

sous-ministre fit remarquer que le ministère avait déjà acheté une grande quantité d'équipement en Grande-Bretagne, "encore que je ne puisse dire que cela ait été très fructueux. Des questions de livraison rapide et d'entretien au Canada ont nécessairement influencé le choix des avions, et les constructeurs américains aux États-Unis ont certainement fait preuve de plus d'empressement que les constructeurs britanniques à satisfaire aux besoins du ministère."⁷⁵

La société *Fairchild* était l'une des entreprises américaines qui étaient bien capables de répondre aux besoins de l'ARC au milieu des années 1920. S.M. *Fairchild* avait commencé par fabriquer des appareils de photographie aérienne et s'était lancé ensuite dans la conception d'avions pouvant être équipés de ses appareils. Son FC-2 était un monoplan à ailes hautes, doté d'une cabine chauffée et de larges hublots pour la photographie en oblique, ainsi que d'un panneau de verre dans le plancher qui permettait d'utiliser un appareil photographique vertical.⁷⁶ Les membres de l'ARC furent fortement impressionnés par le FC-2 et à la fin de la saison de vol 1928, ils en utilisaient dix-sept, y compris la version plus grande et plus puissante, le FC-2W. Les améliorations additionnelles apportées à cet avion, tout particulièrement pour répondre aux besoins de l'ARC, menèrent à un nouveau modèle, le 71B. Des avions *Fairchild* de divers types et avec diverses modifications furent utilisés pendant toutes les années 1930 pour des opérations de photographie aérienne et de reconnaissance.⁷⁷ Équipés plus tard de supports à bombes légères sous le fuselage, certains d'entre eux servirent même à des exercices de bombardement et de collaboration avec l'armée (de terre) au camp Borden en 1937 et en 1938.⁷⁸

Un *Fairchild* fut le premier appareil de l'ARC à atteindre la mer de Beaufort. Le 2 juillet 1930, deux avions, commandés par le lieutenant d'aviation J.C. Uhlman, de la base de l'ARC à Winnipeg, quittèrent McMurray, en Alberta, amenant le lieutenant-colonel E. Forde, du Corps royal canadien des transmissions, et deux responsables des ministères des Affaires indiennes et de l'Agriculture dans une tournée d'inspection de postes situés le long de la vallée du fleuve Mackenzie. Les avions firent escale à Fitzgerald, Hay River, Fort Simpson, Fort Wrigley, Fort Norman, Arctic Red River et Aklavik dans les Territoires du Nord-Ouest. Ils se rendirent aussi jusqu'à l'île Herschel dans la mer de Beaufort. Lorsqu'ils se posèrent finalement à McMurray, les deux *Fairchild* avaient accumulé 140 heures de vol et parcouru plus de 17 700 km, la plupart du temps au-dessus d'un territoire peu familier.⁷⁹

Cette tournée-marathon fut même surpassée par une équipe qui quitta Ottawa pendant qu'Uhlman survolait le fleuve Mackenzie. Le 6 juillet 1930, le capitaine d'aviation F.J. Mawdesley, dans un *Fairchild* 71B flambant neuf, ainsi que le sergent de section H.J. Winney, aux commandes d'un *Vickers Vedette*, quittèrent Ottawa pour explorer les principales voies navigables dans les Territoires du Nord-Ouest et inspecter en cours de route les caches de carburant et d'huile de l'ARC. Passant par le lac du Bonnet, au Manitoba, le lac Ladder, en Saskatchewan, et Fitzgerald, en Alberta, les deux montèrent vers le nord, le long du fleuve Mackenzie, jusqu'à Alkavik, où ils se posèrent le 19 juillet. Après que la brume les eut empêchés d'atteindre l'île Herschel, Mawdesley et Winney poursuivirent leur route jusqu'au Grand lac de l'Ours, le golfe du Couronnement

sur la côte arctique et Fort Reliance sur le Grand lac des Esclaves. Ils photographièrent les voies navigables entre le Grand lac des Esclaves et le golfe du Couronnement, puis tournèrent vers l'est jusqu'à l'anse Chesterfield et ensuite vers le nord, aussi loin que Repulse Bay sur la presqu'île de Melville. Après avoir terminé leur tournée d'inspection, les deux avions rentrèrent à Ottawa en passant par Churchill, au Manitoba, et en longeant la rive ouest de la baie d'Hudson et de la baie de James. Lorsque le Fairchild et le Vedette se posèrent sur la rivière des Outaouais, le 1er octobre, Mawdesley et Winney avaient parcouru environ 24 000 km et pris plus de 3 000 photographies, ce qui en fit le vol d'exploration le plus long jamais entrepris au Canada à cette époque.⁸⁰

Le Fairchild n'était pas l'unique nouvel avion utilisé; il y avait aussi le Bellanca CM-300 Pacemaker, lui aussi un monoplan à ailes hautes et à cabine, convenant bien pour la photographie aérienne et de construction similaire à celle du Fairchild, mais plus rapide et possédant une autonomie et/ou une capacité de chargement supérieures. Des treize Pacemaker dont l'ARC fit l'acquisition, un demeura en service jusqu'en 1940. En 1931, il y avait sur le terrain onze détachements, utilisant une combinaison de type d'avions. Trois des détachements étaient équipés de Vedette, sept de Fairchild et un de Bellanca.⁸¹

Tous les avions étaient utilisés intensivement pour une vaste gamme d'opérations, et les aviateurs faisaient souvent preuve de beaucoup d'initiative et d'ingéniosité. Le 29 mars 1931, le détachement du lieutenant d'aviation A.L. Morfee, qui se trouvait au lac aux Cormorans, au Manitoba, reçut par télégraphe le message d'aller chercher une femme malade au niveau du 345^e km du chemin de fer de la baie d'Hudson. Le service ferroviaire ne fonctionnait pas, et l'on ne savait rien de l'état de la malade. L'hôpital le plus près se trouvait au Pas. Le Fairchild de Morfee était fermement attaché à des piquets vissés dans la glace du lac. Morfee et un membre d'équipage mirent en marche le moteur après y avoir versé de l'huile chaude, décollèrent et trouvèrent leur point de rendez-vous, où ils se posèrent sans encombre dans une crique voisine. Comme le démarreur avait été endommagé, Morfee laissa tourner le moteur pendant que l'on transportait jusqu'à l'avion la malade, couchée sur une porte de cabane. Un fort vent de travers et des monticules de neige rendirent le décollage difficile — presque une série de décollages, se rappela Morfee — ce qui eut un effet direct sur la passagère. Celle-ci accoucha d'un garçon avant que le pilote pût atteindre l'hôpital et une réceptionniste fort étonnée. L'enfant, probablement le premier Canadien à naître dans un avion en vol, fut nommé Lindbergh Wright Cook.⁸²

Un avion beaucoup plus rare était le Keystone Puffer, dont l'ARC se servit à la fin des années 1920 pour épandre des insecticides en poudre sur les cultures. En 1926, le ministère de l'Agriculture avait demandé que deux expériences d'épandage aérien fussent menées, l'une au Manitoba contre la rouille du blé et l'autre au Cap Breton contre la tordeuse des bourgeons d'épinette. Dans des documents qu'il présenta à l'ARC, le ministère fit état d'expériences similaires, concernant l'épandage d'insecticides sur des champs de coton aux États-Unis; il conclut qu'il faudrait pour ces deux tâches un avion spécial, volant à basse altitude et à faible vitesse, et que l'on pouvait difficilement exagérer l'importance de ces expériences. Selon les estimations, la tordeuse des bourgeons

d'épinette était responsable de la destruction de plus de 200 millions de cordes de bois à pâte dans l'est du Canada depuis les dernières vingt années et "aucun moyen satisfaisant de maîtriser directement et immédiatement les poussées actives n'avait encore été trouvé. L'épandage aérien de produits arsenicaux offre le seul espoir ferme de maîtriser directement et avec succès le problème sur de vastes étendues.⁸³

Le Ministère recommanda au début de passer un marché avec une société commerciale des États-Unis. Un débat s'ensuivit rapidement sur les avantages relatifs de mener l'expérience sur une base contractuelle ou d'acheter l'équipement nécessaire pour que l'ARC se charge du travail. Le directeur de l'ARC, le colonel d'aviation Scott, recommanda qu'il serait bien plus économique de retenir la première des deux solutions que d'acheter un avion spécial qui ne pourrait servir à d'autres tâches militaires ou civiles. Si aucune entreprise canadienne ne présentait une offre valable, le marché devrait être confié à une société des États-Unis, où nombre d'entreprises avaient acquis une grande expérience dans ce domaine. Le chef de l'état-major, le major-général MacBrien, exprima son désaccord. Il fallait respecter le principe selon lequel "de façon générale, l'ARC devrait exécuter toutes les opérations expérimentales". En outre, il n'était pas en faveur de passer un marché avec une société américaine.⁸⁴

Les réserves de MacBrien ne s'appliquèrent manifestement pas à l'achat d'avions fabriqués dans ce pays. Des négociations furent entamées avec la société *Keystone* de Bristol, en Pennsylvanie, en vue de l'acquisition de deux avions conçus spécialement pour l'épandage aérien. Le Keystone Puffer était un élégant biplan monoplace propulsé par l'omniprésent moteur Whirlwind; ses roues pouvaient elles aussi être facilement remplacées par des flotteurs ou des skis et l'avion était muni d'un réservoir de poudre de 275 kg et d'un mécanisme de pulvérisation fixé le long de l'aile inférieure. En avril 1927, deux lieutenants d'aviation, J.M. Shields et C.L. Bath, furent envoyés au laboratoire d'épandage de champs de coton du ministère de l'Agriculture des États-Unis, à Talullah, en Louisiane, pour y suivre une courte formation dans le domaine de l'épandage aérien. On leur enseigna les aspects théoriques de l'épandage, les moyens de régler la vitesse d'épandage et les techniques de vol à basse altitude.⁸⁵

L'expérience du Cap Breton, pour laquelle on se servit d'un Puffer équipé de flotteurs, visait des objectifs limités. Cette expérience initiale avait principalement pour but de surmonter les difficultés techniques que posait le fait d'épandre avec précision de la poudre d'arsenic dans une zone donnée, à des degrés de concentration différents, ainsi que le fait d'établir des données de coût pour les opérations d'épandage en général. Bien que gênée par la pluie et le vent, l'expérience fut relativement fructueuse et permit au botaniste fédéral, J.M. Swaine, de conclure provisoirement qu'une application de vingt à trente livres [9 à 14 kg] de poudre suffirait pour maîtriser de façon efficace une infestation de la tordeuse des bourgeons d'épinette.⁸⁶

L'expérience mit également au jour certaines difficultés inhérentes au fait de faire voler un monomoteur à basse altitude au-dessus de zones boisées. S'il ne se trouvait pas de lacs dans les environs immédiats, toute panne de moteur signifiait

que le pilote aurait peu de chances de survie. Lorsque l'expérience prit fin, le lieutenant d'aviation Bath déclara que même un vieux HS2L serait plus efficace car sa surface alaire plus importante lui permettait de passer au ras des arbres à une vitesse bien inférieure. Bath fit aussi remarquer qu'à cause de sa faible capacité, le Puffer n'était pas économique; l'avion se débarrassait de sa charge de poudre en une minute et demie environ, mais il fallait entre une demi-heure et une heure pour refaire le plein de poudre avant d'entreprendre un autre passage.⁸⁷ L'expérience de la lutte contre la tordeuse se poursuivit en juin 1929 dans le district du lac Welcome, dans le nord de l'Ontario, à l'ouest de Sudbury. Les dangers posés par les vols à faible altitude incitèrent l'ARC à obtenir un trimoteur Ford pour faire le travail. Cet avion avait la capacité de porter une charge de 900 kg, et ses trois moteurs en faisaient un avion beaucoup plus sûr pour survoler les forêts. Quand l'expérience prit fin, l'appareil et l'équipage se rendirent dans la province de Québec où une autre expérience d'épandage très fructueuse, contre la maladie de l'arpenteuse de la pruche, fut réalisée près de la baie des Anglais.

L'autre grand programme d'épandage expérimental fut tenu dans les Prairies pour lutter contre la rouille du blé, qui était répandue dans tout le Manitoba et la Saskatchewan et infligeait aux agriculteurs de l'Ouest des pertes moyennes évaluées à environ 25 millions de dollars par année. En attendant la mise au point d'un blé de grande qualité, pouvant résister à la rouille, on considéra que l'épandage aérien de soufre constituerait le moyen le plus efficace, le plus rapide et le plus économique de s'attaquer à la maladie. En 1927, le second Keystone Puffer, monté cette fois sur roues, fut envoyé à Winnipeg pour entreprendre les premières expériences. Malgré les problèmes occasionnés par les conditions atmosphériques, les difficultés à trouver des terrains d'essai efficaces et la faible capacité de l'avion, les résultats furent raisonnablement fructueux. Comparativement au rendement moyen dans la région, tous les champs sur lesquels des produits avaient été épandus enregistrèrent une amélioration considérable, tant sur le plan du rendement que sur celui de la qualité. Les expériences se poursuivirent les années suivantes et les techniques d'épandage furent améliorées.⁸⁸ Les résultats de ces recherches furent publiés dans des revues scientifiques et largement diffusés à une communauté plus étendue. La collaboration entre les scientifiques et le personnel navigant dans le domaine de la recherche agricole fit ressortir une autre façon d'utiliser de façon valable les avions dans le cadre de l'objectif général de promotion de l'aviation que poursuivait l'ARC.

Une autre tâche, les patrouilles de lutte contre la contrebande menées pour le compte de la GRC, occupa la moitié des heures de vol consacrées par l'ARC à des opérations civiles au cours des années de la Crise économique – un précédent incongru pour les patrouilles anti-sous-marins qu'effectuerait l'aviation militaire pendant la Deuxième Guerre mondiale. Les contrebandiers d'alcool avaient mis au point un système complexe pour éviter les patrouilles côtières de la GRC. Les goélettes et les navires naviguant entre les Antilles, les îles Saint-Pierre et Miquelon et les Maritimes pouvaient facilement échapper aux autorités avant d'entrer en contact avec leurs complices à terre, qui dépêchaient ensuite de petites embarcations pour prendre livraison des chargements. La GRC n'avait

pas les ressources nécessaires pour bien surveiller la zone littorale étendue et au début de l'année 1932 le major-général J.H. MacBrien, qui exerçait maintenant les fonctions de commissaire de la GRC, demanda que des patrouilles de l'ARC fussent organisées sur les deux côtes pour renforcer les efforts de surveillance déployés sur terre et sur mer en vue de diminuer la contrebande. L'ARC accepta et envoya quatre détachements préventifs, l'un à Vancouver et les autres sur la côte atlantique, où sévissaient principalement les contrebandiers.⁸⁹

Sur la côte est, l'ARC établit à Moncton un quartier général conjoint avec la GRC et déploya des détachements à Gaspé, Shédiac et Dartmouth. Utilisant un petit nombre d'hydravions Vancouver et Fairchild pour couvrir le golfe du Saint-Laurent, de même que les côtes du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse, le commandant de l'ARC à Moncton coordonna les patrouilles, répondant aux demandes de son homologue de la GRC. Le pilote déterminait ses propres routes et heures de vol en fonction des conditions atmosphériques et des possibilités de son appareil. Lorsqu'il relevait un navire suspect, l'équipage, dont faisait habituellement partie un agent local de la GRC, déterminait sa position et sa route et envoyait un message au bateau patrouilleur le plus près ou au quartier général de la GRC. Il était interdit à l'ARC d'arraisonnner et de fouiller des navires; en 1933 cependant, trois amerrissages furent effectués pour permettre à des agents de la GRC de le faire.⁹⁰

En 1934, les détachements préventifs établis sur la côte est furent organisés en tant que 5^e Escadron d'hydravions et, à Vancouver, en tant que 4^e Escadron. Même si les transmetteurs sans fil améliorèrent le temps de réaction, les contrebandiers s'adaptèrent rapidement à la situation et commencèrent à utiliser des bateaux plus gros, plus rapides et mieux équipés. Ils étaient capables de se cacher loin au large pendant plusieurs jours et de s'approcher ensuite rapidement des côtes dans l'obscurité pour transborder leurs changements dans de plus petites embarcations. À cause des restrictions relatives à la sécurité des vols, les avions de l'ARC ne pouvaient, de jour, s'éloigner de plus de 40 km des côtes, et, la nuit, ne pouvaient prendre l'air par mauvais temps. En 1935, à Dartmouth, par exemple, le brouillard et les conditions atmosphériques immobilisèrent les patrouilles au sol pendant la moitié de l'été; en outre, les vols durent être suspendus en octobre. La GRC trouva de meilleures méthodes d'action et notamment un système de détection faisant appel à la radiogoniométrie pour déterminer la position des navires lorsqu'ils communiquaient avec leurs contacts à terre, et l'ARC cessa d'effectuer des patrouilles préventives après la saison de vol de 1936.⁹¹

De telles opérations civiles, bien que fort éloignées des vols militaires, avaient leurs compensations. Deux ans après avoir réintégré la *Royal Air Force*, Robert Leckie réfléchit au temps qu'il avait passé au Canada. Son rôle dans la RAF en temps de paix était "intéressant", écrivit-il à J.A. Wilson, "tout autant, je crois, que puisse jamais l'être le travail militaire, mais, à franchement parler, les opérations civiles m'intéressent bien davantage. Il est affligeant de passer sa vie et son énergie à aider à bâtir une machine conçue uniquement pour la destruction, une destruction d'une nature particulièrement désagréable. Le problème avec lequel vous êtes aux prises au Canada est simple et direct, et je

vous envie; bien qu'il ne fasse aucun doute dans mon esprit que vous n'êtes pas tout à fait à l'abri d'intrigues politiques et d'autres manœuvres, la fascination qu'exerce le travail compense largement les difficultés de la situation. Le Canada est un pays qui a trop d'attrait pour s'en tenir éloigné indéfiniment, et tôt ou tard il faudra que j'y retourne."⁹² Comme Robert Leckie le dit et en fit cas, les opérations civiles étaient visibles, utiles et personnellement satisfaisantes. Elles furent en outre le moyen par lequel une génération d'officiers et d'aviateurs apprirent leur métier de commandant, d'officier d'état-major, de pilote, de mécanicien, de magasinier et de photographe. Les progrès de la technique rendirent rapidement désuets leurs avions et leur équipement, mais leur expérience leur apprit à faire face à l'adversité et à improviser dans des circonstances inhabituelles qui ne pouvaient être prévues dans aucun manuel d'entraînement. C'est dans les régions éloignées du Canada que furent entretenues les vertus militaires indispensables: l'endurance, la souplesse, la détermination, l'autodiscipline, la compétence technique, le professionnalisme.

Vers la création d'une aviation militaire

Dans les années qui suivirent la Première Guerre mondiale, le potentiel militaire de la puissance aérienne semblait presque illimité à de nombreux aviateurs, et il y avait entre eux une surprenante unanimité quant à la meilleure façon de l'appliquer. Les deux principaux théoriciens furent sir Frederick Sykes, en Angleterre, le brigadier-général Giulio Douhet, en Italie. Sykes, qui avait occupé à la fin de la guerre le poste de chef de l'état-major de l'Air britannique, prêchait une doctrine selon laquelle l'ennemi serait vaincu par l'action stratégique de la puissance aérienne. Il considéra (dans la série de conférences de Lees-Knowles en 1921) que "la guerre aérienne. . . se transportera dans le pays de l'ennemi, ses industries seront détruites, ses centres d'opérations seront anéantis, ses approvisionnements en nourriture seront désorganisés et la volonté du pays dans son ensemble sera ébranlée. Aussi redoutables que soient les perspectives de ce type de guerre aérienne, elles deviendront encore plus terribles quand apparaîtront de nouvelles méthodes scientifiques de destruction de la vie, comme les attaques chimiques et bactériologiques contre les grandes industries et les centres politiques". Cependant, pour atteindre cet objectif, il était important que la *Royal Air Force* conserve son statut, durement acquis, de service indépendant car "la réabsorption de l'aviation dans l'armée de terre et la marine serait une atteinte irrémédiable à une action stratégique indépendante essentielle. . .".¹

Giulio Douhet, un ancien chef de l'aviation italienne, exprima à la même époque des vues presque identiques dans un ouvrage fort influent, intitulé *Il Domino dell' Aria* (La maîtrise du ciel). Douhet proclama que dans tout conflit le ciel serait "le champ d'action décisif".

De façon générale, les offensives aériennes seront dirigées contre des cibles telles que des établissements commerciaux et industriels du temps de paix; des bâtiments importants, privés et publics; des voies et des centres de transport; et aussi certaines zones désignées de population civile. La destruction de ces objectifs exige trois sortes de bombes – explosives, incendiaires et toxiques – réparties selon les besoins de la situation. . .

La maîtrise du ciel signifie être en mesure d'exercer une force offensive si considérable qu'elle défie l'imagination humaine. . .²

Douhet, lui aussi, demanda des forces aériennes indépendantes, "auxquelles on accorde autant d'importance qu'à l'armée et à la marine...". En fait, en 1929, il avait poussé ses idées bien plus loin: l'aviation devait être l'arme prééminente, et les pays avisés concentreraient "le gros des ressources nationales dans le domaine décisif, les airs".³

Sir Hugh Trenchard, qui succéda à Sykes comme chef de l'état-major de l'Air de la RAF en janvier 1919 – Sykes aspirait à établir une aviation militaire que ses maîtres politiques jugeaient d'une envergure par trop considérable – était un pragmatiste, non un théoricien, un homme dont les succès avaient toujours été davantage attribuables à son caractère plutôt qu'à son intelligence, bien qu'il eût le bonheur d'être doué de beaucoup de bon sens. En tant que commandant de la soi-disant "force indépendante" de bombardiers stratégiques de la Grande-Bretagne en 1918, il avait perdu toutes ses illusions quant à la capacité stratégique réelle de la puissance aérienne à cette époque, mais il y avait dans son caractère un élément visionnaire qui lui permit de voir que les perspectives de cette puissance pourraient être meilleures dans un avenir indéfini. Il adopta une version modifiée des théories de Sykes tout en faisant valoir le puissant argument économique que la force aérienne était moins onéreuse que la force terrestre ou la force maritime; en fait, il fut capable d'en faire la preuve par la surveillance des déserts de l'Empire au début des années 1920. L'aviation pouvait se rendre dans une région déserte et y maintenir la paix, fût-ce dans les régions désertes naturelles du Moyen-Orient ou (comme il le laissa entendre) dans les cornes d'abondance urbaines de l'Europe de l'Ouest.

La technologie, les tactiques et les méthodes d'entraînement de la Première Guerre mondiale – qui demeurèrent encore toutes de règle dans la RAF jusqu'à la fin des années 1920 – étaient en réalité tout à fait insuffisantes face aux conditions plus complexes de la guerre en Europe, au niveau stratégique du moins. Cependant, Trenchard fit peu d'efforts pour améliorer l'un quelconque de ces aspects pendant les dix années où il exerça ses fonctions. Il mit l'accent sur l'organisation et le moral, et la doctrine "trenchardienne" ne fut jamais soumise à une quelconque analyse opérationnelle vigoureuse. Ce n'est que longtemps après qu'il eut pris sa retraite en 1929 que l'on invoqua des mesures concrètes quelconques au sein de la RAF pour mettre en application son affirmation finale explicite: "il n'est pas... nécessaire pour vaincre l'ennemi qu'une aviation militaire doive vaincre d'abord ses forces armées".⁴

Un an plus tôt, Douhet avait été tout aussi catégorique en proclamant que "il n'est plus du tout nécessaire de percer les lignes ennemis pour atteindre un objectif... Les armées et les marines ont perdu la capacité qu'elles ont déjà eue de protéger le pays derrière elles".⁵ La Deuxième Guerre mondiale allait montrer que ces deux hommes avaient poussé leurs idées trop loin, mais leurs exposés créèrent aux plus hauts niveaux de la pensée militaire un ferment intellectuel, dont une partie s'infiltra sans aucun doute jusque dans les esprits des simples aviateurs. Une partie atteignit même les *dominions*.

L'ARC ne produisit aucun théoricien de la puissance aérienne, ce à quoi, d'ailleurs, il fallait s'attendre. Pendant la guerre, aucun Canadien n'avait occupé un poste même comparable de loin à ceux détenus par Sykes, Trenchard et

Douhet. Rares étaient ceux qui avaient jamais travaillé au sein d'un état-major de l'Air. Ils avaient été des aviateurs de combat et étaient maintenant des "pilotes de brousse en uniforme", préoccupés par les problèmes pratiques, techniques et administratifs qui les assaillaient de tous côtés. Il n'existe pas de collège d'état-major de l'ARC pour stimuler leurs idées sur la stratégie et la doctrine, et quand le mérite et la bonne fortune en amenaient un ou deux par année au *RAF Staff College* en Angleterre, ce fut être une expérience passionnante. Ceux qui fréquentèrent cet établissement assimilèrent la doctrine stratégique "trenchardienne" qui dominait. Voici ce qu'un diplômé de 1924, le lieutenant-colonel J.L. Gordon, écrivit à son retour:

Il semblerait... qu'en insistant sur la nécessité d'établir la supériorité aérienne avant d'exécuter des opérations aériennes pouvant revêtir une importance vitale tant pour l'armée que pour la marine, l'action de ces deux armes doit souffrir considérablement au début d'une campagne quelconque. Il semble n'y avoir qu'un seul moyen réalisable d'en arriver à cette condition très souhaitée, et il s'agit d'opérations offensives contre les moyens de production de l'ennemi... Il faudrait prendre conscience... que les opérations aériennes offensives, par opposition à des mesures purement coopératives, devraient se concentrer sur ce qui doit finalement être leur objectif principal. Celui-ci est, semble-t-il, les centres principaux de l'ennemi, et d'après ce qui précède, on verra qu'il est presque impossible, et peut-être déconseillé, de différer l'exécution de ces opérations jusqu'à ce que la supériorité aérienne ait été fermement établie.⁶

"Dès l'instant où la guerre est déclarée", dit en 1931 le commandant d'aviation G.E. Wait, "l'aviation doit être prête à faire directement pression sur l'organisation interne de l'ennemi". Les centres revêtant une importance vitale pour la capacité de l'ennemi de faire la guerre seraient les principales cibles des bombardements, mais "pour protéger les intérêts de son propre territoire", on ne pourrait exclure la possibilité que la Grande-Bretagne soit "forcée de mener des attaques aériennes directes contre des populations ennemis". "Des pertes civiles seraient inévitables". Il ne serait jamais possible de détruire totalement les forces aériennes de l'ennemi, mais les bombardiers fournissaient l'élément de souplesse nécessaire pour prendre l'initiative et forcer l'ennemi à réagir:

Nous frappons les premiers, donc, à un autre point, tout aussi vital, à la portée de nos bombardiers et de nos chasseurs. Des bombardements bien dirigés feront que l'on réclamera à cor et à cri une protection. L'ennemi aura tendance à détourner une partie, et peut-être la totalité, de ses chasseurs pour défendre le point menacé.

Mais cela n'entraînera pas une augmentation proportionnelle de la résistance à nos attaques. Nous avons l'avantage de l'initiative, du choix des objectifs, des méthodes et des moments où attaquer. De plus, le fait d'être forcé à se tenir sur la défensive aura un effet défavorable sur le moral de ceux qui se défendent...

Le fait d'atteindre aujourd'hui la supériorité dans les airs ne signifie pas qu'elle nous est acquise. Elle n'est jamais permanente. Il faut sans cesse la défendre, et elle ne peut être maintenue qu'au moyen de bombardements résolus, coordonnés avec des combats aériens tout aussi résolus. Nous ferons toujours face à une puissance aérienne hostile.⁷

Dans le même esprit, le capitaine d'aviation G.R. Howsam tenta d'adapter les théories sur les bombardements aux réalités canadiennes. "Les bombardiers, épaulés par des chasseurs", écrivit-il, "sont l'incarnation de la puissance aérienne qui s'exerce par des bombardements aériens". Alors que les chasseurs fournissaient les moyens de défense, qui, dans la meilleure des situations, ne pouvaient être que partiels, les bombardiers constituaient les armes principales: "En dernier ressort, la puissance aérienne est l'un des instruments qui permet de protéger un pays, mais sans bombardements aériens, une force aérienne devient subordonnée aux autres services. Supprimez les bombardements aériens et il n'y a pas de puissance aérienne, pas de force de frappe aérienne, pas de défense aérienne et pas de *menace aérienne*". Le Canada n'était pas vulnérable à une attaque, poursuivit Howsam, mais à cause des progrès techniques il serait possible, en moins de dix ans, que des avions embarqués effectuent des raids côtiers. Les chasseurs pourraient offrir une certaine protection contre des bombardiers menant une attaque, mais les principales armes défensives étaient les bombardiers. Ceux-ci attaquaient les porte-avions sans lesquels les appareils ennemis étaient inutiles. Des bombardiers lourds, ayant une autonomie de 1 450 km pourraient porter leurs attaques jusqu'à la moitié de cette distance. En tenant compte du mouvement des navires la nuit, période pendant laquelle ceux-ci ne seraient pas décelés, "aucun porte-avions ou autre bâtiment de surface ne peut s'approcher impunément à moins de 240 km de nos côtes si l'on utilise des appareils de protection (bombardiers)". La côte pacifique du Canada, pensait-il, était la plus vulnérable. Pour la défendre "les avions militaires dont nous avons besoin sont des bombardiers, des chasseurs et des hydravions pour l'aviation proprement dite. Ceux-ci sont soumis à la stratégie aérienne et serviraient principalement à défendre les côtes". Howsam proposa d'éviter les coûts élevés qu'occasionnent des unités permanentes en formant des escadrons auxiliaires* dotés de cadres permanents, avec au début un escadron d'hydravions et un escadron de bombardiers pour chaque côte. Au XX^e siècle, il pourrait y avoir une Guerre de Sept jours – une guerre aérienne", conclut Howsam.⁸

Il serait trompeur de trop insister sur ces opinions personnelles. Les officiers subalternes publient régulièrement leurs idées dans des revues militaires, notamment après la stimulation intellectuelle d'un cours d'état-major. Les officiers de l'ARC inscrits à ces cours pouvaient réfléchir sur leur rôle militaire et échanger des points de vue avec leurs pairs, à l'abri des distractions ordinaires. Des années plus tard, Howsam se rappela ce qui suit: "Nous n'avions pas de collège d'état-major au Canada. Ce niveau de réflexion, ce niveau d'action, était tout à fait inconnu. C'était un don du ciel. Sans cela, nous aurions été de parfaits néophytes."⁹

La réorganisation de 1927 avait été conçue, en partie, pour permettre à l'ARC de devenir "purement une force aérienne en termes de caractère et de fonctions", avec des avions qui seraient "de type strictement militaire".¹⁰ En conséquence, l'ARC acheta au cours de l'année 1928-1929 neuf Armstrong Whitworth Siskin, des chasseurs britanniques de première ligne, et six Armstrong Whitworth Atlas,

* formées de réservistes. NDLR.

les plus récents appareils de collaboration avec l'armée, dans la RAF. Ce furent les premiers avions militaires qu'obtint le Canada depuis ceux dont la Grande-Bretagne lui avait fait cadeau en 1919. Étant donné que l'ARC réorganisée n'abandonna pas son rôle civil après 1927, ces avions demeurèrent les seuls appareils militaires de l'ARC jusqu'à ce que dix autres Atlas fussent achetés de l'*Air Ministry* en 1934.

Même s'ils ne furent jamais utilisés sous le coup de la colère, les Siskin firent grande impression. Pendant plusieurs mois après avoir été assemblés au camp Borden, les Siskin furent entretenus très soigneusement, poussés hors des hangars sur l'aire de stationnement, sous le regard envieux des stagiaires. Les pilotes choisis pour faire partie de l'escadrille de Siskin étaient une poignée de chanceux; "c'était l'accomplissement du rêve de tout pilote".¹¹ En 1929, l'escadrille participa à un certain nombre de spectacles aériens publics, dont un organisé dans le cadre de l'Exposition nationale canadienne. Voici le souvenir qu'en garda un pilote:

Deux jours avant l'Exposition, Dave (Harding, officier d'échange de la RAF et commandant d'escadrille) décida que puisque l'*U.S. AIR CORPS* se présentait avec un escadron complet de Curtiss Hawk, nous devions faire quelque chose de spectaculaire et ajouta donc à nos quelques manœuvres des *tonneaux en formation*. Nous tîmes un exercice au Camp Borden: les ailiers n° 1 et n° 2 s'écartaient d'une distance de deux envergures du leader, les trois pilotes choisissaient ensuite un point à l'horizon, lançaient leur appareil dans un tonneau vers la droite et, au troisième tour, se rétablissaient, le nez dans l'axe du point choisi. Ça marchait! Pendant les années que je passai à voler *en formation d'escadrille*, jamais je n'entendis parler d'une unité aux États-Unis ou au Royaume-Uni qui envisageait même d'inclure cette manœuvre dans son programme, mais ces unités ne comptaient pas parmi leurs membres un Dave Harding et deux ailiers idiots.¹²

L'escadrille de Siskin fut plus tard constituée en une équipe d'acrobatie régulière et prit part à diverses manifestations jusqu'au début des années 1930, y compris des spectacles présentés de Charlottetown jusqu'à Vancouver dans le cadre du *Trans-Canada Air Pageant* (Spectacle aérien trans-canadien) de 1931, qu'avait organisé l'Association canadienne des aéro-clubs pour stimuler l'intérêt à l'égard de l'aviation.

L'exécution d'acrobacies aériennes avec les chasseurs Siskin fut, pour l'aviation, ce qui se rapprocha le plus de combats aériens simulés. En fait, l'ARC ne fut une aviation militaire que de nom jusqu'au début des années 1930, quand deux événements sans rapport l'un avec l'autre se conjuguèrent pour lui faire abandonner son rôle essentiellement civil et entreprendre sa transformation en aviation militaire. Le premier événement a été décrit dans un chapitre précédent. La "grosse coupure", de 1931 mit en branle une série de faits qui aboutirent à une séparation structurelle entre l'aviation civile et l'aviation militaire. Le second événement fut la Conférence de Genève sur le désarmement.

En janvier 1931, le Conseil de la Société des nations avait annoncé son

intention d'ouvrir sa conférence, longtemps retardée, sur le désarmement, au début de l'année suivante, et il fut ironiquement opportun que les discussions concernant l'efficacité et l'éthique de la guerre aérienne s'engagent au moment où les bombes japonaises tombaient sur la Chine. Inutile de parler ici des prises de position et des désaccords interminables qui marquèrent la conférence, sauf pour dire qu'elle s'achoppa finalement à l'incompatibilité fondamentale de la demande de sécurité de la part de la France et de celle de statut égal de la part de l'Allemagne. Le retrait de l'Allemagne de la conférence, en octobre 1933, entraîna le monde sur la pente de la guerre.

À quelque échelle internationale que ce soit, la participation du Canada aux discussions de Genève fut dérisoire. Cependant, la préparation des discussions sur le désarmement fut importante pour l'établissement des plans de défense du Canada. Le gouvernement constitua un comité interministériel chargé de rendre compte des besoins du pays en matière de défense; les recommandations que ce comité présenta en janvier 1932 servirent de cadre à la position du Canada lors des négociations à Genève. Ce qui est plus important c'est que la réévaluation des besoins militaires du pays mena à une réorganisation de ses priorités stratégiques et à un réajustement fondamental de la structure de défense.

Pour le chef de l'état-major général, le major-général A.G.L. McNaughton, cet examen de la défense survenait à un moment fortuit. Après avoir été nommé au poste le plus élevé de la Milice en 1928, McNaughton était devenu convaincu de la nécessité d'apporter des changements fondamentaux. Lorsque le comité interministériel se réunit pour préparer la position du Canada en vue de la conférence de Genève, l'état-major de McNaughton avait terminé une analyse qui concluait qu'une réorganisation de grande envergure s'imposait. Le but principal qu'il visait était de réduire à une dimension plus maniable la lourde milice, qui comptait quinze divisions et qu'il serait presque impossible de recruter ou d'équiper. La prémissse sur laquelle reposait cet effectif énorme – l'idée d'une guerre en Amérique du Nord et le besoin que cela impliquait de disposer d'une grande armée pour ce faire – était indéfendable. Comme le nota McNaughton: "A condition que le Canada agisse moralement et se tienne sur la défensive, les États-Unis doivent, en recourant à une invasion, faire fi du traité de 1909 (qui a créé la Commission mixte internationale), défier la Société des Nations et oublier le Pacte de Paris (Kellog-Briand) - choses qui sont toutes impossibles à concevoir dans la conjoncture mondiale actuelle".

L'état-major de la Milice envisagea deux éventualités plausibles: la protection de la neutralité du Canada et la nécessité d'envoyer un corps expéditionnaire. Ces deux éventualités étaient bien distinctes, mais comportaient une caractéristique commune: "Les besoins de l'une ou l'autre situation requièrent la mobilisation et la concentration rapides d'une force, de peu d'envergure, peut-être par rapport aux possibilités maximales qu'offre le potentiel en hommes au Canada, mais équipée et organisée de façon tout à fait moderne". McNaughton recommanda donc que l'effectif mal équilibré de la Milice soit réduit à un niveau de six divisions d'infanterie et d'une de cavalerie, force qui pourrait être mise en campagne assez facilement.¹³ Comme le fit remarquer plus tard le secrétaire du cabinet britannique, Sir Maurice Hankey, "par cette mesure,

le gouvernement pourrait s'attribuer le mérite d'une importante réduction des effectifs, et c'est au sein de l'armée que celle-ci serait la plus efficace".¹⁴

McNaughton se préoccupait aussi du fait que l'on n'affaiblisse pas l'aviation. Lors des discussions préliminaires tenues à Genève, il fut proposé de "geler" les effectifs ou les budgets existants comme base de fixation des limites maximales relatives aux forces armées. Cela, bien sûr, aurait laissé l'ARC sans aucune capacité militaire. Une autre proposition aurait limité l'affectation d'aviateurs militaires à des opérations civiles. Bien que cette proposition visât l'Allemagne, qui avait pour pratique de dissimuler par des opérations civiles le développement de son aviation militaire, elle aurait eu sur l'ARC un effet tout aussi paralysant. En réalité, aucune de ces deux propositions ne reçut l'approbation générale.¹⁵

Soucieuse d'éviter que l'on imposât des limites déraisonnables à sa croissance, l'ARC, pour la première fois, se pencha sérieusement sur la question de l'organisation militaire dont elle aurait besoin pour assurer la défense aérienne du pays. En décembre 1931, le quartier général avait terminé une étude préliminaire de ses besoins,¹⁶ et lorsque le colonel d'aviation Gordon, qui suivait un cours à l'*Imperial Defence College* (il fut le premier aviateur canadien à fréquenter cet établissement),¹⁷ rentra au pays au printemps de 1932, il fut libéré de ses fonctions opérationnelles pour dresser des plans plus détaillés. À la mi-juillet, le commandant d'aviation G.V. Walsh, un membre de l'équipe de Gordon, avait mis la dernière main à son analyse initiale de "l'organisation et l'effectif de l'ARC jugés nécessaires en temps de paix pour satisfaire aux besoins minimaux en matière de défense nationale" (*Peace Organization and Establishment of the RCAF Considered Necessary to Meet Minimum Requirements for National Defence*).¹⁸

Walsh considéra trois éventualités pour lesquelles l'ARC devait dresser des plans: la défense directe ou du territoire (défense côtière), le maintien de la neutralité, et, comme priorité moins pressante, la fourniture d'escadrons pour tout corps expéditionnaire qui pourrait être mobilisé. L'aviation avait pour responsabilité première de défendre l'intégrité des côtes du Canada. Cette responsabilité exigeait des forces qui bénéficiaient d'une capacité de patrouille et d'une capacité offensive suffisantes pour repérer les raids côtiers ennemis et contre-attaquer, ainsi que pour surveiller la circulation des navires dans les eaux territoriales du Canada. La nature de la menace, qui pouvait être organisée sans avertissement ou peu, requérait des forces existantes, c'est-à-dire des escadrons permanents dans des bases d'attache sur la côte atlantique et la côte pacifique.¹⁹ Comme le fit remarquer le général McNaughton: "Dans les conditions actuelles, le déclenchement d'hostilités serait aujourd'hui, peut-être, et demain probablement, signalé par une attaque aérienne immédiate. En fait, une telle attaque pourrait survenir avant qu'une déclaration de guerre officielle ne soit faite. Il est concevable qu'une tentative d'attaque aérienne, menée à partir d'un porte-avions, ne puisse être tenue secrète, mais une attaque directe (par vol transocéanique) pourrait l'être facilement puisque on ne peut évaluer la destination d'avions comme il est possible de le faire pour une force navale ou militaire. Par conséquent, une aviation canadienne quelconque n'aurait pas le temps de se déployer suffisamment vite pour contrer une attaque."²⁰ Le besoin

secondaire d'un corps expéditionnaire, qu'il faudrait mobiliser, pourrait être comblé à partir d'escadrons non permanents.

Les tâches particulières qu'auraient à exécuter les escadrons côtiers, nota Walsh, comprenaient la protection de localités et de ports importants contre les raids aériens, des patrouilles anti-sous-marins et de reconnaissance intensives, la collaboration avec l'artillerie de défense côtière et la défense des routes aériennes et des convois de l'Empire. Sept escadrons permanents constitueraient le niveau minimum requis. Deux quartiers généraux de groupe, l'un à Halifax et l'autre à Vancouver, dirigeaient chacun un escadron de bombardiers et un escadron d'hydravions. De plus, un escadron de collaboration avec l'armée, opérant à partir d'Ottawa, se tiendrait au courant de la doctrine et de l'équipement les plus récents de la RAF et fournirait un cadre d'entraînement pour des unités non permanentes en cas de mobilisation. Un escadron de chasse, doté d'une capacité de bombardement secondaire et basé à Montréal, serait en mesure de renforcer rapidement les défenses de l'Atlantique. Une unité polyvalente, pouvant être transformée en unité de bombardement ou de chasse, serait bien placée à Winnipeg pour prêter main-forte, au besoin, sur la côte ouest. Deux autres quartiers généraux de groupe, à Montréal et à Winnipeg, compléteraient la structure de commandement, et un certain nombre de dépôts d'approvisionnement et de matériel subviendraient aux besoins d'ordre administratif.²¹

Les chiffres établis par Walsh furent révisés à maintes reprises au cours des années qui suivirent, en réponse à l'évolution des événements. Mais ce ne furent pas des révisions fondamentales et l'on ne contesta pas les prémisses de base que Walsh avait utilisées. Le rôle premier de l'ARC demeurait défini par sa mission de défense du territoire, laquelle était dictée par l'évolution rapide de la technique, qui produisait des avions toujours plus rapides, capables de voler plus loin avec des charges accrues. La puissance aérienne se développait et l'Amérique du Nord ne pouvait plus supposer qu'elle était à l'abri d'une attaque. Les patrouilles navales ne pouvaient assurer une protection à cause de la soudaineté avec laquelle un raid aérien pouvait être monté; et, ainsi que McNaughton l'écrivit, "La marine canadienne, telle qu'elle est constituée à l'heure actuelle, n'est pas une réponse à quelque problème que ce soit que pose la défense du Canada".²²

Les opinions qu'avait auparavant le général McNaughton sur la place de l'ARC au sein de l'effectif militaire du Canada étaient maintenant bien différentes. McNaughton, qui, au début, considérait l'aviation comme une simple force auxiliaire de la Milice, devint son défenseur le plus influent, croyant qu'une puissance aérienne techniquement avancée devait avoir une incidence considérable sur la planification de la défense du Canada. La force permanente qu'il trouvait idéale était un cadre de petite envergure, bien entraîné et techniquement compétent qui serait capable de diriger les réserves d'effectifs qui pouvaient être mobilisées au besoin.²³ L'ARC correspondait à ce modèle.

McNaughton se trouvait à Genève, en tant que membre de la délégation canadienne à la Conférence sur le désarmement, quand on l'avertit pour la première fois de la "grosse coupure". "L'aviation, bien sûr, est complètement

mise en pièces...” l’informa-t-on,²⁴ et ce n’était pas exagéré. Non seulement les opérations aériennes civiles allaient-elles être quasi éliminées, mais il serait impossible d’atteindre même la modeste capacité aérienne militaire qu’avait proposée l’état-major de l’Air. McNaughton rentra d’Europe en toute hâte et jusqu’à la fin de son mandat comme chef de l’état-major général, en 1935, fit des efforts continus, bien que désespérants, pour préserver le plus possible sa structure de défense décimée. McNaughton obtint des succès considérables en continuant à développer le système des voies aériennes, conjointement avec le programme fédéral d’aide aux chômeurs. Il mena aussi une guerre permanente de notes de service pendant que la milice et l’aviation disputaient à la marine l’obtention de fonds suffisants pour survivre. Sur ce plan, il fut moins heureux. Paradoxalement, toutefois, à mesure que les fonds déclinèrent, les analyses de défense devinrent plus précises, réduites au strict nécessaire. Sur l’ordre de McNaughton, l’ARC se trouva à assumer la responsabilité première de la défense du territoire canadien.

Il est difficile d’évaluer dans quelle proportion la doctrine et l’économie se combinaient dans le plaidoyer de McNaughton en faveur de l’aviation. Celui-ci était plus un pragmatiste qu’un théoricien, et peu de signes portent à croire qu’il pensait à la puissance aérienne dans l’abstrait. L’aviation pouvait toutefois jouer un rôle de défense inappréhensible et pratique lorsqu’un financement insuffisant obligeait à prendre des décisions extrêmement difficiles. C’est ce qu’il fit comprendre au premier ministre R.B. Bennett, en juin 1933, lorsqu’il signala que des réductions supplémentaires démantèleraient la marine, paralyseraient l’aviation et n’alloueraient à la milice qu’une maigre existence. Comme “l’importante réduction des fonds qui est demandée ne pourrait s’étendre à tous les trois services,” souligna-t-il, “si l’on tient compte du facteur de l’efficacité, il serait nécessaire de se concentrer sur l’essentiel, c’est-à-dire les forces de milice et l’aviation”. Il aurait été prohibitif de fournir les navires qu’exigeait une flotte adéquate. Par ailleurs, “par nature, les forces navales ne peuvent être rapidement déployées en cas d’urgence et, en conséquence, il m’apparaît peut utile de maintenir un petit effectif de base”.²⁵ Et, poursuivit-il:

D’autre part, sur les cours d’eau, ainsi qu’en haute mer près du littoral, les forces aériennes, même de petite envergure, exercent un effet de dissuasion déterminé; il est possible d’étendre ces forces très rapidement, à condition de disposer d’un personnel de base compétent au sein d’une organisation d’entraînement appropriée; les pilotes travaillant dans le domaine de l’aviation civile peuvent être rapidement adaptés à des fins de défense; les avions civils ont aussi leur utilité en cas de défense, et toute installation de construction d’avions est également disponible pour répondre aux besoins tant militaires que civils. C’est-à-dire qu’avec des dépenses courantes, relativement petites, il est possible de créer dans un délai assez court une force de dissuasion considérable, et cela s’applique particulièrement au Canada où l’aviation joue un rôle important dans la vie économique du pays, un rôle qui s’accroît naturellement à un rythme rapide.²⁶

“Cela étant, conclut McNaughton, il me semble que l’élément de défense le plus important qu’il faudrait conserver est le noyau de l’aviation”.²⁷ C’était là un

appui important à l'égard de l'ARC de la part d'un homme qui, par la force de son intelligence et de sa personnalité, domina l'effectif des forces armées à Ottawa.

Si Bennett accepta la logique de McNaughton, ce ne fut pas tout de suite évident. L'ARC continua de parfaire sur papier ses fonctions militaires et ses effectifs, mais jusqu'en 1935, les dépenses se maintinrent à un niveau inférieur à celles de 1931. L'ARC ne pouvait ni atteindre les limites d'effectifs fixées dans les propositions de désarmement ni obtenir des avions militaires convenables. Les seuls appareils militaires disponibles en 1930 avaient été les Siskin vieillissants et quelques Atlas utilisés pour des opérations de collaboration avec l'armée. Entre 1930 et 1935, cent quarante-trois appareils furent mis au rancart pour cause d'âge, d'écrasement ou de fatigue générale. Quatre-vingt-deux avions furent remplacés, ce qui donna un total de cent soixante-quatorze appareils en octobre 1935. Les avions militaires se composaient de huit Siskin, quinze Atlas, cinq hydravions Vancouver convertis et quatre torpilleurs Blackburn Shark; il y avait aussi quarante appareils d'entraînement et quarante-cinq avions de type civil. C'était peu pour former une machine de combat capable de remplir sa fonction de première ligne de défense du pays.²⁸

En prenant sa retraite en 1935, McNaughton fit le procès de la position du Canada en matière de défense, dressant la liste de ses réalités et ses lacunes et revenant au thème de la nécessité d'une aviation dotée en personnel et équipée de façon appropriée. Dans son document, intitulé *"The Defence of Canada"* (La défense du Canada),²⁹ il passa en revue les diverses causes de l'effondrement de plus en plus rapide de l'ordre international qui se produisait depuis quelques années: les agressions constantes du Japon et le retrait de ce pays, un allié de la Première Guerre mondiale, de la Société des Nations; l'ascension de Hitler et le retrait de l'Allemagne de la Société, l'accroissement des dépenses d'armement; et la division de l'Europe en systèmes antagonistes d'alliances armées, qui rappelait ce qui s'était passé en 1914. Cependant, "les crédits alloués par le Parlement au titre de la défense suffirent à peine à garder en vie le mécanisme de la défense". McNaughton fit ressortir que l'incapacité du gouvernement de maintenir les niveaux d'effectifs qu'il avait acceptés pour les discussions de Genève pourrait créer des difficultés sur le plan politique. "Après avoir accepté certains chiffres aux fins de limitation, ceux-ci sont tout de suite devenus un 'objectif' qui, au premier signe de danger le public reconnaîtra comme une norme de défense minimale".³⁰ Cependant, il n'y avait même pas en place le minimum de cadres d'entraînement permanents. Pour ce qui était de l'aviation, les effectifs et les dépenses, entre 1932 et 1935, étaient demeurés bien en deçà de 30 p.c. des plafonds convenus, malgré le besoin très pressant d'un système amélioré de défense aérienne – suffisamment pressant pour que des mesures fussent prises, si nécessaire, aux dépens de la Milice.

... Je suis parfaitement conscient (poursuivit McNaughton) de la responsabilité que j'ai assumée en ne demandant pas à ce moment de plus amples crédits pour les forces de terre, et je le fais principalement parce que je crois qu'il est des plus urgents de jeter les bases de l'organisation aérienne qui est essentielle à la défense de la côte du Pacifique

dans l'éventualité particulière qui, selon moi, est la plus probable, c'est-à-dire la défense de notre neutralité dans une guerre à laquelle les États-Unis pourraient se livrer avec une puissance outre-Pacifique. Il semble que dans ce cas nous serions amis avec les États-Unis et que nos responsabilités pourraient se limiter à l'application, contre les Japonais, des règles de neutralité prescrites par le Traité de 1872 et aussi par La Haye. Le fait de ne pas assumer ces responsabilités aboutira à l'occupation, par les États-Unis, de la côte de la Colombie-Britannique et de nos îles dans le Pacifique, suite au précédent établi durant la Grande Guerre quand les puissances alliées prirent possession de certaines parties de la Grèce, et, également en conséquence du fait qu'il sera indispensable pour la sécurité des grandes villes de la côte pacifique des États-Unis qu'aucune base aérienne et sous-marine ennemie ne soit dans les limites d'un rayon d'action effectif.

Les besoins que nous avons de forces suffisantes pour remplir nos obligations relatives au maintien de notre neutralité dans l'Ouest ne sont ni étendus ni très coûteux et il me semble que par leur absence nous faisons courir à notre avenir un risque tout à fait disproportionné avec les intérêts que nous avons en jeu.³¹

Parmi ses autres arguments incisifs, le document de McNaughton montra que celui-ci avait clarifié sa conception initiale du rôle que jouerait le Canada dans la protection de sa neutralité. Plutôt que d'essayer de tenir la côte du Pacifique contre les deux belligérants, le Canada n'axerait ses efforts que sur les incursions du Japon. Il devenait de plus en plus évident qu'il y avait peu de choses que le Canada pouvait faire pour arrêter son voisin du Sud si ce dernier se décidait à agir. McNaughton et l'état-major de la Milice furent probablement influencés à cet égard par le débat sur l'avenir de la puissance aérienne qui se tenait à cette époque à Washington, notamment au Comité des affaires militaires de la Chambre des représentants.³²

Au début des années 1920, le brigadier-général William Mitchell, de l'*United States Army Air Corps* (USAAC) avait noté, après une visite au Canada, que "la frontière canadienne qui s'étend de Québec jusqu'au camp Borden domine toute la région que couvrent les états du Nord-Est, la Pennsylvanie, la Virginie de l'Ouest, l'Ohio, l'Indiana et une partie de l'Illinois. Des avions hostiles, opérant à partir de cette ligne, peuvent rendre inutilisable toute ville ou localité située au sein de cette région".³³ En 1935, lors d'audiences tenus devant un comité du Congrès au sujet d'un projet de loi visant à étendre le réseau existant d'aérodromes militaires aux États-Unis, plusieurs officiers de l'USAAC soulevèrent de nouveau la question d'une attaque menée à partir du territoire canadien. Ils affirmèrent qu'il était bien possible que les États-Unis fussent à tout moment la cible d'attaques aériennes. Même si le Canada lui-même n'était pas activement hostile, souligna un officier, sa neutralité occasionnerait des difficultés. "La neutralité implique des responsabilités ainsi que des droits", déclara-t-il au comité, "... survoler le territoire canadien serait une violation de la neutralité canadienne, et si les Canadiens ne prenaient pas de mesures pour faire appliquer les lois de la neutralité, nous aurions à le faire, je le suppose."³⁴

Un autre officier fit remarquer que la société Douglas avait entrepris la construction d'un bombardier capable de transporter une charge de bombes de

2 500 livres [1 134 kg], sur une distance de 4 800 km à une vitesse de 360 km à l'heure. Une coalition hostile de puissances, pensait-il, serait en mesure d'établir sur le continent nord-américain des bases logistiques maritimes temporaires pour ravitailler une flotte de bombardiers à grand rayon d'action dans une attaque sur le territoire continental des États-Unis. "Heureusement ou malheureusement", informa-t-il ses auditeurs peut-être surpris ou stupéfiés, "le Tout-Puissant a créé d'innombrables bases d'opérations à portée de ce pays dans le vaste nombre d'étendues d'eau protégées qui sont disponibles dans les profondeurs du territoire canadien et bien loin de toute sphère d'action de la part de forces terrestres". Depuis la baie de James, le Labrador et Terre-Neuve jusqu'aux Bermudes et aux Antilles, de petits navires transportant 2 000 tonnes d'approvisionnement pouvaient établir des "têtes de ligne flottantes" qui "peuvent fournir tout le carburant, toutes les bombes, l'huile et les munitions, les pièces de rechange, toute la nourriture dont a besoin le personnel d'exploitation de 15 bombardiers, ainsi que le personnel au sol nécessaire à l'exécution de 30 missions, s'étendant chacune sur une distance de 1 500 milles [2 400 km] et partant simultanément de points situés dans la baie de James et le long de la côte du Labrador, se concentrant au-dessus d'un point quelconque sur les frontières de cette région vitale et lançant une attaque massive contre n'importe quel objectif."³⁵

Le seul moyen de contrer une telle menace potentielle, conclurent les officiers américains, était de se servir de bombardiers contre les bases ennemis. Pour créer cette capacité de défense, il était nécessaire de construire plus de terrains d'aviation dans chacune des régions menacées du pays, avec assez de bases intermédiaires pour les relier entre eux. Le brigadier-général Charles Kilbourne, chef adjoint de l'état-major à la *War Plans Division*, était conscient du caractère délicat de cette proposition. Il voulait établir un de ces terrains d'aviation dans la région des Grands Lacs mais, pour éviter de "nous écarter du principe séculaire que notre frontière avec le Canada n'a pas besoin d'être défendue", il pensa que l'on pourrait construire des terrains d'aviation civils. "J'aurais été très heureux d'inclure dans le projet de loi la région des Grands Lacs à cause de la situation canadienne", ajouta Kilbourne, "mais je ne pouvais pas le faire. Vous remarquerez que l'article 7 de mon projet de loi est camouflé. Il porte le titre de bases 'intermédiaires' pour des vols transcontinentaux, mais cela veut dire la même chose".³⁶

A Washington, la réaction officielle à la divulgation de ce témoignage fut prompte et véhemente. Le Président Roosevelt, son ministre de la Guerre et le ministère répudièrent immédiatement la suggestion selon laquelle les États-Unis considéraient le Canada autrement que comme le meilleur de ses "bons voisins" ou que tout recours à la force des armes était concevable. Les officiers qui avaient témoigné, précisèrent-ils, ne déterminaient pas la politique des États-Unis, et ne la représentaient d'aucune façon. Le comité avait agi de façon irresponsable en rendant publiques des opinions personnelles. Les excuses se multiplièrent, mais la loi elle-même fut adoptée à la Chambre en juin et au Sénat un mois plus tard, sans opposition dans les deux cas, et fut approuvée par le Président au mois d'août.³⁷

La réaction du Canada fut beaucoup plus mesurée. Le ministère des Affaires extérieures obtint copie des audiences et demanda à l'état-major de la Milice ce qu'il en pensait. Sa réponse fut favorable au point de vue militaire des Américains, reconnaissant le besoin qu'avaient les états-majors de faire des plans en prévision de toutes les éventualités, aussi désagréables qu'elles fussent à entendre, et conclut que "les États-Unis sont, par conséquent, obligés d'envisager des mesures pour se protéger contre des attaques menées non pas par le Canada, mais par la voie de ce dernier." L'état-major répéta que la conjugaison des progrès de la technique et du littoral vaste et inhabité du Canada, posait des difficultés potentielles aux planificateurs américains. En outre, "il n'est consigné nulle part qu'ils ont prononcé une seule syllabe d'hostilité à l'endroit du Canada". "Le Canada ne peut avec raison prendre ombrage de ces divulgations. On a simplement donné de la publicité au fait, connu de tous, que le Canada est impuissant sur le plan de la défense antiaérienne. Non seulement nos barrières sont-elles grandes ouvertes mais nous n'avons même pas un semblant de clôture, et notre voisin est donc tenu de se prémunir contre notre manque de mesures de prévoyance".³⁸ L'*Ottawa Evening Citizen* reconnut la véracité de ce point de vue, indiquant dans un éditorial que les États-Unis devaient veiller à ses propres intérêts. Si le Canada ne faisait pas sa part c'est parce que le gouvernement avait "quasiment démantelé l'Aviation royale du Canada". Le Canada ne pouvait plus se permettre de négliger ses responsabilités "à moins d'abandonner complètement la prétention de nation"*.³⁹

Le fait inéluctable est qu'au milieu des années 1930 la technique aéronautique américaine réduisait rapidement l'écart historique entre les intentions et les capacités militaires. En 1933, les bombardiers B-9 et B-10, dont les performances radicalement améliorées étaient attribuables à des perfectionnements de conception plutôt qu'à une simple augmentation de puissance, étaient en service opérationnel. L'année suivante, le colonel H.H. Arnold avait mené un escadron de B-10 depuis Washington jusqu'en Alaska, en faisant escale à Régina, Edmonton, Prince George et Whitehorse. À la même époque, l'armée des États-Unis émettait des spécifications pour la construction d'un appareil encore amélioré. En 1935, la Société Boeing sortait de ses hangars son bombardier expérimental. Le quadrimoteur XB-17, dont l'USAAC fit l'essai au mois d'août dans un vol spectaculaire de Seattle jusqu'à Dayton, en Ohio, parcourut la distance de 3 380 km à la vitesse record de 373 km à l'heure. Pour la première fois, sembla-t-il à de nombreux théoriciens de l'aviation, entraient en service des avions qui seraient capables de mettre en accord les rêves stratégiques avec les moyens de les réaliser.⁴⁰

L'effet précis qu'aurait la puissance aérienne des États-Unis sur le Canada demeurait incertain, sauf qu'il serait impossible à ce dernier d'élever une défense militaire contre son voisin du Sud. Comme le nota l'état-major, "il était certain que [l'armée des États-Unis] serait d'abord relativement inactive" dans une guerre avec le Japon et, par conséquent, "s'il se produit des cas indéniables

* c'est-à-dire d'être un État. NDLR.

quelconques de transgression de la part du Japon, aussi mineurs qu'ils soient, il est fort probable que les autorités militaires des États-Unis, irritées par leur inactivité, exercent de fortes pressions sur Washington pour les autoriser à prendre elles-mêmes des mesures en vue de suppléer les présumées lacunes du Canada. . . Étant donné que le Canada est, pratiquement, incapable de résister à une telle invasion des États-Unis, il n'y aurait pas de solution autre que celle, humiliante, d'accepter que l'on viole ses droits souverains. Pour ce motif, il est d'une importance suprême que l'on s'assure de ne donner en fait au gouvernement des États-Unis aucun moyen qui lui permettrait d'invoquer comme excuse pour envahir notre pays la mollesse avec laquelle le Canada applique la neutralité".⁴¹ Lorsque le chef de l'état-major général, le major-général E.C. Ashton, se rendit à Washington en janvier 1938 pour tenir des entretiens "des plus secrets" avec son homologue, le major-général Malin Craig, celui-ci offrit d'étendre la responsabilité de l'armée des États-Unis pour qu'elle évalue la zone littorale du Canada jusqu'en Alaska. Les États-Unis pouvaient fournir des unités d'artillerie mobiles et des avions à condition de disposer de terrains d'atterrissement adéquats. Ashton déclina l'offre de Craig, ainsi que le compromis qu'elle impliquait sur le plan de la souveraineté. Il fit remarquer que la neutralité demeurait une option distincte pour le Canada, et ce, non seulement dans son propre intérêt mais aussi "pour éviter toute action manifeste qui pourrait influer sur la neutralité du Canada et ainsi se répercuter sur les autres parties de l'Empire britannique."⁴²

Malgré le refus d'Ashton, l'idée de laisser le champ libre à tous venants pour protéger la neutralité et la souveraineté devint de plus en plus difficile à défendre dans les quelques années qui précédèrent la guerre. Le lieutenant-colonel M.A. Pope, qui exerçait alors les fonctions de secrétaire du Comité d'état-major interarmées, rappela plus tard que les membres de l'état-major de la Milice avaient entretenu de sérieux doutes quant à savoir si le Canada serait capable de se tenir à l'écart d'un conflit entre les États-Unis et le Japon. Les États-Unis passeraient simplement "sur le corps" du Canada et "utiliseraient à leur guise nos territoires et nos installations". En outre, pensa-t-il, "ils seraient tout à fait justifiés de le faire". McNaughton estima que le Canada se rangerait inévitablement du côté des Américains en moins de trente jours; Pope, pour sa part, jugea que trente heures était un chiffre plus exact.⁴³

L'ajustement de la politique de défense pour qu'elle se conforme à de nouvelles réalités continentales sur le plan de la puissance aérienne n'était qu'un aspect du défi qu'avaient à relever les planificateurs canadiens. Fait tout aussi important, comme le fit remarquer l'état-major, "l'Est et l'Ouest du Canada se trouvent sur les routes orthodromiques qui relient l'Europe et l'est de l'Asie aux États-Unis" et "la supposition continue que le Canada est et demeurera à l'abri de toute attaque de la part d'une puissance transocéanienne commence à prêter le flanc à la critique".⁴⁴ L'officier supérieur de l'aviation fut plus explicite:

Une action aérienne contre une attaque menée par la voie des airs est un problème qui devient tous les jours plus complexe. Nous avons eu de la chance que jusqu'à ces dernières années la défense de nos activités commerciales maritimes, de nos ports, de

nos industries et de nos villes ait été un problème relativement simple, comparativement à celui auquel nous faisons face aujourd’hui. L’avènement des avions et le développement rapide de leurs performances ont immensément accru les complexités du problème et cela ne cessera pas. Aujourd’hui, nous ne sommes nullement à l’abri d’une attaque aérienne. Très certainement, en ce moment-ci, une attaque menée par des ballons dirigeables à partir d’une base outre-mer ou par des avions lancés par des navires est une probabilité. Il est également possible que nous soyons directement attaqués par des avions provenant d’une base outre-mer, et il ne faudra que peu de temps avant que cela devienne probable... si nous nous en souvenons, la dernière guerre a prouvé que l’aviation se développe de façon beaucoup plus rapide en conditions de guerre, et nous avons tout lieu de considérer qu’il en sera de même dans toute autre guerre. Même si la paix continue, les records que l’on établit aujourd’hui seront chose courante d’ici à cinq ou six ans.⁴⁵

Une défense aérienne active n’était plus un projet d’avenir. De façon toute aussi importante, elle donna une raison d’être réaliste, politiquement défendable, à la politique de défense du pays. L’effectif des forces armées avait toujours été suspect en raison du fait qu’il pouvait être utilisé outre-mer dans une guerre qui ne touchait qu’indirectement, si tant est que ce soit le cas, les intérêts du Canada, mais rares étaient ceux qui pouvaient trouver à redire à ce souci de protéger les côtes du Canada soit pour contrer une attaque ennemie soit pour défendre des obligations internationales. Contrairement à la Milice et à la Marine royale du Canada, qui avaient des liens outre-mer, l’ARC se trouva à jouer un rôle de défense direct qui, stratégiquement et politiquement ne pouvait être mis en cause.

Cela devint vite apparent lorsque les libéraux de Mackenzie King revinrent au pouvoir à l’automne de 1935. Le nouveau ministre de la Défense, Ian Mackenzie, était d’accord avec les arguments de l’état-major de la Milice au sujet des lacunes que comportaient les moyens de défenses du Canada, mais fut incapable au début de persuader ses collègues attentifs à l’économie.⁴⁶ Il fallut attendre l’été suivant pour que le gouvernement crée le Comité canadien de défense, un organisme au niveau du cabinet, qui était chargé de fixer et de coordonner les politiques. Le comité – composé du premier ministre, qui agissait comme président, et des ministres des Finances, de la Justice et de la Défense – se réunit la première fois le 26 août pour entendre des exposés détaillés de la part des trois chefs de service. Le soir précédent, King s’était renseigné sur la question en lisant le document d’adieu que McNaughton avait écrit un an plus tôt sur les moyens de défense du Canada. Ce document révélait, confia le premier ministre à son journal, “une absence totale de moyens réels de défense. Je considère que nous devons obtenir des avions et surveiller nos côtes – défendre notre neutralité, être prêts à mobiliser l’industrie et prendre des dispositions pour que les ministères du gouvernement collaborent de façon efficace.”⁴⁷

Cependant, le premier ministre dut exécuter des tours d’adresse complexes en élaborant ses politiques étrangères et de défense au milieu des restrictions nombreuses et énormes qu’imposaient les réalités politiques. Aggravant les difficultés coutumières, les antagonismes latents en Europe couvaient dangereu-

sement. En octobre 1935, l'Italie envahit l'Éthiopie sans que le monde intervînt; au mois de mars suivant, Hitler occupa la Rhénanie; en juillet 1936, la guerre civile éclata en Espagne. C'étaient les liens historiques que le Canada entretenait avec la Grande-Bretagne qui étaient les plus susceptibles de l'amener à prendre directement part à des conflits outre-mer, situation qui provoquerait inévitablement des dissensions internes. King dut agir avec précaution, évitant de prendre avec la Grande-Bretagne des engagements précis qui auraient pu obliger le Canada à se lancer dans une guerre qu'elle n'aurait pas choisie, tout en veillant à ne pas se mettre à dos les éléments de l'opinion publique qui croyaient que le pays ne pouvait honorablement éviter de jouer un rôle actif dans le monde aux côtés de la mère patrie.⁴⁸ La tâche de King consista à trouver le juste milieu, difficile à atteindre, entre une action insuffisante et une action démesurée. Ce ne fut pas chose facile. Comme l'a écrit son biographe: "Si le Canada prenait part à une guerre, il aurait besoin de forces équipées et entraînées; le gouvernement serait tenu responsable si le pays n'était pas prêt. . . Une augmentation des dépenses au titre de la défense pourrait toutefois provoquer une crise nationale qui présenterait autant de danger pour le gouvernement que le fait de ne pas être prêt si la guerre éclatait."⁴⁹

La première réunion du Comité de défense du cabinet confirma les pires craintes de King. "L'impression que cela laissa dans mon esprit, écrivit-il, fut celle de l'insuffisance complète de tout ce qui touchait la défense". Il vit le besoin "de méthodes de guerre modifiées, de disposer d'armement côtier contre les raids, les attaques imprévues par mer et par air", mais il allait "être extrêmement difficile de faire quoi que ce soit d'efficace sans engager des dépenses que le pays ne peut supporter. Il a été avisé de notre part de nous fier principalement à des politiques qui tendent à maintenir la paix. Les autorités militaires excluent complètement, parce qu'elles jugent une telle mesure inutile, toute tentative pour nous protéger des États-Unis et ont eu la sagesse de limiter leurs déclarations au besoin de la sécurité du Canada en lui-même et de la défense de notre propre neutralité". Le premier ministre soumit la question l'après-midi même à tous les membres du cabinet: "Le Conseil a accepté de façon générale l'idée que nous devons agir dès à présent, et ensuite établir un plan pratique à examiner", en dépit des protestations élevées par le ministère des Finances "contre les dépenses, chose à laquelle le Canada ne pouvait faire face".⁵⁰

Les vues de King sur la défense, et plus particulièrement sur l'aviation, furent sans nul doute renforcées par un entretien qu'il eut avec le premier ministre de la Grande-Bretagne, Stanley Baldwin, lors d'une visite à Londres en octobre 1936. Baldwin "pensa que c'est à l'aviation que nous devrions accorder le plus d'attention; même si le Canada pouvait être le dernier pays à subir une attaque, l'aviation serait l'arme la plus utile dans une telle éventualité, et l'entraînement d'hommes pour l'aviation et une abondance d'équipements aériens étaient les éléments indispensables de la guerre moderne. Il ne sembla pas penser que la marine était la chose dont il fallait se préoccuper, et ne dit pas non plus un seul mot sur l'armée."⁵¹ King lui-même suivit la même voie lorsqu'il s'entretint le mois suivant avec le populaire Irlando-qubécois C.G. Power, ministre des

Pensions et de la Santé nationale, qui soupçonnait profondément que les autorités militaires canadiennes se serviraient de toute expansion pour mêler le pays à de sales affaires en Europe.⁵² King s'adressa de nouveau à ses collègues prudents et divisés du cabinet à la fin du mois de novembre: "À l'exception de MacKenzie, j'ai présenté moi-même, je crois, les arguments les plus solides en faveur de la défense immédiate des côtes, invoquant comme motif qu'en tant que citoyen canadien, j'estimais que nous devions à notre pays de le protéger dans un monde insensé, en assurant au moins un service de police, tant sur mer que dans les airs, sur la côte de l'Atlantique comme sur la côte du Pacifique. J'ai déclaré qu'il était humiliant d'accepter d'être protégé par la Grande-Bretagne sans partager les frais que cela occasionnerait, ou de dépendre des États-Unis sans être disposés à protéger au moins notre neutralité. Que nous n'avions pas d'ennemis, mais devions à nous-mêmes et aux générations suivantes de poser des bases sur lesquelles ils auraient à faire fond". King écrivit plus tard qu'il obtint "un accord sur le fait que le comité ministériel recueille des informations concernant les matériels d'approvisionnement de guerre, les services de transport de vivres, les munitions et les installations pour les produire. J'ai rédigé l'ébauche de cette ordonnance à peu près à ma propre manière ce matin. J'ai parlé très honnêtement des conditions incertaines dans le monde, et du danger que la lutte des classes s'étende au Canada. . ."⁵³

Pendant que King mobilisait ses troupes politiques, le colonel H.D.G. Crerar, le *commander* H.A.C. Lane et le colonel d'aviation L.S. Breadner avaient reçu pour tâche de préparer "une évaluation des responsabilités militaires futures du Canada, décrivant les moyens et les dispositions nécessaires pour faire face à ces éventualités et proposant les mesures successives que devrait prendre chaque service pour satisfaire aux besoins d'un programme équilibré et coordonné de développement".⁵⁴ Leur document, que James Eayrs a appelé "l'un des documents clés de l'histoire du Canada"⁵⁵, fut prêt à être présenté au gouvernement au début du mois de septembre 1936. Les auteurs présentèrent trois domaines possibles où le Canada pourrait se trouver obligé de compter sur ses forces armées: la défense directe, la préservation de la neutralité et la défense indirecte par la participation à une guerre à l'étranger. La priorité absolue étant donnée à la défense du territoire, l'on attribuait une responsabilité secondaire à un engagement outre-mer. Le principal souci était de concevoir une force équilibrée, réunissant les trois services, équipée d'armes et d'équipement modernes, capable d'être mobilisée rapidement et déployée pour faire face à toute éventualité.

Le Comité d'état-major intérmédes estima que le coût du réarmement se chiffrerait à près de 200 millions de dollars sur une période de cinq ans, dont une somme de 65 millions de dollars la première année qui s'ajouterait aux crédits habituels d'environ 12 millions de dollars accordés à la Milice. King et Mackenzie présentèrent au cabinet leurs arguments en faveur d'une augmentation radicale des dépenses, le premier soutenant "que nous avions besoin d'au moins quelque chose qui ressemblait à un moyen de protéger la porte du Canada à l'embouchure du Saint-Laurent et quelque chose qui pourrait servir en cas d'urgence aux ports du Pacifique. . . consacrant la plupart de nos dépenses à

l'obtention d'avions qui pourraient être déplacés d'une région du Canada à une autre, ainsi qu'à l'installation de quelques canons antiaériens sur la côte". Mackenzie recommanda une somme de près de 57 millions de dollars, mais les préoccupations du ministre des Finances à l'égard de la réduction de son déficit obliga à faire un compromis.⁵⁶ Au bout du compte, une somme tout juste supérieure à 34 millions de dollars – dont le tiers allait à l'ARC – fut allouée dans le budget de dépenses principal. Cette somme était le triple environ de ce qui avait été attribué l'année précédente à l'aviation.⁵⁷

King et Mackenzie firent ensuite face au caucus libéral et, plus tard, à la Chambre des communes, où, à la mi-février 1937, Mackenzie tenta, avec un succès mitigé seulement, de dissiper toute supposition suffisante d'isolement confortable:

... l'un des honorables députés a parlé de l'impossibilité d'être attaqué par la voie des airs. Je me demande s'il se souvient du fameux vol qu'effectua il y a quelques années l'escadron du général Balbo, qui partit d'Italie, survola Montréal et se rendit jusqu'à Chicago. Je me demande s'il a vu dans les journaux, il y a dix jours environ, la description du vol d'un escadron d'avions de combat des États-Unis jusqu'à Honolulu. Je me demande s'il a lu le compte-rendu que des journaux ont publié l'autre jour au sujet des manœuvres à Singapour, où la marine britannique, l'aviation britannique et d'autres forces ont mené des opérations combinées. Je me demande si mon honorable collègue a étudié le projet de loi que les États-Unis ont adopté en 1935, lequel projet de loi pourvoyait notamment à la défense de cette grande république contre des attaques aériennes lancées par des pays situés à trois mille milles et plus de distance...

L'honorable député de Vancouver North a parlé de navires faisant des raids sporadiques sur nos côtes canadiennes et a demandé: cela nécessite-t-il des mesures de défense additionnelles? Et bien, monsieur l'Orateur, toute la théorie de la défense nationale actuelle, pour ce qui touche la défense côtière, traite de ce problème particulier, et c'est pour contrer ces appareils qui effectuent des raids sporadiques, ou des porte-avions, que ces prévisions budgétaires sont établies. Si mon honorable collègue a lu, et c'est probablement le cas, les déclarations les plus récentes de ceux qui sont compétents pour faire des observations appropriées sur la question, il constatera que tout le concept de la défense navale, militaire et aérienne du Canada repose sur l'action de tels appareils ou l'utilisation de porte-avions. Je voudrais dire ceci à mon honorable collègue: nous sommes prêts à construire ici, au pays, une centaine d'avions; ceux-ci ne seraient pas nécessairement situés de façon définitive dans une région quelconque du *dominion*. Il s'agirait d'appareils à grande vitesse, capables d'être déplacés en quelques heures pour se porter à la défense de n'importe quelle région du Canada – disponibles pour protéger le fleuve Saint-Laurent, disponibles pour protéger la ville de Montréal, disponibles pour protéger la ville de Québec, disponibles pour nous protéger contre tout raid qui pourrait être lancé contre les élévateurs à grain du pays. Avec les porte-avions qui existent aujourd'hui, il est tout à fait concevable que des pays ennemis s'en prennent à notre pays, qui fournirait des vivres en tant que pays neutre au milieu de belligérants. Nos élévateurs et nos vivres pourraient être pillés, et à part notre défense côtière indispensable, il serait possible de protéger nos vivres en cas d'hostilité quelconque.⁵⁸

Lorsque le premier ministre conclut la discussion, le 19 février, il fit mention

de l'influence grandissante de la puissance aérienne et du fait qu'il était depuis longtemps en faveur de l'aviation, mais maintint la menace à laquelle était exposé le Canada dans sa juste perspective – “le danger que nous courons est relativement faible”.⁵⁹ Le gouvernement ne pouvait cependant pas négliger ses responsabilités. Celles-ci exigeaient une politique qui plairait à une opinion modérée, convaincrait les étrangers du sérieux du but visé et préparerait à une participation future, et largement indéfinie, à une action collective pour assurer la paix. Les paroles du premier ministre donnèrent espoir à toutes les nuances d'opinion. Les isolationnistes pouvaient se sentir encouragés par son rejet apparent de l'idée d'un corps expéditionnaire,⁶⁰ tandis que ceux qui considéraient qu'un engagement outre-mer était inévitable pouvaient considérer que le discours constituait un mandat d'action et de préparation. “Je lus et relus ce discours”, se rappela un planificateur de la défense; “ce me sembla être le premier énoncé positif d'une politique de défense que faisait un chef de gouvernement depuis la Confédération. En tant que tel, j'en fis l'éloge avec enthousiasme à mes amis.”⁶¹ Le programme de réarmement qui fut sanctionné à la clôture du débat au Parlement était incertain, incomplet, un simple début, mais ce fut probablement le plus auquel on pouvait s'attendre dans les circonstances. L'ARC, pendant ce temps, se voyait confier la responsabilité première de la défense directe du Canada.

Comme ses responsabilités à l'égard de la défense du pays s'accrurent, il fut naturel que l'ARC commençât à mettre en doute son statut d'organisme subordonné de la Milice. On se souviendra que, soit par mégarde soit à dessein, le statut de l'aviation avait été défini de façon vague au moment où elle avait été absorbée par le ministère de la Défense nationale en 1922. L'ARC jouissait toutefois d'une certaine autonomie dans la conduite de ses affaires, et l'on semblait supposer de façon générale qu'elle deviendrait un service militaire distinct “quand son expansion le justifiera [it] . . .”⁶²

Dans l'intervalle, un système administratif boiteux s'était développé pour satisfaire aux besoins de l'ARC. À l'exception du matériel aéronautique spécial fourni par son propre service technique, de recherche et d'approvisionnement, l'ARC obtenait ses services – solde, transport, soins médicaux, vivres, etc. – par l'intermédiaire des voies régulières de l'état-major de la Milice. Les unités relevaient de districts régionaux de la Milice. En 1932, l'ARC commença à nommer des officiers d'état-major de l'Air dans les districts pour conseiller les commandants de ces derniers sur les questions intéressant l'aviation, notamment celles qui avaient trait aux unités non permanentes. Pour certaines questions, l'officier d'état-major de l'Air avait directement affaire aux états-majors de district; pour d'autres, il s'adressait au quartier général de l'aviation, qui les soumettait à l'adjudant-général ou au quartier-maître général. D'autres questions encore, comme la discipline, résidaient dans les limbes de l'administration. En vertu des dispositions des ordonnances et règlements royaux, les commandants de district avaient autorité sur les officiers et aviateurs de l'ARC dans leurs districts, mais les équipages de l'ARC qui étaient basés dans un district pouvaient fort bien opérer dans plusieurs autres quand, l'été, ils exécutaient des opérations civiles. En mettant les choses au mieux, il était

difficile de déterminer qui était finalement responsable. En 1935, un nouveau quartier-maître général, le brigadier T.V. Anderson, fut stupéfait de constater qu'il était "incapable de trouver consignées en un endroit quelconque quelles fonctions le quartier-maître-général devrait remplir relativement à l'ARC."⁶³ Lorsque le chef de l'état-major général examina de plus près la question, il découvrit que ses propres pouvoirs et ceux de l'adjudant-général étaient tout aussi vagues, car "la situation n'a jamais été définie..."⁶⁴

Il devint évident, par ailleurs, que sur le plan fonctionnel les besoins opérationnels militaires de l'ARC différaient de ceux de la Milice. Comme le représentant de l'ARC au Comité de mobilisation interarmées le fit remarquer, la responsabilité qu'avait l'ARC de défendre les côtes contre une attaque-surprise signifiait que, contrairement à l'armée, elle devait avoir des unités combattantes en place bien avant que toute déclaration officielle de guerre ne fût faite.⁶⁵ En outre, on ne pouvait guère laisser le commandement opérationnel d'escadrons de l'aviation à des districts de milice constitués uniquement pour administrer en temps de paix des unités statiques. Sur la côte est, par exemple, les patrouilles aériennes côtières survolaient plusieurs districts de milice. Manifestement, il allait être nécessaire d'établir un quartier général opérationnel qui tiendrait compte de la prémissse proclamée depuis longtemps par l'aviation que l'air était indivisible. Notant l'accumulation de besoins divergents de l'armée et de l'aviation, l'officier supérieur de l'aviation, le commodore de l'Air G.M. Croil, proposa en 1935 une réorganisation complète de la structure de commandement et d'administration.⁶⁶

Après avoir examiné les lacunes de l'organisation existante, Croil vit deux solutions. La première était d'établir dans dix districts militaires toutes les divisions de l'état-major de l'aviation, c'est-à-dire les services de l'air, les services du personnel et les services de l'équipement, avec des conseillers en armement, en photographie et en transmissions et le personnel de bureau nécessaire". Cela, pensa-t-il, serait utiliser de façon inefficace de maigres ressources. Il recommanda plutôt de former quatre zones de défense aérienne, dotée chacune de son propre quartier général de l'ARC. La décentralisation, conclut Croil, simplifierait le commandement et la direction des opérations de l'aviation, faciliterait les activités locales de recrutement et de mobilisation et tiendrait pleinement compte de la souplesse des unités aériennes. La Milice demeurerait responsable des services ordinaires – soins médicaux, solde, génie et vivres – et les fournirait sur demande aux unités de l'ARC à partir du district le plus rapproché.⁶⁷ Cette solution aurait pour résultat de conférer à l'ARC un statut égal à celui de la Milice et de la Marine.

Pour des raisons personnelles non mentionnées, le chef de l'état-major général ne tint pas compte de la recommandation faite par Croil et décida plutôt d'augmenter les états-majors de l'Air de certains districts militaires.⁶⁸ Toutefois, lorsque Croil rencontra Ian Mackenzie en 1935 le nouveau ministre de la Défense lui dit qu'il avait l'intention "d'accorder un statut égal aux trois services".⁶⁹ Le sous-ministre, L.R. LaFlèche, voyait également d'un bon oeil les revendications de l'aviation et conseilla à Croil d'attendre son heure et de "continuer jusqu'à ce que des changements se produisent progressivement".⁷⁰

L'occasion suivante qui s'offrit à Croil fut la question de la représentation de l'ARC au Conseil de défense, qui avait été constitué en 1922 pour fournir des conseils militaires au gouvernement. Le chef de l'état-major général et son homologue de l'état-major de la Marine étaient tous deux membres de ce Conseil, et le directeur de l'ARC (depuis 1932, l'officier supérieur de l'aviation), conjointement avec l'adjudant-général et le quartier-maître-général, en étaient membres associés. En 1936, l'état-major de la Milice proposa que le maître-général de l'artillerie devienne lui aussi membre associé.⁷¹ LaFlèche, toutefois, renvoya la proposition avec la suggestion que l'officier supérieur de l'aviation soit élevé au rang de membre. Lorsque le chef de l'état-major général souleva des objections, le sous-ministre demanda l'avis de la marine et de l'aviation. La réponse du chef de l'état-major de la Marine fut sans équivoque: "en tant que membre du Conseil de défense, je suis d'avis que l'officier supérieur de l'aviation devrait être membre de ce Conseil."⁷² Croil fut d'accord. Étant donné que la défense nationale concernait directement les trois services, répondit-il, tous doivent participer de façon égale à sa planification, et "cette collaboration n'est possible que si les besoins et les opinions des trois services reçoivent l'attention qu'ils méritent. Chaque service devrait être libre d'exprimer ses opinions et aucun ne devrait être dominé par un autre. Il est évident qu'à moins d'accorder à l'aviation un siège au Conseil de défense, ses besoins et ses opinions ne sont pas portés à l'attention du Ministre, et donc du gouvernement, de façon aussi claire et convaincante que ceux des autres services. Une telle situation compromet par conséquent la possibilité d'évaluer véritablement les besoins en matière de défense".⁷³

Le Conseil de défense se pencha sur la question à l'une de ses rares réunions, le 8 juillet 1936. La revendication de l'ARC irrita la Milice. Le major-général Ashton estima que l'aviation n'avait aucune raison "de développer un complexe d'infériorité" et avertit qu'il serait coûteux de séparer les services parce que "les officiers de l'aviation, autant que je sache, ont tendance à faire peu de cas de la question des dépenses. . ." Il vit aussi comme inconvénient que le changement dérangerait la liste d'ancienneté, laissant "l'adjudant-général, le quartier-maître général et le maître-général de l'artillerie, qui sont ses supérieurs, au rang subalterne de membre associé". L'objection soulevée par Ashton fut rejetée. Moins d'une semaine après, le ministre élevait l'officier supérieur de l'aviation au rang de membre du Conseil.⁷⁴ Le changement fut une étape symbolique importante vers l'indépendance totale du service.

Croil ne se contenta pas d'en rester là. Il continua de faire ressortir au chef de l'état-major général que l'ARC avait besoin de diriger davantage ses propres affaires internes pour s'acquitter de ses responsabilités croissantes. Ainsi qu'il le souligna en 1937, "le but initial de la réunion des trois services en un même ministère était de réaliser des économies au niveau de la satisfaction des besoins communs de ces services. L'autorité en vertu de laquelle cette concentration a été ordonnée n'incluait pas ou ne proposait pas une fusion quelconque des trois services en un tout homogène. Il est manifeste qu'il était prévu que chacun des trois services devrait conserver son caractère individuel et diriger sa politique et son administration. On suppose qu'il était aussi prévu qu'en ce qui a trait à la satisfaction des besoins communs, c'était le service le mieux placé pour faire le

travail en question qui aurait à s'en charger dans la mesure du possible pour les autres services. Cette manière de procéder", avertit l'officier supérieur de l'aviation, "n'était pas destinée à englober tous les aspects de ces 'besoins communs'. Par exemple, il n'existe aucun argument en faveur du fait de concentrer, entre les mains d'un même service, des tâches dont le personnel des autres services peut s'occuper tout aussi bien. La concentration ne devrait s'appliquer que lorsqu'il est question d'économie de personnel." Chaque service avait ses propres préoccupations. "Les recommandations faites par l'ARC concernent purement l'aviation jusqu'à ce qu'elles entrent en conflit avec un autre service", conclut Croil, et il fallait prendre soin d'éviter d'empiéter sur les prérogatives d'autres services. Le risque qu'il y avait à limiter la croissance et l'autonomie d'un service était que celui-ci serait dans l'impossibilité de réaliser "l'organisation adéquate en temps de paix" qui serait nécessaire en temps de guerre.⁷⁵

Ashton était trop occupé pour répondre.⁷⁶ Il se préparait à partir pour Londres, en compagnie de Croil et du chef de l'état-major de la Marine, en tant que membre de la délégation du gouvernement à la Conférence impériale qui allait se tenir prochainement. Par hasard, Croil trouva un autre point d'appui dans la plus récente des nombreuses évaluations que faisait l'état-major général au sujet des besoins en matière de défense. Considérant qu'il était nécessaire d'établir un système interministériel pour coordonner la planification des mesures de défense, le colonel H.D.G. Crerar, qui agissait comme directeur de la planification et des opérations militaires, sollicita le soutien de Croil.⁷⁷ Répondant favorablement à cette demande, Croil nota une réserve, fondamentale celle-là. "Je ne puis appuyer la note de service à moins qu'elle comprenne une recommandation relative à l'établissement de l'ARC en tant que service distinct, conformément à ce dont il a été discuté antérieurement. La raison de cette position est qu'à moins d'examiner entièrement la question en même temps que vos propositions concernant la réorganisation du ministère, il pourrait être difficile de présenter plus tard ce point important."⁷⁸ Le temps était venu de rendre le service totalement indépendant. "L'organisation actuelle du ministère de la Défense nationale a été ordonnée par le ministre à l'époque de l'inclusion de l'ARC, quand on considérait que cette force n'avait pas l'expérience qui lui aurait permis de diriger ses politiques de façon efficace. Une douzaine d'années se sont écoulées depuis, et l'ARC dispose aujourd'hui d'un personnel adéquat, composé d'officiers parfaitement qualifiés, possédant les compétences requises pour administrer et diriger ses politiques. Il est donc considéré comme souhaitable de modifier à présent l'organisation du ministère pour que les services de combat soient sur un pied d'égalité; le chef respectif de chaque service sera directement responsable envers le ministre de l'efficacité, de l'administration et de la direction de son service."⁷⁹ Soit qu'on finît par le convaincre, soit qu'il cédât de guerre lasse, Ashton donna maintenant son accord. De Londres, les trois chefs de service recommandèrent au ministre que "les chefs respectifs de chaque service devraient, chacun, être directement responsables envers le ministre de l'efficacité, de l'administration et de la direction de leur service particulier."⁸⁰

La roue du changement tournait lentement, et il n'y eut pas de réaction

immédiate à la recommandation. À l'automne de 1937, Croil reprit sa campagne pour décentraliser la direction des opérations en établissant des commandements aériens régionaux. Depuis un an, on effectuait des opérations de reconnaissance sur la côte ouest pour trouver de nouveaux endroits où installer des bases, et l'ARC (contrairement à l'armée et à la marine) n'avait aucun service local de coordination pour diriger les opérations. Il n'y avait pas non plus de quartier général de l'aviation pour commander les unités permanentes et non permanentes se trouvant en Colombie-Britannique. Le 111^e Escadron non permanent de collaboration avec l'artillerie côtière relevait entièrement du commandant de district de la Milice; le 4^e Escadron permanent de reconnaissance générale était responsable envers le quartier général de l'aviation de ses propres activités d'entraînement, d'emploi et d'entretien technique, et ne relevait du commandant de district que pour les questions administratives. "Il existe donc une situation particulière, conclut Croil avec regret, celle de deux unités du même service, destinées à défendre la côte, situées au même endroit et administrées et contrôlées sous deux systèmes tout à fait différents, ce qui manifestement est illogique et ne contribue pas à améliorer l'efficacité des opérations et à réaliser des économies".⁸¹

Le sous-ministre fut d'accord, et le ministre aussi. Ils approuvèrent en principe l'établissement d'un nouveau quartier général de l'aviation pour la côte du Pacifique. Le sous-ministre présida ensuite plusieurs discussions "afin de trouver une solution aux différences que comportait la proposition visant à créer pour l'ARC un commandement régional aérien de l'Ouest".⁸² Ces différences tournaient autour de la meilleure façon de séparer les pouvoirs en matière d'administration et de commandement, et du fait de savoir si les commandants des districts militaires et des régions aériennes devaient détenir le même grade. On arriva finalement à une entente le 15 mars 1938, et l'établissement de la Région aérienne de l'Ouest fut officiellement autorisé. Le colonel d'aviation G.O. Johnson, qui commandait la base de l'ARC de Vancouver, prit la direction du quartier général de la Région aérienne de l'Ouest le 15 avril, et assuma l'entièvre responsabilité de toutes les unités d'aviation de la côte du Pacifique le 1er août.⁸³

La création de la Région aérienne de l'Ouest fut une étape importante vers la rationalisation du système de commandement de l'ARC. L'étape suivante survint en septembre 1938, quand le Conseil de défense discuta de nouveau des problèmes concernant la collaboration entre les divers services. Le chef de l'état-major général expliqua aux membres du Conseil "qu'il considérait qu'une décision devait être prise immédiatement pour définir ses responsabilités" à l'égard de l'ARC. Le sous-ministre rappela ensuite aux participants à la réunion, que présidait le ministre, la recommandation qu'avait faite l'année d'avant le Comité d'état-major interarmées, et qu'"il considérait qu'il était maintenant temps que l'aviation occupe une position similaire à celle de la marine". Le Ministre ne donna aucune instruction claire, informant simplement les chefs de service qu'"il était prêt à les voir n'importe quand". Il fut toutefois consigné dans le procès-verbal de la réunion que "on a présumé que les mesures recommandées... seront exécutées immédiatement".⁸⁴

Dans les semaines qui suivirent, le ministre autorisa la création de deux autres commandements aériens: la Région aérienne de l'Est, à Halifax, et le commandement d'entraînement aérien, à Toronto. Le premier, dont la formation fut accélérée par la crise de Munich, devait dresser des plans détaillés pour la défense de la côte atlantique.⁸⁵ Le second avait pour fonction "de permettre de décentraliser du quartier général de la Défense nationale la multiplicité de détails relatifs à toutes les étapes de l'entraînement dispensé dans les centres d'entraînement de l'aviation", parce que "l'état-major du quartier général de la Défense nationale est appelé non seulement à s'occuper des grandes questions qui concernent l'entraînement mais aussi à superviser et à consigner tant de détails que l'on ne peut accorder à un grand nombre de questions importantes l'attention qu'elles méritent".⁸⁶ En novembre, le processus fut complété par l'Ordre général n° 2 de l'aviation, qui stipula que "Le contrôle et l'administration de l'Aviation royale du Canada seront exercés et exécutés par l'officier d'aviation supérieur qui, à cet égard, relèvera directement du ministre de la Défense nationale."⁸⁷ Un troisième ordre général autorisa la création du Conseil de l'air; celui-ci était composé de l'officier d'aviation supérieur, qui remplissait les fonctions de président, de l'officier d'état-major de l'air, de l'officier d'état-major en charge du personnel aérien et de l'ingénieur aéronautique en chef. Cet organisme, qui s'inspirait du modèle de la RAF, avait pour but de donner à chacun des chefs de division l'occasion de donner des conseils sur la politique relative à l'aviation et de fournir une tribune permettant aux services de l'état-major d'échanger leurs vues.⁸⁸

Lorsqu'il considéra les responsabilités nouvellement étendues de l'aviation et son opulence inhabituelle, le chef de l'état-major de l'air, dont le nouveau titre reflétait le statut élevé de l'ARC, dut éprouver des sentiments contradictoires.⁸⁹ Le fait que l'on reconnaissait publiquement l'importance grandissante de l'ARC au sein de l'effectif des forces armées du Canada lui faisait sûrement plaisir, mais la tâche qui attendait son petit commandement était renversante. Cela faisait peu de temps seulement que l'ARC avait été tenue de réfléchir de façon sérieuse et précise à sa tâche militaire; il lui fallait maintenant dépasser rapidement le stade de la théorie pour mettre en oeuvre des plans concernant la défense aérienne du pays. Les ressources étaient rares. Les effectifs, qui se composaient de cent cinquante officiers et de moins d'un millier d'aviateurs (dont la moitié se trouvait en outre dans l'aviation non permanente), étaient tristement maigres. Les trente et un appareils militaires désuets que possédait l'ARC n'exerçaient guère un effet de dissuasion crédible, même sur l'ennemi le plus timoré.

Les prévisions budgétaires de 1937-1938 avaient permis à l'aviation de ne prévoir que six escadrons permanents, comptant chacun deux escadrilles d'avions militaires, et un autre équipé d'avions civils. À cause des niveaux de financement, le potentiel en hommes était limité à 70 p. 100 seulement de l'effectif de paix. Les escadrons auraient besoin d'une période d'entraînement évaluée à deux ans avant de pouvoir être considérés comme efficaces sur le plan opérationnel. Même cette évaluation s'appuyait sur la disponibilité d'avions et d'équipement, et pas "une seule des pièces d'équipement dont l'aviation a

besoin à des fins de défense est fabriquée au Canada à partir de matériaux disponibles dans le pays".⁹⁰ Un système logistique fiable demeurait un but éloigné et difficile à atteindre et, comme le fit remarquer Croil, les appareils n'étaient pas soutenus en vol que par un peu d'air: "Il y a une liste d'équipement longue et variée, représentant un important investissement de capitaux, qu'il nous faut obtenir avant de pouvoir entretenir et utiliser les avions de façon efficace. Cet équipement comprend des pièces de rechange pour avions; des vivres; des vêtements et des articles essentiels; des transports motorisés; du carburant et de l'huile pour transports motorisés; des embarcations marines; du matériel divers, dont des outils à main; des outils à moteur; de l'équipement d'atelier; de l'équipement électrique; des parachutes; du matériel d'armement; des bombes et des munitions; des fournitures de caserne; de l'équipement de télégraphie sans fil; de l'équipement photographique; du carburant et de l'huile pour avions; de l'équipement de réparation (moteurs et avions); des imprimés et des fournitures, etc."⁹¹ Une fois les fondements jetés, le travail de mettre en campagne les escadrons opérationnels était colossal:

... En bref, (écrivit Croil) voici la situation actuelle. Bien que l'on mette tout en oeuvre pour développer l'aviation aussi rapidement que possible, il n'y a pas assez de fonds pour amener même cette petite force au niveau d'un effectif de paix complet. En fait, si pendant les années qui viennent, les prévisions budgétaires relatives à la force permanente demeurent fondées sur la même base que pour la présente année, à la fin de 1941 seuls cinq escadrons permanents pourront être équipés complètement et dotés en personnel au niveau des effectifs complets en temps de paix. . . En outre, cinq escadrons seront partiellement équipés. Pendant cette période, il sera possible de terminer l'organisation de douze escadrons non permanents, de les équiper d'un noyau d'avions d'entraînement et d'instruire partiellement leur personnel. Dans sa note de service du 5 septembre 1936, le Comité d'état-major interarmées considère qu'un total de 23 escadrons militaires (11 permanents et 12 non permanents) représente le minimum nécessaire pour assurer la défense du Canada. L'organisation et l'entraînement de cette force demanderont beaucoup de temps et d'efforts. Si l'on ne hausse pas sensiblement les prévisions budgétaires et que l'on ne prenne pas des mesures immédiates pour construire l'équipement dont l'aviation a besoin, il sera impossible de fournir en personnel et d'équiper une force de cette envergure.⁹²

L'argent n'était pas l'élément unique ou même le plus essentiel du problème. Dans l'état de décrépitude où se trouvait l'ARC, il y avait un maximum que celle-ci pouvait absorber sans boucher le système.. Prudent, Croil choisit d'agir de façon réfléchie plutôt que de se lancer dans un programme d'achat intensif comportant une forte probabilité de gaspillage. En fait, souligna Croil en 1938, "il est impossible de tirer pleinement avantage d'une augmentation soudaine et relativement importante de crédits. Cela a été démontré en 1937-1938, lorsque le crédit a été doublé. L'état-major du quartier général n'était pas en mesure de déployer les efforts additionnels requis; résultat, il avait été impossible de commander à temps une grande partie de l'équipement qui aurait peut-être pu être livré cette année-là. . . Il est donc souhaitable que, si l'on dispose du temps

nécessaire, les augmentations ne soient pas trop soudaines ou, par rapport à l'année précédente, trop généreuses. Il va sans dire qu'en cas d'urgence il faut accepter les désavantages d'une expansion rapide". Il ne servait donc pas à grand-chose de recruter un grand nombre d'hommes avant de disposer d'instructeurs pour les entraîner. L'état-major de l'Air n'était pas non plus pressé de prendre des risques en commandant des avions expérimentaux dont les possibilités étaient incertaines. Plutôt, écrivit Croil, "je me suis toujours opposé à tout ce qui est de type expérimental. Nous ne pouvons nous permettre de nous lancer dans la construction d'un avion qui, une fois achevé, se révélera un échec; il nous faut donc attendre que l'*Air Ministry* ait fait l'essai du premier avion du type que nous voulons, afin d'être sûrs qu'une fois terminé, ce type d'appareil donnera satisfaction".⁹³

La toute première priorité fut d'équiper neuf escadrons permanents affectés à la défense côtière d'"avions de première ligne modernes, disponibles immédiatement et prêts à servir". Pendant quelque temps, deux autres unités permanentes auraient à s'accommoder d'avions de type plus ancien ou d'avions d'entraînement avancé, à l'instar des escadrons non permanents. Jusqu'alors, les unités combattantes avaient été formées petit à petit, à mesure que des avions et des hommes devenaient disponibles après la cessation des opérations civiles. En 1933, le 4^e Escadron d'hydravions avait été mis sur pied en réunissant plusieurs détachements de la côte Ouest, et l'année suivante, le 5^e Escadron d'hydravions fut créé à Halifax en réunissant des équipages qui effectuaient auparavant des patrouilles de prévention pour le compte de la GRC. En 1935, les escadrilles polyvalentes et d'essai, à Ottawa, formèrent le noyau du 7^e Escadron polyvalent, tandis qu'à Winnipeg le 8^e Escadron polyvalent absorba des détachements de la région des Prairies. La même année, les escadrilles d'Atlas et de Siskin devinrent le 2^e Escadron de collaboration avec l'armée et le 1^{er} Escadron de chasse respectivement, à Trenton, et l'autorisation fut donnée de former le 3^e Escadron de bombardement et le 6^e Escadron d'avions torpilleurs. L'organisation des trois premières unités non permanentes – le 10^e Escadron à Toronto, le 11^e Escadron à Vancouver et le 12^e Escadron à Winnipeg – avait été entreprise en 1933. Deux années plus tard, on autorisa la création des 15^e et 18^e Escadrons de Montréal. En 1939, les douze escadrons avaient été autorisés, de même que trois quartiers généraux d'escadre.

Si l'on compare la question de l'obtention d'appareils pour les escadrons opérationnels aux difficultés d'acquisition qu'avait éprouvées plus tôt l'ARC, ces dernières semblent simples. Les problèmes habituels, c'est-à-dire l'insuffisance de fonds et les longs délais entre la commande et la livraison, étaient plus prononcés et l'évolution rapide de la technique rendaient les choix plus compliqués. Des avions qui avaient fait leurs preuves étaient déjà déclassés au moment où ils étaient généralement disponibles, et choisir des appareils expérimentaux était risqué. L'établissement de sources sûres d'approvisionnement fut une autre grande difficulté. Le Canada serait probablement capable d'acheter des avions américains en temps de guerre si les États-Unis étaient un allié, mais sinon, les dispositions législatives en matière de neutralité interdiraient leur exportation. Par ailleurs, les renseignements concernant les avions

américains étaient tenus secrets jusqu'à ce que ces derniers atteignent le stade de la fabrication, et cela ne laissait à l'ARC que "des avions qui sont déjà âgés d'au moins un an et qui, en outre, ne sont peut-être pas les plus souhaitables d'un point de vue militaire".⁹⁴ La Grande-Bretagne était une autre source potentielle, mais en temps de guerre la RAF ferait concurrence au Canada pour l'obtention de ressources limitées. "Il n'y a qu'un seul moyen de résoudre ce problème c'est de construire au Canada de l'équipement d'aviation", conclut Croil.⁹⁵

Malheureusement, la Crise économique avait mis fin aux débuts prometteurs d'une industrie aéronautique canadienne. Il y avait peu d'autres choix que d'acheter des avions conçus et éprouvés en Grande-Bretagne pendant que l'on tentait de prendre des dispositions pour les construire à contrat au Canada. La politique établie voulant qu'il y ait, dans toute la mesure du possible, uniformisation avec les types d'appareils britanniques poussait aussi fortement l'ARC dans cette voie. Croil informa le ministre de ce qui suit:

... L'organisation de l'Aviation royale du Canada est modelée sur celle de la *Royal Air Force* et, par conséquent, l'équipement britannique cadre mieux avec le programme canadien que l'équipement américain; par exemple, l'effectif d'un escadron de la *Royal Air Force* est conçu pour répondre aux exigences du type d'équipement utilisé. Nous utilisons le même effectif, et pour obtenir les meilleurs résultats nous devrions utiliser le même équipement. Si nous changeons l'équipement, nous devons changer l'effectif, ce qui entraînera une certaine quantité d'expériences avant d'obtenir satisfaction. De la même façon, si nous changeons le type d'avion et adoptons le produit américain, cela signifie qu'il nous faut aussi changer notre stock de bombes, de mitrailleuses et d'instruments de toutes sortes, car les avions américains sont conçus pour être équipés d'accessoires américains de ce genre. Ce n'est pas un travail insurmontable et il pourrait être intégré au stade de la fabrication si nous construisons ce type d'appareil au Canada. Il est nécessaire selon moi que nous continuons de nous servir d'accessoires britanniques, car nous n'avons pas d'autre provision et ces articles peuvent être achetés par l'intermédiaire de la *Royal Air Force* sur des marchés auxquels, autrement, nous n'aurions pas accès; en outre, nous utilisons en même temps la *Royal Air Force* comme banc d'essai.⁹⁶

En 1935, l'ARC avait commandé six bombardiers Westland Wapiti et quatre Blackburn Shark de la Grande-Bretagne. Aucun n'était impressionnant. Le Wapiti était une version modifiée du DH9A de la Première Guerre mondiale et il possédait deux cockpits ouverts pour le pilote et un mitrailleur d'avion/viseur de bombes. "Du point de vue du pilote, se rappela C.R. Dunlap, l'avion était abominable. Il prenait l'air pesamment et son rendement en vol était fort peu impressionnant. . . il planait comme une brique". Il n'est donc guère étonnant que lorsque le lieutenant-colonel Breadner demanda à Dunlap, alors en service au sein de la RAF, dans le cadre d'un échange, ce qu'il pensait de l'appareil, celui-ci ne mâcha pas ses mots: "Le Wapiti est sans aucun doute le pire avion que j'aie jamais eu le malheur de piloter". Breadner, qui avait récemment obtenu d'autres Wapiti, fut vexé de cette remarque, et cela se comprend. "Dunlap, dit-il, je suis navré de vous entendre parler ainsi d'un avion. . . qui est

actuellement utilisé dans la RAF. Vous jouissez du privilège d'être ici en Angleterre, profitant de tout ce que la RAF a à offrir. Je ne crois donc pas que vous ayez un droit quelconque de critiquer à ce point l'avion que vous avez le privilège de piloter". Ce n'est qu'après avoir pris conscience que Breadner avait acheté les Wapiti à un prix avantageux parce que le Canada n'était pas prêt "à dépenser une somme quelconque pour quoi que ce soit de mieux" que Dunlap comprit pourquoi son supérieur avait réagi de cette façon.⁹⁷ En fait, les Wapiti canadiens furent utilisés comme avions d'entraînement pour les bombardiers aériens, et le 3^e Escadron de bombardement effectua avec ces avions, au cours de l'année 1937, ses premiers exercices de tir aérien et de bombardement.

Les Shark qui étaient destinés à équiper le 6^e Escadron d'avions-torpilleurs pour permettre à celui-ci de jouer un rôle d'attaque n'étaient guère mieux. Le Shark, qui était un avion à deux ou trois places et à cockpit ouvert, pouvait être utilisé comme avion terrestre ou comme hydravion pour des opérations de reconnaissance, de bombardement ou de torpillage. Propulsé par un moteur Armstrong-Siddeley Tiger de 770 ch ou un Bristol Pegasus IX de 840 ch, cet avion avait une vitesse maximale d'environ 240 km à l'heure et une autonomie de 800 km. Il pouvait transporter 680 kg de bombes ou de torpilles, ainsi qu'une mitrailleuse fixe tirant vers l'avant et une autre mitrailleuse mobile à l'arrière. Un marché fut par la suite conclu avec la société *Boeing Aircraft of Canada*, à Vancouver, pour obtenir d'autres Shark et l'on en commanda finalement assez pour équiper deux escadrons.⁹⁸

En 1936, les cinq premiers Supermarine Stranraer avaient été commandés à la société *Canadian Vickers Ltd*. Le Stranraer, un nouvel hydravion à coque, était conçu pour répondre au besoin d'effectuer des missions de reconnaissance à longue distance le long des côtes. Ce bimoteur transportait un équipage de six ou sept personnes et avait une autonomie d'environ 1 600 km, ce qui lui donnait un rayon d'action effectif d'environ 500 km. Le Stranraer pouvait être équipé de mitrailleuses au centre et à l'arrière, et il y avait également de la place pour se coucher. Il pouvait aussi être adapté pour transporter une torpille, et était mû par deux moteurs Bristol Pegasus de 875 à 1 000 ch. Il avait une autonomie de près de 10 heures et sa vitesse de croisière était de 170 km à l'heure. Le premier appareil entra en service au 5^e Escadron de bombardement et de reconnaissance à la fin de 1938.⁹⁹

Lorsque l'augmentation importante des prévisions budgétaires de 1937-1938 permit de dépenser des sommes considérables pour l'achat de nouveaux avions, sept autres Stranraer furent commandés (quarante furent finalement construits), de même que dix-huit Wapiti, treize Shark et deux nouveaux types d'avions, le Bristol Bolingbroke et le Westland Lysander. Le Bolingbroke, qui était la version canadienne d'un bombardier léger, le Blenheim IV, fut affecté aux 7^e et 8^e Escadrons polyvalents qui s'en servirent pour des missions de reconnaissance générale. Propulsé par deux moteurs Bristol Mercury, le Bolingbroke avait une vitesse de croisière de 360 km à l'heure et une autonomie de 3 000 km; l'équipage se composait de trois ou quatre hommes. Lorsqu'il transportait sa charge complète d'armes, son rayon d'action effectif était d'environ 560 km. Il fut construit au Canada par la société *Fairchild Aircraft of Canada Ltd*. Le

Lysander était un monoplan biplace qui avait été acheté pour remplacer l'Atlas dans des missions de collaboration avec l'armée, surtout du réglage de tir pour l'artillerie côtière. Il fut fabriqué à contrat par la société *National Steel Car Company*, à Malton (Ontario). Cet appareil, propulsé par un moteur Bristol Mercury XII, était équipé de deux mitrailleuses fixes tirant vers l'avant montées dans le carénage des roues, ainsi que d'une mitrailleuse mobile dans le cockpit arrière, et sa vitesse était tout juste supérieure à 320 km à l'heure.¹⁰⁰

Dans la liste des priorités, les avions de chasse venaient après les avions-patrouilleurs, les bombardiers ou les appareils de collaboration avec l'armée. Ainsi que Croil le fit remarquer au ministre, pour ce qui était des avions de chasse, les besoins de l'ARC différaient de ceux de la RAF. Par sa situation géographique, la Grande-Bretagne était vulnérable à des attaques aériennes soutenues; la RAF avait besoin d'avions de chasse rapides, possédant une grande vitesse ascensionnelle et pouvant atteindre un plafond élevé. Le Canada, par contraste, avait besoin d'un bimoteur biplace ayant une autonomie suffisante pour survoler de vastes étendues sauvages avec une certaine sûreté. De tels appareils ne pouvaient être obtenus rapidement, et, en 1938, on commanda à la place dix Hawker Hurricane, dont le premier fut mis en service au printemps de 1939.¹⁰¹

On ne s'attendait pas à ce que le programme de réarmement de l'ARC soit pleinement en vigueur – c'est-à-dire, suffisant pour appliquer le “Plan de défense du Canada” qu'avait établi le Comité d'état-major interarmées – avant la fin de 1941. Cependant, sur les trois cent vingt-cinq avions de première ligne et les deux cent deux avions d'entraînement modernes que l'on considérait comme “le strict minimum”, seuls quatre-vingt-dix-neuf et cent vingt-sept appareils, respectivement, seraient opérationnels si l'on suivait le programme d'achats en cours. De plus, ainsi que Croil en informa le ministre au milieu de l'année 1938, “la fourniture d'avions militaires est si lente que certains des types choisis seront désuets avant que les livraisons ne soient faites en quantités suffisantes pour armer toutes les unités”.¹⁰²

Durant la crise de Munich, en septembre 1938, l'insuffisance des moyens de défense du Canada sur le plan aérien devint par trop évidente. Les préparatifs concernant la défense de la côte atlantique dans la guerre contre l'Allemagne, qui semblait imminente, n'étaient pas encore terminés. L'ARC et la MRC durent rapidement coordonner un plan d'urgence spécial. Ce plan n'eut pas à être mis à l'épreuve et ce fut aussi bien. L'escadron de collaboration avec l'artillerie côtière, sur la côte est, n'avait pas encore été constitué et le 2^e Escadron de collaboration avec l'armée dut mener ses Atlas délabrés à Halifax pour combler le vide.¹⁰³ Les accompagnèrent tous les autres avions que l'ARC put réunir: trente-neuf en tout, dont six Shark, les seuls appareils militaires vaguement “modernes”. Treize autres étaient des avions militaires désuets et le reste des avions civils. Seuls douze de ces trente-neuf avions pouvaient emporter des charges de bombes effectives.¹⁰⁴ Ce nombre comprenait tous les avions disponibles autres que les avions d'entraînement élémentaire et cinq appareils désuets laissés sur la côte du Pacifique.

La crise fut presque suffisante, cependant, pour fournir à l'ARC de nouvelles

voies d'achat. À la mi-septembre, par l'entremise du ministre canadien qui se trouvait à Washington, on demanda s'il y avait des avions américains disponibles que l'on pouvait acheter rapidement. Le 28 septembre, pendant que le premier ministre britannique, Neville Chamberlain, rencontrait Hitler, Croil obtint l'autorisation de créer un conseil d'officiers pour acheter des États-Unis d'autant d'avions que la somme de 5 millions de dollars permettrait d'obtenir. Le Commodore de l'air E. W. Stedman mena le groupe à Washington, où il se réunit pendant plusieurs jours avec des hauts fonctionnaires du ministère de la Guerre et des représentants de l'industrie. En raison de la nécessité de livrer rapidement les avions – trois mois, ainsi qu'il fut précisé – seuls des appareils pour lesquels l'*United States Army Air Corps* avait déjà signé des contrats satisferaient aux besoins de l'ARC. À l'exception des types d'avion toujours secrets dont la vente à des pays étrangers n'avait pas encore été autorisée, les Américains donnèrent à l'ARC libre accès à leurs propres commandes. Les avions dont le Canada avait le plus grand besoin étaient quinze appareils de reconnaissance et dix-huit bombardiers ayant une autonomie de 1 600 km. Venaient ensuite dans la liste des besoins quinze avions de chasse.¹⁰⁵ Les avions disponibles qui convenaient le mieux étaient le bombardier Douglas 18A, l'avion d'observation North American 25 et le chasseur Seversky P35.¹⁰⁶

En fait, tout cela n'aboutit à rien. L'autorisation générale que l'on avait donnée à Stedman fut retirée lorsqu'on lui indiqua qu'il devait d'abord soumettre ses recommandations à Ottawa sauf si "il est indispensable d'effectuer l'achat sur-le-champ, et il semble n'y avoir aucune autre solution".¹⁰⁷ Ensuite, quand le soulagement que procura le règlement pacifique de l'affaire de Munich succéda à l'urgence et à la panique de la fin de septembre, le gouvernement retrouva ses habitudes de dépense plus circonspectes. Il allait maintenant falloir demander au Parlement d'autoriser toute dépense extraordinaire. Le mandat du gouverneur général, par lequel le cabinet avait initialement accordé à la mission d'achat un pouvoir de dépenser, fut annulé. On fit des excuses et des remerciements aux Américains, qui avaient fait preuve dans cette affaire d'une collaboration dépassant les limites de toute nécessité, et Stedman et ses adjoints rentrèrent au pays sans avion ni contrat.

Trois mois plus tard, au début de 1939, le ministre demanda qu'on lui fit un compte rendu sur les avions que possédait l'ARC. La réponse de l'état-major de l'Air ne fut guère encourageante. Il y avait deux Stranraer et deux Fairchild dans les Provinces maritimes; cinq Shark et huit autres avions défendaient la côte ouest. Les perspectives de renforcement n'était pas plus prometteuses. Dans la semaine qui suivait, on pouvait trouver six Atlas, dans les deux semaines qui suivaient sept Wapiti et trois Fairchild, et dans les huit semaines qui suivaient deux autres Stranraer. Dans le rapport qu'il présenta au ministre, Breadner nota avec intention qu'il était possible d'obtenir quinze avions d'observation et dix-huit bombardiers avant le mois de juillet si l'on en faisait tout de suite la commande aux États-Unis.¹⁰⁸

Pendant que le Canada poursuivait ses efforts pour obtenir des avions de combat, l'*Air Ministry* de la Grande-Bretagne observait la situation d'un œil intéressé. L'intérêt qu'il portait à la capacité de production potentielle de

l'industrie aéronautique canadienne, qui jusqu'alors était petite, se transforma en un important programme d'acquisition qui donna une saine impulsion à l'industrie. Après des discussions tenues lors de la Conférence impériale de 1937, l'*Air Ministry* avait envoyé une délégation à Ottawa, en mai 1938, pour parler de deux sujets: l'entraînement d'équipages et la fabrication au Canada d'avions destinés à la RAF. Les objectifs visés par la Grande-Bretagne, selon les mots du ministre de l'Air, étaient à la fois pratiques et politiques: "Le programme envisagé concernait la création d'un potentiel capable de fournir des avions en temps de guerre plutôt que la production anticipée d'avions en temps de paix. Un tel programme, jugeait-on, nous fournirait en temps de guerre une ressource précieuse qui serait hors de portée d'avions ennemis; il servirait en temps de paix à diminuer la tendance qu'il y avait au Canada à ne pas se sentir concerné par la défense de l'Empire, et impressionnerait immédiatement l'opinion sur le continent."¹⁰⁹ Les Britanniques entamèrent des négociations avec les représentants de dix entreprises industrielles et parvinrent à une entente selon laquelle ces entreprises formeraient une société contractante centrale qui assemblerait pour l'*Air Ministry* des avions de conception britannique. Ce furent finalement six entreprises qui s'unirent pour former la *Canadian Associated Aircraft Ltd.*, qui assembla des cellules d'avion à partir de pièces et de composantes fournies par ces six entreprises. En novembre, aussitôt après la mission d'achat avortée de l'ARC à Washington, l'*Air Ministry* conclut un marché pour l'assemblage de quatre-vingts bombardiers Hampden et indiqua qu'il en commanderait une centaine de plus. En même temps, l'*Air Ministry* commanda quarante Hurricane auprès de la *Canadian Car and Foundry Company* de Fort William, en Ontario.¹¹⁰ Aucun des ces avions ne fut prêt avant l'éclatement des hostilités, mais ces premières commandes menèrent à d'autres beaucoup plus importantes.

La politique d'achat délibérée qu'appliquait l'ARC suscita certaines critiques. Les escadrons non permanents étaient mécontents du fait qu'on manquait d'équipement utile, et certaines des personnes qui les appuyaient avaient de l'influence dans le milieu des affaires et de la politique. A l'automne de 1938, le Ministre constitua un Comité consultatif de l'Air honoraire auquel il nomma plusieurs de ces personnes: W.A. Bishop, R.H. Mulock, A.D. Bell-Irving, H.J. Burden, R.S. McGill. Le but avoué de ce groupe était de fournir au gouvernement une source indépendante de conseils sur les questions intéressant l'aviation. Bell-Irving fut préoccupé par le fait qu'ils étaient "censés être prêts à agir dans le même sens que le gouvernement plutôt que de jouer en dernier ressort un rôle constructif", et fut incapable de "chasser l'idée que le Comité consultatif risque d'être une préparation insignifiante d'hygiène optique."¹¹¹ Ils trouvèrent néanmoins bien des choses à redire au sujet de l'ARC: des décisions de principe douteuses, des normes d'entraînement inadéquates, du travail déplorable de la part de l'état-major, des promotions que rien ne justifiait, une direction faible et des retards sans fin dans l'obtention de nouveaux avions.¹¹²

Il est impossible de se prononcer de façon catégorique sur la validité de leurs accusations. Les unités non permanentes ont souvent éprouvé du ressentiment de leur importance secondaire par rapport aux unités régulières. Il est vrai que de

nombreuses politiques d'avant-guerre furent rapidement désuètes, tout comme la plupart des avions de l'ARC. Il se peut fort bien que le programme d'achat d'avions ait été exagérément prudent. La décision de ne pas sauter une génération d'avions, en évitant sciemment de choisir des types d'avions expérimentaux dans une période d'innovations techniques, condamna l'aviation à une succession d'appareils qui étaient déjà obsoletes, sinon désuets, avant d'entrer en service. Compte tenu toutefois des renseignements imparfaits dont disposait à l'époque l'état-major de l'ARC, ainsi que du grand nombre de restrictions que lui imposaient les circonstances, les politiques qu'il appliquait avaient une logique interne. Le programme d'achat manquait d'imagination et était le fruit de nombreux compromis, dont peu de gens pouvaient être entièrement satisfaits, mais il reposait sur des prémisses raisonnables et défendables.

Pendant que l'ARC achetait graduellement des avions, le cycle d'entraînement individuel et collectif accéléra, mais avec difficulté. Les effectifs restaient maigres et l'équipement était inexistant ou désuet. Une solution partielle au problème fut d'envoyer des personnes à la RAF pour y suivre des stages et des cours de spécialisation, une pratique qui fut étendue dans les années qui précédèrent immédiatement la guerre. Ce fut une mesure précieuse, comme en fit la remarque le maréchal de l'Air C.R. Slemmon: "Je dirais qu'en 1936 notre capacité militaire était très faible. Mais à partir de ce moment nous envoyâmes plus de gens au Royaume-Uni qui revinrent au pays et furent des instructeurs et ainsi de suite, de sorte que quand la guerre éclata nous avions une assez bonne idée de ce qui était nécessaire, même si nous n'avions pas l'équipement pour le réaliser."¹¹³

L'ARC avait commencé, au début des années 1920, à envoyer au Royaume-Uni des officiers choisis afin qu'ils y suivent une formation de spécialistes. Habituellement, on envoyait chaque année de huit à dix officiers au *RAF Staff College* et à des écoles qui se spécialisaient dans le génie aéronautique, la navigation et le pilotage aériens, la collaboration avec l'armée, l'entraînement au vol, l'armement, la photographie, la télégraphie sans fil et les explosifs. À partir de 1935, chaque officier du cadre général de l'ARC, après avoir suivi un entraînement au vol d'une durée de quatre ans, choisit de se spécialiser dans les domaines du génie, de l'armement, de la photographie, des transmissions ou de la navigation. On établit un registre des spécialités et les affectations et choix de cours subséquents furent ajustés en conséquence.¹¹⁴ Les diplômés fournirent un cadre sans cesse croissant d'officiers formés dans un collège d'état-major et d'instructeurs spécialistes pouvant donner des cours similaires au sein de l'ARC.¹¹⁵ Voici le nombre de ceux qui, en 1937, avaient suivi un entraînement (les chiffres entre parenthèses indiquent le nombre de ceux qui avaient suivi leur entraînement au Canada): instructeurs de vol – 66 (57); armement – 34 (31); collaboration avec l'armée – 84 (77); vols aux instruments – 81 (79); explosifs – 14 (13); transmissions – 10 (8); navigation – 29 (23); hydravions – 74 (73); photographie – 36 (36); génie – 11 (10). En outre, deux officiers supérieurs avaient terminé le cours donné par l'*Imperial Defence College*, et un autre le suivait, et vingt-deux autres fréquentaient le *RAF Staff College*. Des aviateurs de

l'ARC suivaient en Grande-Bretagne des cours sur le pilotage automatique, l'armement, la réparation d'instruments et d'autres sujets techniques.¹¹⁶

Comme la formation de spécialistes, les affectations d'échange de la RAF et de l'ARC donnèrent à des officiers canadiens une occasion d'acquérir une expérience précieuse dans des conditions semi-opérationnelles avec de l'équipement relativement moderne. En 1937, par exemple, le commandant d'aviation F. A. Sampson fut envoyé au 209^e Escadron de reconnaissance terrestre, qui était basé à Felixstowe. Après un certain nombre d'exercices de défense côtière, son unité fut envoyée en Méditerranée, d'abord à Malte et ensuite à Arzew, en Algérie. De là, l'escadron de Sampson effectua des patrouilles anti-sous-marins pour protéger les navires dans la Méditerranée pendant la Guerre civile espagnole. Les hydravions Short Singapore de l'escadron de Sampson étaient armés de trois mitrailleuses Lewis, de deux bombes de 50 kg et de deux bombes de 113 kg. L'unité faisait trois patrouilles par jour, d'une durée de huit heures chacune, pour relever les sous-marins qui opéraient dans la région. Les équipages pouvaient attaquer si des navires qui essayaient le feu de l'ennemi en faisaient la demande ou si des sous-marins ne respectaient manifestement pas les conventions qui les obligaient à veiller à la sécurité des membres d'équipage et des passagers de navires coulés.¹¹⁷ Lorsqu'il revint au *Coastal Command*, l'escadron de Sampson fut équipé à nouveau d'hydravions Short Sunderland avant de prendre part à deux importants exercices de défense aérienne avec la *Home Fleet*. À son retour au sein de l'ARC, Sampson fut en mesure de se servir de l'expérience considérable qu'il avait acquise dans le domaine des patrouilles lorsqu'on lui confia le commandement du 5^e Escadron de bombardement et de reconnaissance, à Dartmouth. Plus tard, il se joignit à l'état-major de la Région aérienne de l'Est avant d'assumer le commandement d'une école de pilotage et ensuite, durant la guerre, d'une base du 6^e Groupe du *Bomber Command* au Royaume-Uni.¹¹⁸

Le capitaine d'aviation A.A. Lewis, qui, on s'en souviendra, avait participé à l'expédition de 1927-1928 au détroit d'Hudson, se rendit en Grande-Bretagne en 1935 pour une période de deux années, la première avec le 13^e Escadron de collaboration avec l'armée et la seconde avec le 7^e Escadron de bombardement. Même s'il aimait bien les avions Hawker Audax qu'utilisait le 13^e Escadron, Lewis fut peu impressionné par l'entraînement "très élémentaire" aux techniques de collaboration avec l'armée, lesquelles n'avaient pas beaucoup évolué par rapport à ce qui se faisait pendant la Première Guerre mondiale. Il avait aussi "acquis, en participant à des manœuvres de l'armée, le sentiment que les commandants de niveau supérieur ne savaient pas comment utiliser l'aviation ou alors étaient envieux de ses possibilités et ne s'en servaient pas de la manière la plus avantageuse possible". Lewis conclut que le jeune officier moyen qui était affecté à un escadron opérationnel après avoir suivi les cours de l'école de la RAF n'était pas aussi bien formé que celui qui sortait de l'École de collaboration avec l'armée de l'ARC, à Trenton.¹¹⁹

La seconde année que Lewis passa en Grande-Bretagne fut plus fructueuse. Son escadron de bombardement fut d'abord équipé de Handley Page Heyford et obtint ensuite les plus récents Armstrong Whitworth Whitley, qui pouvaient

emporter deux tonnes de bombes. Lewis put effectuer une grande quantité de vols d'entraînement, de jour comme de nuit, ainsi que des exercices de bombardement faisant appel à des techniques de pilotage manuel et automatique; ces activités furent toutes très utiles lorsqu'il revint au pays et qu'on lui confia le commandement du 3^e Escadron de bombardement de l'ARC. L'expérience que Lewis avait acquise dans la RAF l'avait convaincu que "l'épreuve suprême d'un escadron de bombardement est sa capacité d'atteindre un objectif dans n'importe quelles conditions atmosphériques". Pendant la période où il commanda le 3^e Escadron, il fit donc porter avant tout l'entraînement sur la navigation longue distance et les vols de nuit.¹²⁰

Les échanges ne furent pas tous fructueux. Le commodore de l'Air Croil se plaignit à la fin de 1937 que le capitaine d'aviation R.C. Gordon, qui effectuait des vols de transport pour des officiers de la RAF suivant des cours de navigation aérienne, était mal employé. Croil demanda à son officier de liaison à Londres de faire en sorte que l'*Air Ministry* affecte Gordon à un escadron "s'occupant activement d'entraînement militaire", afin qu'à son retour au pays, il soit mieux qualifié pour entraîner des officiers de l'ARC.¹²¹

Le problème que posait le fait de s'entraîner avec des techniques et de l'équipement désuets était plus grave. À part quelques exceptions, les membres de la RAF s'entraînèrent jusqu'en 1939 avec une génération d'avions de combat qui avait son origine dans la Première Guerre mondiale. La révolution technique que provoquèrent les Hurricane, les Spitfire, les Typhoon, les Mosquito, les Lancaster et les autres appareils puissants, rapides et maniables fabriqués en série, de même que les tactiques permettant de déployer efficacement ces avions, attendaient l'évolution rapide qui se produirait pendant la guerre. Une grande partie de l'entraînement que reçurent en Grande-Bretagne les officiers de l'ARC fut donc vite dépassée. Un exemple de cette situation concerne les appareils de collaboration avec l'armée. Le modèle opérationnel des escadrons de collaboration avec l'armée, qui dérivait de la guerre de 1914-1918, fut amélioré au cours de l'entre-deux-guerres, et l'on perfectionna constamment les avions en vue du rôle polyvalent qu'ils étaient censés jouer. L'ultime avion conçu pour ce rôle, le Westland Lysander, était "construit, malheureusement, pour la mauvaise sorte de combat".¹²² En devenant plus puissant et complexe, il fut moins directement utile pour son rôle premier d'observation d'artillerie. Le Lysander avait besoin d'un terrain d'atterrissement relativement grand, ce qui le tenait éloigné du front, et bien qu'il eût une vitesse de décrochage suffisamment lente pour effectuer des vols d'observation, celle-ci avait été obtenue grâce à l'ajout de dispositifs extérieurs qui limitaient la maniabilité de l'avion. Le Lysander était également vulnérable, n'étant ni assez lent et léger pour éviter les chasseurs ennemis ni suffisamment rapide pour les distancer. "Comme le chevalier blanc dans le roman d'Alice au pays des merveilles, il avait ce qu'il fallait pour entreprendre presque n'importe laquelle des innombrables tâches qu'une armée pouvait à bref délai exiger de lui", mais il était moins utile pour l'observation des tirs d'artillerie.¹²³ Dans la Deuxième Guerre mondiale, le rôle de collaboration avec l'armée fut partagé; l'appui direct au sol fut assuré par des avions rapides, à hautes performances, tandis que l'observation d'artillerie fut

confié à des artilleurs, aux commandes d'avions Auster lents et simples. L'entraînement aux techniques de collaboration avec l'armée qui fut dispensé pendant l'entre-deux-guerres perdit de ce fait beaucoup de son utilité immédiate.¹²⁴

Le capitaine d'aviation E.A. McNab trouva frustrant d'apprendre des tactiques que les progrès techniques rendaient presque immédiatement superflues. Lorsque McNab fut affecté en 1937 au 46^e Escadron de chasse en Grande-Bretagne, il commença à piloter un nouvel avion (nouveau pour l'ARC), le Gloster Gauntlet II. Il apprit les méthodes d'interception d'avions d'appui tactique, en section et en escadrille, avec contrôle radio au sol, et fut heureux lorsque son unité se rendit au camp d'armement parce qu'il "n'avait jamais tiré un coup de feu en vol auparavant". Ensuite, au cours de l'été 1938, l'escadron fut informé qu'il recevrait bientôt de nouveaux Hurricane. L'unité continua de s'entraîner avec ses Gauntlet, mais il était inutile que McNab rende encore compte de cet entraînement car la vitesse, l'armement et les programmes d'entretien différents du Hurricane modifiaient si radicalement les méthodes que "tout ce que l'on aurait pu écrire aurait été dépassé dans deux ou trois ans".¹²⁵ En août 1940, McNab devint le premier pilote de l'ARC à qui l'on attribua le fait d'avoir abattu un avion ennemi pendant la Deuxième Guerre mondiale.

Lorsqu'ils rentraient au pays après avoir terminé leurs programmes de cours et d'échanges outre-mer, les officiers et aviateurs étaient affectés à des postes au sein d'une organisation d'état-majors et de services d'entraînement en voie d'expansion. L'ARC souffrait toutefois de graves pénuries d'avions et d'équipement qui imposaient des limites sérieuses à toutes les étapes de l'entraînement, à l'exception des cours de pilotage les plus élémentaires. Le nombre d'heures d'entraînement au pilotage augmenta de façon radicale pendant cette période – atteignant un niveau plus de quatre fois plus élevé entre 1931 et 1938 – mais dans la plupart des cas, les vols étaient purement ordinaires. En 1938, par exemple, on ne consacra que 1 700 heures à l'entraînement aux opérations combinées, comparativement à 22 500 heures pour des activités telles que les essais, les transports, les liaisons, l'entraînement collectif et tous les autres types de vol "de routine". À cette époque, presque toutes les activités d'entraînement individuel se faisaient à Trenton, où se trouvaient aussi des écoles de pilotage, de radionavigation et d'autres spécialités techniques, de collaboration avec l'armée, de navigation aérienne, de conversion aux hydravions et d'armement aérien. Les cours se déroulaient simultanément pendant toute l'année. L'école de pilotage était capable d'accueillir entre quatre-vingts et cent élèves par cours, l'école technique environ cent vingt aviateurs et l'école de radionavigants environ soixante-dix. Le seul autre établissement d'entraînement de l'ARC était la vieille base située au camp Borden où, à la 2^e École de formation technique, aviateurs et officiers suivaient des cours dans une vaste gamme de spécialités techniques.¹²⁶

Le camp Borden devint beaucoup plus actif en 1939 lorsqu'on réorganisa complètement le système d'entraînement au pilotage pour qu'il se conforme à ce qui se faisait dans la RAF. L'entraînement des pilotes était divisé en trois stades de seize semaines correspondant aux niveaux élémentaire, intermédiaire et

avancé. À la fin de l'année, le diplômé avait suivi un entraînement au pilotage ainsi qu'un entraînement individuel. L'étape de l'entraînement élémentaire fut confiée à huit écoles de pilotage civiles, soit à Halifax, Montréal, Toronto, Hamilton, Winnipeg, Régina, Calgary et Vancouver. Chacune devait offrir trois cours par année pour trente-deux élèves. De là, les élèves se rendaient à Borden, et, ensuite, à Trenton pour la dernière étape. L'objectif du programme réorganisé était de produire chaque année 125 pilotes qualifiés. Dans le cadre de ce programme, un cours de perfectionnement pour pilotes-instructeurs était donné à Borden, au mois d'avril, à l'intention des instructeurs d'aéro-club. Les premiers stagiaires des écoles élémentaires de pilotage commencèrent leur cours en juin 1939; la guerre menaçant, ils furent déménagés prématurément à Borden au mois d'août. Conjointement avec le nouveau programme, l'ARC commença à décerner la plupart de ses commissions à titre temporaire (c'est-à-dire de courte durée) plutôt qu'à titre permanent.¹²⁷

L'entraînement militaire, si on peut l'appeler ainsi, était assuré par chacun des escadrons dans leurs bases disséminées dans tout le pays. À cause du manque d'avions modernes et du personnel limité, il n'était possible de suivre que très peu d'entraînement opérationnel réaliste. L'entraînement militaire, ou collectif, était basé sur le modèle de la RAF, et le quartier général de l'ARC préparait, en vue de l'année d'entraînement, un programme pour chaque unité. L'année était divisée en plusieurs périodes, comprenant des étapes pour l'entraînement individuel, l'entraînement au niveau de l'escadrille et l'entraînement collectif, ainsi que des exercices avec des unités de la Milice ou de la Marine. Le cycle d'entraînement était assez souple pour tenir compte des besoins de chaque escadron. Il y avait des sujets communs que tous les escadrons devaient maîtriser, comme les vols de jour et de nuit, le pilotage aérien, le bombardement, la reconnaissance et la rédaction de comptes rendus, les opérations photographiques, les tactiques de combat aérien, les techniques de tir au sol et en vol et les transmissions. Les élèves apprenaient les aspects théoriques pendant les périodes d'entraînement individuel ainsi que lors des cours de spécialistes, et faisaient des exercices pratiques pendant l'entraînement collectif. En outre, les escadrons avaient leurs propres sujets particuliers. Les escadrons de collaboration de l'armée mettaient l'accent sur les tactiques au sol, la liaison avec les unités terrestres et autres méthodes combinées.¹²⁸ Les escadrons d'hydravions faisaient des exercices de patrouille et de reconnaissance prolongée, de protection de convois, de communications avec les navires et d'identification de bâtiments militaires. Les escadrons d'avions-torpilleurs devaient acquérir une grande compétence dans le domaine de l'identification de navires et la mécanique du torpillage, en plus des sujets habituels.¹²⁹

Il est impossible d'établir un lien entre les programmes de cours et la qualité réelle de l'instruction. Les unités différaient fatallement les unes des autres pour ce qui était du type et de l'intensité de l'instruction qu'elles suivaient. Par ailleurs, la formation des escadrons était lente à se faire. En 1937, le 1^{er} Escadron de chasse était équipé de trois ou quatre Siskin et ne pouvait entreprendre que des exercices limités. La même année, le 3^e Escadron de bombardement reçut ses premiers Wapiti et fut juste en mesure de commencer

son entraînement militaire; il effectua cet été-là ses premiers exercices de bombardement et de tir en vol. Le 4^e Escadron d'hydravions, qui était basé à Vancouver, exécuta quelques missions antiaériennes et de reconnaissance côtière. À Halifax, le 5^e Escadron d'hydravions entreprit son entraînement militaire au début de l'année 1937, ayant été déchargé de la responsabilité d'effectuer des patrouilles de prévention pour le compte de la GRC. Le 6^e Escadron d'avions torpilleurs obtint ses avions Shark en 1937, mais trop tard pour commencer son entraînement militaire. L'unité la plus active fut le 2^e Escadron de collaboration avec l'armée; celui-ci continua, comme à son habitude, d'envoyer des détachements à des camps d'entraînement de la Milice pour y effectuer des exercices de collaboration, et fit également des exercices de tir et de bombardement. Les 7^e et 8^e Escadrons polyvalents ne purent commencer leur entraînement militaire parce qu'ils continuèrent d'être affectés à des missions de transport et de photographie aérienne.¹³⁰

En 1938, la dernière année complète avant la guerre, la situation demeura en grande partie inchangée. Les 7^e et 8^e Escadrons polyvalents continuèrent d'effectuer des opérations civiles; le premier s'occupa de vols d'essai et de transport à Ottawa et le second travailla avec cinq détachements photographiques sur le terrain, de Halifax à Vancouver. Le 7^e Escadron n'avait que trois de ses onze officiers et il lui manquait treize aviateurs. Dans son rapport annuel, le commandant de l'escadron laissa entendre que le fait que son unité n'avait pas de rôle clairement défini au moment de la mobilisation était une source de confusion et de démorisation. L'escadron n'avait pas encore reçu d'effectif d'armement, et on ne lui avait pas dit non plus s'il opérerait sur terre, sur eau, ou les deux.¹³¹ Le 8^e Escadron était encore équipé de Bellanca Pacemaker, de Northrop Delta et de Noorduyn Norseman, et remplissait exclusivement des fonctions non militaires.¹³² Le 3^e Escadron de bombardement quitta Ottawa pour Calgary au mois d'octobre et put commencer à s'entraîner, d'abord avec quatre avions Wapiti et ensuite avec quatre de plus. Ces biplans lents et vieillissants étaient armés, mais quatre d'entre eux seulement étaient équipés d'une radio. Pendant la saison d'entraînement, les appareils enregistrèrent plus de 1 000 heures de vol et le commandant d'aviation Lewis fut satisfait du niveau de vol en formation et de nuit. Avant de se rendre à sa nouvelle base à Calgary, l'escadron prit part à des exercices de l'armée au camp Borden, menant à basse altitude des attaques simulées de bombardement et aux gaz, en tant qu'élément de la force ennemie désignée. L'escadron fut aussi en mesure d'effectuer des exercices de bombardement au-dessus d'une *camera obscura* (chambre noire)*.¹³³

Le 2^e Escadron de collaboration avec l'armée fut encore l'unité la plus occupée, formant des détachements pour s'exercer avec des unités de la Milice dans tout le pays.¹³⁴ Son cycle d'instruction assurait un entraînement militaire pendant les mois de l'automne, de l'hiver et du printemps, et l'escadron

* Petite cabane sur le toit de laquelle était installés des lentilles télescopiques et des miroirs réfléchissants. Au lieu de bombes, l'avion lançait un rayon lumineux dont l'image était projetée sur un écran à l'intérieur de la cabane où se tenait un instructeur pour contrôler la précision du bombardement. (F.J. Hatch, *Le Canada, Aérodrome de la démocratie: le plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique, 1939-1945*, p. 163).

participait ensuite à divers camps d'été. À l'instar d'autres unités, cet escadron était aux prises avec des problèmes de vieux avions et d'effectifs non comblés. Il disposa de sept avions Atlas en état de voler pendant la majeure partie de l'année 1938, et, durant l'été, envoya des détachements à Shilo, Petawawa, et St Catharines. Au mois d'août, l'escadron se joignit au 3^e Escadron de bombardement au camp Borden afin de fournir un appui aérien pour les manœuvres de la Milice. Deux Atlas s'écrasèrent durant l'été, et l'un d'eux fut complètement détruit. Au mois d'octobre, le 2^e Escadron se rendit à Halifax où il fit des exercices d'observation d'artillerie côtière avec les unités de milice de la région. À son retour, l'escadron entreprit un entraînement individuel au sol et en vol, se concentrant sur les atterrissages forcés, le captage de messages, l'utilisation de cinémitrailleuses, les vols de nuit (surtout pour les trois nouveaux pilotes de l'escadron), les transmissions, la photographie, et les aspects mécaniques des cellules et des moteurs d'avion. Des détachements effectuèrent aussi des vols de démonstration tactique pour l'École de collaboration avec l'armée de Trenton. Aux mois de janvier et de février 1939, l'escadron se concentra sur les vols en formation à deux et trois avions ainsi que sur les vols de nuit. Au printemps, le commandant se plaignit que son programme était entravé par le manque d'officiers clés et d'aviateurs et par les exercices quotidiens que l'on faisait tenir en prévision de la visite que ferait le Roi George VI en 1939. L'entraînement militaire se poursuivit néanmoins: tir en vol, bombardement, instruction sur la navigation, exercices aériens, vol en formation et exercices d'utilisation de cinémitrailleuse (y compris des exercices avec cibles remorquées). L'escadronaida aussi des escadrons non permanents durant leurs camps d'été. En juillet, un détachement se rendit à Petawawa où il effectua onze missions d'observation d'artillerie (tirs d'obusiers de soixante lbs et de 4,5 po) et accomplit des missions tactiques et photographiques pour des unités de l'armée.¹³⁵

Le 1^{er} Escadron de chasse eut d'autres problèmes. À la fin du mois d'août 1938, cet escadron, qui était placé sous le commandement du commandant d'aviation E.G. Fullerton, déménagea par train de Trenton à Calgary, amenant avec lui trois des six Siskin qui restaient en service. L'escadron s'entraîna de façon inefficace avec ces appareils complètement usés jusqu'en juin 1939, date à laquelle ils furent finalement remisés. Entre temps, Fullerton se rendit à Vancouver pour recevoir le premier d'une dizaine de Hawker Hurricane construits au Royaume-Uni qui y furent livrés pour l'ARC. On interrompit les vérifications concernant les Hurricane lorsque le premier fut complètement démolí en entrant en collision avec un autre appareil au sol.¹³⁶ Il fallut attendre jusqu'en juin 1939 avant que la première escadrille de Hurricane fût livrée à sa base d'attache à Calgary. En cours de route, l'escadron perdit un autre avion lorsque son pilote, le lieutenant d'aviation T.G. Fraser, se tua en s'écrasant près de Mission, en Colombie-Britannique.¹³⁷

Les 4^e et 5^e Escadrons de reconnaissance générale suivirent ce qu'ils purent comme entraînement militaire tout en effectuant des levés sur les côtes de l'Atlantique et du Pacifique. En Colombie-Britannique, le 4^e Escadron fit avec ses hydravions à coque Vancouver de nombreux vols de reconnaissance pour trouver des endroits où établir des bases aériennes et pour recueillir des

renseignements topographiques et météorologiques. Le 5^e Escadron, qui était équipé d'hydravions à flotteurs Fairchild, exécuta des missions similaires à partir de sa base de Halifax. Ces deux unités tinrent des exercices avec la Marine et la Milice et commencèrent à recevoir de nouveaux équipements lorsque les hydravions à coque Supermarine Stranraer furent livrés à la fin de 1938, d'abord au 5^e Escadron et ensuite au 4^e.¹³⁸

Aucun des escadrons permanents, et encore moins les escadrons non permanents qui étaient réduits au strict minimum (et que l'on rebaptisa "escadrons auxiliaires", en décembre 1938) n'était suffisamment doté en personnel, équipé ou libre pour pouvoir se concentrer pleinement sur un programme d'entraînement équilibré et progressif en prévision de ses tâches de guerre. Celles-ci avaient été exposées en détail dans le Plan de défense du Canada qu'avait établi en 1938 le Comité d'état-major interarmées et qui, pour la première fois, donnait des indications détaillées sur les rôles que devaient jouer les services sur le plan de la défense du territoire. S'inspirant du plan précédent établi en 1936, qui prévoyait la constitution de trente-trois escadrons de l'ARC, lesquels n'avaient pas tous été formés lorsque la guerre éclata, il affecta dix-sept escadrons – y compris le 2^e Escadron de collaboration avec l'armée, qui reprendrait ses fonctions initiales une fois que les escadrons auxiliaires choisis seraient adéquatement dotés en personnel et équipés – à des tâches immédiates de défense du territoire sur la côte du Pacifique et la côte de l'Atlantique, c'est-à-dire des opérations de reconnaissance, d'attaque, de défense aérienne et de collaboration avec l'artillerie côtière. Deux autres escadrons (trois, une fois que le deuxième reprendrait ses fonctions premières) travailleraient avec une force mobile de l'armée. Quatre autres escadrons (deux de bombardement et deux de chasse) resteraient, au début, au centre du Canada pour constituer une réserve générale et défendre les airs.¹³⁹

A la fin de l'été de 1939, l'ARC commença à mobiliser en prévision de la guerre. Le 24 août, le commodore de l'Air Stedman fut envoyé une fois de plus à Washington pour acheter des avions;¹⁴⁰ il y conclut rapidement une entente pour faire fabriquer des North American Harvard au Canada, dans les ateliers de la société *Noorduyn Aircraft Ltd* de Montréal. Le 31 août, les trois escadres et les onze escadrons de l'aviation auxiliaire furent appelés à titre volontaire, et on donna des instructions pour que l'aviation auxiliaire et la force permanente fussent augmentées au niveau de l'effectif de paix complet autorisé. Deux jours plus tard, tous les escadrons réguliers et sept des escadrons auxiliaires furent officiellement mis en service actif; les quatre derniers escadrons auxiliaires organisés se joignirent à eux le 5 septembre. Le 10 septembre, à 14 h 30, les télégrammes de guerre étaient envoyés.¹⁴¹

DEUXIÈME PARTIE

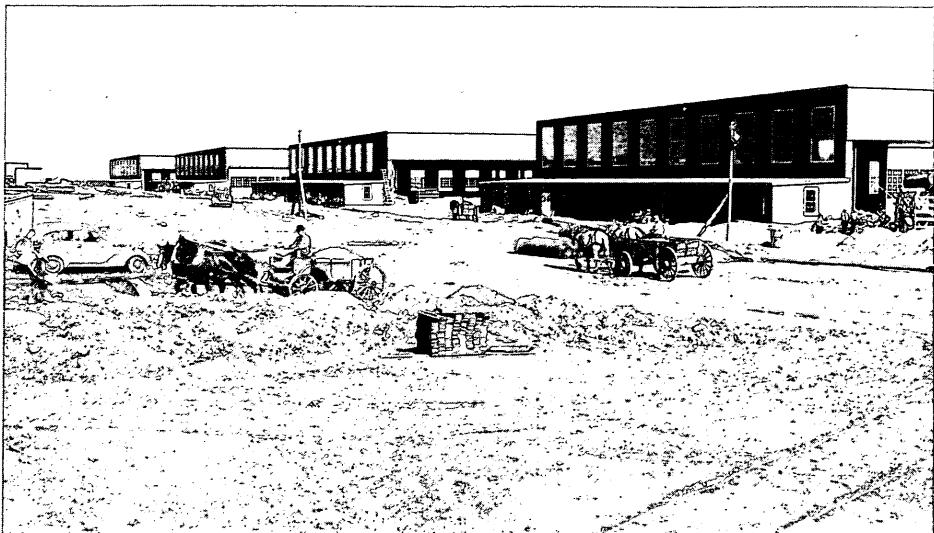
Le Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique



Les négociateurs du PEACB à Ottawa, en décembre 1939. Première rangée, de gauche à droite: le maréchal en chef de l'air Sir R. Brooke-Popham, RAF; le colonel J.L. Ralston, ministre des Finances, Canada; le colonel d'aviation H.W.L. Saunders, chef de l'état-major de l'Air, Nouvelle-Zélande; le sénateur R. Dandurand, Canada; Lord Riverdale, Royaume-Uni; le Premier ministre W.L.M. King, Canada; J.V. Fairbain, ministre de l'Air, Australie; E. Lapointe, ministre de la Justice, Canada; le capitaine H.H. Balfour, sous-secrétaire de l'Air, Royaume-Uni; N. McL. Rogers, ministre de la Défense nationale, Canada; le maréchal de l'air Sir C. Courtney, RAF. (RE 12378-7)



Liasses de devis et plans des écoles du Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique dans une salle au QG de l'Aviation, le 28 juin 1940 (PL 522)



Nettoyage des terrains en vue de l'établissement de l'École de bombardement et de tir à Mossbank (Saskatchewan), en octobre 1940. (PL 1669)



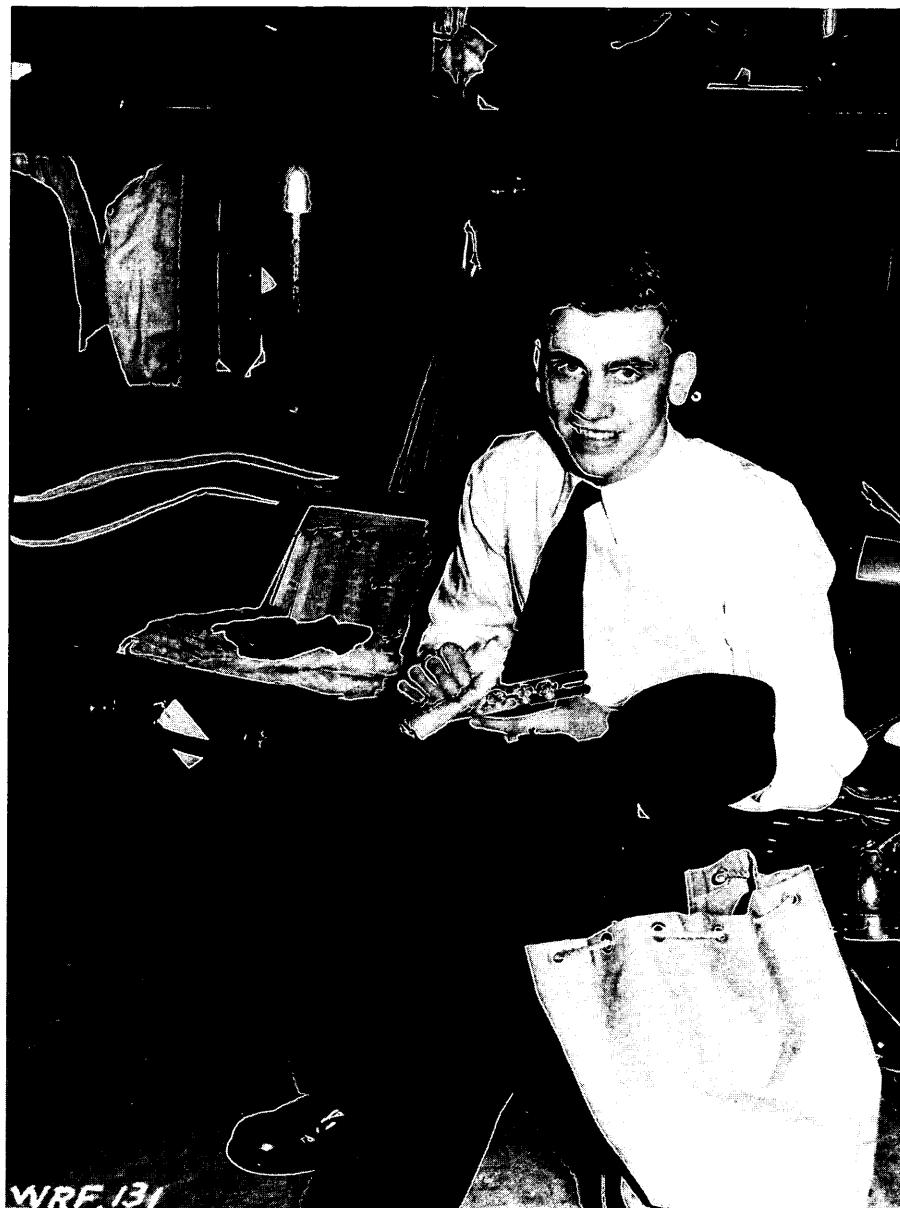
Des volontaires se rendent compte que les files d'attente font inévitablement partie du service militaire en temps de guerre. Winnipeg, octobre 1940. (PL 1732)



Placard de recrutement. (PL 3029)



La sécurité des effets personnels semble prendre le pas sur les préoccupations de sabotage, pour le commandant du 5^e Dépôt des effectifs à Lachine (Québec). Avril 1943. (PL 16191)



Séance d'astiquage à l'école préparatoire de Toronto, en mai 1940. (PA 141353)



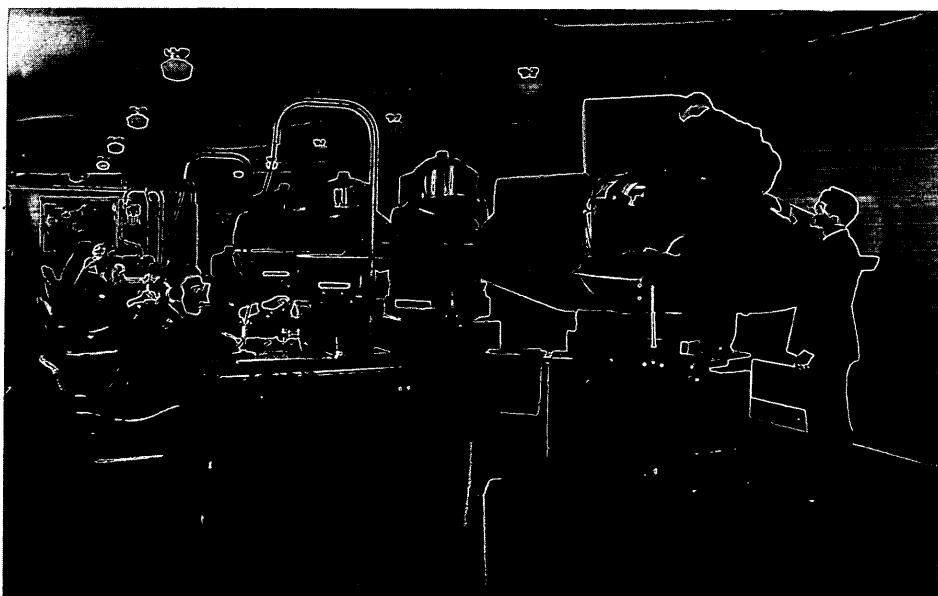
Le commodore de l'air A.T.N. Cowley, général d'aviation commandant la 4^e région d'entraînement, précède les escadrilles d'entraînement lors de l'ouverture de la 18^e École élémentaire de pilotage à Caron (Saskatchewan), le 2 juillet 1941. Le Premier ministre King et L.J. Martin, directeur civil de l'école, assistent au défilé. (PMR 84-979)



L'aptitude à supporter les chutes de pression de l'air était essentielle pour les membres d'équipage telles ces recrues de l'ARC subissant un test, dans la chambre de décompression, au Centre de recherche médicale de l'ARC, à Toronto, en juin 1942. (PA 140655)



Instructeur et stagiaire devant un Tiger Moth, l'appareil d'entraînement principal de la 1^{re} École élémentaire de pilotage, à Malton (Ontario), le 5 juin 1941. (PL 3580)



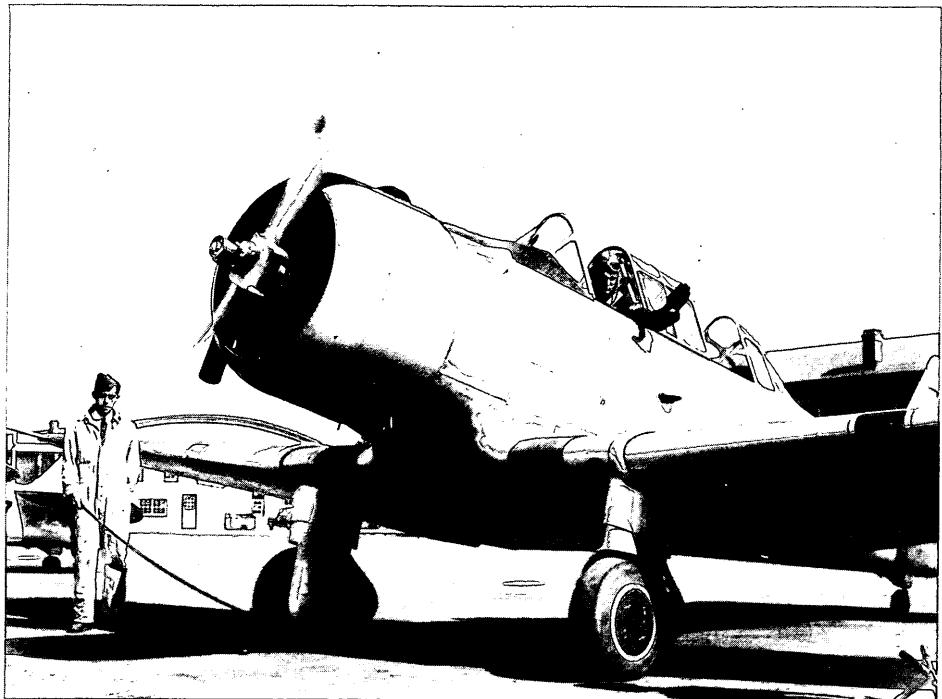
Le vol sur simulateur Link constituait un test déterminant pour évaluer l'aptitude d'une recrue à l'entraînement au vol. (PA 140658)



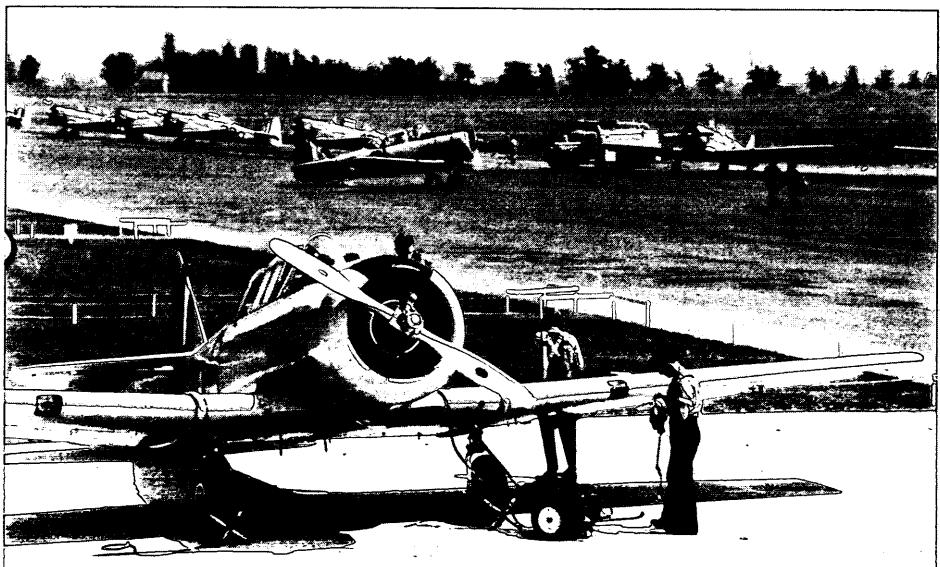
Un des 300 Stearman dont on avait fait l'acquisition, en 1940, pour la 31^{eme} École élémentaire de pilotage à De Winton (Alberta). Parce qu'ils ne comportaient pas de poste de pilotage fermé, ils étaient inutilisables pour l'entraînement en hiver. (PMR 77-148)



Un attelage de boeufs remorque un Fleet Finch à la 17^{eme} École élémentaire de pilotage à Stanley (Nouvelle-Écosse), en 1940. (PMR 84977)



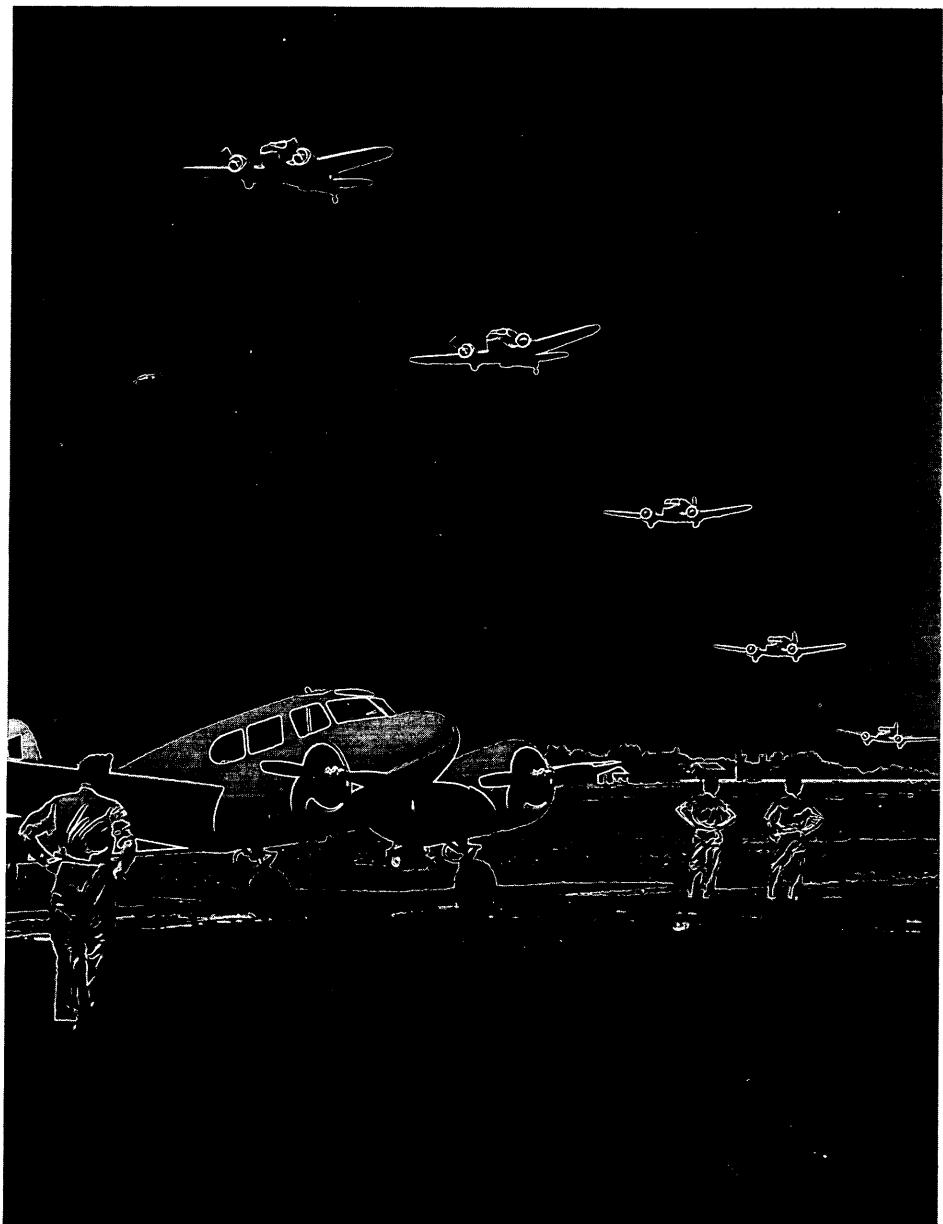
Un North American Yale, cousin du Harvard que l'on retrouvait partout, sur le point de décoller de la 1^{eme} École de pilotage militaire au camp Borden. (PL 2222)



Une équipe au sol se prépare à lancer un North American Harvard pendant que le pilote vérifie son parachute. (PA 140661)



Des aéronefs d'entraînement Harvard, fabriqués au Canada, survolent des terres cultivées, près de la 2^eme École de pilotage militaire d'Uplands, à Ottawa. (PA 140659)



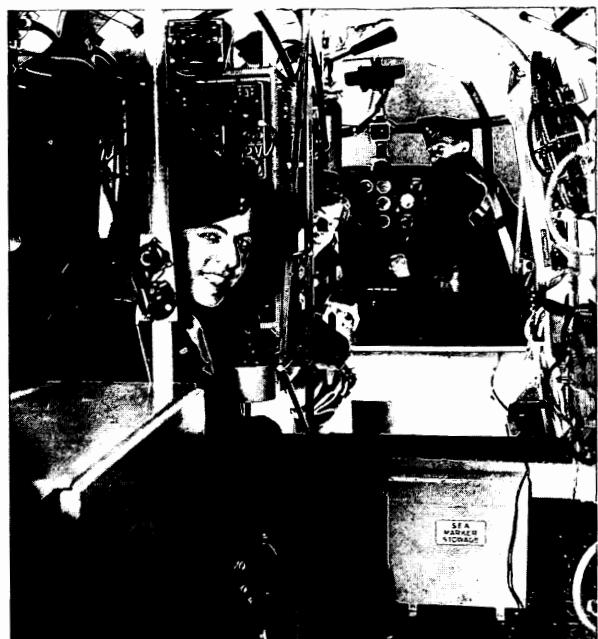
Des Cessna Crane, reconnaissables à leur fuselage jaune caractéristique, volent en formation au-dessus de la 12^{ème} École de pilotage militaire de Brandon (Manitoba), en juillet 1941. (PL 5747)



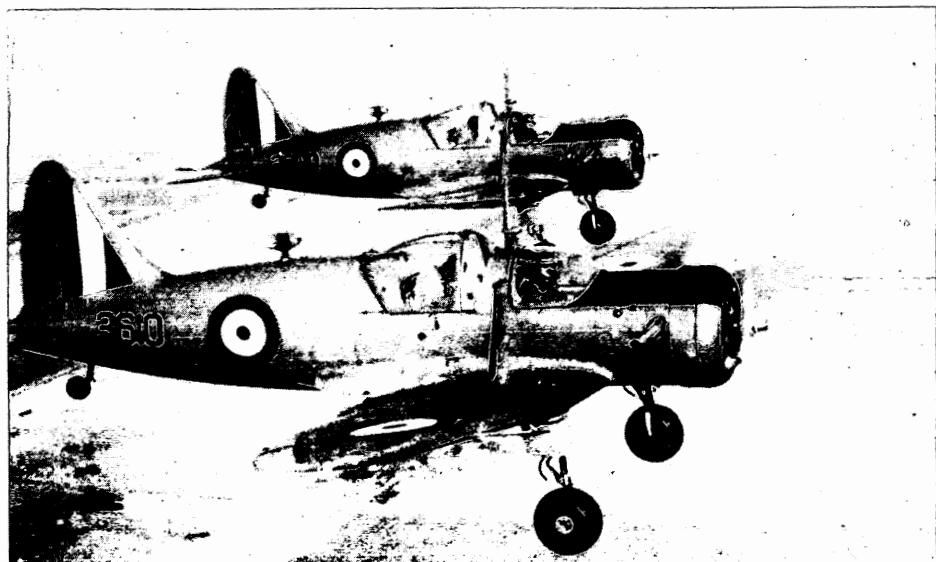
Le ministre de la Défense "Chubby" Power attentif aux explications d'un stagiaire de la 1^{re} École de radionavigants, à Montréal, en 1940 (PL 1854)



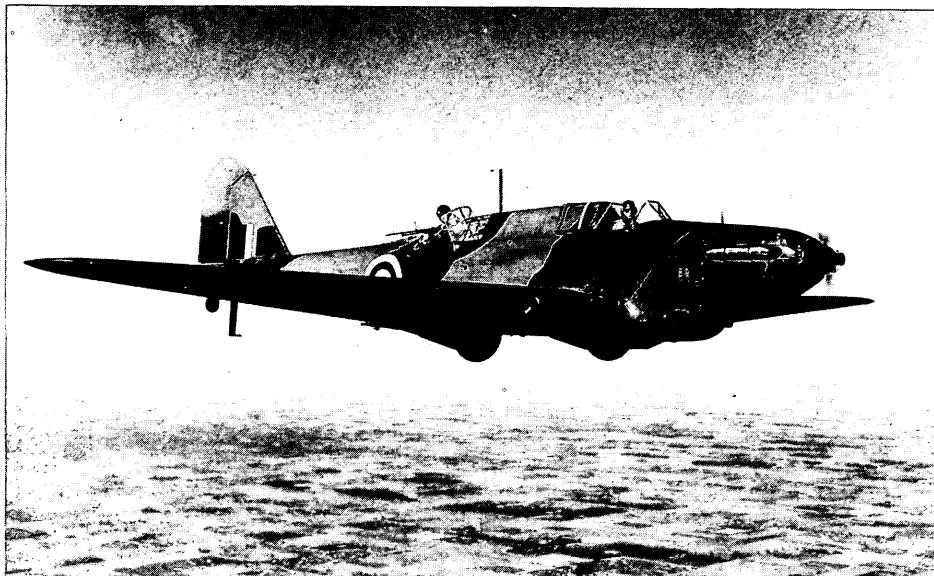
Apprentissage radio à la 19^{eme} École élémentaire de pilotage à Virden (Manitoba). (PA 140653)



L'intérieur d'un Anson comportant deux postes de T.S.F., à gauche, occupés par des stagiaires radionavigants au cours d'un vol de familiarisation, en juin 1944. (PL 25113)



Aéronefs Fleet Fort de la 2^{eme} École de radionavigants, à Calgary (Alberta). Conçus au départ pour l'entraînement au vol, ces aéronefs fabriqués au Canada ont été modifiés en vue de l'entraînement des sans-filistes. (PMR 78-317)



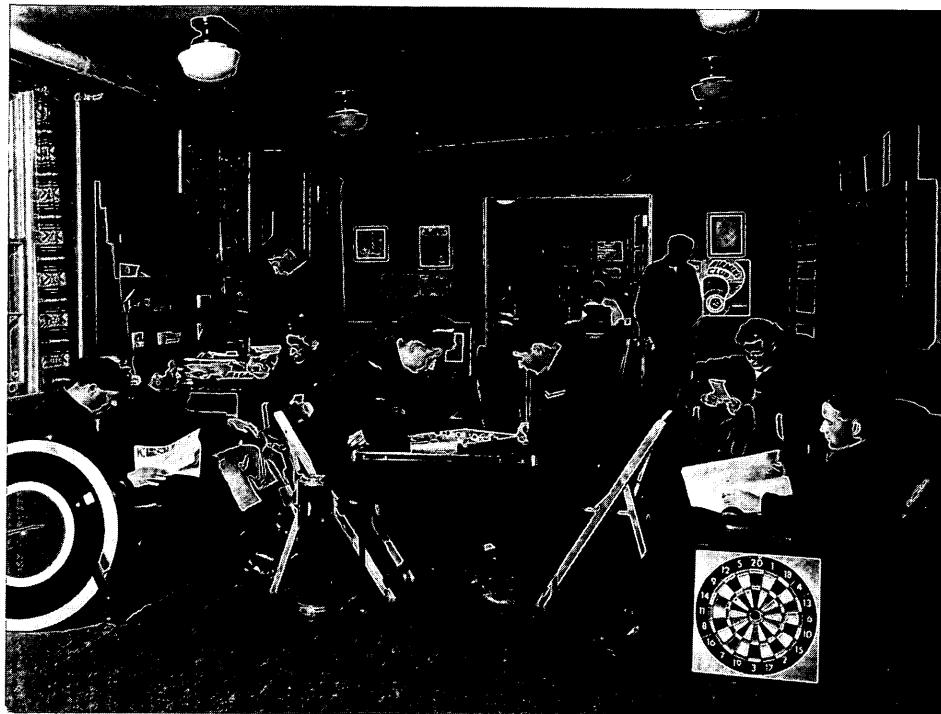
Mal adapté pour les opérations, le Fairey Battle constituait l'appareil principal des écoles de bombardement et de tir du PEACB. L'appareil illustré appartenait à la 31^{eme} École de bombardement et de tir de Picton (Ontario). Décembre 1940. (PL 2449)



Des navigateurs stagiaires s'entraînent pour l'astro-navigation, à Rivers (Manitoba). (PL 3722)



Les sergents E.M. Romilly, de l'ARC, W.H. Betts, de la RAAF, et J.A. Mahoud, de la RAF, s'entraînent à bord d'un Avro Anson de la 1^{re} École de navigation aérienne, à Rivers (Manitoba), le 4 juin 1941. Romilly fut tué quelques temps après lors d'un vol opérationnel. (PL 3740)



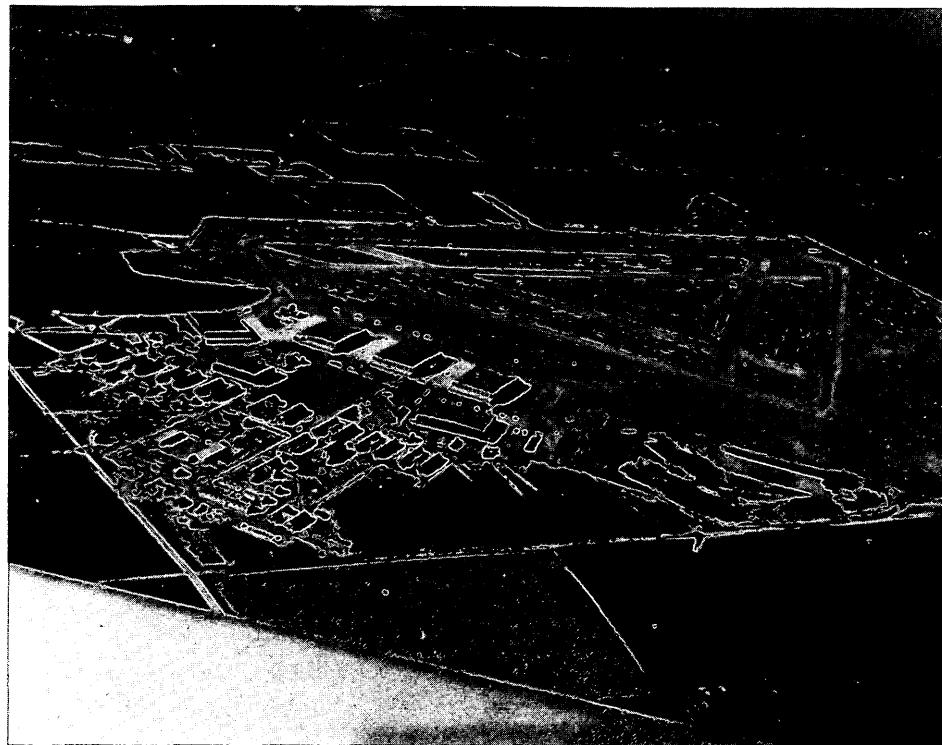
Salle de récréation des aviateurs de la 19^{ème} École élémentaire de pilotage, en octobre 1944. La bande blanche portée sur le calot indique qu'il s'agit d'un stagiaire du personnel navigant. (PA 140652)



L'aviateur-chef K.G. Spooner, l'un des deux stagiaires du PEACB à avoir obtenu la George Cross: alors qu'il était stagiaire navigateur à la 4^{eme} École d'observation aérienne, à London (Ontario), il prit le commandement de l'appareil après que son pilote eut perdu connaissance et ordonna au reste de l'équipage de sauter en parachute. Deux stagiaires lui obéirent mais Spooner, le sans-filiste et le pilote furent tués lorsque l'Anson plongea dans le lac Érié. (PL 112740)



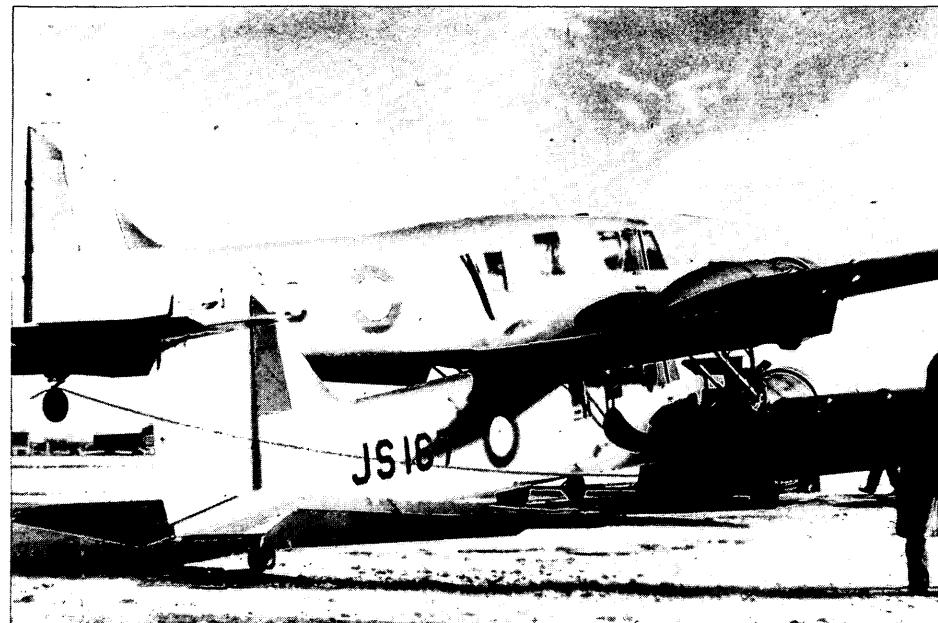
La flotte d'appareils de De Havilland Tiger Moth de la 9^{eme} École élémentaire de pilotage, de St. Catharines (Ontario), en décembre 1943. (PMR 75-355)



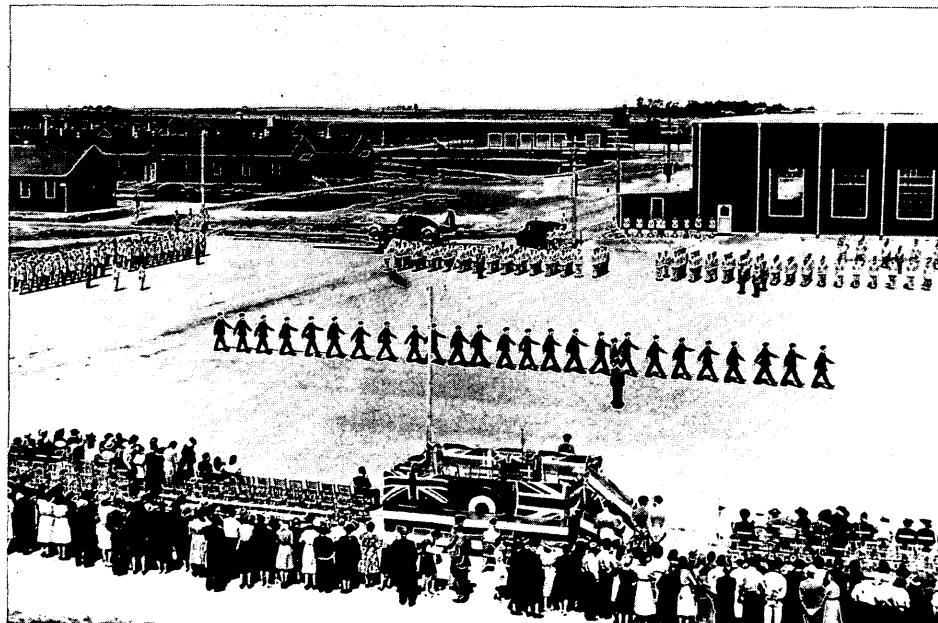
Aménagement type des écoles de pilotage militaire du PEACB: la 6^eme École de pilotage militaire de Dunnville (Ontario). (PMR 77-610)



Dernier hommage à un camarade mort en service à la 19^{eme} École élémentaire de pilotage à Virden (Manitoba). (PA 140660)



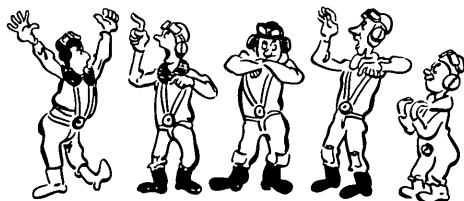
Erreur de pilotage à la 19^{eme} École de pilotage militaire de Vulcan (Alberta), le 23 février 1944. (RE 23061-11)



Remise des insignes de pilote à la 15^{eme} École de pilotage militaire de Claresholm (Alberta), le 16 août 1941. (PMR 74-280)

À Quoi Bon Discuter?

Qui est le plus important?



Sans le pilote, vous êtes cloué au sol



Revenez à la base, les copains...



Sans le bombardier, vous êtes inoffensif...



Sans le navigateur, vous êtes aveugle...



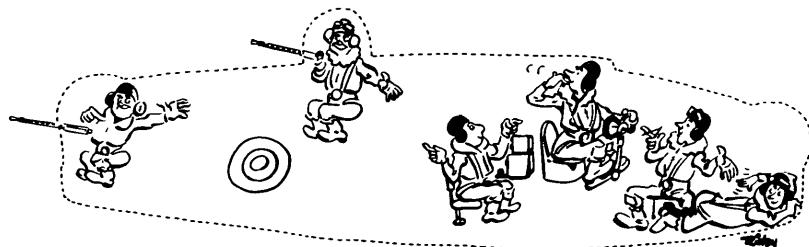
Sans l'opérateur radio-mitrailleur, vous êtes sourd!



Sans le mitrailleur, vous êtes sans défense



Chaque tâche est importante



17

C'EST L'ÉQUIPE QUI COMPTE!

C.A.D 16.

Affiche insistant sur l'importance de tout l'équipage; il était important de stimuler le moral des troupes car la fierté de plusieurs stagiaires qui avaient échoué à l'entraînement de pilotage et étaient contraints de devenir navigateurs, observateurs, mitrailleurs ou bombardiers, en prenait un dur coup. (PMR 85-024)



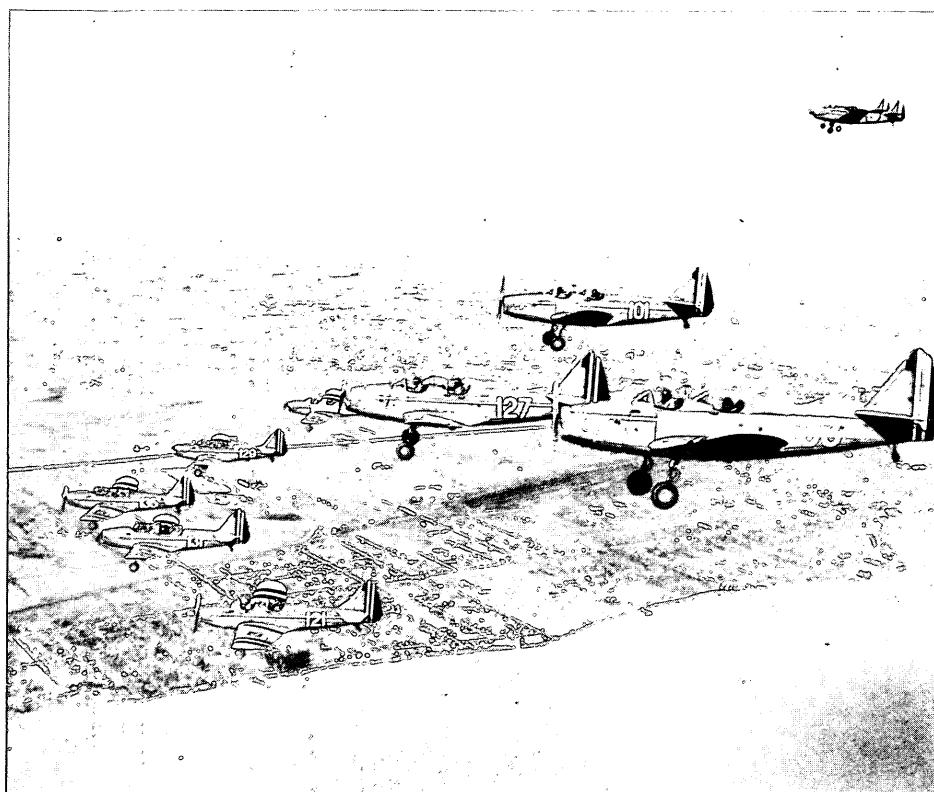
Le lieutenant d'aviation S.F. Wise à Summerside (Île-du-Prince-Édouard), en 1944.
(PMR 84-1029)



La station de l'ARC à Trenton, la plus grande unité du PEACB, abritait l'École centrale de pilotage, la 1^{re} École de pilotes-instructeurs, la 1^{re} École polyvalente d'aviation et le Centre de réaffectation pour les stagiaires du personnel navigant qui avaient échoué. (PMR 79-279)



Le Premier ministre britannique W.S. Churchill, qui s'intéressait vivement au PEACB, au cours d'une visite à la 2^e École de pilotage militaire, à Uplands, en décembre 1941. (PL 6510)



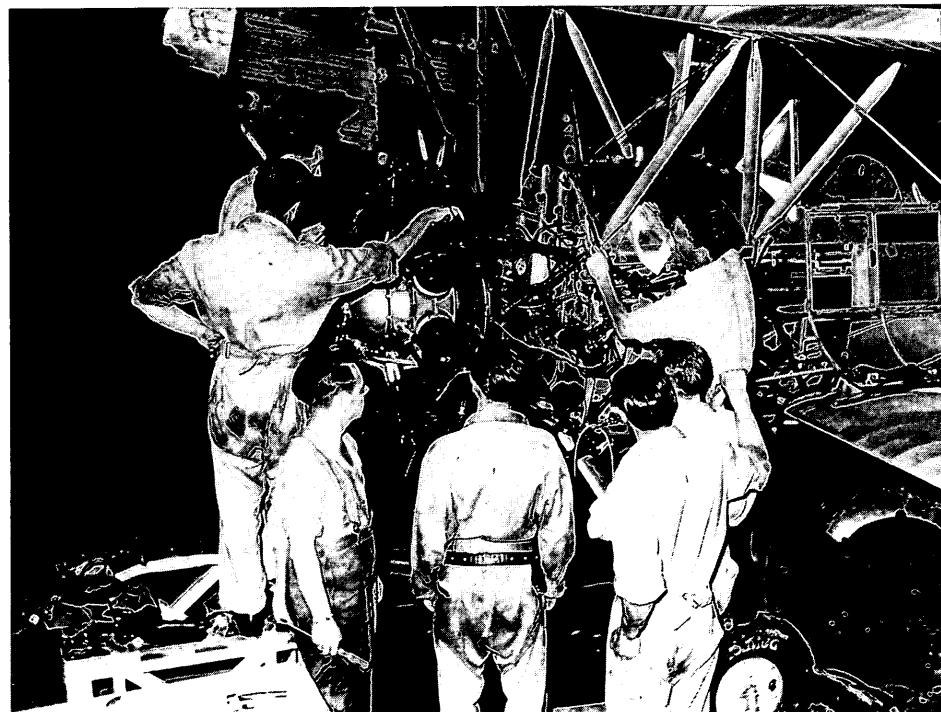
Aéronefs d'entraînement Fairchild de la "Petite Norvège" – l'institution norvégienne d'entraînement au pilotage – survolant le lac Ontario. (PA 115422)



Les stagiaires du PEACB n'étaient pas tous originaires de l'Empire britannique ou du Commonwealth. Certains, comme ces trois mitrailleurs de l'Aéronavale française libre, qui ont obtenu leurs insignes à la 9^{eme} École de bombardiers et de tir de Mont-Joli (Québec), en septembre 1944, étaient originaires de la France occupée. (PL 25624)



L'aviateur-chef J.F. Lazaro, de Madras, examine un viseur de bombardement à la 41^{eme} École de pilotage militaire, à Weyburn (Saskatchewan), en décembre 1943. (PL 23215)



Les mécaniciens de moteurs d'avion à l'École de formation technique de St. Thomas (Ontario). (PL 1041)



Empaquetage de parachutes par des employés civils à la 19^{eme} École élémentaire de pilotage, à Virden (Manitoba), en octobre 1944. (PA 140654)



Polissage de la verrière d'un Anson, à la 16^eme École de pilotage militaire de Hagersville (Ontario), en août 1942. (PL 9838)



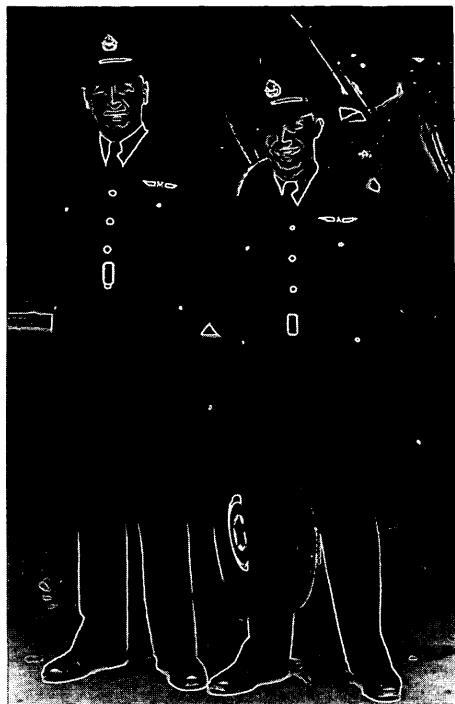
Deux membres du Service féminin empaquettent des parachutes pour les membres du PEACB, au camp Borden, en août 1942. (PL 9858)



Le maréchal de l'air W.A. Bishop, VC, CB, DSO, MC, DFC, ED, s'entretient avec la vedette de cinéma James Cagney au cours du tournage du film *CAPTAINS OF THE CLOUDS* à la 2^{eme} École de pilotage militaire, à Uplands, en juillet 1941. (PL 5065)



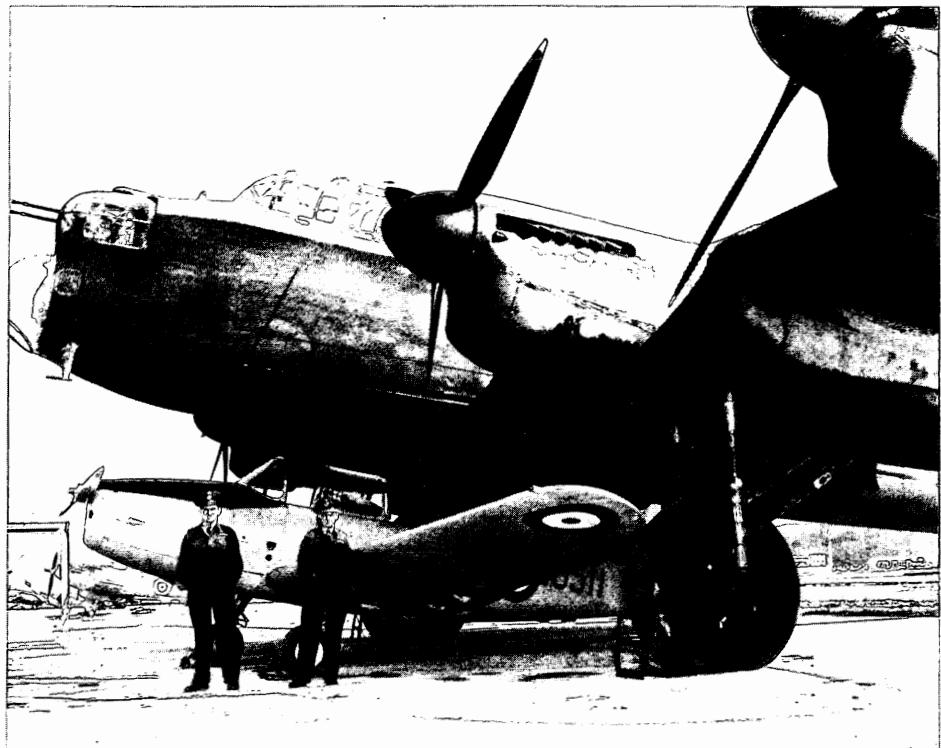
Rae Stuart à l'oeuvre sur un Tiger Moth, à la 9^{eme} École élémentaire de pilotage, à St. Catharines (Ontario). (PMR 75-363)



F. Patterson, directeur de la 9^{eme} École élémentaire de pilotage de St. Catharines (Ontario) et A. Parsons, secrétaire-trésorier, en uniforme civil du PEACB. (PMR 75-368)



Le compactage de la neige à la 36^{eme} École de pilotage militaire, à Penhold (Alberta), constituait souvent la meilleure solution au problème de l'entretien des pistes en hiver. (PMR 84-978)



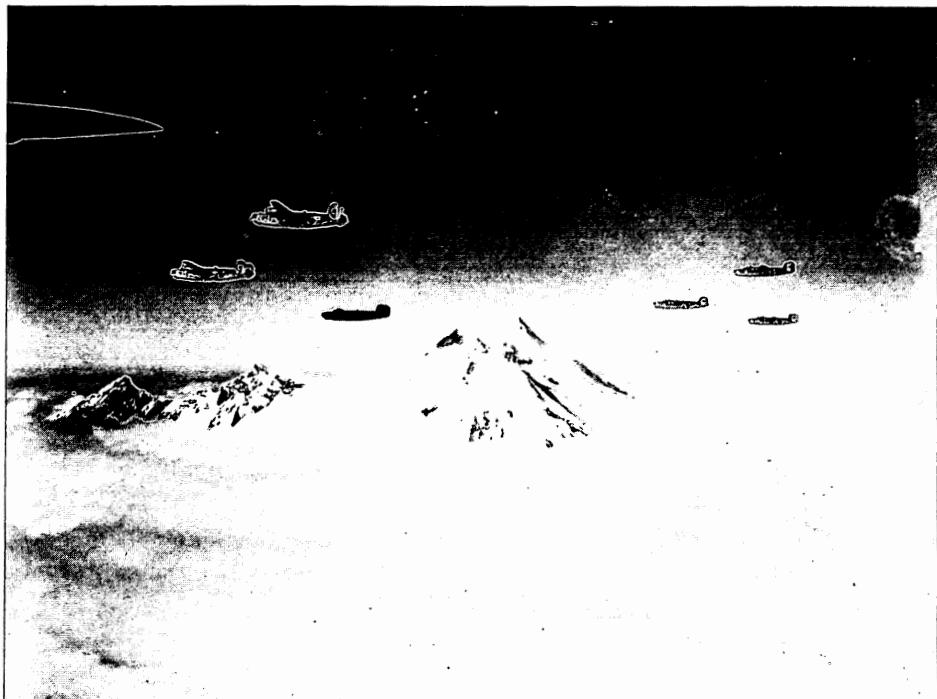
David et Goliath: un Avro Lancaster, le plus gros appareil opérationnel de l'ARC et un appareil d'entraînement Fairchild Cornell, au Centre d'essai et de développement de l'ARC à Rockcliffe, en octobre 1943. (PL 21542)



Un aéronef au fuselage lisse, le De Havilland Mosquito, à la 36^e Unité d'entraînement opérationnel de Greenwood (Nouvelle-Écosse). (PL 24151)



Aéronefs Hurricane à la 1^{re} Unité d'entraînement opérationnel, à Bagotville (Québec). (PA 140644)



Des équipages de Liberator de la 5^e Unité d'entraînement opérationnel, à Boundary Bay (Colombie-Britannique) au cours d'un exercice de vol en formation à haute altitude. (PA 132050)

INTRODUCTION

Le Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique eut son origine dans les besoins stratégiques d'avant-guerre de la *Royal Air Force*, ainsi que dans les liens étroits et de longue date qui existaient entre le Canada et la Grande-Bretagne sur le plan militaire, politique et affectif. Pendant la Première Guerre mondiale, le Canada avait été le siège d'un établissement d'instruction du RFC/RAF, et la RAF fut enclue à supposer qu'elle pouvait encore s'appuyer sur l'ancienne base coloniale quand ses plans d'expansion d'avant-guerre indiquèrent qu'il serait souhaitable de recruter et d'entraîner des troupes outre-mer. Elle fut vite désillusionnée. Ottawa s'opposa fermement à ce que l'on recrute des Canadiens pour servir dans les forces de l'Empire et que l'on ouvre des écoles de la RAF au Canada, considérant qu'il s'agissait d'un empiétement sur sa souveraineté. Même avant le mois de septembre 1939, toutefois, les pressions politiques et les tensions accrues en Europe avaient conduit le gouvernement de Mackenzie King à autoriser le recrutement d'une poignée de Canadiens et à accepter quelques membres de la RAF dans des écoles de pilotage de l'ARC.

L'éclatement de la guerre atténua davantage, encore qu'il ne les effaçât pas, les inhibitions de King au sujet d'une collaboration étroite entre la Grande-Bretagne et le Canada. Le rôle important – et plus tard prééminent – que joua le Canada dans le Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique fut dicté, d'une part, par des considérations géographiques et économiques et, d'autre part, par des considérations démographiques et politiques. Les engagements étendus en matière d'entraînement qui furent pris dans le cadre du Plan exigeaient un grand nombre d'aérodromes, de même qu'un ciel non encombré, à l'abri de la menace d'avions ennemis. L'entraînement devait se dérouler à une distance raisonnable du théâtre d'opérations le plus probable, c'est-à-dire l'Europe de l'Ouest, et tout près d'une base industrielle jouissant d'un potentiel d'expansion important sur le plan de la fabrication de cellules et de moteurs d'avions d'entraînement. Les usines canadiennes s'outillaient déjà en 1939 pour construire des cellules d'avion, et le Canada pouvait obtenir des membrures et des moteurs de son voisin du Sud, les États-Unis. En outre, le Canada avait une population plus nombreuse que celle d'aucun des *dominions* ou d'aucune des colonies dites blanches au sein desquels il était possible de recruter du personnel

navigant et qui pouvaient fournir l'infrastructure humaine qu'exigeait un système d'entraînement.

Un programme d'entraînement de grande envergure présentait des avantages politiques évidents. En 1917, la conscription, qu'avaient amenée les lourdes pertes subies par le Corps expéditionnaire canadien sur le front occidental pendant la Première Guerre mondiale, était venue près de déchirer le pays. Pour cette raison, à supposer qu'il n'y en ait pas d'autre, King hésitait à voir le Canada s'engager à faire un apport important de soldats; il craignait que les pertes ne fussent aussi considérables ou pires si un deuxième conflit éclatait en Europe; il s'efforçait d'éviter à tout prix une autre crise d'effectifs. La guerre que mènerait le Canada devrait se limiter le plus possible à l'arrière, et l'effort déployé outre-mer devrait être laissé à des volontaires – les membres d'équipages aériens étaient justement, par définition, tous volontaires.

L'ironie du sort voulut que le cours des événements en Europe occasionnât d'importantes pertes aériennes, ce qui n'était pas du tout ce que le gouvernement avait espéré lorsqu'il avait donné son adhésion au Plan d'entraînement en 1939. Quoi qu'il en soit, l'ARC ne fut jamais à court de volontaires. L'article 15 de l'Accord relatif au Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique (PEACB)* prévoyait la formation éventuelle d'escadrons de l'ARC stationnés outre-mer dont les effectifs se composeraient de Canadiens issus des écoles du Plan d'entraînement. L'application de cet article posa toutes sortes de difficultés, tant pour l'aviation britannique que pour l'aviation canadienne, et bien que l'on s'efforçât délibérément de mettre sur pied de tels escadrons, l'ARC ne parvint jamais à obtenir l'identité distincte qu'acquit dès le départ l'Armée canadienne. Toutefois, cette histoire est essentiellement celle des forces de l'ARC stationnées outre-mer, et il en sera question dans le troisième volume de la présente série.

Le PEACB s'inscrivait dans le cadre d'un programme plus étendu, l'*Empire Air Training Scheme*, qui était conçu pour former un vaste nombre d'équipages aériens entraînés. Le Canada, qui, au début, fut le pays qui contribua le plus au programme, en dehors de la Grande-Bretagne, adopta la désignation du PEACB pendant que l'on mettait la dernière main aux dispositions originales, à l'automne de 1939. Les Britanniques et d'autres membres du Plan d'entraînement utilisèrent habituellement l'appellation impériale, du moins jusqu'à ce que le PEACB fût renégocié à l'été de 1942, quand le Canada accepta de jouer un rôle encore plus étendu. À partir de ce moment, et jusqu'à ce que le Plan d'entraînement prît fin, le 31 mars 1945, c'est la désignation canadienne que l'on employa plus communément – mais non universellement.

Le succès d'une organisation quelconque se mesure à la façon dont celle-ci atteint les objectifs qui lui ont été fixés. Aucune organisation qui prend une ampleur comme celle qu'eut le PEACB, et avec autant de rapidité, n'est dépourvue de défauts, mais dans le sens le plus simple et le plus important, le PEACB atteignit et dépassa même ses objectifs, fournissant aux forces aériennes

* Cette expression traduit *British Commonwealth Air Training Plan*, NDLR.

alliées plus de 131 000 membres d'équipage aérien entraînés. Parmi tous les membres d'équipage du Commonwealth qui furent entraînés au cours de la Deuxième Guerre mondiale, 45 p.c. reçurent une partie ou la totalité de leur instruction au Canada. Le PEACB contribua de façon importante à la suprématie aérienne que les Alliés avaient acquise sur tous les théâtres d'opérations en 1944.

Les origines

La Première Guerre mondiale créa un précédent manifeste pour l'établissement du Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique au Canada. Au moins les deux tiers des 21 000 Canadiens qui servirent dans les forces aériennes de la Grande-Bretagne pendant la Première Guerre mondiale entrèrent dans l'aviation par le système RFC/RAF Canada, un organisme de recrutement et d'instruction établi au Canada, mais dirigé depuis Londres et commandé par un officier britannique. Plus de 3 000 Canadiens effectuèrent de cette façon leur entraînement au pilotage; plus de 2 500 se rendirent outre-mer.¹ Les Britanniques espéraient naturellement pouvoir bénéficier d'une contribution importante comparable dans tout conflit qui éclaterait ultérieurement en Europe, quand les deux côtés pouvaient s'attendre à ce que les équipages aériens subissent de très lourdes pertes. Le succès ou l'échec des opérations dépendrait, fut-il souligné à maintes reprises pendant l'entre-deux-guerres, "sur la rapidité avec laquelle on pourrait en enrôler d'autres pour prendre leur place".² Ces "autres" comprenaient inévitablement des aviateurs des *dominions*, qui arriveraient sous une forme des plus inappréciables et au moment le plus critique".³ Comme l'indiqua le chef adjoint de l'état-major de l'Air britannique au commandant d'aviation Vernon Heakes, l'officier de liaison de l'ARC auprès de l'*Air Ministry*, au début de l'année 1939: "Tout ce que nous voulons du Canada en cas de guerre ce sont des pilotes et des avions".⁴ Le vice-maréchal de l'Air Charles Portal mâcha encore moins ses mots: c'était des "hommes" dont on avait besoin.⁵

De telles suppositions de la part de l'Empire eurent peu de répercussions immédiates sur la politique de recrutement en temps de paix. Pour le Canada, le flot initial de pilotes se fit presque exclusivement dans l'autre sens. En partie à cause de la pénurie d'installations d'entraînement au pilotage, entre les années 1925 et 1928, l'ARC recruta des pilotes détenant une commission d'officier de réserve ou à court terme de la RAF.⁶ Ce besoin de pilotes entraînés fut l'une des principales raisons pour lesquelles le gouvernement appuya le mouvement des aéro-clubs et, à la fin de la décennie, les conditions avaient changé. Comme le fit remarquer le chef de l'état-major général à la Conférence impériale de 1930, il semblait "extrêmement improbable qu'il soit nécessaire de recruter d'autres membres de la Royal Air Force...".⁷

La RAF, pour sa part, avait peu besoin de recrues provenant des *dominions*.

Elle permettait que des étrangers soient enrôlés mais n'encourageait pas cette pratique, n'ouvrant qu'une poignée de postes aux candidats des *dominions*.⁸ En 1931, l'*Air Ministry* indiqua qu'il était disposé à étendre le cadre d'une entente qu'avaient conclue l'Angleterre et la Nouvelle-Zélande pour accorder au directeur de l'ARC le droit de recommander la candidature d'un nombre limité de jeunes hommes aptes et instruits, détenant un brevet de pilote civil. Ces candidats devaient se rendre en Angleterre à leurs propres frais, et rien ne garantissait qu'ils seraient enrôlés. Ceux qui n'avaient pas la bénédiction des autorités pouvaient poser directement leur candidature à l'*Air Ministry*, mais, comme l'avertit l'officier de liaison de l'ARC à Londres, il leur était "extrêmement déconseillé de partir pour l'Angleterre sans obtenir au préalable notre avis quant à leurs chances d'être acceptés". La concurrence était acharnée; "on ne peut s'attendre qu'à un petit nombre de places vacantes".⁹

Une entente sur l'obtention de commissions permanentes au sein de la RAF fut conclue en 1932, mais les Britanniques demeurèrent difficiles à contenter. Le Canada ne pouvait s'attendre qu'à une "place vacante assurée" pour tous les diplômés d'université et du Collège militaire royal; on s'efforcerait toutefois de trouver d'autres places "s'il y avait plus d'un candidat éminemment approprié".¹⁰ Au cours de l'année 1932-1933, quatre Canadiens qui avaient été proposés comme candidats reçurent une commission permanente, un fut affecté au Collège de la RAF, à Cranwell, et un autre obtint une commission à court terme. En 1933-1934, deux Canadiens se virent octroyer une commission permanente.¹¹

Ensuite, la situation changea brusquement. Après l'arrivée au pouvoir d'Hitler en Allemagne et l'effondrement des tentatives de désarmement, les Britanniques entreprirent de corriger les pires lacunes de leurs forces armées. Ces mesures, selon les mots de Sir Maurice Hankey, qui cumulait les fonctions de secrétaire du cabinet britannique et du Comité de la Défense impériale, aboutirent en définitive à "une sorte de concentration sur l'aviation".¹² La RAF se tourna vers ses partenaires de l'Empire pour obtenir les effectifs et l'espace d'entraînement dont elle avait besoin pour appuyer une force accrue en temps de guerre.

Une des premières mesures que prit l'*Air Ministry* fut de proposer la conclusion d'un accord de partage des frais en vertu duquel il serait possible d'accorder à des aspirants-aviateurs du Canada, de l'Afrique du Sud et de la Nouvelle-Zélande une commission à court terme de la RAF pour une période de cinq ans, après quoi ils pourraient être renvoyés dans leur pays pour servir au sein de la force de réserve. L'Australie avait déjà conclu une entente de ce genre et celle-ci s'appliquait à un nombre de quinze officiers par année. En novembre 1934, les Britanniques soumirent officiellement cette proposition au gouvernement canadien, qui l'accepta en principe au mois de juin de l'année suivante.¹³

Le nouveau programme était censé entrer en vigueur le 1^{er} janvier 1937. Les autorités du *dominion* devaient choisir des Canadiens âgés entre 18 et 21 ans, les affecter à un poste au sein de l'ARC et, après leur avoir fait subir un entraînement de douze mois et un examen médical, les envoyer à la RAF où ils recevraient une commission à court terme. Les demandes de prolongation de service au sein de la

réserves de la RAF ou celles de conversion à une commission permanente seraient soumises à l'approbation du Canada. Si cette approbation n'était pas donnée, chaque officier devait être rapatrié après son temps de service et recevoir une commission au sein de l'ARC, où il serait astreint à quatre années de service en vertu du règlement canadien.¹⁴

Avant même qu'il fût possible de mettre en branle le nouveau programme, les Britanniques proposèrent un accord plus étendu en matière d'entraînement aérien. Un grand nombre de Canadiens qui postulaient une place au sein de la RAF n'avaient suivi aucun entraînement dans le domaine de l'aviation militaire. Pour exploiter cette source de candidats, l'*Air Ministry* esquissa les grandes lignes d'un programme "qui éliminerait le risque qu'un candidat encoure des dépenses inutiles en étant refusé dans ce pays". Le Royaume-Uni était disposé "à accepter, en vue de l'attribution d'une commission à court terme, un nombre maximal de 25 candidats par année qui seraient finalement sélectionnés au Canada". Il incombaît à l'ARC d'examiner la valeur et l'aptitude physique des candidats, et les commissions à court terme seraient octroyées avec l'autorisation du Canada, sans autre examen outre-mer.¹⁵ Le ministère de la Défense nationale approuva ce programme le 27 avril 1936, mais son acceptation au niveau politique fut une autre affaire.¹⁶

Lord Swinton, ministre de l'Air de la Grande-Bretagne, avait soumis en mars 1936 encore une autre proposition britannique au gouvernement canadien. "L'idée est venue à Lord Swinton", écrit Vincent Massey, le haut-commissaire du Canada à Londres, "qu'en plus des officiers canadiens qui sont admis dans la RAF en vertu des dispositions qui prévoient leur entraînement en Angleterre, on pourrait faire suivre à d'autres leur entraînement préliminaire au Canada et les porter à l'effectif de la RAF après qu'ils ont acquis au pays certaines compétences en matière de pilotage. L'idée était que le cours que ces personnes suivraient au Canada serait de nature civile et que dans le cadre de ce cours on se servirait d'équipement d'instruction existant au Canada. Le gouvernement du Royaume-Uni supporterait vraisemblablement le coût de cet entraînement, tout comme il le fait pour les pilotes qui s'entraînent dans des écoles civiles, ici en Grande-Bretagne".¹⁷ Il y avait maintenant trois propositions de faites en matière d'entraînement aérien. Le Canada avait accepté en principe l'une d'elles.¹⁸ L'*Air Ministry* espérait recevoir une réponse immédiate et favorable aux deux autres, mais ce fut en vain. On peut établir sans aucun doute que l'inaction du Canada était imputable, entre autres raisons, à l'opposition que montrait le ministère des Affaires extérieures, où l'on avait tendance à considérer de tels programmes non comme une simple collaboration militaire entre l'Angleterre et le Canada, mais plutôt comme un engagement stratégique étendu. Comme l'écrivit le fonctionnaire supérieur des Affaires extérieures, Loring Christie: "il me semble que tous ces programmes sont discutables, à moins de supposer ou de décider maintenant que le Canada se joindra à la Grande-Bretagne dans toute guerre à laquelle cette dernière pourrait prendre part."¹⁹

Pendant que ces modestes propositions de programme d'entraînement circulaient entre les mains de bureaucrates à Londres et à Ottawa, l'état-major de

la *Royal Air Force* étudiait d'autres possibilités. Réfléchissant aux sites d'entraînement éventuels qui existaient à l'extérieur de la Grande-Bretagne, le directeur de l'entraînement de la RAF, le commodore de l'Air A.W. Tedder, écrivit en mai 1936 que "sur le plan des conditions atmosphériques, du terrain, de l'accessibilité au Royaume-Uni, etc., le Canada l'emporte sur tout autre endroit situé outre-mer". Il étaya son argument d'une note de service du colonel d'aviation Robert Leckie, qui exerçait à l'époque les fonctions de surintendant de la force de réserve de la RAF, et qui attirait l'attention sur le fait qu'il était possible de donner pendant toute l'année des cours de pilotage au Canada, tout en faisant remarquer que le pays était pratiquement à l'abri d'interventions ennemis et, de plus, à proximité et de la Grande-Bretagne et des ressources industrielles des États-Unis.²⁰

Cet été-là, Tedder proposa au ministre de la Défense nationale, Ian Mackenzie, qui était en visite en Grande-Bretagne, que la RAF établisse une école de pilotage (EP) britannique au Canada. Quand on lui demanda quelle forme cette école devrait revêtir, Tedder "expliqua que son approvisionnement et son organisation pouvaient être adaptés de manière à satisfaire aux considérations politiques du Canada. S'il était considéré comme souhaitable d'éviter tout lien distinct entre l'organisation de la défense du Canada et les opérations de l'EP, cette dernière pourrait être entièrement équipée en personnel et en matériel de sources britanniques, le Canada n'ayant à fournir que le site. Par contre, si les considérations politiques le permettaient, nous pourrions employer un pourcentage de personnel, de matériel, etc. canadiens; ou il serait même possible de faire fonctionner l'école de pilotage en commun". Mackenzie déclara qu'il était impatient de collaborer dans toutes les affaires de ce genre et que personnellement, il ne demandait pas mieux que d'accéder à la proposition de Tedder.²¹

Mackenzie ne révéla pas la prévention qu'il avait lorsqu'il soumit la question au premier ministre au début du mois de septembre.²² Le cabinet prit sa décision une semaine plus tard. Il serait "déconseillé", put-on lire dans le bref compte rendu de la discussion, "que le gouvernement britannique réserve du territoire canadien pour y établir des écoles d'entraînement pour aviateurs. Le gouvernement canadien a l'intention d'établir ses propres écoles d'entraînement. La situation pourrait donner lieu à une concurrence entre les deux gouvernements en matière d'aérodromes, de pilotes, d'équipement et autres questions du genre"²³ L'affaire en resta là temporairement pendant de nombreux mois, malgré un effort infructueux que fit le Comité d'état-major interarmées canadien pour remettre l'idée sur le tapis au moment de la conférence impériale de 1937.²⁴

Le point qui préoccupait le plus les Britanniques était encore l'expansion des programmes existants concernant l'enrôlement de Canadiens dans la *Royal Air Force*. Sir Francis Floud, le haut-commissaire de la Grande-Bretagne à Ottawa, soutint qu'"il allait être extraordinairement difficile de persuader le Canada de faire quoi que ce soit" pour la défense de l'Empire. Le "meilleur espoir que l'on ait d'obtenir de ce pays une aide quelconque réside dans des possibilités telles que la fourniture de pilotes en temps de guerre".²⁵ Pendant sa visite à Londres, Mackenzie avait souligné qu'il y avait beaucoup plus de candidatures pour

l'ARC que l'on pouvait en accepter, qu'il serait utile de faire plus de publicité pour inciter les Canadiens à obtenir une commission à court terme et qu'il serait possible de suggérer aux candidats qui ne réussissaient pas à entrer dans l'ARC qu'ils devraient se rendre en Angleterre pour se joindre à la RAF.²⁶

Le 25 mars 1937, le gouvernement canadien annonça finalement qu'il souscrivait entièrement à la proposition que la Grande-Bretagne avait faite en novembre 1935 (celle du personnel entraîné au Canada) au sujet de l'octroi de commissions à court terme de la RAF à quinze candidats canadiens par année. Le gouvernement accepta aussi en principe la suggestion des Britanniques voulant qu'un nombre maximal de vingt-cinq candidats par année soit pleinement sélectionné pour la RAF au Canada: le "programme d'accès direct".²⁷

Moins d'un mois plus tard, les Britanniques revinrent à la charge avec à l'esprit des chiffres bien supérieurs pour les candidats au programme d'accès direct: "des groupes de 12 à 20 candidats arrivant à intervalles réguliers pendant toute l'année et commençant aussitôt que possible".²⁸ Toutefois, la prudence politique prévalut,²⁹ et les demandes des Britanniques restèrent sans réponse. Au mois de novembre, les Britanniques exprimèrent la crainte "que si le contingent actuel n'est pas augmenté, des candidats canadiens, constatant que le contingent est plein, se rendront de façon indépendante en Angleterre dans l'espoir d'être enrôlés... les candidats refusés éprouveront inévitablement un sentiment de profonde déception du fait de n'avoir pas été inclus dans le programme de sélection locale. . ."³⁰ Les Canadiens répondirent à la fin du mois de décembre, indiquant qu'ils préféraient ne pas augmenter le nombre de candidats au-delà de vingt-cinq "afin de ne pas nuire à la position au Canada s'il se révélait plus tard nécessaire de s'assurer le concours de ce type de candidats pour qu'ils servent dans l'Aviation royale du Canada".³¹ En mars 1938, dans une note de service adressée au premier ministre, O.D. Skelton, le sous-secrétaire d'État aux Affaires extérieures, réexamina la question après que les Britanniques eurent fait de nouvelles démarches. Les vues du ministère de la Défense nationale – selon lesquelles "on pourrait bien se passer de la moitié du nombre précédemment proposé, c'est-à-dire jusqu'à 10 par mois ou 120 par année" – n'avait pas changé, et Skelton ne souleva aucune objection.³² Le cabinet donna son accord, et la bonne nouvelle fut transmise à Whitehall; Mackenzie King ajouta de façon caractéristique qu'"il faudra bien comprendre que cela ne peut être considéré comme un engagement".³³

Cette décision eut un effet immédiat. Moins d'un an plus tard, 118 candidats canadiens avaient été sélectionnés et envoyés en Angleterre pour y obtenir une commission à court terme de la RAF dans le cadre du programme d'accès direct. En outre, quinze hommes furent sélectionnés en vertu du programme d'entraînement au Canada; de ce nombre, neuf se rendirent en Angleterre.³⁴ En tout, il semble qu'entre quatre et cinq cents Canadiens aient été titulaires d'une commission d'officier permanente et à court terme à la fin de la décennie, et qu'un nombre similaire de Canadiens se soient enrôlés comme non-officiers.³⁵

La RAF, toutefois, avait besoin de pilotes entraînés, pas de pilotes stagiaires. Comme le souligne l'histoire officielle de la Grande-Bretagne, les programmes de recrutement de la RAF dans ce pays "réussirent à attirer un grand nombre de

recrues enthousiastes”, mais “il n'y avait jamais assez d'avions et d'instructeurs” pour les entraîner.³⁶ Si le Canada entraînait les 120 candidats sélectionnés dans le cadre du programme d'accès direct avant de les envoyer en Angleterre, cela soulagerait l'organisation d'entraînement surchargée de la RAF. En outre, la capacité d'entraînement excédentaire au Canada pouvait être utilisée pour entraîner des recrues provenant de Grande-Bretagne. Le fait d'effectuer l'entraînement de la RAF au Canada présentait également d'autres attraits. Les Britanniques avaient toujours considéré que l'établissement d'une école de pilotage au Canada était un moyen d'attirer plus de Canadiens dans la RAF. “Il existe au Canada une excellente source d'approvisionnement en officiers détenant une commission à court terme pour la RAF qui, je pense, après y avoir mûrement réfléchi, sont meilleurs que ceux que nous recrutons aujourd'hui”, écrivit Robert Leckie en 1936, “et la présence parmi eux d'une école de pilotage cristallisera l'intérêt manifesté pour la RAF et produirait certainement d'excellents candidats si le besoin s'en fait sentir”.³⁷

Une école de pilotage pourrait aussi aider à vaincre la répugnance du Canada à prendre part à la défense de l'Empire. Ce désir de venir à bout de la résistance du Canada fut un motif important pour lequel le gouvernement britannique prit la décision d'envoyer une mission aérienne en Amérique du Nord, en mai 1938. Cette mission, qui était dirigée par un industriel bien connu, J.G. Weir, avait pour but d'étudier les possibilités d'acheter des avions de sources américaines. Même si l’“*Air Ministry* ne pouvait espérer faire quelque achat utile au Canada”,³⁸ ce dernier pays était inclus dans l'itinéraire de la mission aérienne pour des motifs que le premier ministre britannique expliqua plus tard à son cabinet. “Si le seul but était d'obtenir des avions plus rapidement, l'argent pouvait être dépensé de façon plus efficace” au pays; cependant, “si le Canada pouvait devenir intéressé à fournir des avions à notre pays, il était possible que son attitude distante à l'égard de la défense de l'Empire et sa dissociation des problèmes du Royaume-Uni s'amoindrisse. Il n'était pas inconcevable que toute l'attitude du Canada à l'égard de la défense de l'Empire puisse être changée”.³⁹

Le 13 mai 1938, le gouvernement britannique chargea la mission aérienne, qui se trouvait alors au Canada, de discuter en outre de la possibilité d'établir une école ou plus dans le but d'entraîner des pilotes pour la RAF. L'entraînement, qui serait dispensé aux frais de l'*Air Ministry*, “se conformerait à celui qui est actuellement donné” en Grande-Bretagne, mais serait laissé entièrement entre les mains de l'ARC. Les pilotes canadiens étaient au cœur de la proposition; si le programme était accepté, il remplacerait à la fois le programme d'accès direct et le programme d'entraînement au Canada, et les candidats émanant de ces programmes recevraient leur entraînement dans les écoles de pilotage proposées. S'il y avait des places vacantes, on instruirait également des pilotes britanniques.⁴⁰

Le haut-commissaire de la Grande-Bretagne souleva la question lors de deux réunions avec Mackenzie King le 16 mai. Floud indiqua que le “problème était vraiment la congestion du ciel. L'Angleterre était un petit pays, densément peuplé; les espaces disponibles pour entraîner des pilotes étaient relativement

rares.”⁴¹ Floud et l’*Air Ministry* mettaient l’accent sur des candidats canadiens, entraînés par l’ARC pour servir outre-mer au sein de la RAF. La possibilité d’envoyer des recrues britanniques pour s’entraîner dans des écoles canadiennes fut, elle aussi, soulevée mais on n’insista pas sur la question.⁴² King se préoccupait du fait que le programme “susciterait des critiques parce que l’on faisait un effort pour créer des forces impériales, et provoquer une situation par laquelle le Canada serait tenu de prendre part à un conflit en Europe.”⁴³

À la première réunion avec Floud, King refusa de donner son accord au programme d’entraînement proposé par les Britanniques. La seconde réunion, à laquelle Weir était présent, ne fit que l’exaspérer. Même si dans son propre compte rendu des discussions King fait deux fois mention du désir exprimé par les Britanniques que des pilotes canadiens s’entraînent dans les écoles proposées, il passa cet aspect sous silence lorsqu’il présenta le programme au cabinet plus tard cet après-midi-là, parlant plutôt de l’entraînement de pilotes britanniques au Canada. Fait plus important, il interpréta mal la démarche, considérant qu’elle avait trait à l’établissement au Canada d’une installation militaire appartenant aux Britanniques et dirigée par ces derniers. Lorsque Floud déclara que le gouvernement britannique est disposé à dépenser des sommes d’argent considérables et aider ainsi les industries et les chômeurs du Canada, cela sembla confirmer l’impression de King.

Des considérations d’ordre politique – de vastes préoccupations nationales mais aussi un esprit de parti étroit – étaient au premier plan des pensées du premier ministre. Dans les conversations qu’il tint avec Floud et Weir, King se dit inquiet que le programme d’entraînement aérien “sans aucun doute, susciterait aussitôt une controverse au Canada qui mettrait à jour une importante division de l’opinion. . . en amenant tout d’abord la désunion au Canada et, ensuite, en portant atteinte à l’avance à la position qui pourrait être prise ultérieurement”.⁴⁴ Ses craintes que le programme d’entraînement ne soit une tentative pour entraîner le Canada dans un engagement impérial ne furent pas atténuées par l’accent que mit Weir sur le besoin pressant d’installations d’entraînement additionnelles, et l’importance de se préparer en vue d’une “situation d’urgence possible. . . qui surviendrait plus tard”. “Un refus de collaborer maintenant diminuerait sérieusement la valeur de toute collaboration dont le Canada pourrait être disposé à faire preuve en cas d’urgence. Il s’agirait donc en fait d’un engagement négatif.”⁴⁵

La réaction “très défavorable”⁴⁶ de King à l’égard de la proposition de programme d’entraînement aérien accrut l’importance que Londres accordait à l’achat d’avions au Canada. Le secrétaire aux *dominions* informa le Cabinet qu’il “a insisté sur la valeur politique réelle des propositions. . . Il a vivement recommandé que la Mission devait revêtir un caractère purement technique et éviter de toucher de quelque façon que ce soit à des questions politiques: autrement, le premier ministre du Canada, qui faisait déjà montre d’une attitude d’hostilité vis-à-vis de propositions relatives à l’ouverture d’un établissement d’instruction au Canada, pourrait facilement s’opposer à la proposition.”⁴⁷ L’*Air Ministry* s’inquiétait particulièrement de ce que “des considérations politiques. . . puissent militer contre l’élaboration d’un programme satisfaisant

de construction d'avions au Canada.”⁴⁸ Londres fut donc sans aucun doute très soulagée d'apprendre par Floud que “les objections politiques aux propositions relatives aux écoles de pilotage n'ont pas nui au but principal de la visite de la Mission.”⁴⁹ Écrivant à Floud, le 20 mai, H.F. Batterbee, le sous-secrétaire adjoint, expliqua l'attitude du *Dominions Office*. “Nous ne pouvions nous empêcher de craindre que les réactions politiques suscitées par la proposition d'établissement d'une école de pilotage n'aient pour résultat de nuire dans une certaine mesure à l'examen de la proposition concernant la construction d'avions. J'espère que la forme de nos télégrammes a fait clairement comprendre que nous avons soumis la première proposition juste parce que l'*Air Ministry* voulait que nous le fassions. Nous avons indiqué très clairement dès le départ que la proposition était impossible, mais l'on ne pouvait empêcher l'*Air Ministry* de la présenter.”⁵⁰ Devant l'attitude de King, le gouvernement britannique “abandonna rapidement toute idée d'entraîner des pilotes pour la RAF au Canada”⁵¹ et s'efforça plutôt d'intéresser le Canada à la défense de l'Empire en faisant acheter par la Grande-Bretagne des avions qui seraient fabriqués dans les usines de constructeurs canadiens.

En juin 1938, Arthur Meighen, ancien chef du Parti conservateur national, se mit à poser des questions embarrassantes au Sénat. Il demanda à maintes reprises si les Britanniques avaient demandé l'autorisation d'établir, à leurs propres frais, une école de pilotage. Il était clair dans l'esprit de King qu'aucune démarche officielle n'avait été faite – il s'était délibérément efforcé de ne conférer aux discussions qu'un caractère provisoire⁵² – cependant, lorsque Raoul Dandurant, le chef du Parti libéral au Sénat, déclara qu'aucune demande n'avait été faite, “sous quelque forme que ce soit”, il fallut reconnaître qu'il s'était déroulé “des discussions officieuses”.⁵³ Floud dénonça en privé les “tergiversations malhonnêtes”⁵⁴ de King, mais le premier ministre se vanta au cabinet qu'il ne demanderait pas “de meilleur enjeu dans une élection générale que celui où l'on chercherait à obtenir que tout service du *War Ministry* britannique entreprenne de créer au Canada des établissements qui auraient principalement pour but d'inclure des Canadiens afin qu'ils prennent part à des guerres impériales.”⁵⁵

Floud parla de nouveau à King le 27 juin. Le haut-commissaire de la Grande-Bretagne s'efforça, pour la seconde fois en deux mois, de lui faire comprendre les points essentiels de la proposition du programme d'entraînement, à savoir que l'on instruirait dans des établissements canadiens des aviateurs canadiens et britanniques. Une fois de plus, King interpréta mal la proposition, considérant qu'elle ne portait que sur l'entraînement de pilotes britanniques, mais il comprit maintenant que cet entraînement se déroulerait dans des écoles canadiennes.⁵⁶ King perçut cela comme un changement dans la position des Britanniques, qui lui permettrait de prendre de vitesse ses critiques. “Nous serons capables de créer”, écrivit-il dans son journal, “un établissement d'entraînement aérien qui sera des plus utiles pour la défense du Canada, et qui aidera la défense de la Grande-Bretagne, mais qui constituera une sauvegarde efficace contre les visées qu'ont les *tories* d'un empire dirigé depuis la Grande-Bretagne.”⁵⁷ Le cabinet n'avait pas encore été consulté, mais King attendait de pied ferme le chef conservateur, R.B. Bennett, lorsque celui-ci se

leva à la Chambre des communes, le 1^{er} juillet, pour poser de nouveau une question sur la position des Libéraux au sujet de l'entraînement aérien.⁵⁸ Le premier ministre commença par souligner "que sur le territoire canadien il ne pourrait y avoir d'établissements militaires que s'ils étaient possédés, entretenus et dirigés par le gouvernement canadien, lequel est responsable envers le Parlement canadien et la population du pays." King exposa le désir de son gouvernement de collaborer à un programme anglo-canadien "afin de donner l'occasion à des pilotes britanniques de venir ici et de s'entraîner, dans nos propres établissements. . . sous la direction de notre propre ministre de la Défense nationale, qui est responsable envers ce Parlement."⁵⁹

L'offre de King, y compris la proposition voulant qu'un officier britannique soit envoyé au Canada pour discuter de la question, fut dûment transmise à Londres le 5 juillet 1938. Les paroles qu'avait exprimées le premier ministre à la Chambre des communes furent citées: "Nous sommes tout disposés, relativement à nos propres établissements, à aider à fournir des installations aux pilotes britanniques si cette mesure leur sera utile."⁶⁰

Mais aussitôt – et de nouveau – la question devint confuse. Le 7 juillet, dans une lettre qu'il adressa à King, Floud fit vaguement mention de "la possibilité d'élaborer un programme relatif à la fourniture d'installations au Canada en vue de l'entraînement de candidats pour l'aviation". En Grande-Bretagne, à la Chambre des communes, le ministre de l'Air tint le même jour des propos semblables, et une fois de plus quand Floud annonça que le colonel d'aviation J.M. Robb, le commandant de l'École centrale de pilotage de la RAF, serait envoyé au Canada pour discuter de la question de l'entraînement aérien.⁶¹

Les Britanniques avaient changé leur fusil d'épaule. Le ministère des Finances de la Grande-Bretagne avait soulevé un certain nombre d'objections au sujet de la possibilité d'envoyer des pilotes britanniques s'entraîner au Canada, la moindre n'étant pas "le gaspillage de temps et d'argent qu'implique le fait d'envoyer des élèves au Canada et de les ramener ensuite ici".⁶² Robb avait pour mandat de déterminer si Ottawa était disposé à entraîner au pilotage au moins 135 Canadiens (le total des deux programmes d'accès direct et d'entraînement au Canada) et de s'enquérir d'une "capacité additionnelle" pouvant atteindre jusqu'à 400 personnes. La Grande-Bretagne ne s'intéressait plus à la possibilité d'utiliser des installations d'instruction au Canada pour entraîner des recrues britanniques. Toutefois, l'offre que King avait faite le 1^{er} juillet s'appliquait strictement au fait que "des aviateurs britanniques viennent au Canada pour s'entraîner dans des écoles canadiennes."⁶³

Lorsqu'à la mi-août Skelton fit de nouveau comprendre clairement à Floud les conditions de l'offre, le haut-commissaire soutint qu'il était "absurde que quelques centaines de Canadiens se rendent en Angleterre pour s'entraîner et que quelques centaines d'Anglais se rendent au Canada pour s'entraîner". Même si la logique de Floud était indéniable, le gouvernement canadien jugeait qu'il était essentiel de faire une distinction entre le fait d'envoyer des Canadiens non entraînés à la RAF pendant que des Anglais s'entraînaient au Canada, comme le gouvernement canadien le proposait, et d'envoyer des Canadiens entraînés à la RAF, comme le gouvernement britannique le préférait. Il était important pour le

gouvernement canadien que toute entente conclue ne soit pas considérée comme un engagement impérial. Skelton informa Floud que les plans britanniques impliquaient “l'utilisation continue du Canada en temps de paix et en temps de guerre comme base d'entraînement pour les forces militaires du Royaume-Uni”. La distinction était extrêmement subtile, et l'inconfortable position dans laquelle Skelton se trouvait pour négocier se refléta peut-être dans l'entretien qu'il eut avec le haut-commissaire lorsqu'il déclara de façon catégorique, et au mépris des faits, que “dans aucune de ces conversations, il n'y eut jamais la moindre allusion à la participation d'un groupe autre que des aviateurs britanniques”.⁶⁴ Selon la définition canadienne de la proposition, le Canada fournirait une aide limitée sur le plan de la sélection et de l'entraînement, mais ne deviendrait pas un centre d'entraînement impérial.⁶⁵

Cette subtilité échappa au ministère de la Défense nationale. Le 19 juillet, l'officier supérieur de l'aviation avait proposé de recruter et d'entraîner suffisamment de Canadiens pour qu'il y ait 300 diplômés par année. Dans le cadre d'un cours d'une durée de six mois, les recrues recevraient un entraînement élémentaire et intermédiaire au pilotage avant de suivre dans la RAF un entraînement avancé. Les Britanniques devaient supporter la majeure partie du fardeau financier, comme les dépenses liées au fonctionnement du camp Borden.⁶⁶ Le plan établi par Croil coïncidait parfaitement avec les idées du colonel d'aviation Robb et du major-général L.R. Laflèche, le sous-ministre de la Défense nationale. Les trois hommes se réunirent au début du mois d'août et présentèrent un programme révisé couvrant une période de trois ans, et englobant maintenant toutes les formes d'entraînement.⁶⁷ Le ministre de la Défense nationale donna son accord à la proposition mais demanda à Laflèche de la présenter au premier ministre, ce que fit Laflèche le 8 août.

Au cabinet, le lendemain après-midi, l'hostilité de King fut clairement évidente. “Tous ont été impressionnés”, confia-t-il à son journal, par le changement de nature du programme, tel que présenté par LaFlèche. – Je l'ai fait venir au Conseil avec Skelton. Il était clair pendant qu'il parlait que le plan était un *plan de guerre* – s'assurer *d'une base d'entraînement au Canada*, quand la guerre éclaterait, – le ministère de la Défense étant certain que le Canada y participerait – collaborant à la défense de l'Empire – ce avec quoi je suis d'accord – en réservant au Parlement le fait de décider la mesure à prendre, à savoir être en mesure de collaborer, si nous en décidons ainsi – mais la proposition de recruter entre temps des Canadiens pour servir dans l'aviation britannique, sur des terrains, dans des écoles, etc., qui feront *double emploi* avec les nôtres, plutôt que de les développer, est une tout autre affaire. J'ai fait part à LaFlèche de la décision suivante du Conseil: dire au colonel Robb, qui est venu d'Angleterre, que notre proposition avait pour but de fournir des installations pour entraîner des pilotes *britanniques* – pas de recruter des Canadiens pour servir dans l'aviation britannique, et exposer dans ces limites les grandes lignes de ce qui était souhaité”. Plus tard ce soir-là, King entra dans une grande colère lorsqu'il lut dans l'*Ottawa Journal* un exposé détaillé de la mission de Robb, “comme si la question avait été définitivement réglée”. Après une nuit agitée, il décida “que c'était au ministère canadien de la Défense – non à l'*Air Ministry* –

qu'il appartenait de recommander de recruter des Canadiens ici, etc. . . J'ai l'intention d'aller au fond de cette histoire. C'est une question très dangereuse. . . ”

Le premier ministre convoqua maintenant à son bureau les six membres du cabinet qui se trouvaient à Ottawa, et ils y rencontrèrent Croil, LaFlèche et Robb. La réunion convainquit davantage King que le ministère de la Défense nationale – auquel se joignaient maintenant l'*Air Ministry*, la presse, les constructeurs et d'autres groupes intéressés à ce que l'on passe des contrats et que l'on établisse des programmes “impérialistes” – tentait d'exercer des pressions excessives sur le cabinet. Il déclara dans son journal que l'accord était général sur ce point, ainsi que sur l'importance de suivre la “politique navale de Laurier relativement à l'aviation, soit de disposer au Canada d'un service efficace qui, si le Parlement le décidait, pourrait faire partie d'un seul grand service en temps de guerre”.⁶⁸

Robb révisa et présenta de nouveau le plan, que Croil signa aussi en septembre. La nouvelle version différait en deux grands points essentiels de la proposition originale.⁶⁹ Rien n'était dit cette fois au sujet de la question des finances. Robb avait été chargé d'essayer d'obtenir que les coûts soient partagés de façon égale, mais il découvrit que le ministère de la Défense nationale faisait ses préparatifs en supposant que les Britanniques supporterait la quasi-totalité des coûts. En outre, rien n'était dit de façon précise sur la source des candidats au-delà du chiffre des cent-trente-cinq Canadiens qui avait été précédemment convenu. Lorsque King demanda comment les Britanniques s'attendaient à combler la différence entre les niveaux des programmes existants et les trois cents stagiaires envisagés dans le nouveau programme, Floud nota “sa propre impression” que ces derniers devaient tous, si possible, provenir du Canada. L'avis du haut-commissaire reflétait clairement l'opinion du ministère des Finances de la Grande-Bretagne, qui avait maintenant la haute main sur la politique britannique. Londres n'était pas intéressée à entraîner des pilotes britanniques au Canada. Ce que l'on voulait, c'était des “pilotes canadiens déjà entraînés” pour la RAF.⁷⁰ “Il était évident”, écrivit Skelton, “qu'un programme comme celui qui était proposé était purement et simplement un programme de recrutement. . .”⁷¹ Loring Christie s'inquiéta du fait que le nombre de pilotes à entraîner excédait tellement le chiffre normal annuel du programme d'entraînement canadien (qui était de cinquante à soixante-dix) qu'il éclipserait les priorités nationales. Il était possible que l'on considère que le programme d'entraînement canadien revêt une importance secondaire par rapport au programme britannique, qu'il s'ajoute à ce dernier ou qu'il en soit simplement l'aboutissement.⁷²

L'état-major de l'Air canadien nota lui aussi que le plan proposé par Robb impliquerait la perte immédiate de personnes spécialement qualifiées au profit du programme d'entraînement, ce qui retarderait d'environ un an le développement de l'ARC. Toutefois, les avantages l'emportaient sur les désavantages. Le programme britannique permettrait d'établir, avant que ce soit nécessaire au Canada, des installations d'instruction prêtes à répondre aux besoins de guerre en cas d'urgence. Les bases de l'ARC se développeraient plus rapidement. Le programme créerait en fin de compte une réserve de pilotes entraînés et de

personnel d'instruction et d'entretien. Les besoins en avions mèneraient à une plus grande capacité de construction au Canada, et les avions d'entraînement avancé auraient une valeur militaire en cas d'urgence. Pour que le programme soit le plus efficace possible, l'état-major de l'Air proposa de combiner l'entraînement donné par la RAF et l'ARC. Environ la moitié des stagiaires proviendraient de l'ARC, ce qui illustrerait que le service canadien était "un partenaire égal dans le programme d'entraînement, et qu'il n'était contraint d'aucune manière par la *Royal Air Force*".⁷³

Le mémoire de l'état-major de l'Air servit de base initiale à une proposition que le ministère de la Défense nationale présenta le 5 novembre 1938. Selon cette proposition, le Canada fournirait les aérodromes et les bâtiments, et la Grande-Bretagne le stock initial d'avions, de moteurs et de pièces de rechange. Le reste des coûts serait divisé proportionnellement au nombre de candidats entraînés pour chaque service.⁷⁴ Les Britanniques firent des difficultés au sujet des coûts, mais considérèrent qu'ils n'étaient pas bien placés pour éléver des objections: "Nous voulons les pilotes canadiens déjà entraînés; le Canada peut se croiser les bras et demander le prix qu'il veut". Ils se sentirent quelque peu encouragés par le fait que Mackenzie King "ne laissa pas entendre que l'on s'opposerait finalement à l'entraînement du nombre actuel de 135 élèves au Canada", et estimèrent qu'Ottawa ne pouvait rejeter un programme qui était avantageux à la fois pour la Grande-Bretagne et pour le Canada. Cependant, ils avaient suffisamment eu affaire avec le premier ministre canadien pour être conscients qu'"il préférerait bien mieux n'adopter aucun programme du tout".⁷⁵

Les Britanniques eux-mêmes n'étaient pas prêts à faire un compromis en donnant leur adhésion à un programme dans le cadre duquel on enverrait des pilotes britanniques s'entraîner au Canada. Leur attitude dans les négociations se révéla déconcertante, même aux yeux de certains de leurs propres représentants. "J'avoue, écrivit un membre du *Dominions Office*, être perplexe devant la manière dont... tout le programme relatif à l'établissement d'écoles de pilotage au Canada a de temps en temps progressé et reculé de façon radicale. Je crois que ce serait une juste critique générale à formuler au début si je disais que ces changements radicaux semblent procéder de la politique interne du Royaume-Uni plutôt que de tout fait nouveau (si importants que de tels faits aient été de temps à autre) qui soit survenu au Canada".⁷⁶ Vue sous cet angle, l'affirmation que l'on relève dans l'histoire officielle de la Grande-Bretagne, à savoir que le retard avec lequel un accord fut conclu "n'était aucunement imputable à l'*Air Ministry* ou, en fait, à qui que ce soit d'autre en Grande-Bretagne" mais qu'il "était le résultat de la situation politique au Canada",⁷⁷ semble injuste et inexacte. La conjugaison de l'intransigeance des Britanniques au sujet de la source de pilotes et des préoccupations politiques de King fit perdre aux deux pays toute chance qu'ils auraient pu avoir de mettre à exécution un accord en temps de paix qui aurait permis aux aviateurs britanniques comme aux aviateurs canadiens de s'entraîner au Canada pour la RAF.

Mackenzie King jugea encore inacceptable la proposition de novembre, de même qu'une version que les Britanniques présentèrent le 9 décembre.⁷⁸ Lorsque le cabinet discuta de l'offre britannique le 15 décembre, l'opposition de

King fut évidente: "J'ai discuté la plupart du temps de la nouvelle proposition de l'*Air Ministry*. . . Celle-ci ne concernait pas l'établissement d'une école britannique au Canada, ni l'instruction de pilotes britanniques au Canada, mais le recrutement et l'instruction de Canadiens pour cinq ans au service de l'Empire. Cela provoquerait certainement une discussion sur le fait que le Canada contribue à des forces outre-mer à des fins de guerre, ce qui est contraire au principe fondamental de l'autonomie du Canada et du droit de prendre lui-même ses décisions au sujet de la paix et de la guerre." Comme solution de rechange, le premier ministre préconisa un accroissement de l'ARC, "en réservant, bien sûr, le droit aux Anglais de venir ici et de s'entraîner, mais en faisant ressortir que c'était un effectif d'hommes entraînés qui était essentiel et que nous collaborerions avec la Grande-Bretagne et les États-Unis en aidant à montrer la puissance des nations auxquelles les agresseurs feraient face."⁷⁹

Les notes que King inscrivit ce soir-là dans son journal traduisirent le désenchantement qu'il éprouvait face à tout le projet. "Je dois avouer", écrivit-il, "que j'ai été profondément déçu de la manière dont le gouvernement britannique a, de temps à autre, modifié sa position, en visant tout le temps un but évident. Tout d'abord, quelques hommes ont reçu l'autorisation de se rendre en Angleterre, apparemment pour aider aux services de coordination. Cela s'est transformé en base d'extension du nombre de personnes autorisées aux fins d'enrôlement, et la prise d'arrangements pour examiner les hommes avant leur départ a été considérée comme du recrutement déjà commencé. . ." Le jour suivant, le premier ministre nota dans son journal: "Tous ont été d'accord qu'il nous était impossible de nous engager à recruter des pilotes de l'air pour la Grande-Bretagne, mais que nous fournirions des installations pour en former au Canada, en supportant nous-mêmes toutes les dépenses."⁸⁰

King rejeta officiellement la proposition britannique le dernier jour de 1938. Ce faisant, il réitéra son offre de faire entraîner des pilotes du Royaume-Uni dans des établissements canadiens. Le 10 janvier 1939, le nouveau haut-commissaire de la Grande-Bretagne, sir Gerald Campbell, écrivit à King pour exprimer "le regret (de son gouvernement) que le gouvernement canadien juge inacceptables les propositions. . . Il répondit aussi à l'offre renouvelée en donnant l'assurance que les autorités du Royaume-Uni seraient "heureuses de s'en prévaloir".⁸¹

Au sein de l'*Air Ministry*, on trouvait maintenant ridicule l'idée d'envoyer s'instruire des pilotes canadiens en Grande-Bretagne et des pilotes britanniques au Canada. Toutefois, la gravité de la situation internationale empêcha la controverse de se poursuivre. Bien que mécontent du coût "excessivement élevé" de l'entraînement canadien, sensiblement plus élevé par élève que l'entraînement dispensé en Grande-Bretagne, l'*Air Ministry* céda aux pressions du *Dominions Office* et conclut un accord. À la fin du mois d'avril, le ministre de la Défense nationale fut en mesure d'annoncer qu'un certain nombre de pilotes britanniques, une cinquantaine au maximum, quelle que soit l'année, suivraient des stages d'entraînement intermédiaire et avancé sous les auspices de son ministère. Les accords anglo-canadiens existants en matière d'entraînement aérien demeuraient en vigueur. Le gouvernement canadien achèterait les premiers avions nécessaires au programme d'entraînement; le prix des appareils de remplacement serait imputé aux Britanniques, montant qu'ils paieraient par

élève. L'ARC utiliserait dans toute la mesure du possible des types d'appareils britanniques, quoique aucun engagement précis ne fût pris à cet égard.⁸²

Le premier contingent de pilotes était censé débarquer au Canada à la mi-septembre 1939. Ils n'arrivèrent jamais. Les premiers jours de septembre éclata la guerre européenne que King redoutait tant.

Dans les quelques jours qui précédèrent le début de la guerre, les Britanniques entrèrent en rapport avec le colonel d'aviation A.E. Godfrey, de l'ARC, qui se trouvait à Londres (en l'absence de Heakes), et soulevèrent la question d'une augmentation de la capacité d'entraînement au Canada. Notant ce qui s'était fait pendant la Première Guerre mondiale, l'*Air Ministry* indiqua que le Canada pouvait commencer par quatre écoles, chacune prenant graduellement de l'ampleur, jusqu'à former 468 élèves par année. Godfrey, parlant en confidence, pensa que le Canada "ne demanderait pas mieux que de concentrer son attention sur l'entraînement plutôt que de former des unités opérationnelles supplémentaires".⁸³

Les Britanniques firent des démarches officielles dans ce sens le 6 septembre 1939, soit au milieu de la semaine qui sépara les déclarations de guerre des Britanniques et des Canadiens à l'Allemagne. Le premier ministre Neville Chamberlain télégraphia à Mackenzie King pour le remercier de son offre d'une "action dans la région de l'Atlantique ouest, notamment à Terre-Neuve et aux Antilles", mais proposa d'autres "mesures immédiates": "la fourniture de navires de guerre, d'installations et de services navals et de personnel d'aviation serait des plus utiles, et, surtout à l'heure actuelle, la fourniture de tous les pilotes et équipages aériens disponibles constitue un besoin indispensable". En raison du niveau élevé de pertes que l'on s'attendait à subir dans les opérations aériennes intensives, le rôle le plus utile que pouvait jouer le Canada était d'axer ses efforts sur l'entraînement individuel et l'expédition de pilotes, d'observateurs, et surtout de mitrailleurs aériens et de radionavigants, plutôt que de mettre l'accent sur la formation et l'instruction d'unités aériennes complètes qui seraient envoyées en Europe avec un corps expéditionnaire terrestre. Ce n'est que le jour où il y aurait "suffisamment d'officiers et d'hommes disponibles en Angleterre et en France" que le but à viser devrait devenir la formation d'un "contingent" de l'ARC. Si l'on acceptait ce raisonnement, il faudrait prendre sur-le-champ des mesures pour augmenter à 2 000 le nombre de pilotes formés annuellement, pour enrôler des mécaniciens qualifiés, en vue de répondre aux besoins des Canadiens et de la RAF, pour entraîner autant d'observateurs et de mitrailleurs aériens que possible, et, peut-être, plus tard et "si possible", pour transférer au Canada au moins quatre écoles de pilotage de la RAF.⁸⁴

En réponse, King l'assura qu'on augmenterait immédiatement et rapidement l'entraînement et offrit d'envoyer un certain nombre de personnes partiellement entraînées à la RAF. À cette réponse, qui fut donnée le 12 septembre, s'ajoutaient le souhait exprimé que "des unités de l'Aviation royale du Canada" soient constituées outre-mer quand il y aurait un nombre suffisant de Canadiens entraînés, et l'avis qu'il fallait disposer de personnel à re-transférer à l'ARC "s'il advenait que le gouvernement canadien décide plus tard d'organiser des unités aériennes distinctes pour servir outre-mer".⁸⁵

A cette date, Godfrey et Heakes s'étaient réunis avec Portal, le responsable

britannique du personnel aérien, ainsi que d'autres hauts fonctionnaires, et avaient été informés que la RAF prévoyait en fait d'avoir besoin du triple ou du quadruple du nombre de membres d'équipages aériens entraînés qui sortaient à ce moment des écoles. Le Royaume-Uni ne pouvait accueillir une organisation d'entraînement de cette dimension, et l'on demanderait aux *dominions* d'apporter une aide importante. Portal insista sur l'importance de concentrer les ressources sur l'entraînement, bien qu'il n'y eût "absolument aucune raison" pour laquelle il ne faudrait pas envoyer à la longue des unités canadiennes en Angleterre. L'*Air Ministry* concéda que l'ARC dirigerait l'organisation des écoles proposées. Les avions proviendraient principalement du Canada et des États-Unis, bien que la RAF fût disposée à fournir une partie de l'équipement. Il fut souligné qu'il était souhaitable d'envoyer une mission énergique "dans le but de convaincre les Canadiens de la nécessité d'établir un organisme de l'ampleur proposée."⁸⁶

Cette information incita Croil à réexaminer ses recommandations antérieures. Averti que les demandes de pilotes britanniques atteindraient bientôt le chiffre de 8 000 par année, et fort des conseils des Britanniques selon lesquels le rôle le plus utile que le Canada pourrait jouer serait de fournir des équipages aériens entraînés, il raisonna que l'ARC ne pouvait atteindre ces objectifs que si l'on absorbait tout le personnel disponible dans l'organisation d'entraînement plutôt que de l'envoyer outre-mer. En conséquence, au milieu du mois, Croil recommanda de fixer initialement les objectifs d'entraînement à 1 000 diplômés par mois, et qu'il soit envisagé d'augmenter plus tard ce nombre.⁸⁷

A Londres, entretemps, on s'occupait de formuler un programme d'une "envergure impressionnante" qui éclipserait les chiffres arrêtés par Croil. Le 13 septembre, Vincent Massey, le haut-commissaire du Canada, Stanley Bruce, son homologue de l'Australie, Godfrey, et deux officiers australiens discutèrent de "la disparité des forces et autres sombres aspects" de la situation difficile dans laquelle était plongée la Grande-Bretagne. Plus tard ce jour-là, le groupe fit part de son inquiétude au Secrétaire aux *dominions*, Anthony Eden, ainsi qu'à d'autres membres du cabinet et hauts fonctionnaires de la Grande-Bretagne. Dans ses mémoires, Vincent Massey affirme avoir décidé après la réunion "que le Canada pourrait être en mesure de contribuer de façon décisive à l'effort de guerre commun en entraînant des aviateurs du Commonwealth"; il avait aussi consulté Bruce, "qui, avec enthousiasme, se dit du même avis". Les souvenirs de Bruce furent tout différents; il soutint que l'idée était tout à fait sienne. Ce sont les archives contemporaines du *Dominions Office* qui sont probablement les plus près de la vérité. Elles indiquent que Massey et Bruce présentèrent la proposition au cours d'une réunion que les hauts-commissaires firent le 16 septembre, et suggérèrent que l'on envisage de mettre sur pied un programme par lequel on ferait suivre à des aviateurs du Canada, de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande un entraînement au Canada, en se servant d'"avions qui seraient spécialement construits au Canada ou aux États-Unis".⁸⁸ Un élément apparemment nouveau s'ajoutait maintenant aux propositions faites par l'*Air Ministry* au sujet de l'entraînement: la création au Canada d'une organisation de grande envergure du Commonwealth par laquelle passeraient des stagiaires des divers *dominions* en vue de servir outre-mer.

Massey fut continuellement consulté pendant que le programme prenait forme. Ilaida à présenter ce dernier à Whitehall et à le faire accepter aux autorités notoirement circonspectes à Ottawa. On montra aux hauts-commissaires le télégramme qui exposait le programme aux *dominions*. Massey le révisa et ajouta un passage personnel (prétendument écrit par Chamberlain), conçu pour intéresser son premier ministre.⁸⁹ On pourrait soulever des questions légitimes sur la justesse du rôle que joua Massey en souscrivant "sans dire à son gouvernement ce qu'il faisait, (à) un programme qui allait vraisemblablement avoir un effet marqué sur la structure et l'équilibre de l'effort de guerre du Canada".⁹⁰ Massey, toutefois, souligna fièrement dans son journal le "travail important" que Bruce et lui-même avait accompli. Que dirait King, nota le haut-commissaire du Canada, "s'il savait que j'ai aidé à rédiger ce qu'il reçoit!"⁹¹

Mackenzie King constata rapidement qu'on lui avait apporté sur un plateau un important cadeau politique: "une forme d'effort militaire qui, vraisemblablement, n'entraînerait pas de pertes énormes, qui inciterait de façon positive le Canada français à admirer la manière dont le gouvernement gère de façon avisée les affaires du pays".⁹² King se plaignait en privé que la proposition illustrait "à quel point les Britanniques... étaient si peu préparés pour ce qui est de l'établissement de leurs plans, que jusqu'à présent ils ont été incapables de nous dire de façon précise quel est réellement le meilleur des plans, et un plan qui nous aurait évité au début d'avoir à nous préoccuper de quelque façon de la formation d'un corps expéditionnaire."⁹³ Aux Britanniques, il donna immédiatement son approbation de principe, ajoutant que son gouvernement était "entièrement" d'accord que la collaboration du Canada dans ce domaine serait particulièrement opportune et qu'il s'agissait probablement de la mesure la plus efficace que le Canada pourrait prendre sur le plan militaire". Le Premier ministre ajouta, toutefois, que le Canada n'avait pas assez d'avions et d'instructeurs pour répondre aux besoins d'un programme d'entraînement aérien élargi, et nota aussi qu'il restait à négocier la question du partage des frais. King assura les Britanniques que le Canada serait heureux de tenir une conférence pour conclure les arrangements.⁹⁴

Au cours des deux semaines précédentes, le gouvernement avait déjà offert à la Grande-Bretagne de lui apporter une aide économique ainsi que de recruter la 1^{re} Division canadienne; le Cabinet n'était pas certain si le programme d'entraînement aérien était censé remplacer ces engagements antérieurs ou s'y ajouter. Comme le fit remarquer le ministre des Finances, le colonel J.L. Ralston, "l'accent beaucoup plus important que l'on met sur l'aviation, comme en témoigne le télégramme de M. Chamberlain, et le rôle que le Canada pourrait être appelé à jouer dans ce domaine, pourraient se solder par l'apport d'importantes modifications à d'autres éléments du programme de guerre canadien".⁹⁵ O.D. Skelton avertit le premier ministre du "facteur argent". Quel serait le coût total des activités d'entraînement? Le coût de la fourniture d'aérodromes et d'équipement terrestre? Le coût des avions d'entraînement? Le coût de l'entretien et de l'instruction? etc... si la Grande-Bretagne a besoin de crédits canadiens pour acheter du blé, elle demandera des crédits pour les dépenses qu'elle fera ici dans le domaine de l'aviation...". Qui plus est, les

répercussions à long terme du programme étaient préoccupantes: "il ne s'agit pas simplement d'un programme d'entraînement aérien. Il s'agit d'un programme d'établissement d'une force aérienne expéditionnaire dont l'envergure est colossale. Il serait difficile d'instruire des dizaines de milliers de Canadiens comme pilotes et mitrailleurs, etc., et de nous limiter ensuite à envoyer outre-mer une douzaine d'escadrons. L'Australie envoie six escadrons dans trois mois. Nous aurions à tenter d'entretenir en France une aviation canadienne dont la taille serait immense. Quel en serait le coût?"⁹⁶

Lorsque les Britanniques demandèrent au gouvernement canadien de donner son accord à une ébauche de déclaration publique concernant le programme d'entraînement aérien, il y eut des signes évidents que les deux pays étaient susceptibles d'aborder sous des optiques bien différentes la conférence de planification qui allait bientôt se tenir. Dans un câble qu'il adressa à Chamberlain, King déclara que le Conseil d'urgence faisait trois réserves.⁹⁷ Tout d'abord, la note des Britanniques sous-entendait que l'idée du programme d'entraînement aérien émanait du Canada et des autres *dominions*. King insista pour que l'annonce indique clairement que le programme était une initiative de la Grande-Bretagne et non pas du Canada. Deuxièmement, la déclaration "devrait aussi souligner le fait que cette activité constitue . . . la forme de collaboration militaire la plus essentielle et la plus efficace qui s'offre au Canada". Troisièmement, le texte donnait à penser que le programme était, à peu de choses près, définitivement fixé. Le gouvernement canadien voulait que l'on sache qu'aucun détail n'avait été réglé; tout, surtout l'envergure et le financement du programme, était discutable.⁹⁸ Les Britanniques pour leur part se méfiaient des motifs de King et soupçonnaient qu'il tentait de les amener à accepter que le programme d'entraînement aérien était la principale contribution du Canada à la guerre, même s'il y avait "au Canada un sentiment marqué en faveur de la formation d'un corps expéditionnaire". Winston Churchill, le Premier lord de l'Amirauté, déclara aux membres du cabinet qu'il s'élevait fortement "contre le fait que nous devrions nous prêter à une déclaration qui pourrait inciter les Canadiens à croire que nous nous contenterions de guère plus qu'une contribution de forces aériennes".⁹⁹ Pour le gouvernement canadien, la déclaration proposée par les Britanniques, selon laquelle la participation du Canada au programme d'entraînement aérien serait "une contribution de grande envergure, conforme à celle qu'apporte ce pays à tous les stades de l'effort de guerre", était inacceptable. Les mots employés par Ottawa, à savoir que le programme constituerait "l'effort le plus essentiel et le plus décisif que le Canada pouvait déployer sur le plan de la collaboration militaire" était, aux yeux des Britanniques, tout aussi inacceptable.¹⁰⁰ Bien qu'il fût disposé à tenir compte des autres préoccupations du Canada, le cabinet britannique était prêt à retrancher "tout le passage pertinent" de la déclaration plutôt que de concéder le second point à King.¹⁰¹ Après des négociations précipitées, les termes définitifs, c'est-à-dire que "cet effort de collaboration peut . . . se révéler des plus essentiels et décisifs", furent suffisamment vagues pour éviter de compromettre la position de l'un ou l'autre gouvernement.¹⁰²

Bien que la question des priorités revêtît une dimension politique évidente,

elle était indissociable de celle des finances. Le gouvernement canadien avait peu idée de ce qu'il en coûterait pour mobiliser des forces en vue de la guerre. Il y avait de strictes limites à ce que l'on jugeait réalisable ou possible; l'époque du financement de déficits était encore à venir. Dans la semaine précédant l'arrivée du câble de Chamberlain, le gouverneur de la Banque du Canada, Graham Towers, avait informé le Cabinet qu'il y avait des limites précises aux moyens financiers dont disposait le Canada et que l'on ne pouvait allouer aux dépenses de guerre que la somme de 500 millions de dollars. Toute somme supérieure exposerait le Canada à la faillite et à l'arrêt complet de l'effort de guerre.¹⁰³

En outre, dans de nombreux domaines-clefs, les intérêts nationaux de la Grande-Bretagne et du Canada divergeaient. Par exemple, en même temps que les Britanniques commençaient à restreindre les importations canadiennes et à négocier de façon serrée pour obtenir du blé à prix plus avantageux, limitant de ce fait la capacité du Canada de supporter le coût de son propre effort de guerre, ils demandaient aussi des crédits financiers pour ménager leurs réserves de dollars dans le but de pouvoir acheter de l'équipement militaire aux États-Unis. Même si cette façon de faire était logique du point de vue des Britanniques, elle tenait peu compte des besoins du Canada. Comme le déclara Anthony Eden à ses collègues du cabinet: "Les Canadiens considéreront évidemment que nous avons tort de faire pression sur eux pour qu'ils pourvoient à des achats au Canada qui sont essentiels à *nos* intérêts, et même qu'ils financent de tels achats, alors que nous prenons des mesures unilatérales qui pourraient porter atteinte à *leurs* intérêts essentiels."¹⁰⁴

Les problèmes économiques irrésolus furent discutés sur un certain nombre de fronts. Les Britanniques envoyèrent une mission au Canada et aux États-Unis pour acheter du matériel de guerre, et le Canada dépêcha à Londres un représentant supérieur du Cabinet, T.A. Crerar, auquel se joindrait Graham Towers. Mais les discussions séparées seraient inévitablement très longues, et il allait se révéler difficile de transformer leurs questions financières communes en des politiques générales mutuellement acceptables, ou de les coordonner avec les entretiens qui étaient sur le point de s'engager au sujet de l'entraînement aérien.

Le gouvernement britannique nomma Lord Riverdale, un industriel en vue qui possédait "une vaste expérience des négociations commerciales au Canada",¹⁰⁵ à la tête de la mission du Royaume-Uni qui discuterait de l'entraînement aérien; le groupe quitta le port de Liverpool le 7 octobre. Riverdale était accompagné du vice-maréchal de l'Air sir Christopher Courtney, et de F.T. Hearle, l'administrateur délégué de la société *De Havilland Aircraft*, ainsi que d'un certain nombre d'autres fonctionnaires et conseillers. Le capitaine Harold Balfour, le sous-secrétaire d'État parlementaire à l'Air, se joignit plus tard à la mission, tout comme le maréchal en chef de l'Air sir Robert Brooke-Popham. Sir Gerald Campbell, le haut-commissaire de Grande-Bretagne à Ottawa, prêta son concours pendant toute la durée des négociations.

Pendant le voyage, l'équipe de Riverdale travailla les détails de sa proposition. L'étendue de celle-ci était immense: 20 000 pilotes et 30 000 autres membres d'équipage aérien par année. Comme la Grande-Bretagne pouvait

entraîner moins de la moitié de ces hommes, le reste allait devoir venir des *dominions*. Le Canada fournirait 48 p.c. de ces stagiaires, l'Australie 40 p.c. et la Nouvelle-Zélande 12 p.c. Chaque *dominion* établirait ses propres écoles élémentaires de pilotage: les diplômés se rendraient ensuite à des écoles situées au Canada pour y recevoir une instruction avancée et spécialisée. Selon cette projection, le Canada aurait à constituer soixante-douze écoles de tous types, ainsi qu'une vaste gamme d'unités d'appui et d'entretien; des dépôts de réparation et de recrues; des installations d'entreposage d'avions; et des écoles d'entraînement technique, de génie aéronautique, d'équipement, de comptabilité et d'administration.¹⁰⁶

Le commodore de l'Air Stedman a noté dans son journal que l'envergure de la proposition britannique était le point-clef de l'ARC dans les négociations; la proposition "dépassait tellement tout ce que l'on avait imaginé que tous ceux qui n'en avaient pas entendu parler auparavant étaient frappés par son ampleur".¹⁰⁷ L'état-major de l'ARC, guidé par les conseillers techniques de Riverdale, eut "beaucoup de difficultés"¹⁰⁸ à établir des estimations précises au sujet des ressources qu'exigeait le programme sur le plan des installations, de l'équipement et de l'instruction; cela coûterait, selon les calculs, la somme de 900 millions de dollars sur une période de trois ans. Riverdale se servit ensuite de ce chiffre comme base pour déterminer le partage des frais. Plus tôt, l'*Air Ministry* l'avait informé qu'il dépenserait en Grande-Bretagne la somme de 140 millions de dollars pour l'achat d'avions et d'équipement permettant de subvenir aux besoins immédiats du programme, ainsi qu'une somme additionnelle de 81 millions de dollars pour trois ans de pièces de rechange et d'appareils de remplacement. Riverdale supposa simplement que cette somme de 221 millions de dollars était la contribution de la Grande-Bretagne; il attribua au Canada la moitié de la différence (environ 340 millions de dollars), et partagea le reste entre l'Australie et la Nouvelle-Zélande.¹⁰⁹

Dans les jours qui précédèrent le début des négociations officielles, la mission de Riverdale se limita à examiner avec des fonctionnaires de niveau subalterne et l'état-major de l'ARC des façons de mettre à exécution le programme. Le premier ministre insista pour que ses ministres ne rencontrent pas les membres de la mission avant que celle-ci ne présente officiellement sa proposition au Cabinet, faisant ainsi ressortir que c'étaient les Britanniques qui prenaient l'initiative.¹¹⁰ Malheureusement, cela empêcha Riverdale de faire des sondages "préliminaires" qui lui auraient permis de juger "s'il y avait des chances" que les Canadiens acceptent son programme.¹¹¹ Il s'entretint cependant avec sir Gerald Campbell, qui s'inquiéta aussitôt des demandes qui étaient sur le point d'être faites au Canada. Ainsi que le haut-commissaire en fit part au *Dominions Office*, les coûts stupéfiants de la proposition "s'élèveront au double environ des fonds à réunir par voie fiscale qui sont prévus dans le budget de guerre du Canada pour la première année de la guerre."¹¹² Fait tout aussi alarmant, avertit Campbell, le gouvernement canadien se tourmentait de plus en plus de l'incapacité dans laquelle se trouvait Londres de régler les irritants financiers et économiques croissants qui menaçaient de porter atteinte aux relations entre l'Angleterre et le Canada.

La doléance la plus importante du Canada avait trait au blé. Les Britanniques, on le comprend, désiraient garder le prix du blé peu élevé, mais les Canadiens pour leur part voulaient que les taux par boisseau soient considérablement haussés afin de financer les dépenses de guerre, y compris celles qu'occasionnerait l'entraînement aérien. De l'avis des Canadiens, déclara Campbell, l'entraînement aérien et le blé étaient indissociables, "intimement liées par leur rapport mutuel avec la question de la sorte d'effort économique et financier que le Canada peut réellement déployer".¹¹³ De façon importante, lorsque Campbell avait abordé pour la première fois la question de l'entraînement aérien avec Mackenzie King, "ce fut le premier aspect que souleva le premier ministre à propos du côté financier du programme d'entraînement de pilotes". Le blé agissait comme "un irritant toxique" et des négociations serrées donnèrent aux Canadiens l'impression que "nous, de notre côté, faisons du resquillage".¹¹⁴ La situation fut aggravée par l'attitude condescendante de certains fonctionnaires britanniques qui "croient que le Canada se pliera à toute demande qui lui est faite et à tout traitement qui lui est accordé en retour, sans courir un risque quelconque de voir disparaître sa bonne volonté".¹¹⁵ En Grande-Bretagne, les membres du Cabinet de guerre et les fonctionnaires du ministère des Finances reconnaissaient le problème, mais se heurtaient à leurs propres difficultés financières.¹¹⁶ Toute dépense au Canada devait être faite à même le trésor limité de la Grande-Bretagne, dont une grande part était destinée à l'achat de matériel de guerre aux États-Unis. Il était donc dans l'intérêt du cabinet britannique de persuader le Canada de supporter le gros de la facture du programme d'entraînement aérien. "On pouvait se fier à Lord Riverdale, qui connaissait bien le Canada et les Canadiens, pour présenter l'affaire de la manière la plus satisfaisante." On donna à ce dernier le feu vert.¹¹⁷

Riverdale n'avait donc aucune instruction précise quant à la meilleure façon de procéder. On ne lui donna qu'"une idée des principes", et, apparemment, même ceux-ci n'étaient pas énoncés en termes explicites.¹¹⁸ Les Britanniques semblent avoir supposé que le programme idéal était celui dans le cadre duquel on instruirait des élèves du Canada, de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande au sein d'une organisation qui serait dirigée par la RAF et dont les frais seraient essentiellement supportés par les *dominions*. Les diplômés serviraient ensuite dans des escadrons de la RAF, et porteraient peut-être à l'épaule un insigne indiquant leur nationalité. À son arrivée à Ottawa, Riverdale conclut rapidement que "l'Aviation royale du Canada ne peut réellement organiser et diriger un programme d'entraînement de cette envergure".¹¹⁹ En conséquence, même s'il était nécessaire "de conserver la façade canadienne. . . il faudrait probablement que ce soit du personnel de la *Royal Air Force* provenant du Royaume-Uni qui dirige dans une grande mesure le programme".¹²⁰ L'affaire s'amorçait mal.

Même si bien des choses dépendaient du succès avec lequel Riverdale concilierait des intérêts contradictoires, celui-ci n'avait pas un sens aigu des attitudes des Canadiens. Pour commencer, il donna l'impression que tout avait déjà été réglé, sauf des détails mineurs. Il aggrava son erreur en parlant du programme avec des journalistes lorsqu'il arriva au Canada, geste que le gouvernement canadien jugea "indiscret".¹²¹ Ensuite, lorsqu'il rencontra pour la

première fois Mackenzie King, Riverdale fit allusion à la proposition en disant “votre programme”. Extérieurement, King fit preuve de tact, faisant simplement remarquer que le programme était celui de la Grande-Bretagne, et non le sien. En privé, il critiqua ces manières de façon cinglante, s'élevant contre “la sorte d'attitude adoptée par Riverdale, celle de nous forcer à agir sans nous laisser le temps de réfléchir, de tout tenir pour acquis. . . Il est surprenant de voir comment ces gens de la mère patrie semblent croire qu'ils n'ont qu'à nous dire quoi faire. Ce n'est pas étonnant qu'ici ils nous horripilent.”¹²²

Lorsque Riverdale et Balfour se réunirent avec les membres du cabinet canadien juste avant midi, le 31 octobre, pour présenter la proposition britannique concernant l'entraînement aérien, il fut tout de suite évident que les deux côtés avaient des vues si différentes sur le programme qu'il y aurait inévitablement des malentendus. Faisant ressortir le lourd fardeau qu'assumait déjà la Grande-Bretagne sur le plan du réarmement, les deux négociateurs britanniques proposèrent que le Canada finance environ 40 p. c. du programme et trouve également la majorité des stagiaires. Pour sa part, le Royaume-Uni serait heureux de fournir “sans frais . . . une contribution en nature”, sous forme d'avions, de moteurs et des pièces de rechange, évaluée à 140 millions de dollars. Le compte rendu canadien de la réunion indique que Riverdale qualifia cet équipement de “contribution gratuite” de la Grande-Bretagne.¹²³

Autant King était irrité par l'attitude “désinvolte” de Riverdale, autant ses collègues et lui-même étaient étonnés de l'ampleur et de la répartition proposée des coûts. King s'attendait à négocier d'égal à égal; au lieu de cela, la mission britannique semblait vouloir “nous dire seulement ce que nous serions censés faire”. Il s'agissait “en réalité [d'] un programme de recrutement pour l'Aviation britannique plutôt qu'un quelconque effort véritable de collaboration”.¹²⁴ Ralston déclara carrément aux Britanniques que le niveau de 40 p. c., soit 347 millions de dollars, était au-dessus des moyens du Canada et rappela aux membres de la Mission que le programme devait être étudié dans le cadre des autres obligations financières du Canada. Le Canada veillerait – devait veiller – à ses propres intérêts.¹²⁵

Les discussions, qui se poursuivirent au niveau pratique, s'étendirent quand les délégations de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande arrivèrent au pays au début du mois de novembre. Riverdale découvrit bientôt qu'elles aussi trouvaient que sa proposition initiale présentait des lacunes. Les deux délégations jugèrent qu'il serait plus efficace et économique pour leurs pays d'augmenter l'entraînement que ceux-ci dispensaient chez eux et elles s'opposèrent au nombre de recrues que leurs pays étaient censés lever. Pendant que les Australiens en référaient à leur gouvernement, les Néo-Zélandais déclarèrent à Riverdale qu'ils ne pouvaient mobiliser plus de 3 350 hommes par année pour toutes les catégories de personnel navigant, soit un nombre tout juste supérieur à la moitié de celui qu'envisageaient les Britanniques.¹²⁶ Les Néo-Zélandais et les Australiens s'étaient vexés d'être, comme ils le considéraient, relégués au second plan: faisant antichambre jusqu'à ce que les Britanniques et les Canadiens aient terminé leurs discussions. Leur propre dollar étant en proie à une crise, ils s'opposèrent également à la formule de partage des frais proposée

par le Canada en invoquant comme motif que ce dernier bénéficiait d'avantages économiques injustes du fait que la majeure partie du programme d'entraînement se déroulerait sur son territoire. Les deux délégations proposèrent donc que les *dominions* fournissent des recrues adéquates sur une échelle proportionnelle à leurs populations: les pourcentages seraient, selon leurs calculs, de 57 p.c. pour le Canada, de 35 p.c. pour l'Australie et de 8 p.c. pour la Nouvelle-Zélande. Pour l'Australie, cela signifiait 26 000 pilotes et membres d'équipages aériens sur une période de trois années, les sept neuvièmes desquels seraient entraînés dans leur pays. Les Australiens n'étaient pas prêts à négocier; si l'on jugeait que leurs chiffres étaient inacceptables ils effectueraient alors tout leur entraînement aérien chez eux.¹²⁷

L'état-major de l'ARC révisa ses chiffres pour une troisième fois. En tenant compte du manque de stagiaires et de fonds australiens, le Canada aurait à fournir moins d'installations d'instruction mais plus de stagiaires. Le chiffre total révisé s'éleva à 607 millions de dollars, dont 68 millions de dollars pour des activités d'entraînement préparatoire et de pilotage élémentaire qui se dérouleraient au Canada et auxquelles l'Australie et la Nouvelle-Zélande ne contribueraient pas. Les avions et l'équipement donnés par le Royaume-Uni se chiffraient à 185 millions de dollars (une partie de sa contribution originale étant maintenant orientée vers l'Australie), dont 1,9 millions de dollars étaient destinés aux activités de pilotage élémentaire au Canada. La différence, soit 356 millions de dollars, devait être divisée entre le Canada, l'Australie et la Nouvelle-Zélande en fonction du nombre d'élèves que chaque pays était censé fournir: 80,64, 11,28 et 8,08 p.c. respectivement.¹²⁸

Les négociations progressèrent au cours des deux dernières semaines de novembre. Le ministre canadien de la Défense nationale, Norman Rogers, et Balfour aboutirent à un accord sur la structure et l'administration de l'organisation d'entraînement aérien, et Ralston informa le Conseil d'urgence le 27 novembre qu'il était prêt à accepter les conditions financières du programme. La part attribuée au Canada était supérieure à ce qui avait été proposé au départ, mais le cabinet ne se plaignit pas. À ce moment, il avait décidé d'imposer un plafond de 237 millions de dollars à toute l'aide militaire, financière et autre que le Canada prêterait à la Grande-Bretagne pendant la première année de la guerre et avait l'intention de soustraire de ce montant les dépenses encourues la première année au titre de l'entraînement aérien. Ces dernières étaient évaluées à 46 millions de dollars mais le montant importait peu; il appartenait aux Britanniques de décider comment ils voulaient que l'argent fût dépensé.¹²⁹

Le départ prévu des Australiens et des Néo-Zélandais à la fin du mois de novembre conféra un caractère d'urgence aux négociations, et toutes les parties jugèrent qu'il serait bon de faire une déclaration publique conjointe pendant que tous les négociateurs étaient encore à Ottawa. Les Britanniques proposèrent de parapher un projet d'accord, pendant que les Canadiens et eux-mêmes s'échangeaient des lettres, réservant tout point contesté en vue de discussions complémentaires. Mackenzie King fut peu impressionné lorsque sir Gerald Campbell lui apporta ce message, un samedi matin, à sa résidence d'été de Kingsmere. Le premier ministre fit remarquer que l'adhésion du Canada au

programme d'entraînement aérien n'avait jamais fait l'ombre d'un doute: son gouvernement "avait accepté le principe d'un accord relatif à un programme d'entraînement avant le départ des missions pour le Canada; que tout l'objet de leur visite était de mettre au point les conditions". Celles-ci exigeaient essentiellement que l'on règle de façon complète toutes les questions économiques en suspens, et que l'on déclare franchement que parmi les contributions que faisait le Canada pour l'effort de guerre, le gouvernement britannique donnait à l'entraînement aérien la priorité absolue.¹³⁰

Les motifs du cabinet étaient assez valables. Il était nécessaire de connaître les priorités de la Grande-Bretagne afin de répartir de façon rationnelle les ressources limitées dont disposait le Canada. Il y avait aussi une dimension politique que le cabinet désirait contenir en évitant avec soin "toute allusion que le gouvernement avait arraché l'accord au Royaume-Uni. . ."¹³¹ Autrement, ceux qui attaquaient les politiques de guerre du gouvernement qu'ils considéraient comme hésitantes et peu enthousiastes, seraient en mesure d'accuser les libéraux de tenter simplement de substituer le programme d'entraînement aérien à d'autres formes d'assistance, notamment un corps expéditionnaire.

En Grande-Bretagne, le chancelier de l'Échiquier continua de maugréer contre le problème des crédits financiers britanniques, et surtout contre "la tentative faite par King pour lier toute la question de la contribution du Canada à celle de la fixation d'un prix satisfaisant pour le blé canadien", qui "signifierait une hausse marquée du coût de la vie dans ce pays."¹³² Le Cabinet de guerre britannique se méfiait des contrecoups politiques que pouvait provoquer l'insistance "pénible" que King mettait à vouloir que la question des priorités fût clarifiée, et le ministre de l'Air, Kingsley Wood, laissa entendre que la Grande-Bretagne devrait accéder aux souhaits du Canada parce que le cabinet avait déjà convenu qu'il fallait donner une grande priorité à la question de l'entraînement aérien. Anthony Eden, le secrétaire d'Etat aux *dominions*, jugea nécessaire de faire une nette distinction entre deux aspects des demandes du Canada: le fait que le Canada fixe ses propres priorités de guerre, ce qui était entièrement son affaire, et les efforts déployés par King "pour nous inciter à appuyer" toute priorité, quelle qu'elle soit, que son gouvernement fixait. Eden recommanda que "nous devions probablement adopter une attitude ferme. Il s'agit d'une question purement interne, que M. Mackenzie King doit régler de son propre chef sans mettre en cause le gouvernement du Royaume-Uni".¹³³ Après s'être entretenu avec O.D. Skelton quelques jours plus tard, Campbell rapporta qu'il avait acquis la "nette impression que le gouvernement canadien a l'intention de profiter du fait que l'on ait reconnu que le gouvernement du Royaume-Uni convient que le programme d'entraînement impérial est le principal effort de guerre du Canada pour s'abstenir, dans l'avenir rapproché en tout cas, d'envoyer une seconde division outre-mer".¹³⁴ Les Britanniques se prononcèrent en faveur de la prudence: "L'opinion générale du cabinet de guerre était que la bonne manière de traiter cette affaire était de faire référence à la demande faite par M. Mackenzie King pour que l'assurance lui soit donnée qu'il appartenait principalement au gouvernement canadien de décider l'effort qu'il préférât fournir, et que nous accepterions sa décision dans cet esprit; de dire que

nous étions disposés à donner cette assurance, car c'était au Canada qu'il incombat de déterminer quelle priorité accorder à son effort, et que nous ne devrions pas penser à nous mêler de l'opinion du Canada".¹³⁵

Le câblogramme renfermant ces idées, que Chamberlain envoya à King, était convenablement vague. Chamberlain proposa que l'on mette de côté la question du prix du blé et autres questions économiques étendues. "Nous espérons mener ces questions à une conclusion mutuellement satisfaisante dès que possible après que M. Graham Towers aura rejoint ici M. Crerar". Quant à la priorité à accorder au programme d'entraînement aérien, le premier ministre britannique assura à King que la participation du Canada, de la grande envergure proposée, revêtait une importance primordiale, mais il refusa de le dire publiquement. La Grande-Bretagne, souligna-t-il, était peu disposée à se mêler des affaires internes du *dominion*. De plus, une telle déclaration créerait des difficultés avec les Français, qui insistaient pour que l'on augmente les forces terrestres de la Grande-Bretagne et du Commonwealth en vue d'étayer la position de la France dans le nord-ouest de l'Europe.¹³⁶

King accepta manifestement l'assurance donnée par Chamberlain au sujet des questions économiques plus étendues. Le premier ministre du Canada ne souleva pas la question durant une réunion que tint le Conseil d'urgence le 27 novembre pour étudier la demande des Britanniques qu'un projet d'accord soit paraphé avant le départ imminent des Australiens et des Néo-Zélandais. King, toutefois, refusa de le faire avant que la question des priorités fût réglée. Ainsi qu'il l'expliqua le jour suivant dans un câble adressé à Chamberlain, on semblait mal comprendre la position canadienne. Le Canada s'était empressé de répondre aux demandes d'aide des Britanniques, nota le premier ministre, et c'est au moment où l'on faisait juste commencer à mettre à exécution ces programmes initiaux que la proposition relative au programme d'entraînement aérien avait été présentée. Celui-ci intéressait le gouvernement canadien mais il fallait le situer dans le contexte plus étendu de l'effort de guerre total du pays. Même si le Canada déterminerait sans hésitation ses propres politiques, "nous croyons aussi, toutefois, qu'il est essentiel de consulter nos associés dans le conflit, et c'est pour cette raison que nous avons, dès le départ, demandé au Royaume-Uni quelle serait, selon lui, la forme la plus efficace que pourrait revêtir notre effort et, dans la mesure où les conditions le permettaient, nous avons adopté les mesures proposées". C'était pourquoi, poursuivit King, son gouvernement jugeait nécessaire que les Britanniques "fassent savoir que, eu égard aux besoins actuels et futurs, ils estimaient que le fait de participer au programme d'entraînement aérien fournirait une aide plus efficace que toute autre forme de collaboration que le Canada pourrait apporter."¹³⁷

Soit que la logique des arguments de King les ait convaincus soit que les efforts diplomatiques soient venus à bout de leur résistance, les Britanniques capitulèrent finalement. Le 1er décembre, Chamberlain informa King qu'en annonçant l'accord, celui-ci pouvait déclarer ce qui suit:

Le gouvernement du Royaume-Uni nous a informés que, compte tenu des besoins actuels et futurs, il considère que le fait de participer au Programme d'entraînement

aérien serait une aide plus efficace en vue de notre victoire ultime que toute autre forme de collaboration que le Canada peut apporter. En même temps, le gouvernement du Royaume-Uni souhaite qu'il soit clairement entendu qu'il ferait un accueil non moins bon à la présence de forces terrestres canadiennes sur le théâtre des hostilités.

Chamberlain accepta que le Premier ministre canadien ajoute à la dernière phrase les mots "*at the earliest possible moment*" (le plus tôt possible) pour insister sur l'opportunité d'une telle mesure plutôt que sur l'importance des troupes. King utilisa plus tard le texte britannique, ainsi modifié, dans un communiqué radiodiffusé proclamant la conclusion de l'accord relatif à l'entraînement aérien.¹³⁸

Les caractéristiques essentielles du programme avaient en fait été intégrées dans le projet d'accord que l'Australie et la Nouvelle-Zélande – mais non le Canada – avaient paraphé le 28 novembre. Ce projet prévoyait la formation mensuelle au Canada (quand le programme fonctionnerait à plein rendement) de 1 464 équipages aériens entraînés. Le Canada, l'Australie et la Nouvelle-Zélande se partageraient les dépenses communes dans les proportions de 80,64 p.c., 11,28 p.c. et 8,08 p.c. Des clauses distinctes portaient sur les avions, les instructeurs, la solde et les indemnités, ainsi que sur des détails administratifs divers. L'ARC commanderait et dirigerait le programme avec l'aide de la RAF. L'ARC avait aussi le droit de combler les places vacantes dans ses escadrons affectés à la défense du territoire canadien avec des diplômés du programme, et ce, jusqu'aux limites convenues. D'autres diplômés, "devant servir au sein de la *Royal Air Force*, ou conjointement avec cette dernière", seraient rémunérés et entretenus par la Grande-Bretagne, mais on laissait aux *dominions* la possibilité d'arrondir à leurs propres frais la solde de ces hommes.¹³⁹

Jusque là, les négociations prolongées avaient principalement porté sur l'organisation d'entraînement aérien qui serait établie au Canada, et cela se comprend. On s'était moins attardé à ce que l'on ferait des diplômés du programme une fois leur entraînement terminé; sur ce plan, comme ailleurs, les suppositions contradictoires des Britanniques et des Canadiens menèrent à des malentendus. À cet égard, aussi, les pièces documentaires incomplètes ne nous permettent que d'interpréter les faits avec prudence, notamment parce que ni les responsables britanniques ni les responsables canadiens n'ont défini leurs objectifs de façon tout à fait uniforme. Il est néanmoins possible de donner un aperçu des discussions dans lesquelles les autorités tentèrent de déterminer comment les diplômés du programme d'entraînement aérien seraient affectés à des escadrons opérationnels une fois que l'on jugeait qu'ils étaient prêts.

Il est vraisemblable qu'en 1939 les responsables de l'*Air Ministry* n'avaient jamais eu bien loin dans leur esprit le précédent établi pendant la Première Guerre mondiale par le programme d'entraînement du RFC/RAF Canada. Le fait de centraliser au sein de la RAF le commandement et la direction de toutes les ressources aériennes du Commonwealth, en intégrant les diplômés du programme d'entraînement aérien en tant qu'individus dans les escadrons de la RAF, était, en termes purement militaires, probablement le moyen le plus pratique, le plus efficace et le plus économique de bâtir une aviation

d'envergure. Riverdale le pensait; il comprit que ses "instructions consistaient à s'efforcer de faire en sorte qu'ils [les diplômés] soient enrôlés dans la *Royal Air Force*".¹⁴⁰ Son mandat était suffisamment étendu pour permettre une telle interprétation, mais il n'était probablement pas au courant que les responsables de l'*Air Ministry* avaient plus tôt reconnu que les *dominions* formeraient leurs propres unités aériennes au Royaume-Uni. En outre, dans son câble du 26 septembre, Chamberlain avait assuré à King que le programme "prévoyait bien sûr que le premier appel du personnel des *dominions* ayant suivi son entraînement dans des écoles établies dans le cadre du programme serait pour les unités aériennes que les gouvernements des *dominions* participants pourraient être prêts à fournir et à entretenir".¹⁴¹ L'opinion des Britanniques laissait entendre que les diplômés des *dominions* seraient versés d'abord dans les unités opérationnelles que leur pays était disposé à supporter financièrement, tandis que le reste serait incorporé dans la *RAF*. Mais rien ne fut réglé. Comme le fit remarquer un responsable de l'*Air Ministry*, "le nombre d'unités opérationnelles que chaque *dominion* devrait fournir et entretenir sur le théâtre des hostilités à même les ressources d'entraînement mises en commun serait matière à discussion."¹⁴²

Il semble douteux que les autorités britanniques se soient rendu parfaitement compte du désir qu'avait le Canada d'identifier ses forces aériennes outre-mer comme un service national. Même le haut-commissaire de Grande-Bretagne, qui assistait de très près aux événements, avait de la difficulté à discerner les susceptibilités nationales. "Toutes choses égales d'ailleurs, il ne fait aucun doute qu'il [un Canadien] préférerait être embrigadé avec ses compatriotes", déclara Campbell, mais ce n'était pas indispensable. "Le Canadien moyen se souvient bien des exploits des aviateurs canadiens pendant la dernière guerre. Il sait qu'ils ne pâtissaient pas du fait de servir dans la *Royal Air Force*. Il dirait sans aucun doute: amenez-moi au front, mettez-moi dans un avion, et envoyez-moi contre l'ennemi: c'est tout ce qu'il me faut pour montrer au monde mon identité canadienne".¹⁴³

De nombreux jeunes Canadiens auraient été d'accord avec lui, mais en 1939 il y avait peu de chances que l'on suive le précédent de la Première Guerre mondiale. Au début du mois de novembre, le chef de l'état-major de l'Air rappela aux membres du Conseil d'urgence que "la fin de la dernière guerre avait vu naître une aviation spécifiquement canadienne, en réponse à la demande du public", et recommanda que des unités de l'ARC fussent mises en place sur le terrain.¹⁴⁴ Il insista sur ce point dans une note de service qu'il adressa au ministre deux semaines plus tard:

Nous considérons comme essentiel que l'ARC prenne part aux activités de guerre qui se déroulent outre-mer et qu'elle ne soit pas entièrement limitée à des fonctions d'entraînement et de défense du territoire; nos motifs sont les suivants:

- a) Il serait préjudiciable au prestige du Canada en tant que pays de limiter son effort aérien officiel à des activités d'entraînement et de défense du territoire.
- b) Le programme d'entraînement préparera des Canadiens à exécuter des fonctions de

combattant dans les airs; toutefois, si le Canada ne possède pas d'escadrons outre-mer, les actions des simples particuliers se confondront avec celles de la RAF. Nous avons tout lieu de nous attendre à ce que, dans les airs, les Canadiens obtiennent de bons résultats. S'ils peuvent servir dans des escadrons canadiens, ils feront honneur au Canada en tant que pays, et édifieront une tradition pour l'ARC et leurs escadrons.

- c) Le programme d'entraînement emploiera 26 000 Canadiens, qui seront affectés à des tâches d'entraînement au Canada. Cela ne cadre pas avec le tempérament des Canadiens, qui préfèrent se trouver au front, et ceux-ci seraient mécontents si l'on ne prenait pas des dispositions quelconques pour qu'ils aient une chance d'aller outre-mer.¹⁴⁵

Le premier ministre avait exprimé plus tôt des vues similaires,¹⁴⁶ mais l'ampleur du programme d'entraînement aérien dépassa les événements. Une fois que celui-ci serait en marche, on ne manquerait pas d'équipages canadiens, mais il serait manifestement hors de prix d'entretenir une aviation outre-mer assez importante pour tous les absorber. Qui plus est, les équipages aériens ne représentaient qu'un faible pourcentage de l'effectif d'une unité, et les équipes au sol de l'ARC se consacreraient entièrement aux activités d'entraînement aérien au Canada. Croil proposa deux solutions de rechange:

- a) Des escadrons de l'ARC stationnés outre-mer, dans lesquels le personnel navigant serait canadien, mais le personnel au sol proviendrait de la RAF.
- b) Des formations et des unités de l'ARC stationnées outre-mer, dans lesquelles tout le personnel proviendrait de l'ARC et le personnel administratif et au sol serait déchargé de ses fonctions liées au programme d'entraînement au Canada en obtenant en échange du personnel de la RAF ayant déjà servi outre-mer.¹⁴⁷

Mais pourrait-on véritablement qualifier de canadiens des escadrons mixtes, qui se composeraient d'équipages aériens de l'ARC et d'équipes au sol de la RAF, ou le Canada, selon les mots de Chamberlain, "les fournirait et les entretiendrait-ils"? Ainsi que Skelton le fit remarquer, les deux exigences des finances et de l'identification nationale étaient diamétralement opposées. Il serait, nota-t-il, vraiment difficile d'insister, d'une part, sur notre droit d'organiser des stagiaires en unités de l'Aviation royale du Canada et, d'autre part, sur le fait que le Royaume-Uni supporte le coût de l'entretien de ces unités". En outre, à cause de l'ambiguïté des intérêts du Canada il y avait "un certain risque que nous nous retrouvions dans une position où nous ne pourrions répondre ni au gouvernement britannique ni à certains éléments vociférateurs de la population canadienne s'il était proposé que si c'est nous qui dirigeons c'est aussi nous qui devrions payer la facture". Cette facture serait colossale. Une aviation impériale projetée de 196 escadrons coûterait quelque 600 millions de livres par année, et la part du Canada s'élèverait à environ 170 millions de livres, ou 750 millions de dollars.¹⁴⁸

Le Canada ayant accepté de supporter la plus grande part du coût de l'entraînement aérien, il y avait maintenant la possibilité qu'il ait à soutenir

financièrement une aviation outre-mer en continue expansion dans le but d'absorber les diplômés sortant de ses écoles. Le dilemme ainsi posé, comme nous le verrons, embrouilla les tentatives qui furent faites pendant toute la guerre pour formuler une politique canadienne globale en matière d'aviation. Pour le moment, Riverdale et les membres de sa mission se lancèrent dans une autre série de négociations avec le cabinet. Leur point de départ fut l'article 15 du projet d'accord, lequel article avait trait à l'identification et à l'affiliation nationale de pilotes et des membres d'équipages aériens qui se rendaient outre-mer. "Le gouvernement du Royaume-Uni s'engage à ce que les stagiaires provenant du Canada, de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande soient, après leur entraînement, identifiés avec leur *dominion* respectif, soit en organisant des unités et des formations relevant des *dominions* soit d'une quelque autre manière, les méthodes retenues devant faire l'objet d'une entente avec les gouvernements des *dominions* respectifs concernés. Le gouvernement du Royaume-Uni entreprendra à cette fin des pourparlers à l'échelle intergouvernementale".

Cela laissait la porte ouverte à toutes sortes de possibilités – depuis autoriser les Canadiens servant dans des unités de la RAF à arborer à l'épaule un insigne portant le mot "Canada" jusqu'à permettre au Canada de former ses propres escadrons, escadres, groupes, ou même sa propre aviation autonome. Il fallait employer des termes plus précis. En ébauchant l'article 15, les parties avaient envisagé d'ajouter une formule restrictive ("dans les limites d'une organisation militaire efficace"), mais elles rejetèrent cette solution, apparemment parce que celle-ci ne reflétait pas de façon exacte les vues de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande. Avant que Balfour ne parte pour Londres, à la fin du mois de novembre, Rogers et lui-même avaient conclu une vague entente qui était soumise à l'assentiment du gouvernement britannique. Rogers, prévoyant tardivement des difficultés possibles, discuta de la question avec Riverdale le 8 décembre, déduisant de leur conversation "que vous acceptez comme étant l'interprétation appropriée de ce paragraphe que le personnel canadien formé dans le programme d'entraînement soit, à la demande du gouvernement canadien, organisé en unités et en formations de l'Aviation royale du Canada aux opérations". Il demanda une confirmation écrite de cette impression, mais Riverdale fut plus prudent sur papier qu'il ne le fut peut-être dans ses conversations. L'article 15, pensa Riverdale, "implique" que "le gouvernement du Royaume-Uni acceptera volontiers, dans toutes les circonstances où cela est possible" les demandes que fera le Canada pour intégrer des diplômés dans des unités de l'ARC.¹⁴⁹ L'écart entre ces deux positions était bien sûr aussi étendu que l'une ou l'autre partie pourrait vouloir qu'il soit.

Rogers, qui à cette époque était cloué dans un lit d'hôpital, rejeta carrément l'interprétation de Riverdale, à l'instar du premier ministre. En dépit du fait d'avoir tout juste réglé de manière satisfaisante le problème très contesté des priorités, King avait décidé qu'il n'y aurait pas d'accord à moins que les Britanniques ne déclarent de manière claire et sans équivoque que les diplômés canadiens du programme seraient organisés en escadrons de l'ARC "à la demande du gouvernement canadien". Il s'agissait d'un principe, souligna-t-il,

que le cabinet considérait comme “essentiel à la participation du Canada au programme”.¹⁵⁰ Pendant toute la fin de semaine, Ralston, Skelton et des représentants du Canada s’entretinrent sans discontinuer avec Riverdale, Campbell et les membres de la mission britannique pour trouver un compromis. Le gouvernement britannique, fit savoir Campbell aux Canadiens, se préoccupait de l’engagement non limitatif que sous-entendait leur interprétation. N’y aurait-il aucune limite au nombre d’escadrons canadiens? Il demanda que les Canadiens acceptent la bonne foi des Britanniques et “aient confiance dans le gouvernement du Royaume-Uni que des discussions (ultérieures) mèneraient à l’élaboration d’une solution satisfaisante au problème”.¹⁵¹ Ralston suggéra que cela serait suffisant si les Britanniques indiquaient clairement qu’ils acceptaient le principe en cause, mais King fut inflexible. Il n’y aurait pas de compromis. Même si les questions de nécessité opérationnelle et d’efficacité militaire étaient importantes, elles n’étaient pas le noeud du problème. L’importance d’affectionner des équipages canadiens à des escadrons de l’ARC était, déclara King, “dans un sens large, politique, non purement technique”.¹⁵²

Les délégués canadiens et britanniques travaillaient sur une autre formule. L’ARC se préoccupait du fait que le maintien au Canada de la majeure partie de ses équipes au sol, dans le but d’entretenir les avions d’entraînement, occasionnerait des problèmes de moral et de recrutement. Un grand nombre de personnes allaient vouloir s’en aller outre-mer, et de toute façon l’ARC préférerait avoir ses propres équipes. Les délégués proposèrent d’affectionner certaines de ces équipes au Royaume-Uni et de les remplacer, au sein du programme d’entraînement, par du personnel de la RAF. Ensuite, à mesure que des effectifs navigants et non navigants complets du Canada se concentreraient en Grande-Bretagne, on les organiserait en escadrons de l’ARC. Cela semblait un compromis raisonnable: Croil et Brooke-Popham “proposèrent donc que l’on organise des escadrons de l’ARC quand on disposera d’un personnel navigant et non navigant canadien suffisant”.¹⁵³ Les Canadiens présentèrent leur solution à King et au Comité de guerre du cabinet, après quoi on fit entrer Brooke-Popham, Riverdale et Campbell dans le cabinet du premier ministre.

Malheureusement, l’état-major de l’ARC avait été plus loin que le gouvernement sur la question et l’on informa la délégation britannique que la solution était “très insatisfaisante”. La proposition, déclara King, “susciterait au sein de la population des critiques que l’on substituerait des Canadiens au personnel du Royaume-Uni dans les zones de danger”. En outre, poursuivit-il, “le gouvernement canadien à toujours supposé que le Royaume-Uni fournirait le personnel au sol dont auraient besoins les équipages aériens du Canada”, et “que cela n’empêcherait pas d’identifier les hommes comme canadiens. . .”¹⁵⁴ Le programme d’entraînement aérien imposait au Canada un fardeau financier considérable; en retour, le pays s’attendait à ce que la Grande-Bretagne entretienne les forces aériennes outre-mer, y compris les escadrons de l’ARC comportant du personnel au sol de la RAF.

Les Britanniques étaient déconcertés, et ce n’était pas sans raison. En dépit de solides arguments contre l’échange d’équipes au sol, arguments qui s’appuyaient sur des questions de coût et d’efficacité, ils avaient donné leur accord

parce qu'ils pensaient que c'était ce que les Canadiens voulaient.¹⁵⁵ Comment définir les unités autrement que comme canadiennes à moins que la plupart de leurs effectifs ne se trouve dans l'ARC? "Brooke-Popham fit remarquer, non sans justesse", rappela C.G. Power, "que ce serait un peu une anomalie de dire qu'un escadron est canadien quand le personnel qui lui est affecté est britannique dans une proportion d'environ dix contre un".¹⁵⁶ Dérouté, le maréchal en chef de l'Air "exprima l'avis [au Comité de guerre du cabinet] qu'on n'insinuait sûrement pas qu'une unité n'en était pas une. Une unité doit être homogène. Il ne lui était jamais venu à l'esprit que les escadrons de l'ARC comporteraient autre chose qu'une prédominance de Canadiens, tant en ce qui concerne le personnel navigant que le personnel au sol". Riverdale ajouta que si la proposition canadienne était retenue, "c'est le Parlement du Royaume-Uni qui allait devoir fournir les crédits nécessaires aux équipes au sol du Royaume-Uni affectées aux escadrons de l'ARC." Extraordinairement, il semble que durant les six semaines de discussions acharnées, chaque côté supposait que l'autre supporterait le coût des équipes au sol outre-mer de l'ARC. Riverdale fut "sidéré" par l'attitude des Canadiens. "Nous croyions que c'était exactement ce que vous vouliez", dit-il à Arnold Heeney, le secrétaire principal de King.¹⁵⁷

La situation était maintenant revenue à son point de départ. On demandait à Riverdale de remplacer la lettre qu'il avait adressée antérieurement à Rogers par une autre dans laquelle l'article 15 serait interprété d'une manière satisfaisant le gouvernement canadien. L'accord dépendait du fait de trouver des termes mutuellement acceptables. Riverdale se montrait coopératif, et King avait aussi de bonnes raisons de vouloir conclure rapidement les négociations. La Première division canadienne devait débarquer en Grande-Bretagne quelques jours plus tard, et King voulait annoncer publiquement le programme d'entraînement aérien avant que l'arrivée du corps expéditionnaire n'éclipse la nouvelle. Le premier ministre d'Australie l'avait aussi informé qu'il avait l'intention de faire une déclaration sur la participation de son pays. King répondit immédiatement, exhortant les Australiens d'attendre que l'on mette la dernière main à l'accord, mais son message arriva trop tard à Canberra. Le gouvernement de King pouvait, de ce fait, donner prise à des critiques qu'il retardait un règlement, et King fut d'autant plus indigné quand le premier ministre de l'Australie l'informa que la déclaration avait été préparée en consultation avec l'*Air Ministry*. Il n'est pas exagéré d'imaginer que les Britanniques tentaient peut-être de précipiter les choses. King câbla une protestation violemment à Chamberlain. "Je suis des plus surpris que, sans consulter le gouvernement du Canada, l'*Air Ministry* du Royaume-Uni convienne du fait que l'Australie fasse sa déclaration avant que toutes les parties en soient venues à une entente. Il n'est guère besoin d'ajouter que cette déclaration a mis notre gouvernement dans un profond embarras, vis-à-vis des autres gouvernements du Commonwealth ainsi que de la presse et de la population de notre propre pays". Chamberlain expliqua maladroitement que l'imbroglio était attribuable à un "regrettable malentendu".¹⁵⁸

King avait également hâte de régler la question parce qu'une occasion propice se présentait. Le premier ministre souhaitait prononcer une allocution radiophonique à la population le dimanche 17, qui, par hasard, était la date de son

soixante-cinquième anniversaire.¹⁵⁹ Il avait déjà calculé, avec raison, que le moyen le plus rapide de conclure un accord était de passer directement par Riverdale. Il fallait le séparer de “Brooke-Popham et (des) techniciens”,¹⁶⁰ qui soulevaient les objections, ainsi que du cabinet de guerre britannique, qui semblait résolu à “objecter et temporiser”.¹⁶¹ En conséquence, le 15 décembre, King envoya Heeney voir Riverdale “de sa part en tant que premier ministre du Canada, [pour] lui demander instamment, en tant que chef de la Mission du Royaume-Uni, de faire tout en son pouvoir pour voir à ce que l'entente soit signée sur-le-champ”. L'annonce de l'Australie, ainsi que la réunion peu concluante tenue la veille, avait “mis en péril tout le programme”. La question était devenue encore plus grave: elle constituait une menace pour les bonnes relations au sein du Commonwealth”.¹⁶²

Lorsque Heeney se présenta, Riverdale était d'humeur sombre, estimant que “nous sommes plus loin que jamais de signer un accord”.¹⁶³ Néanmoins, Riverdale rencontra King, Ralston et Roger à midi et ils rédigèrent conjointement une lettre d'accord sur la question. Au moment de signer cette dernière, Riverdale décida qu'il devait d'abord consulter ses collègues, et après s'être entretenu avec Campbell, conclut qu'il était préférable qu'il attende qu'on lui câble de plus amples instructions, devant arriver d'un moment à l'autre, avant d'engager son gouvernement. A l'incitation de King, Riverdale téléphona ensuite à Londres pour demander l'autorisation d'accepter en principe le droit qu'aurait le Canada d'intégrer ses diplômés dans des escadrons canadiens.¹⁶⁴ L'*Air Ministry* hésita. Plutôt, “le secrétaire d'État à l'Air avait donné ordre à Lord Riverdale de ne pas lâcher pied”.¹⁶⁵ Ses instructions stipulèrent ce qui suit:

Le gouvernement du Royaume-Uni, à la demande du gouvernement canadien, accepterait que les élèves canadiens, à la sortie du programme d'entraînement, soient intégrés dans des unités opérationnelles de l'Aviation royale du Canada. . . .

Une condition s'appliquerait: le facteur régissant le nombre de ces élèves qui seraient intégrés de la sorte à quelque moment que ce soit devrait être la contribution financière que le gouvernement canadien s'est déjà dit prêt à fournir à l'égard du coût du programme d'entraînement.¹⁶⁶

L'*Air Ministry* ajouta cette condition afin de limiter le nombre d'escadrons de l'ARC qu'il lui faudrait affecter aux opérations. Il calcula qu'en fournissant l'équivalent des dépenses de 350 millions de dollars qu'engagerait le Canada au titre de l'entraînement aérien, il pouvait entretenir quinze escadrons de l'ARC. “Les autres membres d'équipages aériens du Canada devraient joindre les rangs de la RAF”, nota sur un ton sarcastique L.B. Pearson (qui participa indirectement aux discussions à Londres) dans ses mémoires, “et, à titre de concession pour notre sentiment national, ces personnes devraient être autorisées à arbore une feuille d'érable sur leur calot, ou le mot “Canada” à l'épaule, ou un quelque autre emblème national anoblissant du genre”.¹⁶⁷ King fut indigné lorsqu'il prit connaissance de la réponse des Britanniques. Il pensa que les Britanniques se dérobaient en mettant l'accent non plus sur la question du commandement mais sur celle des finances, ce qui signifiait que “l'organisation des unités de l'ARC

doit être mesurée à l'insensible aspect de la contribution financière, sans faire aucun cas de l'importante contribution de combattants apportée par le Canada, sous forme de pilotes, d'observateurs et de mitrailleurs".¹⁶⁸

King convoqua Riverdale et Brooke-Popham à son cabinet, où, avec Ralston et C.D. Howe, ils discutèrent jusqu'à près minuit mais firent peu de progrès. Le lendemain matin, soit le 16 décembre, Riverdale demanda discrètement si la lettre de l'*Air Ministry* serait jugée acceptable sans le dernier paragraphe, inadmissible celui-là, qui concernait les finances. Cela aiderait les choses, lui dit-on, mais Ralston, en particulier, voulait aussi que d'autres révisions fussent apportées.¹⁶⁹ Ralston et Riverdale discutèrent de la question, et King accrû la pression en chargeant son ministre d'informer Riverdale qu'en raison du besoin de faire une annonce publique, la question du moment choisi "avait cessé d'être une question technique, et qu'il s'agissait maintenant d'une affaire qui concernait profondément les deux gouvernements; que lui, en tant que chef de la Mission, devrait agir de sa propre autorité".¹⁷⁰ Ralston signala des réactions, déclarant à King "que Lord Riverdale était très bien. Qu'il pensait que celui-ci avait hâte que cette affaire soit réglée pour mon anniversaire [mais]... il avait beaucoup de difficultés avec sir Brooke-Popham (sic). Qu'il avait besoin de temps pour réfléchir tranquillement à la question".¹⁷¹

King lui laissa le temps de réfléchir jusque tard ce soir-là. Il trouva ensuite Riverdale et lui dit qu'ils devaient régler eux-mêmes cette affaire sur-le-champ.¹⁷² Le règlement qu'ils proposaient reposait sur la dernière version que Ralston et Riverdale avaient rédigée ce jour-là: "Sous réserve que le nombre d'hommes à intégrer ou à organiser en tout temps fassent l'objet de discussions entre les deux gouvernements, le gouvernement du Royaume-Uni accepte en principe comme conforme à l'intention des dispositions du paragraphe 15 du protocole d'entente que le gouvernement du Royaume-Uni, à la demande du gouvernement du Canada, prenne les dispositions voulues pour que les stagiaires canadiens, après avoir terminé le programme d'entraînement, soient intégrés dans des unités et formations opérationnelles de l'Aviation royale du Canada ou organisés en de telles unités et formations. Les modalités détaillées seraient arrêtées par un Comité intergouvernemental établi à cette fin en vertu du paragraphe 15".¹⁷³ Le paragraphe litigieux qui liait le nombre d'escadrons de l'ARC à une formule financière fut supprimé. Riverdale accepta de substituer les mots "*subject of discussion*" (sous réserve de discussions) aux mots "*subject of agreement*" (sous réserve d'un accord) que l'*Air Ministry* avait employés au début. En retour, Riverdale demanda que l'article potentiellement important "the" (les), qui précédait les mots "Canadian pupils" (stagiaires canadiens) soit retranché afin que l'expression ait une moins grande portée. Finalement, quelques minutes avant que sonne minuit, au bout de six semaines de négociations serrées, King et Riverdale signèrent l'accord.¹⁷⁴

L'édification du Plan d'entraînement

Dans les premières années de la guerre, la tâche première de l'ARC fut de relever le défi que posa le Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique (PEACB). Forte de 4 000 hommes seulement à la fin de 1939, l'ARC devait mettre sur pied et administrer non seulement son propre effectif de guerre affecté à la défense du territoire, de même qu'un nombre sans cesse croissant d'escadrons stationnés outre-mer, mais aussi une organisation d'entraînement largement dispersée, qui à l'origine était censée comprendre 33 000 militaires et 6 000 civils.¹

Quand la guerre éclata, l'ARC ne possédait que cinq aérodromes, et six autres étaient en construction.² Accroissant les liens cruciaux qui avaient uni entre les deux guerres l'ARC et le ministère des Transports, le chef de l'état-major de l'Air, le vice-maréchal de l'Air G.M. Croil, et J.A. Wilson, le contrôleur de l'aviation civile, convinrent le 3 octobre 1939 de collaborer à l'expansion rapide des installations. Le ministère des Transports choisirait l'emplacement des aérodromes et, après avoir reçu l'approbation de l'ARC, aménagerait les terrains d'atterrissement. L'aviation pour sa part concevrait et érigerait les bâtiments.³ Le choix des emplacements et les levés furent entrepris sur-le-champ, avant la signature de l'accord relatif au PEACB, afin de pouvoir faire le plus de travail possible avant l'arrivée de l'hiver.⁴ La réalisation d'un programme concret d'entraînement aérien eut pour résultat d'intensifier et d'accélérer la demande.

Au début de l'année 1939, l'aviation avait déjà passé avec le ministère du Travail une entente concernant la dispensation de cours de métier préalables à l'admission en vertu du programme fédéral-provincial de formation des jeunes, lequel avait été établi en 1937 pour venir en aide aux chômeurs. En septembre 1939, un millier d'hommes suivaient de tels cours et l'on en attendait un millier d'autres. Les deux écoles techniques existantes (la 1^{re} à Trenton et la 2^e au camp Borden) furent centralisées en un seul établissement, situé à l'hôpital [psychiatrique] de l'Ontario, à St. Thomas. Les diplômés du programme de formation des jeunes – après le mois de mai 1940, seuls les mécaniciens de moteurs et de cellules d'avion restèrent au sein du programme – se joignirent à d'autres recrues "s'en allant s'instruire à l'hôpital psychiatrique", et fournirent ainsi suffisamment de personnel de soutien essentiel pour combler les besoins immédiats.⁵ Le

recrutement d'équipes au sol ne posa jamais de véritables difficultés à l'ARC pendant la guerre, notamment après que l'on commença en 1941 à enrôler des femmes dans la *Canadian Women's Auxiliary Air Force* – qui reçut plus tard le nom de "Division féminine de l'ARC*."⁶

C'est l'industrie britannique qui devait principalement fournir les avions nécessaires. La Grande-Bretagne procurerait la plupart des avions d'entraînement avancés; le Canada, l'Australie et la Nouvelle-Zélande se chargerait du reste, soit 187 Harvard. Le coût des avions d'entraînement élémentaire incombait au Canada, et celui d'un grand nombre des moteurs à la Grande-Bretagne. Le programme, une fois pleinement établi, était conçu pour sortir toutes les quatre semaines de ses écoles 1 464 membres d'équipages aériens entraînés. La majorité de ces diplômés seraient canadiens, et l'ARC allait devoir former 1 536 recrues à chaque cycle d'entraînement (en tenant compte des échecs prévus), ou 19 968 par année. Parmi son propre groupe de diplômés, le Canada pouvait en conserver un petit nombre chaque année pour combler les places vacantes dans les escadrons de l'effectif de guerre affecté à la défense du territoire. Tous les autres diplômés devaient être mis immédiatement à la disposition du Royaume-Uni afin de servir outre-mer.⁷

Les conditions de service, autres que celles ayant trait à la solde et à la discipline, étaient celles qu'appliquait la RAF. L'ARC avait traditionnellement enrôlé ses pilotes-recrues au grade de sous-lieutenant d'aviation provisoire, mais maintenant tous les stagiaires étaient engagés au grade d'aviateur 2^e classe, soit le moins élevé dans l'aviation. En suivant leur entraînement de spécialistes, tous les élèves accédaient au grade d'aviateur-chef, et au moment de l'obtention de leur diplôme seraient promus sergent. Quelques pilotes et observateurs seraient choisis pour recevoir une commission d'officier après avoir terminé leur entraînement, et en juillet 1940, plusieurs mois après que les premiers stagiaires eurent obtenu leur diplôme, la proportion fut fixée à 33 p.c. Un autre groupe de 17 p.c., choisi parmi ceux qui "rendaient des services distingués, accomplissaient avec zèle leurs fonctions et faisaient montre de compétence sur le théâtre des opérations" recevait plus tard une commission d'officier.⁸ Même si le règlement de la RAF prévoyait que des mitrailleurs aériens puissent être promus au grade d'officier, aucune disposition ordinaire ne fut prise en ce sens pour les radionavigants (mitrailleurs) avant le mois de février 1941. Ensuite, 2 p.c. d'entre eux obtinrent une commission d'officier au moment de la remise de leur brevet, et 5 p.c. lors des opérations. Ces pourcentages furent tous deux augmentés rétroactivement à 10 p.c. au mois d'août, lorsque les pourcentages relatifs aux membres d'équipage entraînés purement comme mitrailleurs aériens – ce qui n'était pas prévu dans l'accord original – furent fixés à 5 p.c. et 15 p.c. Dans tous les cas, ceux qui obtenaient une commission n'étaient pas soumis au Canada à un entraînement différent ou supplémentaire pour les préparer à leur statut d'officier. De façon caractéristique, ils recevaient simplement un télégramme les informant qu'ils étaient promus, quelques jours après avoir

* L'expression courante était RCAF-WD, c'est-à-dire *Women's Division*. NDLR

obtenu leur brevet. Ce qui porta un pilote et son camarade, au début du programme, à dire: "et ainsi, sans recevoir la moindre instruction sur la manière de nous comporter, nous sommes devenus officiers".⁹

RÉSUMÉ DE L'ACCORD DE 1939 RELATIF AU PEACB

BESOINS EN AVIONS: 3 540 en tout

- 702 Tiger Moth et Fleet Finch (avions d'entraînement élémentaire), la moitié équipée de moteurs Moth, aux frais de la Grande-Bretagne
- 720 North American Harvard (monomoteurs d'entraînement), dont 533 (plus des moteurs de recharge), aux frais de la Grande-Bretagne
- I 368 Avro Anson (bimoteurs destinés à l'entraînement et à la navigation), fournis par le Royaume-Uni (moins les ailes)
- 750 Fairey Battle (pour l'entraînement des mitrailleurs-radio), fournis par le Royaume-Uni.

ENTRAÎNEMENT: conforme au programme de la RAF

STAGIAIRES:

Canada 80,64 p.c. de l'engagement
Australie 11,28 p.c. de l'engagement
Nouvelle-Zélande 8,08 p.c. de l'engagement

- Royaume-Uni
- droit de contribuer jusqu'à 10 p.c. des stagiaires (écoles élémentaires de pilotage et écoles d'observation aérienne)
 - engagement de suppléer les pénuries
 - stagiaires de Terre-Neuve inclus dans la contribution de la RAF

OBJECTIFS DE PRODUCTION FIXÉS POUR LE PLAN FONCTIONNANT À PLEIN RENDEMENT (toutes les quatre semaines)

544 pilotes ayant suivi un entraînement militaire

340 observateurs aériens

580 radionavigants (mitrailleurs)

Nota: besoins du Canada en matière de recrutement pour respecter ces engagements:
I 536 recrues à chaque cycle d'entraînement (en tenant compte des échecs), ou
19 968 recrues par année.

PERSONNEL BREVETÉ:

Membres brevetés de l'ARC affectés aux escadrons de la défense du territoire (maximum par année)

136 pilotes

34 observateurs

58 radionavigants (mitrailleurs)

Tous les autres mis à la disposition immédiate du Royaume-Uni et identifiés à leur dominion d'une manière quelconque, laquelle fera l'objet d'un accord

COÛT ESTIMATIF AU 31 MARS 1943: 607 271 210 \$

CONTRIBUTIONS:

le Royaume-Uni: 185 000 000 \$ en nature

le Canada: 66 146 048 \$ pour l'entraînement préparatoire et élémentaire au Canada

le reste: 356 125 162 \$ à diviser (en fonction du nombre de stagiaires)

le Canada: 80,64 p.c. - 287 179 331 \$

l'Australie: 11,28 p.c. - 40 170 918 \$

la Nouvelle-Zélande: 8,08 p.c. - 28 774 913 \$

La direction du PEACB ressortissait initialement au ministre canadien de la Défense nationale, et le chef de l'état-major de l'Air était responsable des fonctions administratives du programme. Néanmoins, on s'aperçut très tôt que la mise en marche du plan – et l'administration de l'ARC naissante – était une tâche d'une telle ampleur qu'elle nécessitait des arrangements administratifs distincts: le lieutenant-colonel K.S. MacLachan exerçait les fonctions de sous-ministre associé par intérim (Marine et Air) depuis le 8 septembre 1939, mais le 11 avril 1940, James S. Duncan, un cadre supérieur de la société *Massey Harris Company Ltd*, fut nommé au poste de sous-ministre associé par intérim (Air). Les succès militaires que les Allemands remportèrent ce mois-là au Danemark et en Norvège contribuèrent à faire ressortir encore davantage l'importance de la puissance aérienne, et le cabinet agit rapidement pour nommer un ministre de l'Air distinct. Le major C.G. Power, qui exerçait auparavant les fonctions de ministre des Postes, assuma le portefeuille de ministre de la Défense nationale (Air), le 23 mai 1940. Au mois de juillet, une autre loi créa un poste semblable pour la Marine.¹⁰

En dépit de sa présence importante et grandissante à Ottawa, l'ARC demeurait engagée à poursuivre des objectifs fixés ailleurs, formant des équipages pour combler les besoins de la *Royal Air Force*. Un comité permanent du Conseil de l'Air britannique, l'*Empire Air Training Scheme Committee* (Comité du Programme d'entraînement aérien de l'Empire), se réunissait habituellement toutes les deux semaines à Londres pour surveiller le rendement du programme et veiller aux intérêts plus étendus de l'organisation dans son ensemble qui intéressait tout le Commonwealth.¹¹ Un Conseil de surveillance, composé de représentants de chacun des quatre pays participant au PEACB, fut créé à Ottawa dans le but de surveiller les progrès accomplis par le programme au Canada. Les membres du Conseil se réunirent tous les mois, d'abord sous la présidence du ministre de la Défense nationale, mais ensuite sous celle du ministre de la Défense nationale responsable de l'Air. Les autres représentants du Canada comprenaient les ministres des Finances et des Transports, ainsi que le chef de l'état-major de l'Air. Un conseiller financier fut nommé pour administrer le grand nombre de comptes en cause. Chacun des trois partenaires d'outre-mer établit au Canada des missions de liaison aérienne pour protéger davantage leurs intérêts, la mission du Royaume-Uni étant la principale voie par laquelle les responsables du PEACB étaient tenus au courant des exigences opérationnelles et des changements apportés aux plans.¹² Les membres des diverses missions pouvaient visiter toute unité ou tout établissement du PEACB et adresser

directement toute observation ou recommandation au chef de l'état-major de l'Air ou au Conseil de surveillance.

Comme cela se faisait dans la RAF, les écoles élémentaires de pilotage (EEP) devaient être organisées et exploitées commercialement, sous la direction de civils. Quand la guerre avait éclaté, on avait passé avec quatorze autres aéro-clubs des contrats pour entraîner des pilotes, en plus des clubs qui le faisaient déjà depuis le mois de juin 1939. La place des aéro-clubs dans le PEACB fut bientôt fermement établie. Pour régler les détails, on forma un comité présidé par le sous-ministre de la Défense nationale, K.S. MacLachlan, et comprenant le chef de l'état-major de l'Air et le président de l'Association canadienne des aéro-clubs, le major Murton Adams Seymour, qui était l'élément moteur du groupe. Seymour avait fondé le premier aéro-club au Canada (à Vancouver) en 1915, avait servi outre-mer au sein du *Royal Flying Corps* en 1916 et 1917, et était rentré au Canada pour aider à mettre sur pied le programme d'entraînement du RFC Canada. Il continua de faire partie de l'état-major du RAF Canada jusqu'à la fin de la Première Guerre mondiale. Cet homme, qui fut un avocat pendant l'entre-deux-guerres, reçut le trophée McKee et fut nommé officier de l'Ordre de l'Empire britannique pour le travail qu'il accomplit en intégrant dans le PEACB la compétence des aéro-clubs en matière d'entraînement. Ce fut Seymour qui eut principalement l'idée de former vingt-six petites écoles élémentaires de pilotage, exploitées chacune par un ou deux aéro-clubs, afin de répartir dans tout le pays la charge de travail et les avantages, et ce, de façon plus égale qu'il n'aurait été possible de le faire avec les treize écoles plus grandes que l'on avait initialement approuvées.¹³

A deux exceptions près seulement, un aéro-club au Cap-de-la-Madeleine (Québec), géré par la société *Quebec Airways*, et un autre à Davidson (Saskatchewan), dirigé directement par l'ARC, les aéro-clubs participants furent réorganisés en tant que sociétés à responsabilité limitée en vertu de la Loi fédérale des compagnies. Chacun devait recueillir sur place un capital d'exploitation de 35 000 \$ afin de démontrer sa stabilité financière, l'appui de la communauté et sa bonne foi, et convaincre l'ARC qu'il pouvait fournir un personnel enseignant, administratif et technique compétent. Les entités ainsi formées étaient connues sous le nom de compagnies d'aviation (*Flying Training Companies*). Chacune touchait un montant mensuel pour l'administration de l'école, des allocations de fonctionnement et d'entretien, un paiement fixe par heure de vol et une allocation de vivres, ces sommes étant toutes soumises à une révision périodique. Ces paiements permettaient à une compagnie exploitée de façon efficace de réaliser un petit bénéfice; un dividende de 5 p.c. pouvait être déclaré, et toute différence devait être versée dans un fonds tenu par l'État. C'est ce dernier qui fournissait les avions et autres équipements importants, tandis que les compagnies étaient responsables des soins d'entretien quotidiens.¹⁴

C'est le *Toronto Flying Club* qui obtint le premier contrat. Sous le nom de *Malton Flying Training School Ltd*, cet aéro-club exploita la première EEP, à l'aéroport de Malton (Toronto). Le programme d'entraînement était encore assez confus lorsque l'école ouvrit ses portes en juin 1940, dans des circonstances difficiles – par exemple, toutes les pièces de recharge et les outils

étaient destinés à des avions Tiger Moth; les vingt et un avions fournis étaient des Fleet Finch. En dépit de problèmes de ce genre, l'entraînement dispensé dans les EEP exploitées par ces sociétés civiles prit progressivement de l'ampleur dans les mois qui suivirent.¹⁵

Les sociétés aériennes commerciales exploitèrent aussi des écoles de navigation aérienne (ENA). La *Canadian Pacific Airlines*, certaines des sociétés affiliées dont elle avait récemment fait l'acquisition et quelques sociétés indépendantes acceptèrent de gérer les dix écoles d'observation aériennes (EOA). Les contrats qui furent négociés étaient similaires à ceux qui avaient été passés avec les aéro-clubs, sans prévoir de bénéfices mais les paiements étant rajustés de manière à subvenir aux dépenses réelles. Toute l'instruction était dispensée par du personnel de l'aviation, mais les sociétés fournissaient les pilotes civils qui tenaient les commandes des avions transportant les élèves et les instructeurs lors des exercices de navigation. Ces pilotes, auxquels on donnait parfois le sobriquet de "chauffeurs de taxi" ou "chauffeurs de l'air", étaient "une grande source de réconfort" pour les élèves-observateurs qui, à l'occasion, amenaient leur avion à de nombreux kilomètres de la trajectoire de vol prévue et comptaient sur leurs pilotes pour les ramener de nouveau à la base.¹⁶

Trouver des instructeurs fut difficile. Les écoles de pilotage durent puiser dans les ressources peu nombreuses de l'aviation pour permettre à ceux dont on avait besoin d'acquérir les qualités voulues. Seule une poignée de pilotes militaires et commerciaux étaient disponibles, et ce n'est qu'en puisant dans le groupe des nouveaux diplômés des établissements d'entraînement de l'ARC, qui existaient déjà, que l'on pouvait en obtenir un nombre suffisant. Le temps pressait. La durée du cours de chacune des trois étapes de l'entraînement au pilotage fut vite réduite pour correspondre à la norme de huit semaines qu'appliquait la RAF en temps de guerre.¹⁷ Lorsque la guerre éclata, les élèves qui suivaient un entraînement avancé à Trenton furent considérés comme ayant obtenu leur brevet et reçurent leur affectation, tandis que ceux qui se trouvaient à l'étape de l'entraînement intermédiaire furent envoyés à l'école d'entraînement avancé. Cette réduction de la durée du cours libéra temporairement les installations d'entraînement intermédiaire du camp Borden, ce qui permit de donner à des pilotes civils plus de cours de recyclage et d'instructeurs. En janvier 1940, l'école d'entraînement avancé déménagea au camp Borden et se joignit à l'école d'entraînement intermédiaire pour former la base de la première École de pilotage militaire (EPM) du PEACB; l'école combinée continua de dispenser l'entraînement militaire et l'entraînement de pilotes-instructeurs à titre provisoire jusqu'à ce que le plan d'entraînement fût mis en branle. Le même mois, l'École de pilotes-instructeurs (EPI) du camp Borden – à l'origine, une section d'entraînement de pilotes-instructeurs, créée en juillet 1939 – déménagea à Trenton. Cette école fut plus tard désignée à nouveau sous le nom d'École centrale de pilotage (ECP).¹⁸ Les quelques recrues qui furent admises pour suivre un entraînement au pilotage dans le cadre du programme d'entraînement qui précéda immédiatement la guerre franchirent toutes les étapes de ce système. À leur grande déception, un grand nombre des premiers diplômés furent affectés à l'École des pilotes-instructeurs, où ils suivirent un entraînement en vue d'être

nommés à un poste d'instructeur au sein du PEACB au lieu de partir outre-mer se joindre à des escadrons opérationnels.¹⁹

Les instructeurs des écoles d'observation aérienne (EOA) et des écoles de bombardement et de tir (EBT) posaient un problème différent. On avait besoin d'un moins grand nombre de ces instructeurs, car chacun pouvait s'occuper d'un nombre passablement élevé de stagiaires à la fois, mais les catégories d'observateurs aériens et de radionavigants (mitrailleurs) étaient inconnues dans l'ARC avant la guerre: même dans la RAF, l'emploi d'observateurs et de mitrailleurs aériens spécialistes n'avait été décidé qu'au cours des deux dernières années de paix, et cette politique n'avait pas encore reprise au Canada, qui ne disposait pas de navigateurs, viseurs de bombes, mitrailleurs aériens ou radionavigants spécialistes. Il y avait bien des écoles de navigation, de radionavigation (radio) et d'armement aérien avant la guerre, mais elles dispensaient une partie du cours de pilotage et ses instructeurs étaient eux-mêmes principalement soit des pilotes soit des membres du personnel au sol. Ces hommes constituaient maintenant un petit groupe initial d'instructeurs pour les écoles d'armement et de radionavigation, et l'on engagea seize diplômés d'université, ayant fait des études appropriées en mathématiques, pour devenir instructeurs de navigation dans les premières écoles d'observation aérienne. À la longue, toutefois, c'est du plan d'entraînement lui-même que devaient provenir les instructeurs qui seraient affectés à ces services, comme ce fut le cas pour l'entraînement au pilotage.²⁰

En attendant, l'accord relatif à la construction d'aérodromes qui avait été passé avec le ministère des Transports portait fruit. Lorsque la guerre commença, le Canada possédait 153 emplacements d'aéroport enregistrés, dont plus de la moitié étaient aménagés. Un grand nombre d'entre eux ne convenaient pas à l'entraînement au pilotage, car ils se trouvaient dans des régions opérationnelles, montagneuses ou isolées, étaient trop rapprochés de la frontière internationale ou étaient soumis à des conditions atmosphériques défavorables. Parmi le reste, certains pouvaient accueillir plus d'une école. Vingt-quatre emplacements aménagés n'avaient besoin que de bâtiments supplémentaires pour qu'on puisse les utiliser immédiatement, et dix-huit de ces emplacements constituèrent la base initiale du Plan d'entraînement. D'autres nécessitaient d'importants travaux. Chaque aérodrome principal possédait habituellement deux pistes d'atterrissement auxiliaires, ou terrains de secours, qui y étaient associés. Ces pistes n'avaient pas les installations de la base principale mais pouvaient servir à s'exercer à décoller et à atterrir et à servir de pistes d'atterrissement de rechange s'il fallait fermer l'aérodrome principal. En tout, en comptant les aérodromes principaux et les terrains d'atterrissement de secours, on avait besoin de 75 emplacements distincts, et des équipes sur le terrain du ministère des Transports, accompagnées d'officiers de l'ARC, parcoururent le pays de long en large pour les trouver. Les aérodromes devaient avoir des zones d'approche sûres et leurs dimensions devaient être suffisantes; le sol devait être plat, bien drainé et ferme et l'on devait pouvoir disposer de services publics. Un approvisionnement suffisant en eau potable, condition qui fut sous-estimée au début mais eut plus tard une grande importance dans le choix des emplacements,

était essentiel mais parfois difficile à garantir, surtout dans les Prairies, où souvent les autres conditions étaient facilement remplies. Les écoles de bombardement et de tir exigeaient une vaste zone d'entraînement. Les écoles de pilotage militaire devaient avoir accès à des champs de tir aérien de plus petites dimensions.²¹

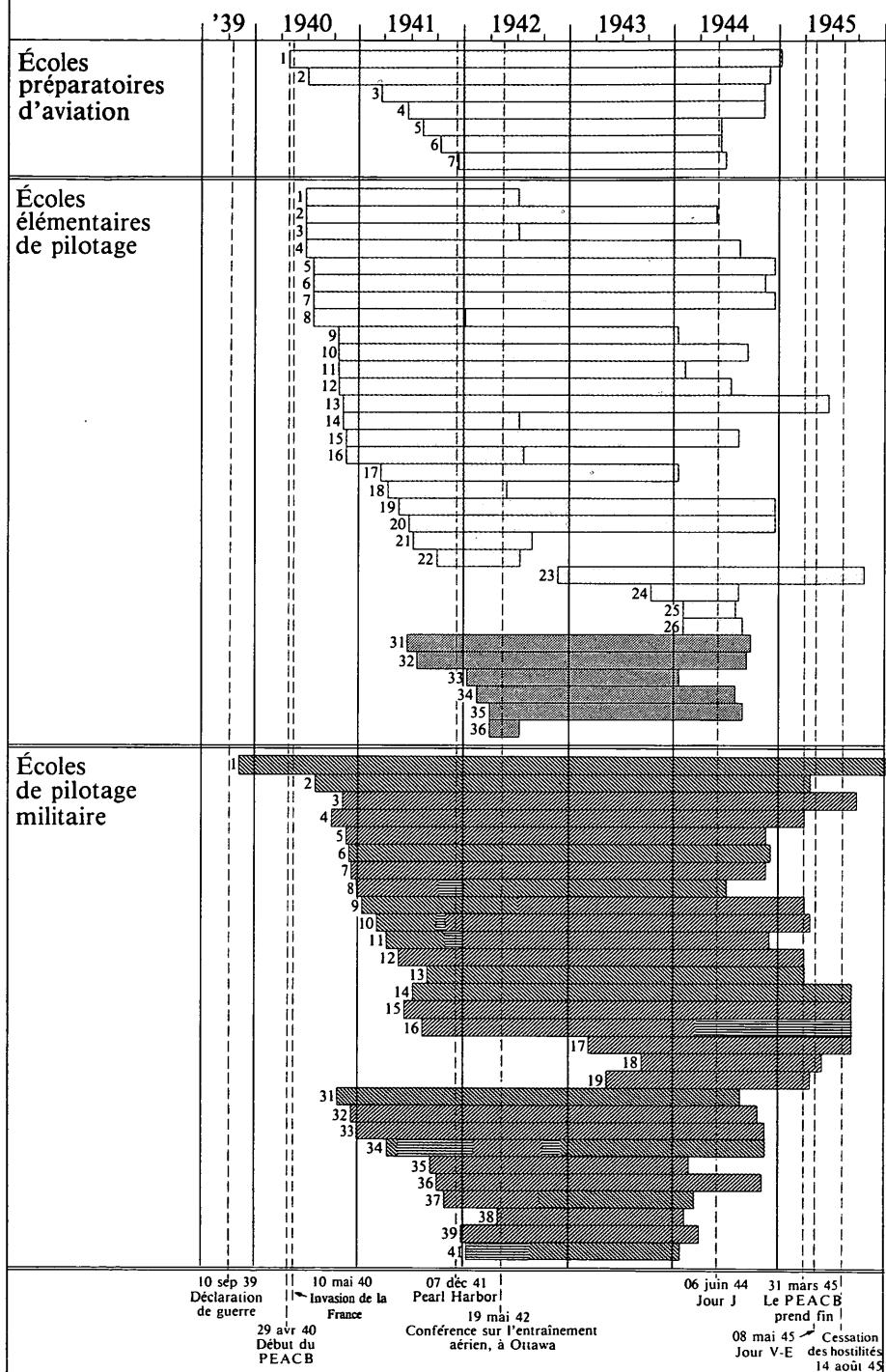
Les pressions politiques, toujours présentes, eurent étonnamment peu d'effet. Les lignes directrices décisionnelles en minimisèrent l'effet, et même les désirs du premier ministre pouvaient être écartés, et ils le furent. Mackenzie King représentait la circonscription de Prince Albert (Saskatchewan) à la Chambre des communes. Des démarches faites au niveau local et fédéral par cette collectivité jouèrent un rôle dans l'attribution de contrats relatifs à la réparation d'avions provenant d'écoles élémentaires de pilotage et au fonctionnement de la 6^e EOA, mais lorsqu'on prit la décision de fermer l'école en 1942, l'influence de King ne parvint pas à la renverser.²²

Pour garantir la surveillance efficace des travaux de construction entrepris dans le cadre du PEACB, le Conseil de l'Air décida d'en confier la responsabilité à R.R. Collard, vice-président et administrateur général de la société *Carter-Halls-Aldinger Construction* de Winnipeg; Collard se joignit à l'aviation en tant que directeur adjoint des travaux et des édifices, au grade de lieutenant-colonel d'aviation, et accéda plus tard au grade de vice-maréchal de l'Air. Quand le programme de construction fut mis en branle, on établit sur les lieux des sections du génie chargées de surveiller les travaux. Durant les quatre premières années et demie de la guerre, on élabora plus de 1 750 000 projets, on dressa environ 33 000 plans définitifs et la Direction des travaux et des édifices construisit plus de 8 300 bâtiments. Même si la Direction servait également l'effectif de guerre stationné au Canada, la plupart de ces travaux furent entrepris pour le compte du PEACB.²³

Il fallut approvisionner les aérodromes de la myriade de pièces d'équipement que nécessitait une aviation moderne. La plupart des tâches d'approvisionnement de l'ARC incombaient auparavant au Corps royal des magasins militaires, lui-même surchargé maintenant par l'expansion de l'armée, mais à la fin de 1939, une nouvelle Direction de l'équipement (ou de l'approvisionnement) de l'ARC se chargea de l'acquisition et de la distribution de vêtements et de matériel non technique. Commençant à travailler au début de 1940, une section du quartier général de l'ARC constituée spécialement à cette fin, établit des listes de l'équipement dont avait besoin chaque type d'école afin d'assurer un approvisionnement efficace. Des contrats furent ensuite passés par l'intermédiaire du ministère des Munitions et des Approvisionnements. Au mois de février, Croil fut en mesure de dire au Conseil de surveillance que ce travail était bien avancé et que l'on avait en main des commandes fermes de petits outils, d'équipement d'atelier, de mobilier de baraquement, de vêtements et d'articles divers.²⁴

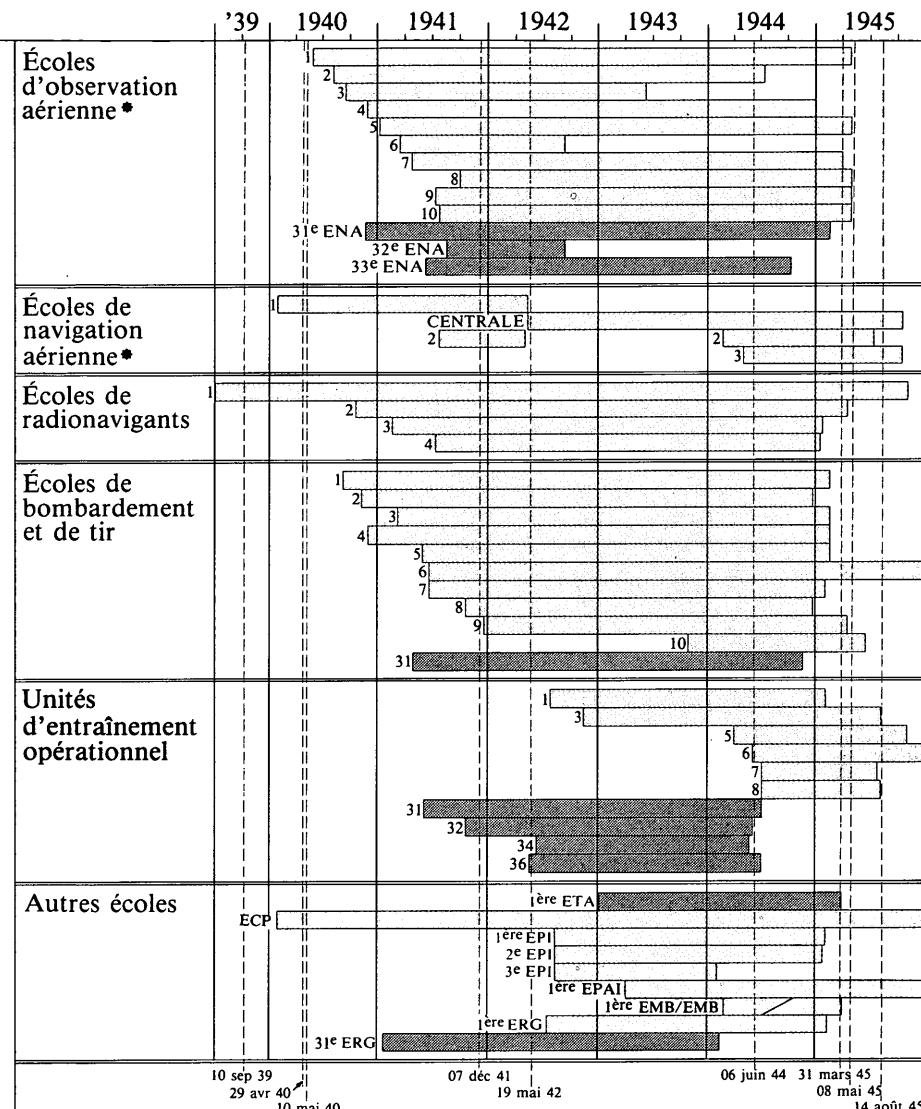
Ces commandes ne comprenaient pas l'équipement technique de spécialistes, les avions et les moteurs qui ne pouvaient venir que du Royaume-Uni. L'expédition de ces articles était irrégulière, mais après avoir discuté avec l'*Air Ministry* par l'entremise de la Mission de liaison aérienne du Royaume-Uni,

PLAN D'ENTRAÎNEMENT AÉRIEN DU COMMON-

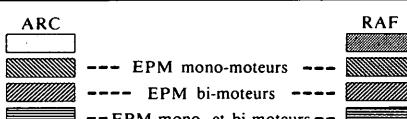


(Reproduit par le Service de cartographie du MDN)

WEALTH BRITANNIQUE - ÉCOLES D'AVIATION



LÉGENDE: Aviations:



Remarques: Les écoles de la RAF portaient les matricules 31,32, etc.

Le PEACB fut renouvelé en date du 1^{er} juillet 1942.

*Les ENA de la RAF dispensaient les mêmes cours que les EOA de l'ARC. Les cours des ENA canadiennes étaient plus avancés.

Abréviations: ECP - École centrale de pilotage

EPAI-Ecole de pilotage aux instruments

EMB - École de mécaniciens de bord

EPI-École de pilotes-instructeurs

ERG - École de reconnaissance générale

ETA-École de tir de l'aéronavale

Croil informa le ministre de la Défense nationale, en avril 1940, que l'on ne s'attendait à aucun retard sérieux dans l'arrivée de l'équipement provenant d'outre-mer.²⁵ Ce jugement se révéla trop optimiste. Les catastrophes des mois de mai et de juin 1940, et les crises subséquentes causées par les attaques des sous-marins allemands, signifièrent que le PEACB continua de souffrir de problèmes d'équipement.

Il était essentiel d'exercer des contrôles financiers appropriés, et la Direction de la solde et des comptes de l'ARC s'étendit en conséquence. Les responsabilités de cette Direction étaient spécialement compliquées car l'ARC remplissait deux fonctions distinctes au Canada: l'entraînement aérien et la défense du territoire. Il fallait établir des comptes séparés pour chacune de ces deux fonctions, étant donné que les dépenses engagées au titre du PEACB étaient divisées entre les partenaires du Commonwealth et que le Canada était seul responsable de l'effectif de guerre affecté à la défense du territoire. Une formule de partage des frais fut établie pour les unités qui servaient à la fois les escadrons stationnés au pays et le Plan d'entraînement, et ce, en fonction de la quantité de temps et d'efforts consacrée à l'un ou l'autre secteur. Ainsi, au 1er janvier 1940, on estima que le quartier général de l'ARC consacrait environ 70 p.c. de ses efforts au PEACB et 30 p.c. aux problèmes intérieurs.²⁶

Le Commandement d'entraînement aérien d'avant-guerre, qui avait été formé en 1938 en tant qu'extension du Groupe d'entraînement créé trois ans plus tôt seulement, était manifestement trop petit pour surveiller cette organisation qui prenait de plus en plus d'ampleur. Il reçut en janvier 1940 une nouvelle désignation, soit celle de la 1^{re} Région d'entraînement aérien; trois autres régions* furent établies en mars et en avril, et chacune relevait directement du quartier général de l'ARC à Ottawa. Chaque région, qui possédait ses propres services de recrutement et de personnel, ses propres dépôts d'approvisionnement et de réparation et ses propres écoles d'entraînement aérien, devait être aussi autonome que possible, et des sites furent choisis en conséquence.²⁷ Comme l'ARC ne pouvait espérer combler tous les besoins de ces régions en matière d'effectifs, les trois partenaires d'outre-mer convinrent de fournir une partie de leur propre personnel et de leurs propres instructeurs.²⁸ En pratique, cela signifiait un appui de la part de la *Royal Air Force*. Les premiers éléments d'un contingent de quatre-vingt-cinq aviateurs britanniques et de cent quatre-vingt-deux non-officiers, que l'on avait demandés en décembre 1939, débarquèrent en janvier 1940. En tout, environ trois cents aviateurs, y compris une proportion d'Australiens et de Néo-Zélandais, furent ainsi détachées au Canada.²⁹

En réponse à une demande concernant la nomination d'un directeur de l'entraînement au quartier général de l'ARC, l'*Air Ministry* désigna le commodore de l'Air Robert Leckie. Ce dernier avait commandé en 1919 l'infortuné CAC qui se composait de deux escadrons; détaché de la RAF en 1920 et 1921, il avait rempli les fonctions de directeur des opérations aériennes pour le compte du Conseil de l'Air canadien. Par la suite, sa carrière l'avait amené dans

* Ces quatre régions étaient appelées en anglais *Training Commands*. NDLR.

de nombreuses parties du monde et lui avait permis d'acquérir de l'expérience dans tous les types d'opérations aériennes; il exerçait les fonctions de commandant de la RAF en Méditerranée, à Malte, lorsqu'on l'informa de son transfert imminent. Leckie était prêt à partir avec le groupe principal de ceux qui étaient détachés au Canada, mais l'ARC n'était pas tout-à-fait disposée à l'accueillir de nouveau au pays.³⁰

A l'exception du chef de l'état-major de l'Air, Leckie était plus ancien en grade que n'importe quel autre officier de l'ARC, y compris le commodore de l'Air G.O. Johnson, le chef de la Division d'organisation et d'instruction au quartier général de l'ARC et le supérieur désigné de Leckie. Johnson aurait pu être promu, ou l'on aurait pu accorder à Leckie une commission temporaire de l'ARC avec une date de nomination ultérieure, mais deux autres commodes de l'Air, E.W. Stedman et L.S. Breadner, étaient tous deux supérieurs en grade à Johnson et l'ARC n'était pas prête à changer leurs postes et bouleverser ses propres méthodes de promotion. Entre temps, l'ancienneté de Leckie était protégée par les lois sur les forces étrangères présentes au Canada et au Royaume-Uni. La situation sembla si inextricable à l'ARC que Croil déclara dans un câble adressé à l'*Air Ministry* qu'"il est évident qu'une autre personne devrait être nommée à la place du commodore de l'Air Leckie pour éviter les complications". En réponse, on lui indiqua que l'*Air Ministry* jugeait qu'il lui fallait "insister pour que . . . l'affectation de Leckie demeure inchangée. . . [et qu'il parlait de l'affaire]. . . avec le haut-commissaire du Royaume-Uni au Canada par l'entremise du *Dominions Office*". Peu de temps après, Leckie partit pour le Canada. Pendant ce temps, Croil tenta une nouvelle fois de trouver une solution au problème. Il demanda que la nomination de Leckie fût transférée à la Mission de liaison aérienne britannique, hors de la hiérarchie de l'ARC. Cette suggestion fut elle aussi rejetée.³¹

Leckie arriva au Canada au début du mois de février 1940. Il se mit rapidement au travail sous les ordres de Johnson, qui était moins ancien en grade, avait moins d'années de service et était plus jeune que lui. En fait, aucun problème ne survint et au mois de novembre, principalement à cause des activités élargies du Plan d'entraînement aérien, la Direction de l'entraînement fut élevée au niveau d'une division du quartier général; celle-ci comprit trois directions: la Direction de l'entraînement aérien, la Direction de la formation technique et la Direction des programmes et de l'équipement.³² En tant que représentant de l'entraînement, Leckie, à l'instar des autres chefs de division, siégea au Conseil de l'Air et releva directement du chef de l'état-major de l'Air.

Cette réorganisation du quartier général n'en fut qu'une parmi plusieurs. À partir de la période qui avait immédiatement précédé la guerre, le quartier général de l'ARC s'était étendu en élevant au niveau de division (le principal élément de son organisation) les directions ou services auxquels avaient été confiées les nouvelles responsabilités les plus importantes, plutôt que d'élargir simplement les services d'état-major existants et d'y greffer des sections subordonnées. De cette façon, le quartier général se développa jusqu'à comprendre huit divisions en 1942: l'état-major de l'Air, l'organisation, le personnel, l'approvisionnement, le génie aéronautique, l'entraînement, les

comptes et les finances et le chef de l'État-major de l'Air. Cette lourde organisation fut maintenue jusqu'à la dernière année de la guerre, quand on fusionna les huit divisions en cinq: l'état-major de l'Air, le personnel, l'approvisionnement et l'organisation, la recherche et le développement et l'entraînement. Cette dernière fonction fut supprimée de l'organisation en août 1945. À cette date, Leckie était parti depuis longtemps, ayant été transféré à l'ARC en 1942 et nommé chef de l'état-major de l'Air en janvier 1944.³³

Pendant ce temps, l'engagement de recrues pour l'ARC progressait lentement, ce qui était surprenant pour ceux qui tentaient de s'enrôler mais qui ne l'est pas du tout quand on examine la situation rétrospectivement. En octobre 1939, l'effectif de guerre de l'ARC fut fixé à 1 500 officiers et 15 000 aviateurs, et des quotas furent émis en conséquence. Pendant les quelques mois qui suivirent, l'enrôlement se fit lentement, le souci premier étant d'obtenir suffisamment d'hommes de métier compétents et d'aide professionnelle pour les services au sol de l'aviation. Pendant que l'on fixait les chiffres concernant les effectifs, les officiers recruteurs s'occupèrent principalement de faire passer des entrevues préliminaires, des tests professionnels et des examens médicaux. En février 1940, l'effectif de guerre fut élevé à 3 500 officiers et 41 000 aviateurs, chiffres onze fois supérieurs à ceux de l'effectif du temps de paix. Cependant, il était impossible de recruter et d'entraîner tous ces gens en même temps, et l'on décida de mettre sur pied un effectif restreint de 2 400 officiers et 28 000 aviateurs dans les limites de ces effectifs autorisés. Ces chiffres comprenaient le personnel assigné à l'effectif de guerre chargé de la défense du territoire (8 500 officiers et non officiers) et le personnel limité que l'on prévoyait alors d'envoyer outremer (1 000 de plus); quand au reste, soit 20 900 hommes, on en avait principalement besoin pour le Plan d'entraînement aérien.³⁴

Entre le mois de septembre 1939, quand les centres de recrutement ouvrirent leurs portes, et le 31 mars 1940, environ 3 000 jeunes hommes firent une demande en vue de suivre un entraînement aérien. Seuls 229 d'entre eux, assez pour combler les places qui étaient immédiatement disponibles dans les aéro-clubs, pouvaient être acceptés. En outre, quelques pilotes civils satisfaisant à toutes les conditions requises furent engagés directement.³⁵ Ces hommes ne faisaient pas partie du quota canadien de recrues destinées au PEACB, qui ne furent pas acceptées avant le mois d'avril. Entre temps, des candidats impatients continuèrent de se présenter aux centres de recrutement, pour se faire dire qu'il y avait "une liste d'attente longue de dix kilomètres".³⁶ Les recruteurs passèrent des heures à expliquer qu'il y avait bien des préparatifs à faire avant que l'entraînement aérien puisse commencer sur une grande échelle. Les stagiaires éventuels furent renvoyés chez eux en leur disant de se tenir prêts à être appelés.

Il n'y avait pas de liste d'attente pour les pilotes-cadres et les instructeurs de pilotage. Le Conseil de surveillance autorisa les aéro-clubs constitués en société à nommer comme instructeurs, en plus de civils chevronnés et compétents, des candidats prometteurs qui étaient rapidement enrôlés dans l'ARC. On fit effectuer à certaines de ces personnes des heures de vol supplémentaires (pour les amener au niveau minimum de 150 heures) et on les envoya suivre un cours préliminaire d'instructeur de pilotage dans une école civile ou un aéro-club

choisi. Elles s'entraînaient ensuite à l'École centrale de pilotage pendant quatre semaines, étaient promues au grade de sergent et étaient finalement affectées à une EEP en congé sans solde; l'enrôlement protégeait cet investissement que faisait l'ARC en dissuadant ces instructeurs nouvellement brevetés de trouver ailleurs un emploi plus lucratif. L'entraînement préalable de futurs instructeurs de niveau élémentaire dans les écoles civiles et les aéro-clubs se poursuivit jusqu'au milieu de l'année 1941, une fois que l'on eut accumulé un petit surplus. On mit alors fin au programme et les remplaçants furent choisis au besoin au sein du groupe des diplômés ordinaires du PEACB.³⁷

Comme cela s'était produit vingt-cinq ans plus tôt, un grand nombre d'Américains offrirent leurs services. L'ARC s'occupa de ces demandes avec un peu plus de tact que ne l'avait fait le gouvernement britannique pendant la Première Guerre mondiale. Ceux qui vivaient au Canada ou indiquaient une adresse au pays étaient traités comme étant Canadiens. Aux autres, on ne fournissait des renseignements détaillés que s'ils se rendaient à une unité de recrutement canadienne. Au début, le quartier général de l'aviation examina les dossiers de tous les volontaires qui résidaient aux États-Unis et répondit avec tact aux meilleurs d'entre eux que l'on prendrait leur demande "en considération" s'ils venaient au Canada pour la renouveler. Ensuite, le règlement fut modifié pour permettre d'enrôler dans les Forces canadiennes des ressortissants étrangers, sans que ceux-ci aient à prêter serment à Sa Majesté le Roi, et d'autoriser qu'ils soient promus au grade d'officier au sein de l'ARC en temps de guerre.³⁸

En même temps, le Canada consulta secrètement les autorités américaines qui confirmèrent qu'elles ne s'opposaient pas à ce que l'on enrôle des ressortissants américains à condition que cela se fasse discrètement de façon à ne pas se mettre à dos l'important élément isolationniste qui existait aux États-Unis.³⁹ Le recrutement fut donc confié à un groupe semi-secret, le Comité Clayton Knight, qui fut constitué à cette fin au printemps de 1940. Les principaux membres de ce comité étaient trois aviateurs de la Première Guerre mondiale: Clayton L. Knight, C.R. Fowler et H.F. Smith. Ce dernier, promu au grade de lieutenant-colonel d'aviation dans l'ARC, agit comme directeur du comité. Au mois de septembre, ce comité avait mis sur pied une vaste organisation dont le bureau principal se trouvait à l'hôtel Waldorf-Astoria, à New York. Les personnes avec qui l'on se mettait en rapport se voyaient offrir un poste au sein de l'ARC ou de la RAF, ou un emploi civil en qualité d'instructeur de niveau élémentaire, de pilote-cadre ou de pilote du *Ferry Command* de la RAF. Après que le Département d'État l'eût averti, sur un ton amical mais correct, que l'on enfreignait de façon manifeste les lois de neutralité des États-Unis, le gouvernement canadien créa en janvier 1941 la *Dominion Aeronautical Association Ltd* pour que les activités du Comité restent dans des limites acceptables. En théorie, le comité Clayton Knight trouvait des recrues pour l'Association plutôt que pour l'ARC, bien que la première fonctionnât en réalité comme partie intégrante de la Direction des effectifs de l'aviation.⁴⁰ (Voir l'Annexe C.)

En avril 1940, l'aviation rappela 166 candidats aux centres de recrutement et

les envoya au 1^{er} Dépôt des effectifs, à Toronto. Le 29 avril 1940 (le "Jour J"), 164 de ces hommes s'assemblèrent à la 1^{ere} EPA pour y suivre le premier cours dispensé dans le cadre du PEACB.⁴¹ Presque au même moment, le PEACB fit face à la seule crise qui menaça jamais sérieusement son existence, quand les Allemands, après avoir attaqué le Danemark et la Norvège, lancèrent une offensive contre la Belgique, les Pays-Bas et la France, qui se solda par la chute de cette dernière en juin. Devant ces catastrophes, on discuta de la possibilité de réduire ou d'abandonner le Plan d'entraînement aérien afin de fournir immédiatement le maximum de renforts au Royaume-Uni. La position des Britanniques paraissait très désespérée, et le nouveau ministre de la Défense nationale en charge de l'Air, C.G. Power, se rangea du côté de ceux qui proposaient d'envoyer le plus de pilotes canadiens possible au Royaume-Uni. Les Britanniques eux-mêmes, cependant, conservèrent leur calme. Le 20 mai, ils écrivirent que "la meilleure façon de poursuivre la guerre de façon efficace est de respecter les plans qui ont été établis pour le Plan d'entraînement aérien et d'accélérer au maximum leur mise en oeuvre."⁴²

Cette instruction, qui fut donnée au moment où, en France, les divisions allemandes scindaient les forces alliées à l'ouest d'Abbeville et repoussaient le Corps expéditionnaire britannique jusqu'à Dunkerque, était assez claire. Qu'elle fut réalisable était une autre affaire. Le 23 mai, le Royaume-Uni informa le gouvernement canadien que "compte tenu de la probabilité plus forte qu'à la prochaine étape des bombardements ennemis les objectifs soient les usines d'avions et de moteurs d'avion de notre pays, nous en sommes venus à regret à la conclusion qu'il faudrait suspendre pendant deux mois l'exportation d'avions Battle et Anson (cellules et moteurs), mesure qui est sujette à révision en fonction de la situation de la guerre".⁴³

Il n'y avait aucune pénurie d'avions d'entraînement élémentaire et de monomoteurs d'entraînement avancé. Les appareils destinés à l'entraînement élémentaire étaient fabriqués au Canada et l'approvisionnement était déjà en avance sur les besoins initiaux. La fabrication aux États-Unis des Harvard destinés au PEACB allait, elle aussi, bon train. De plus, le stock de monomoteurs d'entraînement augmenta après la débâcle de la France, quand le Royaume-Uni prit à sa charge les contrats que la France avait passés avec les États-Unis. En ce qui concernait ces avions, le gouvernement canadien pouvait, ainsi que le demande la Grande-Bretagne, "continuer de faire tout son possible pour le rendre [l'entraînement] le plus productif possible, dans les délais les plus brefs".⁴⁴ Cependant, les bimoteurs d'entraînement étaient une toute autre affaire. L'Anson, qui servait à entraîner toutes les catégories de membres d'équipage aérien, était indispensable, et toute pénurie toucherait de façon particulière la formation de pilotes entraînés. Jusqu'au début du mois de juin, le Canada n'avait reçu que cinquante-neuf de ces appareils. Le manque de bimoteurs d'entraînement signifiait que l'on serait forcé de rajuster d'une certaine façon les plans d'entraînement, et plusieurs écoles de pilotage militaire (EPM) ouvrirent temporairement leurs portes en tant qu'écoles d'entraînement au pilotage de monomoteurs.⁴⁵

Les Britanniques laissèrent entendre que l'arrêt des livraisons n'était que

temporaire, mais celles-ci étaient déjà très en retard, situation qui, d'ailleurs, ne connaîtrait pas de changement.⁴⁶ Il était évident que la solution à long terme résidait dans la construction au Canada de bimoteurs d'entraînement. Les cellules d'avion ne posaient pas de problème particulier – quelques entreprises canadiennes s'occupaient déjà d'assembler des pièces d'Anson et de fabriquer des ailes – mais les moteurs étaient une autre paire de manches, car le Canada n'en fabriquait pas lui-même. En quelques jours, C.D. Howe, ministre des Munitions et des Approvisionnements, avait trouvé une source de moteurs appropriés à la *Jacobs Aircraft Company* de Pottstown (Pennsylvanie). Son ministère entreprit immédiatement de négocier une commande de 2 300 moteurs Jacobs, à un prix d'environ 10 millions de dollars. En même temps, il prit des dispositions pour que plusieurs fabricants canadiens participent à la construction et à l'assemblage de cellules d'Anson, lesquelles seraient modifiées pour recevoir le nouveau moteur et les instruments américains. L'obtention en sous-traitance de pièces et la fabrication d'avions furent confiés à une nouvelle société de la Couronne, la *Federal Aircraft Ltd*, dont le siège fut établi à Montréal. La Société, qui fut constituée au mois de juin et reçut une première commande de mille avions, était censée livrer son premier appareil au mois en février 1941.⁴⁷

Les avions n'étaient qu'une partie de la solution au problème des nouvelles demandes imposées par la guerre. On aurait besoin d'encore plus d'équipages aériens – aucun n'ayant encore été formé. Tirant avantage du surplus d'avions d'entraînement élémentaire qui existait, l'ARC décida audacieusement, le 28 mai 1940, d'ouvrir huit EEP avant le 22 juillet, au lieu des deux prévues. C'était un risque qu'elle prenait là; il n'y avait alors qu'assez d'avions d'entraînement avancé et d'instructeurs pour équiper deux EPM, au lieu des cinq qui étaient requises pour absorber les stagiaires sortant de huit EEP. Au mois de juillet, l'ARC prévoyait d'ouvrir huit EPM avant la fin de l'année, soit trois de plus que le nombre prévu dans l'accord original, en dépit des retards et des pénuries de bimoteurs d'entraînement. Les ouvertures d'écoles furent rapidement accélérées, les moyennes étant tout juste inférieures à six semaines pour les EPM ouvertes en 1940 et de près de dix-neuf semaines pour les EEP. Toutefois, la fourniture d'avions se révéla insuffisante. Quand la 7^e EPM, à MacLeod (Alberta), ouvrit ses portes, elle n'avait que trois des trente-six appareils qui lui aient été alloués, et la 8^e EPM, à Moncton (Nouveau-Brunswick), qui était en avance de seize semaines sur le programme, n'en disposait que de quatre.⁴⁸

L'entraînement des pilotes fut raccourci, bien qu'à pas mesurés correspondant aux changements apportés au programme d'entraînement appliqué au Royaume-Uni. Dans ce pays, le cours dispensé dans les EPM fut réduit progressivement de seize à dix semaines, principalement en transférant des sujets comme le tir et le vol en formation à des groupements de la RAF – appelés maintenant unités d'entraînement opérationnel (UEO) – sous la direction du *Bomber Command*, du *Fighter Command* et du *Coastal Command*. Ces derniers n'étaient pas en faveur de cette mesure, car les UEO, notamment les unités de bombardiers lourds, étaient déjà congestionnées et surchargées de travail; ils considéraient que la solution à leurs problèmes consistait à augmenter le niveau de

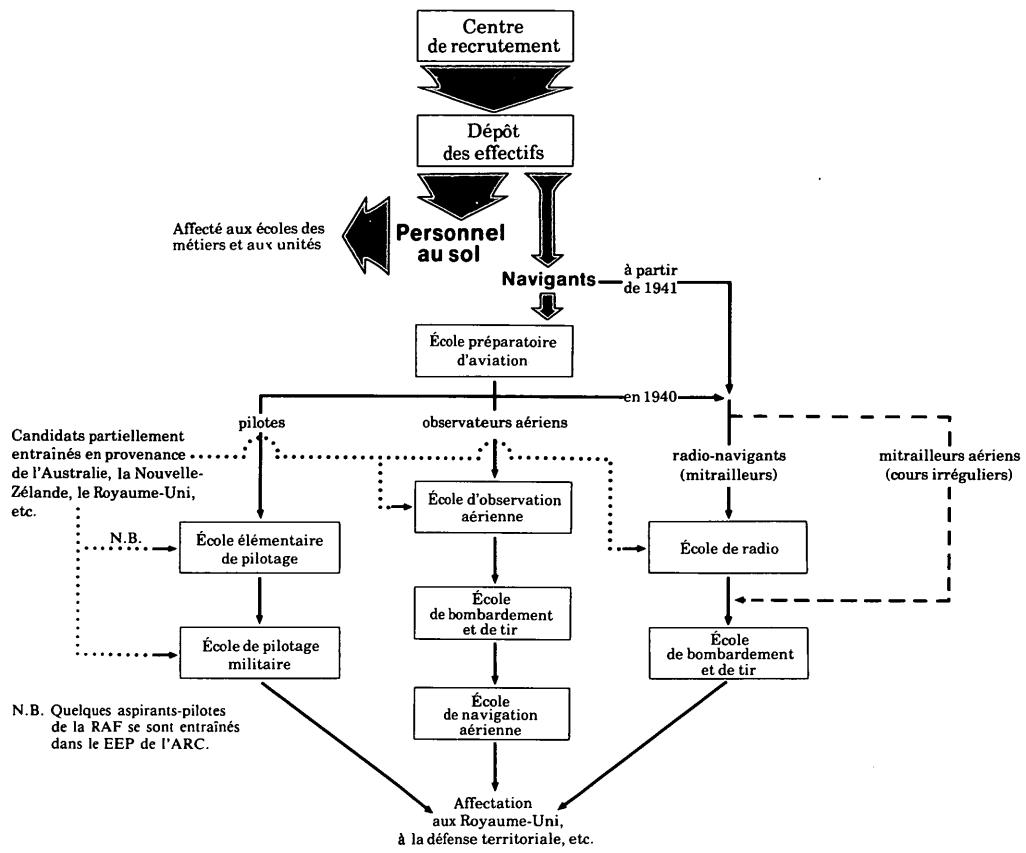


TABLEAU I
CHARTE DU DÉBIT DE L'ENTRAÎNEMENT
DES NAVIGANTS
(JUSQU'EN 1942)

l'entraînement de base. Les UEO étaient cependant équipées des mêmes avions de première ligne que les commandements dont elles relevaient. Ces appareils qui ne pouvaient être expédiés hors de la Grande-Bretagne, étaient à l'époque plus faciles à trouver que des avions d'entraînement avancé. En outre, il y avait une pénurie d'instructeurs, d'équipement de radionavigation et d'opérateurs dans les écoles de pilotage, et trop peu d'aérodromes auxiliaires pour que l'entraînement soit tout à fait efficace. Les installations de tir aérien étaient également très restreintes au Royaume-Uni, et les exercices de tir en vol que faisaient les pilotes-stagiaires devaient passer après ceux qu'effectuaient les observateurs et les mitrailleurs aériens. Les UEO n'eurent donc pas d'autre choix que de supporter une plus grande part de la charge d'entraînement. Les programmes des écoles formant les pilotes de la RAF furent modifiés en conséquence.⁴⁹

Il fallut aussi ajuster l'entraînement dispensé ailleurs si l'on voulait que de toutes les EPM sortent un "produit" semblable. La durée des cours de pilotage du PEACB fut d'abord réduite de huit semaines à sept dans les EEP et de seize semaines à quatorze dans les EPM pour se conformer à ce qui se faisait en Grande-Bretagne. En octobre, la durée des cours donnés dans les EPM fut de nouveau diminuée, à dix semaines cette fois. Dorénavant, les stagiaires suivant le cours de pilotage militaire ne feraient plus un stage de deux semaines dans une école de bombardement et de tir pour y effectuer des exercices réels de bombardement et de tir en vol non simulé. Cet entraînement fut plutôt reporté au moment où ils étaient affectés à une UEO outre-mer. L'élimination de cette section "d'armement appliquée" au programme effaça l'importante distinction entre les étapes intermédiaire et avancée du cours de pilotage militaire. Ces deux étapes furent donc fusionnées, et les EPM remplacèrent leurs escadrons distincts d'entraînement intermédiaire et avancé par deux escadrons identiques, couvrant chacun le même cours. Après d'autres améliorations, ces changements firent augmenter le nombre d'élèves qu'accueillait chaque EPM; ce nombre passa de quarante élèves toutes les quatre semaines à cinquante-six tous les vingt-quatre jours. Pour suivre ce rythme, on augmenta sensiblement le nombre de stagiaires dans les EEP. Ces changements, combinés au rythme accéléré avec lequel on ouvrit des écoles, firent plus que doubler le nombre de pilotes formés dans le cadre du PEACB; ceux-ci passèrent d'un nombre prévu de 3 196 en 1940-1941 à un nombre réel de 7 756.⁵⁰ Cependant, la qualité de l'entraînement en souffrit forcément aux dépens de la quantité, et cela fut particulièrement vrai pour les diplômés d'outre-mer, qui se virent nécessairement soumis à une plus longue période d'inactivité entre l'EPM et l'UEO, période durant laquelle il y avait de fortes chances que les compétences qu'ils avaient nouvellement et rapidement acquises diminuent considérablement.

Les autres catégories de membre d'équipage ne connurent pas l'expansion rapide de l'entraînement des pilotes. Seuls de légers changements furent apportés aux cours que suivaient les observateurs aériens et les radionavigants (mitrailleurs aériens). Le 27 mai 1940, la 1^{re} EOA à Malton (Ontario), et la 1^{re} École de radionavigants (ER), à Montréal, accueillirent leurs premiers groupes d'élèves. Au total, 115 observateurs et 149 radionavigants (mitrailleurs aériens)

obtinrent leur brevet en 1940. Rien n'avait été prévu dans l'accord de 1939 pour l'entraînement des mitrailleurs spécialistes, mais à mesure que l'année 1940 avançait, l'ARC jugea souhaitable d'instruire un nombre limité de ces spécialistes (sans les entraîner à la radionavigation) afin d'accélérer la formation d'équipages aériens.⁵¹ Au mois de novembre, les cinquante-quatre premiers d'entre eux obtinrent leur brevet, et tous furent affectés au sein de l'effectif de guerre assigné à la défense du territoire. L'entraînement des mitrailleurs spécialistes se déroula par la suite de façon intermittente jusqu'à ce qu'un programme fût établi en 1942.⁵²

Après la chute de la France, le gouvernement britannique demanda l'autorisation de transférer en bloc quatre EPM au Canada afin de les retirer de ce qui était maintenant devenu un front actif. Power avait assuré à Sir Gerald Campbell, le haut-commissaire de Grande-Bretagne, qu'il était possible de fournir les installations que nécessiteraient les quatre écoles, ainsi que les autres, quelle qu'elles soient, que l'*Air Ministry* pourrait vouloir transférer, sans que cela n'entrave le rendement du PEACB. Le Royaume-Uni, spécifia-t-il, devrait supporter tous les frais de fonctionnement, ainsi qu'une partie des dépenses d'immobilisation relatives à l'aménagement d'aérodromes, la proportion exacte devant être convenue plus tard. Les Britanniques acceptèrent cette offre et les conditions qui y étaient assorties, modifiant la demande initiale pour qu'elle comprenne huit EPM, deux EOA, une EBT, une ERG, une ENA et une école de torpillage aérien. Le gouvernement canadien était prêt à recevoir ces unités avant la fin de l'année, mais l'*Air Ministry* décida de retarder le transfert jusqu'à ce qu'il soit certain de l'issue de la bataille d'Angleterre.⁵³ L'aménagement des emplacements fut maintenant accéléré encore davantage. On demanda parfois aux entrepreneurs de commencer les travaux sans attendre le décret requis. Les travaux de construction, qui, selon les prévisions initiales, devaient durer deux ans et demi, furent terminés à 90 p.c. au mois de novembre 1940.⁵⁴

La première école britannique à déménager au pays fut la 7^e EPM, où s'instruisaient des élèves-pilotes de l'Aéronavale.* On se hâta d'aménager à Kingston (Ontario) un emplacement qui, au départ, était censé être prêt en juin 1941, afin d'accueillir cette école. Pour éviter toute confusion avec les écoles du PEACB, l'école britannique changea de numéro et devint la 31^e EPM, établissant ainsi un ordre de numérotation pour les écoles de la RAF situées au Canada. Le personnel commença à arriver à Kingston le 9 septembre, pendant que les peintres et les menuisiers mettaient encore la dernière touche au camp. À la fin du mois, l'EPM était prête, mais comme le premier contingent d'élèves-pilotes de l'Aéronavale britannique n'était pas censé arriver avant le mois de janvier, l'école commença à entraîner de nouveaux élèves réguliers du PEACB. Deux promotions sortirent ainsi de l'école avant que les instructeurs ne commencent à entraîner des pilotes britanniques. Quatre autres écoles déménagèrent au Canada dans les derniers mois de l'année 1940: la 32^e EPM à Moose Jaw (Saskatchewan), la 33^e EPM à Carberry (Manitoba), la 31^e ENA à Port

* *Fleet Air Arm* (britannique)