plus menacé du convoi, il a rapidement signalé les activités ennemis et la ténacité de son barrage antiaérien a contribué à empêcher les avions torpilleurs d'atteindre les navires marchands. En témoignage de ce qui a sans doute constitué le meilleur moment de son navire, et un symbole des exploits des autres bâtiments canadiens sur la route de Mourmansk, la MRC décernera au lieutenant-commander Boak la Croix du Service distingué et les Norvégiens le feront chevalier de l'Ordre de Saint-Olav.

* * *

Les navires de guerre canadiens, comme ceux des autres marines, acquièrent une personnalité qui leur est propre. Même deux navires de type identique participant aux mêmes opérations à partir de la même base peuvent posséder des styles complètement différents. Les frères NCSM *Algonquin* et NCSM *Sioux*, de la même flottille à Scapa Flow, fournissent un bon exemple de ce phénomène. L'*« Algonquin »* est un navire « service-service », où tout doit se faire dans les règles. Par exemple, son commandant, le lieutenant-commander Piers, insiste pour que ses marins portent toujours la tenue réglementaire. Par contraste, à bord du *Sioux*, le lieutenant-commander Boak tolère une ambiance plus décontractée. Les marins y portent toutes sortes de vêtements, dont le plus populaire est le maillot de hockey, surtout celui du Maple Leafs.¹⁰⁹ Malgré de telles différences — et il y en a d'autres — les équipages des destroyers sont d'une compétence égale et chacun s'acquitte de ses fonctions avec habileté et professionnalisme.

L'*Algonquin* et le *Sioux* sont tous deux des navires « heureux », un terme dont les marins se servent pour décrire un navire où, quelles que soient les circonstances, les membres de l'équipage coopèrent efficacement et sans heurt dans l'exercice de leurs diverses fonctions. Pour obtenir un tel résultat, il faut de l'autorité et une discipline ferme à tous les échelons, ce qui est difficile à réaliser à la guerre, où tant d'officiers et de matelots inexpérimentés doivent prendre la mer. À bord d'un navire heureux, les simples matelots bénéficient

des conseils et de l'instruction que leur prodiguent leurs camarades plus expérimentés et les sous-officiers mariniers. Ces derniers remplissent peut-être le rôle le plus crucial à bord du navire, où ils servent en quelque sorte de courroies de transmission entre le carré des officiers et le pont inférieur. Ils entretiennent en outre de bonnes relations de travail avec les officiers, en particulier avec le second, responsable de la routine à bord du navire et, selon un officier, « *point de mire de toutes les demandes, les plaintes, les réclamations, les menaces et les supplications venues d'en haut comme d'en bas* ».¹¹⁰ Enfin, au sommet de l'échelle, le capitaine, investi d'une responsabilité suprême, s'attire le respect des occupants du pont inférieur et du carré des officiers à la fois par son style de discipline et par ses qualités professionnelles. À bord des navires heureux, qui sont aussi les plus efficaces, la confiance et le respect circulent dans les deux sens. L'importance de cette dynamique subtile et complexe se révèle surtout dans les rares cas où le système se détraque. Durant la guerre, la MRC ne connaîtra qu'un nombre minime d'incidents de ce genre.

L'un de ces épisodes a lieu à bord de la corvette NCSM *Rivière-du-Loup* en janvier 1945. Bien que le capitaine soit populaire auprès de l'équipage, ce n'est pas le cas du second. Sur le pont inférieur, on juge sa discipline trop sévère. Il s'agit là d'un grief fréquent chez les marins, mais en outre, et c'est le point le plus important, ceux-ci n'éprouvent aucun respect pour ses qualités professionnelles. Ils ont eu l'impression à deux reprises que le second mettait leurs vies en danger : la première lorsqu'il a laissé le navire prendre cinq kilomètres de retard sur un convoi alors qu'il aurait dû se trouver devant la formation, et l'autre lorsqu'il a stoppé pour procéder à un exercice de mise à l'eau des canots Carley, alors qu'on croyait savoir que des U-Boote évoluaient dans les environs. Ab Saunders, jeune matelot de 2^e classe à bord de la corvette, résumera ainsi le sentiment de l'équipage : « *Nous n'avions pas confiance en lui.* »¹¹¹

Le 10 janvier 1945, la crise éclate. La veille au soir, alors que le *Rivière-du-Loup* était à quai à Belfast, l'équipage a eu vent d'une rumeur selon laquelle le capitaine allait être hospitalisé. Supposant que le second allait diriger le navire en mer — en fait, on a nommé un commandant intérimaire —, 47 marins,

¹⁰⁹ DSH, entretien avec L.B. Jenson. Celui-ci était le second de l'*Algonquin*, alors que son interlocuteur, Hal Lawrence, était un officier du *Sioux*.

¹¹⁰ Lawrence, *A Bloody War*, p. 189.

¹¹¹ Entretien de l'auteur avec A. Saunders.



après avoir discuté toute la nuit de la situation, s'enferment dans le poste avant lorsqu'on les appelle au travail le matin. Bien qu'il s'agisse là de ce qu'on appelle couramment une mutinerie, ces marins viennent en fait de poser à l'endroit d'un officier impopulaire un acte de protestation traditionnel dont les origines remontent à plusieurs siècles. Conformément aux usages inhérents à cette pratique, ils attendent dans leur poste qu'un officier supérieur monte à bord écouter leurs doléances. Après quoi, des gardes armés les conduisent dans un autocar qui les amène à bord d'un porte-avions escorteur britannique mouillé à proximité. Là, on leur donne du café et des sandwiches et on les informe des ramifications judiciaires de leurs actes.

L'officier général en poste à Belfast fait preuve d'indulgence. Selon lui, « *cet acte d'indiscipline est plutôt une incartade ridicule de la part de jeunes matelots qu'une insubordination de nature grave* ». Une commission d'enquête (dont l'un des membres est un officier canadien), voulant peut-être faire un exemple, se montre d'un avis différent. Bien qu'elle admette que les marins « *ne se soient pas pleinement rendu compte de la gravité de leur crime* », elle juge qu'ils n'en ont pas moins commis « *un acte de mutinerie* ».

Par ailleurs, elle précise clairement « *que la principale cause de ce refus d'obéissance réside dans l'absence généralisée de discipline à bord du navire durant une longue période... résultant d'une absence de jugement et de tact dans la manière de traiter les matelots* ». Elle jette le blâme sur le second, sur les sous-officiers mariniers et les matelots de classe supérieure qui ne lui ont pas apporté une aide suffisante, et sur le capitaine, qui a laissé la situation se dégrader de façon irrémédiable. Tous ces hommes sont affectés à d'autres navires. Ils peuvent s'estimer heureux, car 44 des 47 matelots qui ont refusé d'obéir aux ordres sont condamnés à purger dans la prison de Belfast des peines de 42, de 60 ou de 90 jours. Les condamnations les plus sévères sont prononcées contre ceux qui ont servi le plus longtemps dans la marine.¹¹²

La manière dont se déroulera le reste de la guerre pour Ab Saunders démontre qu'on donne aux mutins une chance de se racheter. Selon lui, les gardes de la prison de Belfast les traitent bien. Incarcérés deux par deux, on les autorise à choisir leur compagnon de cellule.

On leur sert des repas copieux, ils ont droit à deux périodes d'exercice par jour et on leur procure des cigarettes, articles fort convoités. Comme les autres, Saunders est rapidement élargi, et on l'envoie au dépôt d'effectifs NCSM *Niobe*. On finira par l'affecter à la frégate NCSM *Matane*,

où on lui confiera le poste d'ordonnance des sous-officiers mariniers, « *afin de pouvoir me garder à l'œil* ». Saunders, qui demeurera à bord de ce navire jusqu'à ce que celui-ci gagne la Colombie-Britannique après la fin de la guerre en Europe, se portera volontaire pour servir dans le Pacifique, mais il sera démobilisé lorsque les bombes atomiques mettront fin à la guerre avec le Japon. Aujourd'hui encore, il n'éprouve aucun regret de l'attitude qu'il a adoptée à bord du *Rivière-du-Loup*.

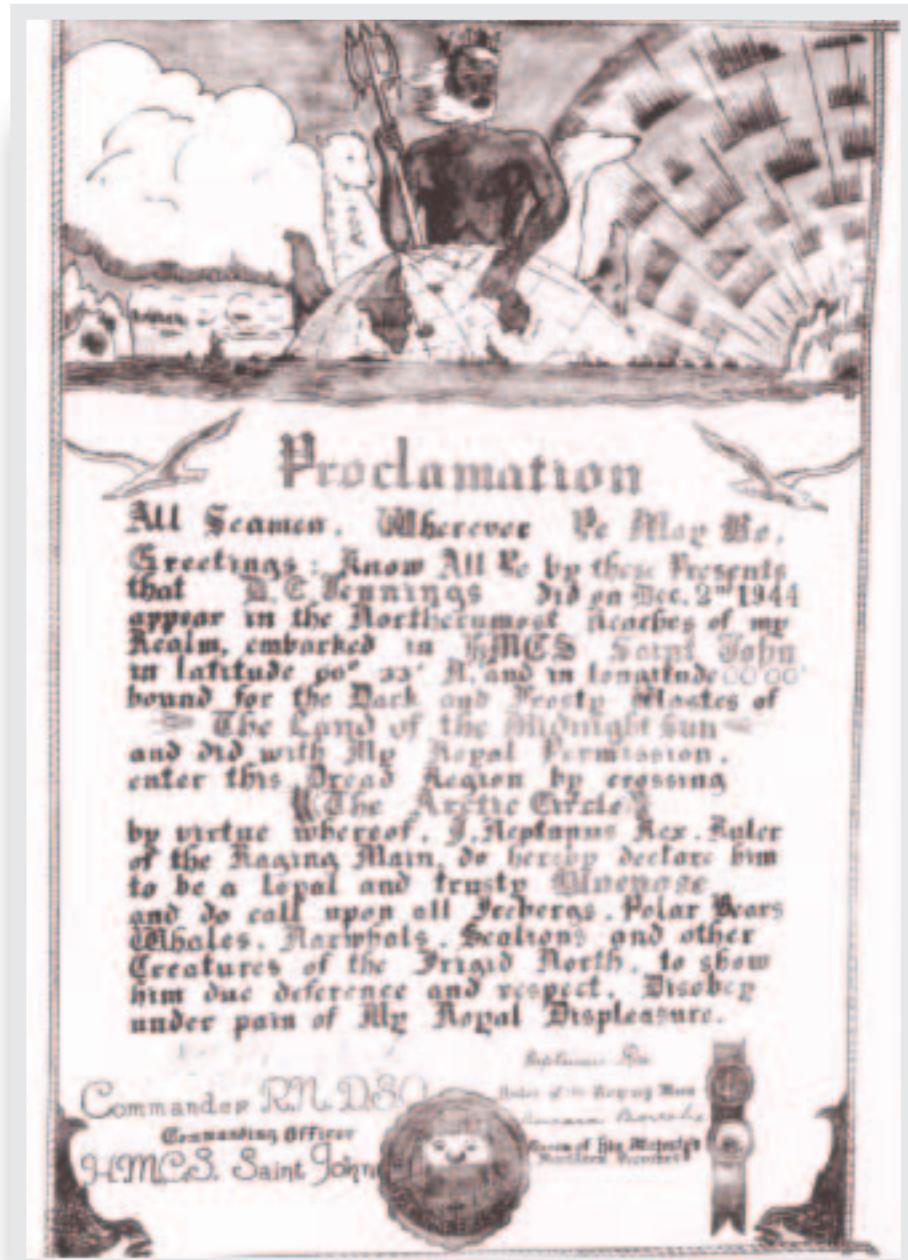
* * *

Depuis que le HX-1, le premier convoi transatlantique à destination de l'Europe, a quitté Halifax le 16 septembre 1939, la MRC a eu pour principal rôle de contribuer à assurer la sécurité et la ponctualité des navires marchands qui ravitaillent la Grande-Bretagne. La longue campagne acharnée pour gagner la guerre contre les U-Boote s'est surtout déroulée dans l'Atlantique Nord, mais les choses ont changé avec l'invasion de la Normandie. Les Allemands répliquent aux débarquements en concentrant leurs sous-marins autour des îles britanniques, déclenchant ainsi une campagne des eaux côtières qui se poursuivra jusqu'à la fin de la guerre. Les escorteurs canadiens jouent un rôle de premier plan dans cette lutte brutale, mais peu connue, comme ils l'ont fait dans la campagne océanique.

Le succès des U-Boote dans les eaux côtières peu profondes surprend aussi bien les Allemands que les Alliés. L'ennemi a équipé ses sous-marins d'un schnorkel qui leur permet de recharger les batteries de leur dispositif de propulsion sous-marine tout en continuant de naviguer en plongée. Il s'agit là d'une mesure désespérée pour tenter de les mettre à l'abri des avions alliés pourvus de radar, qui sont passés maîtres dans l'art de fondre sur les U-Boote naviguant en surface. Durant les opérations de Normandie, les sous-mariniers ont découvert qu'ils pouvaient non seulement survivre, mais aussi maintenir des positions d'attaque proches des ports alliés, ce qu'ils n'avaient pas osé faire depuis les premiers mois de la guerre. En effet, le sonar des navires de guerre, seul équipement fiable pour détecter les sous-marins en plongée, s'est avéré d'une efficacité limitée dans les eaux côtières. Ainsi que le racontera un vétéran de la chasse aux U-Boote :

En eau peu profonde, le commandant d'un U-Boot, lorsqu'il court le risque de se faire prendre en chasse, peut consulter la carte et

¹¹² ANC, « Board of Inquiry, Refusal of Duty — Rivière-du-Loup ».



*Les marins qui franchissent le cercle arctique sont admis dans l'« Ordre des Nez-Bleus » par « Neptunus Rex » et la « Reine Aurora Borealis ». Durant la Deuxième Guerre mondiale, ce club exclusif comptera parmi ses membres les équipages d'au moins 15 navires de guerre canadiens. Le lieutenant D.C. Jennings, de la frégate NCSM **Saint John**, y a été admis en 1944. (PMR 924307)*

poser son engin sur le fond de la mer, au sein d'un amas de rochers ou dans une vallée sous-marine, ce qui nous oblige à passer le fond au peigne fin et à identifier, parmi les protubérances détectées, celles qui correspondent à des rochers ou à de vieilles épaves et celles qui révèlent peut-être la présence de l'ennemi. Ajoutons la complexité des manœuvres nécessaires pour se placer au-dessus d'une petite excroissance sur le fond de la mer, voire simplement pour maintenir le contact avec elle, pendant que le courant de marée ne cesse de faire dériver le navire, et l'on comprendra que ce type de recherche exige beaucoup de foi et de patience.¹¹³

En outre, parce que la géographie des eaux côtières oblige les navires marchands à suivre des routes fixes bien connues, les U-Boote, au lieu de rechercher activement des objectifs ainsi qu'ils doivent le faire en haute mer, peuvent se poser sur le fond et y attendre que les objectifs viennent à eux. Les navires alliés finiront par mettre au point des contre-mesures pour faire face à ces nouveaux problèmes, mais il leur faudra du temps.

Après la guerre, des chercheurs de la Royal Navy diviseront la campagne des eaux côtières en trois phases distinctes. Au cours de la première, qui va de l'invasion de juin à l'abandon des bases de sous-marins du golfe de Gascogne, en août 1944, les U-Boote obtiennent un succès limité, mais subissent de lourdes pertes. Au cours de la deuxième phase, qui s'étend de septembre à novembre 1944, les U-Boote sont redéployés dans des bases norvégiennes, et leurs activités connaissent « une période particulièrement creuse ». Décembre marque le début de la troisième phase, la plus intense, qui demeurera la principale activité de la flotte de U-Boote jusqu'à sa reddition, en mai 1945.

Les navires marchands que les Allemands s'efforcent d'envoyer par le fond sont indispensables à la progression des armées alliées à travers le nord-ouest de l'Europe. Les officiers de la marine responsables de l'itinéraire des convois font face à un dilemme : ils doivent en effet veiller à ce que le matériel atteigne rapidement sa destination et, en même temps, choisir la route la plus sûre (qui, en règle générale, est aussi la plus longue et la plus lente) pour qu'il arrive effectivement à bon port. Durant la deuxième phase de l'offensive des eaux côtières, les autorités britanniques déplacent vers le sud l'itinéraire des convois de l'Atlantique Nord, qui s'approchent normalement des îles britanniques par le nord de l'Irlande, pour leur faire emprunter les abords sud-ouest du canal Saint-Georges ou de la Manche. Ce faisant,

elles allongent le trajet que doivent parcourir les U-Boote basés en Norvège, diminuant ainsi le temps qu'ils passent à l'arrêt et multipliant les possibilités d'interception. Alors que l'automne tire à sa fin, beaucoup de navires marchands continuent de débarquer leur cargaison en Grande-Bretagne, mais ils sont de plus en plus nombreux à gagner directement des ports libérés tels que Cherbourg ou Le Havre. En décembre, lorsque l'Escaut est enfin débarrassé des Allemands et des mines, une grande partie de ces navires traversent eux-mêmes la mer du Nord pour décharger leur fret à Anvers, près des armées alliées qui en ont besoin.

Les précieux transports reçoivent trois types de protection. Tout d'abord, les avions de patrouille maritime — Liberator, Sunderland et Wellington — survolent les convois eux-mêmes et patrouillent des secteurs clés tels que les voies d'accès de la Manche et du canal Saint-Georges. D'autre part, des escortes rapprochées, formées de corvettes, de dragueurs de mines ou de chalutiers, accompagnent les convois tout au long de la traversée. Enfin, des groupes d'appui anti-sous-marins, normalement constitués de quatre ou cinq destroyers, frégates ou avisos patrouillent isolément les endroits que l'on soupçonne d'abriter des U-Boote et ceux dont la topographie oblige les navires marchands à suivre des routes fixes. Lorsqu'on sait qu'un convoi est en danger, ou qu'il a été attaqué, le groupe d'appui du secteur va prêter main-forte à l'escorte rapprochée.

Les membres les plus méconnus de cette triade sont ceux des escortes rapprochées, dont 19 corvettes de la MRC qui s'acquittent de cette tâche fastidieuse, mais nécessaire, depuis le mois de mai 1944. Les convois côtiers comprennent normalement une dizaine de navires marchands, qui sont généralement des caboteurs, des LST (navires de débarquement de chars) ou des transports de plus fort tonnage s'avancant sur une ou deux longues colonnes. Ces formations sont lentes — la vitesse de progression est d'environ sept noeuds — peu manœuvrables et notoirement indisciplinées. Leurs escorteurs (il n'y en a souvent qu'un seul) doivent constamment les guider à travers d'étroits chenaux déminés, en ramenant dans le droit chemin, par la prière ou la menace, les capitaines réticents, voire carrément récalcitrants. En cas d'offensive, l'escorte rapprochée a généralement ordre de ne pas contre-attaquer et de conduire plutôt son convoi hors de danger en abandonnant la chasse aux groupes d'appui. Cette tactique est pleine de

¹¹³ Wemyss, D.E.G. *Walker's Hunting Groups in the Western Approaches*, Liverpool, Liverpool Daily Post and Echo, 1948, p. 139.



sagesse, car les escortes rapprochées ne possèdent pas l'équipement et l'entraînement modernes nécessaires pour détruire les U-Boote en eau peu profonde, mais elle ajoute au caractère ingrat de leur tâche. Durant la dernière année de la guerre, les corvettes de la MRC escortent des centaines de convois côtiers, et, bien qu'elles accomplissent là une tâche précieuse, celle-ci est extrêmement impopulaire.

En dehors des bordées que tirent occasionnellement à terre les marins assoiffés, la monotonie de ce travail n'est interrompue que par le mauvais temps ou l'apparition subite de l'ennemi. Le rapport d'octobre 1944 du NCSM *Moose Jaw* contient des exemples de problèmes occasionnés par les vents violents et la mer houleuse d'automne. Le 11 octobre, alors que le *Moose Jaw* est amarré à un corps-mort dans Milford Haven, bord à bord avec le NCSM *Louisbourg*, sa coque subit des avaries à force de heurter celle de son voisin. Ce mois-là, la corvette escorte trois convois. L'un d'eux est obligé de gagner un abri. Dans un autre convoi, le capitaine du navire où se trouve le commodore décide de son propre chef de relâcher dans une baie pour y attendre la fin d'une tempête. Le commodore est incapable de se rendre à bord d'un autre navire ou de nommer un remplaçant et, selon le capitaine du *Moose Jaw*, « *la confusion s'empare du convoi qui se disperse dans tous les sens* ». La corvette se trouve dans l'obligation de rassembler la formation. Le même mois, d'autres corvettes affrontent aussi des situations difficiles : le NCSM *Trentonian* doit rattraper une remorque qui s'est détachée au beau milieu d'un convoi, et le capitaine du *Mayflower* juge les conditions si déplaisantes qu'il « *découvre que la décision de poursuivre ou non une avance difficile au cœur des intempéries, et de risquer d'endommager son navire, est tout aussi difficile à prendre dans la Manche que dans l'Atlantique Nord* ».

Le début de la phase la plus intense de l'offensive côtière des U-Boote, en décembre, relègue les conditions météorologiques au rang de préoccupation secondaire. Ce mois-là, quatre U-Boote pénètrent dans la Manche, où deux d'entre eux font des victimes. Le 18, l'*U-486* frappe le premier au large de Falmouth, y attaquant un convoi dont il coule l'un des navires marchands. Le NCSM *Algoma*, qui fait partie de l'escorte, est incapable de détecter l'assaillant. Au cours des 10 journées qui suivent, le sous-marin fait des ravages, coulant deux transports, une frégate et une péniche de débarquement, et endommageant un autre escorteur avant de s'enfuir en Norvège.

L'*U-772* arrive dans le sillage de l'*U-486*. Le 23 décembre, ayant pénétré profondément dans la Manche, il envoie un navire marchand par le fond au large de l'île de Wight, puis demeure à l'affût. Six jours plus tard, au large de la presqu'île de Portland, alors que le NCSM *Calgary* escorte un convoi vers l'ouest, une violente explosion éclate contre le flanc extérieur de l'avant-dernier navire de la colonne de bâbord. Le *Calgary*, unique escorteur, se lance immédiatement à la recherche du sous-marin attaquant — l'*U-772* — mais, trois minutes plus tard, une seconde explosion secoue un autre transport. Le *Calgary* lance un certain nombre de grenades sous-marines sur des échos incertains, mais le sous-marin s'échappe. Ses deux victimes arriveront heureusement à bon port, mais l'*U-772* n'aura pas autant de chance. La nuit suivante, le commandant d'aviation Cameron Taylor du 407^e Escadron de l'ARC, à bord de son patrouilleur Wellington, détecte le schnorkel du sous-marin grâce à son radar et détruit l'*U-772* au cours d'une habile attaque à basse altitude.

Les pertes de décembre dans la Manche, et d'autres dans la mer d'Irlande en janvier, incitent les autorités de la marine à prendre des mesures défensives plus vigoureuses. Elles mettent donc en œuvre une campagne de plus grande envergure de minage en eau profonde et intensifient les patrouilles effectuées par des navires de guerre et des avions. Ces mesures, dont l'application se poursuivra jusqu'à la fin de la guerre, auront leur utilité, mais les U-Boote continueront à faire des victimes, dont, en février, une corvette canadienne.

L'après-midi du 22 février, le NCSM *Trentonian* escorte vers l'est à travers la baie de Falmouth le convoi BTC-76 — 14 navires sur deux colonnes — dans des conditions pratiquement idéales. Le vent est léger, la mer calme et la visibilité de 16 kilomètres. À 13 h 20, alors que la corvette, unique escorte, est en train de zigzaguer devant le convoi, une explosion ébranle le caboteur *Alexander Kennedy*, deuxième navire de la colonne de tribord. Sur la passerelle du *Trentonian*, l'officier de quart sonne immédiatement le branle-bas de combat et ordonne à l'homme de barre de virer à bâbord en direction du convoi. Pendant que l'escorteur effectue son virage, l'opérateur du sonar détecte un contact sur la route du convoi. Entre-temps, le commandant du navire, le lieutenant C.S. Glassco de la RVMRC, est arrivé sur la passerelle. Jugeant que, « *du fait de la position et de la distance de l'écho par rapport au navire torpillé, il est hautement improbable qu'il s'agisse d'un sous-marin* », il met le cap au sud-ouest, en présumant que



l'U-Boot, adoptant une tactique fort prisée, a attaqué à partir d'une position située entre le convoi et la côte.

Pendant que le *Trentonian* s'approche du convoi à une vitesse de 14 noeuds, Glassco ordonne de mouiller son équipement antiacoustique et demande au commodore de quel côté l'*Alexander Kennedy* a été torpillé. Lorsqu'il apprend que c'était à tribord, et non à bâbord ainsi qu'il l'avait cru, il se dirige immédiatement, en passant derrière le navire de tête, vers le côté extérieur de la formation. À 13 h 30, au moment même où le *Trentonian* dépasse la colonne de tribord du convoi, « *une violente explosion se fait sentir par tribord arrière et le navire pivote brusquement de ce côté* ». Une torpille, manifestement destinée à un autre navire, a frappé le tunnel de l'arbre et enfoncé la cloison de la salle des machines. Cette dernière est instantanément inondée et la corvette s'enfonce doucement par l'arrière. Lorsque Glassco reçoit les rapports d'avaries, il conclut qu'il est impossible de sauver le *Trentonian*, et, à 13 h 34, ordonne l'abandon du navire. Tous les marins, sauf six, seront sauvés.

L'U-Boot a bien choisi son secteur d'attaque, car l'importante force d'escorteurs qui explore celle-ci jusqu'au lendemain matin fait chou blanc. Le rapport du commandant du groupe d'appui qui dirige la chasse décrit les frustrations inhérentes aux recherches en eau peu profonde :

En l'occurrence, tout ce qui pouvait être fait pour prévenir la fuite de l'U-Boot semble l'avoir été et on a rapidement mobilisé une véritable armada de petits navires pour garder les endroits par où il aurait pu s'enfuir. Malheureusement, il y a toujours moyen de trouver une issue et aucun plan ne peut tout prévoir lorsque 50 pour 100 des navires engagés sont distraits par de faux contacts. En effet, la baie de Falmouth est notoire pour ses échos parasites, qui fleurissent comme marguerites sur un terrain de golf en été, et, depuis le tout début de la campagne estivale, ce secteur a fait le désespoir des groupes de chasse.

Tel un blaireau très mouillé fouissant ce même terrain de golf, l'*U-1004* se fraie un chemin hors de la baie de Falmouth, malgré le nombre considérable de grenades sous-marines qu'on lance contre lui.

Il est douteux qu'aucune des corvettes canadiennes chargées d'assurer une escorte rapprochée dans les eaux britanniques ait jamais réellement attaqué un U-Boot, mais les groupes d'appui de la MRC sont bien plus en mesure de

riposter. Non seulement ils ont reçu un entraînement plus intensif, mais ils possèdent un équipement plus moderne, dont les derniers modèles de sonar, des appareils de radionavigation pour déterminer leur position exacte et des écho-sondeurs pour distinguer des épaves les U-Boote reposant sur le fond. La plupart des groupes d'appui sont pourvus de cet équipement — et d'une puissance de feu assortie —, mais seuls quelques-uns possèdent cette dose indéfinissable de jugeotte ou d'astuce nécessaire pour repérer et détruire les sous-marins dans les eaux côtières.

L'un de ces oiseaux rares est le groupe d'escorte (GE) 9 de la MRC. Doté d'un effectif de quatre à six frégates de type River (selon les calendriers de radoub), il participe à la campagne côtière depuis le début. Il ne possède pas seulement de l'expérience, il a aussi de la chance. Depuis août 1944, il a en effet détruit dans les eaux britanniques deux U-Boote qui viennent s'ajouter aux deux autres qu'il a déjà anéantis dans l'Atlantique Nord. Une grande partie de son succès est attribuable à ses chefs. Son officier supérieur, le commander A.F.C. Layard de la RN, dirige des groupes anti-sous-marins depuis les jours sombres de la bataille de l'Atlantique. Si son journal personnel révèle que les longues heures passées en mer tout au long de la guerre ont mis ses nerfs à rude épreuve, Layard bénéficie toutefois de l'excellente collaboration des capitaines du groupe. Des officiers tels que les lieutenants-commanders Clarence King et William Stacey, tous deux de la RMRC, comptent au nombre des meilleurs réservistes de la MRC et, comme Layard, ont passé la guerre à combattre les U-Boote. De même, les équipes de sonar des frégates ont accumulé une riche somme d'expérience.

Le GE 9 fait la preuve de son habileté par la rapidité avec laquelle, le 16 février 1945, il élimine l'*U-309*. La frégate NCSM *Saint John*, qui apporte son appui à un petit convoi au large du nord-est de l'Écosse, détecte un contact au fond de la mer alors qu'elle mène ce convoi à travers le Moray Firth. La suite des événements est un modèle de destruction en eau peu profonde. Layard, qui agit à la fois comme capitaine du *Saint John* et comme officier supérieur du groupe, donne d'abord l'ordre d'effectuer un passage à petite vitesse pour relever à l'écho-sondeur la forme du contact, afin de pouvoir identifier celui-ci et vérifier s'il repose effectivement sur le fond de la mer. En même temps, le navigateur se sert de l'appareil de radionavigation « Gee » pour établir la position exacte du contact, et déterminer s'il existe une épave connue



Les éléments de l'équipage d'un navire : si la confiance et le respect circulent librement entre eux, le résultat est généralement un « navire heureux ».

*En haut, on peut apercevoir les matelots dans leur poste exigu et mal aéré, où ils mangent, dorment et profitent du peu de loisirs dont ils disposent. Au milieu, quelques-uns des officiers de l'**Algonquin**, qui viennent peut-être tout juste de se livrer à une séance de gymnastique de carré à bord du navire amiral, se détendent dans leur propre carré. En bas, ces officiers mariniers, qui assurent la cohésion de l'ensemble, sont ceux de l'**Algonquin**.*



(PA 180509)



(PMR 92462)



(PMR 92524)

à cet endroit. Selon le compte rendu ultérieur de Layard :

Aucune épave n'ayant été reportée sur les cartes dans les environs, nous avons attaqué le contact en lui lançant un groupe de cinq grenades. Cette première attaque a fait remonter de l'huile à la surface et une nouvelle attaque au Hedgehog en a fait remonter encore davantage. Une troisième attaque utilisant cinq grenades sous-marines lancées en ligne au moyen de l'écho-sondeur a encore produit de l'huile et une certaine quantité de débris — surtout des éclats de bois, mais aussi des pages d'un journal de transmissions allemand, un tube d'acide borique portant, en allemand, les mots « Fournitures médicales Kiel » et un petit flacon d'aluminium. Nous avons livré, avant la tombée de la nuit, plusieurs autres attaques qui ont fait remonter à la surface une huile identifiée comme du gas-oil, et d'autres morceaux de bois.

Au cours des deux journées qui suivent, d'autres grenades sous-marines ramènent de nouveaux débris à la surface, mais l'*U-309* a probablement été détruit dès les premières attaques.¹¹⁴

Le mois suivant, une autre destruction due au GE 26 démontre que la chance peut parfois se révéler aussi importante que l'habileté. Le 20 mars, juste avant minuit, alors que le NCSM *New Glasgow*, en route pour une séance d'entraînement, croise au large du Lough Foyle, en Irlande du Nord, une vigie s'exclame : « *Avions approchant à basse altitude!* » En fait, le matelot a été induit en erreur par le puissant bruit de soufflerie d'un schnorkel, et il a tôt fait de se reprendre en criant « *Objet dans l'eau très proche!* » Ces deux avertissements attirent immédiatement l'attention du capitaine et de l'officier de quart, qui aperçoivent un schnorkel entre 45 et 90 mètres à peine en avant du navire. Quelques secondes plus tard, le *New Glasgow* heurte le contact et le choc soulève la frégate. Pourtant, malgré les efforts du GE 26 et de deux autres groupes d'escorte de la MRC, on ne découvrira aucune autre trace de ce qui était manifestement un sous-marin.¹¹⁵

Le *New Glasgow* a littéralement éperonné l'*U-1003*. Par la suite, des prisonniers de guerre confirmeront que l'*U-Boot* était en train d'utiliser son schnorkel lorsqu'il a été soudainement ébranlé par un choc violent sur l'arrière. Bien que le marin surveillant le détecteur d'émission radar ait observé des signaux à proximité, il a omis d'en aviser son capitaine. Sous le choc, le sous-marin a pris une gîte de 30 degrés et plongé brusquement de 60 mètres jusqu'au fond. Son équipage pouvait entendre distinctement, au-dessus de lui, les « scies circulaires »

de l'équipement antitorpille acoustique du GE 26, et plusieurs grenades anti-sous-marines ont secoué l'*U-1003*, mais, au bout d'une heure ou deux, celui-ci a pu s'éloigner en tapinois. Ce n'est qu'en faisant surface, 24 heures plus tard, que l'équipage pourra constater l'étendue des avaries. Le schnorkel et le périscope sont complètement démolis, un canon de 20 mm et une antenne ont été arrachés et le kiosque est gauchi. Un contact qui s'approche oblige l'*U-1003* à plonger, mais il est impossible de refermer hermétiquement l'écouille principale et le kiosque est inondé. Au bout de 20 autres heures, l'*U-Boot* refait surface. Son capitaine espère pouvoir procéder à des réparations ou s'échouer sur la côte irlandaise, non loin de là, mais, à l'approche d'un autre contact, il décide de saborder son navire. Quatre heures plus tard, la frégate NCSM *Thetford Mines*, qui gagne Londonderry afin d'y subir des réparations, découvre 31 survivants dans la mer, et la destruction du sous-marin est portée à l'actif du *New Glasgow*.¹¹⁶

Malgré l'efficacité croissante dont font preuve les forces anti-sous-marines alliées contre les U-Boote équipés de schnorkels, ces derniers feront des victimes jusqu'à la toute fin de la guerre. En mars 1945, le dragueur de mines NCSM *Guysborough* est du nombre. Navire à l'excellente réputation et vétéran des opérations de déminage au large de la Normandie, le *Guysborough* est en train de regagner les eaux européennes après avoir subi un radoub au Canada. Le 17 mars, le dragueur de type Bangor, qui navigue seul, est en train de franchir la dernière étape de son voyage, à environ 400 kilomètres au nord du cap Finisterre. Il maintient une veille sonar et remorque un générateur de bruit antitorpille acoustique (ou CAT), sans zigzaguer, car le rapport-radio quotidien sur les U-Boote laisse présumer l'absence de sous-marins dans les environs.

En début de soirée, une torpille acoustique de l'*U-878* explose contre l'arrière du *Guysborough*. Le CAT aurait dû attirer la torpille loin du bruit de l'hélice du navire, mais conformément à la pratique normale on l'a mouillé à une distance de 228 mètres, apparemment insuffisante pour détourner la torpille (cette pratique sera modifiée lorsqu'on connaîtra le sort du *Guysborough*). Dès le moment de l'explosion, le navire s'enfonce par l'arrière et donne légèrement de la bande

¹¹⁴ DSH, archives de la marine, rapport mensuel de l'officier supérieur du 9^e Groupe d'escorte, le 3 mars 1945.

¹¹⁵ DSH, NCSM *New Glasgow*, rapport mensuel.

¹¹⁶ DSH, Amiraute, « Report on the Interrogation of Survivors of *U-1003* ».





*Le drageur de mines condamné
NCSM **Guysborough**. (PA 133877)*



*Bien que cette photographie soit celle des survivants d'un autre torpillage, elle permet de constater les dimensions réduites d'un canot Carley. C'est à une embarcation de ce type que 42 marins du **Guysborough** se sont cramponnés lorsque leur navire a sombré. Par ailleurs, les marins qu'on voit ici portent la brassière de la MRC qui a sauvé de nombreuses vies, mais qui a coûté cher aux hommes du **Guysborough**. (PMR 94306)*

à bâbord, mais, bien qu'une partie de l'arrière ait été emportée, il ne semble pas en danger de sombrer. Les équipes de l'organisation sécurité bouchent les voies d'eau et étayent la cloison arrière, pendant que le reste de l'équipage se rassemble sur le pont supérieur et met à l'eau toutes les embarcations.

Environ 90 minutes plus tard, une deuxième torpille frappe le navire par le travers tribord. Le *Guysborough* commence alors à s'enfoncer rapidement, et le capitaine, le lieutenant B.T.R. Russell de la RMRC, donne l'ordre de l'abandonner. Russell procède rapidement à une dernière exploration du pont supérieur avant de quitter lui-même le navire. Selon les récits qu'on recueillera par la suite, on constate la présence dans l'eau de tous les marins qui étaient à bord, sauf deux. La vedette du *Guysborough* est trop gravement endommagée pour être utile, et la baleinière a chaviré, mais on a largué cinq canots pneumatiques Carley. Un groupe de 48 marins en a attaché quatre ensemble, mais les 42 autres survivants s'entassent autour du canot restant, qui s'éloigne des quatre premiers.

Le navire a envoyé un message de détresse après avoir été touché par la première torpille, et le commandant en chef du Western Approaches Command a immédiatement dépêché des navires sur les lieux, mais les marins du *Guysborough* passent 19 longues heures dans l'eau glaciale avant l'arrivée du premier. Dans l'intervalle, 49 hommes seront morts, dont 36 des 42 cramponnés au canot Carley isolé. L'un des survivants, le premier maître Maurice Benoît, fera un récit poignant du temps passé sur le canot surchargé.

J'arrivais tout juste sur la passerelle, en venant de la salle des cartes, lorsque la torpille a touché le navire, et j'ai été projeté à une quarantaine de pieds de celui-ci par la force de l'explosion. À ce moment-là, j'ai cru que j'étais seul dans l'eau et j'ai nagé environ une demi-heure avant d'atteindre le canot Carley, auquel s'accrochaient déjà 40 hommes; j'ai porté ce nombre à 41. Un peu plus tard, nous avons entendu quelqu'un appeler à l'aide. Joseph Norvel Gouthro et moi-même nous sommes alors élancés à la nage pour ramener un des officiers, qui était assez grièvement blessé. Nous avons été bien déçus tous les deux, quelques minutes après, lorsqu'il est décédé.

Constatant que « les choses ne s'annoncent pas très bien », les survivants s'organisent. On place les hommes mariés et pères de famille tout près du canot, « où ils auront les meilleures chances de survie ».

Compte tenu des circonstances, nous nous sommes plutôt bien débrouillés jusqu'au soir. Lorsqu'il a commencé à faire noir, la température est devenue bien plus froide qu'elle ne l'avait été; or, on ne peut pas vraiment dire qu'il ait jamais fait chaud. Malheureusement, avec l'arrivée de la noirceur, un vent froid s'est levé, et c'est ce qui a emporté quelques-uns des gars qui avaient tenu jusque-là de toute leur force et leur volonté. Il n'a pas fallu grand temps avant que certains commencent à se plaindre du froid et déclarent qu'ils ne croyaient pas pouvoir tenir beaucoup plus longtemps. Il n'y avait pourtant rien que personne puisse y faire; il fallait tout simplement serrer les dents et se cramponner.

Durant la guerre, la MRC a mis au point une nouvelle brassière, très bien accueillie par les marins, grâce à laquelle de nombreuses vies ont été sauvées. Malheureusement, cette nuit-là, un défaut auquel personne n'avait songé cause la mort de quelques hommes.

Le vent était très fort, en plus d'être froid, et la mer était extrêmement mauvaise. Je crains que ce fait ait été à l'origine de la perte de nombreux hommes. Si le temps avait été meilleur, il y aurait eu davantage de survivants.

Le canot Carley s'est retourné à deux reprises et c'est l'une des pires choses qui se soient produites dans toute cette aventure. Quelques-uns des gars s'étaient attachés au canot et, lorsque celui-ci s'est retourné, ils n'ont pas pu se libérer. Ils ont donc été coincés en dessous et se sont noyés. La première fois, huit d'entre eux sont morts, et la deuxième fois, cinq autres.

En effet, certains marins se sont attachés au canot au moyen d'un mousqueton fixé à la brassière, mais leurs doigts sont trop ankylosés pour ouvrir ce mousqueton lorsque le canot chavire. Par la suite, à cause de cette tragédie, on reliera le mousqueton à un filin de trois mètres, ce qui permettra aux marins ainsi pris au piège de se dégager.

À 1 h, il ne reste plus que 20 marins. Parce qu'ils ne peuvent pas tous s'approcher du canot, ils s'attachent à ceux qui en sont capables.

Au tout début, notre moral avait été très bon. Nous chantions beaucoup pour passer le temps, et pour demeurer d'autant meilleure humeur que possible, compte tenu des circonstances. De temps à autre, les chants s'interrompaient et quelqu'un entamait une prière. Très bientôt, nous nous joignions tous à lui. Coder [John Charles] Gleason était le seul à avoir encore une montre en état de marche et, de temps à autre, il nous annonçait l'heure. Il n'y avait pas d'autre manière





*La crique du port d'Ostende après l'accident qui a décimé la 20^e Flottille de torpilleurs,
le 14 février 1945. (PA 180511)*

de sentir réellement le passage du temps. C'était comme si celui-ci n'existant pas, comme si cette mésaventure allait durer éternellement, et comme s'il était possible de passer simplement de vie à trépas sans que le temps ait rien à y voir.

Nous avons commencé à nous sentir ainsi aux petites heures du matin. On ne peut pas dire que le moral flétrissait. Personne n'avait peur. Le temps n'avait plus d'importance. En fait, au bout d'un certain temps, nous avons demandé à Gleason de ne plus nous dire l'heure, car il nous donnait l'impression que notre attente durait plus longtemps.

La dernière fois où il nous a annoncé l'heure, vers trois heures, nous n'étions plats que 11. Quelqu'un d'autre s'est éteint entre ce moment-là et l'aube.

En un sens, nous ne nous attendions pas vraiment à ce qu'on vienne nous récupérer. On est censé toujours se sentir mieux à la lumière du jour, mais, en fait, l'arrivée de l'aube n'a pas semblé faire la moindre différence. La mer était toujours là, de même que le ciel, et j'imagine que le vent était toujours aussi froid, seulement, à ce stade, nous ne pouvions plus sentir grand-chose. À midi, nous n'étions plus que six. Les gars mouraient sans une plainte. Ils semblaient simplement s'endormir de froid. Ils étaient là en train de vous parler et, l'instant d'après, ils n'y étaient plus. On réalisait alors à quel point la frontière est parfois très mince entre la vie et la mort.

Il est 14 h, le 18 mars, lorsque la frégate HMS *Inglis* découvre les deux groupes de survivants. Trop faibles et ankylosés pour escalader les filets de débarquement, les marins, au nombre desquels Gouthro et Gleason, doivent être hissés à bord. Ainsi que le racontera Benoît, « *C'était assurément un sentiment merveilleux de réaliser, après tout ce que nous avions enduré, que nous étions sains et saufs, et au milieu d'amis. Je crois que le plus réconfortant de tout a peut-être été de retrouver plus de 30 [autres] survivants du Guysborough.* »¹¹⁷

Le désastre du *Guy'sborough* suit immédiatement une autre tragédie qui vient de décimer l'une des flottilles de torpilleurs de la MRC. Ces deux unités canadiennes ont passé un hiver fort peu mouvementé. La 65^e, qui a partagé son temps entre Ostende et Great Yarmouth, s'est livrée à une opération offensive ainsi qu'à des patrouilles défensives sur la route des convois qui font la navette entre la Tamise et Anvers, mais elle n'a pas rencontré de forces allemandes. La 29^e, transférée à Ostende à la mi-janvier, n'a rencontré l'ennemi qu'une seule fois en 13 opérations.

Durant ce temps, le lieutenant-commander Kirkpatrick a tenté de réunir les deux flottilles canadiennes dans une seule et même base. Après la chute de Walcheren, les planificateurs des forces côtières ont envisagé d'ouvrir une nouvelle base à Veere, sur la rive orientale de l'île, afin de pouvoir étendre leurs opérations plus loin sur la côte, ce qui leur permettrait de soumettre à un blocus plus efficace les bases de torpilleurs de l'ennemi et d'améliorer leurs chances d'intercepter ses convois côtiers. Lorsque Kirkpatrick a entendu parler de ce plan, il a proposé d'utiliser Veere comme base des torpilleurs canadiens. En dehors de raisons évidentes d'ordre national, les deux flottilles se seraient complétées sur le plan opérationnel et auraient pu partager les mêmes effectifs supplémentaires, ce qu'elles ne peuvent pas faire avec les flottilles de la RN en compagnie desquelles elles servent normalement. En fin de compte, le plan d'ouverture d'une base à Veere est tombé à l'eau et le projet qu'avait conçu Kirkpatrick de réunir les deux flottilles canadiennes pour qu'elles puissent travailler côté à côté a avorté.¹¹⁸

Il est fort dommage que Kirkpatrick n'ait pu arriver à ses fins, car, le 14 février, la 29^e Flottille est pratiquement anéantie par un tragique accident dans l'enceinte pourtant sûre du port d'Ostende. L'après-midi du 14 février, quatre des torpilleurs de la 29^e se préparent aux opérations de la nuit. L'équipage du torpilleur 464 est en train de procéder à sa vérification d'armement en mer lorsque l'un de ses moteurs tombe en panne à cause de la présence d'eau dans le circuit de carburant. Ce type d'incident, qui semble résulter d'une contamination du carburant pompé à terre par un bateau-citerne, est devenu monnaie bien trop courante. Le personnel de l'entretien de la base prétend avoir trop à faire pour s'en occuper et conseille aux mécaniciens d'extraire l'eau de leurs réservoirs de carburant en la pompant dans des seaux, puis de vider ceux-ci par-dessus bord.

Le 14 février, lorsque le chef mécanicien du torpilleur 464 voit se reproduire le problème, il fait appel au personnel de la base. Ne trouvant personne pour l'aider, il entreprend de corriger lui-même la situation et, rejetant la méthode des seaux, trop lente à son goût, se sert de la pompe de cale pour évacuer l'eau directement dans le port. Il demande à un chauffeur de jeter un coup d'œil au-dessus du bord pour le prévenir lorsque l'eau aura été évacuée et que l'essence commencera à couler dans le port.

¹¹⁷ DSH, entretien avec le premier maître Maurice Benoît, sans date.

¹¹⁸ DSH, Relation de la MRC, « RCN Operations in UK Waters after 20 September 1944: Coastal Forces ».



Le second du torpilleur 464 assiste par hasard à l'opération de pompage. Lorsqu'on lui explique de quoi il s'agit, il « *se contente de dire "O.K."* ». En 20 minutes, 190 litres de liquide sont ainsi pompés par-dessus bord. Le mécanicien expliquera par la suite à une commission d'enquête « *qu'il a pris ces mesures parce qu'il jugeait de son devoir de rendre le bateau opérationnel à temps pour prendre la mer à 17 h 30 le même jour* ».¹¹⁹

Des enquêtes ultérieures permettront de conclure que le carburant du 464 était probablement décoloré par la présence de résidus, ce qui le rendait difficile à distinguer de l'eau pompée à l'extérieur du réservoir. Pourtant, l'odeur du carburant à haut indice d'octane s'est évidemment répandue dans tout le port. Les témoignages révéleront que plusieurs officiers et matelots, dont les capitaines des quatre torpilleurs, « *ont tous remarqué l'odeur d'essence, mais aucun d'entre eux n'a donné l'alerte* ». Vers 16 h, quelqu'un repère des flammes entre les deux torpilleurs amarrés côté à côté juste sous le vent du 464. Quelques minutes plus tard, de violentes explosions ébranlent le port d'Ostende.

L'arrière-bassin est bondé de navires côtiers. Il y a 16 torpilleurs à quai dans un petit bassin, ou crique, situé à l'écart du port principal et mesurant environ 137 mètres de long sur 37 mètres de large. Juste à la sortie de celui-ci, mais en aval, 15 autres torpilleurs et deux vedettes de plus fort tonnage sont amarrés devant l'unité mobile des forces côtières. Non loin de là se trouvent plusieurs LST et dragueurs de mines. En tout, 32 navires et l'unité mobile sont entassés dans un secteur d'à peine un tiers de kilomètre carré.

Attisé par une brise de terre, l'incendie s'étend rapidement. Les bateaux de la 29^e, qui se trouvent au fond de la crique, sont les premiers à disparaître. Les torpilleurs 465 et 462 explosent presque immédiatement, bientôt suivis du 438 britannique et du 466 canadien. Derrière eux, deux autres, le 444 d'une flottille de la RN et le 459 de la 29^e, partent à la dérive avant d'être détruits par les flammes. Trois bateaux canadiens, amarrés côté à côté à l'entrée de la crique, sont sauvés par la prompte intervention du capitaine d'armes du 485 qui met en route les moteurs de ce dernier et, faisant avancer simultanément les trois navires, les met à l'abri du danger. Le sinistre se propage à travers le port, finissant par détruire 12 torpilleurs, dont cinq de la 29^e, et par en endommager sérieusement cinq autres.

L'arrière-bassin est la proie des flammes. Selon le commandant de la base :

Il y avait de violentes explosions provenant peut-être des réservoirs d'air des torpilles en train

*de sauter. Des munitions — des obus de 6, entre autres — explosaient dans tous les sens, des fusées éclataient et des grenades sous-marines brûlaient, et une nappe de flammes couvrait tout le secteur, sous un voile de fumée noire. Des LST, des dragueurs de mines et des torpilleurs tentaient de s'éloigner, et il y avait quantité d'hommes dans l'eau tout autour des lieux du drame. En même temps, un grand nombre d'avions nous survolaient entre 1 500 et 2 000 pieds. Ils ont immédiatement commencé à allumer leurs feux de reconnaissance et il y a même un aviateur pris de panique qui a sauté de son appareil.*¹²⁰

Le souffle de l'explosion ébranle tous les murs d'Ostende et pulvérise des fenêtres à cinq kilomètres de là.

Le bilan de l'événement sera tragique : 64 morts et des dizaines de blessés, dont 29 tués et 20 blessés dans la flottille canadienne. Les victimes pourraient être encore plus nombreuses, mais, la plupart des équipages ayant quartier libre, de nombreux marins se trouvent à terre. La plupart d'entre eux se précipitent sur les quais en entendant les explosions, mais ils sont incapables de s'approcher de leurs bateaux et doivent se mettre à l'abri de la mitraille et des autres débris volants. Le lieutenant W.L. Leslie, le médecin de la 29^e, deux infirmiers et l'aumônier sauvent de nombreuses vies, malgré les violentes explosions qui éclatent autour d'eux, et les navires de l'avant-port gagnent la crique pour tirer de l'eau plus de 40 marins.

La commission d'enquête mise sur pied à l'issue de ce désastre attribue celui-ci à l'indigence et au laxisme des pratiques en vigueur dans la base mobile et la 29^e Flottille. Elle décide que le mécanicien du torpilleur 464, qui a enfreint les ordres permanents, est le principal responsable de l'incendie, mais les témoignages révèlent que d'autres torpilleurs ont peut-être apporté leur contribution à l'importante quantité de carburant que contenait le port. Le commander Brind est relevé de son commandement et quatre officiers canadiens, soit le commandant de la flottille et son adjoint ainsi que le commandant et le second du 464, essuient le « déplaisir insigne » de l'Amirauté.

La 29^e, qui a perdu cinq de ses neuf unités dans la catastrophe, est dissoute. Les officiers canadiens et britanniques ne voient guère l'intérêt de préparer de nouveaux bateaux et de nouveaux équipages alors que la guerre vit manifestement ses derniers moments. On écarte également les

¹¹⁹ DSH, « Board of Inquiry into Explosion at Ostend on 14th February 1945 - Narrative ».

¹²⁰ DSH, Archives de la marine.



recommandations visant à incorporer à d'autres unités les bateaux et les équipages survivants. Au lieu de quoi, on disperse la flottille, et ses quatre torpilleurs servent de remplacements aux flottilles de la RN. On demande aux marins survivants de se porter volontaires pour le dépôt d'effectifs supplémentaires de la 65^e, mais aucun d'entre eux ne se propose, et ils retournent au Canada, où on les répartit entre divers dépôts d'effectifs aux quatre coins du pays. Le commandant de la 29^e, le lieutenant-commander Tony Law, conclut tristement, dans son rapport final, qu'*« il est extrêmement regrettable... après les nombreux mois captivants passés ensemble, que la flottille soit dissoute dans des circonstances aussi défavorables »*.

La 65^e Flottille poursuit le combat. Transférée à Ostende pour combler le vide créé par le désastre, elle livre successivement cinq combats victorieux contre des torpilleurs allemands, repoussant ceux-ci et coulant l'un d'entre eux. Il y a toutefois un prix à payer pour cette charge opérationnelle. Le lieutenant-commander Kirkpatrick calcule que, depuis que la 65^e a été transférée plus avant dans la Manche, en septembre 1944, elle a passé « *plus de temps en mer par bateau que n'importe quelle autre flottille, si l'on ne tient pas compte des radoub*s ».

Une activité aussi intense affecte durement les marins : les permissions sont rares et, au début d'avril, le médecin de la flottille signale une augmentation de l'épuisement

opérationnel. Heureusement, la fin est proche. La nuit du 12 au 13 avril, deux unités de la 65^e obligent un couple de torpilleurs ennemis à renoncer à une tentative pour semer des mines sur les routes des convois dans la mer du Nord. Bien que les Canadiens ne puissent le deviner, il s'agit là de la dernière sortie de torpilleurs allemands de la guerre.

Lorsque la paix règne enfin, les navires de guerre canadiens s'occupent de faire respecter la capitulation et d'ouvrir les ports occupés. Le 11 mai, l'*Iroquois* prend part à l'opération Kingdom, c'est-à-dire au retour en Norvège du prince héritier Olav, accueilli dans l'allégresse après cinq années d'exil. L'ambiance se modifie, quelques jours plus tard, lorsque le destroyer se joint à l'escorte qui conduit deux croiseurs allemands jusqu'à la ville bombardée de Kiel. Entre-temps, le *Haida* et le *Huron* débarquent des provisions de secours dans divers ports de la côte norvégienne. Dans l'un d'eux, l'équipage du *Haida* fait le bonheur de plus de 1 500 enfants en donnant une fête à leur intention. Après un mois de cette activité trépidante, les trois navires entament leur voyage de retour à travers l'Atlantique. Les marins occupent leurs journées à gratter les couches de peinture mate du temps de guerre et à astiquer les cuivres ainsi révélés. La nuit, ils observent le passage paisible d'autres navires, dont les feux brillent avec éclat pour la première fois en près de six ans.



(PA 145770)

CHAPITRE V

LA RHÉNANIE

Sur une colline proche de Groesbeek, un moulin à vent domine une vallée parsemée de bâtiments de ferme où passe la frontière entre la Hollande et l'Allemagne. En face, on peut apercevoir la Reichswald et à gauche, au loin, le pays valonné où des cheminées d'usine et des églises marquent l'emplacement des villes et des villages. Les raisons qui ont poussé les Allemands à épargner ce moulin demeureront toujours un mystère, car il constitue manifestement le meilleur point d'observation de l'endroit. Si l'ennemi avait su à quoi il servirait au cours des dernières semaines de janvier et les premières de février, il ne l'aurait sûrement pas laissé intact. Durant cette période, le moulin regorge d'officiers, de tous grades, qui y organisent, jour après jour, la destruction de l'Allemagne.

Les officiers de notre régiment s'en servent depuis des mois comme point d'observation pour diriger le tir sur ses objectifs, mais, durant cette période, ils ont eu de la difficulté à trouver assez de place au dernier étage du moulin pour observer le secteur, car les officiers des unités britanniques de passage faisaient littéralement la queue pour jeter un coup d'œil au terrain qu'ils allaient attaquer. Au début, c'étaient des généraux taciturnes. Ils ont été suivis de brigadiers

et de lieutenants-colonels qui demandaient invariablement : « Pouvez-vous me montrer le terrain ? » Ensuite sont venus les majors et les subalternes qui discutaient des heures durant des détails de leurs plans, étudiant chaque sentier, chaque maison et chaque buisson jusqu'à ce que l'OOA du régiment en sache autant qu'eux-mêmes sur ces fameux plans.¹²¹

L'animation qui règne autour du poste d'observation du 4^e de campagne annonce le début de l'offensive du maréchal Montgomery visant à repousser les Allemands sur l'autre rive du Rhin. Les plans antérieurs ayant été retardés par l'offensive allemande des Ardennes, on est en train de les réviser, de les raffiner et d'en planifier le déroulement afin de les exécuter dans la deuxième semaine de février. Le concept d'opérations de Montgomery exige une attaque coordonnée de la part de la 1^{re} Armée canadienne et de la 9^e américaine. Les Canadiens doivent opérer un mouvement tournant au nord à partir de Nimègue, les Américains feront simultanément de même au sud, et les deux armées se rencontreront dans la plaine rhénane entre Wesel et Cologne. Une fois la rive

¹²¹ DSH, « History of 4th Field Regiment ».



occidentale nettoyée, la 2^e Armée britannique franchira le fleuve et s'enfoncera au cœur de l'Allemagne.

Si, à l'instar des batailles de la Normandie et de l'Escaut, celle de la Rhénanie marque un tournant pour les Canadiens, elle en diffère toutefois à deux égards. Tout d'abord, l'opération ne vise pas à libérer un territoire occupé mais à conquérir le sol allemand. D'autre part, il s'agit de la plus grande bataille de l'armée canadienne, qui n'en connaîtra plus de semblable.

Le général Crerar a sous son commandement le 2^e Corps d'armée canadien et le 30^e britannique, qui comprennent sept divisions d'infanterie et trois de blindés, en plus de trois brigades blindées indépendantes. Outre les régiments d'artillerie de campagne appartenant en propre aux divisions, Crerar dispose d'un régiment d'artillerie à grande puissance, de cinq régiments d'artillerie lourde et de 17 régiments d'artillerie moyenne, en plus de la Batterie de roquettes canadienne, soit plus de 1 200 pièces en tout. Celles-ci exigent 350 types différents d'obus et la quantité de projectiles qui doit être tirée durant les trois journées précédant le jour J équivaut à la charge de 25 000 bombardiers moyens. Il y a aussi 3 400 chars, avec les 276 750 obus destinés à leur armement principal, ainsi que des Crocodile, des Weasel, des Kangaroo, des Wasp et des Flail, dont les mouvements sont masqués par un rideau ininterrompu de fumée de 30 kilomètres de long. Le nombre de rationnaires de l'armée, dont la plupart ne sont pas canadiens, s'élève à plus de 450 000.

Les sapeurs qui préparent le champ de bataille construisent ou élargissent — en utilisant pour ce faire 18 000 troncs d'arbres — environ 150 kilomètres de routes sur lesquelles 35 000 véhicules couvrent en moyenne 200 kilomètres par jour, ce qui nécessite quelque cinq millions de litres de carburant. En outre, les sapeurs disposent de près de 2 000 tonnes d'équipement destiné à la construction de cinq ponts de grande taille, dont 400 mètres de pont Bailey. Quatre cent quarante-six trains de marchandises opérant à partir de 13 gares de ravitaillement apportent à l'avant des approvisionnements équivalant à la cargaison de 89 000 véhicules de trois tonnes. Mille soldats qu'on a déployés pour diriger la circulation plantent 9 600 signaux routiers. Des techniciens en photographie aérienne produisent 500 000 épreuves et 15 000 agrandissements. Enfin, les 819 000 cartes d'état-major qu'on distribue ont exigé 31 tonnes de papier.

Crerar peut faire appel aux ressources du 83^e Groupe pour la couverture aérienne et du 84^e pour l'appui rapproché, ainsi qu'à 1 200 bombardiers lourds et moyens pour effectuer des destructions de plus grande envergure. Les unités médicales

prévoient accueillir des victimes au rythme de 1 000 par jour, chiffre qui devrait atteindre un sommet de 5 000 le troisième jour de la bataille. Dans l'ensemble, les ressources dont dispose Crerar pour cette opération sont supérieures à celles de la crête de Vimy et ne sont guère inférieures à celles que les Alliés ont déployées le jour J.

Le terrain sur lequel doit être livrée la bataille pose un problème tactique extrêmement difficile. La tâche de la 1^e Armée canadienne consiste à éliminer les Allemands dans le secteur limité par la Meuse et le Rhin, ce qui signifie qu'elle doit avancer vers le sud-est à travers un entonnoir renversé dont l'extrémité la plus étroite, au nord, s'étend sur 10 kilomètres entre Mook et Nimègue, et qui triple de largeur avant d'atteindre une ligne Xanten—Geldern, 65 kilomètres plus loin. Les observateurs occupant le point d'observation du 4^e de campagne aperçoivent à gauche, c'est-à-dire au nord, un lac d'inondation de 30 kilomètres sur 15 qui borde le Rhin, et au-dessus duquel ils peuvent voir se dresser quelques villages. La limite méridionale des terres inondées est marquée par la grande route qui mène de Nimègue à Clèves puis se dirige vers Wesel via Moyland et Calcar. Au sud, sur le flanc droit, une plaine d'inondation plus étroite longe la Meuse. Les deux fleuves sont séparés par la Reichswald, une forêt touffue large de 13 kilomètres et profonde de sept, sillonnée de sentiers, qui empêche d'accéder facilement à Clèves par l'ouest. De l'autre côté de la forêt, à 15 kilomètres au sud de Clèves et reliée à celle-ci par une grande route, se trouve la ville de Goch. Ces agglomérations constituent toutes deux d'importants objectifs, car elles commandent les rares bonnes routes de la région. Au-delà de la Reichswald, une étendue de 15 kilomètres de terres de culture valonnées mène à une autre région boisée, celle de la Hochwald et de la Balberger Wald, qui protège les abords de Xanten et de Wesel.

Bien qu'on l'ait négligée depuis l'époque de son aménagement, dans les années 1930, la ligne Siegfried, qui s'étend de Clèves à la frontière suisse, forme un obstacle redoutable. Ce secteur septentrional de la ligne comprend trois zones fortifiées. L'avant-poste des défenses principales, qui s'étend devant la lisière ouest de la Reichswald, comporte une double série de tranchées et un fossé antichar renforcé par des fermes et des villages qu'on a convertis en centres de résistance. Cinq kilomètres plus à l'est, dans la Reichswald proprement dite, se trouve la ligne Siegfried principale, qui comprend d'autres fossés antichars, des emplacements bétonnés de canons antichars et de mitrailleuses, des champs de mines et des réseaux de barbelés. Au nord de la forêt, le corridor qui mène à Clèves est protégé par une succession de réseaux de tranchées sur les hauteurs accidentées du Materborn. Le troisième obstacle,



qui s'étend devant la Hochwald et la Balberger Wald, comporte deux, et parfois trois, lignes de tranchées distantes de 600 à 900 mètres, auxquelles viennent s'ajouter des fossés antichars, des barbelés et des champs de mines.

Les commandants allemands ne s'accordent pas sur l'évaluation du péril. Le commandant de l'endroit estime avec raison que les Alliés attaqueront à partir de Nimègue, où ils disposent déjà d'un pont sur le Waal. Ses supérieurs sont d'un avis différent. Selon eux, l'offensive dont ils connaissent l'imminence sera lancée plus au sud, à Venlo ou à Roermond. Par conséquent, ils ne déplacent au nord que la 84^e Division, renforcée par trois bataillons de parachutistes, et maintiennent leurs réserves loin derrière.

La nouvelle offensive, d'abord prévue pour le début de janvier, où le sol gelé aurait facilité les mouvements des véhicules, est suspendue jusqu'à la fin du déblaiement des décombres laissés par l'attaque des Allemands dans les Ardennes, et ce n'est qu'à la fin du mois que Montgomery est en mesure de fixer le jour J. Le 8 février, l'armée du général Crerar doit avancer la première au sud-est, à partir de Nimègue, dans le cadre de l'opération Veritable. Deux jours plus tard, les 12 divisions de la 9^e Armée du lieutenant général W.H. Simpson doivent lancer l'opération Grenade, durant laquelle elles se dirigeront vers le nord-est à partir des positions qu'elles occupent autour d'Aix-la-Chapelle. Ensemble, les deux armées obligent les Allemands à disperser leurs divisions de réserve sur un large front et les acculeront au Rhin.

Malheureusement, il devient rapidement impossible de respecter ce programme. Pour pouvoir attaquer, il faut d'abord que les forces de Simpson s'emparent des barrages de la Roer, qui commandent le débit des eaux à travers le secteur où doit se dérouler leur attaque. Les Américains atteignent les barrages au tout début de l'opération Veritable, mais les Allemands ont eu le temps de saboter le mécanisme d'écoulement de l'eau, non pas dans l'intention de déclencher immédiatement une formidable inondation, mais de façon à provoquer une crue constante et régulière qui durera plusieurs jours. Les Américains, auxquels le nouveau lac ainsi créé coupe la route, sont obligés d'attendre deux semaines que le niveau des eaux se mette à baisser. À cause de ce retard, les Allemands, au lieu d'être obligés de fractionner leurs réserves pour affronter les deux branches de l'attaque, sont en mesure de les concentrer au complet contre l'attaque de Crerar. Favorisés par le mauvais temps qui limite les missions d'interdiction de la 2^e FAT, ils s'empressent d'engager au nord des éléments de 10 divisions. Avec le temps, l'inondation se résorbe et, puisque les réserves allemandes sont concentrées au nord, les Américains sont en mesure

de réaliser une percée spectaculaire, tout comme ils l'ont fait en Normandie l'année précédente. Quant aux unités canadiennes et britanniques, elles doivent, elles aussi comme en Normandie, livrer, dans les circonstances les plus difficiles qu'on puisse imaginer, une succession de combats d'usure acharnés contre des réserves allemandes concentrées.

Le général Crerar a prévu une attaque en trois phases. La première consiste à franchir la ligne Siegfried par l'étroit corridor qui mène à Clèves et à nettoyer la Reichswald. Durant la deuxième, on s'emparera des villages fortifiés en rase campagne, derrière la forêt. Au cours de la troisième, il faudra enfoncer la position de réserve, dans la Hochwald et la Balberger Wald, et avancer jusqu'à Geldern—Xanten. Le 30^e Corps d'armée du lieutenant général Brian Horrocks est responsable de la première phase. Lorsque son front se sera élargi, le 2^e Corps d'armée canadien s'avancera à ses côtés pour prendre en charge le flanc gauche. Horrocks dispose, pour son assaut initial, de cinq divisions : sur une ligne de droite à gauche, ce sont la 51^e (Highland), la 53^e (Welsh) et la 15^e (Scottish), puis les 2^e et 3^e canadiennes. La 43^e Division (Wessex) et la Division blindée de la Garde demeurent en réserve.

Lorsque les plans de l'organisation Veritable ont commencé à prendre forme, à la mi-décembre, le général Crerar n'y avait fait figurer aucune formation canadienne. Le brigadier général N.E. Rodger, chef d'état-major du 2^e Corps d'armée, écrit dans son journal :

Le général Crerar a parlé au commandant du Corps d'armée du plan de la prochaine bataille du 21^e Groupe d'armées : le 30^e Corps d'armée doit dépasser le 2^e Corps d'armée canadien, se frayer un chemin à travers la Reichswald et, à partir de là, s'avancer vers le sud entre la Waal et la Meuse. Le tout doit être synchronisé de façon à enfoncer la partie supérieure des réserves blindées allemandes au moment précis où elles seront engagées contre les Américains. Le général Simonds a écrit une note au général Crerar attirant son attention sur les réactions et l'amertume que susciterait ce plan chez nos soldats canadiens, lorsqu'ils apprendraient qu'on les laisse en dehors de LA bataille, celle qui mettra probablement fin à la guerre. Le général Crerar a vu Monty le lendemain et il semble que ce soit à l'issue de cette rencontre qu'on a inclus la 3^e Division canadienne dans les divisions d'attaque du 30^e Corps d'armée.

Les soldats canadiens ne sont peut-être pas aussi offensés que le présume Simonds d'être laissés à l'écart de la bataille imminente. Quoi qu'il en soit, ils ne jouent, au début de l'opération Veritable,



qu'un rôle d'appui, car l'assaut principal est livré par les divisions britanniques de Horrocks. Ce dernier est un commandant sympathique et populaire. Le brigadier James Roberts, qui commande la 8^e Brigade canadienne, reçoit, quelques jours avant le début de la bataille, un message lui apprenant que Horrocks souhaite jeter un coup d'œil de plus près aux positions allemandes à partir d'un avant-poste de l'un de ses bataillons. Horrocks se présente à l'heure dite, « *toujours aussi guilleret* », et les deux hommes se portent à l'avant pour rejoindre un petit poste avancé du Queen's Own Rifles, « *dans un trou profond, bien creusé, où des soldats s'adonnent à l'un de leurs passe-temps favoris qui consiste à faire chauffer du thé* ». Après avoir obtenu du caporal en charge toutes les informations possibles sur l'ennemi, Horrocks lui demande s'il peut emprunter son béret vert foncé avant d'aller plus avant, car celui-ci sera moins visible que sa propre casquette de général bordée de rouge. Le caporal accepte avec étonnement et garde la casquette du général jusqu'à ce que celui-ci revienne lui dire au revoir.¹²²

Les soldats savent qu'une opération se prépare, mais ils doivent se contenter de spéculer sur la nature du rôle qu'ils y joueront et sur le moment où ils seront appelés à le remplir. Les brigades et les bataillons se sont entraînés ferme durant les mois d'hiver. Ils se sont livrés à des exercices de combat en forêt en prenant pour guide, par une plaisante ironie, une brochure de l'armée de terre allemande inspirée de l'expérience de l'armée de terre finlandaise dans sa guerre contre l'Union soviétique. Voici ce qu'écrit le chroniqueur du Canadian Scottish quelques jours avant le début de l'opération : « *Les soldats demeurent dans l'ignorance relativement à l'opération, mais toutes sortes de rumeurs commencent à filtrer par les "voies habituelles". On ne peut pas entasser un bataillon chevronné dans la zone de concentration d'une brigade où les chars, les Buffalo et les Duck sillonnent les routes en tout sens, sans que les hommes reniflent l'imminence d'une quelconque opération.* » Le Regina Rifle insiste tout particulièrement sur ses procédures de combat de peloton et de compagnie, surtout dans l'obscurité, parce qu'« on s'attend à ce que la prochaine opération exige de notre part un travail nocturne ». Le commandant et son adjoint ont l'occasion de prendre l'air à bord d'avions légers afin de reconnaître le secteur où ils se battront et communiquent avec les 8^e et 9^e Brigades pour être mis au courant des activités récentes de l'ennemi sur leur section du front. À mesure que le jour J approche, « *on commence à interdire les routes à la circulation normale après le coucher du soleil, afin de permettre les mouvements intenses des blindés et du ravitaillement à destination du secteur* ». Le

3 janvier, le commandant rencontre les hommes d'une unité de Flail, qui doivent ouvrir des passages à travers les champs de mines, l'équipage des AVRE (véhicules blindés du génie britannique), dont la tâche consiste à supprimer les barrages routiers et à détruire les blockhaus, et celui des chars, qui accompagneront l'avance de l'infanterie. Le lendemain, les officiers visitent à tour de rôle une salle des maquettes pour y obtenir de plus amples détails sur le plan et le terrain. À cause de la crue ininterrompue, il faut apporter au plan certaines modifications de dernière minute, et on remplace les camions de ravitaillement par des Buffalo amphibies.¹²³

Les autres bataillons d'assaut et de renfort de la 3^e Division d'infanterie canadienne sont certainement heureux de pouvoir disposer de véhicules amphibies, car le North Shore Regiment, qui a mesuré la montée des eaux, a constaté que celles-ci grimpent d'un mètre toutes les trois heures. Le rôle de ce régiment consiste à prendre la tête de l'offensive dans des Buffalo; le Régiment de la Chaudière suivra à bord de bateaux d'assaut. La première vague d'assaut comprend des sapeurs qui pourront ainsi construire des rampes pour le débarquement des jeeps et des chenillettes porte-Bren, tandis que des collègues à eux s'occupent de maintenir en bon état les rares routes qui ne sont pas submergées.

Le 7 février, Montgomery tient avec ses commandants d'armée une dernière conférence que le général Simpson décrira dans son journal :

Demain à 6 h 30, un total de 1 200 canons de campagne entameront un barrage d'artillerie nourri de deux heures devant les éléments du 30^e Corps d'armée britannique de la 1^e Armée canadienne, tirant sur toutes les positions de pièce ou de batterie et tous les trous de tirailleurs connus dans un étroit secteur entre la Meuse et le Rhin. {On presume} que l'artillerie allemande ouvrira le feu à son tour en prévision d'une attaque. On observera donc une heure de silence durant laquelle on se servira de tous les instruments connus permettant de repérer les détonations et les lueurs de départ, ainsi que de tous les appareils auditifs dont on dispose, pour écouter et repérer tous les canons boches se livrant à cette riposte. À 9 h 30, tous les canons britanniques ouvriront le feu de nouveau, et, à 10 h 30, le 30^e Corps d'armée attaquera sur un front extrêmement étroit. C'est là le plan de Monty : gros effectifs et concentration.

¹²² Roberts, J.A. *The Canadian Summer*, Toronto, University of Toronto Bookroom, 1981, p. 108.

¹²³ ANC, Série RG24, en particulier les journaux de guerre des unités.





La première ville allemande est Clèves. On aperçoit, en arrière-plan, la plaine du Rhin inondée. (PA 145756)



Au nord de Clèves, le terrain convient mieux à des bateaux qu'à des jeeps. (PA 131221)

*Le maréchal, avec une confiance outrecuidante, se montre sûr de la victoire.*¹²⁴

Quelques heures plus tard, lorsque les plans, les conférences et les reconnaissances sont terminés, l'opération Veritable se met en branle. Plus de 400 bombardiers lourds, dont certains appartiennent au 6^e Groupe de l'ARC, anéantissent Clèves et une bonne partie de Goch, pendant que les bombardiers moyens larguent 400 tonnes supplémentaires d'explosifs brisants sur Weeze, Udem et Calcar. Ensuite, les canons commencent à bombarder 268 positions choisies de la 84^e Division, sur chacune desquelles ils font pleuvoir, durant la journée, environ neuf tonnes d'obus. On leur a adjoint des « poivrières » — des groupes de mortiers, de canons antichars, de canons antiaériens et de mitrailleuses moyennes — qui arrosent périodiquement les secteurs défendus, pendant que les 12 pièces de la 1^{re} Batterie de roquettes frappent d'autres objectifs déterminés. Ainsi que l'a écrit le général Simpson, la pause qui suit ce bombardement initial ramène les Allemands dans leurs tranchées et les incite à utiliser leur propre artillerie défensive, sur laquelle s'abattent alors des tirs de contrebatterie et un second barrage nourri.

Le principal rôle de la 2^e Division canadienne consiste à assurer la sécurité de la ligne de départ, sur laquelle elle est déjà déployée. Deux bataillons de la 5^e Brigade, le Calgary Highlanders et le Régiment de Maisonneuve, ont pour tâche supplémentaire de se rendre maîtres du tronçon le plus proche de la route de Nimègue à Clèves, en plus de s'emparer de la ville de Wyler. La préparation d'artillerie a neutralisé la plupart des défenseurs, mais il reste des mines antipersonnelles qui infligeront de lourdes pertes.

La 3^e Division a pour mission de protéger le flanc gauche de l'attaque principale en s'emparant des buttes et des villages qui, sur la rive sud du Rhin, se dressent encore au-dessus de l'eau dans la vaste plaine presque entièrement inondée. Le secteur n'aurait pu mieux convenir au surnom de Rats d'eau que les soldats de cette division se sont donnés dans l'Escaut. Le général Spry déploie la 7^e Brigade sur la droite et la 8^e sur la gauche, en gardant tout d'abord la 9^e en réserve. Les unités quittent bientôt la terre ferme pour le lac, progressant entre le fleuve sur leur gauche et la route de Nimègue à Clèves sur leur droite pour gagner leurs objectifs, soit les petits villages situés à quelques kilomètres. Pendant que le North Shore Régiment se dirige vers Zandpol, des Spitfire et des Typhoon mitraillent cette ville, où le Queen's Own Rifles doit prendre le relais et s'emparer de Millingen. Durant cette première journée, le bataillon, comme tout le reste de la division, rencontre peu de résistance et, durant un certain temps, l'opération constitue davantage

un défi sur le plan technique que tactique. Par exemple, des problèmes de communications obligent l'unité à établir un réseau de stations relais.

La 8^e Brigade est accompagnée de la 16^e Compagnie de campagne, dont la tâche de déminage se trouve facilitée par la montée des eaux, puisque les Buffalo peuvent avancer sans toucher terre. La compagnie tente d'éliminer les mines en faisant sauter des charges explosives immergées, afin que les troupes de renfort puissent s'avancer sur une route déminée lorsque le secteur sera asséché, mais les résultats ne sont guère concluants. À un moment donné, elle doit utiliser ses bateaux d'assaut pour secourir un Buffalo transportant l'équipement du poste de commandement tactique de la 8^e Brigade lorsque ce véhicule s'enlise après s'être échoué.

La 7^e Brigade se joint à la bataille en début de soirée, alors que la résistance allemande se durcit, mais, peu après son départ, la Compagnie D du Regina Rifle commence à envoyer des prisonniers vers l'arrière. Le Canadian Scottish passe la journée à attendre et, lorsque ses compagnies se mettent en marche, en fin d'après-midi, le chroniqueur de l'unité ne peut retenir la réflexion suivante :

« Nous qui avons regardé ces hommes prendre la route et qui, au passage, avons échangé avec eux des plaisanteries cyniques, nous nous sommes remémorés les jours passés où ce bataillon marchait à l'attaque. Depuis la France, les visages ont changé dans les compagnies de fantassins. De nombreux anciens ont disparu. » Le Canadian Scottish est bientôt engagé dans un combat typique de l'attaque menée en terrain inondé par la 3^e Division. Il s'avance d'abord vers l'est, puis fonce vers le nord pour enlever, près du centre de la zone inondée, le village de Niel, entre Millingen sur le Rhin et Kranenburg sur la route de Nimègue à Clèves. Entouré par la douve immense de l'inondation, l'objectif du bataillon forme en fait une île fortifiée. Quinze minutes après s'être mise en route à bord des Buffalo, la Compagnie B demande un appui d'artillerie, et le major Morrison, qui représente cette dernière, fait immédiatement donner aux pièces toute leur puissance ». La légère résistance initiale augmente bientôt et, face à des tirs nourris de mitrailleuses et de mortiers, le commandant de la compagnie envoie l'un de ses pelotons contourner le centre de résistance. C'est alors que « *le sgt Cummings se distingue en empruntant un Buffalo pour se frayer un chemin jusqu'à la pointe de l'attaque, en compagnie de plusieurs autres hommes qui tirent dans tous les sens* ». Ils enlèvent la position au prix de deux blessés seulement, ce qui est pour le moins remarquable, puis commencent à

¹²⁴ USAMHI, Carlisle Barracks, collection de William Simpson.

déminer et à ouvrir les routes qui permettront d'apporter de la nourriture et des munitions à l'avant.

Pendant que les Canadiens assurent la sécurité du flanc inondé des trois divisions d'assaut britanniques, celles-ci lancent leur attaque principale contre la Reichswald. Le général Horrocks, tenant compte de l'inondation, de la topographie et des défenses allemandes, a choisi comme axe principal la route de Nimègue à Clèves, au nord des bois. Au milieu de la matinée, l'arsenal de ses pièces d'appui entame un tir de barrage qui progresse de 300 mètres toutes les 12 minutes, en signalant chaque avance par des obus fumigènes jaunes. Ce feu nourri neutralise et démoralise la plupart des défenseurs, sur qui déferlent les troupes d'assaut, parmi lesquelles l'infanterie s'avance à bord de Kangaroo pilotés par des soldats canadiens du 1^{er} Régiment de transports de troupes blindés. Horrocks décrira dans ses mémoires le réseau inextricable de fossés antichars, de champs de mines, de blockaus de béton et de kilomètres de barbelés :

Il n'y a pas un seul homme à pied. Les officiers qui dirigent le feu de l'artillerie ont pris place à bord de chars. La vague de tête de l'assaut est constituée de Flail qui frappent les champs de mines pour y ouvrir des passages en faisant exploser celles-ci. Viennent ensuite les chars porteurs de ponts et de fascines destinés à permettre la traversée du fossé antichar. L'échelon suivant est celui des chars lance-flammes, qui s'attaquent aux blockhaus de béton, suivis enfin de l'infanterie qui avance à bord de chars tronqués, c'est-à-dire dont on a enlevé le dessus, appelés Kangaroo.¹²⁵

Après des débuts victorieux où les troupes de tête s'avancent sur Clèves, la bataille elle-même semble déterminée à prouver l'axiome selon lequel aucun plan ne survit au premier contact avec l'ennemi. Le soir, les Allemands ouvrent des brèches dans les berges du Rhin afin d'élever encore le niveau des eaux, submergeant une grande partie de la route de ravitaillement de Horrocks. Ensuite, c'est la saison qui exerce ses effets néfastes. À cause du retard de plusieurs semaines subi par le début de l'opération, le sol a commencé à dégeler et les mouvements de milliers de véhicules à chenilles et à roues ont tôt fait de transformer la terre meuble en une boue impraticable. L'ampleur du problème ne se manifeste toutefois pas immédiatement et, devant le rythme trompeusement positif de la progression, Horrocks commet ce qu'il décrira dans ses mémoires comme « l'une de mes pires erreurs de la guerre », en engageant prématurément cette nuit-là la 43^e Division (Wessex), qu'il gardait en réserve. Devant celle-ci,

ainsi que l'écrira l'un des participants, le major général Hubert Essame :

la 15^e Division (Scottish) vient juste — mais tout juste — de conquérir le sommet du Materborn. Ses chars, ses Flail, ses Crocodile, ses chenillettes et ses véhicules à roues de toutes sortes gisent inertes dans la boue sur tout le champ de bataille. Une seule route carrossable mène à Clèves, et elle est obstruée, « pare-chocs à pare-chocs », non seulement par les transports de la 15^e Division (Scottish), mais aussi par ceux d'une forte proportion de la 1^{re} Armée canadienne. Au nord de cet axe survivant, les inondations montent rapidement. Il pleut et les prévisions météorologiques ne sont pas encourageantes.¹²⁶

Lorsque les unités de la division se heurtent à celles qui les précèdent, tout ce qui les suit se télescope dans un énorme embouteillage. La progression s'en trouve ralentie et les Allemands gagnent un temps précieux qui leur permet de faire donner leurs premières réserves. Ensuite, lorsque les bataillons se fraient un chemin jusque dans Clèves, ils trouvent leur route bouchée par la quantité massive de décombres résultant du bombardement préliminaire. L'emploi de bombardiers lourds stratégiques dans un tel rôle tactique est à l'origine d'une controverse de longue date. Dès 1942, à l'époque de la planification du raid funeste contre Dieppe, des craintes ont été formulées quant au risque que les effets positifs du bombardement soient inévitablement compensés par ses effets négatifs sur la mobilité. Dans le cas de Clèves, les commandants ont apparemment conclu que la destruction matérielle massive et son effet sur le moral — mauvais chez l'adversaire, et bon chez les nôtres — l'emporteraient sur les inconvénients dont le bombardement antérieur des villes de Cassino et de Caen avait donné des exemples. Ainsi que le fait remarquer le chroniqueur du Maisonneuve : « C'était tout simplement superbe. » Le général Essame décrit toutefois avec un sens magistral de la litote tous les événements malheureux de cette journée et leurs résultats :

une journée d'embouteillages cauchemardesques qui ont rendu presque impossible le moindre mouvement cohérent des troupes. En fait, il a été prouvé — une bonne fois pour toute, espère-t-on — que deux divisions ne peuvent opérer de façon satisfaisante sur un même axe, en particulier lorsque cet axe leur fait traverser un marécage et qu'il se trouve

¹²⁵ Horrocks, Brian. *A Full Life*, Londres, Collins, 1960, pp. 249-250.

¹²⁶ Essame, H. *The 43rd Wessex Division at War, 1944-1945*, Londres, William Clowes, 1952, p. 206.



lui-même submergé par endroits. En l'occurrence, il ne faut pas s'étonner si, tout au long de la journée, les échanges d'un grand nombre de commandants affligés par la situation ont été empreints d'un caractère dont on ne saurait vraiment dire qu'il se signalait par sa cordialité.

Lorsque les conditions météorologiques le permettent, la 2^e FAT apporte un appui énergique à l'opération Veritable. Le 83^e Groupe se livre à des patrouilles aériennes de combat, tandis que le 84^e remplit des missions d'appui rapproché, du type de celle qui a précédé l'attaque du North Shore. Le 83^e Groupe ne trouve pas beaucoup d'appareils allemands à combattre, et les cinq JU-87 désuets que le 442^e Escadron (ARC) abat le premier jour ne représentent pas vraiment un défi à sa mesure. Les Typhoon sont plus actifs. Selon le chroniqueur du 439^e, « *l'activité aérienne d'aujourd'hui a constitué un véritable régal pour les yeux; les pilotes affirment que les avions cachaien le ciel au-dessus de la zone d'objectif des premières heures du matin* ». La plupart des six opérations de l'escadron sont des patrouilles effectuées par quatre appareils, de sorte qu'elles représentent en tout 32 sorties. L'escadre admet que la tâche consistant à garder les avions en état de voler est difficile et méconnue : « *Le personnel de piste a droit à une grande reconnaissance pour la part qu'il a prise à l'attaque d'aujourd'hui, car ses conditions de travail sont loin d'être idéales, avec toute cette eau et cette boue. Certains des appareils sont parqués dans des mares d'eau; assurer l'entretien des taxis et y charger des bombes dans de telles conditions ne constituent pas une partie de plaisir. Aujourd'hui, sur 17 appareils, 15 ont volé simultanément, ce qui en dit long sur leur bon état de fonctionnement.* »¹²⁷

Les conditions météorologiques demeurent défavorables plusieurs jours de suite, mais elles s'améliorent le 14 février, ce qui permet à la 2^e FAT d'effectuer le nombre énorme de 9 000 sorties — le plus élevé depuis la campagne de Normandie. Ce jour-là, entre autres nombreux succès, le 83^e Groupe inscrit à son actif son millième appareil ennemi, détruit ou endommagé un nombre record de locomotives et réalise plus de ruptures de voies ferrées que jamais auparavant en une période de 24 heures. Les Spitfire de la 126^e Escadre (ARC) effectuent leur plus grand nombre de sorties à ce jour (237) et les deux escadrons les plus occupés en accomplissent respectivement 54 et 53. Chez les Typhoon, le 440^e Escadron effectue son nombre record de sorties, soit 55. « *Cette coordination étroite entre les forces aériennes et terrestres du Canada, qui atteint pour la première fois une telle ampleur, est d'une importance historique* », lit-on dans un rapport du quartier général d'outre-mer, car

les escadrons de l'ARC ont maintenant effectué près de 1 500 sorties d'appui pour la 1^{re} Armée canadienne.

À la fin de la première journée de l'opération Veritable, l'état-major du 2^e Corps d'armée, après avoir interrogé 50 prisonniers de guerre appartenant à la 84^e Division allemande et à son artillerie d'appui, conclut que la formation a réussi à obtenir un effet de surprise tactique, et « *il ne fait guère de doute que la rapidité avec laquelle les troupes attaquantes ont suivi le barrage d'artillerie a énormément surpris l'ennemi* ». Un sous-officier allemand commandant une position de pièce du 1 062^e Régiment de grenadiers n'a pas eu l'occasion de s'en servir durant le tir de barrage, ni le temps de la détruire après celui-ci. Un autre sous-officier émet toutefois un commentaire de sinistre augure « *Ils savaient tous très bien que, s'ils devaient être vaincus, l'ennemi ne pourrait pas avancer très loin, et qu'on enverrait alors des parachutistes rétablir la situation.* »

L'avantage de la surprise, tactique ou autre, sera difficile à conserver et, ainsi que l'a prédit ce sous-officier, la résistance se raffermit dans la forêt lorsque des troupes fraîches de fantassins et de parachutistes ennemis y prennent la position. La 15^e Division se fraie difficilement un chemin jusque dans Clèves, où le bombardement n'a pratiquement pas laissé une maison debout. Les Allemands qui occupent la ville — traversée par des routes dont a besoin Horrocks — tiennent bon un certain temps, mais des troupes britanniques, près de Bedburg, anéantissent une contre-attaque de grande envergure lancée par la 116^e Division de Panzer et la 15^e de Panzergrenadiere du 47^e Corps d'armée de Panzer, qui a pris le commandement de la bataille. Peu après, les unités de la 43^e Division (Wessex) réussissent à franchir la Reichswald et s'emparent des hauteurs qui dominent Goch. À ce stade, les analystes du renseignement ont identifié des éléments de cinq divisions allemandes différentes, dont les commandants prennent manifestement l'attaque au sérieux : si les Britanniques et les Canadiens franchissent rapidement la Reichswald et s'emparent de Calcar et de Goch, ils peuvent très bien poursuivre leur avance d'un même souffle jusqu'à Wesel, sur l'autre rive du Rhin, qui est le centre de communications indispensable à l'exécution des plans de renfort ou de repli de l'ennemi.

Maintenant que les troupes britanniques et canadiennes se trouvent au sud de Clèves et de la Reichswald, l'auteur d'un compte rendu allemand conclut ainsi : « *Au soir du 13 février, il n'est plus question de contre-attaques de grande envergure,*

¹²⁷ DSH, Journaux des opérations des escadrons et des escadres, et autres archives de l'ARC.



On ne peut trouver les routes qu'en suivant les rangées d'arbres. (PA 143946)



Les conditions sont un peu plus agréables derrière les lignes, où vit la 39^e Escadre (Reconnaissance) de l'ARC. (PL 42674)

mais nous avons temporairement réussi à créer une impasse défensive. » S'il avait été possible de se conformer au plan initial de Veritable, on pourrait maintenant s'attendre à ce que la résistance fléchisse, car les Allemands seraient obligés d'envoyer des divisions au sud pour arrêter les Américains. Le général Simpson doit plutôt se contenter d'attendre que les inondations lui barrant la route se résorbent, et les Allemands sont libres de lancer toutes leurs réserves disponibles contre la 1^e Armée canadienne. La course à l'avantage redouble d'ardeur, les Britanniques et les Canadiens cherchant à effectuer une percée, et les Allemands à se renforcer et à tenir bon : en l'espace de quelques jours, l'ennemi a déployé des éléments de 10 divisions, ainsi que 1 000 canons et 700 mortiers. Quelle que soit la supériorité matérielle des Alliés sur les Allemands, ils ne peuvent en développer toute la puissance sur ce front étroit, à travers ce terrain épouvantable et par ce temps pourri qui immobilise les avions et enlise les chars et les armes d'appui. Il en résulte une lutte désespérée, jour après jour, mètre par mètre, pour enlever des objectifs limités dans le froid, la boue et la pluie.

Au bout d'une première semaine de combats acharnés, le général Crerar décide qu'il a conquis suffisamment de terrain pour envoyer le 2^e Corps d'armée du général Simonds sur le flanc gauche du général Horrocks. Simonds prend le commandement de la 43^e Division, qui se trouve alors près de Bedburg, et d'une brigade de la 15^e (Scottish) qui s'est fait arrêter juste au sud, dans le bois de Moyland. Sa tâche immédiate consiste à élargir son front afin d'engager davantage de troupes, tout d'abord pour s'emparer de la rocade qui relie Goch et Calcar, puis pour pénétrer la position défensive de réserve de la Hochwald. La seule voie par laquelle il puisse déployer ses 2^e et 3^e Divisions d'infanterie et sa 4^e blindée pour l'opération Blockbuster, ainsi qu'on a baptisé l'offensive de la Hochwald, est la route qui mène de Clèves à Calcar, en direction du sud-est, puis longe la Hochwald jusqu'à Xanten, objectif final du corps d'armée. Toutefois, dans le bois de Moyland, des Allemands bloquent la route de Calcar.

Trois jours de suite, les unités de la 15^e (Scottish) se heurtent à la résistance farouche des Allemands bien retranchés dans Moyland. Comme cette résistance interdit toute avance sur l'axe principal de progression et, par conséquent, retarde le début de la prochaine phase de l'attaque, c'est-à-dire de l'opération Blockbuster, Simonds ordonne au major général Spry de s'emparer des bois, afin de gagner suffisamment d'espace pour faire avancer la 2^e Division. À l'exception de la 9^e Brigade, qui se trouve encore dans la plaine du Rhin, la division de Spry s'est repliée en terrain sec — ou, du moins,

un peu plus sec — et le général confie maintenant la prise de Moyland à la 7^e Brigade qui, partant de Clèves, se dirige vers le sud pour relever les Écossais. Dans un assaut impeccable, les Winnipeg Rifles, portés à bord de Kangaroo, contournent les bois par le sud et s'emparent du village de Louisendorf. Simultanément, le Regina attaque Moyland, se heurtant non seulement à un nombre considérable de mitrailleuses lourdes disposées entre les arbres, mais aussi à des tirs nourris d'artillerie venus de l'autre rive du Rhin. La Compagnie B nettoie une section de la forêt avec l'aide des lance-flammes Crocodile, dont l'un explose, mais les Allemands contre-attaquent au moindre mouvement.

Les pertes augmentent à un point tel que la Compagnie A est incapable de continuer. On peut lire dans le journal de l'unité que « *de nombreux hommes, bien qu'ils ne comptent pas vraiment au nombre des pertes, souffrent d'un épuisement attribuable au bombardement constant de l'artillerie et à la nature des bois* ». En outre, on s'accorde à dire que « *les tirs d'obus et les combats qui se sont déroulés dans ces bois ont été aussi durs que tout ce que les hommes ont pu affronter en Normandie. On n'a pas fait beaucoup de prisonniers. La majorité d'entre eux sont des parachutistes, dont un grand nombre sont arrivés du nord de la Hollande au cours des 24 ou 48 dernières heures!* »

Le lendemain, le Regina enlève la moitié de la forêt, moyennant la perte de 120 hommes. En même temps, le Canadian Scottish, juste au sud, réussit à atteindre un groupe de bâtiments de ferme situés sur une petite butte — la « colline de l'Abattoir » — où il subit aussi des pertes sévères qui réduisent à moins de 150 hommes l'effectif de ses trois compagnies de tête. Encore une fois, les commandants supérieurs se fondent sur une estimation irréaliste des effectifs allemands pour inciter leurs subalternes à aller de l'avant, et ces pressions se transmettent du groupe d'armées à l'armée, puis successivement au corps d'armée, à la division, à la brigade, au bataillon et, enfin, aux « pauvres diables de fantassins », sur la ligne de front. Voici ce qu'en dira le général Spry à Denis et Shelagh Whitaker, dans le cadre des recherches auxquelles se livreront ceux-ci pour leur excellent ouvrage, *Rhineland* :

Les gens d'en haut... semblaient croire qu'il était possible de soutenir le rythme de la bataille, sans tenir compte des réalités de la situation : sans égard au temps qu'il faisait et à la diminution de l'appui aérien qui en résultait, ni aux inondations et à la paralysie des routes, des pistes et des sentiers, ou aux problèmes de ravitaillement qui en découlaient. Lorsque les soldats sont mouillés, frigorifiés, malheureux, hargneux, effrayés et épuisés,



il faut du temps pour les déplacer et les rassembler, les regrouper et les déployer. Tout fonctionne au ralenti... Les commandants supérieurs ne tenaient pas pleinement compte de ces problèmes humains, logistiques, géographiques et météorologiques. Ils ne comprenaient pas vraiment ce qui se passait à la fine pointe de la bataille. Ils souffraient d'un blocage mental; ils n'avaient jamais vu à quoi ça ressemblait. Si nous avions pris un peu plus de temps, ne serait-ce que deux ou trois autres heures de préparation, de reconnaissance, de calcul et de planification à divers niveaux (peut-être même au mien), nous aurions pu faire mieux, en évitant ces pertes atterrantes et inutiles.

Nous avons vraiment foncé sans réfléchir.¹²⁸

Il résulte de tout cela qu'une compagnie du Canadian Scottish réduite à la moitié de son effectif reçoit l'ordre de se lancer à l'assaut à travers 800 mètres de terrain découvert pour s'emparer des défenses du bois de Moyland qui ont déjà arrêté plusieurs bataillons. Les 68 hommes se mettent docilement en marche; au bout d'une heure, ils ne sont que cinq à revenir. Deux jours plus tard, après avoir repoussé des contre-attaques répétées, les survivants du Canadian Scottish regagnent l'arrière au son d'une unique cornemuse. Les comptables peuvent bien se gausser des cornemuseurs, des musiques et des traditions régimentaires, il demeure que l'esprit du régiment peut opérer des miracles. Ici, le « *son strident et triomphant des cornemuses apporte aux hommes quelque chose que rien d'autre ne pourrait leur procurer. Presque automatiquement, les soldats rompus se mettent à marcher au pas et, lorsqu'ils approchent de "chez eux", ils défilent comme à Aldershot, avec de la fierté dans chaque pas.* »¹²⁹

Le jeune commandant adjoint du bataillon, le major W.H.V. Matthews, qui arbore déjà deux Croix militaires, racontera aux Whitaker qu'il a assisté à l'arrivée de ces hommes aux côtés d'un cornemuseur-major de la 15^e Division (Scottish), blanchi sous le harnais : « *C'était un ancien soldat de la Garde écossaise, un grand type coriace. Je ne l'oublierai jamais. Il restait là, au clair de lune, à regarder rentrer nos compagnies, dont certaines ne comptaient plus que 10 ou 20 hommes. Il s'est tourné vers moi, des larmes roulant sur ses joues, et il m'a dit : "Ça donne foutrement à réfléchir, pas vrai, fiston?"* »

Le 21 février, avec l'appui du 12^e Régiment de campagne, dont les positions de pièces se trouvent à 600 mètres au plus des bois, et avec l'aide de Typhoon, de chars et de lance-flammes, le Winnipeg Rifles finit par enlever la position en y perdant 105 hommes.

Pendant que la 7^e Brigade se bat dans Moyland, la 2^e Division commence à s'avancer à partir de Clèves. Un officier du 4^e de campagne, qui lui apporte son appui, trouve divertissant d'être « *en train d'envaloir l'Allemagne en consultant des cartes imprimées au dos de cartes allemandes du comté de Northumberland, en Angleterre, datées de 1940 et prises par les Britanniques à Bruxelles en septembre 1944* ». L'ambiance est différente, poursuit-il, car « *les civils allemands, l'air malheureux et désorienté, battent en retraite sur les routes en portant quelques rares objets personnels, ou en les poussant dans une petite charrette, et en jetant parfois un coup d'œil craintif par-dessus leur épaule lorsque des obus s'écrasent quelque part derrière eux* ». La 4^e Brigade est en tête, ayant pour mission de s'emparer, à environ trois kilomètres au sud de Louisendorf, d'une section des hauteurs bordant de part et d'autre la route de Goch à Calcar, qui doit servir de ligne de départ à l'opération Blockbuster. Le 19 à midi, derrière un barrage nourri destiné à balayer les positions des réserves allemandes, l'Essex Scottish et le Royal Hamilton Light Infantry quittent Louisendorf, le premier sur la droite et le second sur la gauche. Ces deux bataillons, dont les compagnies de tête s'avancent à bord de Kangaroo, les autres suivant à pied, sont accompagnés chacun d'un escadron de chars du Fort Garry. Ils se heurtent immédiatement à la boue, aux mines et aux canons antichars, mais ils atteignent leurs objectifs ou s'en approchent de très près. À peine ont-ils eu le temps de s'installer dans des tranchées qu'ils essuient une contre-attaque. Ils s'y attendaient sans doute, mais ils ne peuvent pas savoir qu'il s'agit simplement du premier d'une vague interminable d'assauts qui se poursuivra toute la nuit et la semaine suivante. Malheureusement pour eux, le mauvais temps a empêché les avions de découvrir les restes de la Division de Panzer Lehr pendant que ceux-ci se rendaient en train de Krefeld à la crête de Calcar pour renforcer la 116^e Division de Panzer. Bien que l'effectif des deux divisions allemandes soit sérieusement réduit, leurs groupements tactiques réussissent à se rendre maîtres de quelques-unes des positions de l'Essex et menacent sérieusement le RHLI qui signale que « *ce matin au lever du jour, l'ennemi a contre-attaqué avec les chars et l'infanterie... Il était manifestement sûr de lui, car certains de nos adversaires ont eu le toupet de s'approcher de nos positions à vélo. Lorsque nos PIAT et nos autres armes antichars ont eu mis hors de combat quatre chars Panther, la contre-attaque a semblé perdre de son enthousiasme et l'infanterie d'appui a été aisément dispersée, au prix de quelques pertes de part et d'autres.* »

¹²⁸ Whitaker, Denis et Shelagh. *Rhineland: The Battle to End the War*, Toronto, Stoddart, 1989, p. 145.

¹²⁹ Roy, R.H. *Ready for the Fray (Deas Gu Cath)*, Vancouver, Evergreen Press, 1958, p. 389.



La progression à travers les forêts de la Rhénanie s'avère fastidieuse... (PA 138353)



... et, une fois en rase campagne, les choses ne s'arrangent pas pour autant. (PA 113673)

Durant une période de 12 heures, le 4^e de campagne dirige à lui seul un tir d'appui de 3 400 obus sur une petite zone. À un moment donné, *le commandant de la compagnie ne dispose plus, pour seul moyen de communication, que de son poste de radio de « modèle 18 », mais, grâce à celui-ci, il appelle le commandant de la batterie, au poste de commandement du bataillon, et demande un tir d'artillerie. Trois minutes ne se sont pas écoulées que le commandant de la batterie fait pleuvoir des obus si près des tranchées de l'infanterie que les fantassins peuvent sentir la chaleur de leur souffle. Arrosant systématiquement les petits points rouges qui figurent sur sa carte, ou leurs environs, le commandant de la batterie demande de temps à autre « Comment trouvez-vous ça? Est-ce que ça donne des résultats? » Et la voix, dans ses écouteurs, répond: « C'est parfait; pouvez-vous continuer à en envoyer par-là? » Lorsque les canons ont projeté près de 1 000 obus, la voix se calme un peu dans les écouteurs et elle qui s'exclamait tout à l'heure : « Envoyez des renforts avant qu'il soit trop tard » se fait maintenant rassurante : « On dirait qu'ils décrochent. »*

Grâce à un tel appui, grâce aussi à l'aide du Royal Regiment, du Queen's Own Cameron Highlanders et des canons automoteurs de la 18^e Batterie antichar canadienne, sans oublier celle que lui apportent les Typhoon le 21, lorsque le ciel s'éclaircit, la brigade récupère ses positions et tient bon jusqu'à ce que les Allemands se replient sur la crête de Calcar, à quelques kilomètres au sud.

Chaque fois que le temps le permet, les appareils de la 2^e FAT interviennent pour appuyer les troupes canadiennes et britanniques qui sont au centre de l'opération Veritable. Certains avions assurent un appui rapproché, alors que d'autres s'efforcent de maintenir les autres réserves allemandes à l'écart du champ de bataille. Pendant que la 4^e Brigade passe un mauvais quart d'heure au sol, les pilotes de Typhoon du 439^e Escadron (ARC) vivent leurs journées les plus occupées. Le 22 février, l'escadron se livre au plus grand nombre de sorties qu'il ait jamais effectuées, coupant 28 voies ferrées, défonçant une route et détruisant trois wagons plates-formes, un véhicule blindé et deux chars. Lors de ces attaques à basse altitude, l'artillerie antiaérienne, le temps qu'il fait et les ennuis mécaniques ne sont pas les seuls ennemis des pilotes. Le 442^e Escadron signale en effet que, « à l'occasion d'une représentation en matinée, le commandant d'aviation (M.E.) Jowsey a dû sauter au-dessus de l'Allemagne. On croit qu'il a été victime d'un accident peu courant, ayant été touché par ses propres balles qui ont ricoché alors qu'il mitraillait un transport ennemi mécanisé.

On l'a vu arriver au sol, et l'escadron a l'impression qu'il s'en est tiré. » Il n'a pas tort, car Jowsey réussit à éviter la capture et à s'échapper.

Par le passé, les pilotes ont soigneusement évité d'attaquer des objectifs civils en territoire occupé, mais maintenant qu'ils se trouvent pratiquement en Allemagne, ils traitent l'ennemi sans la moindre pitié. Hedley Everard, qui a servi sur plusieurs théâtres d'opérations, fera 40 ans plus tard le récit suivant :

Un escadron ou une escadre de bouillants pilotes libres de vadrouiller au-dessus de l'Allemagne s'apparente à un rassemblement de vautours au-dessus d'une carcasse. La guerre fait de tout ce qu'ils peuvent apercevoir en dessous d'eux un objectif légitime. La machine de guerre de Hitler, que j'ai juré d'aider à détruire il y a de ça plusieurs années, au Canada, s'est réduite à ses frontières allemandes initiales. Maintenant, il n'y a pas de coolies birmanes sous mes ailes; pas d'Arabes du désert, pas de paysans italiens, pas de fermiers français, pas de civils néerlandais — il n'y a que des ennemis.¹³⁰

Les escadrons de Typhoon trouvent aussi l'aviation allemande plus active. « Au cours des dernières semaines, la Luftwaffe s'est montrée particulièrement agressive lorsqu'elle attaquait de petits groupes d'avions », observe le colonel d'aviation A.D. Nesbitt, commandant la 143^e Escadre. Il explique comment les pilotes de Typhoon ont adapté leurs propres tactiques pour faire face à ce regain d'activité.

Nous n'avons pu réaliser ce nombre record de sorties et de ruptures de voies ferrées qu'en volant par petites unités de quatre appareils, parfois de deux. Heureusement, les Boches ont mis trop de temps à tirer parti de cette situation, et les comptes rendus du renseignement révèlent que nos ruptures de voies ferrées ont eu l'effet escompté, qui consistait à occasionner à l'ennemi des problèmes de ravitaillement au front. Il n'est donc plus nécessaire d'exposer nos pilotes à un désavantage injuste et toutes les missions sont maintenant remplies par de grandes formations.

Au sol, on a enlevé la route de Goch à Calcar et, le 21, la ville de Goch elle-même tombe entre les mains des Britanniques. L'opération Veritable est donc presque terminée. Au début de celle-ci, le général Crerar a estimé que, si toutes les conditions — le temps, le terrain, l'appui aérien et les réactions de l'ennemi — s'avéraient favorables, les chars du 30^e Corps d'armée pourraient se trouver sur la ligne Xanter—Geldern au bout de

¹³⁰ Everard, H. *A Mouse in My Pocket*, Picton Ontario, Valley Floatplane Services, 1988, p. 380.



quelques jours. Aucune de ces conditions n'ayant connu une évolution favorable, l'armée a dû plutôt combattre sans répit du 8 au 21 février pour faire avancer son front entre 24 et 32 kilomètres contre des défenses occupées par la quasi-totalité des réserves allemandes disponibles. Maintenant que les inondations sont en train de se résorber, le général Simpson est sur le point d'entamer l'opération Grenade et de mener les 300 000 hommes de sa 9^e Armée à la rencontre des Canadiens, en écrasant les 30 000 Allemands qui défendent la plaine entièrement découverte du Rhin, devant Düsseldorf et Duisburg. Le 23 février, 2 000 canons aident les Américains à conquérir une tête de pont sur l'autre rive de la Roer et, deux jours plus tard, leurs chars foncent vers le Rhin en n'affrontant qu'une résistance dispersée.

Le général Crerar est dans l'obligation d'adapter son enclume au marteau vigoureux des Américains. Selon son plan, le 30^e Corps d'armée doit s'avancer le premier au sud de Goch, le 22 février, où il sera en mesure de protéger le flanc du 2^e Corps d'armée qui, quatre jours plus tard, doit livrer l'attaque principale. Le premier objectif du général Simonds est la crête en forme de banane, entre Calcar et Üdem, qui protège la Hochwald. Celle-ci constitue son deuxième objectif, et son dernier est Xanten. Simonds étudie les trois voies d'accès possibles. La grande route de Calcar à Xanten, sur la gauche, étant la plus évidente, Simonds la rejette pour cette raison, de même que la voie d'accès du flanc droit, parce qu'elle est trop proche de la limite séparant sa zone d'action de celle du 30^e Corps d'armée, et qu'il craint d'être ralenti par l'embouteillage inévitable. Il choisit plutôt la voie du centre, le long de la voie ferrée reliant Goch à Xanten, qui traverse une brèche entre la Hochwald et la Balberger Wald, et que les sapeurs peuvent convertir en passage carrossable. Les trois divisions doivent se lancer à l'assaut sur des fronts étroits le 26 février, puis, lorsque l'infanterie aura balayé l'arête du nord au sud, les chars s'avanceront pour exploiter la situation. La 4^e Division canadienne doit s'avancer dans la brèche et la 11^e blindée contourner la Balberger par la droite.

Pendant que le 2^e Corps d'armée se regroupe, déplace ses canons et stocke des munitions et des approvisionnements en prévision de l'attaque, son service de renseignement constate que l'ennemi n'a pas l'intention de se replier. Des photographies aériennes révèlent en effet l'existence de nouvelles positions à partir desquelles les Allemands ont manifestement l'intention de défendre la Hochwald et de maintenir leur tête de pont à l'ouest du Rhin. Ces dernières défenses de la ligne Siegfried, constituées d'une ligne avancée de positions d'infanterie entre Calcar et Üdem, appuyée par un

redoutable dispositif antichar, sont occupées par le 47^e Corps d'armée de Panzer et le 2^e de parachutistes, diminués, mais encore efficaces.

La manière dont le général Simonds dirige la bataille de deux semaines qui s'ensuit demeurera toujours un sujet de controverse, ce qui n'a rien de surprenant lorsqu'on considère que les pertes quotidiennes s'élèvent à quelque 300 hommes. Le biographe de Simonds, épousant le point de vue de celui-ci, conclura que son « idée dominante, pour ce qui était de la bataille, consistait à poursuivre l'attaque sans relâche, de jour et de nuit, au moins jusqu'à ce qu'il ait occupé l'élévation de la Hochwald et lancé une force sur la voie ferrée menant à Xanten », et que, en fait, les choses se sont essentiellement déroulées comme prévu.¹³¹ La critique la plus exhaustive de son attitude, dans *Rhineland* de Denis et Shelagh Whitaker, sera formulée par ceux qui ont dû réaliser son plan dans des conditions qui n'étaient pas sans rappeler celles que leurs pères et leurs oncles avaient connues à Passchendaele, non loin de là, lors d'une autre guerre. Les auteurs eux-mêmes jugeront le plan « mal conçu », parce que Simonds a attaqué les Allemands en leur point le plus fort, au lieu de les attaquer là où ils étaient le plus vulnérables. En outre, les recherches approfondies auxquelles ils se livreront auprès d'anciens combattants révéleront chez ceux-ci une profonde amertume à l'idée qu'on ait pu tolérer un tel gâchis. Un autre reproche qui remonte lui aussi à la Première Guerre mondiale s'adresse aux commandants et aux états-majors supérieurs qu'on juge si détachés de la réalité du champ de bataille qu'ils finissent par devenir tout à fait étrangers à ce qui s'y passe. L'un des anciens combattants fera le commentaire suivant : « *Au niveau de la division et aux niveaux supérieurs, on n'avait pas la moindre idée de ce qui se passait. Au lieu de se porter à l'avant pour juger eux-mêmes des événements, les galonnés prenaient leurs décisions en consultant les rapports de situation.* »¹³² Lorsque le contrôle flanche, au bout de la première journée, il en résulte « *un véritable gâchis. Le manque de coordination est indéniable. Lorsqu'une unité est censée s'emparer d'un objectif et n'y arrive pas, les autres troupes n'en sont pas avisées. Cette situation s'est répétée à d'innombrables reprises.* » Selon un observateur d'artillerie du 12^e Régiment de campagne, elle est provoquée par la piètre qualité du renseignement. « *Le renseignement était d'une qualité lamentable, et tant de divisions essayaient de faire tant de choses*

¹³¹ Graham, Dominick. *The Price of Command: A Biography of General Guy Simonds*, Toronto, Stoddart, 1993, pp. 193-210.

¹³² Whitaker, Denis et Shelagh. *Rhineland*, p. 227.



qu'on ne savait jamais si une attaque n'allait pas être lancée à travers son propre front. »¹³³

On contestera également le bien-fondé de la décision que prend Simonds d'envoyer ses chars dans la brèche de la Hochwald. Les Allemands peuvent en effet concentrer leurs canons antichars de manière à commander non seulement les voies d'accès complètement découvertes de cet étroit défilé, mais aussi les deux flancs des forces qui s'y risquaient. Lorsque les commandants commencent à se rendre compte des difficultés posées par la progression dans la brèche, il leur est encore possible de déplacer leurs axes principaux plus au sud, à la lisière de la forêt. Ils se trouveraient alors extrêmement près de la limite entre les zones d'action des corps d'armée, mais les terribles inconvénients de celle-ci ne sont guère supérieurs aux dangers qu'ils courrent à s'obstiner dans cette voie mortelle. La critique la plus sérieuse est peut-être celle qui vise l'insistance avec laquelle les commandants poursuivent la bataille, alors que les Américains ont manifestement réussi une percée et qu'ils s'avancent derrière les Allemands. À ce stade, les Canadiens pourraient simplement se cramponner au terrain qu'ils ont conquis et se tenir sur la défensive pendant que la 9^e Armée contournerait la poche de Wesel.

Il n'en ira malheureusement pas ainsi, et chacune des unités qui se fraient un chemin à travers la Hochwald et jusque dans la poche de Wesel possède ses propres récits d'horreur et de courage. Comme toujours, la plupart des exploits de ces soldats ne recevront pas de publicité, si ce n'est de la part de camarades, car l'histoire n'en a pas conservé de trace. Quelques exemples serviront peut-être à illustrer des aventures que même l'imagination la plus vive trouve difficile à concevoir. L'un de ces actes de bravoure a pour auteur le sergent Aubrey Cossens, du Queen's Own Rifles.

Quand la 8^e Brigade, au début de l'opération Blockbuster, attaque en direction de la ville de Keppeln aux premières heures du 26 février, le Queen's Own est le bataillon de tête. Il sera suivi quelques heures plus tard du Chaudière et du North Shore. Sur la droite, la Compagnie D serre de près un barrage pour atteindre son objectif, un hameau nommé Mooshof. Suivant leur habitude, les Allemands sont sortis des bâtiments pour éviter les obus. Dès que la compagnie arrive, ils ouvrent le feu avec leurs propres canons et leurs mortiers, avant de contre-attaquer et de réintégrer les bâtiments. Il ne reste bientôt plus du 16^e Peloton de Cossens que celui-ci et quatre autres hommes. Nullement ébranlé pour autant, le sergent prend le commandement, ordonnant à ses camarades de le couvrir pendant qu'il traverse au pas de course un champ découvert. Il atteint ainsi un char proche,

dont il dirige le feu contre la principale ferme. Le char se rapproche et les quelques hommes de Cossens, dirigés par celui-ci, livrent leur propre contre-attaque. Ayant attiré l'attention des défenseurs allemands, le Sherman enfonce un des murs du bâtiment. Cossens traverse l'ouverture et reprend la maison avant de se diriger vers les deux autres, dont il s'empare également à lui seul. Il n'aura jamais l'occasion de porter la Croix de Victoria — la plus haute décoration du Commonwealth récompensant les actes de bravoure — qu'on lui décernera; en effet, il se fera tuer par un tireur embusqué en allant rendre compte au commandant de sa compagnie.

Le major J.W. Powell, du First Hussars sera aussi recommandé pour la Croix de Victoria, en raison de l'aide qu'il apporte au North Shore Regiment pendant cette même bataille — où les 19 chars de son escadron sont réduits à quatre. La citation est dûment approuvée à tous les échelons de la voie réglementaire, mais, lorsqu'elle parvient au maréchal Montgomery, celui-ci remplace cette décoration par l'Ordre du Service distingué, lequel lui est décerné sur-le-champ.

La 4^e Division blindée canadienne se joint à la bataille lorsque les deux divisions d'infanterie ont accompli leur mission ou semblent sur le point de le faire. Afin de donner de la souplesse à la division, on a organisé celle-ci en groupements tactiques intégrés comprenant des blindés, des fantassins et des véhicules de soutien. L'un des groupes d'assaut, par exemple, comprend des Canadian Grenadier Guards, des éléments de l'Argyll and Sutherland Highlanders, des lance-flammes et des chars Flail. Leur expérience peut fournir un exemple des difficultés éprouvées par tous les assaillants lorsqu'ils opèrent sur un sol détrempé, face à des défenses judicieusement agencées de manière à attirer les chars au-delà des avant-postes, où ils se heurtent à un dispositif antichar. Les escadrons ont à peine couvert une courte distance que deux chars sont mis hors de combat par des mines et que plusieurs autres s'enlisent dans la boue. Ceux qui restent continuent jusqu'à ce qu'un char Tiger et un canon de 88 mm, dissimulés dans l'une des petites fermes qui parsèment le terrain découvert, ouvrent le feu simultanément et éliminent quatre autres chars canadiens. Émettant de la fumée pour masquer leurs mouvements, les survivants reculent précipitamment et trouvent une autre route, mais le 88 mm ouvre le feu de nouveau, détruisant quatre chars, dont celui du commandant du régiment. Les blindés se replient de nouveau, comptant sur l'infanterie pour se saisir des canons et, grâce à son aide, s'emparent enfin des fermes. Laissant l'infanterie

¹³³ Bell, T.J. *Into Action With the 12th Field*, Pays-Bas, le régiment, 1943, p. 119.





(PA 160830)



(PA 192007)



(PA 153188)

consolider la position, les chars se replient pour aller se ravitailler.

L'attaque menée dans la brèche par un autre groupement tactique, celui du South Alberta et de l'Algonquin, offre un autre exemple d'horreur et de courage. La boue dans laquelle s'enlisent une douzaine des chars du groupement tactique réduit la vitesse de progression de celui-ci à environ un kilomètre à l'heure. En outre, à mesure qu'il se rapproche du front, il peut voir des obus se croiser dans l'air et des colonnes de fumée s'élever au-dessus des chars en train de brûler. Son objectif est l'élévation qui, au sud de la voie ferrée et juste à l'ouest de la Balberger Wald, commande l'accès du défilé séparant celle-ci de la Hochwald. Durant la nuit du 27, quelques chars de l'Escadron B, accompagnés de fantassins, descendent dans la vallée devant l'objectif, mais les autres sont retardés et doivent faire le trajet à la lumière du jour. L'un des acteurs décrit la manière dont les chars dévalent le flanc de la vallée en suivant les traces de ceux qui sont passés avant eux.

Je n'ai pas la moindre idée du temps que nous mettons à atteindre le fond, mais j'ai l'impression qu'il nous faut des heures. Nous passons à côté de chenillettes et de chars abandonnés, détruits par le tir de l'ennemi. Nous sommes maintenant à découvert, en plein soleil, et en vue des canons de l'ennemi. Celui-ci se met à nous tirer dessus. Nous pouvons voir les obus s'écraser tout autour de nous, et jamais, de ma vie, je n'ai prié avec autant de ferveur. C'est la seule fois où je me dis que nous n'y arriverons pas... Juste après avoir franchi le premier fossé, nous essuyons le tir direct d'un canon antichar et nous nous retrouvons cloués derrière des maisons. Au moindre de nos mouvements, les servants des canons antichars allemands, qui connaissent notre distance, nous tirent dessus. Nous demeurons donc immobiles sous la pluie, dans la boue, incapables d'avancer ou de reculer. Entre-temps, la bataille pour expulser l'ennemi des bois et de la colline fait rage en avant et de chaque côté de nous.

L'Escadron A et le peloton de chenillettes de l'Algonquin tentent de contourner la position par la droite. Ils espèrent que la 11^e Division blindée britannique, qui s'avance au sud de la voie ferrée, aura obligé les Allemands à se replier, mais elle a été ralentie elle aussi, et l'ennemi dispose de canons de 88 mm qui font pleuvoir un feu meurtrier sur les chenillettes et les chars canadiens. Les Allemands « mettent hors de combat le char de tête et le char de queue, et, comme tout mouvement nous est maintenant interdit, il ne nous reste plus qu'à abandonner le char et à prendre nos jambes à notre cou ».¹³⁴ En quelques minutes, huit chars et une

douzaine de chenillettes s'envolent en flammes, et, toute la matinée, les Allemands balayent le secteur de leurs canons, pendant que l'Algonquin repousse sept contre-attaques.

Au quartier général du 2^e Corps d'armée canadien, les officiers du renseignement signalent que l'opération Blockbuster a fait des ravages dans la 6^e Division de parachutistes, et « *les parachutistes, auxquels appartiennent la plupart des prisonniers que nous avons faits jusqu'à maintenant, sont d'avis qu'il n'y a pas grand-chose derrière eux en guise de troupes de réserves* ». C'est peut-être bien vrai, mais les Allemands ont concentré leurs armes, y compris la plupart de leurs 88 mm, pour défendre l'étroit défilé où les groupements tactiques de la 4^e blindée sont en train d'essayer de se frayer un passage. Dans la brèche, racontera David Marshall,

c'est l'enfer. Le barrage d'artillerie le plus concentré qu'aucun d'entre nous ait jamais subi s'abat sur nous. Le bruit est indescriptible. À travers les télescopes, nous pouvons voir les arbres se fracasser tout autour de nous et nous pouvons sentir le char tanguer sous les explosions... Lorsque l'artillerie allonge son tir, les chars ennemis arrivent. En haut de l'élévation, devant nous, apparaissent les museaux de deux chars, un Tiger et un Panther, qui se dirigent vers nous. Dès que nos tireurs les tiennent dans leur dispositif de visée, et sans laisser aux chars allemands le temps de reprendre une position horizontale pour diriger leurs 88 mm sur nous, nos trois chars ouvrent le feu de toutes leurs armes et stoppent l'attaque, détruisant le Panther et obligeant le Tiger à battre en retraite.

Au début de mars, les combats de la crête de Calcar et de la Hochwald ont mobilisé tous les éléments placés sous les ordres du général Crerar. Le 2^e Corps d'armée a été déployé sur un front de 17 kilomètres. À gauche, la 43^e Division (Wessex) suit la route de Calcar à Xanten, qui longe la lisière nord de la Hochwald. Sur sa droite, la 2^e Division d'infanterie canadienne s'avance lentement à travers la forêt elle-même. Un peu au sud, la 4^e blindée poursuit sa tentative pour se frayer un passage dans la brèche qui sépare la Hochwald de la Balberger Wald. À droite du corps d'armée, la 3^e Division s'approche de la Balberger Wald. De l'autre côté de la limite entre les zones d'action des corps d'armée, le 30^e Corps d'armée britannique est semblablement étalé sur un front de 19 kilomètres. La 11^e Division blindée se trouve sur la droite, et la 3^e d'infanterie sur la gauche, de même que la 53^e (Welsh), qui s'avance sur Geldern. Toutes ces divisions s'emploient à livrer des attaques, à repousser des contre-attaques et à se regrouper. Dans le secteur de la 2^e Division,

¹³⁴ DSH, Marshall, « Me and George ».



sur la gauche, le major Frederick Tilston dirige sa première attaque en tant que commandant de compagnie lorsque son bataillon, l'Essex Scottish, tente de pénétrer dans la Hochwald. Derrière un barrage roulant, il conduit ses hommes sur 500 mètres de terrain découvert, et il est blessé à la tête à peu près au moment où son peloton de gauche essuie le feu nourri d'un poste de mitrailleuse. S'élançant au pas de course, Tilston réussit à lancer une grenade dans la position ennemie, réduisant celle-ci au silence. En s'approchant du bois, il est blessé de nouveau, à la hanche, cette fois. Il tombe en faisant signe de la main à ses hommes de continuer, puis se remet péniblement debout pour les rattraper. Après un combat corps à corps où il réussit à mener sa compagnie à la victoire, il reste avec les survivants pendant qu'ils consolident la position et repoussent plusieurs attaques. Les munitions commençant à manquer, Tilston réussit, en dépit du feu de l'ennemi, à atteindre la compagnie qui se trouve sur sa gauche et à s'y ravitailler en grenades et en balles. Il faudra lui amputer les deux jambes, mais il survivra et recevra la Croix de Victoria.

Un peu au sud, alors que les chars de tête de la 9^e Armée se trouvent à 30 kilomètres à peine des positions canadiennes, le Lincoln and Welland, aux côtés de l'Argyll, a conquis à l'extrême ouest de la brèche de la Hochwald un point d'appui que le Lake Superior et un escadron des Grenadier Guards reçoivent l'ordre d'élargir. Le Lake Superior combat depuis le 26 février, et chacune de ses compagnies n'est plus que l'ombre d'elle-même. La Compagnie A possède 34 hommes, la B en a 27, et la C, 44 (il n'y a pas de Compagnie D). À elles trois, il leur manque l'effectif complet d'une compagnie. Elles sont toutes épuisées et affamées, et leurs commandants ne disposent que de maigres informations sur les Allemands. Les 10 chars des Guards, fonçant dans la tourmente, s'enlisent dans la boue ou tombent sous les coups des Tiger et des 88 mm. Faisant preuve d'une rare ténacité, les fantassins réussissent à atteindre leur objectif, où ils essuient immédiatement une contre-attaque. Deux pelotons de l'Algonquin tentent de les rejoindre à bord des chars des Foot Guards, mais ils se font arrêter en vue de leur objectif, quelques centaines de mètres à peine avant d'y arriver. Huit membres du Lake Superior reviennent vivants de cette aventure, et, le lendemain matin, les détachements d'inhumation découvrent le décor macabre où gisent les autres, que le chroniqueur de guerre de l'unité décrira ainsi :

L'entrée de la brèche porte les stigmates d'un intense bombardement d'artillerie; le sol est grêlé, défoncé, labouré par les projectiles de toutes sortes. Dans le couloir, les arbres... sont déchiquetés. Les maisons ne sont plus que

des tas de décombres encore fumants. Ces lieux rendent témoignage à un courage mémorable... Le sdt G. Yanchuk, dont la main étreint encore une grenade, gît sur le dos à quelques verges d'une position ennemie : fauché en pleine charge. À côté de lui... le sdt W.R. Middlemiss est assis au fond d'un entonnoir, dans une position qui le fait paraître vivant. Il se trouvait avec Yanchuk lorsqu'il a été stoppé par une rafale d'arme portative dans l'abdomen. Il a rampé jusqu'à cet entonnoir pour s'y asseoir, et il est mort. Un Canadien inconnu a réussi à atteindre la position ennemie. Étroitement enlacé à un Allemand, il a été littéralement rôti par un tas de foin qui a pris feu à côté de la tranchée où il luttait corps à corps... Le sgt T.M. Lehman repose à quelques verges de là, abattu à la tête de son peloton. Étalés sur une ligne, conservant la position dans laquelle ils sont tombés... le cpl J.W. Gray... le sdt D.J. MacDonald... le sdt G.F. Couture... le sdt W. McRobbie.

Les détachements d'inhumation sont en mesure d'effectuer leur lugubre tâche, car les Allemands, dont la principale voie de franchissement du Rhin est maintenant gravement menacée par la rapide progression de la 9^e Armée, se sont retirés de la Hochwald pour faire porter tous leurs efforts sur la défense de Wesel. Le 6 mars, ils commencent à reculer à travers le fleuve, protégés par leurs compatriotes retranchés autour d'une poche défensive profonde de 15 kilomètres et large de 22. Celle-ci est maintenant en butte aux attaques de la 1^e Armée canadienne à l'ouest, de la 2^e Armée britannique au sud-ouest et de la 9^e Armée américaine au sud. Le général Simpson, dont les troupes ont déjà atteint le Rhin, est convaincu que celles-ci pourront s'emparer de points de franchissement au sud de Wesel, mais il s'avère incapable d'obtenir l'autorisation de Montgomery.

Pendant que les armées alliées se rapprochent toutes trois du fleuve, le général Simonds confie à ses divisions trois missions principales. Au nord, près du Rhin, la 43^e (Wessex) et la 2^e canadienne doivent s'avancer vers Xanten, à cinq kilomètres à l'est des positions qu'elles occupent sur la lisière ouest de la Hochwald. Plus au sud, la 4^e blindée doit traverser Veen et Winnenthal — soit une marche de huit kilomètres vers l'est à partir de la pointe sud de la Balberger Wald — pendant que la 3^e Division éliminera les Allemands du flanc droit. Aucun de ces deux mouvements n'est facile à exécuter, car les parachutistes allemands luttent avec désespoir et ténacité pour protéger les points de franchissement. Il en va de même de l'attaque délibérée qu'organise Simonds pour enlever, le 8 mars, le principal objectif du corps d'armée : Xanten. Selon le plan du général, la 129^e Brigade de la



43^e Division doit attaquer au nord-ouest sur la route de Marienbaum, pendant que, sur sa droite, la 4^e Brigade canadienne se lancera à l'assaut du côté ouest. Avec l'appui des chars et des Crocodile des Sherbrooke Fusiliers, et derrière un écran de fumée masquant leurs mouvements, l'Essex Scottish et le Royal Hamilton Light Infantry se déploient respectivement sur la gauche et sur la droite. L'Essex se débrouille raisonnablement bien, mais le RHLI se trouve en fâcheuse posture lorsque les Allemands laissent passer ses compagnies pour ensuite leur tirer dessus par derrière. Cette tactique aussi meurtrière qu'efficace tue ou blesse 134 hommes (la moitié des pertes de la division), mais elle ne suffit pas à contenir l'assaut des Canadiens, car le Royal avance en dépassant l'Essex. Le 9 mars, la 5^e Brigade la relève et traverse la ville pour gagner les hauteurs qui se dressent derrière celle-ci. Le soir, la 2^e Division aura fait plus de 900 prisonniers.

Les Allemands sont alors en pleine retraite. Ayant terminé leur évacuation le 10, ils font sauter les ponts le lendemain. Pendant que la 2^e Armée britannique se prépare à franchir le Rhin, les Canadiens peuvent faire la somme de leurs exploits et de leurs pertes. Au cours d'un mois de combats aussi acharnés que ceux de la Normandie et de l'Escaut, la 1^{re} Armée canadienne a affronté un ennemi dont l'effectif est passé d'une à 10 divisions avant que l'opération Grenade mobilise une partie des troupes allemandes sur le front américain. Du 8 février au 10 mars, l'armée a perdu 1 049 officiers et 14 585 militaires du rang, dont 379 des premiers et 4 925 des seconds étaient des Canadiens. Elle a fait 22 239 prisonniers, et, dans l'ensemble, on estime que les Allemands ont perdu quelque 90 000 hommes en Rhénanie. Il s'agit d'un rude coup porté au Reich, mais celui-ci dispose de ressources qui, si elles se font de plus en plus rares, demeurent suffisantes pour continuer la lutte. La guerre durera encore deux mois.





(PA 113697)

CHAPITRE VI

CONCLUSION

Je me rappelle être restée là à regarder l'extrémité de la route qu'ils emprunteraient pour pénétrer dans La Haye. Le troisième jour, j'ai vu au loin un char surmonté de la tête d'un soldat. Mon cœur s'est figé dans ma poitrine, et j'ai pensé : « Voilà la libération. » À mesure que le char se rapprochait, le souffle me manquait. Lorsque le soldat s'est redressé, j'ai eu l'impression de contempler un saint. La foule a été saisie d'un grand silence, subitement rompu par un cri retentissant qui semblait sortir de terre. Puis les gens ont grimpé à bord du char et ils en ont extrait soldat en pleurant. Ensuite, nous avons couru aux côtés des chars et des jeeps, que nous avons accompagnés jusque dans la ville.¹³⁵

Au début de février, alors que les Canadiens se préparent à la Reichswald et à la Hochwald, le lieutenant général Charles Foulkes apprend que son 1^{er} Corps d'armée canadien, qui combat alors en Italie, doit rejoindre la 1^{re} Armée canadienne dans le nord-ouest de l'Europe.

La décision de réunir les Canadiens dans leur propre armée pour les dernières semaines de la guerre n'a pas été prise à l'improviste. Déjà, lorsqu'ils ont traversé l'océan pour se rendre en Grande-Bretagne, le gouvernement et l'homme qui allait commander la 1^{re} Armée canadienne, le lieutenant général A.G.L. McNaughton, avaient la ferme intention de les faire

combattre ensemble au sein d'une formation unifiée, inspirée du précédent créé par le Corps canadien au cours de la Première Guerre mondiale. Par la suite, on a désigné l'armée de McNaughton comme fer de lance de l'invasion future de la France. Mais, devant la marche des événements, des pressions de plus en plus fortes se sont exercées afin que les Canadiens participent le plus tôt possible à des opérations actives. On soutenait qu'une tâche opérationnelle, en plus de remonter le moral des soldats et de leurs commandants, leur donnerait une expérience inestimable qu'aucun entraînement ne pouvait leur fournir. Au printemps de 1943, alors que les Alliés planifiaient l'extension de la campagne méditerranéenne de l'Afrique du Nord à la Sicile, le gouvernement canadien a demandé qu'on emploie ses troupes dans cette nouvelle phase de la guerre. Par conséquent, le 10 juillet, la 1^{re} Division d'infanterie et la 1^{re} Brigade blindée canadiennes participent aux côtés des six divisions britanniques et américaines au plus grand débarquement d'assaut amphibie jamais monté.

Le plan du général McNaughton consistant à ramener les Canadiens en Grande-Bretagne pour qu'ils

¹³⁵ Haayen, Maria, citée dans Kaufman, David et Horn, Michiel. *A Liberation Album: Canadians in the Netherlands, 1944-45*, Toronto, McGraw-Hill Ryerson, 1980, p. 117.



transmettent leur expérience opérationnelle aux unités qui n'ont pas encore vu le feu, avant l'opération Overlord prévue pour l'année suivante, ne sera pas accompli. En septembre, après la campagne d'un mois en Sicile, la 1^{re} Division et la 1^{re} Brigade prennent la tête de l'assaut de la 8^e Armée britannique en Italie continentale, à Reggio de Calabre. Là, elles entament une longue marche vers le nord, non pas sur le « ventre mou » de l'Europe, mais bien sur sa rude échine de crocodile. Ce faisant, elles apprennent, que « si l'on veut conquérir l'Italie », ainsi que le fera remarquer le distingué historien britannique Michael Howard, « l'extrême méridionale de la péninsule n'est pas le meilleur point de départ. »¹³⁶ À la Noël 1943, les Canadiens, qui viennent de traverser le difficile terrain montagneux du centre de l'Italie en franchissant l'une après l'autre des lignes fluviales bien défendues, voient leur progression stoppée juste après le Moro, au sud du paisible port adriatique d'Ortona, où la guerre change de caractère : « *Tout ce qui avait précédé n'était qu'un conte pour enfants* », expliquera le major général Christopher Vokes, commandant la 1^{re} Division, à l'officier historien de celle-ci. À Ortona, les compagnies de ses bataillons de fantassins perdent la moitié de leurs hommes et de leurs chefs. En même temps, plutôt que de voir la division de Vokes retourner en Grande-Bretagne, ce sont la 5^e Division blindée canadienne et le quartier général du 1^{er} Corps d'armée canadien qui viennent la rejoindre. D'abord commandé par le lieutenant général Crerar, puis par le lieutenant général E.L.M. Burns, le Corps d'armée devient opérationnel le 1^{er} février 1944, endossant ainsi la succession laissée vacante en 1918 par le Corps canadien.

Après un hiver passé dans des lignes stationnaires sur l'Adriatique, les Canadiens traversent les Appennins en mai pour participer à l'opération Diadem, l'offensive alliée pour libérer Rome. Au début de cette attaque, la 1^{re} Brigade blindée canadienne apporte son appui à l'assaut victorieux de la 8^e Division indienne sur la ligne Gustav, au pied du mont Cassin. Le 1^{er} Corps d'armée canadien se charge ensuite de poursuivre l'avance à travers la fameuse ligne Hitler, puis dans la vallée de la Liri, qui mène à Rome. Le 4 juin, deux jours avant l'invasion de Normandie, quelques « embusqués du jour J » de la 1^{re} Force de service spécial canado-américaine sont parmi les premiers à pénétrer dans Rome. Après s'être avancée jusqu'à Florence, la 1^{re} Division regagne l'Adriatique avec la 5^e blindée pour livrer contre la ligne Gothique, au sud de Rimini, ce qu'on espère être la dernière bataille de la campagne d'Italie.

À la fin d'août, les Canadiens nettoient les avant-postes des défenses et enfoncent magistralement les principales positions allemandes avant même que l'ennemi se soit rendu compte qu'il était sérieusement menacé. Toutefois, faute de réserves disponibles, la

8^e Armée est ensuite incapable d'exploiter cette occasion, et les Allemands se regroupent sur des positions d'arrêt successives pour retarder les assaillants jusqu'à l'arrivée de la pluie, qui immobilise les avions et enlisent les chars. En octobre, au lieu de « déboucher dans la vallée du Pô » et de « continuer vers Vienne », ainsi qu'ils croyaient pouvoir s'y attendre, les Canadiens se traînent de ligne fluviale en canal. En novembre, ils bénéficient d'un répit en réserve, puis ils retournent passer décembre et janvier dans les lignes d'hiver.

Au lieu de prendre fin, la campagne devient désespérément familière aux survivants du premier hiver en Italie, et elle paraît tout aussi déplaisante aux nouveaux venus. Mais, au lieu de montagnes, les troupes doivent maintenant franchir des canaux, des fleuves et un sol détrempe près de Ravenne et de la lagune de Comacchio, une région qui n'est pas sans rappeler les polders néerlandais à travers lesquels la 2^e et la 3^e Divisions sont en train de progresser péniblement.

À ce stade, les raisons qu'on peut avoir de mourir en Italie semblent plus obscures que jamais. Le but initial de la campagne était d'ouvrir la Méditerranée à la navigation commerciale; ensuite, il a consisté à écarter l'Italie de la guerre et à conquérir dans le sud des aérodromes à partir desquels les bombardiers lourds pourraient atteindre, en Europe centrale, des objectifs hors de portée des avions basés en Grande-Bretagne. En 1944, la raison d'être de la campagne a encore évolué : il s'agit maintenant d'une gigantesque opération destinée à retenir les divisions allemandes en Italie, loin des fronts européens de l'est et du nord-ouest. Ce rôle n'est pas fait pour inspirer les soldats, d'autant plus que l'objectif opérationnel consistant à retenir les Allemands en Italie va à l'encontre des objectifs tactiques plus immédiats, qui sont de les en expulser. Tout cela ne contribue pas à entretenir le moral et la motivation. De même que l'année précédente, le nombre croissant de victimes d'épuisement au combat semble indiquer qu'on est en train de pressurer l'efficacité au combat des bataillons d'infanterie jusqu'à son point de rupture. Par exemple, si, à la fin de décembre, le nombre total de pertes au combat de la 1^{re} Division diminue, la proportion des cas d'épuisement par rapport aux blessés s'élève à plus de 60 pour 100 durant la dernière semaine. Ces chiffres inquiètent suffisamment le médecin-chef du Corps d'armée pour qu'il avise le commandant que « *certaines indices permettent de croire que les troupes ont à peu près atteint leur limite en tant que force combattante efficace* ».

En outre, le problème posé par la pénurie de fantassins qualifiés est peut-être encore plus grave en Italie qu'il ne l'est en Hollande. On peut en juger

¹³⁶ Howard, M. *The Lessons of History*, New Haven, Yale University Press, 1991, p. 10.





Le pontage du Rhin. (PA 113687)

par l'exemple qui suit. Le 22 septembre (jour de la chute de Boulogne), alors que les combats de la ligne Gothique atteignent leur paroxysme sur la crête de San Fortunato, le général Burns, ayant subi des pertes bien plus lourdes que prévu, fait savoir au quartier général de l'armée canadienne, à Londres, qu'il a un besoin urgent de renforts d'infanterie. Le QGAC réagit en ratissant les magasins militaires et d'autres unités de soutien pour réunir 500 hommes qui formeront un contingent de renfort. Lorsque ceux-ci arrivent en Italie, on leur apprend qu'ils sont maintenant des fantassins. Il faut toutefois les réenrôler; entre-temps, à cause de la pénurie, on renvoie les blessés au combat de façon systématique et peut-être même, dans certains cas, prématurée. Le jour de Noël, le général Foulkes rend visite à un soldat à l'hôpital de Ravenne : durant le seul mois de décembre, cet homme a été blessé, renvoyé à son unité et blessé de nouveau. Le lendemain de Noël, le commandant d'un bataillon de renfort annonce au médecin-chef de Foulkes que les dépôts de convalescents lui envoient des hommes « *aux plaies béantes, aux mouvements limités, et inaptes au service* ». Les taux accusés d'absentéisme et de désertion amplifient la pénurie de fantassins, les commandants tentent d'enrayer l'hémorragie des effectifs en serrant le garrot disciplinaire. Durant les derniers mois de 1944 et les premiers de 1945, cinq à 10 cours martiales siégeant quotidiennement infligent des peines exemplaires de deux à cinq ans de travaux forcés pour diverses infractions. Comme toujours, il se trouve un soldat-poète pour résumer ces difficultés avec une concision admirable :

*Ob, what with the wounded
And what with the dead.
And what with the boys
Who are swinging the lead.
If this war isn't over,
And that goddamn soon,
There'll be nobody left
In this bloody platoon.*
(Avec tous ces blessés
Et tous ces morts,
Et avec tous les gars
Qui tirent au flanc,
Si cette guerre ne prend pas fin,
Et au plus vite encore,
Il ne restera bientôt plus personne
Dans ce foutu peloton.)

Près du tiers des 90 000 Canadiens servant en Italie iront grossir le nombre des victimes, dont 5 399 tués, et aucun des hommes ne veut être le dernier de cette campagne négligée et oubliée. En Italie, les Canadiens ne sont jamais tout à fait sûrs d'être des libérateurs ou des conquérants, et il ne faut pas s'étonner si, en février 1945, la plupart de ceux qui y servent semblent accueillir avec un plaisir non dissimulé l'annonce

de l'opération Goldflake, leur transfert en Belgique. Ils n'ont guère idée de ce qui les attend... mais ils ne savent que trop bien ce qu'ils laisseront derrière eux.

Les états-majors de planification du 1^{er} Corps d'armée partent immédiatement en éclaireurs, suivis peu après du reste du quartier général, qui devient opérationnel à Nimègue le 15 mars. Les unités partent à leur tour, quittant l'Italie par Naples et Livourne, débarquant à Marseille, empruntant la vallée du Rhône, puis traversant Lyon, Dijon, Mâcon, Melun et Paris, pour finalement arriver en Belgique. Les convois roule le jour et s'arrêtent chaque soir dans des camps-étapes préparés. Pour la 5^e Division blindée, l'opération Goldflake signifie qu'il faut transporter par rail, par route et par mer 20 000 soldats, 5 600 véhicules à roues, 450 chars et 320 chenillettes. Le premier convoi quitte Livourne le 15 février et arrive 12 jours plus tard à Dixmude, en Belgique. Une brigade blindée s'embarque le 8 mars et suit la même route. La 1^e Division d'infanterie canadienne, qui demeure opérationnelle au front jusqu'à la fin de février, commence à s'embarquer le 7 mars. Un mois plus tard, elle est concentrée dans la Reichswald. À la fin mars, plus de 58 000 soldats ont gagné le nord. « *Personne ne regrette d'être parti. Pas de faux regrets ni de fausse sensibilité. L'Italie est sale; elle est dévastée. L'Italie est froide et humide en hiver; en été, c'est un amalgame de chaleur, de mouches et de dysenterie. Nous sommes heureux de la quitter pour de bon.* »¹³⁷

L'expérience du Governor General's Horse Guards, le régiment de reconnaissance blindé de la 5^e Division, peut offrir un exemple de l'état d'esprit qui règne chez les soldats. Les Horse Guards ont combattu comme fantassins sur les digues du Reno une grande partie du mois de janvier, qui était « *terriblement froid et gris, avec des alternances de pluie et de neige* », jusqu'à ce qu'ils soient relevés par la division italienne Cremona au milieu du mois. Pendant qu'ils se reposaient, des rumeurs ont commencé à circuler selon lesquelles ils devaient s'exercer à monter à bord de bateaux et à descendre, peut-être bien en vue d'un débarquement en Grèce. Le matin du 11 février à la première heure, ils partent vers le sud à destination d'un lieu inconnu : empruntant la Via Adriatica, qui leur est familière, ils traversent Rimini, Pesaro et Ancône et arrivent à Porto Civitanova, où ils s'enfoncent vers l'intérieur, puis passent la nuit près de Foligno. Le lendemain, « *après une belle balade dans les montagnes* » par un temps agréable, ils font étape pour la nuit à Pontassieve, près de Florence. Le 13, « *notre arrivée à Livourne, principal port militaire du nord de l'Italie, efface tous les doutes qui peuvent encore planer dans l'esprit de la plupart d'entre nous* » : ils se dirigent vers la France.

Suivant leurs groupes précurseurs, les premiers contingents quittent Livourne à la mi-février, à bord

¹³⁷ DSH, « The Governor General's Horse Guards ».





Les pertes demeurent élevées après l'entrée en Allemagne. Ici, des brancardiers chargent un blessé à bord d'une ambulance jeep. (PA 113872)



Des infirmières travaillent dans des unités médicales et chirurgicales juste derrière le front. (PA 128234)

de péniches de débarquement et de Liberty-ships bondés, pour le voyage de 36 heures sur une mer parfaitement calme qui les mène à Marseille, où ils gagnent par la route un camp-étape, à 30 kilomètres au nord de la ville. Le lendemain matin, le premier convoi s'ébranle. Les hommes déjeunent sur la route en prenant des sandwiches à la « viande mystère » et, traversant Avignon, Montélimar et Valence, gagnent un deuxième camp-étape. Là, ils dînent — trop souvent de rations « *contenant une proportion élevée de V et L, ce mélange sadique de viande en boîte et de légumes qui nous empoisonne l'existence* » —, assistent à un film fourni par les omniprésents Services auxiliaires, et dorment à la belle étoile. Le lendemain matin, après le petit déjeuner, le voyage à travers le Midi continue, au grand plaisir de la plupart des hommes :

Après de longs mois dans l'Italie meurtrie et dévastée, cette balade à travers la France est un très grand plaisir. Les bonnes routes, les villes et les villages intacts, la campagne bien entretenue et la population propre à l'allure intelligente nous convainquent que nous avons regagné la civilisation, ce qui nous fait énormément de bien. Des voitures civiles filent sur la route, pourvues d'un gazogène à l'arrière; des jeunes filles à vélo suscitent un concert de sifflements frustrés, et la manière dont on nous accueille semble animée d'une chaleur authentique. Visiblement, la libération de ces gens-là n'a jamais dû se passer tout à fait à la mode italienne.

La Belgique s'avère encore plus accueillante.

Lorsque les hommes arrivent, on les passe en revue et on les informe qu'ils logeront chez des civils, où ils dormiront entre des draps blancs, ce qui déclenche des acclamations ravies. Avec l'aide de « monsieur l'inspecteur de police »,¹³⁸ on a trouvé des centaines de logements pour les hommes. On conduit ceux-ci à leurs maisons, qui en accueillent chacune un ou deux, et, en un rien de temps, leur nouvelle famille les a adoptés. Nous adorons la Belgique et les Belges. Ils sont réellement amicaux et désireux de nous aider, et ils ne savent quoi inventer pour nous être agréables. Les hommes sont arrivés sans devises locales, et, les premiers jours, plus d'un soldat canadien fréquente les 400 cafés d'Iseghem aux frais de ses alliés. La bière flamande est faible, mais elle coule à flots, et des bordes de Canadiens envahissent les petits cafés sympas, avec leur piano, leur accordéon et leur ambiance joyeuse. Fait surprenant, l'intempérance y est rare. Toute cette histoire ressemble plus à un rêve qu'à la réalité et, comme elle semble presque trop belle pour être vraie, nous nous comportons comme un groupe de petits enfants qui se montrent très, très sages, de peur qu'on les arrache à ce rêve... Jamais, depuis que nous avons quitté le Canada, le régiment n'a connu une telle atmosphère civile. Le printemps

arrive : les journées deviennent plus chaudes, les bourgeons éclatent dans les arbres et les haies, et les premières fleurs cherchent à percer dans les petits jardins tracés au cordeau. C'est la paix, et c'est merveilleux.

* * *

Il est possible d'aller en permission en Grande-Bretagne, à Paris, à Bruxelles, à Bruges, à Gand ou à Vimy, et « *les possibilités de divertissement sont tellement supérieures à tout ce que nous avons vu auparavant, que nous commençons enfin à réaliser comment l'autre moitié du monde a vécu* ». L'abondance relative qui règne sur ce nouveau « théâtre d'opérations » s'étend aussi aux ressources et à l'équipement militaires. Tous les hommes sont émerveillés par le parc de Kangaroo, de Crocodile, d'Alligator, de Buffalo et d'autres véhicules blindés spécialisés, devenus monnaie courante, mais qu'ils ne connaissaient que par leurs lectures. Quant aux Typhoon porteurs de fusées, ils dépassent de plusieurs coudées les bombardiers Hurricane. Le général Montgomery, venu en visite, passe devant les hommes massés dans la rue à bord d'une jeep conduite par le dynamique commandant de leur division, pour lequel ils éprouvent un très grand respect. Le major général B.M. Hoffmeister, un soldat de la milice, a gravi dans le délai remarquablement court de huit mois, entièrement passés à combattre au front, les échelons menant de son poste de commandant de bataillon en Sicile au commandement de la division. À Ypres, non loin de là, Montgomery, « *avec son dogmatisme inimitable, mais divertissant* » s'entretient avec tous les officiers de la division, qui doivent se familiariser non seulement avec le nouvel équipement, les nouvelles organisations et les nouvelles méthodes, mais aussi avec l'étrange campagne que d'autres Canadiens ont menée en France, en Belgique et en Hollande. Pour être en mesure de les renseigner, l'officier historien rend visite à son homologue afin d'obtenir « *des informations qui lui permettront de rédiger, sur les activités des Canadiens dans le nord-ouest de l'Europe depuis le jour « J », un rapport général qu'on distribuera à toutes les unités du 1^{er} Corps d'armée canadien afin de les mettre au courant de cette campagne* ».

Dans le cadre de sa réorganisation, la 5^e Division dissout sa 12^e Brigade d'infanterie — composée du Princess Louise Dragoon Guards, du Westminster Regiment et du Lanark and Renfrew Scottish Regiment — qu'elle a constituée en Italie afin de disposer d'un plus grand nombre de fantassins pour combattre dans les montagnes. Le GGHG reçoit de nouveaux chars et redevient un régiment blindé régulier qui aura pour principal rôle d'apporter son appui à l'Irish Regiment of Canada, au Perth Regiment

¹³⁸ En français dans le texte.



LA DERNIÈRE PHASE
DES PAYS-BAS ET L'ALLEMAGNE
MARS - MAI 1945



et aux Cape Breton Highlanders de la 11^e Brigade d'infanterie. Chaque poste de commandement d'escadron possède deux Sherman de modèle courant et deux autres pourvus d'un canon de 105 mm, tandis que chacune des quatre troupes de chars possède deux Sherman dotés du canon habituel de 75 mm et deux autres d'un canon de 17. Les trois régiments de la 4^e Brigade blindée — le Lord Strathcona's Horse (Royal Canadians), le 8th Princess Louise's (New Brunswick) Hussars et le British Columbia Dragoons — touchent aussi de nouveaux équipements.

De grands événements ont eu lieu durant le voyage du 1^{er} Corps d'armée. À l'exception de petits secteurs de la Sarre, la rive occidentale du Rhin est entièrement débarrassée des Allemands. Auparavant, pendant que les Canadiens mettaient la dernière main à l'opération Blockbuster, la 2^e Armée britannique et la 9^e américaine se préparaient à livrer, sur l'autre rive du fleuve, un assaut constituant la principale poussée alliée en Allemagne. Cette offensive se divisait en deux parties : tout d'abord, un franchissement d'assaut (opération Plunder), puis un assaut aéroporté confié au 18^e Corps d'armée aéroporté, composé de la 6^e Division aéroportée britannique et de la 17^e américaine (opération Varsity). Toutefois, lorsque Veritable, Blockbuster et Grenade sont terminées, l'attaque britannique ne constitue plus la seule traversée du Rhin, ni même la principale. On est en train d'exploiter activement plusieurs possibilités le long du Rhin. La 1^{re} Armée américaine a atteint Cologne au début de mars. Une semaine plus tard, elle s'est emparée avec brio d'un pont intact à Remagen, plus au sud, et elle a enlevé Coblenze et Mayence peu après. Encore plus loin vers l'amont, la 3^e Armée a traversé à Oppenheim la nuit précédant l'attaque de Montgomery, le 24, et la 7^e Armée se prépare à en faire autant.

Après avoir franchi le Rhin, la tâche du 21^e Groupe d'armées consiste à gagner l'Elbe entre Magdebourg et Hambourg, avec la 9^e Armée américaine sur la droite, et la 2^e britannique sur la gauche. La 1^{re} Armée canadienne a pour mission de ponter le Rhin à Emmerich et de se diriger vers le nord pour nettoyer la Hollande, ainsi que le secteur allemand du littoral de la mer du Nord jusqu'à l'Elbe. Toutefois, lorsque les 9^e et 1^{re} Armées américaines auront réussi à encercler la Ruhr, au début d'avril, le général Eisenhower décidera de se diriger vers Leipzig au lieu de Berlin et ordonnera à la 9^e Armée de reprendre sa place dans le 12^e Groupe d'armées du général Bradley.

Les Canadiens ne jouent qu'un rôle secondaire dans Plunder et Varsity. On largue en Allemagne le 1^{er} Bataillon de parachutistes canadien, au sein de la 6^e Division, et la 9^e Brigade se lance à l'assaut à travers le fleuve sous le commandement de la 51^e Division (Highland) pour enlever Emmerich et la crête de Hoch Elten, qui domine le fleuve à cinq kilomètres au nord-ouest de la ville. Le reste de la 3^e Division, qui

se compose alors de l'ensemble du 2^e Corps d'armée canadien, se concentre ensuite dans la tête de pont avant d'effectuer une sortie et de s'avancer vers le nord et l'est sur le flanc gauche de la 2^e Armée. Lors des dernières phases de ces opérations, le 1^{er} Corps d'armée doit nettoyer la moitié occidentale de la Hollande, et le 2^e la moitié orientale. Face à la puissance combinée de la 1^{re} Armée canadienne, de la 2^e britannique et de la 9^e américaine, pourvues d'environ 2 500 canons et d'un nombre presque illimité de chars et d'avions, l'ennemi ne peut aligner que les quelque 30 000 hommes de deux corps d'armée décimés et moins de 50 chars. Les soldats qui se trouvent dans le secteur immédiat des Canadiens appartiennent au 2^e Corps d'armée de parachutistes. Par ailleurs, toutefois, les Allemands disposent encore de tout un assortiment de pièces antiaériennes, qui, le matin du 24, à l'arrivée des divisions aéroportées, infligent de lourdes pertes aux Dakota et à leurs planeurs. Certains de ces aéronefs transportent le 1^{er} Bataillon de parachutistes canadien, dont la tâche consiste à s'emparer d'un bois derrière les points de franchissement du fleuve. Il a tôt fait de venir à bout d'une résistance acharnée, et c'est durant cet affrontement que l'un de ses infirmiers, le caporal F.G. Topham, se mérite une Croix de Victoria : au mépris de sa propre sécurité, et bien qu'il soit lui-même grièvement blessé, Topham ne cesse de s'exposer au feu des Allemands pour secourir ses camarades blessés. Après la bataille de la tête de pont, l'unité se dirige rapidement vers le nord-est, avançant plus profondément en Allemagne que n'importe quels autres Canadiens, et atteint le port de Wismar, sur la Baltique, juste avant l'arrivée des premières troupes de l'Armée rouge.

Les premiers Canadiens à franchir le Rhin, aux premières heures du 24 mars, sont des fantassins du Highland Light Infantry qui traversent à bord de Buffalo. À la fin de la journée, ils sont rejoints par le reste de la 9^e Brigade et par le North Shore Regiment, attaché à celle-ci. Leur tâche consiste à ouvrir une issue dans la tête de pont exiguë, entourée de plusieurs villages fortifiés, puis à oblier vers la gauche pour nettoyer la rive droite du Rhin jusqu'à Emmerich. Lorsqu'ils se seront rendus maîtres de celle-ci, la 3^e Division, puis le 2^e Corps d'armée et la 1^{re} Armée canadienne pourront construire les ponts dont ils ont besoin pour assurer le soutien de leurs opérations sur l'autre rive du fleuve. Le HLI livre un rude combat pour débarrasser Speldorf, la première ville, des parachutistes allemands. Quant au North Nova, c'est un combat encore plus difficile qui l'attend, car il a hérité, pour son malheur, du carrefour vital de Bienen, qui abrite des pièces de gros calibre, à bonne portée des ponts servant au franchissement. En effet, ce carrefour est défendu par des Panzergrenadiere de tout premier ordre, qui, en outre, combattent maintenant



sur leur propre sol. Donald Pearce, dans ses mémoires intitulés *Journal of a War*, donnera un récit captivant de cette petite bataille, peut-être typique, qui a coûté à son bataillon 114 hommes, dont 43 tués, quelques semaines à peine avant la fin de la guerre.

Autour de Bienen, le terrain est inondé, et les seules voies d'accès empruntent des digues qui sont entièrement sous le feu de canons automoteurs, de mitrailleuses et de mortiers au tir pré-réglé. Plusieurs attaques britanniques ont déjà échoué lorsqu'on ordonne au North Nova de s'emparer de la ville parce que sa résistance retarde la progression à partir de la tête de pont. L'objectif du régiment est la grand-route d'Emmerich à Rees, qu'on ne peut atteindre qu'à partir du front, à travers un terrain complètement découvert. Le matin, les Compagnies A et B attaquent, mais elles se font clouer au sol. Lorsqu'on fait venir au poste de commandement du bataillon les commandants des Compagnies C et D, ceux-ci y trouvent non seulement leur commandant, le lieutenant-colonel Donald Forbes, mais aussi le brigadier Rockingham et le général Horrocks, le commandant du Corps d'armée, qui leur font très clairement comprendre qu'il faut enlever Bienen sans retard.

Après avoir reçu un briefing de la part du commandant de sa compagnie — trois compagnies se lanceront à l'assaut à 14 h 30 depuis trois directions différentes — Pearce retourne mettre son peloton au courant « *et distribue aux gars une ration supplémentaire de rhum* ». Son propre plan est simple. Lorsque les deux pelotons de tête auront enlevé le premier groupe de maisons, à 30 mètres en avant, ils franchiront la dernière digue en tirailleurs, et chaque section s'emparera d'une maison déterminée du village. Trois régiments d'artillerie commencent à tirer 15 minutes avant l'heure H et les chars britanniques font sauter toutes les maisons qu'ils peuvent atteindre. À l'heure dite, lorsque les deux pelotons de tête franchissent la digue, « *des feux croisés venus de trois directions les fauchent en pleine course comme des blés* », mais les survivants atteignent deux des bâtiments de ferme. Pearce poursuit ainsi son récit :

Mon peloton se lance à l'assaut en une seule vague, franchissant le sommet de la digue pour redescendre de l'autre côté. Dix des hommes, instantanément cueillis par le tir de deux ou peut-être trois mitrailleuses, font la culbute. Nous nous sommes jetés en plein sur les défenses centrales de l'ennemi, alignés comme dans un tir forain. Ceux d'entre nous qui n'ont pas été touchés se laissent rouler ou tomber au pied de la digue dans un fossé d'à peine six pouces de profondeur, guère plus qu'une rigole, en fait. Les mitrailleurs épaulent leur arme, mais ils ne réussiront jamais à tirer une seule balle. (Je les verrai après la bataille, morts tous les deux, l'un d'eux encore en position de tir.) J'appelle mon

caporal, qui ne se trouve qu'à quelques pieds de moi. « Il faut foncer. Il faut atteindre cette maison. » Il lève la tête pour répondre et s'affaisse instantanément. Sur ma gauche, un homme met en joue un trou de tirailleur et s'effondre sur mon bras avec un spasme. Son visage, qui prend presque immédiatement une couleur vert pâle, affiche un sourire candide.

Les défenseurs concentrent leur tir sur le petit groupe jusqu'à ce qu'un des hommes, faisant preuve d'une audace incroyable, se lève, s'avance et expédie des grenades dans deux des trous des tirailleurs avant de se faire lui-même abattre. La défense faiblit et Pearce en profite pour crier à ses hommes de le suivre, afin d'aller rejoindre les autres pelotons : « *Il ne reste qu'un homme en état de me suivre. Les autres seront inhumés plus tard dans la journée, ou envoyés à l'hôpital.* » Leur chef étant blessé, Pearce prend le commandement des survivants et rend compte au commandant du bataillon :

Apparemment, je ne me rendais pas compte à quel point j'étais fichu sur le plan émotionnel. Au lieu de produire un récit cohérent, je me contente de rester debout devant lui en pleurant indistinctement, incapable de construire une phrase ou même d'articuler un seul mot. Il accepte de me relever de mes fonctions de commandement de peloton au front. Je le lui avais demandé deux ou trois semaines plus tôt, lorsque j'ai senti que je commençais réellement à flancher.¹³⁹

Pendant que les Typhoon de la 143^e Escadre bombardent des positions de pièces derrière les objectifs, le bataillon réussit à gagner un peu de terrain, et le HLI nettoie Bienen le lendemain, 26 mars au matin, permettant ainsi à d'autres unités de la 3^e Division de franchir la tête de pont pour atteindre Emmerich. Plus tard, lorsque les vétérans de la 1^{re} Division traverseront cette ville, la destruction qu'y ont semé les bombardements et le feu incessant de l'artillerie leur rappellera Cassino. La position elle-même est d'une importance cruciale, car, avec la crête de Hoch Elten, elle commande l'emplacement des ponts dont la 1^{re} Armée canadienne a besoin pour son ravitaillement au-delà du Rhin. La 7^e Brigade atteint les abords de la ville la nuit du 27 au 28 mars, pendant que les chars de la 4^e Division blindée, au sud du fleuve, lui apportent l'appui de leurs canons. Le Canadian Scottish, le Regina Rifles, le Winnipeg Rifles et le Sherbrooke Fusiliers éprouvent beaucoup de difficultés à franchir le canal qui barre les voies d'accès orientales de la ville. Ensuite, ils doivent nettoyer celle-ci en livrant des combats de rue acharnés, mais ils réussissent à s'en rendre maîtres le 30, et, au cours de la nuit qui suit, la 8^e Brigade

¹³⁹ Pearce, Donald. *Journal of a War*, Toronto, Macmillan, 1965, pp. 162-165.



enlève la crête de Hoch Elten sans essuyer de résistance sérieuse. Cette élévation a subi durant plusieurs jours des bombardements si nourris qu'en l'atteignant l'aumônier du North Shore, le père Raymond Hickey, doute qu'*« on puisse encore trouver une taupe en vie dans cette forêt... On dirait qu'un géant n'en a fait qu'une bouchée et qu'il l'a mâchée deux ou trois fois avant de la recracher. »*¹⁴⁰

Maintenant que la 3^e Division a assuré la sécurité des emplacements des ponts, les 2^e et 4^e déferlent dans la tête de pont pleine à craquer. Le franchissement du Rhin est une occasion mémorable que le premier ministre Churchill honora d'une des mictions les plus célèbres de l'histoire contemporaine en soulageant dédaigneusement sa vessie dans le fleuve. Il serait sans doute d'accord avec le soldat du 8^e Régiment de reconnaissance qui écrira les lignes suivantes :

*Lorsque nous évoquons l'ensemble de la campagne, la plupart d'entre nous sommes d'avis que c'est le franchissement du Rhin qui nous a procuré la plus forte émotion et qui a semblé nous remuer plus que n'importe quel autre événement. C'était le même Rhin dont nous rêvions et qui nous semblait si éloigné lorsque nous défendions avec acharnement notre précaire point d'appui de Normandie contre une Wehrmacht alors puissante, qui s'enfuit maintenant, en pleine débandade, dans son propre arrière-pays.*¹⁴¹

L'événement paraît particulièrement poignant à un sous-officier du British Columbia Regiment, lorsqu'il traverse le fleuve le 1^{er} avril, qui est le dimanche de Pâques : 28 ans plus tôt, il a passé son dimanche de Pâques à attaquer la crête de Vimy.¹⁴²

Après avoir terminé le pont Blackfriars à Rees, dans le secteur britannique — ses 600 mètres font de lui le plus long pont Bailey de la guerre — les sapeurs en lancent trois autres sur le Rhin près d'Emmerich, permettant ainsi à la 1^{re} Armée canadienne de prendre le commandement du 2^e Corps d'armée, et aux 2^e et 4^e Divisions de faire une sortie. Selon le chroniqueur d'une unité, la concentration des forces est écrasante dans l'espace exigu de la tête de pont, sur l'autre rive du fleuve : « *On aperçoit à perte de vue des hommes, des véhicules, des canons, des chars et des lignes de ravitaillement. Une puissance énorme qui attend, tout comme nous, l'ordre d'avancer.* » Lorsque les forces du général Crerar sont prêtes, celui-ci ordonne au 2^e Corps d'armée d'avancer vers le nord et de nettoyer l'est de la Hollande et la côte allemande de la mer du Nord — non pas pour prendre les Allemands au piège dans ce secteur et les détruire, mais pour les refouler vers le nord, vers leur dernière porte de sortie sur la mer. La tâche du 1^{er} Corps d'armée consiste à éliminer les Allemands de l'« île » d'Arnhem, entre le Waal et le Rhin inférieur, à s'emparer d'Arnhem, puis à libérer l'ouest de la Hollande.

Au début de l'avance du 2^e Corps d'armée, la 2^e Division, au centre, se dirige vers Groningue, la 3^e Division, sur la gauche, vers Leeuwarden, et la 4^e blindée, sur la droite, vers les ports allemands de la mer du Nord. À un moment donné, la 1^{re} Division polonaise se joint à la poursuite, s'insérant entre les 2^e et 4^e Divisions. Dans les communiqués, on répète invariablement que la situation est fluide, et avec raison. En effet, au cours de ces dernières semaines, chaque peloton, chaque bataillon, chaque brigade et chaque division vit ses propres aventures qui, aux yeux de certains, rappellent la poursuite précédente à travers la France. Encore une fois, les véhicules de reconnaissance sont en tête, suivis de près par les sapeurs, qui pontent les canaux et les rivières et réparent les routes défoncées. Sur la gauche, les bataillons de la 3^e Division nettoient Zutphen et Deventer au cours de coûteux combats, et la résistance flétrit. Ils parcourront alors rapidement les 120 kilomètres qui les séparent encore de Leeuwarden que leurs véhicules de reconnaissance atteignent le 15 avril. La division a couvert 185 kilomètres en 26 jours, construisant 36 ponts et faisant près de 5 000 prisonniers en cours de route. Au centre, la 2^e Division franchit promptement le canal Twente et continue sur un seul axe principal au nord de Groningue, son front protégé par le 8^e de reconnaissance et son flanc gauche par des véhicules des Royal Canadian Dragoons. Les brigades, qui suivent en se dépassant mutuellement, franchissent en deux semaines les 140 kilomètres qui séparent le canal Twente de la mer du Nord. Elles sont aidées par les exploits de deux régiments français de chasseurs parachutistes, soit environ 700 hommes, qu'on largue durant la nuit du 7 au 8 avril pour s'emparer des ponts, harceler les Allemands et prendre contact avec la Résistance néerlandaise. Le 11, le 8^e de reconnaissance sauve un détachement pris au piège dans la ville de Spier. Le combat le plus difficile a lieu lors du nettoyage des rues et des maisons de Groningue, qui tombe le 16, le lendemain du jour où le RCD pénètre dans Leeuwarden et atteint la mer du Nord, juste après Dokkum et Zoutkamp. En 16 jours, la division a progressé de 180 kilomètres, construit des ponts dont la longueur totale atteint 320 mètres, et fait plus de 5 000 prisonniers. En cours de route, les citoyens maintenant libérés des villes et des villages l'ont inondée d'une joie spontanée.

L'axe de la 4^e Division amène celle-ci à Almelo, où la 1^{re} Division polonaise se porte à ses côtés et emprunte l'axe gauche en direction de Winschoten et du secteur situé à l'ouest de l'Ems, pendant que la 4^e,

¹⁴⁰ Hickey, R. *The Scarlet Dawn*, Campbellton, Nouveau-Brunswick, Tribune Publishers, 1947, p. 253.

¹⁴¹ DSH, Archives des unités.

¹⁴² Harker, Douglas. *The Dukes*, Vancouver, le régiment, 1974, p. 285.



Le lieutenant David Bryce Wilson de la RVMRC. Envoyé en Allemagne pour libérer les marins canadiens qui se trouvent dans des camps de prisonniers, il a renoncé à son uniforme foncé de la marine et adopté une tenue de combat de l'armée de terre depuis que des Allemands l'ont pris par erreur pour un officier de la Gestapo. (PMR 9432322)

s'avancant en direction du nord-est, pénètre en Allemagne et se dirige vers Meppen, Sögel, Friesoythe, le canal Kusten et Oldenbourg. « C'est drôle, écrira le cavalier David Marshall, mais, à peine avons-nous franchi la frontière pour entrer en Allemagne que tous les saluts, les sourires et les rires disparaissent, remplacés par des regards sombres et haineux. Bab! leurs têtes ne nous reviennent pas tellement non plus. » Toutefois, à partir de ce moment, il trouve que cette avance diffère de la poursuite à partir de la Seine. Elle ressemble davantage à « une retraite méthodique, où il faut combattre tout le long du chemin », et où de petits groupements tactiques, sur les flancs, livrent leur propre guerre privée. Même les adolescents et les vieillards qui, dans le vain espoir de ne pas tout perdre dans cette guerre, occupent un grand nombre de positions défensives allemandes, peuvent tuer lorsqu'ils se trouvent derrière une mitrailleuse ou un canon antichar de 88 mm. C'est pourquoi, ainsi que le raconte Marshall, « lorsque nous traversons la campagne, nous ne doublons pas une meule de foin ou une grange sans y mettre le feu, et, si la maison n'arbore pas de drapeau blanc, elle y passe elle aussi ». Les véhicules sont esclaves des routes; or, celles-ci sont jonchées de mines, parsemées d'entonnoirs et obstruées d'arbres abattus, ce qui oblige les unités à se télescopier et en fait des objectifs commodes pour les mortiers et l'artillerie. Lorsque le feu de l'ennemi oblige les chars à s'arrêter, les champs détrempés et les tourbières limitent leurs mouvements, et ils offrent aux défenseurs des cibles parfaites. C'est ce que découvre Marshall lorsqu'une arme invisible détruit son propre char.

Quand les soldats qui s'avancent en Allemagne se rendent maîtres, un peu partout, de camps de concentration ou de camps de travaux forcés, ils sont témoins de spectacles qu'ils ont peine à croire. L'ampleur générale du problème médical et social révélé à ce stade de la guerre est difficile à concevoir. Dans le seul secteur du 2^e Corps d'armée, il y a 42 camps de prisonniers ou de personnes déplacées où sont incarcérés des détenus russes, polonais, tchécoslovaques, yougoslaves, italiens et autres, et où les conditions d'existence les plus épouvantables sont monnaie courante. Dans le camp le plus important, les hangars et les bâtiments d'un terrain d'aviation allemand hébergent temporairement 18 500 personnes. Là, selon un médecin de passage :

l'armée canadienne a créé un petit hôpital de campagne mis sur pied par le 21^e poste de secours de campagne. Il comprend des tentes servant de salles pour les hommes et pour les femmes, une maternité, une salle d'examen, une salle d'opération et une pouponnière. Quatre infirmières y sont attachées. Cette unité ne manque pas de patients et elle est très heureuse de faire un travail qui, selon ses membres, se rapproche davantage de la

pratique civile que tout ce qu'ils ont pu voir d'autre dans l'armée. Le camp contient aussi une unité mobile de bains comportant 8 sections. En l'espace de 36 heures, on a donné un bain à quelque 18 500 personnes.

Un autre camp, plus petit, mais qui n'a rien d'exceptionnel, contient 1 600 Russes, dont la moitié sont malades et un tiers souffrent de tuberculose avancée. On y trouve aussi 45 aveugles, 33 psychotiques et 450 amputés. Six médecins russes s'efforcent de les soigner. Bien entendu, ils ne possèdent pas d'équipement de radiologie, et « emploient des stéthoscopes en bois de type monaural, qu'ils se sont débrouillés pour fabriquer ». ¹⁴³

* * *

Au-dessus de l'armée de terre, des Typhoon et des Spitfire autonomes de l'ARC attendent qu'elle fasse appel à eux. La poursuite finale constitue, pour les pilotes de l'aviation tactique, un épisode héroïque dont le lieutenant d'aviation Carl Reinke brosse un portrait extrêmement vivant dans un rapport rédigé à l'époque.¹⁴⁴ Il y explique que ce sont les escadres, plutôt que les escadrons, qui constituent la principale unité fonctionnelle, et que, pour assurer un appui aérien constant, elles doivent être extrêmement mobiles et capables d'opérer indifféremment à partir d'aérodromes aménagés ou de cours de ferme raboteuses. De temps à autre, les pilotes doivent encore affronter les chasseurs allemands — y compris les nouveaux avions à réaction —, mais les missions d'interdiction et d'appui tactique demeurent leur principale tâche, ce qui fait du combat une expérience bien plus individuelle et personnelle. Au lieu de tirer sur des objectifs indirects fugitifs, les pilotes peuvent voir clairement les hommes et les véhicules qu'ils sont en train d'attaquer au sol. Selon Reinke :

l'audace et l'initiative personnelle, les dures conditions de la vie en campagne, la concentration qu'il faut apporter au travail à longueur de journée et l'absence relative de divertissements, tous ces facteurs s'additionnent pour former quelque chose de très distinctif. On perçoit la différence dès qu'on entre dans un mess de la chasse. Que ce soit sous la tente, dans une ferme abandonnée ou dans un ancien mess allemand, le tableau est le même : des aviateurs en train de flâner ou de parader dans un costume qu'on ne saurait mieux qualifier que d'utilitaire. Il comprend une tenue de combat kaki britannique, des bottes de vol surmontées de chaussettes blanches montantes, une chemise bleue ou kaki ouverte au col (qui recouvre celui de la tunique) ou un pull à col roulé, blanc, bleu ou gris, un bout de soie de couleur

¹⁴³ DSH, Archives des unités.

¹⁴⁴ DSH, « Fighter Wings on the Continent ».





(PMR 94324)



(PMR 94321)

« Wilson se trouve bientôt face à face avec les horreurs de l'Allemagne nazie. »
Après la découverte d'une fosse commune près d'un village, on oblige les habitants de ce dernier à fabriquer des cercueils pour les victimes et à donner à celles-ci des funérailles décentes.

vive en guise de foulard (peut-être un morceau de soie à parachute), et parfois un blouson d'aviateur en cuir surmontant le tout. À titre de variante, on peut combiner des éléments de tenues de combat kaki et bleues, telles qu'une chemise kaki et un pantalon bleu, ou vice versa, ou même porter un blouson civil. La hanche supporte l'inévitable revolver, avec son étui et sa ceinture de toile à sangle grise. Quant aux bottes de vol, elles constituent souvent tout un art en soi. Leur tige entrouverte révèle tout l'attirail qu'on y a fourré, aussi varié que ce qu'on s'attend traditionnellement à trouver dans les poches d'un petit garçon : des cartes de navigation, quelques paquets de rations d'urgence, un ou deux livres de poche, un quelconque agenda, des cigarettes, un ou deux couteaux, du chocolat et peut-être quelques autres babioles.

Ces hommes sont des professionnels jeunes, vigoureux et sûrs d'eux, dont la nonchalance, si affectée qu'elle puisse sembler, a sa raison d'être. Si le col est ouvert, c'est que l'habitacle d'un Spitfire peut devenir très chaud au soleil; quant aux bottes, elles sont remplies d'articles indispensables parce que les pilotes doivent toujours être prêts à prendre l'air. Bien qu'ils préfèrent nettement se battre contre des avions allemands, même lorsque ceux-ci leur sont supérieurs en nombre ou qu'il s'agit de nouveaux appareils à réaction, plus rapides, ils se résignent à l'absence de la Luftwaffe. Tirer sur les trains et bombarder les ponts sont des opérations qui leur apportent une certaine satisfaction, car elles leur permettent de constater qu'ils gênent les mouvements des Allemands. Mais ce style de guerre n'est pas non plus sans les tracasser, car,

dépourvus du conditionnement de l'armée de terre à l'égard des tueries et des mutilations du front, un grand nombre d'entre eux doivent se forcer pour tirer lorsqu'une colonne ennemie d'hommes ou de charrettes hippomobiles se présente dans leur dispositif de visée. Chez certains, ce n'est pas nécessaire, mais il y en a de nombreux autres qui doivent adopter un rôle et « jouer les durs ». Il s'agit plutôt pour eux de conserver leur propre conditionnement à l'égard du travail qu'il leur faut accomplir que de tenter d'impressionner d'éventuels spectateurs. Un jeune Canadien de 19 ou de 22 ans doit sciemment s'endurcir face au type de missions que les pilotes de chasse sont appelés à remplir; il jouera donc probablement son rôle en permanence, qu'il soit ou non de service... Une demi-douzaine d'aviateurs profitent du soleil vespéral et de l'air embaumé du printemps. Un de ces pseudo-durs de pilote commence à « déblatérer » sur le « bon temps » qu'il s'est payé, dans l'après-midi, à tirer sur les Boches qui plongeaient hors de leurs camions lorsque leur colonne de transports motorisés s'est fait mitrailler. Il n'existe pas de

sport comparable à celui-là, insiste-t-il avec une sorte de gloussement : tirer sur des Boches pendant qu'ils plongent vers un fossé. Personne n'émet le moindre commentaire, ni ne tente en aucune façon de renvoyer la balle. Le silence retombe dans l'indifférence générale.

Les trains et les véhicules de transport sont des objectifs tout désignés, mais ils sont également dangereux à cause des tirs d'artillerie antiaérienne nourris et imprévisibles. En outre, selon Bill Olmstead, commandant d'un escadron de Spitfire, il existe d'autres périls. Plongeant en piqué pour mitrailler un convoi de camions, il n'a pas réalisé que sa bombe à accrochage ventral de 500 livres ne s'est pas détachée lors d'une attaque antérieure.

Attaquant le premier camion, j'ouvre le feu à trois cents verges en piqué moyen. La vibration de mes canons libère la bombe de sorte qu'elle frappe le véhicule alors que je me trouve à moins de 50 pieds au-dessus de celui-ci. Elle réduit le camion en miettes, me fait perdre connaissance et projette mon appareil vers le haut de plusieurs centaines de pieds. Mon Spit bascule lentement sur le dos, et, lorsque je reprends conscience, deux ou trois secondes plus tard, je suis en train de foncer vers le sol la tête en bas. La mort n'est plus qu'à quelques secondes, mais je suis trop étourdi pour pouvoir penser clairement. Je me cramponne au manche à balai, et l'appareil se redresse juste au ras de la cime des arbres.¹⁴⁵

L'avion ne répond pratiquement plus, mais Olmstead réussit tout de même à le ramener au-dessus des lignes amies et saute en parachute. Il s'en tirera vivant et volera de nouveau dès le lendemain.

La formation de l'ARC qui collabore le plus étroitement avec l'armée de terre est la 39^e Escadre (Reconnaissance). Ce sont en effet ses escadrons qui prennent les photographies aériennes dont dépendent les évaluations du renseignement de l'armée de terre. Reinke explique que cette escadre est responsable de quatre tâches : photographie à haute altitude, photographie oblique à basse altitude, reconnaissance tactique visuelle, et reconnaissance d'artillerie ou reconnaissance contact. La photographie à haute altitude est une tâche très spécialisée, tout à fait dans la tradition de l'ARC, qui a établi les cartes du Nord canadien dans les années 1920 et 1930. Les Spitfire sont adaptés à ces missions, en effectuant en moyenne une vingtaine par jour. Ces appareils, qu'on a dépouillés de leur armement — afin de réduire leur poids et d'empêcher les pilotes de se laisser entraîner dans les combats — et chargés d'une quantité supplémentaire de carburant suffisante pour porter leur autonomie à quatre ou cinq heures, prennent des photos de n'importe quoi, des aérodromes aux champs de

¹⁴⁵ Olmstead, Bill. *Blue Skies*, Toronto, Stoddart, 1987, p. 228.



mines, des emplacements de pièces aux éléments topographiques fondamentaux, destinées aux cartes surimprimées. Ils emportent deux caméras pourvues d'un objectif de 20 ou de 36 pouces et réglées de façon que les vues se chevauchent horizontalement et verticalement, et assez de film pour permettre 500 prises de vues. À une altitude d'environ 9 000 mètres, les pilotes effectuent des passages en palier durant lesquels ils mettent en marche leurs caméras, dont l'obturateur se déclenche automatiquement.

À l'atterrissement, les rouleaux de film sont expédiés à la section photographique mobile de campagne. De là, les épreuves sont transmises à une section d'interprétation des photographies aériennes de l'armée de terre, où des interprètes les disposent sur une carte avant de les étudier de près à l'aide d'instruments stéréoscopiques. Ces photographies fournissent, sur les positions défensives, les emplacements de pièces, et ainsi de suite, des renseignements tactiques immédiats dont on se sert pour mettre à jour les cartes surimprimées. Les quelques hommes de la section photographique, qui disposent d'à peine quatre remorques pour tous locaux, peuvent produire un nombre quasi illimité d'épreuves. Durant les cinq journées précédant la traversée du Rhin, ils en ont produit 286 500 à partir de 32 091 prises de vues, utilisant pour ce faire 60 kilomètres de papier photographique, 8 000 litres de produits chimiques et près de 200 000 litres d'eau. Celle-ci leur est apportée par camion après avoir été puisée dans un canal à quelques kilomètres de là. En outre, ces hommes travaillent rapidement : la veille du franchissement du Rhin, ils ont développé des photos prises le matin, qu'on a alors expédiées par avion en Angleterre, où elles sont arrivées à temps pour le briefing des parachutistes qui a eu lieu le soir même.

* * *

Pendant que le 2^e Corps d'armée s'avance vers le nord et vers l'est à l'abri du parapluie de l'aviation, le 1^{er} Corps d'armée du général Foulkes, quittant ses positions de Nimègue, entre en action. Afin de franchir les innombrables cours d'eau naturels et artificiels qui entourent la partie occidentale de la Hollande, Foulkes déclenche au début d'avril deux opérations distinctes. Dans le cadre de la première, la 1^{re} Division d'infanterie canadienne, sous les ordres du 2^e Corps d'armée, attaque vers l'ouest en franchissant l'Ijssel près de Deventer afin de s'emparer d'Apeldoorn. La deuxième exige de la 5^e Division blindée qu'elle nettoie la rive sud du Rhin inférieur. Pendant ce temps, la 49^e Division britannique franchit le Rhin et l'Ijssel pour s'emparer d'Arnhem. Dès qu'elle y est parvenue, la 5^e Division se met en route vers le nord, traverse la ville et gagne l'Ijsselmeer. Ce faisant, elle déborde et isole la garnison allemande d'Apeldoorn. La rapide

progression du général Hoffmeister oblige les Allemands à quitter cette agglomération, ce qui provoque l'une des plus étranges batailles que sa division ait livrées. Deux groupes d'Allemands en fuite réussissent à éviter les Canadiens, mais, le 17 avril au petit matin, un troisième s'enfonce par erreur dans le village d'Otterloo, où se trouvent non seulement les positions de pièces du 17^e Régiment de campagne, mais aussi le quartier général de la division. Les Allemands, qui cherchaient en fait à s'enfuir, se heurtent aux positions des Canadiens dans l'obscurité, et une lutte farouche s'engage. Les artilleurs tirent de plein fouet sur les Allemands, à moins de 100 mètres, et les chars des GGHG tentent de repérer les objectifs dans l'obscurité confuse, tout en évitant eux-mêmes les armes antichars. La situation ne se dénoue qu'à la lumière du jour avec l'arrivée des lance-flammes de l'Irish Regiment, qui grillent les fossés.

La 5^e Division atteint l'Ijsselmeer peu après, et, au cours des premières semaines d'avril, le 1^{er} Corps d'armée refoule les Allemands à 70 kilomètres à l'ouest de l'Ijssel, faisant prisonniers plus de 7 000 d'entre eux. Bien qu'il commence à sembler parfaitement clair aux deux camps que la guerre est pratiquement terminée, ils ne sont pas aussi sûrs de la manière dont elle prendra fin. L'ennemi a encore quelque 120 000 soldats à l'ouest de la ligne Grebbe, qui s'étend vers le sud-est à partir d'Amersfoort et jusqu'au Rhin inférieur; or, Foulkes, ayant envoyé la 5^e blindée dans le nord de la Hollande, ne dispose plus que de la 1^{re} Division canadienne et de la 49^e britannique pour les affronter. Faute de troupes suffisantes pour attaquer cette importante garnison allemande retranchée dans de puissantes positions défensives, le corps d'armée fait halte le 19 avril, au moment où débutent des négociations ayant pour objet de secourir la nombreuse population civile qui se trouve coincée entre les deux camps.

La poche de Hollande contient les principales villes du pays — Amsterdam, Rotterdam, La Haye, Utrecht — où réside 40 pour 100 de la population. En janvier, la famine aiguë qui menace de façon imminente un nombre de citoyens estimé à plusieurs dizaines de milliers a incité la reine Wilhelmine à envoyer un avertissement au roi George VI, au premier ministre Churchill et au président Roosevelt :

La situation... est maintenant devenue si désespérée que, si l'on veut éviter en Hollande une catastrophe d'une envergure telle que l'Europe occidentale n'en a pas connue depuis le Moyen-Âge, il faut sans aucun doute prendre dès maintenant des mesures draconiennes, c'est-à-dire avant, et non après, la libération du reste du pays.

Durant les mois qui suivent, la fâcheuse posture de ces civils, déjà alarmante, se détériore à un point effroyable, mais une combinaison de facteurs politiques et militaires empêche d'apporter une solution à la



tragédie qui se noue. La conclusion d'un arrangement avec les occupants allemands en vue de nourrir la population civile exige une sanction politique à l'échelon le plus élevé, car les Alliés ont convenu de ne traiter avec l'ennemi sur aucune autre base qu'une capitulation sans conditions. En outre, les commandants militaires sont persuadés de pouvoir libérer la Hollande plus rapidement en vainquant les armées allemandes qu'en entamant avec elles des tractations individuelles et isolées, si pressants que puissent être les besoins humanitaires.

Entre-temps, les Néerlandais des centres urbains sont condamnés à se contenter d'une nourriture et d'un espoir de plus en plus maigres à mesure que les conditions empirent. En 1946, M. J. Nikerk, secrétaire du Netherlands-Canadian Committee, fera un récit éloquent de l'évolution de la tragédie au rythme du déroulement de la campagne et de la réaction des Néerlandais.¹⁴⁶ L'optimisme monte ou baisse en fonction des bulletins de la BBC, qui filtrent grâce aux radios clandestines. Lorsque les Alliés ont débarqué en Normandie, l'espoir a grimpé en flèche, mais, lorsque le succès initial a débouché sur une impasse, il est devenu « *difficile de ne pas se laisser envahir par un sentiment d'impatience* », écrira Nikerk. L'espoir revient lorsque les troupes alliées franchissent la Seine, libèrent Paris et traversent la frontière belge. Les civils néerlandais observent de tous leurs yeux pendant que :

la panique s'empare des troupes d'occupation allemandes et de la minorité qui... a épousé le parti de l'ennemi. Le spectacle de la crainte qui s'empare du cœur des nazis néerlandais et de leurs maîtres est presque aussi satisfaisant que l'avance des Alliés... La situation atteint son paroxysme le mardi 5 septembre. Toutes les routes menant à l'est du pays sont couvertes de véhicules militaires allemands chargés à ras bord de bagages hâvement faits et de butin. La Hollande est convaincue que la libération n'est plus qu'une question de jours.

Lorsque les Allemands reprennent du poil de la bête, le moral flétrit de nouveau proportionnellement, car, si les Alliés ne se trouvent plus qu'à quelques kilomètres, ils sont encore, en fait, à des années-lumière. L'arrivée de parachutistes largués sur Grave, Nimègue et Arnhem suscite de dangereux faux espoirs, alors que « *chaque poste de radio dissimulé devient un centre de distribution d'actualités. Les ménagères, les écoliers, les épiciers, les laitiers, tous les Néerlandais loyaux, contribuent à répandre les nouvelles.* » Prévoyant des résultats rapides, les cheminots néerlandais se mettent en grève, paralysant le réseau ferroviaire du pays. Les Allemands ripostent énergiquement en inondant les polders, en interrompant le ravitaillement en combustible, en limitant la distribution de nourriture, en faisant sauter des installations portuaires à Rotterdam et à Amsterdam, et en pillant les machines et les

installations industrielles. « *Maintenant, l'ennemi jette complètement le masque et abandonne toute tentative d'hypocrisie.* » Faute de combustible et d'électricité, il devient difficile de faire cuire même le peu de nourriture dont on dispose, et les radios, qui constituent un facteur tout aussi important pour le moral, ne peuvent plus fonctionner. La consommation quotidienne de calories, qui était de 3 000 avant la guerre, tombe graduellement à 400, ou moins. La betterave remplace les pommes de terre comme aliment de base.

Dans les rues, on peut voir des femmes, des vieillards et des enfants mendier une tranche de pain ou une pomme de terre. Il est maintenant courant de manquer l'école. Quels sont les enfants à l'estomac vide qui pourraient rester assis dans une classe glaciale à étudier? En outre, leur mère a besoin d'eux pour les remplacer dans les files d'attente devant les boutiques d'alimentation.

La Croix-Rouge livre de la nourriture, mais en quantité insuffisante. L'un de ses représentants signale que les gens se nourrissent de bulbes de fleurs. Des stocks de nourriture et de combustible, dans la Belgique voisine, pourraient atteindre la Hollande en quelques heures à bord de camions et de bateaux, mais la route est coupée, et il faudrait plusieurs semaines pour draguer les mines de la côte néerlandaise. Le taux de mortalité a doublé au cours de l'année précédente, et les Allemands continuent à inonder des terres, tout en menaçant de faire sauter encore davantage de précieuses digues. D'autres représailles ajoutent quelques tours de vis supplémentaires : 10 ou 20 prisonniers politiques, ou davantage encore, sont fusillés pour chaque mort attribuable à la Résistance. On rassemble des hommes de 17 à 60 ans pour les déporter dans des camps de travaux forcés allemands. Rien qu'à Rotterdam, ils sont 50 000 au cours de cet hiver impitoyable : « *Un village est encerclé. Des ordres militaires stridents jaillissent des hauts-parleurs. Quiconque ne se tient pas devant sa maison, ses bagages faits, sa couverture sur le dos, sa cuiller et son assiette à la main, prêt à s'en aller en esclavage, sera exécuté sans autre forme de procès.* »

Au printemps, on peut très bien se rendre compte que le commandement d'une armée est une fonction peu enviable qui consiste à faire un choix entre plusieurs possibilités toutes plus désagréables les unes que les autres. La seule manière de mettre fin au massacre et de soulager la famine des Néerlandais est de vaincre l'Allemagne, mais la question consiste à savoir si l'on arrivera à libérer plus rapidement les Pays-Bas en venant à bout de l'armée allemande ou en concluant immédiatement avec elle un arrangement

¹⁴⁶ Phillips, Norman et Nikerk, J. *Holland and the Canadians*, Amsterdam, Contact Publishing, 1946, pp. 19-28.
Voir également Mass, Walter B. *The Netherlands at War, 1940-1945*, Londres, Abelard-Schuman, 1970.





*Marlag und Milag Nord, peu après sa libération.
Les combats continueront encore plusieurs jours
autour du camp. (PMR 94319)*

permettant de secourir la population civile. En avril, les Alliés sont incapables de prévoir ce que les Allemands ont l'intention de faire dans l'ouest de la Hollande : la défendre jusqu'au bout, l'évacuer et y laisser des garnisons, ainsi qu'ils l'ont fait dans le Pas-de-Calais et l'Escaut, ou mettre à exécution leur menace effrayante de créer des inondations encore plus dangereuses, particulièrement en détruisant les nouvelles digues qui protègent la région de l'IJsselmeer, récemment gagnée sur la mer. Si les Allemands choisissaient de défendre des centres de résistance dans la zone inondée, même les combats de l'Escaut ne seraient rien en comparaison de ceux qu'il faudrait alors livrer. En outre, les Alliés n'auront guère d'autre recours que de déchaîner leur énorme puissance de feu sur des centres urbains défendus. Ils seront alors presque certains de tuer ainsi davantage de civils que ne le feraient les soldats allemands. Les commandants combattants avisent leurs supérieurs du prix inévitable d'une destruction massive et les préviennent qu'il vaut mieux ne pas s'avancer à l'ouest d'Utrecht. La décision d'arrêter, qui repose sur les motifs les plus louables, paraît toutefois troublante aux Néerlandais, voire insondable :

Dans les villes occidentales, ils sont des millions à espérer ardemment l'arrivée des libérateurs. L'air est lourd de rumeurs — les gens se demandent les uns aux autres : « Où sont les libérateurs ? » Tout le monde est d'accord : si les libérateurs voulaient sauver de cette lutte meurtrière les villes surpeuplées, ils pourraient y arriver. Les gens se demandent cyniquement : « Vaut-il mieux mourir de faim dans des villes intactes ? »

Retenu sur la ligne Grebbe, le 1^{er} Corps d'armée a pratiquement arrêté de combattre le 19 avril, et il cesse le feu le 28. Durant les jours qui suivent, le général Foulkes rencontre des représentants allemands à Achterveld pour discuter des mesures de secours, et l'ennemi autorise finalement les convois alliés à traverser ses lignes. Pendant que les pourparlers continuent, des bombardiers entament un parachutage quotidien de 2 200 tonnes de nourriture. Les premiers avions arrivent le 29 avril pour larguer 500 000 rations près de Rotterdam et de La Haye. En une semaine, ils en apportent ainsi plus de 11 millions. Un pilote du 150^e Escadron de la RAF racontera comment ses collègues et lui-même volaient à 300 mètres d'altitude sous les regards des artilleurs antiaériens allemands, en maintenant une vitesse et un cap convenus, et qu'il leur arrivait de distinguer ces mots, dessinés sur le toit d'une grange : « Merci, Canadiens. »¹⁴⁷ M. Nikerk décrira la scène :

Dans les rues, sur les toits, dans les gouttières, aux fenêtres, partout où le regard peut porter... toute la Hollande rêve... Ils agitent des draps, des couvertures, des serviettes, des napperons, et Dieu sait quoi. Nombre d'entre eux ont la gorge serrée, les larmes aux yeux. C'est l'un des rêves les plus audacieux

dont on ait fait une réalité. Rares sont ceux qui le disent franchement, mais ils sont nombreux à le ressentir — c'est la fin étrange, inattendue, peu héroïque, de la guerre dans l'ouest de la Hollande.

Les pilotes se sentent soulagés à l'idée d'effectuer des missions qui ne soient pas destinées à détruire, et il en va de même des chauffeurs de l'intendance lorsque, le 2 mai, leurs convois de 30 véhicules, fournis par huit pelotons de transport canadiens et quatre américains, commencent à quitter les lignes canadiennes toutes les demi-heures pour transporter un stock quotidien de 1 000 tonnes de nourriture et de combustible jusqu'aux dépôts créés par les Néerlandais. Ils continuent ainsi durant une semaine, et ces interventions sauvent des vies sans nombre. Un médecin néerlandais confiera à un collègue militaire canadien haut gradé que, selon lui, « *si la libération de la Hollande avait été retardée d'un autre mois, les résultats auraient été tout à fait catastrophiques. Dans l'état actuel des choses, on estime que la perte de poids moyenne, chez les adultes des grandes villes, est d'environ 20 livres.* »¹⁴⁸ Bien sûr, il s'agit là d'un chiffre moyen, et la situation de certains est encore bien plus grave. Au début, les plus malades passent inaperçus, car, trop faibles pour se tenir debout, ils sont incapables de quitter leur maison pour aller faire la queue devant les boutiques d'alimentation. Les pauvres, ainsi que les enfants en bas âge non désirés, sont particulièrement touchés. Les médecins militaires canadiens évaluent ainsi le nombre de victimes de la malnutrition qui souffrent d'oedème : jusqu'à 20 000 à Amsterdam, 10 000 à Rotterdam, autant à La Haye, et 1 500 à Utrecht.

* * *

Maintenant que la guerre tire à sa fin, une tâche humanitaire urgente consiste à évacuer les prisonniers de guerre libérés par les Alliés lorsque ceux-ci se rendent maîtres des camps allemands. Il est essentiel que ces prisonniers, dont 4 156 sont canadiens, quittent la zone des combats le plus rapidement possible, non seulement à cause du danger évident, mais aussi en raison des énormes problèmes posés par leur alimentation et leur logement dans l'Allemagne occupée.

Le travail consistant à superviser l'évacuation des prisonniers de guerre est confié aux officiers de contact-liaison (OCL) américains, britanniques et canadiens qui suivent immédiatement les troupes de tête afin de pouvoir entrer dans les camps dès que ceux-ci sont libérés. Au début, ils doivent s'occuper des « leurs » — un OCL de l'ARC ne sera responsable que des prisonniers appartenant à l'aviation canadienne, et

¹⁴⁷ Kaufman, D. et Horn, M. *A Liberation Album: Canadians in The Netherlands, 1944-45*, Toronto, McGraw-Hill Ryerson, 1980, pp. 104-105.

¹⁴⁸ DSH, Archives des unités.





Le lieutenant Wilson avec quelques libérés de la marine. (PMR 94323)



Une petite pause après une rude journée au bureau. (PA 116730)

non des Britanniques ou des Américains — mais cette manière de procéder s'avère difficile, car le système allemand de répartition entre des camps distincts des prisonniers appartenant à différentes armées a cessé de fonctionner lorsque ceux-ci ont été déplacés derrière les lignes de front allemandes en train de s'effriter. Par conséquent, les OCL tentent d'aider leurs compatriotes, mais pas au point de se montrer indifférents au sort d'autres prisonniers de guerre.

L'OCL de la MRC est le lieutenant David Bryce Wilson, ex-navigateur du torpilleur 748 de la 65^e Flottille. Choisi pour remplir cette mission parce qu'il parle un peu l'allemand, Wilson quitte l'Angleterre pour le continent le 31 mars, pourvu d'un camion de trois tonnes auquel il ne manque rien : un chauffeur des Royal Marines, un poste de radio dont il ignore le fonctionnement, du matériel de couchage et des rations d'urgence. L'un des sept OCL affectés au 21^e Groupe d'armées, Wilson a pour mission exacte de trouver et d'évacuer 174 prisonniers de guerre canadiens appartenant à la marine marchande ou à la marine de guerre, dont on sait qu'ils sont détenus dans un groupe de camps des environs de Brême (les Allemands ont choisi cette région parce que le sol sablonneux déjoue les tentatives de percement de tunnels). Sur la route du front, Wilson traverse la ville dévastée du Havre, où il aperçoit « *de longues chaînes de centaines et de centaines de prisonniers de guerre allemands, qui s'échinent à déblayer les ruines... la vue de tous ces jeunes Allemands en âge de travailler, en âge de servir, qui peinent de leurs mains nues, me réchauffe le cœur* ».¹⁴⁹

Lorsqu'il arrive en Allemagne, Wilson se trouve face à face avec les horreurs absolues du nazisme. Lorsque la résistance allemande s'est désagrégée, on a éloigné les prisonniers civils et militaires des lignes de front, tant à l'est qu'à l'ouest.

Ce qui s'est produit, c'est que des trains de fourgons à bestiaux remplis d'humains ou des colonnes de prisonniers à pied qui s'avançaient les uns vers les autres ont commencé à se rencontrer aux quatre coins de la grande plaine d'Allemagne du Nord. Chaque fois que les Allemands responsables de ces cargaisons désespérées se mettaient à rencontrer d'autres trains ou d'autres colonnes semblables venus d'une direction opposée, ils réalisaient que tout était perdu et qu'ils n'avaient plus aucune raison de continuer à avancer dans une direction ou dans l'autre. Ils ont donc tout simplement commencé à abandonner ces gens là où ils se trouvaient, pour ensuite disparaître. C'est ce qui s'est produit le 8 avril. Apparemment un train venu de Hambourg avec trois fourgons à bestiaux est entré dans notre village sur la voie d'évitement, et la loco est repartie en laissant les trois fourgons derrière elle... D'après ce que nous avons appris le 27 avril, ces pathétiques créatures ont tout

simplement été abandonnées là, emprisonnées dans ces fourgons à bestiaux.

Ne faisant preuve « *d'aucune intention charitable et d'aucun instinct humain* » envers les malheureux enfermés dans les fourgons, les citoyens du village les ont laissés périr de faim, puis les ont enterrés dans une fosse juste avant que les Alliés n'envahissent l'endroit. Peu après, un garçonnet demande à un soldat britannique s'il aimerait voir la tombe, et l'histoire se révèle dans toute son horreur.

On oblige les villageois allemands à déterrer les corps et à les placer dans des cercueils. Wilson, qui se trouve dans la région, où il attend impatiemment la libération des camps de la marine, a presque envie de vomir en supervisant ce travail.

L'une des premières choses que je fais, c'est de courir aux magasins de l'intendance m'acheter une pipe et du tabac. C'est la première fois de ma vie que j'achète une pipe et que j'en fume une, mais, en la tenant ainsi sous mon nez, j'arrive à me forcer à assister aux horribles, aux épouvantables opérations, lorsque les villageois sont obligés de sortir ces cadavres un par un et de les déposer dans des cercueils.

Lorsqu'ils ont terminé, on donne aux morts — Wilson croit qu'il s'agit de Polonais ou de Russes venus d'un camp de concentration — des funérailles décentes :

Mais, bon sang! Les soldats sont ulcérés, comme nous le sommes tous. Enfin, tout le monde se réunit autour des tombes fraîchement creusées, et « Chapeaux bas »... les têtes nues s'inclinent. Le bourgmestre prononce quelques prières, puis je me fends d'un petit discours pour expliquer qui sont ces gens, comment ils sont arrivés là, et pourquoi une pareille situation ne pourra jamais se reproduire, et ainsi de suite. Puis on recouvre encore de terre ces pauvres innocents anonymes, mais cette fois, au moins, ils ont été mis en bière. On leur a témoigné un peu de respect. Pourtant, il n'en est pas moins trop tard; quelle horreur de songer que, juste à la veille de la capitulation de l'Allemagne, 109 humains ont vu leur existence prendre ainsi fin quelques semaines à peine avant que les secours puissent les atteindre.

Par ailleurs, Wilson est bel et bien en mesure d'aider les prisonniers de guerre. Le 28 avril, lendemain de la découverte de la macabre fosse funéraire, les Alliés se rendent enfin maîtres de Marlag und Milag Nord, le camp où se trouvent les marins captifs qu'il recherche. À 11 h, Wilson y pénètre à bord d'une jeep arborant le drapeau du Canada, et il y trouve les hommes paisiblement rassemblés. Ce matin-là, le matelot fourrier de première classe Stuart Kettles, qui a été fait prisonnier exactement un an plus tôt lorsque le

¹⁴⁹ DSH, Archives de l'ARC et dossier biographique David Bryce Wilson.



NCSM *Athabaskan* a été envoyé par le fond, et Gordon Olmstead, un officier de la marine marchande capturé en 1941, se trouvent derrière les barbelés. Depuis plusieurs jours, déjà, ils entendent les bruits de la bataille qui fait rage autour du camp, mais aucun soldat allié n'a fait son apparition avant le matin du 28, où Kettles a aperçu « *le premier de nos libérateurs, un pilote de char des Scots Guards. Bon Dieu qu'il faisait plaisir à voir.* » Mais Kettles ne conservera de l'événement aucun sentiment de joie.

Aussi étrange que cela puisse sembler, il n'y a pas de réjouissances, pas de cris, rien. Cette indifférence apparente est probablement attribuable au fait que nous éprouvons de la difficulté à admettre la réalité de la situation. Enfin, pour coiffer le tout, il y a environ trois semaines que nous attendons nos libérateurs, et nous estimons en quelque sorte qu'il « était à peu près temps qu'ils arrivent ». Nous apprendrons plus tard que les Scots Guards ont reçu ce matin l'ordre de s'emparer du camp aujourd'hui même par tous les moyens, mais sans se servir de pièces de gros calibre. On craignait en effet qu'un obus s'écrase dans le camp et y tue quelques-uns des prisonniers.¹⁵⁰

Les combats continuent encore trois jours autour du camp, dans l'enceinte duquel tombe parfois un obus. Wilson observe qu'ils ont « *pour effet d'augmenter la nervosité et l'inquiétude des ex-prisonniers, qui sont extrêmement désireux de ne pas être repris et qui trouvent donc très difficile de rester là durant les premiers jours.* ». Il fait ce qu'il peut, distribuant des colis de la Croix-Rouge et faisant livrer chaque jour au camp du pain blanc fraîchement sorti d'une boulangerie de campagne. Entre-temps, il se met à la recherche d'autres prisonniers de guerre appartenant à la MRC et rédige une longue liste de noms avec l'aide du matelot fourrier Kettles, employant comme dactylos trois « censeureuses » allemandes, qui s'occupaient auparavant d'examiner le courrier des prisonniers. Le plan initial prévoyait l'évacuation de 1 000 personnes par jour, mais le mauvais temps et les problèmes de transport ralentissent l'opération. De nombreux hommes, dont Wilson lui-même, sont encore là lorsque la guerre prend fin.

Le 1^{er} Corps cesse le feu le 28 avril, tandis qu'en Allemagne du Nord le 2^e Corps d'armée livre des combats sporadiques entrecoupés de redditions isolées. Ainsi que l'écrit l'historien du Lincoln and Welland, « *la guerre ne prend pas fin à l'occasion d'une offensive spectaculaire ou d'une bataille paroxysmique... Elle s'éteint tout doucement.* »¹⁵¹ Durant cette période d'extinction, le brigadier Rodger voit se répandre un étrange sentiment d'inquiétude et de surprise.

La fin tant attendue est proche et, au lieu de voir naître une atmosphère de fête et d'excitation, on observe presque le contraire. La bataille

ralentit : moins de combats, mais quantité de routes défoncées et de ponts qui sautent. Les équipages des blindés se montrent plus prudents; des rumeurs de démobilisation font leur apparition; les officiers se demandent quand ils vont rentrer et ce qu'il adviendra d'eux. Qui va se charger de l'occupation : le corps d'armée ou l'armée? Quelles divisions vont rester et lesquelles vont partir pour la Birmanie?

Le 1^{er} mai, Rodger confie à son journal ce qu'il vient d'entendre : « *Le drapeau rouge flotte sur le Reichstag... on commence à croire que la capitulation n'est maintenant plus qu'une question de jours... [puis, à] 22 h 30 — la radio annonce que « HITLER est mort. Doenitz prend la suite.* » En Italie, les forces italiennes capitulent le lendemain, et, le 4 mai à midi, le 21^e Groupe d'armées informe le général Crerar que Montgomery est en train de négocier avec les représentants de l'amiral Doenitz une reddition sans conditions. Crerar ordonne immédiatement au 2^e Corps d'armée de ne pas procéder aux attaques que la 1^{re} Division polonaise et la 2^e canadienne étaient sur le point de lancer. Malgré tout, il y a 20 morts chez les Canadiens ce jour-là, et il y en aura trois autres le 5. Dans la soirée, Crerar apprend simultanément par la BBC et par le quartier général de Montgomery que les hostilités dans le secteur du 21^e Groupe d'armées doivent cesser officiellement le 5 mai à 8 h. Peu après, le général Foulkes reçoit du commandant allemand de l'endroit la reddition de la forteresse Hollande, dans un hôtel de Wageningen portant les stigmates de la guerre. Deux jours plus tard, à Reims, le général allemand Alfred Jodl confirme officiellement la reddition de toutes les forces militaires allemandes au général Eisenhower, un geste que le quartier général russe de Berlin ratifiera par la suite.

La guerre du soldat Bradley prend fin sans éclat particulier.

Ce matin [le 5 mai] à 8 h, notre secteur de l'Allemagne a capitulé; autrement dit, nous avons vécu nos derniers combats. Je me suis souvent demandé comment je me sentirais lorsque ça arriverait; eh bien, je ne sens absolument rien de différent. La première nouvelle que j'en ai eue, c'était hier soir; en revenant d'un voyage d'environ 25 milles. Notre transport a perdu une chenille en cours de route et nous avons dû passer deux heures sous la pluie à la réparer. Quand nous sommes rentrés, les gars nous ont dit que c'était fini. J'étais tellement fatigué que je me suis contenté de remercier Dieu et je suis allé me coucher.

À Marlag und Milag Nord, David Bryce Wilson remue de sombres pensées.

¹⁵⁰ DSH, Stuart Kettles, « *A Wartime Log: A Personal Account of Life in HMCS Athabaskan and as a Prisoner of War*.

¹⁵¹ Rogers, R.L. *History of the Lincoln and Welland Regiment*, Ottawa, le régiment, 1954, p. 270.



Cette nuit-là, partout autour de nous, les gens de l'armée, qui campent sous la tente, fêtent exactement comme on peut s'y attendre : en faisant la noce. Après tout, ils ont bien gagné le droit de fêter, mais moi, pendant ce temps, je m'enfonce dans une dépression très profonde. C'est la première fois, après des années de guerre et d'inquiétude, qu'il est effectivement possible de se détendre les nerfs, de se laisser aller et d'essayer de réfléchir à cette aventure, et c'est vraiment un moment très déprimant. Je n'en dors pratiquement pas de la nuit.

* * *

Lorsque sonne la fin de la guerre, les 200 000 hommes et femmes de cette armée de citoyens sont éparsillés dans le nord de l'Europe, de Brême à Dunkerque. Les formations du 2^e Corps d'armée remplissent un rôle d'occupants en Allemagne, tandis que les unités du 1^{er} Corps d'armée ont la délicieuse surprise d'être transférées dans les grandes villes des Pays-Bas. Le 21 mai, elles sont toutes représentées lorsque 16 formations de cornemuseurs et cinq autres de cuivres conduisent les unités mixtes de la 1^{re} Armée canadienne à travers La Haye dans le cadre d'un spectaculaire défilé de la victoire.

Ramener les soldats au Canada est une tâche aussi complexe, mais bien plus gaie, que celle de les amener en Europe. Le rapatriement se complique du fait qu'il est nécessaire de contribuer à l'occupation de l'Allemagne et de recruter une division pour participer à la guerre contre le Japon. Au début de juillet, la force d'occupation de l'Armée canadienne, initialement constituée de volontaires et de soldats récemment arrivés en Europe, assume la responsabilité d'une grande partie de l'État d'Oldenbourg, où elle demeure jusqu'à l'été suivant. Le commandement de la 6^e Division d'infanterie canadienne, qui doit combattre dans le Pacifique, est confié au major général B.M. Hoffmeister, le commandant le plus remarquable de l'armée de terre, et, en juillet, plus de 22 000 volontaires sont repartis vers le Canada.

Stuart Kettles, Gordon Olmstead et Charlie Bradley rentrent chez eux. Le 7 mai, Kettles quitte finalement Marlag und Milag Nord :

On nous embarque à bord de camions militaires, et, après un voyage de 110 milles, nous arrivons dans un aéroport à Diepholtz. En cours de route, nous voyons une bonne partie de l'Allemagne qui a été réellement endommagée ou, devrais-je dire, écrasée. C'est un spectacle superbe. À notre arrivée à Diepholtz, qui est une base d'évacuation des prisonniers de guerre placée sous l'autorité de la 2^e Armée britannique... on nous inscrit, on nous donne un logement sous la tente, et en route pour le mess, où on nous sert notre premier repas convenable depuis près d'un an. Après celui-ci, on nous donne du chocolat, des cigarettes et une trousse de première nécessité de la Croix-Rouge.

Le mauvais temps retarde le départ de trois jours, mais le groupe de Kettles s'envole finalement pour Bruxelles, où l'ex-prisonnier fait la connaissance de « la première véritable femme que je vois depuis un an » :

Elle travaille pour la Croix-Rouge, et c'est toute une surprise. La façon dont on nous traite ici dépasse nos espérances les plus folles. Nous quittons l'aéroport pour la caserne de Sainte-Anne, où tous les Canadiens semblent s'être donnés rendez-vous... On nous soumet à un rapide examen médical destiné à découvrir si nous sommes porteurs de poux, de punaises, de morpions, etc. Nous remplissons ensuite divers formulaires, puis nous recevons 10 shillings en devises anglaises et 4 livres 10 shillings en francs belges. On vient ensuite nous chercher pour nous donner tous les vêtements propres dont nous avons besoin, et nous prenons notre première vraie douche chaude depuis plus d'un an. Après la douche, nous sautons dans nos vêtements propres, puis nous avons droit à une pulvérisation de poudre blanche, qui doit tuer les éventuels poux, punaises, etc. que nous pourrions encore receler. À 23 h 30, on nous amène à la salle à manger, où on nous sert le meilleur repas que nous ayons pris à ce jour. Lorsque nous avons terminé, nous nous rendons dans un petit magasin, où nous avalons avec plaisir quelques bières et quelques whiskies fort rafraîchissants, puis nous rentrons nous coucher à la caserne.

Le lendemain, Kettles gagne l'Angleterre à bord d'un bombardier Lancaster, et, après y avoir passé une semaine avec des milliers d'autres Canadiens, s'embarque pour New York à bord du gigantesque transatlantique *Aquitania*. De là, un train l'emmène vers le nord, à Montréal, où une réception délirante l'attend :

On a envoyé la musique de la marine de Montréal nous accueillir. Nous restons environ 30 minutes sur le quai, pendant qu'elle joue pour nous, puis on décide enfin qu'il est temps de nous entraîner à la caserne pour prendre le petit déjeuner. La musique s'en va et nous pensons que tout est fini; nous ne pouvions pas savoir que ce n'était en fait qu'un début. Nous réunissons nos maigres bagages et commençons à nous frayer un chemin à travers la gare. Mais la musique nous a joué un tour; elle s'est contentée de sortir de la gare et elle s'est rassemblée dans la rue, devant l'entrée. Lorsque nous sortons à notre tour, nous sommes accueillis par un nouveau concert. Il y a aussi quelque 3 000 civils qui nous entourent en poussant, Dieu sait pourquoi, des acclamations. On croirait qu'il s'est vraiment passé quelque chose. Mais le moment le plus touchant, c'est celui où la femme de Stoker Polson, qui a été prisonnier de guerre avec nous, finit par le repérer. Il est difficile de dire s'ils rient ou s'ils pleurent, tous les deux, mais vous pouvez me





Conclusion. Des Allemands rentrent chez eux sous des yeux attentifs, pendant qu'une famille néerlandaise reprend une vie plus normale. (PA 134287)

croire si j'affirme qu'on ne saurait souhaiter un accueil plus chaleureux. En fait, ça se passe si bien que nous avons failli perdre Polson, mais il finit par se montrer, avec 30 minutes de retard. Bon Dieu qu'il est heureux! Drôle de truc, cette existence conjugale.

Le lendemain soir, Kettles prend le train pour franchir la dernière étape du voyage vers sa ville natale, Ottawa. S'attendant à un autre accueil chaleureux, il décide, avec quatre autres marins d'Ottawa, « *de ce qu'il faudra faire lorsque nous finirons par descendre du train* ». Il ignore que sa famille a déjà décidé pour lui.

J'aperçois Jim, Ernie et Kirk en train de m'attendre juste devant la porte du train. Ensuite, à vrai dire, mes souvenirs deviennent extrêmement vagues : des baisers par-ci, des cris par-là, des poignées de main ailleurs. Bon, l'enthousiasme et le bruit s'apaisent enfin, nous sautons dans la voiture de Jack et nous nous rendons chez Jim. où ils ont tout préparé. Il ne reste plus qu'à mettre le feu aux poudres et, croyez-moi, ça décolle!

Tout le monde est là : tous les gens que je voulais voir, des amis que je n'ai jamais vus ou dont je n'ai jamais entendu parler auparavant. Bon sang, quelle soirée! J'aimerais vraiment vivre ça encore une fois. Ça valait certainement la peine de passer un an en Allemagne pour découvrir que la famille tenait tant à sa « brebis galeuse ». Comment leur revaloir ça un jour? Voilà quelque chose qu'il me faudra découvrir avec le temps.

Je ne sais pas par quel bout commencer. Même maintenant, tout ce que je peux dire, c'est qu'il s'agit d'un sentiment que je n'ai jamais eu l'occasion d'éprouver auparavant. J'ignore encore ce qu'il m'apportera.¹⁵²

Les hommes de la marine marchande, véritables héros de la bataille de l'Atlantique, selon un important officier de la MRC, n'ont pas droit au même accueil enthousiaste que Kettles et que d'autres anciens combattants. « *Nous sommes un peu déçus* », explique Gordon Olmstead en arrivant à Londres avec 24 de ses collègues, le jour de la victoire en Europe, et qu'il trouve porte close à Canada House. Le personnel est allé participer aux réjouissances qui éclatent ce jour-là, et Olmstead et ses camarades doivent trouver eux-mêmes à se loger. Une semaine plus tard, ils s'embarquent à bord d'un petit « rafiot », le SS Bayano, pour rentrer au Canada. Lorsqu'ils arrivent à Halifax, il n'y a pas de comité d'accueil sur le quai, mais la Pétrolière Impériale donne un dîner sans prétention pour les hommes de la marine marchande, « *rien de recherché, mais d'une hospitalité agréable* ». Le lendemain, ils prennent le train pour rentrer chez eux.

Charlie Bradley, qui, il y a quelques mois, était si pressé de quitter l'uniforme et de se trouver un emploi, n'importe quel emploi, n'est plus aussi affirmatif. Il s'en explique à sa mère :

Je ne sais pas trop comment entamer cette lettre. Vois-tu, je me suis engagé pour aller en Extrême-Orient. Je sais que ça ne te plaira pas du tout, mais il faut que tu comprennes mon point de vue. J'estime que je suis trop jeune pour me ranger; je n'ai que 21 ans, et puis je n'aime pas l'idée de me lancer dans un métier alors que tout le monde va en faire autant. Je finirais tout simplement par me trouver un emploi sans intérêt que je détesterais... Je rentre à la maison pour un congé de 30 jours... J'espère que tu pourras prendre tes vacances lorsque je serai là, et que nous pourrons les passer ensemble à l'endroit où tu auras envie d'aller. Tu n'as pas à t'inquiéter pour l'argent; j'aurai plus de 300 \$ en espèces... Ce que tu peux faire, c'est me trouver ce dont j'aurai besoin lorsque je serai là : une valise de taille moyenne, 1 pyjama, 3 shorts et 3 maillots d'été, 2 douzaines de mouchoirs, 4 serviettes, 6 paires de chaussettes de coton (noires), 1 paire de chaussures noires de pointure 7, un caleçon de bain (taille 26) et 2 chemises kaki de taille 14. Sers-toi de l'argent de mes chèques pour ça, mais seulement si tu n'en as pas besoin toi-même.

Le transport de Bradley arrive au port de Halifax le jour de la capitulation du Japon. Le capitaine décide de demeurer ancré au large toute la journée, de crainte de débarquer les soldats au milieu d'émeutes semblables à celles qui ont marqué le jour de la victoire en Europe, quelques mois plus tôt. Bradley a alors 21 ans.

Il ne faut pas s'étonner si quelques soldats, marins ou aviateurs, et même un grand nombre d'entre eux, ne savent trop quoi faire lorsque la guerre prend fin et que vient le moment de reprendre le cours normal de leur existence. Certains d'entre eux ont quitté leur famille alors qu'ils étaient encore adolescents, à l'automne de 1939. Il y a de cela toute une vie, et leur adolescence s'est terminée de façon inhabituelle en Grande-Bretagne, en Italie, en France, en Belgique, en Hollande et en Allemagne. Ils ont vu et vécu des événements qui en ont fait mûrir certains, alors que d'autres en ont été marqués et ne s'en remettront jamais. Tout ce temps-là, ainsi que l'écrit l'un d'eux, l'existence normale est demeurée comme en suspens :

La guerre s'est déroulée sur une île suspendue dans le temps et l'espace, qui n'a pas grand-chose en commun avec la vie que nous avons quittée ou à laquelle nous retornons maintenant. Il en va ainsi, après tout, de n'importe quelle guerre. Ceux qui y ont participé appartiennent à une fraternité exclusive, fermée à jamais. Dans biens des années, ceux qui resteront, si vieux ou décrépis qu'ils soient, se réjouiront encore à l'idée de ressasser le bon vieux temps et de rire des plaisanteries que seuls ceux qui « parlent la langue » seront en mesure de comprendre.¹⁵³

¹⁵² Kettles, « A Wartime Log ».

¹⁵³ DSH, « Governor General's Horse Guards ».



BIBLIOGRAPHIE CHOISIE

OUVRAGES GÉNÉRAUX

- Amirauté. *Arctic Convoys, 1941-1945*. Londres, HMSO, 1954.
- Barnett, Corelli. *Engage the Enemy More Closely*, Londres, Norton, 1991.
- Bennett, R. *Ultra in the West: The Normandy Campaign of 1944-45*, New York, Charles Scribner's Sons, 1979.
- Berger, M. et Street, B.J. *Invasions Without Tears*. Toronto, Random House, 1994.
- Copp, T. *The Brigade*, Stoney Creek (Ontario), Fortress Publications, 1992.
- Copp, T. et McAndrew, B. *Battle Exhaustion: Soldiers and Psychiatrists in the Canadian Army, 1939-1945*. Montréal, McGill-Queen's University Press, 1990.
- Copp, T. et Vogel, R. *Maple Leaf Route: Antwerp*, Alma (Ontario), Maple Leaf Route, 1984.
- _____. *Maple Leaf Route: Scheldt*, Alma (Ontario), Maple Leaf Route, 1985.
- _____. *Maple Leaf Route: Victory*, Alma (Ontario), Maple Leaf Route, 1988.
- D'Este, C. *Decision in Normandy*, Londres, Collins, 1983.
- Elliott, S.R. *Scarlet and Green*, Toronto, Canadian Intelligence and Security Association, 1981.
- Essame, H. *The 43rd Wessex Division at War, 1944-1945*, Londres, William Clowes, 1952.
- Everard, H. *A Mouse in My Pocket*, Picton (Ontario), Valley Floatplane Services, 1988.
- Forbes, C. *Fantassin*, Sillery (Québec), Septentrion, 1994.
- Foster, T. *Meeting of Generals*, Toronto, Methuen, 1986.
- Graham, D. *The Price of Command: A Biography of General Guy Simonds*, Toronto, Stoddart, 1993.
- Gray, J.M. *Fun Tomorrow*, Toronto, Macmillan, 1978.
- Greenhous, B., et al. *The Crucible of War: The Official History of the RCAF, III*, Toronto, University of Toronto Press, 1994.
- Halliday, H.A. *Typhoon and Tempest*, Toronto, Canav Books, 1992.
- Hamilton, N. *Monty: Master of the Battlefield, 1942-1944*, Londres, Hamish Hamilton, 1983.
- _____. *Monty: The Field Marshal*, Londres, Hamish Hamilton, 1986.
- Hickey, R. *The Scarlet Dawn*, Campbellton, Tribune Publishers, 1947.
- Hillsman, J.B. *Eleven Men and a Scalpel*, Winnipeg, Columbia Press, 1948.
- Hinsley, F.H. et al. *British Intelligence in the Second World War, III, Part 2*, Londres, HMSO, 1988.
- Horrocks, B. *A Full Life*, Londres, Collins, 1960.
- Howard, M. *The Lessons of History*, New Haven, Yale University Press, 1991.
- Kaufman, D. et Horn, M. *A Liberation Album: Canadians in the Netherlands, 1944-45*, Toronto, McGraw-Hill Ryerson, 1980.
- Lamb, R. *Montgomery in Europe, 1943-45*, Londres, Buchan and Enright, 1983.
- Larrabee, E. *Commander in Chief: Franklin Delano Roosevelt, His Lieutenants and Their War*, New York, Harper and Row, 1987.
- Law, C.A. *White Plumes Astern*, Halifax, Nimbus, 1989.
- Lawrence, H.E. *A Bloody War*, Toronto, Macmillan, 1979.
- _____. *Tales of the North Atlantic*, Toronto, McClelland and Stewart, 1985.
- Maass, W.B. *The Netherlands at War, 1940-1945*, Londres, Abelard-Schuman, 1970.
- Milberry, L. et Halliday, H. *The Royal Canadian Air Force at War, 1939-1945*, Toronto, Canav Books, 1990.
- Ministère de la Défense. *U-Boat War in the Atlantic*, Londres, HMSO, 1989.
- Moulton, J.L. *Battle for Antwerp*, Londres, Ian Allan, 1978.
- Nicholson, G.W.L. *Canada Nursing Sisters*, Toronto, Samuel Stevens, Hakket, 1975.
- _____. *Les Canadiens en Italie, 1943-1945*, Ottawa, Imprimeur de la Reine, 1957.
- Olmstead, B. *Blue Skies*, Toronto, Stoddart, 1987.
- Pearce, D. *Journal of a War*, Toronto, Macmillan, 1965.
- Phillips, N. et Nikerk, J. *Holland and the Canadians*, Amsterdam, Contact Publishing, 1946.
- Roberts, J.A. *The Canadian Summer*, Toronto, University of Toronto Bookroom, 1981.
- Roskill, S.W. *The War at Sea, III, Part 2*, Londres, HMSO, 1961.
- Schull, J. *Lointains Navires*, Ottawa, Imprimeur de la Reine, 1953.
- Sclater, W. *Haida*, Toronto, Paperjacks, 1980.
- Scott, P. *The Battle of the Narrow Seas*, Londres, Country Life, 1945.



- Shores, C. *2nd Tactical Air Force*, Reading (Royaume-Uni), Osprey, 1970.
- Stacey, C.P. *Six années de guerre*, Ottawa, Imprimeur de la Reine, 1957.
- _____. *La Campagne de la victoire*, Ottawa: Imprimeur de la Reine, 1960.
- Strong, K. *Intelligence at the Top*, Londres, Cassell, 1968.
- Weigley. R. *Eisenhower's Lieutenants*, Bloomington, Indiana University Press, 1981.
- Wemyss, D.E.G. *Walker's Hunting Groups in the Western Approaches*, Liverpool, Liverpool Daily Post and Echo, 1948.
- Whitaker, D. et Shelagh. *Tug of War*, Toronto, Stoddart, 1984.
- _____. *Rhineland*, Toronto, Stoddart, 1989.
- Williams, J. *The Long Left Flank*, Toronto, Stoddart, 1988.

HISTOIRES DE RÉGIMENTS ET D'UNITÉS

- 1 Battalion The Essex Scottish Regiment, 1939-1945*, Aldershot, Gale and Polden, 1946.
- Barnard, W.T. *The Queen's Own Rifles of Canada, 1860-1960*, Toronto, Ontario Publishing, 1960.
- Barrett, W.W. *The History of the 13th Canadian Field Regiment*, Pays-Bas, le régiment, 1945.
- Baylay, G.T. *The Regimental History of the Governor General's Foot Guards*, Ottawa, le régiment, 1948.
- Bell, T.J. *Into Action with the 12th Field, 1940-1945*, Pays-Bas, le régiment, 1945.
- Bird, Will. *No Retreating Footsteps: The Story of the North Nova Scotia Highlanders*, Kentville (Nouvelle-Écosse), Kentville Publishing, s.d.
- _____. *North Shore (New Brunswick) Regiment*, Fredericton, Brunswick Press, 1963.
- Boss, W.H. *The Stormont, Dundas and Glengarry Highlanders, 1783-1951*, Ottawa, Runge Press, 1952.
- Brown, K. et Greenhous, B. *Semper Paratus: The History of the Royal Hamilton Light Infantry*, Hamilton (Ontario), RHLI Historical Association, 1977.
- Buchanan, G.B. *The March of the Prairie Men: A Story of the South Saskatchewan Regiment*, Weyburn (Saskatchewan), le régiment, 1957.
- Cassidy, G.L. *Warpath: The Story of the Algonquin Regiment, 1939-1945*, Toronto, Ryerson, 1948.
- Castonguay, J. et Ross, A. *Le Régiment de la Chaudière*, Lévis (Québec), le régiment, 1983.
- Cent ans d'histoire d'un régiment canadien-français : Les Fusiliers Mont-Royal, 1869-1969*, Montréal, Éditions du Jour, 1969.
- Duguid, F. *History of the Canadian Grenadier Guards, 1760-1964*, Montréal, Gazette Printing, 1965.
- Fetherstonhaugh, R.C. *The Royal Montreal Regiment*, Westmount (Québec), Gazette Publishing, 1949.
- First Battalion The Regina Rifle Regiment, 1939-1946*, Regina, le régiment, 1946.
- Goodspeed, D.J. *Battle Royal: A History of the Royal Regiment of Canada, 1862-1962*, Toronto, le régiment, 1962.
- Gouin, J. *Bon cœur et bon bras : histoire du Régiment de Maisonneuve, 1880-1980*, Montréal, le régiment, 1980.
- Harker, D. *The Story of the British Columbia Regiment, 1939-1945*, Vancouver, à compte d'auteur, 1950.
- Hayes, G. *The Lincs: A History of the Lincoln and Welland Regiment at War*, Alma (Ontario), Maple Leaf Route, 1986.
- History of the First Hussars Regiment, A, 1856-1980*, le régiment, 1981.
- Jackson. H.M. (dir. de publ.). *The Argyll and Sutherland Highlanders of Canada (Princess Louise's), 1928-1953*, Montréal, le régiment, 1953.
- Morton, R. *The Fort Garry Horse in the Second World War*, Pays-Bas, le régiment, 1945.
- Rogers, R.L. *History of the Lincoln and Welland Regiment*, St. Catherines (Ontario), le régiment, 1954.
- Ross, R.M. *The History of the 1st Battalion Cameron Highlanders of Ottawa (MG)*, Ottawa, le régiment, 1946.
- Roy, R. *Ready for the Fray (Deas Gu Cath): The History of the Canadian Scottish Regiment (Princess Mary's), 1920-1955*, Vancouver, le régiment, 1958.
- Spencer, R.A. *History of the Fifteenth Field Regiment*, Amsterdam, le régiment, 1945.
- Stanley, G. *In the Face of Danger: The History of the Lake Superior Regiment*, Port Arthur (Ontario), le régiment, 1960.
- Tascona, B. *The Little Black Devils: A History of the Royal Winnipeg Rifles*, Winnipeg, Frye Publishing, 1983.
- Warren. A. *Wait for the Waggon: The Story of the Royal Canadian Army Service Corps*, Toronto, McClelland and Stewart, 1961.
- Wilkes, J.A. *Out of the Clouds: The History of the 1st Canadian Parachute Battalion*, Port Perry (Ontario), à compte d'auteur, 1981.

