

Ensuite, en juin 1941, le Comité de défense du Cabinet britannique accepta finalement le principe du programme d'expansion de l'EGADC et d'y verser un nombre important de diplômés du PEACB.³¹

A ce moment, les besoins de l'ARC semblaient assez raisonnables. Si les usines canadiennes pouvaient, comme prévu, construire 151 Bolingbroke, quelques Stranraer, 50 Catalina, 184 P-39 Airacobra et 200 Martin B-26 Marauder, et si l'on pouvait obtenir les moteurs nécessaires, l'aviation serait en mesure de maintenir au pays 19 escadrons. Mais les Britanniques, quoiqu'ils aient pu dire en juin, avaient leurs propres besoins. En septembre, l'*Air Ministry* demanda qu'on lui restitue les neuf Catalina prêtés en mai et, ainsi qu'il est expliqué au chapitre 10, de s'accaparer de 50 autres commandés par l'ARC. Le Canada accepta d'en rendre 36. Le mois suivant, les Britanniques adoptèrent une attitude encore plus ferme, demandant au Canada de ne pas entreprendre la fabrication sous licence des Airacobra et des Marauder, mais de construire plutôt des bombardiers lourds Avro Lancaster pour le compte de la RAF. En même temps, les Britanniques refusèrent qu'aucun des P-39 commandés aux États-Unis pour la RAF ne soit livré prématurément au Canada.³²

L'ardent désir d'aider la Grande-Bretagne avait placé l'ARC dans une position difficile. À la suite d'un accord conclu en 1939, les usines canadiennes s'étaient attachées à construire des avions d'entraînement et seuls quelques types d'appareils de combat pour la RAF et l'ARC, tandis que l'*Air Ministry* s'engageait à fournir les avions dont l'ARC avait besoin et que le Canada avait convenu de ne pas assembler. Cet arrangement n'avait jamais été tout à fait satisfaisant parce que, et cela se comprend, la RAF hésitait de plus en plus à céder des avions de combat, surtout après la chute de la France et le début des hostilités en Afrique du Nord. Le Canada n'avait pas d'autre choix que de se tourner de nouveau vers les États-Unis, soit en passant directement des commandes auprès d'entreprises américaines soit en tentant de signer des ententes d'octroi de licences de fabrication, comme Breadner l'avait fait pour les P-39 et les B-26. Cette deuxième solution plaisait aussi à C.D. Howe, qui attendait avec impatience le moment de lancer les usines canadiennes dans la production de guerre. La décision de fabriquer plutôt des Lancaster ne bouleversa pas les plans de Howe – les usines canadiennes tourneraient quand même – mais elle désorganisa complètement ceux de Breadner. Ne disposant au pays d'aucune entreprise qui pouvait lui fournir les types d'avions dont elle avait besoin, et les Britanniques bloquant l'accès au marché américain sans rien offrir en retour, l'ARC se trouva de plus en plus isolée par la collaboration anglo-américaine dans le domaine de l'attribution des approvisionnements de guerre.³³

La coordination de l'attribution des avions alliés incombait à un organisme anglo-américain, le Comité aéronautique mixte (CAM).^{*} Ce dernier, qui avait été créé le 22 avril 1941 et comptait parmi ses membres le général H.H. Arnold du *United States Army Air Corps* (USAAC), le contre amiral J.H. Towers, de la marine des États-Unis, et Sir Henry Self et C.R. Fairly, du *British Supply*

* *Joint Aircraft Committee.*

Council, était investi du pouvoir "d'organiser toutes les livraisons... la fabrication de composantes ainsi que de produits finis, et... sur le plan de l'uniformisation, prendre des décisions obligatoires pour toutes les parties intéressées".³⁴ Le Canada, qui faisait manifestement partie de ces dernières, n'était pas représenté au Comité. Tout ce que l'ARC pouvait espérer c'était d'influencer l'opinion des Britanniques et des Américains par l'entremise de l'*Air Ministry*, de la CMPD ou d'autres contacts militaires directs.

Ce ne fut pas une tâche facile. À la conférence d'Argentia du mois d'août, l'amiral de la flotte Sir Dudley Pound, premier lord de l'Amirauté, nota avec surprise le nombre d'avions amphibies et d'hydravions à coque attribués à l'ARC. C'est peut-être son intervention qui incita l'*Air Ministry* à demander les 50 Catalina au mois de septembre. Plus tard cet automne-là, il sembla que les Américains devenaient mieux disposés à l'égard du Canada: l'ARC n'eut aucune difficulté à prendre des dispositions pour obtenir des Curtiss P-40 Kittyhawk lorsque les stocks de P-39 s'épuisèrent. En novembre, cependant, les chefs d'état-major américains conclurent que, pour la défense de son territoire, le Canada n'avait besoin que de huit escadrons (quatre de chasse et quatre de bombardement), soit 11 de moins que ce que l'ARC envisageait.³⁵

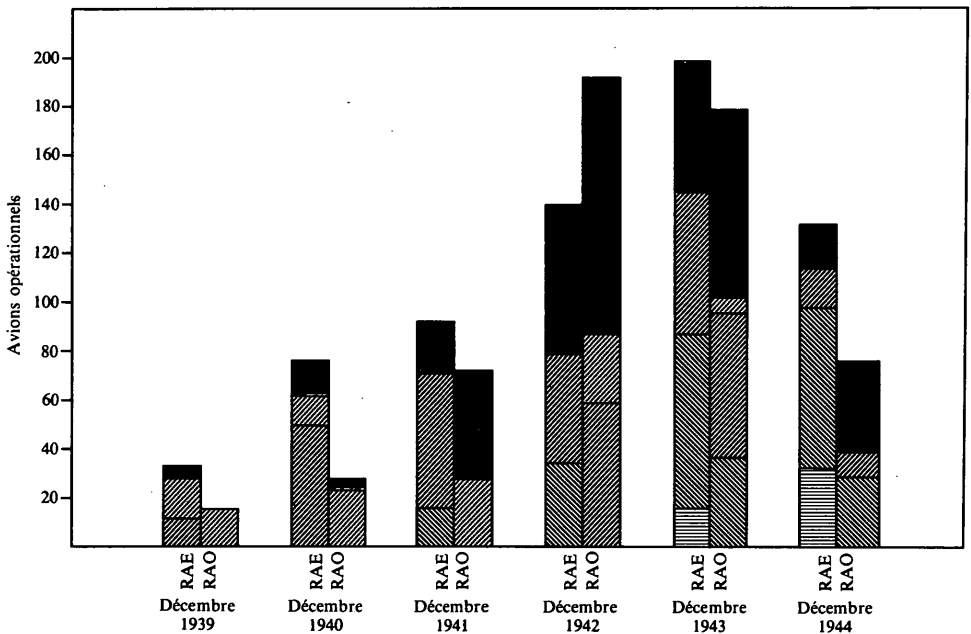
Les États-Unis et la Grande-Bretagne ayant ensemble la haute main sur l'attribution de moteurs et de cellules d'avion au Canada, l'organisation future de l'Effectif de guerre affecté à la défense du Canada de l'ARC était très incertaine lorsque, le 7 décembre 1941, l'attaque du Japon contre Pearl Harbor fit éclater la guerre dans le Pacifique. L'achat récent de 30 Kittyhawk avait amélioré les moyens de défense du Canada sur le plan de la chasse, mais l'EGADC ne comptait encore que 12 escadrons de combat, et sur les quelques 160 avions que possédaient ces derniers, 28 étaient désuets et 73 moins qu'adéquats pour mener des opérations anti-sous-marins et protéger des navires. En outre, il y avait peu de raison de s'attendre à ce que de nouveaux avions viennent remplacer les Shark, Vancouver, Digby, Bolingbroke et Hudson ou compléter les sept autres escadrons qui demeuraient inscrits à l'ordre de bataille éventuel de l'EGADC.

L'extension de la guerre modifia de façon radicale la position stratégique du Canada. Bien que les États-Unis fussent maintenant un allié, le Canada faisait face à des ennemis sur ses deux côtes, et, aux yeux de nombreux observateurs, semblait plus que jamais auparavant exposé à une attaque directe. Le succès remporté par les forces du Soleil-Levant à Pearl Harbor bouleversa le quartier général de l'aviation, non pas parce que l'on ne s'attendait pas à ce que la guerre éclate avec le Japon, mais à cause de l'étendue des pertes. Les officiers supérieurs des trois services s'inquiétaient de l'état des défenses du Canada sur la côte du Pacifique, mais avaient toujours soutenu que la flotte américaine était un garant crucial de la sécurité dans la région. "À moins que la marine des États-Unis ne subisse une grave défaite ou perde ses bases nordiques", avait déclaré le vice-maréchal de l'Air Croil en octobre 1941, le problème de la défense du Canada dans l'Ouest pouvait se borner à "un état d'alerte vigilant". Comme il y avait peu de danger d'être attaqué directement, l'ARC pouvait s'en tenir sans risque à mener des missions de reconnaissance au large des côtes afin de détecter

EFFECTIF AFFECTÉ À LA DÉFENSE DU CANADA

AVIONS OPÉRATIONNELS DANS LES RÉGIONS AÉRIENNES DE L'EST ET DE L'OUEST

Liberators (avions de patrouille à rayon d'action très long)
 Canso/Catalina (avions de patrouille à long rayon d'action)
 Ventura, Hudson, Digby, Bolingbroke (avions modernes à rayon d'action moyen)
 Stranraer, Shark, Delta, Anson, Wapiti (avions périmés à rayon d'action moyen).
 Hurricane, Kittyhawk, Mosquito (chasseurs modernes)
 Bolingbroke, Goblin, etc. (chasseurs périmés).



Source: Operational Record Books, S Hist.

les bâtiments de surface susceptibles d'effectuer un raid.³⁶ Breadner fut d'accord avec Croil. Tant que les Américains étaient en mesure d'offrir une aide effective, écrivit le chef de l'état-major de l'Air, cela importait peu que l'ARC ne puisse agir contre "une attaque navale de plus grande envergure, comprenant des avions embarqués".³⁷

Power, qui n'était pas aussi confiant, voulait qu'on lui assure que la côte ouest était sûre. Breadner indiqua au ministre, à la fin de novembre, qu'en cas d'urgence le Q.G. de la Région aérienne de l'Est pouvait dépêcher un escadron de chasse et cinq escadrons de bombardement et de reconnaissance, mais il donna ordre en même temps à son état-major d'effectuer une évaluation

stratégique plus complète de la situation.³⁸ Celle-ci, qui eut lieu entre le 30 novembre et le 7 décembre, compta aussi sur une flotte américaine forte et écarta toute idée d'une défaite des Américains. Au 10 décembre, toutefois, le Comité des chefs d'état-major faisait état d'une situation quelque peu différente: bien qu'il ait été tenu pour acquis que "si le Japon entrait dans la guerre. . . l'entrée presque inévitable des États-Unis ferait plus que compenser la menace additionnelle qui pèserait sur ce continent – les revers imprévus dans le Pacifique. . . ont eu tendance à modifier cette hypothèse".³⁹ Les navires américains ne montaient plus la garde comme prévu, et à de nombreuses personnes à Ottawa, surtout les dirigeants politiques, il semblait maintenant que les Japonais pouvaient se déplacer à leur guise dans le Pacifique, même à l'est d'Hawaï.

Les chefs d'état-major, cependant, ne voulaient pas que des alarmistes précipitent leurs actions, craignant que l'attention soit détournée de la guerre avec l'Allemagne. En outre, ils pensaient que la poussée principale du Japon se ferait dans le sud du Pacifique, non contre la côte ouest de l'Amérique du Nord. Le Japon, toutefois, serait quand même en mesure de monter de temps à autre un raid aérien, de bombarder le littoral ou d'organiser de petits raids de commandos sur la côte. Breadner se sentit obligé de transférer sur la côte ouest un escadron de chasse et un escadron de bombardement et de reconnaissance, de compléter "dans la plus grande mesure possible" les effectifs et l'équipement aérien des unités de la Région aérienne de l'Ouest, et de préparer Prince Rupert, Bella Bella et Coal Harbour (au nord-ouest de l'île de Vancouver) comme bases opérationnelles. En outre, l'unité d'entraînement opérationnelle de la RAF, à Patricia Bay, fut mise sur pied d'intervention.⁴⁰

Ces mesures représentèrent la réaction unilatérale et improvisée du Canada à une situation d'urgence imprévue. La forme définitive que revêtirait la défense aérienne de l'Amérique du Nord dépendait en fin de compte de la collaboration dont feraient preuve le Canada et les États-Unis par l'intermédiaire de leur plan de défense conjoint, connu sous le nom de Plan ABC-22, qui entra en vigueur le 7 décembre.⁴¹ Les Américains n'acceptèrent pas les premiers arguments des Canadiens selon lesquels les Japonais étaient "de bien trop bons tacticiens" pour "mettre en péril leur supériorité navale" en attaquant la côte ouest.⁴² Pendant les quelques mois qui suivirent, les représentants des États-Unis à la CMPD, "très effrayés" par la perspective d'une invasion, insistèrent pour que des dispositions soient prises en vue de la pire situation possible et, aussi, que le commandement stratégique et tactique de toutes les forces de la côte incombe aux Américains, proposition que le Canada jugea tout à fait inacceptable. Les Américains s'inquiétaient aussi du risque plus grand d'incursions allemandes contre l'est du continent, et insistèrent sur la nécessité de prévoir des défenses de chasse à Sault-Sainte-Marie afin de protéger son canal maritime, le plus achalandé au monde, et peut-être même de mener des patrouilles aériennes permanentes au-dessus des voies de transport de minerai de fer dans les Grands Lacs afin de se protéger contre des attaques lancées à partir de la Baie d'Hudson.⁴³ Sur la côte Atlantique, le général commandant les forces de l'armée des États-Unis à Terre-Neuve, le major-général G.C. Brant, anticipa la chute de la Grande-

Bretagne, la victoire de l'Allemagne en Afrique et des "raids aériens dévastateurs" contre toutes ses installations comme prélude à une "tentative probable pour s'emparer de Terre-Neuve et la tenir".⁴⁴

Le pessimisme n'était pas le privilège exclusif des Américains. Les commandants subalternes d'unités stationnées sur les deux côtes canadiennes ne partageaient pas l'opinion plus désinvolte des chefs d'état-major à Ottawa. Très peu de temps après que le Comité des chefs d'état-major eut réaffirmé qu'"il y avait peu de chances que les principales visées stratégiques probables de l'ennemi" comprennent des objectifs canadiens,⁴⁵ le commodore de l'Air, L.F. Stevenson, qui commandait la Région aérienne de l'Ouest, demanda 16 escadrons pour pouvoir faire face au niveau maximum d'attaque de cuirassés, de croiseurs et d'avions embarqués. De la même façon, le Comité interarmées (Pacifique) déconseilla de construire les aérodromes avancés prévus pour les îles de la Reine Charlotte parce que les Japonais pouvaient facilement s'en rendre maîtres et les utiliser pour attaquer Victoria et Vancouver.⁴⁶ L'état-major de l'Air traita avec scepticisme toutes les demandes de ce genre. Le directeur des plans et représentant intérimaire de l'état-major de l'Air au sein du Conseil de l'Air, le colonel d'aviation F.V. Heakes, nota que la Région aérienne de l'Ouest ne montrait pas qu'elle était "déterminée de quelque façon que ce soit à améliorer toute situation existante ou ne donnait aucunement l'impression d'être disposée... à accepter les forces et les installations existantes et à en faire le meilleur usage possible". Les besoins en personnel et en équipement de la Région aérienne de l'Est étaient tout aussi pressants; Stevenson ne pouvait s'attendre à obtenir des renforts immédiats.⁴⁷

Les améliorations apportées dans les limites des ressources disponibles étaient une autre affaire. Le 12 février, deux semaines avant que Stevenson ne demande 16 escadrons, les membres de l'état-major de l'Air se réunirent pour examiner si l'ARC avait besoin d'aucun des 400 Hurricane qui seraient fabriqués à Fort William. Sans s'engager lui-même, mais "en tenant compte de la nouvelle tournure de la guerre", l'état-major "était unanimement d'avis que les besoins du Canada en matière de défense aérienne nécessitaient maintenant un minimum de 12 escadrons de chasse" comptant 432 avions, ce qui était trois fois supérieur à la demande antérieure de 144 B-39 ou B-40.⁴⁸ Par la suite, le 2 mars, le Conseil de l'Air informa Power que les deux commandements côtiers auraient besoin d'un total de dix escadrons de Canso équipés de 360 avions, chiffre qui comprenait largement assez d'appareils pour les réserves et les pertes, comparativement aux 45 avions que possédaient les six escadrons existants d'hydravions à coque et d'avions amphibies. Si l'on comptait les autres escadrons de chasse qui avaient été proposés au mois de février, cela signifiait que l'état-major de l'Air visait à étendre à trente les 19 escadrons de l'Effectif de guerre affecté à la défense du Canada, afin de faire face à la menace accrue qui pesait sur le pays. Le 10 mars, le représentant des comptes et des finances, le commodore de l'Air K.G. Nairn, fit part au sous-ministre que l'Effectif affecté à la défense du Canada augmenterait, dans l'ensemble, de 1 613 officiers et 14 300 aviateurs à 2 313 officiers et 21 006 aviateurs.⁴⁹

Il s'agissait là d'augmentations importantes, mais aux yeux du gouvernement,

elles semblaient ne plus suffire. Même si les chefs d'état-major conclurent à la mi-février qu'une invasion de l'une ou l'autre côte n'était pas "une opération de guerre réalisable",⁵⁰ il était difficile de résister à l'anxiété grandissante de la population de la Colombie-Britannique. Ian Mackenzie, le ministre de la Santé et du Bien-être, mais, ce qui était plus important, le ministre politiquement responsable de la Colombie-Britannique, se plaignit amèrement au premier ministre du triste état de l'aviation dans sa province.⁵¹ Au sein du Comité de guerre du Cabinet, le 20 février, Power "mit en doute la justesse d'une politique qui ne pourvoirait à la défense du Canada que pour que ce dernier aide à vaincre l'ennemi principal. La défense du Canada", soutint-il, "devrait certainement constituer en soi un objectif primordial".⁵² La défense du territoire fut aussi la question essentielle dont on discuta lors d'une session secrète que tint le Parlement le 24 février. Le débat, nota ce soir-là dans son journal le premier ministre King, avait "joué un rôle utile, celui de renseigner davantage les membres, et, je crois, a contribué à bien faire comprendre à Ralston et au ministère de la Défense la nécessité d'accorder plus d'attention à la défense du territoire, notamment sur la côte du Pacifique."⁵³ Une semaine plus tard, Norman Robertson et Hugh Keenleyside, deux hauts fonctionnaires du ministère des Affaires extérieures, échangèrent des notes de service dans lesquelles ils soutinrent que le Japon pouvait frapper la Colombie-Britannique avec assez de facilité. Le Canada, convinrent-ils, devrait donc veiller à sa propre sécurité avant d'envoyer d'autres troupes outre-mer. Le 5 mars, les participants à une réunion du Parti libéral, à laquelle prenait part le premier ministre, firent écho à ces sentiments.⁵⁴ Des renseignements erronés, des préjugés contre les Japonais et la suite de catastrophes survenues à Pearl Harbor, à Hong Kong, à Singapour et dans les Philippines avaient ébranlé la confiance des hommes politiques dans les conseils des militaires.

Le même jour, le Comité de guerre du Cabinet décida de renforcer les unités affectées à la défense du territoire plutôt que d'augmenter ses forces outre-mer. Il annula une décision qui avait été prise le mois précédent pour donner aux Britanniques la moitié des Consolidated Canso de fabrication canadienne alors en voie de construction, et ordonna que les premiers avions soient affectés à six escadrons de la côte ouest et à quatre escadrons de la côte est. Fort de l'avis du général A.G.L. McNaughton, selon lequel il fallait tenir compte de l'opinion publique dans les décisions militaires, le Comité indiqua aux chefs d'état-major de réexaminer les besoins liés à la défense du territoire. Le 9 mars, l'ARC commença à ébaucher un nouveau plan de défense aérienne, et le 16 mars, le chef de l'état-major de l'Air présenta une proposition visant à augmenter à 49 escadrons de combat l'Effectif de guerre affecté à la défense du Canada. Le Comité de guerre du Cabinet approuva deux jours plus tard la proposition, après en avoir discuté pour la forme, ainsi qu'un programme relatif à une expansion considérable de l'armée au pays, programme que le chef de l'état-major général avait élaboré contrairement à son opinion délibérée. La formulation rapide du plan de 49 escadrons représentait un changement radical d'orientation de la part de l'état-major de l'Air et du Cabinet; pas plus tard que le mois de janvier, des hauts fonctionnaires du ministère des Finances avaient fortement déconseillé

une expansion d'un niveau bien plus modeste.⁵⁵ Malheureusement les principaux dossiers de planification tenus par l'état-major de l'Air à Ottawa ont disparu, et il est difficile de savoir si la décision représente une réévaluation indépendante, par l'ARC, de la menace, un jugement fondamental sur le besoin de réorganiser l'effort aérien ou le résultat d'instructions émanant des instances politiques.

Le poids des preuves dont nous disposons laisse supposer que le plan de 49 escadrons était une réponse à la menace perçue au lendemain de Pearl Harbor. Il y a cependant une autre explication possible: l'aviation projetait d'envoyer un jour outre-mer les escadrons supplémentaires. Power et Breadner (entre autres) étaient devenus contrariés que l'*Air Ministry* soit peu disposée à ce que l'on établisse au Royaume-Uni un grand nombre d'escadrons canadiens.⁵⁶ Constituer ces unités au Canada, sous prétexte d'assurer la défense du pays, et les offrir ensuite pour servir à l'étranger quand les conditions le permettraient était un moyen de contourner le problème, et cela peut expliquer les mots prudents qu'employa Power devant le Comité de guerre du cabinet le 18 mars. Le plan que Breadner avait dressé était suffisamment "élastique", fit remarquer le ministre, pour permettre d'utiliser les escadrons "là où on en avait besoin".⁵⁷ C'est certainement ce qu'avait à l'esprit un peu plus d'un mois plus tard le commodore de l'Air A.T.N. Cowley, le représentant de l'organisation. "La plus grande contribution que puisse faire le Canada en vue de la victoire ultime, affirma-t-il, est de développer une puissance aérienne écrasante. Mais le rôle d'instructeur et de fournisseur de combattants n'est pas suffisant. Le Canada devrait se battre – non en tant qu'élément (aussi vital que celui-ci puisse être) de la grande RAF, mais en tant que force indépendante, sur le plan de l'instruction, de l'équipement et de la direction. À cette fin, il nous faut non seulement continuer d'entraîner un grand nombre de membres d'équipages aériens mais aussi compléter leur entraînement en leur faisant subir l'étape de l'entraînement opérationnel. . . Nous devons fabriquer au Canada des avions et des moteurs. Nous devons compléter, équiper et entraîner des escadrons, des escadres, des groupes et des commandements de chasse, de bombardement, de reconnaissance et de collaboration avec l'armée, de sorte qu'aussitôt que cela soit humainement possible, le Canada dispose d'une force de frappe puissante qui puisse servir soit pour la défense du Canada soit sur tout théâtre d'hostilités."⁵⁸

Le vice-maréchal de l'Air Harold Edwards partageait ce point de vue; Edwards commandait les forces de l'ARC en Grande-Bretagne et était un ardent nationaliste qui avait dit à Breadner en février 1942 "qu'il était disposé à recommander que l'ARC ne relève plus de l'*Air Ministry* et que nous organisions notre propre aviation, en dépit du Plan d'entraînement aérien collectif." Edwards, ainsi que d'autres au sein de l'ARC, voulaient que soit établie outre-mer une aviation canadienne équilibrée – soumise sans aucun doute au commandement et à la direction des forces alliées, mais néanmoins reconnaissable en tant que formation nationale;⁵⁹ utiliser l'Effectif de guerre affecté à la défense du Canada comme fondement de cette aviation nationale, si telle était l'intention de l'état-major de l'Air, n'était pas un moyen déraisonnable d'y parvenir.

Breadner, toutefois, appuya ses arguments sur la défense du territoire. Le

Canada était maintenant exposé à des menaces plus graves que les raids "éclair" qui régissaient auparavant la puissance des forces stationnées au pays:

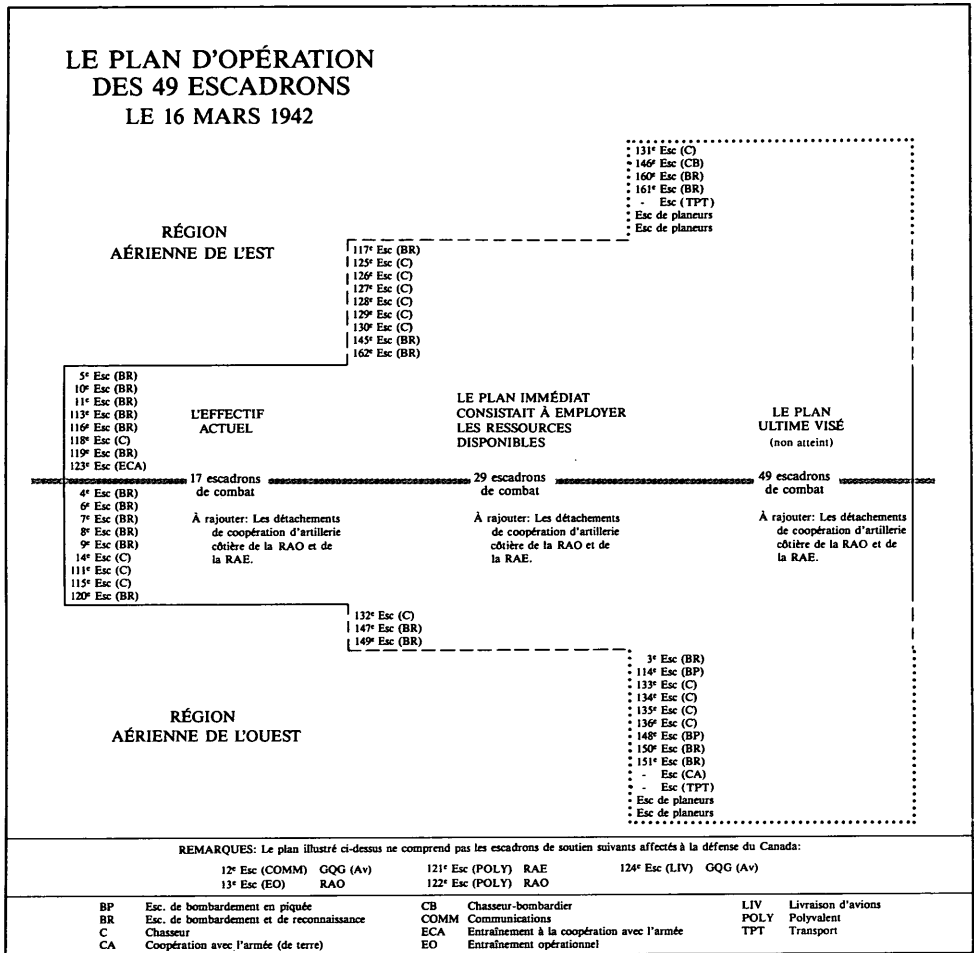
La tournure de la guerre fait qu'il est urgent que le Canada augmente ses défenses aériennes pour faire face de façon plus efficace aux dangers suivants que courent la ligne maritime vitale vers le Royaume-Uni et notre propre existence en tant que nation:

- a) le nombre grandement accru de nos navires marchands coulés par des sous-marins ennemis dans l'ouest de l'océan Atlantique;
- b) les attaques possibles d'avions ennemis contre des objectifs vitaux sur les côtes est et ouest;
- c) le bombardement possible de ports de la côte est et de la côte ouest par des navires ennemis;
- d) l'invasion possible de la côte pacifique du Canada par des forces transportées par voie aérienne et maritime.⁶⁰

Croyant que les forces disponibles étaient tout à fait insuffisantes, Breadner proposa la formation de 12 nouveaux escadrons de bombardement et de reconnaissance dans la région de l'Atlantique et de 11 dans celle du Pacifique. En outre, il demanda 14 escadrilles de chasseurs de nuit (une pour chaque escadron de chasse), un escadron de collaboration avec l'armée pour la Région aérienne de l'Ouest et deux escadrons de planeurs pour chaque côte, un pour transporter des troupes et l'autre des chars légers et des chenillettes porte-fusils-mitrailleurs – ces derniers pour permettre à l'armée d'attaquer des têtes de pont ennemies en sol canadien. Des escadrons de transport et de services publics/communication porteraient le total à 49, mais ce nombre pourrait être augmenté à 65 en ajoutant quatre escadrons de chasse et autant d'escadrons de bombardement à chacun des commandements côtiers si l'aide des États-Unis ne pouvait être garantie en cas d'invasion.

Ce plan supposait l'achat de 380 Hurricane (chiffre maintenant apparemment acceptable), 244 chasseurs/bombardiers de nuit de Havilland Mosquito, 24 P-40 Kittyhawk, 144 Canso amphibies, 40 bombardiers légers Vultee Vengeance, 200 planeurs et 40 avions de transport, à un prix estimatif de 151 millions de dollars. Ces avions s'ajoutaient aux appareils qu'il faudrait obtenir pour compléter l'effectif existant de 19 escadrons. Le plan exigeait aussi l'établissement ou l'expansion d'aérodromes et d'installations à Gander et à Goose Bay, à Terre-Neuve et au Labrador; à Sidney et à Stanley, en Nouvelle-Écosse; à Pennfield Ridge, à Moncton et à Chatham, au Nouveau-Brunswick; à Saguenay, au Québec; et à Prince Rupert et à Vancouver, en Colombie-Britannique. Les 989 officiers et 11 347 aviateurs de plus qui seraient requis faisaient gonfler la facture totale à environ 216 millions de dollars.⁶¹ L'accord rapide du gouvernement permis à Breadner d'ordonner à son état-major de mettre en oeuvre le programme sur-le-champ. En même temps, comme mesure de l'importance que l'état-major de l'Air accordait à la menace posée par l'Axe, les travaux concernant le Plan "Vanquo" se poursuivirent en vue de l'emploi d'écoles du PEACB, d'unités d'entraînement opérationnel et de l'aviation civile comme moyen de défense ultime du pays.⁶²

Moins de trois mois après la naissance du plan relatif aux 49 escadrons, la



situation stratégique dans le Pacifique changea radicalement. Les 3 et 4 juin 1942, les Japonais bombardèrent Dutch Harbor, dans l'île Unalaska de la chaîne des Aléoutiennes, et occupèrent ensuite les îles encore plus éloignées et désolées de Kiska et d'Attu. Même si les débarquements de l'ennemi sur le territoire des États-Unis inquiétèrent vivement la population, sa présence en nombre limité à neuf cent milles à l'ouest de l'Alaska n'était pas une menace pour la partie continentale de l'Amérique du Nord. Le plus important c'est que les attaques contre les îles Aléoutiennes s'inscrivaient dans le cadre d'une opération de plus grande envergure qui se termina par une victoire décisive de la marine des États-Unis sur le gros de la flotte japonaise dans la Bataille de Midway, le 4 juin.⁶³ L'avance des Japonais avait été stoppée, et les alliés passèrent à l'offensive stratégique; l'ennemi n'était maintenant plus en mesure d'envahir la côte pacifique du Canada et des États-Unis. Bien qu'il y eût un besoin urgent d'avions anti-sous-marins supplémentaires pour faire face à l'offensive des *U-boats* allemands contre les navires sur la côte de l'Atlantique, l'acquisition

d'un très grand nombre d'autres types d'avions prévus dans le programme des 49 escadrons offrait bien plus qu'une "garantie raisonnable" contre toute autre forme d'attaque "susceptible d'être menée".⁶⁴ Le quartier général de l'aviation hésitait néanmoins à réduire son programme d'expansion.

La mise en oeuvre du programme fut toutefois une toute autre affaire. Les pénuries chroniques d'avions, de moteurs d'avion et de pièces de rechange se poursuivirent, tandis que, au printemps de 1942, il y avait encore au Canada trop peu de membres d'équipage aérien entraînés pour maintenir à cent pour cent les effectifs des escadrons existants. Le problème des effectifs était l'obstacle le plus facile à surmonter parce qu'il dépendait entièrement du contingent de diplômés canadiens du PEACB versés dans les escadrons affectés à la défense du territoire. L'*Air Ministry* pouvait difficilement refuser la demande que fit le Canada pour réviser l'article 14 de l'accord relatif au PEACB alors qu'il y avait un surplus reconnu de personnel navigant en Angleterre. Quand la question fut soulevée en mai, lors de la conférence d'Ottawa sur l'entraînement aérien, les Britanniques convinrent donc aisément que les règlements en vigueur n'étaient pas "suffisamment souples" et augmentèrent la proportion de pilotes versés au sein de l'EGADC de 5,6 à 9 p. cent du nombre de diplômés sortant des écoles du PEACB. Les pourcentages applicables à la plupart des autres catégories de membres d'équipage aérien affectés au Canada furent haussés également.⁶⁵

Dans l'accord révisé relatif au PEACB, la disposition clé était le lien entre le nombre de membres d'équipages aériens versés au sein de l'EGADC et le nombre d'avions de toutes sources qui pouvaient être mis à la disposition de l'ARC. En fait, lorsque les Canadiens soulevèrent la première fois la question de la modification de l'article 14, le représentant de l'approvisionnement et de l'organisation au sein de la RAF, le vice-maréchal de l'Air W.F. Dixon, demanda plus de détails afin d'"aider le *Munitions Assignment Board* dans son travail".⁶⁶ C'est là que résidait le problème fondamental qu'avait l'ARC à mener à bien l'expansion de la force aérienne affectée à la défense du Canada. Car même si l'on garantissait à l'ARC plus de membres d'équipages aériens après le mois de mai 1942, rien ne pouvait certifier qu'elle recevrait suffisamment d'avions pour équiper 49 escadrons opérationnels, que ceux-ci servent au pays ou à l'étranger.

Le *Munitions Assignment Board* avait été établi peu de temps après l'entrée en guerre des États-Unis, dans le cadre du système anglo-américain officiel visant à coordonner l'effort de guerre des forces alliées. Deux commissions interalliées d'attribution des munitions furent créées à la suite de la conférence d'Arcadia, une à Londres et l'autre à Washington, et toutes deux furent chargées de la dotation de tout le matériel de guerre placé dans des réserves communes des Alliés, conformément à des directives stratégiques émises par les chefs d'état-major interalliés anglo-américains. Des discussions relatives au partage d'avions provenant de ces réserves se déroulèrent en janvier 1942, et l'entente qui en résulta, l'accord Arnold-Portal – nommé d'après le lieutenant-général H.H. Arnold, chef des USAAF et le maréchal en chef de l'Air Sir Charles Portal, le chef de l'état-major de l'Air britannique – fixa la politique de base concernant le partage de la production entre les États-Unis et la Grande-Bretagne. À ce

moment, les Britanniques annoncèrent aussi leur intention de parler au nom de tous les *dominions* et de compter les appareils leur étant attribués comme faisant partie de la part du Royaume-Uni.⁶⁷

Du point de vue des Britanniques, l'ARC n'aurait pas pu choisir pire moment pour demander des avions. La RAF combattait dans le monde entier et faisait déjà concurrence à l'armée et à l'aéronavale des États-Unis pour l'obtention d'avions de fabrication américaine. Le Canada, par comparaison, demeurait un théâtre inactif dont les besoins étendus semblaient douteux. C'est la réaction de l'*Air Ministry* devant le plan de "Défense aérienne du Canada", c'est-à-dire celui concernant l'établissement de 49 escadrons, qu'Ottawa lui transmet en avril 1942, qui illustre le mieux l'attitude des Britanniques. "En fait, Vancouver se bat le dos au mur", fit remarquer un fonctionnaire avec une pointe d'ironie contenue; un autre traita à la légère l'évaluation de Breadner selon laquelle le Canada était sans défense contre une attaque. Sur les quatre menaces décrites dans le Plan, seuls la première – "le nombre grandement accru de nos navires marchands coulés par des sous-marins ennemis" – fut considérée comme tout à fait justifiée. Inévitablement, la plupart des demandes d'avions que le Canada présenta à la Commission londonienne d'attribution des munitions entre les mois de janvier et de juin 1942 furent soit ignorées soit rejetées sur-le-champ.⁶⁸

Les trois services canadiens s'attendaient à éprouver des difficultés si les Américains et les Britanniques régissaient la distribution du matériel de guerre des forces alliées. Dès le 29 janvier 1942, le Comité des chefs d'état-major demanda donc instamment au gouvernement de veiller à ce que les services canadiens soient représentés au sein de chaque commission d'attribution. Le Comité de guerre du Cabinet discuta de la question le 4 février mais n'aboutit à aucune décision, sans aucun doute parce que l'idée inquiétait Howe. A son avis, la participation du Canada à ces commissions contraindrait le pays à mettre en commun toute la production nationale, ce qui priverait le gouvernement de son droit de déterminer la destination ultime de l'équipement fabriqué au Canada. Cela toucherait notamment l'armée, qui devait recevoir des chars Ram fabriqués au Canada. Les intérêts de l'ARC étaient différents parce que l'EGADC dépendait presque exclusivement d'avions britanniques et américains. Plus tard en février, les Britanniques et les Américains demandèrent officiellement au Canada de présenter sa production de guerre totale afin que la commission d'attribution, à Londres ou à Washington, l'attribue. Howe s'y opposa une fois de plus, espérant que le Canada puisse garder le contrôle de l'équipement destiné aux forces armées du Canada tout en mettant en commun le reste. Les Britanniques et les Américains s'opposèrent à leur tour à ce que l'on divise ainsi la production canadienne, et lorsque les différences ne purent être conciliées, Ottawa n'insista pas.⁶⁹

Le gouvernement s'efforça de protéger les intérêts de l'ARC. À la mi-mars, le Cabinet décida de présenter les demandes d'avions pour le Canada à Washington plutôt qu'à Londres, et entreprit ses démarches en mai. L'expérience avait convaincu Power que les Américains étaient plus susceptibles que les Britanniques de considérer favorablement "les besoins liés à la défense de l'Amérique du Nord". En même temps, le Cabinet souhaitait obtenir que le Canada soit représenté à la Commission d'attribution de Washington et à tous ses

sous-comités; dans l'intervalle, les Britanniques continueraient de parler au nom du Canada dans la capitale américaine et d'attribuer à même leur part des avions à l'ARC.⁷⁰

Les chefs d'état-major interalliés clarifièrent sans tarder leurs vues. Le 23 mars, dans leur directive n° 50/2 régissant l'attribution du matériel de guerre, ils considérèrent la défense de l'Amérique du Nord comme une de leurs dernières priorités. Cela signifiait que le théâtre européen, Hawaï, l'Australie, l'Inde et la Birmanie passaient tous avant l'Effectif de guerre de l'ARC affecté à la défense du Canada pour ce qui était d'obtenir des avions provenant des réserves alliées. Les chances de mettre entièrement à exécution le Plan de défense aérienne du Canada devinrent encore plus minces. Ayant découvert que leur production ne comblerait pas les besoins de l'aviation ou de l'aéronavale des États-Unis, sans parler de ceux de leurs alliés, les Américains bloquèrent presque toutes les livraisons d'avions à destination du Canada. Le conseil de l'Air à Ottawa conclut tristement que le Canada "serait probablement tenu d'accepter ce qui est disponible" plutôt que le nombre et les types d'avions qu'il souhaitait.⁷¹

Les faits qui survinrent à Washington confirmèrent ce sombre pronostic. Tenant compte de l'insuffisance de la production aux États-Unis, l'accord Arnold-Portal-Towers du 21 juin (le contre-amiral John H. Towers, de la marine des États-Unis, représentait l'aéronavale des États-Unis) révisa les formules en vigueur concernant le partage de la production, sabrant les livraisons d'avions américains destinés au Commonwealth britannique.⁷² Une semaine plus tard, les chefs d'état-major combinés des États-Unis proposèrent d'attribuer 85 avions de moins que le niveau fixé avant le mois de mars pour l'ARC, et 500 de moins que le chiffre établi pour les 49 escadrons. Cela était important, découvrit l'attaché canadien de l'Air à Washington, parce qu'Arnold, Portal et Towers avaient aussi convenu que le Canada était placé sous le contrôle stratégique des Américains, ce qui signifiait que la manière dont les chefs d'état-major combinés des États-Unis interpréteraient les besoins du Canada aurait un poids considérable.⁷³ Finalement, à Washington, le 4 juillet, l'état-major interallié anglo-américain de planification détermina qu'avec les taux de production existants les USAAF n'atteindraient pas les objectifs qu'ils s'étaient fixés et décidèrent que, hormis les hydravions à coque et les avions de patrouille maritime comme le Hudson, aucun avion américain ne pouvait être mis à la disposition des dominions britanniques relevant de la responsabilité des États-Unis.⁷⁴ Cette décision excluait l'ARC, ainsi que les aviations australienne et néo-zélandaise, en dépit du fait qu'en vertu du Plan ABC-22, les États-Unis n'avaient aucunement le droit d'imposer leur autorité au Canada.⁷⁵

En ce qui concernait les chefs d'état-major interalliés anglo-américains, le Canada pouvait puiser dans sa propre production pour grossir l'ARC. Toutefois, les Américains semblent n'avoir pas pris conscience qu'en raison d'accords antérieurs passés avec le Royaume-Uni l'industrie canadienne ne fabriquait pas les types d'avions dont le pays avait besoin pour assurer sa défense. En fait, la politique des chefs d'état-major combinés aurait limité l'expansion immédiate de l'ARC à neuf escadrons: deux de Bolingbroke, quatre de Hurricane, deux de Mosquito et un de Canso.⁷⁶

L'ARC s'assura l'appui de la CMPD pour contester la décision qu'avait prise

les chefs d'état-major interalliés de placer le Canada sous l'autorité stratégique des États-Unis. Toutefois, bien que le représentant principal de l'armée des États-Unis, le lieutenant général Stanley D. Embick, fût d'accord avec l'interprétation canadienne du Plan ABC-22, la CMPD n'était qu'un organisme de consultation, et l'on pouvait sans risque ne pas tenir compte de ses recommandations. C'est ce qui arriva. Breadner chargea le commodore de l'Air G. V. Walsh, l'attaché de l'ARC à Washington, de faire remarquer à l'état-major combiné des États-Unis qu'une menace directe planait sur l'Amérique du Nord. En outre, lorsque les Américains avaient demandé de l'aide pour renforcer leur garnison en Alaska, l'ARC avait réagi spontanément et avec célérité, malgré la maigreur de ses ressources. Il était temps, suggéra Breadner, que les États-Unis "renvoient l'ascenseur". Lors de sa réunion avec l'état-major américain, Walsh adopta aussi une position ferme au sujet de la question de la direction stratégique des forces canadiennes, faisant clairement comprendre que le gouvernement canadien n'avait jamais abdiqué le droit souverain qu'il avait d'exercer cette direction. Les officiers américains, toutefois, réitérèrent l'intention des chefs d'état-major combinés des États-Unis d'évaluer la valeur de tous les plans de défense canadiens par l'entremise de la Commission interalliée d'attribution des munitions. Breadner demanda à Power de remettre sur le tapis la question de la représentation du Canada au sein de la Commission, mais Howe demeura inflexible, donnant comme raison que tout changement au statu quo était susceptible de compromettre les commandes que les alliés pourraient passer à l'avenir avec des entreprises canadiennes.⁷⁷

Breadner put difficilement faire autrement qu'accepter que les chefs d'état-major combinés des États-Unis évaluent les demandes d'avions du Canada avant que celles-ci ne soient transmises au chef d'état-major interalliés et, ensuite, à la Commission interalliée.⁷⁸ Comme le blocage des livraisons que les États-Unis avait imposé était toujours en vigueur et que les Britanniques ne faisaient rien pour renforcer l'ARC au détriment de la RAF, le seul moyen de garantir la fourniture d'avions au Canada était de se soumettre aux évaluations anglo-américaines des besoins du Canada.

Le meilleur moment qui s'offrit à l'état-major de l'Air et au gouvernement pour réévaluer le plan des 49 escadrons fut après le mois de juillet 1942. Compte tenu de l'évolution de la situation stratégique et de la répugnance des Anglais et des Américains à livrer de grosses commandes pour les forces de l'ARC affectées à la défense du Canada, il aurait été à la fois politiquement et stratégiquement judicieux que l'ARC se borne à demander des avions de lutte anti-sous-marine pour la côte Atlantique. Au lieu de cela, l'état-major de l'Air s'accrocha à son évaluation du mois de mars 1942.

L'attitude du Canada contribua encore davantage au scepticisme avec lequel les Anglais et les Américains considéraient le plan de l'ARC concernant la défense du territoire. Dans une étude sur les forces aériennes du *dominion* (J.P.S. 37/1), qui fut transmise aux chefs d'état-major interalliés le 3 août 1942, les planificateurs de l'état-major interallié du ministère de la Guerre des États-Unis reconnurent sans difficulté que l'Effectif de guerre de l'ARC qui était affecté à la défense du territoire serait une "force déséquilibrée, ne répondant pas

aux besoins du Canada" s'il était contraint de dépendre uniquement d'appareils fabriqués au pays. Toutefois, les planificateurs estimèrent que cela n'était pas important et conclurent que le nombre d'escadrons affectés à la défense du Canada devrait être limité à 28, équipés d'appareils désuets ne convenant pas à d'autres fonctions. L'engagement des États-Unis vis-à-vis de l'ARC restait fixé à soixante et un Hudson et 15 avions de transport. Ils n'attribueraient aucun chasseur; de plus, ils suggérèrent que l'ARC renonce à sa demande la plus récente, soit 167 Hurricane provenant de l'usine de Fort William en Ontario.⁷⁹

Ces propositions furent légèrement modifiées. Le commodore de l'Air Walsh fut en mesure d'informer Breadner que l'ARC pouvait prévoir 30 escadrons pour la défense du territoire et que Washington attendrait la réponse d'Ottawa avant de prendre une décision finale. Breadner ne fut pas d'accord, et enjoignit précisément à Walsh de protester auprès du brigadier général W. Bedell Smith, secrétaire du Comité des chefs d'état-major combinés des États-Unis. Walsh informa Smith que les recommandations des Américains forceraient l'ARC à dissoudre des unités qui étaient déjà en voie de formation et à entreprendre une ré-affectation complexe des rôles confiés aux escadrons en service actif. Le Canada n'aurait aucune force de frappe convenable, aucun avion torpilleur et une force de chasse inadéquate. Mais Smith ne promit rien, et Walsh avertit Breadner que l'Effectif de guerre affecté à la défense du territoire ne pourrait jamais s'approcher même du niveau prévu de 49 escadrons. Il conseilla néanmoins à Breadner d'insister sur le fait qu'il fallait compléter l'effectif des escadrons existants et doter ces derniers d'avions adéquats.⁸⁰

Breadner accepta l'inévitable et modifia le plan des 49 escadrons. Walsh informa le maréchal de l'Air Douglas Evill, le chef de la délégation de la RAF à Washington, que l'objectif du Canada était maintenant de 35 escadrons équipés d'un maximum de 575 avions: 14 escadrons de chasse ou de collaboration avec l'armée dotés de Kittyhawk ou de Mosquito; 20 escadrons de bombardement ou de reconnaissance générale; et un escadron de bombardement en piqué. Evill jugea que cela était raisonnable, sauf pour le grand nombre d'escadrons de chasse, mais il n'était pas en mesure de faire quoi que ce soit. L'option de l'ARC sur les commandes placées par les Britanniques aux États-Unis avait été annulée par suite de la décision du Canada de soumettre ses demandes à Washington. Evill expliqua que les Britanniques ne pouvaient appuyer ces demandes parce que les *dominions* étaient placés sous la direction stratégique des Américains.⁸¹

La situation de l'approvisionnement en avions se compliqua encore davantage en septembre 1942. À cause des chasseurs dont elle avait besoin pour l'opération "Torch" (les débarquements des forces alliées en Afrique du Nord), la *Desert Air Force* et l'Union Soviétique (en vertu du programme de prêt-bail), la RAF était peu disposée à allouer à l'ARC des Hurricane de fabrication canadienne. Étant donné qu'à Fort William la production était censée prendre fin en avril 1943, l'ARC semblait sur le point de perdre complètement cette unique source nationale. Cependant, comme cela était arrivé si souvent auparavant, le quartier général de l'aviation céda volontairement 200 de ces appareils à l'*Air Ministry*, à la condition que des avions de remplacement provenant des États-Unis soient mis à la disposition de l'ARC au printemps de 1943.⁸² Souffrant de pénuries

d'avions si graves qu'elles réduisaient les taux de réserve et de perte applicables à leurs formations stationnées outre-mer, les Américains n'anticipaient toutefois aucun surplus avant de nombreux mois. En fait, Walsh déclara en septembre que les chefs d'état-major combinés des États-Unis étaient sur le point de réévaluer les besoins de l'ARC en matière de défense territoriale. Les 35 escadrons pourraient être ramenés à 25, voire à un niveau inférieur.⁸³

Devant cette nouvelle déprimante, le colonel d'aviation Heakes, qui dirigeait maintenant les opérations, étudia les options qui s'offraient au quartier général de l'aviation. Si l'ARC acceptait le conseil des Alliés et différerait simplement ses espoirs d'expansion jusqu'à ce que la situation de l'approvisionnement se soit améliorée, cela prendrait des mois, des années peut-être, avant que le Canada ne possède une force de patrouille maritime adéquate, ce qui était son besoin le plus pressant. S'arroger les avions que fabriquait le Canada, lesquels comprenaient maintenant le Mosquito, ainsi que le Lancaster, le Hurricane, le Bolingbroke et le Canso, n'était pas une solution. Le Canada, qui ne fabriquait toujours pas de moteurs d'avion, serait certainement écarté de la réserve des forces alliées. Accroître la production de Bolingbroke et de Canso augmenterait le nombre d'avions de patrouille maritime (à condition d'avoir des moteurs), mais n'atténuerait pas le problème des chasseurs. La seule solution que Heakes pouvait offrir était que le gouvernement continue de faire pression pour que le Canada soit représenté à la Commission interalliée dans l'espoir que là, on puisse trouver quelque chose de mieux.⁸⁴

Les observations que fit le vice-maréchal de l'Air Slessor, le chef-adjoint de l'état-major de l'Air (politiques) à l'*Air Ministry*, au sujet des besoins du Canada n'atténuèrent pas le sentiment de frustration de l'état-major de l'Air. Tout en reconnaissant que le Canada n'était pas "obligé d'accepter les estimations (des Américains) relatives à ses besoins", Slessor espérait néanmoins que le *dominion* accepte que les Américains assurent la direction stratégique de ses forces. Après tout, chaque puissance alliée avait accepté d'"abdiquer d'une certaine façon sa souveraineté" pour le bien commun, et le Canada ne devrait pas s'attendre à un traitement de faveur. Slessor espérait aussi que le Canada ne s'approprierait pas les avions qu'il produisait lui-même, lesquels "étaient principalement destinés à combler les besoins de théâtres d'hostilités actifs" et non à assurer la défense du territoire en Amérique du Nord. Même si le Royaume-Uni ne s'opposerait pas "à un tel geste pour des motifs de droit quelconques" et n'avait, "dans la meilleure des situations, qu'une prétention morale à certains appareils actuellement fabriqués au Canada, notamment les Hurricane", Slessor soutint que le *dominion* devrait quand même mettre en commun toutes ses ressources pour qu'elles soient attribuées "en fonction des besoins stratégiques vitaux du moment". Il était impensable que le gouvernement canadien ne prenne en considération que ses propres intérêts et se tienne à l'écart de "tout arrangement relatif à la coordination de l'effort de guerre"⁸⁵

Ces remarques contrarièrent vraiment l'état-major de l'Air. Terence Sheard, le responsable des approvisionnements, se plaignit à Breadner que la note de service, dont le ton rappelait "l'ancienne attitude du ministère des Colonies", était "plutôt irritante". Il y avait une grande différence, nota Sheard, entre

“abdiquer sa souveraineté” tout en siégeant aux plus importants conseils de planification et d’approvisionnement des nations alliées, comme c’était le cas et de la Grande-Bretagne et des États-Unis, et renoncer à contrôler sans avoir voix au chapitre. Sheard était sûr que l’industrie canadienne pourrait fabriquer à la longue d’autres types d’avions pour l’Effectif de guerre affecté à la défense du territoire, mais pour le moment le pays avait besoin d’une “aide immédiate” à cause de la confiance mal placée dans les promesses des Britanniques, qui fourniraient ces types d’avions si le Canada s’attachait à en fabriquer d’autres dont la RAF avait un besoin plus pressant en première ligne. “La quasi-annulation de ces entreprises”, avertit Sheard, était sur le point de mener à “une insuffisance dangereuse de l’équipement disponible pour la défense du territoire”. Il s’agissait essentiellement d’un problème gouvernemental, mais Sheard avait peur de ce qui arriverait si les hommes politiques ne réussissaient pas à faire pression sur d’autres pour qu’ils respectent leurs engagements envers l’ARC.⁸⁶

Le colonel d’aviation Heakes était tout autant troublé par les remarques de Slessor lorsqu’il rencontra le maréchal de l’Air Evill à Ottawa. Cherchant une offre meilleure que celle qu’avait faite les planificateurs américains, Heakes dit à Evill que le Canada était disposé à céder tout de suite aux Américains 200 Hurricane si l’ARC pouvait être certaine de disposer d’un nombre suffisant d’autres chasseurs pour maintenir en tout temps au grand complet dix escadrons affectés à la défense du territoire – en d’autres termes, un peu plus de 200 avions. Evill témoigna son “soutien” habituel, mais insista sur le fait que la Grande-Bretagne avait davantage besoin de chasseurs sur des théâtres plus actifs.⁸⁷ Heakes revint à la charge deux jours plus tard. Les Britanniques demandèrent d’abord tous les Hurricane fabriqués au Canada, sans garantir qu’ils seraient remplacés. Heakes répliqua que les chasseurs iraient aux Britanniques si les Américains fournissaient des appareils de remplacement. Il souleva également la possibilité que le Canada s’empare de tous les avions fabriqués au pays pour l’ARC. Il s’agissait là d’une “solution radicale”, reconnut-il, mais elle était justifiable parce que “les opérations outre-mer doivent reposer sur le principe d’une base nationale [sûre]”. Le Britannique, toutefois, ne tint pas compte de cette menace et Heakes recula, convaincu que le Canada était “un mendiant à la table d’un riche”.⁸⁸

Heakes se plaignit amèrement à Breadner que “on nous demande... d’accepter d’abdiquer d’une certaine façon notre souveraineté, cette abdication étant déterminée par de tierces parties sans que nous ayons nous-mêmes voix au chapitre”. Les Britanniques ne voulaient même pas reconnaître que le Canada avait un problème sur le plan de la défense territoriale. “Sans vouloir être critique, ajouta-t-il, je ne crois pas qu’avant la chute de la Birmanie et de Singapour le Royaume-Uni ait jamais eu conscience que l’Australie et la Nouvelle-Zélande avaient un problème fondamental de défense territoriale.” Cela avait été une “erreur fondamentale” dans le raisonnement des Britanniques, et celle-ci ne se répéterait pas. Le Canada ne serait pas pris au dépourvu, et sa détermination à être prêt ne pouvait être “prise à la légère par un partenaire principal qui ne partage pas cette responsabilité”.⁸⁹ Il est à noter, toutefois, que

Heakes ne fit aucun commentaire sur le changement de l'équilibre stratégique après la Bataille de Midway. La menace qui pesait sur le Canada s'amenuisait tous les jours, et la seule exception était les attaques des *U-boats* contre les navires se trouvant dans l'Atlantique Ouest.

Heakes en avait surtout contre la position des Britanniques au sujet des Hurricane. Howe en avait commandé 400 de sa propre initiative pour garder l'usine de la *Canadian Car and Foundry* ouverte jusqu'à ce qu'elle commence à fabriquer des avions plus modernes. Lorsque la RAF ne se montra pas intéressée par ses premiers appareils, Howe projeta de les exporter en Chine, jusqu'à ce que l'ARC présente sa demande. C'est alors, pensait Heakes, que les Britanniques décidèrent de demander les chasseurs pour qu'ils fassent partie de leur contribution à l'Union Soviétique au titre du programme de prêt-bail. Selon Heakes, l'ARC avait agi la première, et sa demande était plus sérieuse. En fait, comme le savait le ministère des Munitions et des Approvisionnements, l'*Air Ministry* avait fait une demande antérieure, et l'on était moralement tenu de livrer les avions à la Grande-Bretagne. Le 25 septembre, Heakes proposa des mesures radicales. En dépit du fait qu'aucun moteur d'avion n'était fabriqué au pays, le directeur des opérations déclara carrément que "s'il n'est nullement possible que le Canada soit représenté à des conditions raisonnables, j'ai la ferme conviction que nous devons contrôler de façon résolue la seule arme que nous possédons, à savoir la production de notre propre industrie". Un compromis ne serait possible que si "la sécurité de notre pays n'était pas en jeu". Sheard fut du même avis.⁹⁰

Breadner présenta ces vues au ministre le jour même. Il dit aussi à Power que le gouvernement n'avait pas fait assez pour s'assurer que le Canada soit représenté aux commissions d'attribution, et il voulait être sûr que le ministre comprenait que même une participation limitée au sein de la commission combinée valait tous les efforts que cela impliquait. "La production canadienne, expliqua-t-il, . . . est en réalité mise en commun maintenant, en ce sens qu'il nous est très difficile de résister aux pressions qui sont faites pour affecter les avions à d'autres théâtres. Cela est particulièrement vrai lorsque ces pressions sont exercées par les États-Unis, ce qu'ils feront sûrement pour les livraisons futures d'avions opérationnels. Je crois que nous serions mieux placés pour faire face à ces pressions si un organisme officiel les canalisait. Même si nous n'étions représentés que de façon limitée. . . notre représentant aurait au moins l'occasion d'examiner les demandes, ce qui est plus que ce qui nous est possible aujourd'hui".⁹¹ Le Canada y gagnerait une certaine influence, si limitée qu'elle soit, et comprendrait mieux le processus d'attribution et la place du *dominion* au sein de ce dernier. Power soumit l'affaire au cabinet, où il découvrit que J.L. Ralston partageait maintenant les réserves de Howe au sujet de la mise en commun de la production parce que le fait d'être représenté au sein de la Commission n'apporterait rien aux forces terrestres outre-mer. La question fut remise à plus tard et ne fut plus jamais soulevée.⁹²

En octobre 1942, le Conseil de l'Air avait pris conscience que l'on ne fournirait probablement jamais d'avions pour créer au Canada une aviation équilibrée. Ses membres reconnurent aussi pour la première fois que les

hypothèses stratégiques sur lesquelles reposait le programme n'étaient plus valables. Les demandes du Canada ne seraient pas acceptées "en s'appuyant simplement sur la vague théorie d'attaques contre nos côtes", et le plan d'expansion limité pour l'année 1943 était compromis.⁹³ Dans une lettre qu'il adressa à Walsh à Washington, le général américain H.H. Arnold confirma cette opinion en recommandant avec insistance de maintenir "au niveau le plus bas possible" les effectifs de l'aviation en Amérique du Nord.⁹⁴ Walsh continua de solliciter l'appui du maréchal de l'Air Evill, mais le Britannique fit écho aux remarques d'Arnold, signalant que les Canadiens pourraient obtenir plus de succès s'ils faisaient montre d'une appréciation plus réaliste des problèmes généraux qu'éprouvaient les alliés sur le plan des approvisionnements. Le maximum qu'Evill était prêt à concéder était dix escadrons de Hurricane (comptant 165 avions), cinq escadrons de P-40 (comptant 87 avions), quatre escadrons de Hudson (comptant 22 avions), six escadrons de Bolingbroke (comptant 68 avions) et onze escadrons de Canso (comptant 267 appareils). Walsh semble avoir été convaincu que l'ARC devait réduire ses demandes, notamment en ce qui avait trait aux estimations relatives aux réserves et aux pertes, lesquelles étaient sensiblement plus élevées que celles adoptées par les Britanniques et les Américains pour leurs escadrons opérationnels stationnés outre-mer.⁹⁵

Le quartier général de l'aviation à Ottawa réduisit ses demandes, mais pas suffisamment. Après tout, si l'on excepte les attaques des *U-boats* contre les navires, il n'y avait que deux menaces potentielles: un bombardement par un cuirassé de poche sur la côte Atlantique, ou des opérations exécutées par un petit groupe de porte-avions au large de la Colombie-Britannique. Aucune de ces deux éventualités ne risquait particulièrement de se produire. Fait plus préjudiciable encore du point de vue de la crédibilité de l'ARC, le nombre d'escadrons que voulait l'état-major de l'Air avait augmenté à 43, dont moins du tiers était destiné à des opérations anti-sous-marines au large de la côte est.⁹⁶ Le général Arnold laissa entendre que 30 escadrons de tous types serait peut-être un chiffre trop élevé.

Les attributions provisoires décidées à la mi-novembre par la commission interalliée, lesquelles n'avaient pas été révélées à ce moment à l'ARC, étaient nettement inférieures aux besoins que le Canada avait indiqués. Celui-ci avait demandé que 783 avions lui soient livrés au cours de l'année 1943, mais la Commission fixa le nombre à 455 avions. Les plus grosses coupures touchaient les chasseurs: l'état-major de l'Air à Ottawa en voulait 342; la Commission estimait que 143 suffiraient. Les attributions étaient tout de même plus importantes que ce à quoi on aurait pu s'attendre. La persistance de l'état-major de l'Air canadien y fut peut-être pour quelque chose, mais il est plus probable que ce fut l'influence des Britanniques qui fit la différence. À la fin de l'automne, l'*Air Ministry* s'inquiétait de plus en plus de ce que l'insistance que mettait les Américains à vouloir que le Canada soit auto-suffisant sur le plan industriel compromette les commandes passées par les Britanniques au Canada. Pour cette raison, le maréchal de l'Air Evill informa Walsh que la Grande-Bretagne appuierait les demandes que présenterait le Canada pour obtenir une

part nettement accrue de la production américaine.⁹⁷ En même temps, l'*Air Ministry* voulait renégocier les clauses de l'accord Arnold-Portal-Towers parce que la production américaine avait augmenté, et parce que la recherche en Europe de membres d'équipage aérien pour les USAAF prenait plus de temps que prévu. Les Britanniques arrivèrent à leurs fins, persuadant le président Roosevelt de renoncer à sa politique voulant que ce soient des équipages américains qui utilisent la majorité des avions fabriqués aux États-Unis. "S'il vous est possible d'atteindre l'ennemi plus rapidement et tout aussi efficacement que nous", écrivit-il à Churchill, "alors je n'hésite aucunement à dire que les Russes et vous devriez avoir les avions dont vous avez besoin".⁹⁸ Le fait d'accéder plus librement aux avions fabriqués aux États-Unis diminuerait le besoin qu'avait la RAF d'appareils fabriqués au Canada, dont une partie desquels l'EGADC pouvait maintenant se servir, et persuaderait peut-être les Britanniques de mettre quelques appareils américains à la disposition de l'ARC. Toutefois, la Commission interalliée n'était pas disposée à faire d'autres concessions au Canada, et l'attribution qu'elle fixa en janvier 1943 pour l'ARC fut identique à celle de novembre.

L'état-major de l'Air accepta la situation avec autant de bonne grâce que possible. Même si les escadrons affectés à la défense du territoire manquaient de chasseurs, la dotation de vingt Curtiss Helldiver permettrait au moins à l'ARC de constituer un escadron de bombardement en piqué, tandis que les 167 Lockheed Ventura attribués, encore que ce chiffre soit nettement inférieur aux 288 que l'ARC avait demandés, seraient suffisants pour former deux nouveaux escadrons de bombardement et de reconnaissance et en moderniser trois autres en vue d'exécuter des missions anti-sous-marines et d'attaquer des navires de guerre ennemis. Toutefois, ce dont la Région aérienne de l'Est avait le plus désespérément besoin c'était d'avions de patrouille maritime supplémentaires possédant un rayon d'action bien supérieur à celui du Ventura. Les Canso à long rayon d'action fabriqués au Canada, dont les livraisons commençaient, seraient utiles, mais l'on avait un urgent besoin de Consolidated B-24 Liberator, des quadrimoteurs à très grand rayon d'action, pour riposter aux attaques des *U-boats* qui infligeaient de lourdes pertes aux navires passant au sud du Groenland. Les Liberator que l'ARC désirait obtenir avait fait l'objet d'une demande distincte; il s'agissait sans aucun doute du type d'appareil le plus important qui pouvait être ajouté au stock de l'Effectif de guerre affecté à la défense du territoire. Toutefois, la seule critique que formula l'état-major de l'Air à l'égard de la décision de la Commission interalliée fut que celle-ci n'avait pas attribué plus de chasseurs.⁹⁹

Compte tenu du quasi-blocage des livraisons d'avions américains depuis le mois de mai 1942 et des attributions décevantes qui avaient été faites depuis lors, la situation dans laquelle se trouvaient en 1943 les escadrons affectés à la défense du Canada, à part les unités anti-sous-marines stationnées sur la côte Atlantique, n'était que très légèrement meilleure par rapport à l'année précédente. En raison de la priorité accordée à la Région aérienne de l'est, il était inévitable que la Colombie Britannique proteste. En juin 1943, par exemple, le commandant du 4^e groupe à Vancouver écrivit au commandant de la Région aérienne de l'Ouest

et fit remarquer que l'état-major de l'Air semblait considérer que "les Rocheuses sont notre ligne de défense, et non la côte du Pacifique", et était, de ce fait, "disposé à sacrifier la côte à l'ennemi et à passer plusieurs années à tenter de la déloger."¹⁰⁰ Plus tard cet été là, et de nouveau à l'automne, le Comité interarmées canado-américain, qui avait été constitué sur la côte ouest pour coordonner la planification des mesures de défense locales, fit observer qu'"Une force japonaise composée d'un porte-avions, de six ou sept transports, peut-être d'une division de l'armée équipée de canons anti-aériens et de pièces de campagne, soutenue par un ou deux cuirassés. . . pourrait lancer très facilement une attaque contre les îles de la Reine Charlotte et y prendre pied et avoir suffisamment d'équipement de protection pour être en mesure de construire des aérodromes et d'utiliser des avions à loisir en trois semaines environ". L'ARC, si elle était attaquée, "n'aurait pas d'autre solution que de subir l'attaque ou d'évacuer ses appareils vers une base située sur le continent ou les détruire".¹⁰¹

Il était inévitable que les quartiers généraux régionaux subalternes concentraient leur attention sur les besoins locaux manifestes, si extrêmes qu'ils fussent. Mais, ainsi que le colonel d'aviation Heakes l'avait rappelé à Breadner en octobre 1942, "en matière de stratégie aérienne, le point de vue local doit passer après le point de vue global". Cela demandait de gérer avec soin le nombre limité d'avions disponibles. De plus, on avait déjà appris aux Japonais qu'ils ne pouvaient "manoeuvrer impunément" et l'on ne s'attendait donc pas à ce qu'ils entreprennent des opérations d'envergure contre la côte du Pacifique.¹⁰² Le 16 janvier 1943, les planificateurs de l'état-major interallié anglo-américain corroborèrent cette vision optimiste des choses. Leur analyse confirma qu'il était tout à fait "hors de question" que les Allemands ou les Japonais envahissent en force l'Amérique du Nord, et, à l'instar de la CMPD avant l'attaque contre Pearl Harbor, ne tinrent pas compte de la possibilité que des groupes de plus de 500 hommes effectuent des raids. La présence continue de forces japonaises en sol américain dans les Aléoutiennes demeurait préoccupante, tout comme la capacité de l'ennemi de monter "de temps à autre un raid à partir d'un porte-avions contre des objectifs utiles", y compris Vancouver et "les installations et les bases militaires situées dans la région englobant l'Alaska et le nord du Canada". Les planificateurs de l'état-major conclurent néanmoins qu'il n'était pas nécessaire de renforcer les forces disponibles pour défendre l'Ouest.¹⁰³

En février 1943, le Sous-comité interarmées canadien de planification avait révisé ses propres estimations relatives aux formes et aux niveaux d'attaque anticipés sur la côte de l'Atlantique et déterminèrent une fois de plus que "l'insuffisance des navires de l'Axe et les effectifs respectifs de l'ennemi et des forces navales des Nations unies empêchent de mener une invasion en force. . . (ou) un raid maritime de grande envergure. . . Les pertes que l'ennemi subirait seraient hors de proportion avec tout avantage temporaire qu'il pourrait s'attendre à obtenir". Il était possible que l'ennemi exécute des raids de plus petite envergure, ainsi que des attaques aériennes sporadiques, mais la principale menace se trouvait sous la mer.¹⁰⁴

Le nouveau Plan de défense aérienne du Canada que présenta le maréchal de l'Air Breadner le 20 mars 1943 refléta l'inquiétude grandissante que suscitait les

succès des *U-boats* allemands. Il fallait déployer “le maximum d’efforts” sur la côte Atlantique afin d’aider la Marine royale du Canada dans ses opérations anti-sous-marines et mettre sur pied une force de frappe aérienne capable d’attaquer les navires ennemis. Cela signifiait compléter les effectifs de tous les escadrons existants et former deux des escadrons de bombardement et de reconnaissance (équipés de Canso) qui avaient été autorisés l’année précédente. En ce qui concernait la chasse, les deux escadrons qui attendaient toujours d’être formés devaient rester en suspens “à cause d’un détournement de chasseurs vers le Royaume-Uni pour. . . des théâtres d’hostilités plus actifs”, à cause du besoin de faire des économies et à cause de “l’éventualité moins grande d’une attaque aérienne”. On pouvait se passer tout à fait des détachements de chasseurs de nuit, des Mosquito, que l’on avait demandés un an plus tôt. Sur la côte ouest, nota le chef de l’état-major de l’Air, on avait fait des progrès considérables sur le plan de la construction de bases, mais les possibilités opérationnelles de la Région aérienne s’étaient peu améliorées. Il proposa donc de former dans la région un nouvel escadron de reconnaissance et deux escadrons de frappe, dont un pourrait être affecté, au besoin, à la Région aérienne de l’Est. On considérait encore que l’ennemi pouvait exécuter des raids aériens, même s’il y avait peu de chances que cela se produise, et l’ordre de bataille actif devrait donc comprendre un nouvel escadron de chasse. Comme sur la côte Atlantique, on pouvait se passer d’escadrilles de chasseurs de nuit.¹⁰⁵

L’état-major de l’Air avait réduit sensiblement l’expansion *projetée* de l’aviation territoriale. Breadner, toutefois, continua d’élaborer ses plans de défense territoriale en fonction d’un effectif de guerre de 41 escadrons, soit six de plus que le maximum absolu approuvé par les autorités à Washington, avec des centaines d’avions de plus que les prévisions les plus optimistes: 401 Canso, 244 Mosquito, 214 Hurricane, 157 Lockheed Ventura, 45 Kittyhawk, 85 Curtiss Helldiver et 15 Liberator à très grand rayon d’action. Compte tenu de la plus récente évaluation des formes et des niveaux d’attaque, ces chiffres étaient excessifs, et dépassaient la capacité de production anticipée des Américains. Au cours des quelques mois qui suivirent, l’état-major de l’Air réduisit ses demandes de chasseurs tout en intensifiant, avec l’appui des Britanniques, sa campagne en vue de l’obtention de Liberator à très grand rayon d’action et de Ventura, des avions de patrouille maritime. Cette démarche était logique; la plus grande contribution que pouvait maintenant faire l’Effectif de guerre affecté à la défense du Canada en vue de la victoire était de protéger les navires dans l’Atlantique Nord.¹⁰⁶

À Washington, cependant, les autorités voyaient les choses différemment. Elles considéraient encore que les demandes canadiennes de chasseurs étaient exagérées, et l’on ne pouvait pas non plus satisfaire à la demande d’avions de patrouille maritime. La Commission interalliée offrit seulement 81 avions livrables en 1944, dont 43 Ventura seulement et aucun Liberator. Devant ces maigres chiffres, l’état-major de l’Air canadien demanda avec vigueur 143 P-40 Kittyhawks (pour remplacer les Lockheed P-38 Lightning et les North American P-51 Mustang qui lui avaient été refusés), 60 Ventura de plus et un certain nombre de Liberator. La seule offre additionnelle que fit Washington fut 18 et

peut-être jusqu'à 21 Liberator pour 1944. Cela arrangeait un peu les choses, mais le fait que l'attribution de Ventura pour l'année 1944 demeurait incertaine (les 43 en voie de livraison s'appliquaient à l'année 1943) était particulièrement préoccupant. Seule l'ARC s'était intéressée à ce type d'avion lorsqu'il avait été placé pour la première fois dans les réserves alliées; toutefois, lorsque la Grande-Bretagne, l'Australie et la Nouvelle-Zélande décidèrent qu'elles aussi voulaient des Ventura, le nombre d'avions destinés au Canada dut être réduit à cause de la priorité qu'avaient ces pays sur le Canada. Le vice-maréchal de l'Air N.R. Anderson, le représentant de l'état-major de l'Air au sein de l'ARC, estima qu'il était temps que le Canada demande à la Grande-Bretagne de s'acquitter de sa dette. Un bon nombre d'avions avaient été cédés à la RAF il était normal que les Britanniques paient le Canada en retour d'une manière quelconque.¹⁰⁷

Le représentant de l'approvisionnement prépara sur-le-champ une nouvelle demande de 48 Liberator à très grand rayon d'action (en remplacement des Ventura perdus) et 52 Kittyhawks de plus. Cependant, les Américains avaient déjà retardé la promulgation définitive de l'attribution de 1944 afin de satisfaire l'ARC. Ils avaient présenté le problème de l'approvisionnement aussi clairement que possible et n'accepteraient pas d'autres retards. La demande de Sheard fut ignorée. Néanmoins, Walsh fut bientôt en mesure de signaler qu'il serait peut-être possible d'obtenir d'autres Liberator si on en faisait la demande séparément. Le général Arnold avait apparemment convenu que du fait de leur expérience des vols au-dessus de l'Atlantique nord, les escadrons de l'ARC devraient recevoir ces avions avant les unités américaines, qui étaient habituées à opérer plus au sud. Le quartier général de l'aviation accepta avec plaisir la dernière offre de la Commission interalliée.¹⁰⁸

Les succès militaires que remportèrent les alliés durant le reste de l'année 1943 entraînèrent d'autres changements aux plans établis, surtout après que les derniers Japonais eurent été chassés des Aléoutiennes en juillet. Le 16 août, les chefs d'état-major interalliés publièrent une nouvelle étude concernant les niveaux d'attaque que pouvait subir l'Amérique du nord (CCS 127/3), étude dans laquelle ils considérèrent que la menace pesant sur la côte est était très minime. "Les attaques de sous-marins contre des navires et des mouilleurs de mines dans la zone côtière" étaient "des éventualités permanentes", tout comme l'était "le bombardement sporadique d'installations côtières" et le débarquement "de commandos ou de saboteurs", mais "uniquement à petite échelle". Des attaques en surface étaient "hautement improbables" et encore plus des attaques aériennes. Le niveau des attaques pouvant être portées contre la côte ouest était généralement similaire, sauf que les risques d'opérations sous-marines étaient plus restreints et ceux d'attaques par des avions embarqués relativement plus importants. Toutefois, ces deux types de menaces étaient considérés comme "fort improbables".¹⁰⁹

Lorsque Breadner présenta son évaluation pour l'année 1944, il fit remarquer que l'ARC devait prendre "pleinement conscience de la nécessité de faire des économies au pays" tout en fournissant des forces "adéquates pour la protection du *dominion*". Cela signifiait que l'aviation pouvait se permettre pour le moment de donner la priorité à son effort outre-mer, et donc de faire "quelques

suppressions et autres modifications” au sein de l’Effectif de guerre affecté à la défense du Canada.¹¹⁰ Il y avait peu de différences entre le plan de Breadner et le Plan de défense aérienne du Canada déjà approuvé. Le chef de l’état-major de l’Air jugea que l’on ne pouvait réduire les sept escadrons de reconnaissance anti-sous-marine que comptait la Région aérienne de l’Est si l’on voulait maintenir aux niveaux existants les opérations quotidiennes de patrouille et d’escorte de convois. On ne pouvait pas non plus réduire la force de frappe qui, bien qu’ayant été établie pour contrer les navires de guerre de surface, exécutait en réalité des opérations anti-sous-marines. En fait, Breadner espérait que l’un des quatre escadrons de Hudson et de Ventura reçoive bientôt des Liberator afin d’améliorer la capacité de la Région aérienne de l’Est d’attaquer très loin au large des navires et des sous-marins. De même, les quatre escadrons de chasse qui se trouvaient encore sur la côte est (deux avaient été choisis pour être transférés outre-mer) continueraient de faire partie de l’effectif, bien qu’il soit possible que l’on diminue quelque peu la taille des états-majors de contrôle de secteurs. L’escadron de collaboration avec l’armée qui était stationné à Debart, en Nouvelle-Écosse, s’en irait outre-mer, et les détachements d’artillerie côtière de Torbay, Sydney, Dartmouth et Yarmouth pouvaient être supprimés graduellement maintenant qu’il y avait des radars pour aider les artilleurs.

Pour ce qui était de la côte ouest, Breadner écarta la possibilité que les Japonais lancent des opérations d’envergure et recommanda des réductions. Deux escadrons de bombardement et de reconnaissance seraient supprimés; l’unité de chasse et de bombardement prévue pour 1943-1944 ne serait pas constituée; l’escadron de collaboration avec l’armée serait transformé en escadron de chasse et le détachement de collaboration avec l’artillerie côtière serait dissous. L’augmentation prévue de la dotation des escadrons de patrouille maritime, qui devait passer de neuf avions à quinze, fut annulée, mesure qui retrancha l’équivalent de deux escadrons de la force prévue de lutte contre les navires. Breadner considéra néanmoins qu’il fallait “se prémunir” contre certaines activités ennemies en poussant des patrouilles plus loin au-dessus de la mer; cela serait probablement possible parce que la Région aérienne de l’Ouest recevrait des avions modernes en remplacement des Stranraer désuets encore utilisés. Comme on avait donné l’autorisation d’envoyer outre-mer trois unités, Breadner ne voulait pas réduire le nombre d’escadrons de chasse stationnés dans l’Ouest en deçà du niveau existant de quatre, en dépit des revers essuyés par le Soleil-Levant dans les Aléoutiennes et le sud du Pacifique. Après une certaine réorganisation des escadrons mixtes, de transport et de communications, la Région aérienne de l’Ouest se retrouverait donc avec 16 escadrons et celle de l’est avec 18, soit un de moins que les 35 que les Américains avaient recommandés en 1942.

Le Cabinet donna son accord et, aussi, annula la commande de Helldiver et réduisit à 187 le nombre de Canso commandés. Le gouvernement, qui avait eu tendance à exagérer les besoins liés à la défense du pays, commençait maintenant à souscrire à l’idée, adoptée si récemment par Breadner, qu’il fallait donner la priorité aux forces de l’ARC à l’étranger. Lorsque J.L. Ilsey, le ministre des Finances, suggéra que les membres des unités dissoutes soient

gardées au pays et versées dans le secteur industriel, ses collègues décidèrent qu'il fallait plutôt les envoyer en Grande-Bretagne pour renforcer les escadrons qui s'y trouvaient.¹¹¹ Que cela ait été ou non dans les intentions de l'état-major de l'Air dès mars 1942, les surplus de l'Effectif de guerre affecté à la défense du Canada contribuaient à "canadianiser" l'effort de l'ARC outre-mer.

Depuis le début de l'année 1943, le vice-maréchal de l'Air Edwards, le commandant en chef de l'aviation outre-mer, demandait avec insistance des escadrons de chasse supplémentaires. À cette époque, l'*Air Ministry* était en train de constituer de nouveaux groupes de chasse mixtes pour appuyer l'invasion de l'Europe, et Edwards voulait que l'un d'eux fût désigné comme relevant de l'ARC pour opérer au sein de l'armée canadienne. Il recommanda donc que des escadrons de l'ARC affectés à la défense du Canada soient incorporés en entier dans le 83^e groupe mixte. Ainsi qu'on le verra dans le prochain volume de cette histoire, six escadrons furent envoyés outre-mer à compter du mois d'octobre. Ceux-ci constituèrent des escadrilles canadiennes, mais le dessein qu'avait Edwards de former un groupe canadien ne se réalisa jamais.¹¹²

Fin 1943, l'état-major de l'Air fixa les besoins de l'ARC à 44 Liberator et 101 Ventura avant la fin de 1944. Préoccupé par la guerre en mer, le représentant des services d'approvisionnement rédigea un télégramme destiné aux autorités à Washington dans lequel il insista sur l'importance des Ventura pour la campagne anti-sous-marine des alliés. Breadner était toutefois convaincu que les Hudson dont il disposait pouvaient encore accomplir efficacement des missions de bombardement et de reconnaissance. Les Ventura étaient très rares, et il était persuadé que l'on en avait davantage besoin sur d'autres théâtres. L'état-major de l'Air accepta que l'on réduise l'attribution de Liberator à très grand rayon d'action de 42 appareils à 33, et celle de Ventura fut elle aussi coupée. Le commodore de l'Air S.G. Tackaberry qui, en tant qu'officier supérieur de l'équipement et du génie au sein de l'état-major canadien à Washington, avait travaillé si longtemps pour obtenir ces avions luttait contre ces réductions, mais la décision du nouveau chef de l'état-major de l'Air, le maréchal de l'Air Robert Leckie, prévalut contre lui. La plainte de Tackaberry selon qui l'annulation soudaine de la demande serait embarrassante, eu égard à la campagne qu'il avait menée en faveur de l'affectation des avions, ne fut pas convaincante. Leckie annula aussi les demandes canadiennes de Lightning, de Hurricane, de Kittyhawk et de Mosquito, ne laissant que les Liberator et les Mustang. Ces derniers furent eux aussi abandonnés par la suite.¹¹³

Leckie avait commencé à faire de profondes coupures dans l'EGADC en se fondant sur l'amélioration de la situation stratégique depuis l'époque où il avait accédé au poste de chef de l'état-major de l'Air (à titre intérimaire) le 11 novembre 1943. Réagissant rapidement aux victoires des alliés sur la flotte de *U-boats* dans l'Atlantique au cours de 1943, Leckie persuada le cabinet, le 1^{er} décembre, d'autoriser la dissolution d'un escadron de Canso sur la côte est et l'envoi d'un second outre-mer, réduisant ainsi effectivement du tiers le nombre de Canso que détenait la Région aérienne de l'Est. Agissant selon ses instructions, le commodore de l'Air K.M. Guthrie, représentant intérimaire de

l'état-major de l'Air, examina le Plan de défense aérienne du Canada en janvier 1944 dans l'intention d'effectuer d'autres coupures.¹¹⁴ Leckie refusa de supprimer un autre escadron de Canso de la Région aérienne de l'Est en raison de la menace permanente des *U-boats* dans le Golfe du Saint-Laurent, mais, à cette exception près, approuva les recommandations de Guthrie. En conséquence, quatre escadrons stationnés sur la côte ouest (un de chasse, deux de frappe et un de Canso) et trois sur la côte est (deux de chasse et un de frappe) furent dissous en mars et en mai 1944. L'organisation des Opérations de l'hémisphère ouest (c'est le nom que portait maintenant l'Effectif de guerre affecté à la défense du Canada) se composait maintenant de 25 escadrons, soit 12 dans la Région aérienne de l'Ouest et 13 dans celle de l'Est (l'escadron de Canso qui avait récemment été envoyé outre-mer était encore administré de Halifax, et, par conséquent, l'ordre de bataille de la Région comprenait sur le papier 14 escadrons).¹¹⁵ Des vétérans d'unités affectées à la défense du Canada renforcèrent aussi pour une grande part les escadrons de l'ARC stationnés outre-mer, et ce, juste assez tôt pour participer au débarquement en Normandie en juin 1944. L'Effectif de guerre affecté à la défense du Canada contribua donc à la création d'une aviation canadienne plus étendue sur le théâtre européen, même si les forces de l'ARC stationnées outre-mer restèrent placées sous le commandement opérationnel de la *Royal Air Force* et intégrées à cette dernière.

Au cours du mois de septembre 1944, cinq autres escadrons de l'ARC affectés à la défense du Canada furent rayés de l'ordre de bataille;¹¹⁶ toutefois, l'état-major de l'Air annula rapidement la dissolution d'un sixième, soit le dernier escadron de frappe restant sur la côte est, en réponse à une reprise des opérations des *U-boats* dans les eaux canadiennes. Plus tard cet automne-là, pendant que les armées alliées avançaient en Italie, dans le nord-ouest et dans l'est de l'Europe et dans le Pacifique, on considéra que "le danger d'une attaque aérienne contre la côte est du Canada" était "presque complètement passé" et que la menace de raids de surface avait totalement disparu.¹¹⁷ Au 1^{er} mai 1945, le nombre d'escadrons dans l'Ouest était tombé à huit, et, dans la Région aérienne de l'Est, à dix, dont sept unités anti-sous-marines, pleinement occupées à contrer la dernière offensive des *U-boats* dans l'Atlantique ouest. Le 1^{er} septembre 1945, tous ces escadrons avaient disparu.

Sur le plan purement militaire, la fourniture de défenses aériennes adéquates pour le Canada ne représenta jamais un problème de planification difficile. Comme le conclut le Comité des chefs d'état-major dans ses évaluations périodiques, le danger était minime: des raids de cinq cents hommes au maximum; un bombardement par un croiseur ou un cuirassé de poche, au pis aller; des raids aériens sporadiques par des avions embarqués; et, la menace la plus dangereuse de toutes (comme les faits le démontrèrent), des opérations sous-marines soutenues au large de la côte Atlantique et le long des voies maritimes menant à l'Europe. Ce n'est qu'à deux moments – l'été de 1940, quand la Grande-Bretagne se trouva en péril, et les sept mois qui suivirent l'attaque des Japonais contre Pearl Harbor – que des attaques plus sérieuses furent possibles. Les besoins du Canada auraient donc pu être comblés par une aviation relativement modeste dotée d'une grande proportion d'escadrons de patrouille maritime, comme on l'avait envisagé dans les plans d'avant-guerre.

En élaborant la politique de défense du Canada, l'état-major de l'Air fut toutefois soumis à des pressions qui n'avaient aucun rapport avec le danger que couraient réellement les deux côtes canadiennes. L'engagement que prit l'ARC à l'automne de 1939 de mener la tâche énorme et imprévue de l'établissement du PEACB au Canada remplaça les plans existants et, en raison de la pénurie de ressources disponibles, fit surgir la question de savoir combien d'escadrons pourraient ou devraient être mis sur pied pour, d'une part, défendre le Canada et, d'autre part, servir outre-mer. De plus, ce n'est pas avant la fin de 1943, après que la guerre eut clairement tourné à l'avantage des alliés, que l'état-major de l'Air fut en mesure de donner aux questions de nécessité militaire la priorité sur les impératifs politiques. La prédisposition du gouvernement de Mackenzie King à maintenir des forces étendues au Canada fut renforcée par les craintes de la population que des attaques d'envergure étaient imminentes, notamment après Pearl Harbor. Le programme de 19 escadrons que Breadner avait établi pour 1940 s'étendit donc en mars 1942 à 49 escadrons, avec une possibilité de 65. L'état-major de l'Air justifia cette expansion par des évaluations exagérées de la menace pour le pays et demanda des avions en grand nombre alors que les réserves d'approvisionnement des alliés étaient limitées, ce qui souleva l'ire des Britanniques et des Américains. Si l'état-major de l'air croyait vraiment qu'une aviation territoriale d'une telle envergure était un besoin militaire bien fondé, son jugement était douteux. Si l'état-major exécutait les instructions du gouvernement, ses actions deviennent plus compréhensibles. Il incombe toutefois à un état-major de l'Air de fournir des conseils indépendants et de proposer des solutions de rechange, même quand il exécute des instructions, si la décision des autorités a prévalu contre lui. Rien n'indique que de tels conseils aient été dispensés.

Le plan relatif à l'établissement de 49 escadrons est d'autant plus remarquable que les officiers supérieurs canadiens avaient conservé leur calme et fait preuve d'un jugement sûr immédiatement après l'attaque contre Pearl Harbor. À cette époque, les chefs d'état-major avaient maintenu leur évaluation d'une menace modeste pour la côte ouest, tandis qu'aux États-Unis l'armée et l'aviation avaient exagéré le danger et demandé pour le continent des mesures de défense excessivement importantes. À l'été de 1942, toutefois, pendant que l'ARC poursuivait la vaste expansion de l'Effectif de guerre affecté à la défense du Canada, les chefs d'état-major des États-Unis avaient déterminé qu'il leur fallait concentrer leurs ressources militaires outre-mer et persuadé leur gouvernement de ne pas imposer de lourdes responsabilités sur le plan de la défense du territoire. Le fait que le Canada n'ait pas eu voix au chapitre dans l'orientation supérieure de la guerre est peut-être une raison qui explique pourquoi les membres de l'état-major de l'Air à Ottawa saisirent les réalités stratégiques de façon moins sûre que leurs homologues américains. La "performance" de l'état-major de l'Air canadien a peut-être aussi reflété le fait que les officiers qui atteignirent un grade élevé n'avaient pas été préparés de façon appropriée à organiser, contrôler, approvisionner et diriger une aviation d'envergure. Il y a toujours un danger quand des forces professionnelles minuscules sont contraintes de prendre rapidement de l'expansion en temps de guerre: quels qu'aient pu être le sérieux, l'ardeur au travail et la détermination des officiers de l'état-major

de l'Air, leur expérience en temps de paix était sans rapport avec ce qui fut exigé d'eux une fois que la guerre commença. Il n'est donc guère surprenant de voir que le quartier général de l'aviation parut parfois dépassé par les événements.

Les aviateurs canadiens étaient coincés entre l'insistance que mettait leur gouvernement à vouloir que le Canada soit bien défendu, leurs propres désirs de bâtir une aviation nationale respectable et le fait qu'ils n'étaient pas maîtres des ressources permettant d'atteindre l'un ou l'autre de ces deux objectifs. Le maréchal de l'Air Breadner pouvait écrire sérieusement sur la mise sur pied d'une organisation comptant 49 ou 65 escadrons en même temps que son état-major faisait des pieds et des mains pour affecter aux opérations en service 20 escadrons à effectifs réduits. La politique de l'état-major de l'Air ne fut jamais tout à fait cohérente, et l'effectif de guerre affecté à la défense du Canada fut toujours largement le fruit de l'improvisation.

L'Est et le Centre du Canada

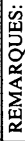
L'idée de défendre le Canada au moyen de forces aériennes était logique, mais sa mise en pratique ne fut pas facile. Outre les problèmes d'approvisionnement décrits au chapitre précédent, l'établissement de bases aériennes, de services de soutien et de moyens de communication le long du littoral vaste et accidenté était une tâche énorme. Le Comité d'état-major interarmées, qui se trouvait au Quartier général de la Défense nationale et réunissait les chefs militaires des trois services, avait défini dans le Plan de défense du Canada de 1938 les rôles généraux de l'armée, de la marine et de l'aviation. Des comités interarmées, composés des officiers les plus haut gradés de l'armée, de la marine et de l'aviation à Halifax, en Nouvelle-Écosse, à Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick, et à Victoria, en Colombie Britannique, coordonnaient les mesures locales. Ces comités subdivisèrent les zones côtières à des fins opérationnelles et fixèrent des objectifs pour les forces en cause. Des escadrons permanents et auxiliaires furent assignés à des fins de planification de guerre aux divers commandements et à la force mobile de l'armée. Les commandements aériens devaient collaborer avec les forces navales pour ce qui était de la défense côtière et de la protection des navires, fournir des avions observateurs qui dirigeraient les tirs à longue portée de l'artillerie côtière de l'armée, et commander des escadrons de chasse chargés de défendre le pays contre les attaques aériennes.¹

Des commandements [opérationnels] régionaux* furent établis lorsque l'ARC acquit son indépendance de l'armée en 1938. La région aérienne de l'Ouest fut la première à voir le jour, le 1er mars, et fut suivie, le 15 septembre, de la Région aérienne de l'Est.² Les plans relatifs à l'organisation d'une Région aérienne du Centre ne furent jamais mis en oeuvre. Dans cette partie du pays, où les risques d'attaque ennemie étaient minimes, les opérations aériennes restèrent placées sous l'autorité générale du quartier général de l'aviation.

Lorsqu'éclata la crise de Munich en septembre 1938, les responsables de la planification des moyens de défense du Canada cessèrent de fixer leur attention sur la côte du Pacifique pour la tourner vers celle de l'Atlantique, et ils réaffectèrent des escadrons dans les Maritimes. Par chance, des levés entrepris en 1937 avaient permis de trouver plusieurs endroits possibles où établir des

* Appelées Régions aériennes (de l'Est et de l'Ouest). NDLR.

1942



1. Tout au cours de la guerre plusieurs aéroports, notamment celui de Dartmouth, offrirent des services aux hydravions.
2. Les stations américaines en Terre-neuve sont soulignées.

aérodromes dans la région, et au mois de janvier 1939, des contrats avaient été signés pour construire des installations à Sydney, Yarmouth et Debert, en Nouvelle-Écosse. Toutefois, le terrain était difficile, et aucune de ces installations n'était prête quand la guerre éclata.³

En partie à cause du manque de terrains d'atterrissage, une seule unité permanente, le 5^e Escadron de reconnaissance générale, à Dartmouth, en Nouvelle-Écosse, fut à son poste de guerre à la fin du mois d'août 1939. Les autres, qui se trouvaient à divers endroits au Canada, durent se rendre tant bien que mal dans l'Est. Le 1^{er} Escadron, doté de chasseurs modernes, des Hawker Hurricane, se transporta par étapes, sans encombre, de Calgary jusqu'à Saint-Hubert, au Québec, une base provisoire, où il attendit que la construction de l'aérodrome de Dartmouth fût terminée. Les 2^e, 3^e et 8^e Escadrons, qui étaient équipés d'appareils plus anciens, trouvèrent le voyage plus difficile. Comme le Canada était encore en paix, tous trois prirent la route directe vers la côte en survolant le territoire américain. C'est le 3^e Escadron qui connut le plus de problèmes. Ses Westland Wapiti désuets volèrent de Calgary jusqu'à Halifax par petites étapes; la moitié des appareils arrivèrent à destination le 1^{er} septembre, mais des ennuis de moteur forcèrent les autres à se poser à Millinocket, au Maine. Deux des trois avions durent rester là jusqu'à ce qu'ils fussent réparés, ce qui signifiait que si la guerre éclatait ils avaient toutes les chances d'être internés. Bien qu'ils fussent en état de voler le 3 septembre – le jour où le Royaume-Uni, mais non le Canada, déclara la guerre à l'Allemagne – les conditions atmosphériques les clouèrent au sol jusqu'au lendemain. Ils atteignirent finalement Halifax deux jours plus tard. L'escadron avait été dissous le jour précédent, mais les avions et le personnel furent réorganisés simultanément en tant que 10^e Escadron de bombardement, et affectés au rôle de force de frappe contre les bâtiments de surface ennemis.⁴

La Région aérienne de l'Est était responsable d'un immense territoire – qui s'étendait de l'est du Québec jusqu'aux mers situées au-delà de Terre-Neuve – et pour les navires et sous-marins ennemis il n'existait aucune route évidente comparable au passage entre les îles Shetlands et l'Islande ou le golfe Gascogne dans le nord-est de l'Atlantique. Dès le départ, sur la base des plans ébauchés pour la première fois en septembre 1938 par suite de la crise de Munich, la zone opérationnelle de la Région fut subdivisée en quatre secteurs de reconnaissance aérienne, soit Saint-Jean (plus tard Yarmouth), Halifax, Sydney et Anticosti (plus tard Gaspé), pour se protéger contre les bombardements côtiers que pouvaient effectuer des navires et des avions embarqués (ce qui, en 1939, semblait être la menace la plus sérieuse) et les attaques de sous-marins contre des navires et des objectifs côtiers.⁵ Une base aérienne principale avait été prévue pour chaque secteur, mais seule l'hydrobase de Dartmouth était prête, et seul l'escadron permanent qui y était installé depuis longtemps, le 5^e escadron de reconnaissance générale, était pleinement opérationnel.

Les autres unités qui arrivèrent sur la côte est durent se contenter des installations rudimentaires disponibles. Le 10^e Escadron de bombardement et une escadrille du 2^e Escadron de collaboration avec l'armée s'installèrent à l'aérodrome civil de Halifax, tandis que le reste de ce dernier escadron porta ses

RÉGION AÉRIENNE DE L'EST								
ORDRE DE BATAILLE								
Rôle général	Unité	'39	1940	1941	1942	1943	1944	1945
Reconnaissance maritime et frappe	3 ^e Esc (B)							
	5 ^e Esc (BR)							
	8 ^e Esc (BR)							
	10 ^e Esc (B/BR)	B, BR						
	11 ^e Esc (BR)							
	113 ^e Esc (BR)							
	116 ^e Esc (BR)							
	117 ^e Esc (BR)							
	119 ^e Esc (BR)							
	145 ^e Esc (BR)							
	160 ^e Esc (BR)							
	161 ^e Esc (BR)							
	162 ^e Esc (BR)							
Chasse et coopération avec l'armée	1 ^{ère} Esc (C)							
	2 ^e Esc (CA)							
	116 ^e (C)							
	117 ^e Esc (CAC)							
	118 ^e Esc (CAC/C)	CAC, C						
	123 ^e Esc (ECA)							
	125 ^e Esc (C)							
	126 ^e Esc (C)							
	127 ^e Esc (C)							
	128 ^e Esc (C)							
	129 ^e Esc (C)							
	130 ^e Esc (C)							
	1 ^{ère} dét (CAC)							
	2 ^e dét (CAC)							
	4 ^e dét (CAC)							
5 ^e dét (CAC)								
6 ^e dét (CAC)								
Soutien	1 ^{ère} Esc (POLY)							
	121 ^e Esc (POLY)							
	164 ^e Esc (TPT)							
	167 ^e Esc (COMM)							
	1 ^{er} dét (POLY)							
		10 sep 39						
		Déclaration de guerre						
					07 déc 41			
					Pearl Harbor			
							08 mai 45	
							Jour V-E	
							14 août 45	
							Cessation des hostilités	
REMARQUES:								
1. Voici la liste de U.E.O. et E.R.G. dans la Région aérienne de l'Est:								
31 ^e U.E.O. (RAF) Debert, N.-É.	Côtier/Chasseur de pénétration	03 juin 41 - 01 juil 44	Devient la 7 ^e U.E.O.					
34 ^e U.E.O. (RAF) Pennfield Ridge, N.-B.	Bombardiers légers	01 juin 42 - 19 mai 44						
36 ^e U.E.O. (RAF) Greenwood, N.-É.	Côtier/Chasseur de pénétration	11 mai 42 - 01 juil 44	Devient la 8 ^e U.E.O.					
1 ^{ère} U.E.O.	Bagotville, Qué.	Chasse	20 juillet 42 - 31 janv 45					
7 ^e U.E.O.	Debert, N.-É.	Chasseur de pénétration	01 juillet 44 - 20 juil 45	Ci-devant appelée 31 ^e U.E.O.				
8 ^e U.E.O.	Greenwood, N.-É.	Chasseur de pénétration	01 juillet 44 - 31 juil 45	Ci-devant appelée 36 ^e U.E.O.				
31 ^e E.R.G. (RAF) Charlottetown, Î.-P.-É.		20 janv 41 - 21 fév 44						
1 ^{ère} E.T.G.	Summerside, Î.-P.-É.	06 juil 41 - 03 fév 45						

RÉGION AÉRIENNE DE L'EST
ORDRE DE BATAILLE

Rôle général

Unité

'39

1940

1941

1942

1943

1944

1945

Stations de radar²

- 1^{ère} UR (RPH) Preston, N.-É.
- 2^e UR (RPA) Bell Lake, N.-É.
- 3^e UR (RPA) Tusket, N.-É.
- 4^e UR (RPA) Brooklyn, N.-É.
- 5^e UR (RPA) Queensport, N.-É.
- 6^e UR (RPA) Louisbourg, N.-É.
- 12^e UR (ICS) Bagotville, Qué.
- 14^e UR (ICS) Saint-John's, T.-N.
- 16^e UR (ICS) Eastern Passage, N.-É.
- 17^e UR (ICS) Torbay, T.-N.
- 19^e UR (ICS) Gander, T.-N.
- 20^e UR (ICS) Sydney, N.-É.
- 21^e UR (ICS) Plymouth, N.-É.
- 22^e UR (RPA) Port Dufferin, N.-É.
- 23^e UR (ICS) Saint-John, N.-B.
- 24^e UR (RPA) Tignish, N.-É.
- 25^e UR (RPA) Saint-Georges, Qué.
- 29^e UR (ICS) Goose Bay, Lab.
- 30^e UR (RPA) Cap Bauld, T.-N.
- 32^e UR (RPA) Port-aux-Basques, T.-N.
- 36^e UR (RPA) Î. Spotted, Lab.³
- 37^e UR (RPA) Î. Brig. Harbour, Lab.
- 40^e UR (PA/US) Î. Allen, T.-N.
- 41^e UR (PA/US) Sainte-Brides, T.-N.
- 42^e UR (PA/US) Cap Spear, T.-N.
- 43^e UR (PA/US) Elliston, T.-N.
- 44^e UR (PA/US) Î. Fogo, T.-N.
- 75^e UR (RPM A/S) Rivière-au-Renard, Qué.
- 76^e UR (RPM A/S) Î. Saint-Paul, N.-É.
- 77^e UR (RPM A/S) Cap Ray, T.-N.

10 sep 39
Déclaration
de guerre

07 déc 41
Pearl Harbor

08 mai 45
Jour V-E
14 août 45
Cessation
des hostilités

2. Détachements radiophoniques appelés unités de radio à partir du 1^{er} sep 44:

- RPH (Radio de préalerte - haute altitude)
- RPA (Radio de préalerte)
- ICS (Intercepteur à contrôle sol)
- RPM A/S (Radio de préalerte à micro-ondes, anti-sous-marins, radar de surface)
- PA/US (Radio de préalerte SCR 270/271) (États-Unis)

3. La 36^e UR n'a pas servi de façon opérationnelle.

4. Les 40^e - 44^e UR étaient originalement des unités US établies en 1942.

- | | | | | | |
|----|---|------|--|-----|-----------|
| B | Bombardier | CAC | Coopération avec l'artillerie côtière | TPT | Transport |
| BR | Esc. de bombardement et de reconnaissance | COMM | Communications | | |
| C | Chasseur | ECA | Entraînement à la coopération avec l'armée | | |
| CA | Coopération avec l'armée (de terre) | POLY | Polyvalent | | |

pénates à l'aérodrome civil de Saint-Jean. Le 8^e Escadron polyvalent, l'unité de reconnaissance affectée au Golfe du Saint-Laurent, eut beaucoup plus de difficultés; il dut créer à partir de rien sa propre hydrobase à l'embouchure de la rivière Sydney. "Les appareils sont amarrés à plus de deux milles de distance du QG de l'escadron", fut-il noté le 29 août dans le journal de l'unité. "Tous les terrains situés le long de la côte appartiennent à des particuliers et l'on s'attend à avoir de grandes difficultés à établir une base. Jusqu'ici, le personnel a fait la navette entre les avions et le rivage à partir du terrain de Madame Georgia Piercy, dans un petit canot à rames loué de cette dernière. Le Commandant a passé de nombreuses heures à tenter d'obtenir des logements pour le personnel, un bâtiment convenable pouvant servir de bureau de vol et un droit de passage à la rive". Finalement, quelques jours plus tard, on put lire dans le journal le texte suivant: "Permission obtenue d'utiliser le terrain adjacent à l'aire d'amarrage des avions. Maison louée pour servir de poste central radio et bureau de vol. Petite embarcation à moteur, avec chauffeur, louée à la journée".⁶ Ce n'est qu'à la mi-décembre, lorsque le gel eut mis fin pour la saison aux opérations des hydravions à flotteurs, que l'escadron put déménager à la nouvelle hydrobase de Kelly Beach, à North Sydney; toutefois, comme les hangars étaient encore en construction, il fallut ranger les avions à l'extérieur, le long de la route menant à la base.⁷

La défense maritime, qui était la tâche principale de la Région aérienne de l'Est, exigeait une collaboration étroite avec la Marine royale du Canada. En fait, ainsi que nous le verrons au chapitre 12, des exercices de défense des côtes et de la navigation commerciale tenus par les Britanniques avant la guerre avaient indiqué que les commandants de l'aviation et de la marine qui étaient responsables des opérations devaient travailler ensemble dans une salle des opérations commune pour qu'il n'y ait aucun retard dans les mesures concertées prises contre les mouvements de l'ennemi. Impressionné par l'idée, le Comité canadien des chefs d'état-major avait chargé en mai 1939 les commandants de la côte est et de la côte ouest de choisir des endroits où établir des salles des opérations combinées. Toutefois, le bâtiment le plus approprié que le colonel d'aviation N.R. Anderson, qui commandait la Région aérienne de l'Est, put trouver quand son quartier général quitta ses locaux temporaires originels à la fin du mois d'août fut le *Navy League Building*, qui se trouvait à trois km de distance environ du chantier naval de la marine. Ni Anderson ni le commandant H.E. Reid, son homologue de la marine, n'étaient disposés à quitter son quartier général pour travailler dans une salle des opérations combinée située ailleurs. La seule solution que le commandant de l'Air pouvait offrir était de construire un quartier général de l'Air tout neuf à côté du quartier général de la marine, qui se trouvait au chantier; la salle des opérations combinées serait située en terrain neutre, entre les deux bâtiments. Anderson fut inflexible: "Il faut préserver l'individualité de la Région aérienne en insistant sur le fait que nous devons disposer pour notre quartier général d'un bâtiment qui nous soit propre".⁸ L'impasse allait se poursuivre pendant plus de trois ans, et elle révéla des attitudes qui jouèrent pour beaucoup dans la lenteur avec laquelle les forces aériennes et navales finirent par collaborer efficacement.

Pendant que l'état-major de la Région s'installait dans ses nouveaux locaux, les escadrons entreprirent rapidement ce qui devint la tâche primordiale des forces aériennes stationnées au pays: la défense du commerce. Lorsque le 3 septembre 1939 un sous-marin allemand, l'U-30, envoya par le fond l'*Athenia*, un paquebot britannique, au nord-ouest de l'Irlande, l'Amirauté mit immédiatement en oeuvre ses plans d'avant-guerre pour organiser les navires naviguant dans l'Atlantique nord en convois défendus. À Halifax, le "terminus" de l'Ouest, la *Royal Navy* posta de gros bâtiments de guerre chargés d'escorter les convois pour les protéger des navires de surface allemands, tandis que la minuscule flotte de la Marine royale du Canada fournit des escorteurs anti-sous-marins au large de la Nouvelle-Écosse. Les avions de l'ARC effectuèrent des patrouilles autour des convois pour repérer les navires ennemis et aider les escorteurs de surface à contrer leurs attaques.⁹

Quand, le 16 septembre 1939, le premier convoi quitta Halifax à destination du Royaume-Uni*, on établit un système qui serait dorénavant appliqué. Le 5^e escadron de reconnaissance générale fournit des hydravions à coque pour effectuer des recherches anti-sous-marins au large du port de Halifax avant le départ du convoi et, ensuite, une escorte anti-sous-marins de jour jusqu'à la limite du rayon d'action du Supermarine Stranraer, soit environ 250 milles (400 km) au large.

Il convient ici d'expliquer ce que l'on entend par le terme "rayon d'action" – appelé aussi distance limite de patrouille ou portée efficace – à cause de son importance fondamentale pour les opérations aériennes maritimes. Il s'agissait de la distance jusqu'à laquelle un avion pouvait voler pendant un temps utile pour escorter des navires ou chercher des bâtiments ennemis en disposant d'assez de carburant pour rentrer à sa base. En prévoyant une marge de sécurité pour les vents contraires et la possibilité que de mauvaises conditions atmosphériques à la base obligent à détourner vers une autre base l'avion qui rentrait de mission, la portée efficace équivalait approximativement au tiers – souvent beaucoup moins – de la distance totale que pouvait parcourir l'avion sans devoir refaire le plein de carburant. Pour un Stranraer transportant 1 000 livres (450 kg) de bombes, cette portée était d'environ 720 milles (1 160 km). Comme nous le verrons à la partie IV de ce volume, le poids de l'armement et de l'équipement ainsi que le nombre de membres d'équipage modifiaient sensiblement les performances de l'avion, tandis que les conditions atmosphériques difficiles sur les côtes canadiennes réduisaient souvent beaucoup les rayons d'action.

Accomplissant chacun des patrouilles de cinq heures et trente minutes entre l'aube et le crépuscule, les Stranraer accompagnaient tous les convois quittant le port de Halifax ou se dirigeant vers celui-ci. Vers la fin du mois d'octobre, le 5^e Escadron commença aussi à effectuer des patrouilles quotidiennes à l'entrée du port. Dans ces premières opérations, les Stranraer se révélèrent solides et fiables, bien qu'un tant soit peu désuets. À Sydney, les Northrop Delta du

* Ces convois étaient appelés "HX convoy", terme signifiant: *fast eastbound transatlantic convoy* [convoi transatlantique rapide en direction de l'Est].

8^e Escadron exécutèrent des patrouilles de reconnaissance et appuyèrent les convois dans le secteur,¹⁰ encore que l'usage de ces appareils civils que l'on avait transformés pour leurs nouvelles fonctions fût toujours considéré comme une mesure temporaire.

A la fin du mois de septembre 1939, les escadrons de patrouille maritime de EGADC avaient reçu une nouvelle désignation. La nomenclature existante, qui était en majeure partie empruntée à la RAF, comprenait les titres d'escadrons de "bombardement", de "torpillage", de "reconnaissance générale" et "polyvalents"*, lesquels reflétaient la spécialisation fonctionnelle que permettait une aviation de grande envergure. Ces termes furent remplacés par la désignation plus générale et proprement canadienne de "bombardement et reconnaissance"†, qui décrivait de façon plus précise les diverses tâches qu'accomplissait chacun des escadrons maritimes peu nombreux de l'ARC.

Les 5^e et 8^e Escadrons de bombardement et de reconnaissance étaient les seules unités dans l'est du Canada à être équipées pour entreprendre le rôle vital de reconnaissance maritime. Lorsque les Hurricane à court rayon d'action du 1^{er} Escadron de chasse déménagèrent de la base de Saint-Hubert à l'aérodrome de Dartmouth en novembre, ils exécutèrent des vols de reconnaissance le long de la côte, accomplirent de temps à autre des patrouilles pour des convois se trouvant près de la côte et tinrent des exercices de bombardement en piqué avec des batteries de l'armée et des unités antiaériennes de la Marine. Destiné à être rattaché à la force mobile de l'armée, le 2^e Escadron de collaboration avec l'armée fut remplacé à Halifax par une unité à l'état embryonnaire, le 118^e Escadron de collaboration avec l'artillerie côtière, qui quitta Montréal pour se joindre au commandement le 23 octobre 1939. Reprenant les Armstrong Whitworth Atlas vieillissants du 2^e Escadron, le noyau du 118^e fut renforcé par du personnel transféré d'autres unités et, le 28 octobre, l'escadrille "A" de l'Escadron était prête à commencer les opérations. Entre temps, les Wapiti du 10^e Escadron de bombardement et de reconnaissance s'étaient révélés si peu efficaces pour la reconnaissance maritime que l'Escadron effectuait rarement des missions.¹¹ Ce fut sans aucun doute une chance que la première incursion que firent les Allemands dans le nord-ouest de l'Atlantique, la traversée d'un cuirassé de poche, le *Deutschland*, jusqu'au sud du Groenland au mois d'octobre, ne fut jamais à portée d'avions basés à terre.

L'arrivée du 11^e Escadron de bombardement et de reconnaissance à Dartmouth, le 3 novembre, augmenta sensiblement les moyens de la Région aérienne. Organisée à Ottawa le mois précédent, l'unité avait été équipée de dix Lockheed Hudson à mesure que leur fabricant américain les avaient livrés. Il s'agissait des premiers avions de patrouille maritime modernes de la côte est; leur vitesse maximale était de 230 noeuds, comparativement aux 130 noeuds du Stranraer, et ils avaient un rayon d'action de 350 milles (560 km). Le ré-équipement du 10^e Escadron en Douglas Digby fut une autre grande amélioration. En décembre 1939, l'escadron envoya un détachement à Saint-

* *Bomber, Torpedo Bomber, General Reconnaissance et General Purpose.*

† *Bomber Reconnaissance*

Hubert, au Québec, pour entreprendre un entraînement de conversion pendant que les avions commençaient à arriver des États-Unis. Le détachement déménagea à Dartmouth en avril avec les cinq premiers Digby, et en juin tout l'escadron s'y installa; l'aéroport municipal de Halifax, dont les pistes commençaient à se détériorer et à endommager les avions, cessa d'être une base de l'ARC. Avec le Digby, qui pouvaient patrouiller jusqu'à plus de 560 km de distance et voler pendant douze heures environ (l'autonomie maximale du Hudson était d'environ sept heures), le 10^e Escadron fut finalement en mesure d'assumer son rôle de force de frappe de la côte est.¹²

A la fin du printemps de 1940, grâce à des programmes de construction accélérés, le nombre d'installations au sol s'était grandement étendu. L'aérodrome de Dartmouth, qui comprenait un dépôt de réparation, était entièrement opérationnel; l'aérodrome de Yarmouth allait bientôt être en mesure de recevoir des avions; et même si les pistes de l'aérodrome de Sydney ne seraient pas prêtes avant la fin de l'année, les nouveaux bâtiments de l'hydrobase de North Sydney étaient presque terminés. D'autres nouvelles installations comprenaient un dépôt de matériel à Moncton, au Nouveau-Brunswick, et un dépôt d'explosifs à Debert, en Nouvelle-Écosse.¹³ On mit aussi sur pied des services de soutien additionnels ou l'on étendit les services existants. À la petite flottille d'embarcations que possédait l'ARC sur la côte est avant le début de la guerre s'étaient ajoutés au moins neuf bâtiments de 10 mètres de longueur et plus pour le transport de matériel et d'approvisionnements. En outre, six vedettes de sauvetage rapide avaient été commandées pour les deux côtes.¹⁴ Une autre exigence, qui avait été prévue dans les plans d'avant-guerre, consistait à prendre des mesures pour que des civils signalent à l'aviation toute activité inhabituelle dans le ciel ou en mer. Ces rapports, notamment dans les années qui précédèrent l'établissement des stations radar côtières, plus tard au cours de la guerre, auraient peut-être été le seul moyen d'avertir rapidement d'une attaque. L'organisation du Corps de détection d'avions (CDA)* commença en mai 1940; le QG de la Région aérienne de l'Est était responsable du territoire situé à l'est du 100^e méridien, qui traverse le Manitoba, et la Région aérienne de l'Ouest couvrait le reste du pays. L'état-major du quartier général des deux Régions entra en rapport avec des volontaires civils, qui servirent sans être rémunérés, distribuèrent des documents sur la reconnaissance des avions et s'arrangèrent pour que les compagnies locales du téléphone transmettent les rapports aux bases de l'ARC.¹⁵

Les responsabilités de la Région aérienne de l'Est allaient toutefois continuer de croître, et ce, plus vite que ne s'amélioraient ses possibilités. Bien que le gouvernement canadien eût expressément interdit aux militaires de discuter de mesures de défense conjointes avec Terre-Neuve avant la guerre, de peur que celles-ci ne se transforment en engagements impériaux plus étendus, Ottawa commença à se charger dans une certaine mesure de la sécurité de l'île durant les huit premiers mois des hostilités, ce qui était naturel vu la situation géographique de Terre-Neuve, qui se trouvait à cheval sur les routes aériennes et maritimes

* *Aircraft Detection Corps.*

menant à la côte atlantique du Canada. Le 4 septembre 1939, deux Delta, décollant de Sydney, effectuèrent à la demande de la *Royal Navy* une reconnaissance de la côte sud de Terre-Neuve, et pendant les deux jours qui suivirent les gouvernements de Saint-Jean et d'Ottawa convinrent que l'ARC devrait avoir librement accès à l'espace aérien et aux installations terrestres de Terre-Neuve. Le 13 mars 1940, le Cabinet canadien se rendit finalement aux arguments de la Grande-Bretagne et de Terre-Neuve, selon lesquels l'armée canadienne devrait fournir des canons côtiers pour protéger l'île Bell, dans la Baie de Conception, d'où l'aciérie de Sydney, en Nouvelle-Écosse, tirait son minerai de fer. Pendant ce temps, l'ARC et les autorités à Saint-Jean commencèrent à prendre des dispositions pour que la Région aérienne de l'Est poste des avions à Terre-Neuve.¹⁶ En fait, le Canada allait prendre sur ce plan un engagement important, et ce, bien plus tôt que quiconque ne l'avait imaginé.

La conquête, par les Allemands, de la France et des Pays-Bas, en mai et en juin 1940, augmenta les risques d'attaques contre la côte atlantique du Canada, au moment même où le Royaume-Uni, maintenant isolé et exposé à une invasion, avait besoin d'urgence de toute l'aide possible. Les catastrophes en Europe eurent sur la Région aérienne de l'Est des répercussions soudaines et d'une portée considérable. Craignant que les Allemands puissent s'emparer de l'aéroport de Gander à Terre-Neuve, ce qui leur assurerait la maîtrise des communications de l'île et leur procurerait une base d'où lancer des attaques aériennes contre le littoral canadien, le Comité interarmées de Halifax recommanda avec insistance, le 27 mai 1940, qu'un détachement du 10^e escadron soit envoyé sans délai sur l'île.¹⁷ Les autorités à Ottawa et à Saint-Jean donnèrent leur accord, et, le 17 juin, cinq Digby se posèrent à l'aéroport. En outre, le sous-comité de planification des chefs d'état-major recommanda que l'on envoie une escadrille de chasseurs lorsque l'on disposerait d'avions appropriés, et que l'on affecte également un bataillon d'infanterie à la défense au sol de l'aéroport et de l'aire de mouillage des hydravions, situées tout près de là, à Botwood.

L'ARC envoya aussi d'urgence outre-mer des avions et des membres d'équipage de l'EGADC. Le 1^{er} Escadron de chasse, après avoir fusionné avec le 115^e Escadron de chasse, partit pour l'Angleterre en juin, avec des Hurricane et d'autres équipements. Ce matériel fut rapidement mis en caisses par le personnel au sol de Dartmouth, qui, en outre, démontra des avions américains et les chargèrent à bord d'un transport français, le *Béarn*. Celui-ci prit la mer le 16 juin, pendant que des membres de l'ARC travaillaient encore à bord, pour n'arriver à quai en Martinique qu'après la chute de la France. Il fallut plusieurs changements de navire avant que l'équipe de l'ARC ne puisse rentrer à Halifax à la mi-juillet.¹⁸

Le départ du 1^{er} Escadron de chasse priva la côte est de tout chasseur, ce qui obligea les Hudson du 11^e Escadron à combler le vide en dépit du fait que ce rôle ne leur convenait pas. Au début du mois d'août, le 118^e Escadron de collaboration avec l'artillerie côtière fut re-désigné comme unité de chasse dans le but d'affecter la plupart de son personnel chevronné à de nouveaux détachements de collaboration avec l'artillerie côtière et, ensuite de porter le

nouvel escadron à l'effectif de chasse. Le changement n'eut pas lieu. Le 118^e Escadron fut dissous à la fin du mois de septembre, et ses escadrilles devinrent des détachements de collaboration avec l'artillerie côtière à Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick, et à Halifax. Les Hudson du 11^e Escadron durent continuer de jouer le rôle d'avions de chasse dans la zone de Halifax jusqu'en juillet 1941, quand se joignit à la Région le 118^e Escadron de chasse, qui avait été reconstitué et était équipé de biplans Goblin désuets.¹⁹

Les saignées qui furent faites aux ressources de la Région aérienne de l'Est au cours du printemps et de l'été de 1940 inclurent des bombardiers de reconnaissance maritime, à un moment où les engagements de la Région vis-à-vis de la défense des navires allaient croissant. Treize Bristol Blenheim IV, sortis tout droit des usines du constructeur britannique et destinés à remplacer les Delta du 8^e Escadron, furent immédiatement renvoyés au Royaume-Uni où on en avait désespérément besoin. Au mois de juillet, le 8^e Escadron vit son détachement d'entraînement de Blenheim/ Bolingbroke passer au 119^e Escadron de bombardement et de reconnaissance, une nouvelle unité censée déménager à Yarmouth, en Nouvelle-Écosse. À la fin du mois, l'escadrille "A" du 8^e Escadron se transporta ensuite de North Sydney à Dartmouth pour céder la place à un détachement de Stranraer du 5^e Escadron; une nouvelle série de lents convois transatlantiques commença à quitter Sydney à la mi-août et l'on avait besoin des Stranraer pour effectuer des missions d'escorte au-delà de la courte distance que pouvaient couvrir les Delta.²⁰

En dépit des contretemps provoqués par la crise en Europe, la Région aérienne de l'Est continua de s'étendre. Le quartier général de l'aviation réagit aux manques pressants de membres d'équipage en donnant à la côte est la priorité sur la côte ouest pour ce qui était de l'obtention de récents diplômés des écoles d'aviation et en affectant du personnel de la Région aérienne de l'Ouest à des escadrons situés dans les Maritimes. Quinze Digby livrés par les États-Unis au mois d'août complétèrent l'effectif du 2^e Escadron, et des Bristol Bolingbroke de fabrication canadienne, une variante du bombardier bimoteur Bristol Blenheim possédant un rayon d'action d'environ 320 km, devinrent disponibles en grand nombre. Le 119^e Escadron de Yarmouth atteignit donc son effectif de quinze appareils à l'automne, et le 8^e Escadron commença à se reconstituer, recevant ses premiers Bolingbroke pendant qu'il déménageait de Dartmouth et North Sydney au nouvel aérodrome de Sydney.²¹

Au cours de l'été de 1940, le gouvernement canadien et les forces armées prirent aussi des arrangements plus étendus en vue de la défense de Terre-Neuve. L'armée créa le 1^{er} août 1940 un nouveau commandement de l'Atlantique, qui englobait Terre-Neuve, le Labrador, les provinces maritimes et l'est du Québec. Plus tard ce mois-là, le nouveau ministre de la Défense nationale pour l'Air, C.G. Power, le nouveau chef de l'état-major de l'Air, le vice-maréchal de l'Air L.S. Breadner, et les commandants de la côte est se réunirent à Saint-Jean avec le gouverneur et ses fonctionnaires; ils décrivirent les mesures de défense que le Canada était disposé à fournir et obtinrent que les forces militaires de Terre-Neuve soient placées sous le commandement du Canada. Le 28 août, le Comité interarmées de Halifax reçut une nouvelle désignation; il devint le

Comité interarmées de la côte atlantique, et ses responsabilités s'étendirent à Terre-Neuve et au Labrador. Par suite de l'expansion subséquente de l'effort canadien, le 4 juillet 1941, les commandants des trois services qui se trouvaient sur l'île formèrent le Sous-comité interarmées de Terre-Neuve, qui releva du Comité interarmées de la côte atlantique.²²

Le Plan révisé de défense du Canada d'août 1940 visa à affermir la structure de commandement dans la région de l'Atlantique. Contrairement au Plan de 1938-1939, où l'on avait simplement fait allusion à l'avantage d'une étroite coordination entre les trois services, la version de 1940 prescrivit aux commandants de l'armée, de la marine et de l'aviation à Halifax d'établir une salle des opérations combinée et d'exercer un contrôle collectif ainsi qu'individuel sur leurs commandements.²³ Aucune de ces mesures ne prévoyait l'unification du commandement – un service désigné pour diriger les deux autres – parce que cela était contraire à la doctrine et à la pratique canadiennes; l'armée canadienne, la marine royale du Canada et l'Aviation royale du Canada insistèrent sur le fait qu'ils pouvaient atteindre le degré de collaboration souhaité sans qu'il faille pour cela que deux d'entre eux soient officiellement subordonnés au troisième. Comme nous le verrons, toutefois, il ne fut pas toujours possible de supprimer l'indépendance des services ou de réprimer les rivalités entre services en remaniant simplement les organigrammes pour qu'ils incluent des comités interarmées et des installations de commandement combinées. À Halifax, tout particulièrement, des différends au sujet de l'emplacement de la salle des opérations interarmées continuaient d'empêcher que ce projet ne se réalise. La coordination étroite, harmonieuse et efficace des efforts entre l'armée, la marine et l'aviation donna bien plus lieu à des discussions qu'à des actions concrètes.

Le Canada n'était pas le seul à se préoccuper de la sécurité de la côte est. La défense de l'hémisphère occidental contre les incursions de puissances outre-mer était une préoccupation historique et fondamentale des États-Unis. Même si ces derniers n'étaient pas en guerre, leurs dirigeants étaient déterminés à ce qu'une puissance potentiellement hostile ne prenne pas pied dans les Amériques. Au sommet d'Ogdensburg, le 17 août 1940, le président Roosevelt et le premier ministre Mackenzie King convinrent que leurs deux pays devraient collaborer dans le domaine de la défense de l'Amérique du Nord et, lors des deux premières réunions que tint la CMPD, les 26 et 27 août, l'attention se porta rapidement sur l'Atlantique. Les représentants des deux pays demandèrent instamment que l'on affermissse les mesures de défense dans la région, convenant que les États-Unis fourniraient les pièces d'artillerie côtière et de défense antiaérienne dont on avait un urgent besoin (pièces dont les servants seraient des Canadiens) et qu'en cas d'attaque les Américains seraient prêts à intervenir dans les Maritimes et à Terre-Neuve. Le Canada devait augmenter sa garnison à Terre-Neuve et préparer sur l'île et sur le continent des installations qu'utiliseraient les forces américaines si une attaque était imminente. Ces responsabilités furent définies de façon plus précise dans le Plan canado-américain de défense de base d'octobre 1940 – baptisé "Plan noir" – qui posa comme principe une victoire de l'Allemagne sur la Grande-Bretagne, la disparition de la *Royal Navy* en tant que force combattante

effective et un effort concerté des puissances de l'Axe contre l'Amérique du Nord. Les autorités canadiennes n'envisagèrent pas de poster des troupes américaines à Terre-Neuve ou sur le territoire canadien, sauf en cas de crise, et ne songèrent à aucun moment à louer ou à vendre des bases aux États-Unis.²⁴ En fait, comme l'année 1940 tirait à sa fin et que Hitler n'avait toujours pas traversé la Manche, les Canadiens, qui s'intéressaient principalement à la défense du territoire, commencèrent à se préoccuper plutôt des opérations outre-mer.

Les États-Unis apportaient de plus en plus leur aide à la Grande-Bretagne, mais ce qui les intéressait avant tout c'était d'affermir et d'étendre les défenses de l'hémisphère. En conséquence, les Britanniques et les Américains conclurent une entente qui offrait aux États-Unis de louer à bail, pendant quatre-vingt-dix-neuf ans, les bases de Terre-Neuve. Peu désireux de voir une présence américaine permanente dans l'île, des dirigeants et des fonctionnaires canadiens, comme certains Terre-Neuviens, se méfièrent de cet arrangement. Néanmoins, quand les premières troupes américaines arrivèrent en janvier 1941, il ne survint aucun incident, tandis qu'un protocole anglo-canado-américain, signé à Londres le 27 mars, indiqua que le Canada acceptait la situation.²⁵ Le gouvernement canadien continua toutefois de se méfier des intentions des Américains et surveilla de près la suite des événements à mesure que les effectifs américains stationnés à Terre-Neuve grossirent progressivement après le mois d'avril 1941. Les membres du personnel militaire canadien firent preuve de la même circonspection, malgré les relations de travail extérieurement cordiales qu'ils entretenirent avec leurs homologues américains.

Les tensions sous-jacentes furent particulièrement évidentes lors des discussions qui furent tenues au printemps de 1941 sur les rapports hiérarchiques entre Canadiens et Américains. Deux plans étaient en voie d'élaboration. Le "plan opérationnel interarmées n° 1"* , qui mettait en oeuvre le "Plan noir"† d'octobre 1940, était censé s'appliquer si le Royaume-Uni tombait et si une attaque d'envergure contre l'Amérique du Nord était imminente. Dans ces circonstances désespérées, convint le gouvernement canadien, le chef d'état-major de l'armée des États-Unis pouvait, avec le consentement du Canada, assumer la "direction stratégique" des forces aériennes et terrestres canadiennes. Le "Plan opérationnel interarmées n° 2"‡ était une toute autre affaire. Ce plan, qui reposait sur l'hypothèse de la survie de la Grande-Bretagne, devait s'appliquer quand les États-Unis entreraient en guerre pour se joindre au Commonwealth et répondre aux coups des puissances de l'Axe. Les états-majors britannique et américain avaient préparé cette éventualité lors de réunions tenues à Washington en janvier et mars 1941 qui aboutirent au plan "ABC-1". En conséquence, le Plan canado-américain auxiliaire, soit le "Plan opérationnel interarmées n° 2" reçut le titre abrégé de "ABC-22". Étant donné que le Plan ABC-22 ne serait mis à exécution que lorsque la menace pour l'Amérique du Nord était moins sérieuse que celle envisagée dans le "Plan noir", le Cabinet et les chefs d'état-major

* *Joint Operational Plan No. 1.*

† *Black Plan.*

‡ *Joint Operational Plan No. 2.*

canadiens résistèrent vaillamment aux efforts déterminés des Américains pour qu'il y soit prévu que les chefs d'état-major américains assumeraient la direction stratégique des forces canadiennes. Les discussions que tinrent les membres de la Commission mixte permanente de défense furent parfois houleuses, mais au bout du compte les Américains se laissèrent fléchir. En vertu du Plan ABC-22, que le Président Roosevelt approuva le 29 août 1941 et le Cabinet canadien le 15 octobre, les forces canadiennes et américaines devaient travailler ensemble, dans une atmosphère de "collaboration mutuelle".²⁶ Toutefois, les rapports hiérarchiques à Terre-Neuve et sur la côte atlantique du Canada continuèrent de susciter de graves difficultés jusqu'à la création, en 1943, du théâtre d'opérations canadien dans le nord-ouest de l'Atlantique.²⁷

En dépit de ces désaccords, l'aide des États-Unis était la bienvenue parce que la menace était bien réelle. Au printemps et à l'été de 1940, des bâtiments de surface allemands avaient de nouveau fait irruption dans l'Atlantique; le 5 novembre, un cuirassé de poche, l'*Admiral Scheer*, rencontra le convoi HX 84 au milieu de l'océan et envoya par le fond cinq des trente-sept navires et le HMS *Jervis Bay*, un croiseur marchand armé qui était l'unique escorte. Pendant que le *Scheer* se mettait hors de portée, des avions de Sydney et de Gander firent des recherches intensives mais infructueuses pour repérer le navire ennemi.²⁸

Cette importante catastrophe maritime, ainsi que ses graves répercussions pour les routes de convoi dans l'Atlantique-Nord, reçoit moins d'attention dans les archives de la Région aérienne de l'Est que les problèmes pratiques de tous les jours qu'éprouvaient les aviateurs dans la région. Toujours aux prises avec des installations inadéquates, ils avaient naturellement tendance à être préoccupés par des problèmes intérieurs. Le milieu inhospitalier semblait être l'ennemi. Les aviateurs étaient en constant contact avec celui-ci, qui était plus près d'eux et beaucoup plus persistant que le prédateur allemand qui, de temps à autre, apparaissait loin au large. Par exemple, le 24 octobre 1940, la personne chargée de tenir le journal de guerre de la base de Sydney y consigna ce qui suit: "À 23 heures, trois coups de feu ont été entendus près du poste de radiogoniométrie et, après des recherches, on a découvert que deux gardiens s'étaient enfoncés dans la boue jusqu'à la taille à peu près et étaient incapables de s'en dépêtrer. Ils avaient brûlé leurs dix cartouches, et seuls les trois derniers coups avaient été entendus. Il a fallu les sortir à la pelle de leur piège de boue et on les a amenés à l'hôpital souffrant de choc et de froid".²⁹ Telles étaient les réalités quotidiennes de la guerre.

Les mauvaises conditions ne pouvaient toutefois expliquer la piètre performance de la Région lorsque, pour la première fois, des navires ennemis croisèrent à sa portée. Le 22 février 1941, les Digby de l'escadrille "A" du 10^e Escadron, basé à Gander, étaient à la recherche d'un Hudson qui s'était écrasé au sol, accident dans lequel perdit la vie Sir Frederick Banting, ce Canadien qui, avec un médecin écossais, découvrit l'insuline. Alors que certains des avions étaient encore dans les airs, on apprit que deux croiseurs de combat allemands, le *Scharnhorst* et le *Gneisenau*, avaient coulé cinq navires qui s'étaient récemment séparés d'un convoi en route vers l'ouest, à quelque 800 km à l'est de Terre-Neuve. Les Digby devaient refaire le plein de combustible, et la

nuit tomba avant qu'ils ne puissent décoller. Le jour suivant, les deux navires filèrent hors de portée. Les 15 et 16 mars, ils reprirent position à environ 560 km au sud-est de Saint-Jean, coulant ou capturant quelque 16 navires faisant partie de deux convois.³⁰ Deux Digby, qui s'en allaient rejoindre le convoi se trouvant le plus au sud, apprirent d'un croiseur marchand armé qu'une attaque était en cours. En dépit de cet avertissement, "les deux appareils s'éloignèrent sans prendre la peine de demander la position où se déroulait le bombardement; pire encore, ils entreprirent d'escorter le mauvais convoi (qu'accompagnait déjà un navire de premier rang), avec le résultat que plusieurs bâtiments du convoi non escorté furent envoyés par le fond et que l'A.R.C. ne repéra pas les deux gros navires ennemis qui se trouvaient à quelques milles de distance de là".³¹ Le *Scharnhorst* et le *Gneisenau* s'en tirèrent sans une égratignure et prirent la direction du port de Brest, en France.

Le fait de ne pas courir sus à l'ennemi et transmettre les renseignements appropriés fut une grave erreur qui soulève des questions sur l'entraînement des équipages aériens et l'efficacité du personnel au sol qui les avait renseignés. Il est possible que le fait de mener des patrouilles aériennes routinières sur un théâtre où l'ennemi ne faisait que de rares et rapides incursions avaient émoussé les perspectives et la préparation opérationnelles. Dans ce cas, les commandants, à tous les niveaux, n'avaient pas exercé une direction et une supervision appropriées. Si des commandants supérieurs ont pris des mesures correctives rapides, il n'en subsiste aucune preuve documentaire. Dix mois plus tard, toutefois, un incident similaire mais beaucoup moins grave, impliquant des équipages aériens du 10^e Escadron, qui négligèrent de communiquer avec un navire de guerre américain, amena le QG de la Région aérienne de l'Est à se souvenir de l'incident antérieur et à blâmer le commandant de la base, ses officiers qui étaient chargés de donner des instructions et les pilotes de Digby.³²

La campagne des *U-boats* se déplaçait aussi vers l'ouest et gagnait en force. L'été et l'automne de 1940 avaient procuré aux sous-marins allemands leurs premiers succès, quand des meutes de *U-boats* rôdant en surface frappèrent impunément des convois marchands près des îles britanniques. Les contre-mesures de la Grande-Bretagne, notamment l'extension des escortes anti-sous-marines, aériennes et navales jusqu'au milieu de l'océan, mirent nettement frein au succès des Allemands dans les premiers mois de 1941, mais l'efficacité croissante des mesures de défense dans l'Atlantique Est fit déplacer vers l'ouest les attaques des Allemands.

En mars, l'Amirauté avertit les autorités canadiennes de l'expansion possible de la guerre sous-marine dans l'Atlantique Ouest et s'enquit de l'importance des moyens de défense disponibles. L'ARC saisit l'occasion pour soulever une fois de plus la question du besoin d'avions à plus long rayon d'action sur la côte atlantique. Bien que la CMPD eût recommandé, lors de sa première réunion en 1940, que le Canada reçoive 12 hydravions à coque *Consolidated PBY* (Catalina), des discussions ultérieures entre les Anglais et les Américains avaient réduit ce nombre à six et, ensuite, des désaccords au sujet de l'attribution des avions avaient bloqué les livraisons. Au mois de mars 1941, aucun de ces avions n'était encore arrivé, pas plus que ceux que l'ARC avait elle-même

commandés auprès de la société *Consolidated* et de la société Boeing à Vancouver (le constructeur canadien), que l'on était censé recevoir avant l'automne. La demande des Britanniques concernant l'état de préparation des Canadiens permit maintenant au chef de l'état-major de l'Air, le vice-maréchal de l'Air Breadner, d'informer l'*Air Ministry* que l'ARC avait besoin de trois escadrons supplémentaires, dotés chacun de 12 hydravions à coque à long rayon d'action, afin d'assumer ses responsabilités. La campagne pour l'obtention des Catalina en resta là pour un temps. Dans l'intervalle, le commodore de l'Air Anderson se rendit en Grande-Bretagne au début du mois d'avril pour servir pendant trois mois au sein du *Coastal Command* et prendre directement connaissance des méthodes et de l'équipement les plus récents.³³

À l'approche du printemps, le QG de la Région aérienne de l'Est se prépara à couvrir le Golfe du Saint-Laurent pendant la saison de navigation et à faire face à l'activité accrue de l'ennemi dans le nord-ouest de l'Atlantique. À la mi-mars, l'ARC avait établi à Mont-Joli, au Québec, une base de ravitaillement en carburant et un terrain d'atterrissage avancés qui permettraient d'appuyer les opérations dans les secteurs supérieurs du Golfe. Toutefois, le manque d'avions de combat était si grave que l'on ne put stationner un détachement opérationnel dans la région, soit au nouvel aérodrome soit à l'hydrobase de Gaspé, au cours de la saison 1941. Pour mieux couvrir les routes océaniques au nord et à l'est de Terre-Neuve, le gros du 10^e Escadron de bombardement et de reconnaissance quitta Dartmouth au début du mois d'avril, pour se joindre à l'escadrille "A" de l'unité qui se trouvait à Gander. Les 5^e et 11^e Escadrons de bombardement et de reconnaissance restèrent à Dartmouth, appuyés par un petit détachement de deux Bolingbroke du 119^e Escadron de Yarmouth. À la fin du mois de mai, le 5^e Escadron expédia trois Stranraer à l'hydrobase de North Sydney pour aider les Bolingbroke du 8^e Escadron de Sydney à escorter des convois et patrouiller au-dessus du Détroit de Cabot quand la navigation commença dans ce secteur.³⁴ Ces changements étaient opportuns, mais lamentablement inadéquats.

Au début du mois de mai, les Allemands, qui cherchaient à déterminer jusqu'où s'étendaient maintenant les limites des escortes aériennes et maritimes de la Grande-Bretagne, s'en prirent à des convois à l'ouest du 35^e degré ouest. Le 20 mai, le jour où le convoi HX 126 fut fortement attaqué à 1 250 km à l'est de Terre-Neuve, le commodore de l'Air A.E. Godfrey, qui commandait la Région aérienne de l'Est en l'absence d'Anderson, en service outre-mer, demande qu'on livre immédiatement des Catalina, fort du fait qu'un certain nombre de ces avions étaient inactifs aux États-Unis et aux Bermudes, attendant d'être amenés outre-Atlantique. Le lendemain, l'état-major apprit de la marine que, selon des relevements pris d'après des messages radio allemands, un *U-boat* se trouvait au 55^e degré nord, 50^e degré ouest – tout juste à la portée des avions de l'ARC à Gander. Les équipages du 10^e Escadron poussèrent leur Digby jusqu'à une distance extrême, soit plus de 800 km, mais à cette distance de leur base ne purent que patrouiller brièvement au-dessus du secteur indiqué. Godfrey fit immédiatement état de ces faits dans une autre demande de Catalina qui, avec un rayon d'action de 965 km, aurait pu mener des recherches approfondies. L'apparition de *U-boats* au large de Terre-Neuve dénoua rapidement l'impasse

bureaucratique: le 24 mai, l'*Air Ministry* informa les représentants de l'ARC à Londres que l'on détournait vers la Région aérienne de l'Est neuf Catalina commandés par la RAF. Ces avions étaient prêtés à la condition de les remplacer par les premiers Catalina que l'ARC avait elle-même commandés.³⁵

Au moment où les Britanniques acceptèrent de céder les hydravions, il se déroulait en mer une importante opération qui fit davantage ressortir le besoin qu'avait la Région aérienne de l'Est d'avions plus efficaces. Deux navires allemands, le cuirassé *Bismarck* et le croiseur lourd *Prinz Eugen*, sortirent de la Baltique le 18 mai et, après avoir détruit 6 jours plus tard le *HMS Hood* dans le détroit du Danemark, entre l'Islande et le Groenland, réussirent à échapper aux croiseurs de la *Royal Navy* qui les avaient pris en chasse. L'Amirauté supposa que les Allemands se dirigeaient vers les routes de convoi, et la Région aérienne de l'Est fut mise en état d'alerte générale. Le 10^e Escadron se tint prêt en tant que force de frappe aérienne, et les 26 et 27 mai les Digby patrouillèrent jusqu'à la distance limite, mais le *Bismarck* avait en réalité fait route vers la France.³⁶ Le cuirassé fut finalement détruit par la *Royal Navy* au sud-est de l'Irlande. Le 28, des avions de la Région aérienne de l'Est cherchèrent le *Prinz Eugen*, qui avait continué de croiser dans l'Atlantique Ouest, mais bien au-delà de la portée des avions basés à terre qui étaient disponibles. La RAF le découvrit finalement, de retour à l'abri dans le port français de Brest. Quoiqu'il en soit, plus aucun bâtiment de surface allemand ne tenta de chasser dans l'Atlantique Nord.

Ce fut la menace grandissante des *U-boats* plutôt que celle des navires de surface qui amena le maréchal en chef de l'Air, Sir Philip Joubert de la Ferté, le nouveau commandant en chef du *Coastal Command*, à insister en juin et en juillet sur la nécessité d'assurer aux navires une protection aérienne sur toute l'étendue de l'Atlantique Nord. Ainsi que nous le verrons au chapitre 12, une délégation de l'ARC prit part à des réunions au QG du *Coastal Command* pour coordonner les opérations des deux côtés de l'océan. Le commodore de l'Air Anderson, qui était toujours en service en Angleterre, joua un rôle important, expliquant bien pourquoi il fallait fournir à la Région aérienne de l'Est le meilleur équipement possible et un approvisionnement plus adéquat en membres d'équipage aérien. L'espoir, que des études détaillées révélèrent bientôt illusoire, était qu'en poussant les Catalina à la limite il serait possible d'effectuer des patrouilles transatlantiques entre Terre-Neuve et l'Islande. La véritable solution, ainsi qu'Anderson et Joubert de la Ferté le reconnaissaient tous deux, était que les Canadiens emploient des quadrimoteurs Consolidated Liberator opérant à partir de Gander, projet qui, en fait, prit deux ans à se concrétiser (voir le chapitre 15).³⁷

Les neuf Catalina prêtés par la Grande-Bretagne furent livrés sans tarder au gros du 5^e Escadron de bombardement et de reconnaissance de Dartmouth, en juin. Comme le 5^e Escadron avait déjà envoyé du personnel aux Bermudes pour s'entraîner à utiliser ce type d'appareil, sa conversion aux nouveaux avions était bien avancée à la fin du mois. L'Escadron fut donc bien ébranlé lorsqu'il reçut l'ordre de transférer ses membres les plus chevronnés et tous les Catalina au 116^e Escadron de bombardement et de reconnaissance, une nouvelle unité qui était en voie d'organisation à Dartmouth. À la fin du mois de juillet, celle-ci avait

expédié un détachement de quatre avions à l'hydrobase de Botwood, à Terre-Neuve, qui s'acquitta de la tâche importante d'escorter les convois passant par le détroit de Belle-Isle. Pendant de temps, le 5^e Escadron remit en service les Stranraer.³⁸

L'engagement croissant de l'ARC à Terre-Neuve entraîna l'organisation du QG du 1^{er} Groupe à Saint-Jean, le 10 juillet 1941. Le colonel d'aviation C.M. McEwen prit le commandement le 15 août. Ses responsabilités consistaient à diriger toutes les unités de l'ARC à Terre-Neuve et, plus particulièrement, les opérations aériennes appuyant la Force d'escorte de Terre-Neuve de la MRC, laquelle force avait été constituée à la fin du mois de mai pour compléter le système d'escorte navale continue des convois transatlantiques. À l'époque, toutefois, le QG de la Région aérienne de l'Est conserva la direction tactique des escadrons de Terre-Neuve, transmettant ces ordres par l'entremise du 1^{er} Groupe. Pendant les premiers mois de son existence, le nouveau QG fut entièrement occupé par l'organisation des communications avec la Région et la supervision de la construction d'un nouvel aérodrome à Torbay, près de Saint-Jean.³⁹

Les rapports hiérarchiques des forces alliées changèrent aussi au cours de l'été 1941. À la suite de discussions entre les états-majors britannique et américain, la Marine des États-Unis assumait en juillet la responsabilité de la défense des navires marchands américains et islandais passant entre l'Amérique du Nord et l'Islande. Quelques semaines plus tard, au cours de la réunion "Riviera" que tinrent Churchill et Roosevelt à Argentia, à Terre-Neuve, les deux dirigeants convinrent d'adopter le Plan de défense de l'hémisphère n° 4 de la Marine des États-Unis, plan mieux connu sous le nom WPL-51, qui plaçait les forces navales canadiennes opérant dans la région sous la direction des Américains. Cela ne faisait pas l'affaire de la Marine canadienne, qui jugeait ses hommes plus expérimentés, mais l'on garantit à la MRC un certain degré d'autonomie en créant des groupes d'escorte 100 p.c. canadiens.⁴⁰

La situation à laquelle se trouvait confrontée l'aviation était plus ambiguë. Le plan WPL-51 ne s'appliquait qu'à la MRC, mais comme la doctrine américaine de l'unité de commandement supposait que le contrôle naval des opérations aériennes maritimes se ferait loin des côtes, la Marine des États-Unis était encline à exercer également à ces fins son autorité sur l'ARC. Il n'avait jamais été dans les habitudes des forces canadiennes d'agir de la sorte, mais le 21 septembre, le QG de la Région aérienne de l'Est apprit que l'officier américain supérieur à Terre-Neuve, le contre-amiral A.L. Bristol, avait reçu pour instructions que l'ARC n'escorte plus d'autres convois en mer. Le quartier général du Service naval interpréta cela comme signifiant que les fonctions d'escorte de l'ARC se limitaient aux eaux côtières du Canada et de Terre-Neuve, et que toutes les missions de longue distance seraient laissées à la marine et à l'aviation des États-Unis.⁴¹ Anderson fut révolté: "Depuis le mois de septembre 1939, la Région effectue des patrouilles anti-sous-marines et de reconnaissance pour protéger les convois océaniques, souvent à une distance de 600 à 800 milles [965 à 1 290 km] en mer. Nombre de nos membres ont payé de leur vie leur dévouement à cette tâche, la plus honorable qu'ils pouvaient accomplir en servant au Canada. Si un quelconque escadron de bombardement et de

reconnaissance de la Région est capable d'entreprendre loin en mer des missions de reconnaissance générale, des patrouilles autour de convois et des missions anti-sous-marines, il est fortement recommandé que pour défendre les airs, protéger la côte Atlantique et maintenir l'esprit de corps au sein de la Région, cet escadron soit autorisé à prendre part à de telles opérations et non limité aux zones côtières".⁴²

C'était hyperbolique, mais les intérêts nationaux étaient en jeu. Le chef d'état-major de la Région aérienne de l'Est, le colonel d'aviation F.V. Heakes, rendit personnellement visite à l'amiral Bristol au début du mois d'octobre. Le 17, Anderson se rendit à Argentia pour rencontrer Bristol, en compagnie du colonel d'aviation McEwen et du commodore L.W. Murray, qui commandait la Force d'escorte de Terre-Neuve. Cette réunion permit aux Canadiens et aux Américains de prendre des arrangements conjoints concernant les responsabilités opérationnelles. Ces arrangements étaient aussi souples que les conditions le permettaient. De façon générale, les avions de la marine américaine escorteraient tous les convois se trouvant à l'est du 55^e degré ouest et au sud du 48^e degré nord; les avions canadiens pour leur part protégeraient les navires situés dans la zone côtière canadienne, à l'ouest du 55^e degré ouest et jusqu'à la distance limite au large de Terre-Neuve, au nord du 48^e degré nord. L'ARC s'assura ainsi que, pour ce qui était des tâches océaniques de longue distance, les forces américaines basées à Terre-Neuve ne supplanteraient pas ses escadrons. Anderson avait aussi à définir une zone canadienne placée sous la direction du QG de la Région aérienne de l'Est, ce qui faisait qu'il était plus difficile pour les Américains d'étendre leur influence à l'ARC. Il persuada aussi ses collègues américains que les communications entre Argentia et Saint-Jean étaient trop lentes et malaisées pour que le QG de l'amiral Bristol puisse exercer un contrôle opérationnel sur le 1^{er} Groupe.⁴³

Ces ententes ne réglèrent pas complètement le problème du commandement et de la direction de l'aviation. Une version révisée du Plan WPL-51, le Plan WPL-52, sembla appliquer le principe de l'unité du commandement à toutes les forces s'occupant de défendre la côte est de l'Amérique du Nord. Que l'unité du commandement, qui était inacceptable au sein des forces armées du Canada, soit imposée par un service étranger, ce qui était contraire aux dispositions du plan ABC-22, irrita le QG de l'aviation. Dans un effort pour calmer le chef de l'état-major de l'Air, l'amiral H.R. Stark, le chef des opérations navales des États-Unis, écrivit pour expliquer que le Plan WPL-52 n'autorisait le commandant en chef de la Flotte des États-Unis à assumer la direction stratégique des forces navales et aériennes canadiennes qu'en dehors de la zone côtière du Canada. Comme la MRC avait déjà donné son adhésion à cette disposition, Stark invita Breadner à en faire autant "sous réserve des limites que renferme le Plan ABC-22".⁴⁴ Cela était délicat. L'allusion au Plan ABC-22 semblait, en apparence, satisfaire toutes les demandes que faisait le gouvernement du Canada pour protéger les intérêts du Canada. Comment l'ARC pouvait-elle refuser, surtout lorsque la MRC était satisfaite? Le Comité de guerre du cabinet conclut que l'aviation devrait emboîter le pas à moins d'avoir des objections opérationnelles valables.⁴⁵

Le vice-maréchal de l'Air G.O. Johnson, qui, en qualité de chef adjoint de l'état-major de l'Air, était responsable à ce moment de l'EGADC, fournit un argument suffisamment convaincant. Il fit remarquer que l'ARC avait consenti à ce que l'on unifie le commandement, au termes du Plan ABC-22, mais uniquement dans les cas d'extrême urgence. "Nous agissons ici avec succès *en collaboration* avec la *Royal Navy* et la MRC, tout comme le fait le *Coastal Command*. Pour autant que nous le sachions, jamais a-t-il été jugé nécessaire de modifier cette relation". Il indiqua ensuite que le fait d'être placé sous le commandement des Américains aurait des répercussions sur le moral du personnel navigant, tandis que la population canadienne trouverait anormal "que nos forces actives opèrent sous le commandement de forces d'une puissance étrangère qui, techniquement parlant, n'est pas encore en guerre". En répondant à l'amiral Stark, Breadner lui assura que "tous les effectifs possibles de l'ARC" seraient affectés à la protection des convois, mais, notant la collaboration fructueuse qui existait entre la Région aérienne de l'Est et les marines du Commonwealth, rejeta l'idée du commandement unifié. Stark accepta ce refus, tout en faisant bien comprendre que l'ARC devait porter la responsabilité du fait que le commandement dans le nord-ouest de l'Atlantique n'était pas unifié.⁴⁶

Bien que la position de l'état-major de l'Air eût un certain poids d'un point de vue nationaliste, Breadner, Johnson et d'autres officiers supérieurs de l'ARC avaient mal interprété les précédents établis par le *Coastal Command* et allaient continuer de le faire. Aussi difficile que cela fût à accepter pour les aviateurs canadiens, le *Coastal Command* était bel et bien sous le contrôle opérationnel de l'Amirauté, et ses groupes aériens relevaient directement des commandants en chef des commandements territoriaux de la *Royal Navy* (voir le chapitre 12).⁴⁷ L'exemple britannique semblait plutôt indiquer que les formations côtières de l'ARC pouvaient bien fonctionner sous la direction de la Marine. Bien que le QG du Service naval à Ottawa ne fût pas un QG opérationnel comme celui de l'Amirauté britannique, la Région aérienne de l'Est ne relevait pas non plus du commandement naval de la côte est. L'indépendance de l'ARC sur la côte Atlantique était cependant justifiée dans un certain sens, car, contrairement au *Coastal Command*, ses responsabilités, qui comprenaient la chasse et la collaboration avec l'armée, débordaient le cadre de la guerre maritime.

L'état-major de l'Air était plus sûr de son fait lorsqu'il s'opposa à une nouvelle tentative des Américains pour imposer l'unification du commandement à Terre-Neuve en décembre 1941, à la suite de l'entrée en guerre des États-Unis. Le 1er Groupe ne pouvait être séparé de la Région aérienne de l'Est à cause du lien géographique étroit de Terre-Neuve, surtout du point de vue aérien, avec la défense de la côte Atlantique du Canada. L'ensemble des ressources de la Région devait être immédiatement disponible pour renforcer les bases dans toute partie de la région où l'ennemi frapperait. Le colonel d'aviation Heakes prédit aussi avec sagacité que la présence des Américains à Terre-Neuve pourrait bientôt diminuer considérablement si l'on retirait des avions et des navires pour les envoyer dans le Pacifique; il fit en outre remarquer qu'avec l'apparition prochaine d'avions capables d'effectuer des patrouilles transatlantiques, il deviendrait de plus en plus important que l'ARC travaille avec le *Coastal*

Command plutôt qu'avec la marine des États-Unis. Devant ces arguments, et d'autres formulés par l'armée et la marine, le Comité des chefs d'état-major écarta l'idée d'un commandement unifié. Le 20 janvier 1942, toutefois, le QG de la Région aérienne de l'Est confia la direction tactique des escadrons de l'ARC stationnés à Terre-Neuve au 1^{er} Groupe, dont l'organisation était presque achevée; à partir de ce moment, le QG de la Région ne donna que des directives générales au QG à Saint-Jean.⁴⁸ Comme nous verrons dans la partie IV de ce volume, de graves tensions allaient continuer de faire obstacle à la collaboration entre les forces aériennes du Canada et des États-Unis à Terre-Neuve pendant les quelques mois à venir, mais la voie avait été ouverte pour que le 1^{er} Groupe noue des relations efficaces avec ses homologues américains.

Quoique, comme cela arrive si souvent dans une guerre de coalition, ce soient souvent les alliés importants et puissants qui semblent poser la plus grande menace, l'ennemi véritable se rapprochait des côtes canadiennes – des *U-boats* firent une seconde incursion au large de Terre-Neuve pendant les mois d'octobre et novembre 1941 – et le souci premier du personnel de la Région aérienne de l'Est fut de mieux se préparer au combat. Les Hudson, les Bolingbroke et les Digby étaient des bombardiers patrouilleurs satisfaisants, mais leur rayon d'action était insuffisant. Il était évident qu'il fallait obtenir d'autres Catalina (PBV). La livraison de 36 hydravions à coque PBV5 commandés par le Canada aux États-Unis avait commencé à la fin du mois d'août; 14 PBV5A, la nouvelle version amphibie qui serait plus utile dans le nord-ouest de l'Atlantique, étaient censés arriver à la fin de l'année et au début de 1942. Ces 50 avions comportaient des modifications prescrites par l'état-major de l'Air canadien et étaient les premiers de ce type à porter la désignation "Canso" – Canso "A" pour la version amphibie – au sein de l'ARC (les neuf Catalina que la RAF avait prêtés avaient été construits selon des spécifications britanniques quelque peu différentes et continuèrent donc de porter ce nom). Le 116^e Escadron de bombardement et de reconnaissance commença à livrer en septembre des Canso de Rockliffe jusqu'à la côte Atlantique, tandis que le 5^e Escadron amena ses Stranraer à la Région aérienne de l'Ouest et se convertit au nouveau type d'avion.

Si grand que fût le besoin de l'ARC, le gouvernement répondit de façon généreuse à une demande que firent les Britanniques en septembre pour obtenir des avions figurant sur la liste de commandes du Canada. Pendant les deux mois qui suivirent, 29 des 36 Canso furent prêtés à la RAF. L'état-major de l'Air canadien était également disposé à envoyer outre-mer les 5^e et 116^e Escadrons pour faire voler les avions, mais l'*Air Ministry* déclina cette offre parce qu'il avait besoin des appareils pour remplacer les pertes subies au sein des unités existantes de la RAF. Les deux gouvernements convinrent que lorsque les 14 Canso "A" amphibies seraient livrés à l'ARC au début de l'année 1942, on enverrait les 7 Canso restants à la RAF, qui rendrait au Canada les Catalina qu'elle avait empruntés. L'éclatement de la guerre du Pacifique força finalement le Canada à annuler cet arrangement; néanmoins, l'ARC avait déjà cédé suffisamment d'hydravions à coque pour équiper deux escadrons.⁴⁹

Pendant que le 5^e Escadron se ré-équipait en Canso au cours de l'automne 1941, le 118^e Escadron de chasse amena des Curtis Kittyhawk à Dartmouth. Au

mois de décembre, l'unité avait remplacé ses biplans, des Goblin, par 14 des nouveaux chasseurs, dotant enfin la côte est d'un équipement de défense aérienne efficace. La situation des avions s'améliorait, mais les pénuries continuaient de tracasser la Région. L'approvisionnement en personnel navigant bien entraîné était un autre problème permanent. Quoique la côte est eût la priorité sur l'ouest, un grand nombre de membres d'équipage aérien étaient envoyés outre-mer. Tout bien considéré, c'est sur le plan de la création d'installations au sol que le plus de progrès furent accomplis. La Région aérienne de l'Est disposait maintenant de six aérodromes opérationnels: Dartmouth, de loin le plus grand, Sydney, Yarmouth, Gander, Torbay et Saint-Jean; de plus, la construction d'une nouvelle base terrestre à Goose Bay, au Labrador, venait de commencer. Des hydrobases avaient été construites ou étaient en voie de construction à Botwood, Gaspé, North Sydney, Dartmouth et Shelburne.⁵⁰

La Région aérienne de l'Est avait, dans une large mesure, été créée au détriment de la Région aérienne de l'Ouest, mais cela ne fut plus possible après l'attaque des avions du Soleil-Levant contre Pearl Harbor. En même temps, la Région fit face à une menace bien plus grande. L'Allemagne, fidèle à l'alliance de l'Axe, déclara la guerre aux États-Unis au lendemain de l'attaque contre Pearl Harbor. Avant cela, Hitler avait interdit les opérations sous-marines dans les eaux nord-américaines au sud de Terre-Neuve de peur de s'attirer les foudres des États-Unis, mais maintenant, plus rien ne s'opposait à ce que les sous-marins lancent leurs torpilles contre les nombreux navires naviguant au large des côtes du Canada et des États-Unis. En janvier 1942, les *U-boats* lancèrent dans le nord-ouest de l'Atlantique une offensive dont les derniers soubresauts eurent lieu après la capitulation de l'Allemagne en mai 1945. C'est sur cette offensive que porte la partie IV du présent volume. La possibilité que les Allemands lancent aussi des raids aériens contre l'Amérique du Nord souleva la question de la défense du centre du pays où l'ARC n'avait aucun commandement opérationnel. Nombreux étaient les objectifs potentiels revêtant une importance critique pour l'effort de guerre du pays: les écluses et l'aciérie à Sault-Sainte-Marie, les mines du nord de l'Ontario et les zones industrielles situées plus au sud. Avant la guerre, des membres du Parlement s'étaient inquiétés du risque que des attaques aériennes soient lancées depuis la baie d'Hudson et la baie de James, tandis que les plans militaires canadiens et, plus particulièrement, américains avaient tenu compte de raids menés contre des centres intérieurs par des avions opérant à partir de navires ou de bases temporaires établies sur des côtes isolées. Mais la menace était excessivement faible, et les ressources dont disposait l'ARC désespérément maigres. Les auteurs du Plan révisé de défense du Canada, daté d'août 1940, avaient ordonné au 1^{er} Commandement d'entraînement de dresser pour la région des plans de défense d'urgence; un projet formé à la fin de l'année 1940 par l'état-major de l'Air, soit de charger le Commandement d'organiser le Corps de détection d'avions* autour de la baie d'Hudson (qui relevait encore de la Région aérienne de l'Est) ne fut pas

* *Aircraft Detection Corps*.

poursuivi activement. Après Pearl Harbor il était impossible d'accorder si peu d'importance à la région du centre du pays. Des dirigeants municipaux et des responsables d'industries dans les environs du Sault-Sainte-Marie et de Sudbury réclamèrent des mesures de défense aérienne, mais, fait plus important, les autorités américaines insistèrent pour que le Canada agisse. A la réunion des 25 et 26 février 1942 de la Commission mixte permanente de défense, les membres des États-Unis annoncèrent qu'un régiment antiaérien de l'armée, moins un bataillon, serait déployé au sud de la frontière au niveau du Sault-Sainte-Marie et, sur leurs instances, la Commission recommanda vivement à l'ARC de mener une étude "approfondie" de la menace pesant sur le secteur.⁵¹

L'état-major de l'Air hésitait à fournir des moyens de protection locaux, notant qu'il existait ailleurs dans le centre du Canada des industries et des goulets de canal tout aussi vitaux. Il était possible mais peu vraisemblable qu'"un petit nombre d'avions" s'en prenne à de telles installations. Pour atteindre les objectifs, l'ennemi aurait soit à franchir les défenses côtières de la Région aérienne de l'Est soit à lancer des avions à partir de bases temporaires ou de navires dans la baie d'Hudson ou la baie de James. Cette dernière éventualité était "des plus improbables et tout à fait impossible sauf pendant trois mois de l'année environ, soit de la mi-juillet à la mi-octobre". Dans les circonstances, il semblait raisonnable de déployer des canons antiaériens à Sault-Sainte-Marie, mais pas d'utiliser un maigre équipement de défense aérienne pour entourer les nombreux objectifs individuels qui se trouvaient loin dans les terres. Il valait mieux, conseilla l'état-major de l'Air, renforcer et intensifier la couverture radar côtière et les moyens d'interception en installant des radars le long de la côte du Labrador et en fournissant des avions de chasse pour Goose Bay, Gander et Torbay.⁵² Ces effectifs supplémentaires, s'étendant vers l'ouest jusqu'à la base de Bagotville, pour protéger l'aluminerie vitale d'Arvida, au Québec, fut rapidement approuvée par le gouvernement canadien dans le cadre du plan de 49 escadrons qu'avait présenté le maréchal de l'air L.S. Breadner le 16 mars 1942.⁵³

Les États-Unis continuèrent de se préoccuper de la vulnérabilité des écluses du Sault-Sainte-Marie. En mars, le gouvernement américain désigna zone contrôlée l'espace aérien qui entourait les écluses du côté américain et demanda au Canada de prendre de son côté des mesures analogues, ce qu'il fit. À la réunion du 7 avril de la Commission mixte permanente de défense, le lieutenant général Embick, qui représentait l'armée des États-Unis, obtint que le Canada organise immédiatement le Corps de détection d'avions autour de la baie d'Hudson et de la baie de James. Des dispositions furent prises ce mois-là pour transmettre les informations des quelques postes du Corps de détection d'avions fonctionnant alors dans le secteur au QG de l'armée des États-Unis qui coordonnait les défenses du Sault-Sainte-Marie. L'ARC organisa dans cette ville une conférence, qui fut tenue les 6 et 7 mai; à cette occasion, des représentants des services canadiens et américains, d'entreprises privées de communication, des gouvernements de l'Ontario et du Manitoba et d'autres organismes des deux côtés de la frontière internationale dressèrent des plans visant principalement à augmenter le nombre de postes du Corps de détection

d'avions, à établir à Winnipeg, Sault-Sainte-Marie, Fort Bready (Michigan) et Ottawa, des centres de filtrage pour mettre en corrélation les rapports des observateurs et à écouter 24 heures sur 24 les liaisons radio des observateurs. Pour administrer le système canadien étendu, on mit finalement sur pied le 15 juin un groupe distinct, le Corps de détection d'avions de la région du Centre*, qui releva du représentant de l'état-major de l'Air au QG général de l'aviation.⁵⁴

Les États-Unis espéraient que le Canada effectuerait aussi des vols de reconnaissance au-dessus de la baie d'Hudson et de la baie de James et de leurs abords pendant la période dangereuse qui suivit le 25 juillet 1942, mais le QG de la Région aérienne de l'Est ne pouvait se passer d'avions affectés à ses tâches anti-sous-marines vitales, et il n'existait aucune autre ressource canadienne disponible. L'armée des États-Unis, pour sa part, établit et dota en personnel des postes radar à Cochrane, Hearst, Nakina, Armstrong et Kapuskasing, en Ontario, ville où elle installa aussi un QG et une salle de filtrage, en plus de fournir des forces terrestres chargées de défendre le Sault-Sainte-Marie. Les restrictions de vol par le Canada, qui, à l'origine, se limitaient aux environs immédiats des écluses, furent étendues au début de 1943 à un rayon de 100 milles (160 km) pour correspondre à la zone plus vaste en vigueur aux États-Unis; cette mesure permettait de donner à temps l'alerte s'il s'approchait des avions non identifiés. Les défenses du Sault-Sainte-Marie furent maintenues pendant tout le reste de l'année. Le Canada ne considéra jamais la menace aussi sérieusement que son voisin du Sud, mais collabora de bon gré aux plans américains. À la fin de 1943, les États-Unis décidèrent d'abolir leur *Central Defense Command* et de retirer leurs troupes du Sault-Sainte-Marie. Le QG de l'aviation démantela en même temps le Corps de détection d'avions de la région du Centre, qui comprenait maintenant 9 077 observateurs. Entre les mois de février et d'avril 1944, les zones de vols contrôlées au-dessus du Sault-Sainte-Marie furent abolies des deux côtés de la frontière.⁵⁵

Si hésitante qu'elle fût à affecter des ressources à l'intérieur des terres, l'ARC accorda la priorité aux mesures de défense contre les avions ennemis sur la côte est. Le plan de 49 escadrons de mars 1942 prévoyait pas moins de huit escadrons de chasse dans la Région aérienne de l'Est, à chacun desquels s'ajoutait une escadrille de chasseurs de nuit, comparativement à l'unique unité, le 118^e Escadron de chasse, qui existait à cette époque. Quand cet escadron déménagea en Alaska en juin 1942, six autres avaient été constitués ou étaient sur le point de l'être. Des problèmes d'obtention de matériel empêchèrent de former les deux derniers escadrons et les escadrilles de chasseurs de nuit, mais à la fin de 1943, toutes les unités constituées, sauf une, étaient dotées de 15 Hawker Hurricane XII, y compris des appareils de réserve utilisables immédiatement, ou n'en étaient pas loin.⁵⁶ Cela représentait neuf appareils de moins dans chaque escadron que le niveau excessif prévu dans le plan de mars 1942, mais on disposait d'appareils au Canada pour remplacer les pertes. L'état-major de l'Air, comme nous l'avons vu plus tôt, avait toujours voulu mettre la main sur un

* *Central Area Aircraft Detection Corps*.

chasseur à plus long rayon d'action que le Hurricane et s'efforçait encore, mais sans succès, d'obtenir des types d'avions plus appropriés, comme le North American Mustang.⁵⁷

L'organisation au sol, requise pour conduire les opérations de chasse, fut aussi créée en 1942 et 1943. L'élément le plus ambitieux du projet fut l'établissement d'une chaîne de stations ou de détachements radio (radar) chargés de donner l'alerte si des avions ennemis s'approchaient et de diriger les chasseurs de nuit. Les détachements radio, qui reçurent le nom de groupes radio le 1^{er} septembre 1944, étaient de trois types: détection lointaine d'avions volant à haute altitude, détection lointaine d'avions volant à basse altitude, avec une portée approximative de 100 milles (160 km), et interception contrôlée du sol, avec une portée de 50 milles (80 km). Des centres de filtrage établis au QG de la Région et du 1^{er} Groupe relevaient les informations données par les groupes radio, le Corps de détection d'avions et d'autres sources, et transmettaient les données aux salles de commande de secteur des aérodromes de chasse qui, en cas d'attaque, dirigeraient les avions vers les cibles.⁵⁸

La menace plus lourde qui pesa sur l'Amérique du Nord après l'attaque de Pearl Harbor entraîna aussi des changements dans les dispositions concernant les rapports hiérarchiques. Soucieux surtout de garantir au public que tout était mis en oeuvre pour améliorer l'efficacité des mesures de défense, le Comité de guerre du Cabinet rejeta les objections soulevées par les chefs d'état-major et donna son accord à un système de commandement unifié, semblable à celui auquel étaient soumis les services canadiens sur les deux côtes. Les membres les plus élevés en grade furent nommés commandants en chef, Défense de la côte est et de la côte ouest, avec le pouvoir d'exercer un contrôle stratégique général dans leur secteur tout en conservant le commandement tactique de leur propre service particulier. Relevant du commandant en chef, Défense de la côte est, le membre le plus élevé en grade du Sous-comité interarmées à Saint-Jean fut aussi désigné "commandant de la défense de Terre-Neuve". En pratique, toutefois, seuls les titres changèrent. Les commandants en chef ne se mêlèrent pas des opérations des autres services.⁵⁹

En fait, le besoin réel et pressant était celui d'intégrer de façon plus étroite les forces aériennes et navales stationnées sur la côte Atlantique, afin de contrer l'offensive des *U-boats*. Cela fût difficile à réaliser. Il fallut attendre jusqu'au printemps de 1943, quand la Grande-Bretagne et les États-Unis convinrent de créer le théâtre canadien du nord-ouest de l'Atlantique, sous le commandement de l'amiral de la MRC à Halifax, pour qu'il y ait une seule autorité directrice. Fait plus frappant, même si le 1^{er} Groupe et l'amiral commandant à Terre-Neuve avaient commencé à opérer ensemble dans un Q.G. combiné à Saint-Jean, en octobre 1942, les conflits entre les armées de mer et de l'air continuèrent d'empêcher d'organiser un QG combiné à Halifax jusqu'en juillet 1943.⁶⁰

La Région aérienne de l'Est toucha à son apogée à l'automne de 1943. En novembre, l'ordre de bataille comprenait 18 escadrons de combat: 11 escadrons de bombardement et de reconnaissance (quatre de frappe et sept anti-sous-marins), six escadrons de chasse et un escadron d'entraînement à la collaboration avec l'armée. Le plan de 49 escadrons dressé par l'état-major de l'Air en

mars 1942 avait alloué à la côte est 23 escadrons de combat mais, ainsi qu'il a déjà été noté, la vaste organisation de chasse prévue avait été sensiblement réduite; deux escadrons de planeurs, destinés à appuyer l'armée en cas de débarquement ennemi, ne furent jamais formés. Pour ce qui est du nombre d'escadrons et d'avions dont on pouvait disposer immédiatement pour des opérations, l'objectif fixé pour la tâche critique qu'était la reconnaissance maritime – cinq unités de frappe et sept unités anti-sous-marines – avait été presque atteint. Dix escadrons de bombardement et de reconnaissance étaient dotés de 15 avions, ou n'étaient pas loin de ce nombre, et le 11^e était en train de changer ses Digby désuets pour des Canso. Toutefois, les Hudson de deux escadrons de frappe n'avaient pas été remplacés par des Lockheed Ventura plus modernes, et aucun escadron n'avait accès aux neuf avions de réserve et 12 appareils de remplacement que, dans ses calculs, l'état-major de l'Air avait prévus pour chaque unité. Les Liberator n'occupaient pas une grande place dans le Plan de mars 1942, mais la livraison de quelques-uns de ces appareils au 10^e Escadron, durant le printemps de 1943, avait radicalement accru les possibilités de la Région aérienne de l'Est.⁶¹

Au cours de l'année 1943, la vie administrative et opérationnelle des nombreuses bases et unités de soutien de la Région se stabilisa finalement. Parmi ces dernières se trouvait l'Escadron de marine de la Région aérienne de l'Est, qui avait été formé en juin à partir des navires et des équipages auparavant rattachés aux diverses bases aériennes. La "flotte" de la Région, dont la base administrative centrale se trouvait à Dartmouth, comprenait neuf vedettes de sauvetage, quatre navires d'approvisionnement et de récupération, dont le plus gros était un bâtiment de 600 tonnes, le *Beaver*, et plus de 70 autres embarcations de plus petite taille. L'escadron aidait les dépôts de réparation à récupérer les avions accidentés – l'effectif de l'unité comprenait une section de plongeurs qui avaient la tâche désagréable et dangereuse d'aller chercher les corps et les armes non éclatées – transportait des fournitures aux nombreux postes et détachements isolés de la Région et accomplissait des missions de sauvetage. Au début de l'année 1944, on avait amélioré l'efficacité de ce dernier service en intégrant les navires de sauvetage des deux côtes à l'organisation de contrôle des vols qui surveillait les déplacements de tous les appareils dans les zones opérationnelles.⁶²

Lorsqu'à la fin de janvier 1944 la Région aérienne de l'Est atteignit son effectif maximal de 21 234 officiers et aviateurs, on avait déjà commencé à faire des réductions par suite des succès obtenus par les alliés sur tous les théâtres d'hostilités. Les premières unités à disparaître avaient été les détachements d'artillerie côtière, rendus superflus par l'équipement radar de l'armée. À la fin de 1943, il ne restait que le 1^{er} Détachement de collaboration avec l'artillerie côtière, à Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick. Pendant l'année, en outre, le QG de l'aviation commença à affecter régulièrement outre-mer des pilotes chevronnés qui avaient servi au sein d'unités de chasse stationnés au pays. Une mesure qui eut un effet plus marqué fut l'approbation par le gouvernement, en septembre 1943, de la proposition de l'état-major de l'Air de renforcer les forces outre-mer de l'ARC à l'aide d'unités de l'EGADC en envoyant six escadrons de chasse au 83^e Groupe mixte de la Deuxième aviation tactique de la RAF, groupe qui, à cette époque, était désigné comme la formation d'appui aérien de la

Première armée canadienne après l'invasion de la France au printemps de 1944. Trois escadrons furent retirés de la Région aérienne de l'Est; la nouvelle fut bien accueillie dans ces unités auxquelles rien de bien excitant n'était arrivé en fait d'attaques aériennes ou de débarquements ennemis, et dont l'unique occasion de voir le feu avait été des patrouilles anti-sous-marines près des côtes, tâche à laquelle les avions convenaient mal. Le 123^e Escadron d'entraînement à la collaboration avec l'armée partit pour l'Angleterre avant Noël 1943, et fut réorganisé en tant que 439^e Escadron de chasse et de bombardement; les 125^e et 127^e Escadrons de chasse, qui suivirent au début de l'année suivante, devinrent les 441^e et 443^e Escadrons de chasse, respectivement.⁶³

À ce moment, le maréchal de l'Air Robert Leckie, qui avait succédé au maréchal de l'Air Breadner en tant que chef de l'état-major de l'Air, avait fait d'autres coupures. Une unité de Canso, le 117^e Escadron de bombardement et de reconnaissance, dissous en décembre 1943, et un autre, le 162^e Escadron de bombardement et de reconnaissance, se transportèrent en Islande en janvier 1944 pour servir au sein du *Coastal Command*. Le QG de l'aviation commença aussi à envoyer outre-mer du personnel navigant ayant une bonne expérience des missions de bombardement et de reconnaissance (voir le chapitre 16). Au cours des mois de mars et d'avril, le 119^e Escadron de bombardement et de reconnaissance (Hudson), le 128^e Escadron de chasse, le 130^e Escadron de chasse et le 1^{er} Détachement de collaboration avec l'artillerie côtière furent dissous, et les bases de l'ARC à Saint-Jean, Botwood, Shelburne et North Sydney furent fermées ou simplement entretenues. Pour compenser la diminution du nombre de chasseurs, les deux unités restantes de la Région, les 126^e et 129^e, virent le nombre de leurs appareils augmenter de 15 à 18, et la 1^{re} UEO, à Bagotville, reçut l'ordre de tenir 12 chasseurs prêts à prendre l'air dans un délai de 30 minutes.⁶⁴

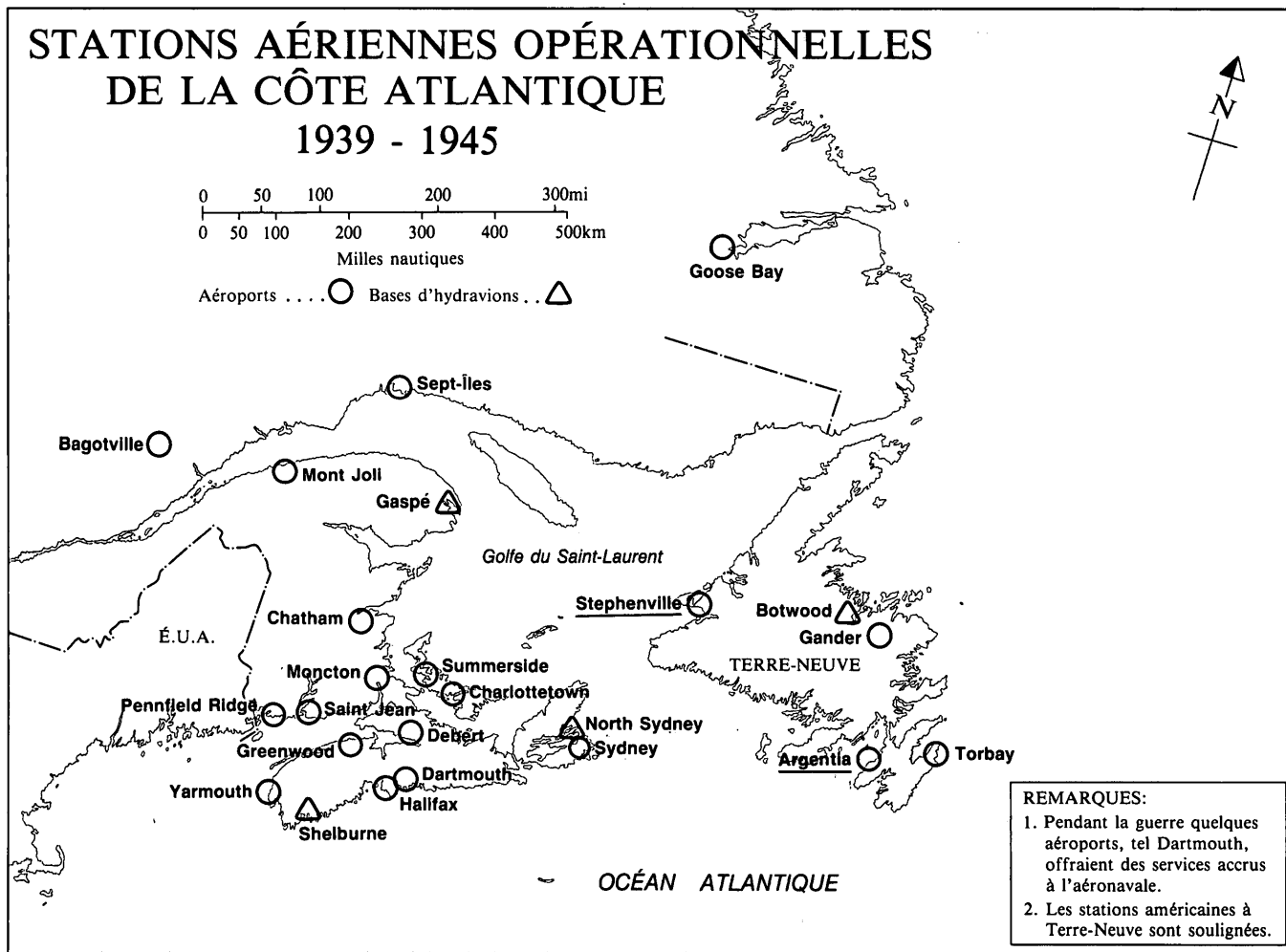
D'autres escadrons disparurent de l'ordre de bataille au cours de l'été et au début de l'automne de 1944, mais la livraison de Liberator supplémentaires, que l'on attendait depuis longtemps, améliora la capacité de la Région aérienne de l'Est dans le domaine de la reconnaissance maritime. Un escadron de chasse et les deux unités de frappe équipées de Ventura devaient être dissous; la sélection de ces derniers escadrons reflétait le besoin urgent qu'il y avait de trouver des membres d'équipage aérien ayant la compétence voulue en matière d'utilisation de bimoteurs pour doter en personnel deux nouveaux escadrons de transport qui serviraient dans le sud-est asiatique. Le 113^e Escadron de bombardement et de reconnaissance et le 129^e Escadron de chasse furent dissous en août et en septembre, mais le 145^e Escadron de bombardement et de reconnaissance fut épargné grâce à la répugnance des commandants de la côte est à abandonner entièrement ces avions rapides et polyvalents qu'étaient les Ventura, ainsi qu'à une recrudescence des activités des *U-boats*. Entretemps, le 11^e Escadron mit ses Hudson à la retraite à mesure qu'arrivaient les nouveaux Liberator et, à l'automne, commença à opérer en tant que deuxième escadron à très long rayon d'action de la Région.⁶⁵

Le développement des installations radar terrestres et de l'équipement de bord annexe se poursuivit jusqu'à la fin de la guerre. En 1945, on comptait 22 stations radar sur la côte est pour la détection lointaine ou le guidage du sol, dont cinq à

STATIONS AÉRIENNES OPÉRATIONNELLES DE LA CÔTE ATLANTIQUE 1939 - 1945

0 50 100 200 300mi
0 50 100 200 300 400 500km
Milles nautiques

Aéroports ○ Bases d'hydravions . . △

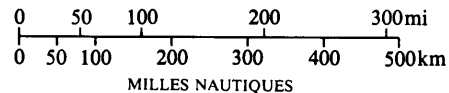


REMARQUES:

1. Pendant la guerre quelques aéroports, tel Dartmouth, offraient des services accrus à l'aéronavale.
2. Les stations américaines à Terre-Neuve sont soulignées.

COUVERTURE DE RADAR, DÉFENSE AÉRIENNE, CÔTE ATLANTIQUE

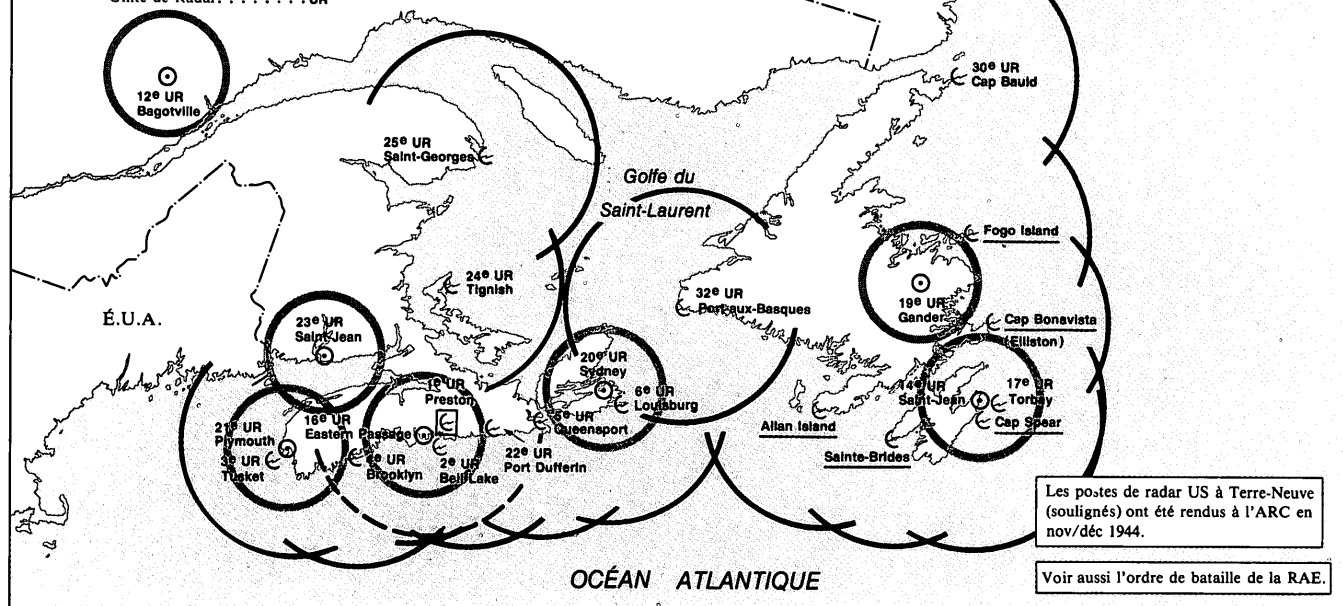
à la mi - 1944



LÉGENDE:

Radar: Préalerte à basse altitude . . .
Préalerte à haute altitude . . .
Contrôle sol interception . . .
Unité de Radar UR

Note - Couverture de radar:
Lignes foncées - préalerte BA
Lignes interrompues - préalerte HA
Lignes pâles - alerte et contrôle



(Reproduit par le Service de cartographie du MDN)

©(Cartes et données établies par le cartographe du Service historique)

Terre-Neuve qui avaient été cédées par les forces américaines à la fin de 1944. Même si les unités n'eurent aucunement l'occasion de remplir leur fonction principale, c'est-à-dire la défense aérienne, elles furent extrêmement utiles pour situer des avions amis qui s'étaient égarés ou étaient en détresse. En outre, l'équipement d'identification ami-ennemi, que l'on installa pour la première fois dans les appareils de la Région aérienne de l'Est au cours de l'année 1943, avait considérablement étendu la distance jusqu'à laquelle il était possible de suivre les avions. Cet équipement de bord réagissait aux signaux qu'émettaient des appareils complémentaires dans les stations radar, et radar, et pouvait également transmettre un signal spécialement codé si l'avion était en détresse.⁶⁶

Trois autres systèmes radar au sol fournirent des aides additionnelles à la navigation; deux de ces systèmes fonctionnaient avec le radar de bord de détection des bâtiments de surface (ASV)* qui, depuis 1942, faisait partie de l'équipement standard des avions de la Région. Le premier était un radiophare réagissant aux ondes émises par un ASV à fortes impulsions, qui permettait à l'avion de se diriger automatiquement sur une position connue. Au mois de janvier 1945, 25 radiophares avaient été installés sur la côte est, chacun en double pour qu'il n'y ait aucune interruption en cas de panne de l'équipement. Le système BABS† de la RAF, qui fut installé dans huit aéroports de la Région aérienne de l'Est, à commencer par Gander en 1942, fonctionnait dans une grande mesure de la même façon. Des signaux émis par un transmetteur au sol étaient enregistrés par les ASV, ce qui permettait aux pilotes d'aligner leur avion sur la piste lorsque la visibilité était mauvaise. Enfin, la marine américaine avait construit des postes Loran (le système américain de navigation longue distance permettant de déterminer par impulsions la position d'avions) en Islande, à Terre-Neuve et sur la côte est du Canada. À la fin de l'année 1944, l'équipement de bord nécessaire avait été installé dans les Liberator de la Région aérienne de l'Est, mais quand la guerre prit fin, l'installation de cet équipement dans d'autres types d'avions se poursuivait encore.⁶⁷

Les stations radar anti-sous-marines de l'ARC dans le golfe du Saint-Laurent faisaient partie d'une catégorie tout à fait différente. En conséquence de la campagne des *U-boats* dans le golfe pendant l'année 1942, l'aviation avait commandé au début de l'année suivante huit appareils de détection lointaine à micro-ondes, lesquels avaient été modifiés pour repérer les sous-marins évoluant en surface. Une seule station, le 77^e Groupe radio de Cape Ray, à Terre-Neuve fut prête pour les opérations pendant la saison de navigation de 1944; deux autres stations, celles du 75^e Groupe à Rivière-au-Renard, au Québec, et du 76^e Groupe à l'île Saint-Paul, à Terre-Neuve, furent terminées en 1945. Le reste des appareils ne fut jamais installé parce que la marine n'aménagea pas d'installations pour relever les milliers de contacts que faisaient les stations, et que les *U-boats* cessèrent presque entièrement d'opérer en surface dans les eaux côtières.⁶⁸

Les réseaux radar supplantèrent dans une grande mesure le Corps de détection

* *Air-to-Surface vessel (radar).*

† *Blind Approach Beacon System* (Système d'atterrissage aux instruments par radar VHF).

d'avions. En novembre 1944, le chef de l'état-major de l'Air ordonna que cette organisation, qui avait atteint son point culminant, avec ses 30 000 membres, en décembre 1943 et qui comptait toujours 23 000 observateurs, soit dissoute. Toutefois, le radar ne pouvait remplacer tout à fait les observateurs au sol et, peu de temps après, on demanda à d'anciens observateurs côtiers et à des gardiens de phare dans la région de l'est de transmettre à la base de l'ARC la plus rapprochée des informations concernant des avions en détresse ou tout autre incident. Ils continuèrent de le faire jusqu'à la fin de la guerre.⁶⁹

Le 4 mai 1945, l'amiral Doenitz ordonna aux *U-boats* d'interrompre toute action. L'Allemagne capitula officiellement deux jours plus tard. Dans la Région aérienne de l'Est d'aucuns prirent part aux réjouissances et d'autres poursuivirent leurs tâches comme à l'accoutumée. Une petite poignée d'hommes, de la base de l'ARC de Dartmouth et de la 8^e Unité de construction et d'entretien, fut directement impliquée dans les émeutes qui éclatèrent à Halifax le jour de la victoire en Europe; cependant toutes les accusations portées contre eux furent par la suite abandonnées. Nombreux étaient ceux qui avaient de la difficulté à croire que l'on avait réellement remporté la victoire; pourtant en moins de sept semaines, une bonne partie des effectifs de combat de la Région aérienne de l'Est avait été dispersée.⁷⁰ À la fin du mois de juin, le QG du 1^{er} Groupe à Saint-Jean avait fermé ses portes, six escadrons avaient été démantelés et un septième, le 11^e Escadron de bombardement et de reconnaissance, avait déménagé sur la côte ouest, qui était encore sur un pied de guerre. Deux unités anti-sous-marines furent maintenues – le 10^e Escadron de bombardement et de reconnaissance à Torbay et le 162^e Escadron de bombardement et de reconnaissance à Sydney, rentrés depuis peu d'Islande – au cas où des *U-boats* "solitaires" refuseraient de se rendre. Ces deux unités furent dissoutes dans les deux premières semaines d'août 1945.

II

La côte du Pacifique

Bien que l'on ait envisagé après le mois de septembre 1939 la possibilité d'une guerre avec le Japon, on supposait qu'une flotte américaine puissante et efficace servirait de tampon entre les Japonais et les forces canadiennes, quelles qu'elles fussent, qui seraient disponibles en Colombie-Britannique. Les dommages imprévus que subit la marine des États-Unis à Pearl Harbor changèrent la façon dont les Canadiens percevaient la menace qui pesait sur la côte du Pacifique. Il sembla pendant un temps que les Japonais seraient peut-être bien capables de monter une attaque de grande envergure contre l'Amérique du Nord; en raison de cette menace, le Canada stationna en Colombie-Britannique jusqu'en 1945 des forces passablement plus importantes que celles qui avaient été prévues dans les plans antérieurs au mois de décembre 1941.

Toutefois, la défense de la côte ouest durant la Deuxième Guerre mondiale ne fut jamais qu'un simple problème militaire. La Colombie-Britannique exigea un supplément de protection, en partie à cause de l'hostilité de la population locale à l'endroit des Japonais (y compris les Canadiens nés d'immigrants japonais) et en partie à cause du sentiment d'isolement qu'éprouvait la province, séparée du reste du pays par les Montagnes Rocheuses. Ces sentiments d'insécurité ne s'atténuèrent pas, même après les premiers revers des Japonais dans le Pacifique, et le gouvernement fédéral fut contraint d'offrir à la région plus d'assurances que ne le requérait la situation militaire. Sur les milliers de Canadiens qui gardèrent la côte ouest jusqu'en août 1945 on s'attendait donc à ce que peu rencontrent l'ennemi, et ce fut effectivement le cas. Leur présence était due dans une très large mesure à des considérations politiques mais elle n'en était pas moins légitime pour autant.

C'est à la fin des années 1920, quand il sembla que le Canada pourrait être appelé à user de force pour affirmer sa neutralité dans un conflit américano-japonais, que les planificateurs de l'armée, de la marine et de l'aviation commencèrent à se pencher sérieusement sur le problème de la défense de la côte ouest. A la fin des années 1930, à l'incitation expresse du gouvernement, l'armée s'efforça d'améliorer ses défenses côtières dans la région, la marine se prépara à effectuer des patrouilles en mer avec les quelques navires dont elle disposait et l'aviation choisit des emplacements où établir des aérodromes et des hydrobases afin de faciliter les opérations de reconnaissance tout le long de la

côte et de fournir une capacité limitée de frappe et de défense aérienne dans le secteur englobant les villes de Victoria et de Vancouver. Pour des raisons géographiques, l'aviation était le "partenaire prédominant" relativement à la défense du Pacifique. Des avions pouvaient riposter rapidement et à grande distance à toute incursion dans le territoire ou les eaux territoriales du Canada. C'est ainsi que même avant que l'ARC ait acquis son indépendance de l'armée on avait établi le 1^{er} mars 1938 un commandement distinct, appelé Région aérienne de l'Ouest, sous le commandement du colonel d'aviation G.O. Johnson; cette Région relevait directement du commodore de l'Air G.M. Croil, l'officier supérieur de l'aviation à Ottawa. Le commandement de Johnson comprenait toutes les unités de l'ARC en Colombie Britannique, en Alberta, en Saskatchewan et au Manitoba.¹ Johnson était responsable de "tous les aspects des opérations aériennes relatives à la défense des eaux et des côtes de l'ouest du Canada. . . ainsi que de la défense aérienne des points vulnérables situés dans les limites de sa zone opérationnelle".² Après la crise de Munich, en septembre 1938, le Canada tourna toutefois son attention vers la défense de la côte de l'Atlantique, et plusieurs unités initialement affectées à la côte ouest, et se trouvant encore dans l'ouest du pays, furent retirées de l'effectif de guerre du commandement.³ Ce transfert laissa deux escadrons permanents et trois escadrons auxiliaires à l'effectif lorsque la guerre éclata en septembre 1939.

Le Comité interarmées de la côte du Pacifique avait divisé la région, qui bordait la mer sur plus d'un millier de milles, en cinq secteurs défendus. Pour les couvrir, les escadrons disponibles possédaient en tout huit avions opérationnels en bon état, tous désuets. Le 4^e Escadron de reconnaissance générale utilisait un Supermarine Stranraer et deux Vickers Vancouver; le 6^e Escadron de torpillage employait pour sa part cinq Blackburn Shark. Les unités auxiliaires – le 111^e Escadron de collaboration avec l'artillerie côtière, le 113^e Escadron de chasse et le 120^e Escadron de bombardement, lequel ne pouvait servir immédiatement – ne disposaient d'aucun appareil efficace. Il n'y avait même pas de chances que le 113^e Escadron soit doté en personnel et équipé, et celui-ci fut dissous en octobre.⁴ Le commandement ne reçut d'autres chasseurs qu'à la fin de 1941.

Le seul point positif dans ce sombre tableau était que deux escadrons permanents se trouvaient déjà à leur poste de guerre initial, à Vancouver. Le 2 septembre, soit le lendemain du jour où le quartier général de l'aviation ordonna de prendre par précaution des mesures de défense contre l'Allemagne, deux Blackburn Shark du 6^e Escadron de torpillage entreprirent les premières patrouilles d'identification de navires. Dix jours plus tard, le 4^e Escadron de reconnaissance générale envoya ses deux premiers avions en patrouille côtière,⁵ tandis que le 6^e Escadron arrêta ses vols ordinaires. "À dater d'aujourd'hui, aucune patrouille de recherche ne sera exécutée", nota la personne chargée de tenir le journal de l'Escadron, . . . à moins qu'il y ait une tâche particulière à accomplir. Les avions se tiendront prêts à agir comme force de frappe".⁶

Pressé par l'armée de fournir à l'artillerie côtière des services efficaces de réglage aérien du tir, Johnson, en désespoir de cause, suggéra de faire l'acquisition de la "Ginger Coote Airways", une société commerciale locale qui possédait plusieurs hydravions à flotteurs munis d'équipement radio. Croil

RÉGION AÉRIENNE DE L'OUEST ORDRE DE BATAILLE								
Rôle général	Unité	'39	1940	1941	1942	1943	1944	1945
Reconnaissance maritime et frappe ¹	4 ^e Esc (BR)							
	6 ^e Esc (BR)							
	7 ^e Esc (BR)							
	8 ^e Esc (BR)							
	9 ^e Esc (BR)							
	11 ^e Esc (BR)							
	115 ^e Esc (BR)							
	120 ^e Esc (BR)							
	147 ^e Esc (BR)							
	149 ^e Esc (AT/BR)					AT	BR	
Chasse et coopération avec l'armée	14 ^e Esc (C)							
	111 ^e Esc (CAC/C)		CAC			C		
	113 ^e Esc (C)							
	115 ^e Esc (C)							
	118 ^e Esc (C)							
	132 ^e Esc (C)							
	133 ^e Esc (C)							
	135 ^e Esc (C)							
	163 ^e Esc (CA/C)					CA	C	
	3 ^e dét (CAC)							
Soutien ²	13 ^e Esc (EO) ²							
	122 ^e Esc (POLY)							
	165 ^e Esc (TPT)							
	166 ^e Esc (COMM)							
Stations de radar ³	7 ^e UR (ICS) Patricia Bay							
	8 ^e UR (ICS) Sea Island							
	9 ^e UR (RPA) Île Spider							
	10 ^e UR (RPA) Cap Scott							
	11 ^e UR (RPA) Pte. Ferrer							
	13 ^e UR (RPA) Pte. Amphitrite							
	26 ^e UR (RPA) Î. Langara							
	27 ^e UR (RPA) Î. Marble							
	28 ^e UR (RPA) Cap St-James							
	33 ^e UR (RPM) Tofino							
dét X-1 (RPA) Jordan River								
		10 sep 39			07 déc. 41		08 mai 45	14 août 45
		Déclaration de guerre			Attaque contre Pearl Harbor		Jour V-E	Cessation des hostilités
REMARQUES:								
1. Les 119 ^e et 160 ^e Escadrilles (BR) furent mises sur pied et se sont entraînées à Sea Island pendant un court temps, en 1940 et 1942 respectivement, avant d'être affectées à la Région aérienne de l'Est. La 117 ^e Escadrille (BR) fut transférée de la Région aérienne de l'Est à la Région aérienne de l'Ouest fin 1941 mais fut dissoute dans le but de fournir des renforts aux autres escadrilles.								
2. Voici la liste des U.E.O. dans la Région aérienne de l'Ouest, en sus de la 13 ^e Esc (EO);								
32 ^e U.E.O. (RAF)	Patricia Bay/Comox	Avions torpilleurs/Transport	01 sep 41 - 31 mai 44	Renommée 6 ^e U.E.O.				
3 ^e U.E.O.	Patricia Bay	Hydravions à coque	01 nov 42 - 03 août 45	Incorpore la 13 ^e Esc (EO)				
5 ^e U.E.O.	Boundary Bay/Abbotsford	Bombardiers lourds	01 avr 44 - 13 oct 45					
6 ^e U.E.O.	Comox	Transport	01 juin 44 - 15 jan 46	Antérieurement appelée 32 ^e U.E.O.				
3. Détachements radiophoniques appelés unités radio à partir du 1 ^{er} sep 44:								
RPA (Radio de préalerte)								
RPM (Radio de préalerte à micro-ondes/Intercepteur à contrôle sol)								
ICS (Intercepteur à contrôle sol)								
AT	Avion torpilleur	CAC	Coopération avec l'artillerie côtière	TPT	Transport			
BR	Esc. de bombardement et de reconnaissance	COMM	Communications	U.E.O.	Unités d'entraînement opérationnel			
C	Chasseur	EO	Entraînement opérationnel					
CA	Coopération avec l'armée (de terre)	POLY	Polyvalent					

rejeta cette idée et ordonna que le 111^e Escadron exécute le mieux qu'il pouvait la tâche qui lui était assignée à partir des pistes partiellement construites à Patricia Bay. Un Armstrong Whitworth Atlas, sans mitrailleuses ou équipement radio, fut le seul appareil dont on put disposer pour appuyer l'unique avion d'entraînement Avro 626 du 111^e Escadron. Les escadrons permanents, qui servaient de force de frappe et de reconnaissance, trouvèrent leur tâche tout aussi curieuse.⁷ "Le Stranraer n° 912 est le seul avion de la Région qui convient pour les missions de recherche et de patrouille", écrivit Johnson, maintenant commodore de l'Air, le 10 septembre. "À cause de leur manque de fiabilité et de leurs piètres performances, les deux Vancouver utilisables ne peuvent être employés que lorsque les conditions sont assez favorables et ils devraient demeurer à proximité d'installations de réparation adéquates. Les utiliser dans des régions éloignées, comme les îles de la Reine Charlotte, c'est s'exposer à une catastrophe. Les Shark II sont de plus en plus inutilisables. . . les Shark III n'ont pas été en service assez longtemps ni en nombre suffisant pour que l'on puisse savoir s'ils sont plus fiables ou non que le Shark II."⁸

C'était une chance qu'il n'y avait pas d'ennemi sur la côte et la Région aérienne de l'Ouest eut le temps de continuer le processus de réarmement et de construction d'avant-guerre qui avait été interrompu. On entreprit en décembre la construction d'une hydrobase à Prince Rupert et, en 1940, d'installations à Coal Harbour et à Bella Bella (voir la carte, à l'intérieur de la couverture avant). Même si les bases étaient encore loin d'être achevées, en mai 1940 le 111^e Escadron de collaboration avec l'artillerie côtière se concentra à Patricia Bay où ne se trouvait auparavant que son détachement avancé, tandis que les 4^e et 6^e Escadrons de bombardement et de reconnaissance déménagèrent complètement à leurs bases de guerre à Ucluelet et Alliford Bay, qui ne comptaient jusque-là qu'un personnel réduit au strict minimum. Le 13^e Escadron d'entraînement opérationnel s'installa à Sea Island, où était situé avant la guerre l'aéroport municipal de Vancouver, tandis que le 120^e Escadron de bombardement et de reconnaissance quitta cet endroit pour suivre le 111^e Escadron à Patricia Bay.⁹

Après une année de guerre, la "flotte" aérienne de reconnaissance opérationnelle de la Région se composait de deux Stranraer, quatorze Shark et quatre Northrop Delta. Il y avait une pénurie de membres d'équipage aérien qualifiés et, en septembre 1940, lorsque le QG de l'aviation ordonna que les trois escadrons de bombardement et de reconnaissance de la côte ouest soient réduits au rang de cadre dans le but de compléter les effectifs de tous les escadrons, sauf une unité similaire sur la côte est, la situation devint chronique. Le 111^e Escadron, qui avait été re-désigné mais non converti à un rôle de chasse, dû être dissous plutôt le 31 janvier 1941 et remplacé par une unité plus petite, le 3^e Détachement de collaboration avec l'artillerie côtière.¹⁰

Il y eut toutefois quelques progrès encourageants. L'Escadron de marine de l'ARC, qui était indispensable pour soutenir les bases côtières isolées, mit sur pied une flottille de petites embarcations de recherche et de sauvetage, d'approvisionnement et de travail, et fournit au commandement, pendant toute la durée de la guerre, un soutien de plus en plus efficace. À partir du mois de mai 1940, le Corps de détection d'avions commença à recruter ses observateurs

civils, des volontaires non rémunérés, le long de la côte et dans toute la campagne.¹¹ En janvier 1941, les demandes faites par les Américains pour que soient améliorées les mesures de défense aérienne le long de la côte, et l'opinion cruciale de MacKenzie King selon qui "de telles dépenses seraient une assurance. . . contre une attaque de l'est", persuadèrent le ministre des Finances, J.L. Isley – qui même après une année de guerre s'était dit choqué par l'ampleur des sommes engagées pour des projets de défense – de retirer les objections qu'il avait formulées à l'égard de la construction de nouvelles installations à Ucluelet.¹²

Dans le Plan de défense de base que le Canada et les États-Unis avaient établi conjointement en 1940 contre "une attaque directe de puissances européennes et/ou asiatiques", la CMPD précisa deux tâches à exécuter de concert le long de la côte du Pacifique: une concernant la défense de l'Alaska, de la Colombie-Britannique et du nord-ouest des États-Unis; et l'autre concernant la protection de leurs communications maritimes vitales. Les forces des deux pays devaient s'entraider au besoin; sauf pour l'appui avancé possible des garnisons de l'Alaska par les forces canadiennes stationnées en Colombie Britannique, la Commission laissât entendre dans son rapport que ce serait normalement les Américains qui prêteraient main forte aux Canadiens. Les recommandations que fit la CMPD à la mi-novembre comprirent l'achèvement de la Route à relais du nord-ouest, qui s'étendait de l'Alberta à l'Alaska, ainsi que la construction d'un aérodrome près de l'hydrobase d'Ucluelet, pour étendre vers le nord, c'est-à-dire vers les îles de la Reine Charlotte, l'appui des chasseurs et des bombardiers.¹³

Entre temps, le commandant de la Région, le commodore de l'Air A.E. Godfrey après 1939, et le Comité interarmées de la côte du Pacifique surveillèrent anxieusement la menace grandissante du Japon. L'état-major de l'Air à Ottawa ne fut pas excessivement sensible à leurs craintes, mais reconnut cependant nombre des lacunes et des difficultés avec lesquelles la Région aérienne de l'Ouest était aux prises. À l'automne de 1941, le 115^e Escadron de chasse, reconstitué depuis peu et équipé de Bristol Bolingbroke, des bimoteurs modifiés à long rayon d'action, se transporta à l'ouest pour fournir un appui de chasse, encore qu'il fallût un brin d'imagination pour voir le Bolingbroke – qui était conçu comme bombardier léger – dans un rôle de défense aérienne. En cas d'hostilités, on pourrait peut-être envoyer un escadron de chasse moderne de l'est pour effectuer des opérations de courte distance. Les Stranraer de la côte est et d'autres que l'on s'attendait à recevoir plus tard fourniraient à la Région aérienne de l'Ouest assez d'avions pour compléter les escadrons insuffisamment équipés à Ucluelet, Coal Harbour, Bella Bella (où serait située une nouvelle unité, le 9^e Escadron de bombardement et de reconnaissance), et Alliford Bay. Les appuieraient au début du mois de décembre des Shark pilotés par les membres d'une nouvelle unité, le 7^e Escadron de bombardement et de reconnaissance, à Prince Rupert et, si besoin était, les avions de service du 13^e Escadron d'entraînement opérationnel à Patricia Bay. Les 56 Bristol Beaufort de la 32^e Unité d'entraînement opérationnel de la RAF, à Patricia Bay, qui seraient disponibles à la mi-décembre, augmentèrent aussi considérablement

les effectifs de frappe et de reconnaissance aérienne d'urgence au large de la moitié sud de la côte ouest. Ces forces permettraient finalement d'assurer une couverture côtière maritime limitée, jusqu'à une distance d'environ 400 km.¹⁴

Le 29 novembre 1941, le chef de l'état-major de l'Air indiqua au QG de la Région aérienne de l'Ouest d'entretenir la "collaboration la plus étroite" avec la MRC, l'Armée canadienne et les forces américaines stationnées sur la côte ouest. Quelques jours plus tard, soit le 5 décembre, le lieutenant général John L. DeWitt, qui était à la tête du Commandement américain de défense de l'Ouest, proposa de tenir une réunion interalliée dans le but de dresser pour le secteur un plan de défense provisoire basé sur le Plan ABC-22, qui avait succédé au Plan de défense conjoint de 1940. Le 7 décembre, avant qu'il fût possible de tenir une telle réunion, les avions du Soleil-Levant lâchèrent leurs bombes sur Pearl Harbor. Le Canada déclara la guerre au Japon ce soir-là, les États-Unis et la Grande-Bretagne emboîtèrent le pas le 8 décembre, et le Plan ABC-22 entra aussitôt en vigueur dans le Pacifique.¹⁵

Pendant que se déroulaient ces événements importants, toutes les forces furent mise en état d'alerte. Les avions effectuèrent de jour des patrouilles continues. Des renforts furent expédiés d'urgence vers l'ouest pour combler les pénuries de personnel. Le 111^e Escadron de chasse (équipé de Curtiss P-40 Kittyhawk), qui avait été reconstitué le mois précédent à Rockcliffe, en Ontario, fut transféré à Sea Island pour y jouer un rôle de défense. Le 8^e Escadron de bombardement et de reconnaissance (équipé de Bolingbroke) se joignit au 111^e Escadron au début de 1942 après avoir volé depuis Sydney, en Nouvelle-Écosse – c'était la première fois qu'un escadron entier traversait le pays d'un océan à l'autre – dans des avions non chauffés en plein cœur de l'hiver. Les bases de Prince Rupert, Bella Bella et Coal Harbour devinrent opérationnelles et furent utilisées en partie par deux nouvelles unités, les 7^e et 9^e Escadrons de bombardement et de reconnaissance.¹⁶

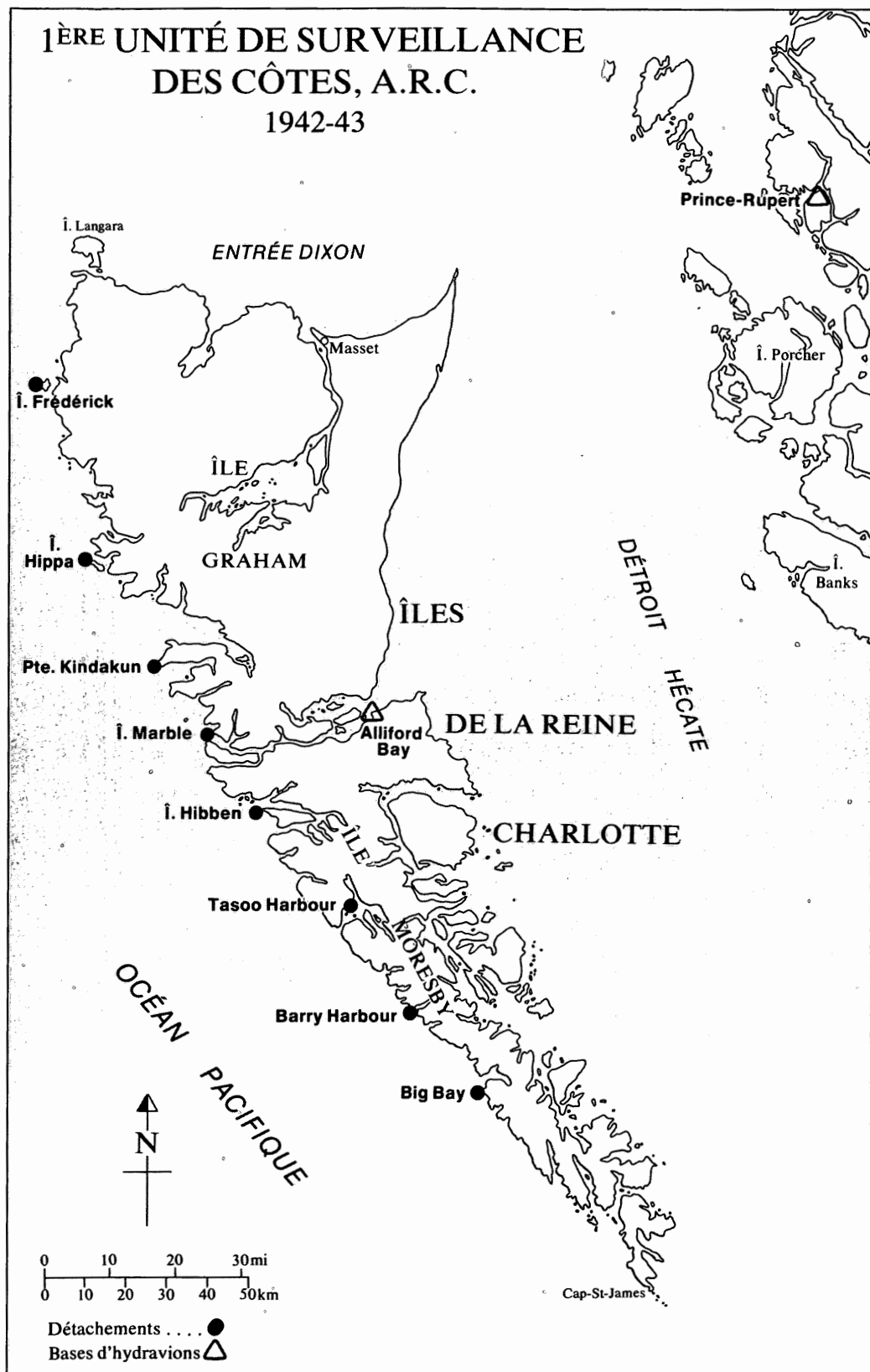
La fourniture de ces renforts exigea des efforts immenses. Le genre de difficulté que l'on rencontra ne s'illustre nulle part mieux que dans les bureaux des agents d'achat du ministère canadien des Munitions et des Approvisionnements à Washington. Le 8 décembre, les États-Unis "gelèrent" l'exportation de tout équipement militaire, juste au moment où huit nouveaux Curtiss Kittyhawk étaient sur le point de quitter Buffalo pour leur destination au Canada. Il fut impossible de les arracher aux autorités américaines jusqu'à ce que, deux jours plus tard, le 10 décembre, quelqu'un parvint à joindre le bureau du commandant des USAAF, le major général H.H. Arnold. Comme ces avions étaient destinés à la défense de l'Amérique du Nord, leur libération ne demanda pas trop de persuasion à ce niveau. La libération des pièces de rechange et des munitions, sans lesquelles les appareils seraient inutiles, fut cependant beaucoup plus difficile. Malheureusement, cette décision exigeait la collaboration de la délégation de la RAF à Washington. Il fallut plusieurs jours de négociations et de coups de téléphone personnels de la part de l'aide d'Arnold avant d'obtenir l'autorisation nécessaire pour libérer le matériel prêt à expédier.¹⁷

Un autre facteur qui compliqua les choses fut l'inquiétude de la population de la côte ouest. À la mi-décembre, le Comité des chefs d'état-major informa le

Comité de guerre du Cabinet qu'il était injustifié de craindre qu'une attaque des Japonais contre la Colombie-Britannique soit imminente. Non seulement ceux-ci n'avaient pas les ressources nécessaires pour lancer une attaque de grande envergure, mais l'engagement total des États-Unis aiderait la situation défensive du Canada. Cela fut confirmé par le projet de plan de défense de zone des Américains qui servit de base au Plan canado-américain de la côte du Pacifique n° 2, ou Plan ABCPacifique-22, qu'approuvèrent officiellement tous les commandants alliés de la côte ouest le 23 janvier 1942. Ce Plan, qui s'inspirait des dispositions des plans ABC-1 et ABC-22, était conçu pour protéger les communications maritimes et le territoire s'étendant de l'Alaska jusqu'au nord-ouest des États-Unis. Les Canadiens, qui s'étaient engagés avec les Américains à s'aider mutuellement, considéraient néanmoins que l'on aurait fort peu besoin de leurs services en dehors de leurs propres frontières. Selon une évaluation que fit le Comité interallié de la côte du Pacifique à la fin de 1941, la menace consistait en des attaques éclair possibles d'avions embarqués, de sous-marins et de navires mouilleurs de mines; des bombardements de faible envergure par un ou deux navires de guerre; et, tout au plus, des attaques éclair de groupes aériens ou maritimes contre des objectifs importants.¹⁸ Les rôles établis de l'ARC ne furent pas changés.

Le commodore de l'Air L.F. Stevenson, qui, avant la guerre, avait servi comme officier d'état-major supérieur sur la côte ouest, sous le commandement de Johnson, rentra d'outre-mer à cette époque critique en tant que commandant de la Région. On peut voir l'état dans lequel il trouva son commandement dans un rapport que rédigea son ancien commandant qui, en qualité de chef adjoint de l'état-major de l'Air, visita la Région au début de l'année 1942. En dépit des derniers renforts, le vice-maréchal de l'Air Johnson jugea qu'il y avait encore de sérieuses lacunes. Les Stranraer ne pouvaient patrouiller à plus de 240 km de leur base parce que leur nombre était insuffisant même pour couvrir adéquatement les secteurs côtiers. S'il arrivait que des navires ennemis se rapprochent de la côte à la faveur de l'obscurité pour lancer des attaques à l'aube, les 16 Bolingbroke du 8e Escadron de bombardement et de reconnaissance constituaient la seule force de frappe réellement efficace; les Shark du 16e Escadron de bombardement et de reconnaissance étaient des hydravions à flotteurs désuets et vulnérables, et les seuls autres avions d'assaut, qui se trouvaient au sein d'unités d'entraînement, n'étaient pas disponibles pour réagir rapidement. Les bimoteurs Bolingbroke du 115e Escadron de chasse étaient des chasseurs lents et gauches, et il incombait donc aux Kittyhawk du 111e Escadron de chasse de supporter la majeure partie du fardeau de la défense aérienne dans le secteur de Victoria-Vancouver. Il n'y avait pas assez de chasseurs pour effectuer des patrouilles continues, et la défense aérienne dépendait dans une grande mesure des volontaires dispersés du Corps de détection d'avions pour ce qui était des tâches d'alerte avancée et de repérage. Il n'y eut pas de meilleur système disponible avant que le radar fût installé plus tard, en 1942. Au nord du secteur de Victoria-Vancouver, la situation était encore pire. Les aérodromes qui accueilleraient les avions d'assaut et de chasse ne seraient pas terminés avant de nombreux mois. A Prince Rupert, le deuxième secteur le plus vital, on n'avait pas encore trouvé d'endroit

1ÈRE UNITÉ DE SURVEILLANCE DES CÔTES, A.R.C. 1942-43



approprié où aménager une piste d'atterrissage. Malgré tout, la côte canadienne était mieux défendue que les États-Unis, qui, selon Stevens, n'était pas "à moitié moins bien équipés pour repousser des attaques contre la côte du Pacifique" que le Canada. Il y avait si peu d'hydravions que l'ARC devait compléter les patrouilles maritimes éloignées de la *US Navy*.¹⁹

Il n'est pas surprenant que le Canada rejeta les demandes renouvelées qui furent faites au sein de la CMPD pour que les Américains contrôlent la région du Pacifique. Cela aurait obligé à réorganiser la Région aérienne de l'Ouest en se modelant sur le système de partage des responsabilités entre les USAAF et la *US Navy*, système qui confiait à la marine le commandement et la responsabilité tactique des opérations maritimes. Les chefs d'état-major canadiens soutinrent avec succès que le Plan ABC-22, auquel s'ajoutait la recommandation n° 22 du Comité mixte, à savoir que les commandants locaux coordonnent leurs propres efforts, était suffisant. Après plus d'un mois de négociations, les membres américains renoncèrent à leur idée.

Les officiers de liaison, de même que les lignes téléphoniques et les téléscripteurs disponibles remplissaient en fait leur but, mais les relations étaient difficiles. Le vice-maréchal de l'Air Johnson déclara en mars 1942 que, "Les diverses forces des États-Unis s'efforcent de collaborer avec les forces canadiennes correspondantes, mais il est évident qu'elles ne collaborent pas entre elles". Les représentants de l'armée et de la marine des États-Unis se réunissaient rarement, nota-t-il, tandis que les relations entre les commandements d'interception et de bombardement des USAAF se faisaient habituellement par l'entremise de leur général commandant à San Francisco, bien que leurs bureaux fussent dans le même bâtiment à Seattle.²¹ Les Américains formulaient eux aussi les mêmes critiques à l'endroit des Canadiens. À partir de la date où fut nommé ce mois-là un commandant en chef canadien de la défense de la côte ouest, il s'écoula presque une année avant que ne fût créé un quartier général interallié dont l'efficacité, même alors, "sembla douteuse aux observateurs des États-Unis à cause de l'attitude peu coopérative des services".²²

Toutefois, Canadiens et Américains collaboraient quand même, et cela mena tôt à un important avantage: l'installation de l'équipement radar. Aussitôt après l'attaque de Pearl Harbor, le ministère de la Guerre des États-Unis demanda l'autorisation d'installer ce que les Canadiens appelaient encore de l'équipement de "radiogoniométrie" à deux endroits dans l'île de Vancouver. L'ARC était au courant des progrès des Britanniques dans le domaine du radar depuis le début de l'année 1939, mais rien n'avait été fait pour installer de l'équipement radiogoniométrique sur la côte ouest. Le gouvernement canadien accepta l'offre des Américains, tout en spécifiant que les détachements relèveraient du QG de la Région aérienne de l'Ouest et que du personnel canadien prendrait la relève aussitôt qu'il aurait été entraîné. En juillet, après avoir installé l'équipement, les techniciens américains partirent. Le Canada, il faut le noter, rendit service en retour en même temps aux Américains. Il paraît que C.D. Howe insista pour que cela soit fait, un peu à la consternation du Conseil de l'Air, lorsque les États-Unis demandèrent de l'équipement radar pour améliorer celui dont il disposait dans la zone du canal de Panama. C'est ainsi que les quelques premiers appareils

d'alerte avancée qui quittèrent les chaînes de fabrication canadiennes – des appareils plus efficaces que l'équipement américain existant – furent destinés aux États-Unis, et qu'en février 1942 une petite équipe de l'ARC se rendit au canal de Panama pour les installer et apprendre aux radaristes américains comment les utiliser.²³

En février, Stevenson ressuscita aussi un projet antérieur consistant à poster des observateurs de l'ARC le long de la côte ouest inhabitée des îles de la Reine Charlotte en guise de réseau d'alerte avancée pour Prince Rupert. C'est ainsi que huit détachements de la 1^{re} Unité d'observation côtière, composés chacun d'un bûcheron, de deux opérateurs radio et d'"un homme ayant quelque expérience de la cuisine et de la vie sous la tente", furent débarqués dans des secteurs isolés d'où l'on voyait bien la mer et qui couvraient les entrées de port où l'ennemi pouvait débarquer.²⁴ La côte était accidentée, les conditions atmosphériques étaient souvent mauvaises, et les emplacements choisis reflétaient ces conditions difficiles. La minuscule île Hibben en était un exemple typique: le poste radio et d'observation était perché au bord d'une haute falaise et, pendant de nombreux "jours d'affilée, il était impossible de débarquer sans risque des hommes, des embarcations ou du matériel."²⁵

Les activités ennemies brillaient par leur absence. Si l'on excepte quelques attaques contre des navires marchands au large de la Californie à la fin du mois de décembre 1941, la navigation commerciale n'avait été aucunement entravée. Les seuls bâtiments de guerre japonais croisant au large de l'Amérique du Nord étaient de gros sous-marins, des *I-boats*, transportant chacun un hydravion biplace pliant, qui, de temps à autre, surveillaient l'activité navale dans les ports des États-Unis. Le 23 février 1942, près de Santa Barbara, en Californie, le sous-marin I-17 bombarda la côte; la nuit suivante, des artilleurs nerveux tirèrent plus de 1 400 coups de canon de D.C.A. sur des objectifs imaginaires dans ce qui fut appelé la "bataille de Los Angeles". Entre autres fausses alertes, le dragueur de mines *HMCS Outarde* signala la présence d'un sous-marin au large de l'extrémité nord de l'île de Vancouver, le 1^{er} janvier 1942, et un Bolingbroke du 8^e Escadron de bombardement et de reconnaissance en signala un autre le 5 février. Plus tard ce mois-là, l'ARC fut mise en état d'alerte parce que l'armée américaine à Honolulu signala l'approche d'une importante formation aérienne; il s'agissait en fait d'avions de la marine des États-Unis qui arrivaient plus tôt que prévu.²⁶ Les navires continuèrent de circuler en route libre et relativement en sûreté, sans convois ou escortes. À la demande de la marine, et ce, plus pour recueillir des renseignements que pour défendre les navires, semble-t-il, l'ARC photographia tous les navires se trouvant dans les eaux côtières, espérant identifier tout sous-marin camouflé en bâtiment de surface.

Dès le milieu de l'année 1941, les officiers du renseignement de l'ARC en Colombie-Britannique avaient mis en doute la sagesse de "prendre des risques" avec la loyauté des "Japonais".²⁷ Les nouvelles bases de l'ARC se trouvaient pour la plupart dans des endroits isolés et manquaient de mesures de défense adéquates. En dépit de l'avis des chefs d'état-major, l'état-major de la Région aérienne de l'Ouest redoutait donc plus que les forces de l'armée et la marine stationnées sur la côte ouest la possibilité d'espionnage et de sabotage. Après

Pearl Harbor, le 2 janvier 1942, Stevenson, écrivit directement au QG de l'aviation, sans passer par le Comité interarmées, pour recommander que tous les étrangers de nationalité ennemie soient éloignés de la côte. La sécurité, soutint-il, "ne peut s'appuyer sur une distraction précaire entre ceux qui appuieraient activement le Japon et ceux qui, à l'heure actuelle, pourraient être indifférents à la situation".²⁸

La réaction de la population face à la menace présumée du Japon était semblable à celle de Stevenson, ce qui amena le Comité de guerre du Cabinet à autoriser, à la fin du mois de février 1942, le déplacement de toute la population japonaise vivant sur la côte ouest.²⁹ En fait, l'atmosphère en Colombie-Britannique avait atteint un point tel qu'elle l'emporta sur le meilleur conseil que les chefs d'état-major pouvaient donner au gouvernement. La population était fermement convaincue qu'Ottawa ne percevait pas le danger réel d'une attaque ennemie contre la côte du Pacifique; l'inquiétude de la population était attisée par les médias, qui avaient directement intérêt à ce qu'il y ait une crise et qui faisaient des analyses simplistes. L'état-major général canadien, écrivit Bruce Hutchison sur un ton cinglant dans le *Sun* de Vancouver, n'avait pas encore pris conscience que les puissances de l'Axe poursuivaient une stratégie d'encerclement global. La Colombie-Britannique se trouvait en première ligne et le gouvernement refusait d'envoyer des renforts. À la mi-mars, le *Sun* publia dans la section des nouvelles locales une autre série d'articles qui prétendirent révéler des différences marquées entre les officiers commandants de la côte ouest et leurs supérieurs à Ottawa. La Colombie-Britannique, anticipa l'auteur, Alan Morley, ne serait jamais défendue parce que les politiciens ne comprenaient pas les affaires militaires. Quant aux militaires, ils étaient "intimidés par les politiciens et (étaient)... âgés, inefficaces, mentalement incapables de prendre des initiatives ou des mesures énergiques, (et avaient)... persisté à se préoccuper d'une 'guerre sur papier' alors qu'ils auraient dû être en train d'organiser cette côte en vue d'une défense de guerre totale".³⁰ Ainsi que C.P. Stacey l'a fait remarquer dans l'histoire officielle des politiques de guerre du Canada, intitulée "*Armes, hommes et gouvernements*", les électeurs effrayés de la Colombie-Britannique forcèrent les conseillers militaires du gouvernement, par l'entremise du Cabinet, à sanctionner la prise dans l'ouest du Canada de mesures de défense bien supérieures à celles qui étaient nécessaires.³¹

Seule l'ARC – qui constituait la première ligne de défense – avait probablement besoin d'être soutenue et même là la menace n'était pas grave, de sorte qu'il ne fallait donc qu'une réaction limitée. Lorsque Stevenson s'était prononcé sur la question des Japonais en janvier, se faisant blâmer parce qu'il n'était pas passé par le Comité interarmées comme il aurait dû le faire, il s'était heurté à un problème tactique particulièrement ennuyeux. Le tableau qu'il brossa en février 1942, celui de porte-avions ennemis s'approchant de nuit, lançant à l'aube des bombardiers très près des côtes et regagnant en hâte le large pour récupérer les avions rentrant de mission et se mettre sous la protection de chasseurs japonais embarqués, était dans les limites du possible. Le vice-maréchal de l'Air Johnson était d'accord, la Région aérienne de l'Ouest ne pourrait presque rien faire dans ce cas.³² Néanmoins, même après avoir reçu des

renforts, les aviateurs stationnés sur la côte ouest accusèrent de nouveau le QG de l'aviation de sacrifier délibérément la défense de la côte du Pacifique à d'autres priorités. Les aviateurs (et sans aucun doute les soldats et les marins aussi), qui se trouvaient si loin d'Ottawa, avaient été influencés dans une certaine mesure par le malaise local.

Au mois d'avril, le Comité interarmées de la côte ouest publia une nouvelle évaluation de la situation; le texte de ce document dénote un compromis entre les priorités stratégiques reconnues des alliés et les exigences de la population locale.

... Le peuple japonais est maintenant transporté par la victoire et la conscience de la défaite militaire et morale cuisante qu'il a infligée aux nations anglo-saxonnes aura sans aucun doute provoqué la forme particulière d'exaltation sauvage à laquelle il est enclin. ...

Les forces navales, militaires et aériennes dont les Nations unies disposent dans l'est du Pacifique, ainsi que sur la côte pacifique du continent Nord-Américain, reposent sur la prémisse de base que le théâtre d'hostilités décisif ne se trouve pas dans le Pacifique et que leur détournement, au-delà du minimum qu'exige une sécurité raisonnable, serait le résultat que l'ennemi s'efforce partout d'atteindre.

Des considérations complexes liées au prestige national et au moral de la population exigent toutefois l'affectation de forces suffisantes pour offrir une garantie raisonnable contre tout niveau d'attaque prévisible et, en même temps, pour satisfaire l'opinion publique.³³

Le premier élément de cette garantie, le 14^e Escadron de chasse (équipé de Kittyhawks), arriva à Sea Island, au début du mois d'avril, à la place du 111^e Escadron de chasse, qui avait déménagé à Patricia Bay en janvier. Ces escadrons, et les autres après eux, allaient bénéficier d'installations grandement améliorées. Deux nouveaux aérodromes étaient maintenant en voie de construction sur l'Île de Vancouver, à Tofino près de l'hydrobase d'Ucluelet, et à Port Hardy, près de Coal Harbour. À Comox et à Cassidy, à l'est de l'île de Vancouver, ainsi qu'à Boundary Bay, Abbotsford, Dog Creek, Williams Lake, Quesnel, Prince George, Vanderhoof, Smithers, Woodcock et Terrace sur le continent, d'autres aérodromes et pistes d'atterrissage étaient en voie de planification ou de construction.³⁴

Stevenson fit de son mieux pour améliorer en même temps la coordination de la direction des opérations. En conformité avec la politique établie par le Comité des chefs d'état-major, le QG de la Région avait quitté ses locaux initiaux, à Vancouver, pour occuper Belmont House, à Victoria, le 24 novembre 1939, afin d'être près de l'état-major local de la Marine; mais, comme sur la côte est, la salle des opérations combinées que le Comité avait ordonné de créer n'avait pas encore été établie. En février, le Comité interarmées convint du besoin de cette installation, et le Comité de guerre du cabinet approuva la proposition pour les deux côtes, le 18 mars, lorsqu'il créa le poste de commandant en chef de la défense de la côte ouest.³⁵

Il ne fut pas facile de s'entendre sur l'endroit où situer la salle des opérations.

Stevenson doutait que Victoria fût un endroit approprié; la ville était reliée à Vancouver par trois câbles sous-marins vulnérables et se trouvait loin d'endroits aussi importants que Prince Rupert; cependant, le 10 avril, le Comité vota contre le fait de déménager sur le continent en raison des effets négatifs que cela pourrait avoir sur le moral de la population. Deux mois plus tard, le Comité convint de construire un quartier général à Victoria, dans le secteur de Colquitz. Le lieutenant général K. Stuart, chef de l'état-major général, se trouvait alors à Victoria et discutait du problème avec Stevenson et d'autres; il opta pour un déménagement à Vancouver parce que cette ville se trouvait sur le continent. Il mit en oeuvre ce changement après avoir assumé personnellement la fonction de commandant en chef de la côte ouest, quelques jours plus tard. Le site de Colquitz fut aménagé en un QG de plus petite envergure pour les forces des trois armées (mer, terre, air) stationnées sur l'île de Vancouver seulement.³⁶

A Vancouver, trois quartiers généraux opérationnels distincts, dotés chacun de leur propre salle des opérations, furent établis à peu de distance les uns des autres, et la seule salle des opérations combinées fut celle que l'on créa pour les chefs de service. Ces arrangements définitifs étaient loin d'être satisfaisants et après que le major-général G.R. Pearkes eut été nommé commandant en chef en septembre, le Comité interarmées nota "avec regret. . . que les contacts physiques étroits que l'on avait visés et que l'on considérait comme si souhaitables "entre l'état-major opérationnel des services", n'existaient pas.³⁷

Entre temps, lors des réunions d'"Arcadia" qui se tinrent à Washington entre la fin de décembre 1941 et le début de janvier 1942, les états-majors britannique et américain jugèrent qu'il y aurait peu de chances que les Japonais attaquent en force la côte ouest de l'Amérique du Nord. On pouvait donc envoyer sans risque des renforts américains à des postes avancés à Hawaï et en Alaska.³⁸ Prince Rupert, en Colombie Britannique, était un excellent port où se trouvait aussi la tête de ligne ferroviaire la plus septentrionale de l'Ouest, et le Plan ABC-Pacifique-22 autorisa expressément l'armée des États-Unis "à établir les installations nécessaires à Prince Rupert pour approvisionner les troupes américaines en Alaska. . ." ³⁹ Les Canadiens appuyèrent sans réserve ce projet, et le 5 avril 1942, Prince Rupert devint officiellement un port d'embarquement secondaire américain.⁴⁰

Même avant cette date, les Canadiens se préoccupaient de l'insuffisance des défenses aériennes à Prince Rupert. Il y avait une hydrobase de l'ARC à Seal Cove, à moins de deux km au nord du port, mais sans piste d'atterrissage il était impossible de jouir de la protection de chasseurs. Des recherches longues et approfondies n'avaient permis de trouver aucun site convenable sur le territoire canadien. Soucieux de défendre l'enclave de l'Alaska, les Américains avaient créé un aérodrome sur Annette Island, à une centaine de km au nord-ouest de Prince Rupert, mais ne pouvaient libérer aucune unité de combat aérien pour le doter en personnel. Maintenant, les intérêts des deux pays coïncidaient. A Seattle, le 6 mars 1942, les commandants supérieurs des forces canadiennes et américaines de la côte ouest discutèrent de la défense de Prince Rupert. Stevenson laissa entendre qu'il serait peut-être possible d'envoyer provisoirement sur l'île un escadron de chasse de l'ARC. Le lieutenant-général DeWitt,

général américain commandant le *Western Defense Command* qui englobait l'Alaska, se réjouit de cette proposition, et, moins d'un mois plus tard, les deux parties avaient donné leur accord.⁴¹

Le 115^e Escadron de chasse, sous la conduite du commandant d'aviation E. Reyno, se transporta à Annette Island. Toujours équipé de bimoteurs Bolingbroke sous le ventre desquels avait été installées des mitrailleuses tirant vers l'avant, l'Escadron termina son déménagement le 5 mai et assumait la responsabilité de la défense de Prince Rupert et de ses abords. La Région aérienne de l'Ouest reconnut que ces appareils avaient une valeur limitée en tant qu'avions de chasse, mais considéra qu'en raison des conditions de l'aérodrome il était peu souhaitable au début d'y transférer un type d'appareil plus approprié, comme le Kittyhawk.⁴² L'Escadron se distingua néanmoins de façon spéciale: ce fut le premier groupe canadien jamais basé en territoire américain à contribuer directement à la défense des États-Unis, une situation qui suscita quelques problèmes inhabituels. Ainsi, la question des droits de douane qu'imposaient les États-Unis sur l'équipement et les fournitures dut être réglée par le secrétaire d'État américain, Cordell Hull, qui désigna tous les membres du personnel de l'unité comme "visiteurs étrangers de marque", ce qui leur accordait le droit d'entrer des marchandises en franchise. Les "visiteurs de marque" eux-mêmes n'étaient pas au courant de ce litige douanier et ne furent pas touchés par celui-ci. Leurs tâches continuèrent de relever de la direction opérationnelle du commandant canadien de la défense de Prince Rupert.⁴³

Pendant que le 115^e Escadron de chasse entreprenait ses nouvelles fonctions, les Japonais se préparaient à attaquer l'Alaska. Pour établir un périmètre de défense autour du territoire nouvellement conquis et forcer un engagement décisif avec la flotte américaine, il fallait qu'ils s'emparent de points stratégiques dans les Aléoutiennes, à l'Île Midway et sur la ligne d'approvisionnement entre Hawaï et l'Australie afin de détecter et d'intercepter les raids que les Américains pourraient lancer depuis Pearl Harbor. En plus de détourner l'attention des Américains du centre du Pacifique, l'occupation des Aléoutiennes empêcherait aussi les États-Unis de lancer une offensive du nord du Pacifique et entraverait la collaboration entre les Américains et les Soviétiques. Des avions de patrouille opérant à partir de ces îles seraient en mesure de détecter toute force faisant un raid sur les défenses intérieures du Japon.⁴⁴

L'île de Midway était la position clé. Le 5 mai 1942, le grand QG impérial, à Tokyo, ordonna par radio à la Seconde force mobile d'attaquer d'abord les Aléoutiennes au début du mois de juin, opération qui serait suivie un jour plus tard de l'attaque du gros des forces contre Midway. Le Service du renseignement des États-Unis intercepta et décoda la majeure partie de ce message, obtint des renseignements complémentaires essentiels le 20 mai et les quelques jours qui suivirent et envoya des forces opérationnelles de la Marine pour contrer la menace. La plupart des effectifs furent affectés à la défense de Midway, mais une petite unité du nord du Pacifique, la 8^e Force opérationnelle, commandée par le contre-amiral Robert A. Theobald, se dirigea en toute hâte vers le nord pour protéger l'Alaska. Toutes les forces locales de l'armée et de la marine furent placées sous le commandement de Theobald.⁴⁵ Les renforts aériens dont on avait

besoin d'urgence pour repousser l'attaque, et que l'on ne pouvait trouver en nombre suffisant à même les ressources limitées des États-Unis, devaient venir de l'ARC.

Déjà, le président Roosevelt avait laissé entendre que le Canada devait jouer un rôle plus important dans la défense du Pacifique, notamment en Alaska et dans les îles Aléoutiennes; le 27 avril, la CMPD avait convenu que les commandants locaux, des États-Unis et du Canada, devaient être prêts à envoyer au besoin des unités aériennes en Alaska. Le chef de l'état-major de l'Air ordonna au QG de la Région aérienne de l'Ouest de se conformer aux instructions; la décision, toutefois, le tracassait à cause de l'évaluation de la situation que le Comité interarmées avait publiée le 1^{er} avril. L'ARC avait à peine assez d'effectifs pour protéger Prince Rupert et escorter les convois côtiers américains, et Breadner souligna que les renforts canadiens devraient être limités à l'Alaska.⁴⁶ Un escadron de Bolingbroke et deux de Kittyhawk étaient provisoirement disponibles en cas d'urgence. Si les circonstances le permettaient, le 111^e Escadron de chasse se rendrait à Annette Island, et le 14^e Escadron de chasse et le 8^e Escadron de bombardement et de reconnaissance s'en iraient à Whitehorse, d'où ils se mettraient en route pour l'Alaska. Il y eut une réunion de planification avec l'état-major de l'Air local des États-Unis,⁴⁷ une réunion de la CMPD les 27 et 28 mai 1942, et un consensus apparent que "l'intention n'était pas de modifier les responsabilités de base concernant la défense de l'Alaska, telles que définies dans le plan ABC-22".⁴⁸ A ce moment, toutefois, des faits stratégiques nouveaux dont les Canadiens n'étaient pas tout à fait conscients avaient devancé les événements.

Si l'on avait tenu les chefs d'état-major canadiens au courant de tous les renseignements, les négociations compliquées et parfois hargneuses qui se déroulaient maintenant auraient probablement pu être conclues bien plus facilement. Comme le fit remarquer le Comité des chefs d'état-major, les seules informations qu'il recevait sur les intentions des Japonais, il les tenait de seconde main ou de dépêches de la Marine des États-Unis. Lorsque des nouvelles arrivèrent de la côte ouest, le 21 mai, retransmettant les avertissements donnés la veille par les Américains que le Japon était sur le point d'attaquer l'île de Midway et les Aléoutiennes, les Canadiens se préoccupèrent en premier lieu de Prince Rupert. Pendant les huit jours qui suivirent, Stevenson, en consultation avec le commandant en chef de la côte ouest, le major-général Alexander, s'attacha à renforcer Annette Island. En même temps, les homologues américains de Stevenson et Alexander, le brigadier général Simon B. Buckner fils, qui commandait l'*Alaska Defense Command*, et le brigadier général William Buttler, qui commandait la 11^e Aviation (subordonnée au ci-devant), avaient donné l'ordre d'envoyer vers l'avant tous les avions de combat disponibles des États-Unis afin de contrer la menace connue qui planait sur Dutch Harbor.⁴⁹ Les deux hommes voulaient combler le trou que cela créerait dans la défense aérienne de l'Alaska avec deux escadrons canadiens basés à Yakutat, à mi-chemin entre Annette Island et Anchorage. Les chefs d'état-major canadiens refusèrent. Pourquoi laisser Prince Rupert exposé à un raid qui, en ce qui concernait MacKenzie King, était "sur le point d'être lancé sur l'Alaska et probablement sur la côte canadienne du Pacifique?"⁵⁰

Les chefs d'état-major décidèrent que le 8^e Escadron de bombardement et de reconnaissance (qui était équipé de Bolingbroke) et le 111^e Escadron de chasse (équipé de Kittyhawk) quitteraient Patricia Bay et Sea Island pour Annette Island, où ils serviraient de force de frappe et assureraient une protection de chasse efficace pour le secteur de Prince Rupert; le 118^e Escadron de chasse, de Dartmouth, en Nouvelle-Écosse, et le 132^e Escadron de chasse, de Rockcliffe, en Ontario, qui étaient tous deux équipés de Kittyhawk, déménageraient vers l'ouest, à Patricia Bay et Sea Island. S'il se révélait nécessaire d'envoyer les escadrons basés à Annette Island encore plus au nord, où ils seraient placés sous la direction des Américains, le 118^e Escadron déménagerait à Annette Island. Le 14^e Escadron de chasse de Sea Island remplacerait le 118^e à Patricia Bay.⁵¹

Le général DeWitt fut contrarié lorsque Stevenson l'informa de ses plans. Buckner et lui-même demandèrent que les 8^e et 111^e Escadrons soient directement envoyés à Yakutat, et Buckner demanda aussi l'autorisation de les expédier au besoin à Kodiak, Anchorage, Cordova ou Cold Bay. Il se trouva que ces conversations coïncidèrent avec l'arrivée à Victoria du chef canadien de l'état-major général, le lieutenant général Stuart. Lorsque celui-ci entendit les demandes, le 30 mai, il fut d'accord que le fait d'y accéder priverait la Colombie-Britannique d'une défense aérienne adéquate. Il téléphona à l'état-major de l'aviation pour lui faire connaître son avis, et reçut l'assurance qu'aucun déplacement de ce genre n'aurait lieu tant que la situation ne s'éclaircissait pas et que les escadrons de renfort n'avaient pas atteint la côte.⁵² C'était l'impasse, et il fallut attendre jusqu'au 1^{er} juin, soit deux jours plus tard, pour qu'elle se dénoue.

DeWitt avait téléphoné au ministère de la Guerre à Washington après avoir entendu la position de Stuart; il avait demandé qu'on l'aide à s'arranger pour que les escadrons canadiens stationnés à Annette Island soient envoyés à Yakutat, au moins jusqu'au 8 juin. Cela semble être la première fois qu'il ait été question d'une limite de temps concernant l'engagement. Le 1^{er} juin, le lieutenant général S.D. Embick, un membre américain de la CMPD, téléphona à Johnson pour qu'il demande officiellement que les escadrons déménagent à Yakutat en conformité avec les dispositions du Plan ABC-22, indiquant avec quelque irritation que les forces américaines en Alaska étaient transférées encore plus loin et laissant entendre que de nouveaux escadrons des États-Unis seraient disponibles pour remplacer l'ARC après le 8 juin. Après avoir discuté des effets possibles du transfert, et en tenant compte de la limite de temps mentionnée, les chefs d'état-major canadiens convinrent que l'ARC devait accéder à la demande des Américains. Dans les heures qui suivirent, des ordres furent donnés pour que les escadrons se rendent à Yakutat. Dans leur sillage, le 118^e Escadron de chasse quitta la Nouvelle-Écosse au cours de la première semaine du mois de juin, à destination de Patricia Bay. En cours de route, sa destination fut changée pour Annette Island.⁵³

Le 8^e Escadron fut le premier à partir. Le 2 juin, les Bolingbroke quittèrent Sea Island pour Yakutat, via Annette Island et Juneau, suivis de deux Stranraer transportant du personnel au sol et les pièces de rechange essentielles. Il n'existait aucune carte de navigation aérienne du terrain au nord de Prince Rupert, et l'escadron se débrouilla avec quelques cartes de l'Amirauté jusqu'à

Juneau. Là, la dernière étape fut déterminée à partir de cartes locales, avant que les avions puissent poursuivre leur route. Dix Bolingbroke et les deux Stranraer se posèrent à Yakutat le 3 juin, le jour où les Japonais attaquèrent Dutch Harbor. À la demande du commandant des forces américaines locales, un Bolingbroke fit une brève patrouille au-dessus de la Baie de Yakutat; ce fut la première mission opérationnelle qui fut effectuée pour appuyer l'*Alaska Defense Command*.⁵⁴

Le 4 juin, le lieutenant colonel d'aviation G.R. McGregor, qui avait obtenu la *Distinguished Flying Cross* durant la Bataille d'Angleterre, arriva pour prendre le commandement de tout le personnel local de l'ARC. Ce jour-là, l'Escadron reçut de l'*Alaska Defense Command* son premier ordre d'opérations direct: tous les avions devaient se tenir prêts, armés de bombes. Les armuriers constatèrent tout de suite que les anneaux d'accouplement des bombes – qui avaient été conçus par le 3^e Dépôt de réparation à Vancouver pour pouvoir supporter le matériel américain – ne s'adaptaient qu'à une dimension de bombe américaine, non stockée en Alaska. De nouveaux anneaux d'accouplement furent fabriqués en toute hâte au Canada et envoyés par avion dans le nord pour être remis à l'escadron le 8 juin.⁵⁵

Dutch Harbor, dans les Aléoutiennes, subissait maintenant les attaques des Japonais. Des porte-avions lancèrent leurs avions contre le port les 3 et 4 juin. La défaite écrasante que subit le 4 juin le gros des forces japonaises à Midway, et qui rendit impossible toute offensive d'envergure des Japonais au-delà du périmètre initialement conquis, sapa à sa base le but stratégique de l'opération dans les Aléoutiennes. En dépit de cela, le commandant de la Force du secteur nord, le vice-amiral Boshiro Hosogaya, reçut l'ordre de terminer ce qu'il avait commencé. Ses forces occupèrent les îles de Kiska et d'Attu, loin dans la chaîne des Aléoutiennes, les 6 et 7 juin respectivement. Au début, les Japonais considérèrent que leur présence était temporaire, que leurs forces se retireraient avant l'hiver. Sans Midway, les îles avaient peu d'utilité pour ce qui était de patrouiller les voies d'accès au Japon à partir de Hawaï. Ils empêchèrent cependant les Américains d'utiliser (ce qui était peu probable) la route des Aléoutiennes vers le Japon, gênèrent les forces présentes et, sans aucun doute, contribuèrent à remonter le moral des Japonais après la défaite de Midway. À la fin du mois, les Japonais avaient décidé de rester.⁵⁶

Buckner redéploya maintenant ses troupes, et, le 5 juin, donna l'ordre aux Canadiens (qui constituaient pas moins du quart de ses unités de combat aérien) de se rendre sans délai à Elmendorf Field (Fort Richardson), à l'extérieur d'Anchorage. Cet endroit servit de dernière base de stationnement aux escadrons qui avançaient pour poursuivre l'offensive contre les nouvelles positions des Japonais. McGregor communiqua immédiatement avec le QG de la Région aérienne de l'Ouest pour obtenir le pouvoir de se conformer à cet ordre. Si l'on voulait que l'escadrille engage le combat, expliqua-t-il, il allait falloir qu'elle avance. Il était moins difficile d'obtenir le pouvoir nécessaire que de l'exercer. Ni le 8^e Escadron ni le personnel de l'aérodrome de Yakutat n'avaient de cartes de la route vers le nord ou ne connaissaient les signaux de reconnaissance nécessaires. En réponse à la demande urgente de McGregor, les deux arrivèrent le lendemain, mais le mauvais temps dispersa les Bolingbroke durant le voyage

vers le nord. Tous se réunirent finalement à Elmendorf Field, le 7 juin, où il fut consigné ce qui suit dans le journal de l'Escadron: "Le quartier général de la base exige que les Bolingbroke soient en état d'alerte 24 heures sur 24".⁵⁷

Le 111^e Escadron de chasse ne disposait que d'une seule carte appropriée; ses pilotes passèrent donc par Prince George et Watson Lake jusqu'à Whitehorse, où on leur remit des cartes pour le reste du voyage. Le 8 juin, les Kittyhawk se rendirent jusqu'à Anchorage, en faisant escale à Yakutat. Quelques jours plus tard, d'autres Kittyhawk, équipés de réservoirs ventraux, volèrent vers le nord en longeant la côte et complétèrent l'effectif de l'escadron le 24 juin. Le déploiement de deux escadrons avait rapidement fait prendre conscience aux Canadiens les risques les plus importants que comportaient les opérations en Alaska: de longues distances entre les bases et les conditions atmosphériques généralement mauvaises, aggravées par des renseignements météorologiques inadéquats, notamment dans les prévisions de route.⁵⁸

McGregor établit le QG de l'escadre "X" en tant que point de contact entre l'ARC et l'*Alaska Defense Command*. À Elmendorf Field, les Canadiens faisaient partie de la force affectée à la protection d'Anchorage contre les raids de bombardement japonais – mais il n'y avait pas de raids de ce genre et fort peu de risques qu'une telle éventualité survienne. Après Midway, il aurait été imprudent pour les porte-avions japonais de s'aventurer dans le golfe d'Alaska. Toute l'action sur ce théâtre se concentra donc sur les avant-postes ennemis dans les îles de Kiska et d'Attu, et c'est là que les Canadiens voulaient maintenant se trouver. Dès le 11 juin, il fut noté dans le journal quotidien du 8^e Escadron que les "possibilités que l'unité voie le feu en étant stationnée ici semblent extrêmement minces". McGregor fut d'accord, et fit part de ses réserves au vice-maréchal de l'Air Stevenson, qui visita Elmendorf les 18 et 19 juin. Stevenson ne pouvait donner aucune idée du temps que l'ARC resterait en Alaska, mais il donna l'ordre que les deux escadrons soient gardés ensemble en tant qu'escadre mixte si possible, et laissa à McGregor le soin de décider de transférer au besoin les unités en Alaska.⁵⁹

Le 13 juin, après une semaine d'alerte au sol, le 8^e Escadron de bombardement et de reconnaissance commença à mener des patrouilles anti-sous-marins au-dessus du golfe d'Alaska, de Kodiak vers l'est et ensuite de retour à Anchorage en passant par le détroit de Prince William. Kodiak était le mieux placé pour ses missions, et de temps à autre un détachement opéra à partir de ce terrain lorsqu'un convoi se trouvait dans le secteur. À la fin du premier mois, il fut évident que pour l'Escadron le véritable problème était l'approvisionnement et l'entretien de ses Bolingbroke de conception britannique, alors que les seules pièces de rechange facilement disponibles étaient américaines. Le manque de bougies d'allumage était particulièrement critique. Au 13 juillet, il n'y en eut qu'assez pour changer les bougies de deux avions, et le 23, seul un des sept avions basés à Elmendorf fut utilisable, les trois autres ayant été envoyés à Nome. Suivirent quatre jours pendant lesquels il fut impossible d'utiliser un seul des avions, alors que l'on traversait une des rares périodes où les conditions atmosphériques étaient excellentes pour voler. En octobre, les avions d'Elmendorf furent de nouveau cloués au sol pendant plus d'une semaine parce qu'on ne

disposait pas d'éléments en feutre pour les filtres à l'huile.⁶⁰ Sans système d'approvisionnement sûr pour ses pièces spéciales, l'Escadron ne fut jamais capable de devenir pleinement opérationnel.

À Washington, les chefs d'état-major interarmées se réunirent le 15 juin pour discuter de l'occupation des îles Attu et Kiska par les Japonais. Ils conclurent que ces bases pouvaient faire partie d'un plan destiné à masquer une poussée vers le nord dans les provinces maritimes de l'URSS et la péninsule du Kamchatka. Même si le climat et la topographie rendaient les opérations de grande envergure quasi impossibles, les chefs d'état-major interarmées avertirent que les objectifs additionnels des Japonais pouvaient comprendre l'île Saint-Laurent et Nome et ses aérodromes adjacents. Des renforts de l'aviation américaine furent immédiatement envoyés à Nome. Le 27 juin, l'escadre "X" fut également avertie qu'elle pourrait être dépêchée à Nome, mais apprit quelques jours plus tard que ce ne serait probablement pas nécessaire puisqu'un escadron supplémentaire des USAAF était disponible, si le besoin s'en faisait sentir. Cet incident sembla corroborer l'opinion que s'était déjà faite le lieutenant colonel d'aviation McGregor, selon qui les Canadiens étaient essentiellement considérés comme une force de sécurité arrière commode.⁶¹ "Il est de nouveau évident", écrivit-il à Stevenson à la fin du mois, "que les escadrons canadiens ne se retrouveront que dans un endroit où seule une attaque ennemie tout à fait imprévue entraînera des opérations actives. . . on veillera avec le plus grand soin à s'assurer que les escadrons canadiens ne livreront pas combat s'il est possible de mettre des escadrons de l'USAAC en position pour prendre part au combat, même si lesdits escadrons américains sont arrivés depuis bien moins de temps que nous en Alaska."⁶² McGregor reconnut le rôle utile de l'escadre "X" pour ce qui était de libérer des unités américaines de la responsabilité de défendre d'Anchorage, mais se demanda si le fait d'utiliser ainsi deux des escadrons opérationnels peu nombreux de l'EGADC était des plus avantageux pour l'ARC.⁶³ Les Canadiens devaient se porter en avant si l'on voulait qu'ils rencontrent l'ennemi.

Le ministre de la Défense nationale pour l'Air, C.G. Power, le chef de l'état-major de l'Air, le maréchal de l'Air L.S. Breadner et Stevenson appuyèrent cette position dans les discussions qu'ils tinrent avec les commandants américains lors de leur visite à Anchorage le 4 juillet, et le général Butler indiqua qu'il était disposé à se conformer à ce désir. Le 6, il proposa que tous les pilotes du 111^e Escadron de chasse et des membres choisis des équipes au sol, soit plus de la moitié de l'unité, se rendent à Fort Glenn, sur l'île Umnak, la plus avancée des bases américaines. Là, ils relaieraient un nombre équivalent de membres du 11^e Escadron de chasse, doté de P-40, des USAAF.⁶⁴

Le 13 juillet 1942, le lieutenant colonel d'aviation McGregor et le premier groupe de six pilotes prirent l'air dans leurs Kittyhawk en direction de l'ouest, via Naknek et Cold Bay, suivis de transports emmenant des pilotes supplémentaires, du personnel au sol et du personnel de soutien. Le groupe joua de malchance. Un Kittihawk fut perdu accidentellement et un autre endommagé pendant la première étape, mais, heureusement, les deux pilotes furent sauvés et leurs appareils remplacés. Le mauvais temps retarda les dernières étapes jusqu'au 16 juillet, et c'est alors que la situation tourna au tragique. Peu après

Dutch Harbor, les chasseurs se heurtèrent de nouveau à du mauvais temps, et McGregor donna l'ordre de rebrousser chemin. En le suivant dans le virage, les autres avions perdirent le contact. Le commandant d'aviation J. W. Kerwin, le sous-lieutenant d'aviation D.E. Whiteside, le sergent de section F.R. Lennon, le sergent S.R. Maxmen et le sergent de section G.D. Baird disparurent dans le brouillard. Les quatre premiers s'écrasèrent sur l'île d'Unalaska; Baird ne fut jamais retrouvé. Plus tard, McGregor lui-même évita de peu une saillie rocheuse en tournant en rond pendant une demi-heure à faible altitude en bordure de la masse de brouillard, appelant ses camarades. Un seul répondit. Ce pilote continua jusqu'à Umnak et se posa en passant dans l'unique trouée disponible dans la couverture de nuages, tandis que McGregor rentra à Cold Bay pour organiser des recherches. Les avions de transport firent le voyage sans encombre.⁶⁵

Umnak était une île dénudée et sans arbres, couverte de cendres volcaniques et d'une végétation rase. À la base américaine de Fort Glenn, la piste était opérationnelle depuis moins de deux mois; les hommes dormaient sous la tente (cinq par tente, avec un sac de couchage et quatre couvertures chacun), et pendant le premier mois couchèrent à même le sol. Le commandant du 11^e Escadron de chasse était le major John S. Chennault, le fils du major-général Claire Chennault, qui avait dirigé le groupe de volontaires américains en Chine, les fameux "Tigres volants". Chennault et McGregor, ainsi que le général Butler, et avec l'assentiment du vice-maréchal de l'Air Stevenson, convinrent que les Canadiens travailleraient avec le 11^e Escadron, aux commandes d'appareils des USAAF. Aucun autre Kittyhawk canadien ne serait livré avant d'être muni de réservoirs ventraux. Le 24 juillet, après plusieurs jours de vols de familiarisation, et le lendemain de la constitution d'une escadrille "F" entièrement canadienne, les pilotes de l'ARC commencèrent à exécuter leurs propres patrouilles de défense. Au 15 août, les Canadiens avaient commencé à se relayer aux commandes de chasseurs, opérant à partir d'un nouveau terrain satellite situé à 16 km de distance de là.

Le 20 août, le commandant d'aviation K.A. Boomer, accompagné de quatre pilotes de remplacement, arriva à Elmendorf Field pour prendre le commandement de l'escadron. À ce moment, le 8^e Escadron de bombardement et de reconnaissance avait envoyé à Nome un détachement de trois Bolingbroke pour patrouiller au-dessus du détroit de Norton et de la mer de Bering. Un avion de transport, emmenant une petite équipe au sol du 8^e Escadron, prit l'air le 13 juillet, mais le mauvais temps empêcha les Bolingbroke de tenter le voyage jusqu'au 17 et au 18 août.⁶⁶

Nome était une petite ville isolée, créée au début du siècle à l'époque de la ruée vers l'or; elle était située sur un terrain bas et onduleux. Il y avait deux pistes de gravier, aucun hangar et des logements de toile. En ce lieu désolé, le détachement canadien partagea les tâches de patrouille avec l'échelon aérien du 404^e Escadron de bombardement (équipé de Consolidated Liberator, ou B-24), pendant que les Bell P-39 Airacobra du 56^e Escadron de chasse assuraient la protection de l'endroit jusqu'en octobre. Au début, deux Bolingbroke, agissant comme force de frappe anti-sous-marins, se tinrent en permanence prêts à

décoller, pendant que le détachement faisait quotidiennement des patrouilles à un seul avion vers le sud, jusqu'à l'île Nunivak, revenant par l'île Stuart et le détroit de Norton. Bientôt, des patrouilles côtières vers le nord furent ajoutées. Le 21 août, les B-24 du 404^e Escadron, qui accomplissaient des patrouilles éloignées jusqu'à l'Île Saint-Laurent, se retirèrent pour entreprendre des opérations dans la chaîne des Aléoutiennes, et le détachement du 8^e Escadron assumait également leur tâche.⁶⁷

Pendant ce temps, les commandants américain et japonais qui se faisaient face dans les Aléoutiennes étaient sur un pied d'égalité. Tous deux manquaient de matériel parce que d'autres théâtres d'hostilités étaient considérés comme plus importants; tous deux luttèrent contre des conditions atmosphériques infectes. Sur les 24 "Rufe" japonais – la version hydravion du chasseur "Zero" – qui étaient arrivés en juillet, deux seulement étaient opérationnels. Les seuls autres avions de combat dont les Japonais disposaient sur place, des hydravions à coque, n'avaient aucun effet visible sur les opérations. Croyant l'île Kiska menacée, à cause d'attaques aériennes répétées pendant l'été, les Japonais l'avaient renforcée en puisant dans les effectifs de l'île d'Attu. Les Américains, pour maintenir la pression, descendirent jusqu'à l'île Adak, qui était située à une distance tout juste supérieure à 320 km de l'île Kiska. Ils s'installèrent le 30 août et, 15 jours plus tard, avaient aménagé une piste de lames d'acier perforées. Le 14 septembre, des avions décollaient pour effectuer un raid sur Kiska. Dans la semaine qui suivit, des renforts arrivèrent d'Umnak, dont des Canadiens du 111^e Escadron de chasse: le commandant d'aviation K.A. Boomer, les lieutenants d'aviation J.G. Gohl et R. Lynch et le sous-lieutenant d'aviation H.O. Gooding, aux commandes de P-40K munis de réservoirs leur permettant de parcourir de longues distances. Le 25, les Américains et les Canadiens lancèrent une attaque, tandis que les chasseurs assurèrent une couverture à ras le sol et du haut des airs; tous mitraillèrent des embarcations et des objectifs au sol après le passage des bombardiers.⁶⁸

À 10 h 00 environ, les Canadiens survolèrent à basse altitude la petite île de Kiska en direction du port qui se trouvait à l'extrémité nord. Là, ils fondirent sur des batteries de canons et ensuite sur le secteur principal du camp japonais et les installations radar. En revenant pour un second passage, ils rencontrèrent deux hydravions "Rufe" qui avaient pris l'air pour contrer les attaquants. Le chef ennemi fonça sur un P-40 américain et fut attaqué à son tour par Boomer. "Je grimpai à la limite du décrochage, et le ventre de son appareil emplit mon collimateur. J'enfonçai le bouton de tir. L'avion prit feu et tomba." Le pilote japonais s'éjecta juste avant que son hydravion ne frappe la mer. Peu après, le major Chennault descendit l'autre Rufe. Les Canadiens se joignirent ensuite à quelques Américains qui attaquaient un sous-marin en surface. Ayant épuisé leurs munitions, les chasseurs rejoignirent les bombardiers et rentrèrent à Adak. L'île principale et la petite île de Kiska avaient toutes deux été complètement mitraillées, et cela avait provoqué des incendies et des explosions. Les victoires revendiquées comprenaient les deux Rufe, ainsi que cinq à huit biplans à flotteurs probablement détruits. Tous les pilotes canadiens et américains de P-40 reçurent la *US Air Medal* pour ce "dangereux vol de 500 milles [800 km] au-dessus de l'eau" en monomoteur. Boomer se vit en plus décerner la

Distinguish Flying Cross. Il avait été le seul membre de l'EGADC à abattre un avion ennemi, et devint l'unique membre d'un escadron de l'ARC à se voir créditer de victoires aériennes à la fois contre les Allemands et contre les Japonais. Il fut plus tard tué au combat dans le ciel d'Allemagne en 1944.⁶⁹

Les Canadiens ne participèrent pas à d'autres opérations offensives en 1942. À la mi-octobre, le 111^e Escadron retourna à Kodiak où, certains jours, "les conditions atmosphériques étaient si mauvaises que même les oiseaux marchaient". Lorsque c'était possible, les pilotes effectuaient des patrouilles défensives à partir de la piste principale de Fort Greely et d'un terrain satellite situé à Chiniak Point. Le reste du temps, ils enduraient les conditions hivernales et purent tromper leur ennui grâce à des soirées dansantes organisées par l'escadron, des spectacles présentés par les forces américaines (USO)*, des projections de films le soir, des activités sportives obligatoires, et, dans certains cas, des permissions semi-annuelles au Canada.⁷⁰

À Nome, où était installé le détachement du 8^e Escadron, les conditions de vie s'améliorèrent graduellement. La nourriture devint meilleure, des artistes de l'USO leur rendirent visite et les tentes où ils logeaient furent remplacées par trois abris du type Quonset que le personnel de l'ARC érigea lui-même. Les patrouilles du détachement couvraient le nord de la mer de Bering, croisant à l'île Nunivak celle du 406^e Escadron de bombardement, basé à Naknek. Le reste du 8^e Escadron de bombardement et de reconnaissance se chargeait à son tour de couvrir le golfe de l'Alaska, survolant l'anse de Cooke, entre Kodiak et l'île Middleton, et le détroit du Prince William. Près du cap Saint-Élias, le 406^e Escadron de bombardement était responsable du territoire s'étendant jusqu'à Yakutat. La partie de l'Alaska qui se trouvait au sud de Yakutat était patrouillée par le 115^e Escadron de bombardement et de reconnaissance de l'ARC, stationné à l'île Annette, bien que cet escadron relevât, sur le plan opérationnel, de la Région aérienne de l'ouest plutôt que de la 11^e Aviation des États-Unis. Dans la chaîne des îles Aléoutiennes à l'ouest, la tâche de couvrir les abords de Kiska et d'Adak par le Pacifique nord et la mer de Bering incombait au PBY [Catalinas] de la marine des États-Unis.⁷¹

Le 21 octobre 1942, le général Butler ordonna d'interrompre pour l'hiver les patrouilles menées à partir de Nome, et le système de patrouilles fut réorganisé en novembre. Le détachement du 8^e Escadron qui était stationné à Nome retourna à Elmendorf, et l'on confia à l'escadron deux nouvelles routes de patrouille, une rouge et une bleue, qui, en gros, coupaient en deux l'ancienne route d'Elmendorf. L'hiver avançant et le froid s'intensifiant, même ces tâches devinrent difficile à accomplir. Il n'existait pas de moyen de préparer de façon satisfaisante les Bolingbroke pour l'hiver, et les températures des moteurs ne pouvaient être maintenues. Les régulateurs et la tuyauterie des compresseurs gelaient. Finalement, il fut décidé d'installer un détachement de trois avions à Kodiak, où le temps était plus doux, et d'entreprendre de là toutes les patrouilles ultérieures. Le détachement arriva à Kodiak le 30 décembre 1942 et fit ses premières missions le jour de l'An.⁷²

Se préparant en vue de la campagne du printemps, les Américains établirent le

* *United Services Organization*

12 janvier 1943 une nouvelle base à Amchitka, à peine plus de 80 km de l'ennemi qui occupait l'île de Kiska. Durant l'hiver, les commandants canadien et américain en profitèrent pour réorganiser les forces de l'ARC en Alaska. En mars, le 14^e Escadron de chasse, équipé de Kittyhawk, remplaça le 8^e Escadron de bombardement et de reconnaissance, dont les Bolingbroke étaient désuets, inadéquats et de plus en plus essoufflés. La réponse de satisfaction des généraux DeWitt et Buckner, comme Stevenson le pensa à l'époque, résultait probablement du désir qu'ils avaient d'établir en Alaska une défense aérienne plus complexe que celle que Washington était disposée à soutenir. Stevenson convint de garder les deux escadrons de chasse dans le nord de l'Alaska jusqu'en mai, et en fait les maintint là quelques mois de plus.⁷³

Pendant qu'en février la première des diverses équipes aériennes et maritimes du 8^e Escadron entamait leur lent voyage dans le sud jusqu'à l'île Sea, les Kittyhawk du 14^e Escadron entreprirent une odyssée caractéristique, harcelés sans cesse par le mauvais temps, jusqu'à Umnak. L'équipe aérienne fut clouée au sol pendant quatre jours à Port Hardy et pendant neuf jours de plus à Annette, avant de pouvoir prendre l'air pour Yakutat. Cette fois, le plafond et la visibilité restèrent illimités, ce qui était rare, jusqu'à leur arrivée à destination. Yakutat était emprisonné dans le brouillard. Leurs réservoirs presque vides, les Kittyhawk se dirigèrent rapidement vers une piste d'urgence située à Yakutaga, à 13 km de là. Il n'y avait pas de carburant à cet endroit, et les quatre jours suivants furent passés à acheminer de l'essence de Yakutat avant de pouvoir atteindre Anchorage. Le mauvais temps empêcha de nouveau les Kittyhawk de quitter Elmendorf et les ralentit encore à Naknek et Cold Bay; ils leur fallut en tout plus d'un mois pour atteindre l'île d'Umnak, le 18 mars. L'équipe au sol se rassembla rapidement pour voir "tout l'escadron de 15 Kittyhawk arriver au-dessus de l'aérodrome". Les Canadiens partagèrent les locaux avec les membres du 344^e Escadron de chasse des USAAF, jusqu'au mois d'avril, lorsqu'ils déménagèrent quelques km plus loin, à Berry Field, un aérodrome satellite de Fort Glenn. Là, ils furent intégrés au groupe opérationnel aérien côtier* du général Butler, toujours sous la direction générale de la *North Pacific Force* de la marine des États-Unis, maintenant commandée par le contre-amiral Thomas C. Kincaid.⁷⁴

Le vice-maréchal de l'Air Stevenson et le lieutenant colonel d'aviation R.E. Morrow, un vétéran d'outre-mer, qui avait été décoré de la *Distinguish Flying Cross* en Europe et avait remplacé McGregor, le 1^{er} mars, à la tête de l'escadre "X", avaient convaincu les Américains d'accepter un escadron canadien composé "de pilotes seulement" sur la piste de chasse encombrée d'Amchitka. On assigna au 14^e Escadron le premier tour de service mensuel, et le 31 mars, 12 pilotes choisis furent amenés par un avion de transport américain à l'île d'Adak. Là, ils passèrent quelques jours d'entraînement définitif; cet entraînement fut interrompu par dix jours de mauvais temps qui se terminèrent par un blizzard le 7 avril, avec des vents de plus de 177 km à l'heure dont la force arracha les demi-sphères creuses de l'anémomètre de la piste. Le 17, les pilotes volèrent jusqu'à Amchitka d'où ils allaient entreprendre des opérations offensives.⁷⁵

* *Shore-based air task group*

Le premier objectif du contre-amiral Kinkaid était l'île d'Attu parce que le Service du renseignement avait signalé que celle-ci était moins bien défendue que Kiska. Malgré ses ressources limitées, il s'attendait à ce que les Japonais, qui avaient de la difficulté à renforcer l'île et n'avaient pu terminer les pistes d'atterrissage qu'ils avaient prévues, ne tiennent pas plus de trois jours. Son plan consistait à précéder l'attaque de bombardements aériens quotidiens sur les îles d'Attu et de Kiska pour que les Japonais demeurent incertains quant à l'endroit où ils seraient attaqués.⁷⁶

Pour permettre aux aviateurs canadiens de participer aux opérations, des pilotes du 14^e Escadron constituèrent une 4^e Escadrille au sein du 18^e Escadron de chasse des USAAF. Les P-40 n'avaient pas une autonomie assez grande pour attaquer l'île d'Attu, et toutes leurs sorties offensives furent dirigées contre celle de Kiska. C'était un rôle important, censé aider à créer une surprise tactique et empêcher de renforcer l'île d'Attu.⁷⁷ Comme il n'y avait pas d'opposition de la part d'avions ennemis, les chasseurs transportèrent des bombes qu'ils larguèrent sur les installations fixes des Japonais, et effectuèrent ensuite autant de passages de mitraillage que leurs munitions et leur autonomie le leur permettaient. Les pilotes établirent un cycle de quatre jours qui se déroulait comme suit: opérations le premier, repos le deuxième, état d'alerte le troisième en état d'alerte et patrouilles de défense le quatrième.⁷⁸

La première sortie contre Kiska se fit le 18 avril 1943, et pendant les quelques semaines qui suivirent, c'est sur cette île que tombèrent la majeure partie des bombes de Kinkaid. Non seulement cela faisait-il partie du plan, mais le mauvais temps enveloppait souvent l'île d'Attu ce qui amena les bombardiers qui se dirigeaient vers celle-ci à frapper plutôt Kiska au retour. Dans les derniers 11 jours qui précédèrent la date prévue de l'attaque, seules 95 tonnes de bombes furent larguées sur Attu. Du 7 au 11 mai, le temps retarda le débarquement et empêcha de mener toute autre attaque aérienne, de sorte que quand l'attaque fut lancée le 11 mai, les Japonais étaient bien mieux préparés que prévu. Il fallut trois semaines de combats intenses et sanglants, qui coûtèrent la vie de plus de 560 Américains et 2 350 Japonais, pour reprendre Attu.⁷⁹

À la mi-mai, un des détachements du 111^e Escadron relaya les pilotes du 14^e Escadron; il resta là jusqu'au début de juillet, quand un autre détachement du 14^e Escadron arriva à son tour. Un effort fut fait pour donner au plus grand nombre possible de pilotes l'occasion de voler en condition de combat pendant que la campagne tirait à sa fin. Plus de 34 000 hommes furent réunis en prévision des combats très opiniâtres que l'on s'attendait à livrer sur Kiska. Les Japonais, toutefois, évacuèrent l'île le 28 juillet. Ignorant cela, les alliés poursuivirent leurs attaques de bombardement à la faveur d'une interruption du mauvais temps, entre le 29 juillet et le 4 août; les opérations atteignirent leur point culminant le dernier jour, avec 134 sorties et 152 tonnes de bombes larguées. L'attaque fut lancée, telle que prévue, le 15 août, contre un ennemi inexistant. Avec l'accord du général DeWitt, le 111^e Escadron de chasse avait déjà commencé à rentrer au Canada le 8 août, et le 14^e Escadron le suivit le 21 septembre 1943.⁸⁰ L'aventure de l'ARC en Alaska était terminée.

Pendant toute la campagne des îles Aléoutiennes, l'aviation avait pris soin de satisfaire à toutes les obligations relatives à la défense de la Colombie

Britannique. Le 16 juin 1942, le QG de la Région aérienne de l'Ouest avait haussé le niveau des états de préparation et établi le quartier général du 4^e Groupe à Prince Rupert pour prendre le commandement et la direction tactique des bases septentrionales de l'ARC à Bella Bella, Alliford Bay et Prince Rupert, ainsi que les deux escadrons (regroupés le 14 juin sous le titre d'escadre "Y") stationnés à Annette Island. On fixa des réservoirs supplémentaires sous les ailes de quelques Stranraer pour leur permettre d'effectuer des patrouilles dans un rayon pouvant atteindre jusqu'à 800 km. Le 115^e Escadron de chasseurs Bolingbroke, qui était stationné sur Annette Island, fut transformé en unité de bombardement et de reconnaissance, un rôle qui seyait mieux à ces avions, et une nouvelle unité de Bolingbroke, le 147^e Escadron de bombardement et de reconnaissance, fut constitué à Sea Island. La Région obtint aussi en juin trois autres escadrons de chasse pour la défense aérienne. Le 132^e (équipé de Kittyhawk), de Rockcliffe en Ontario; et deux nouveaux escadrons de Hurricane, le 133^e et le 135^e, formés à Lethbridge, en Alberta, et à Mossbank, en Saskatchewan, respectivement.⁸¹

L'activité des sous-marins japonais en 1942 fit ressortir la nécessité de tels changements. Les sous-marins I-25 et I-26 arrivèrent au large de la côte la première semaine de juin pour surveiller la réaction des forces navales américano-canadiennes face à l'attaque contre les îles Aléoutiennes; l'I-26, dans le secteur de Vancouver-Seattle, torpilla le 7 juin un navire marchand battant pavillon américain, le *SS Coast Trader*, à l'ouest-sud-ouest de l'entrée du détroit de Juan de Fuca; il s'agit du seul navire à être ainsi envoyé par le fond près des eaux côtières de l'ouest du Canada au cours de la guerre. Aux premières heures du 20 juin, l'I-25 torpilla et mit sérieusement à mal un navire britannique, le *SS Fort Camosun*, un peu plus au sud. Cette nuit là, l'I-26, en revenant à sa base, canonna le phare et la station radio d'Estevan Point, du côté ouest de l'Île de Vancouver, entre Ucluelet et Coal Harbour. Le commandant du sous-marin nota avec regret que "ce soir-là pas un seul coup n'a porté";⁸² voilà qui est discutable. Il n'aurait pas pu savoir que ses obus furent les seuls projectiles ennemis à tomber sur le sol canadien pendant la guerre, ni être au courant de la comédie de méprises qui s'ensuivit. Malgré que l'alerte générale ait été donnée, un seul escadron de Stranraer, le 9^e à Bella Bella, envoya un avion de recherche. En raison des restrictions imposées par la topographie, il était hors de question d'effectuer des vols de nuit à Ucluelet et Coal Harbour, les deux bases les plus rapprochées. La 32^e Unité d'entraînement opérationnel, qui était installée à Patricia Bay, dépêcha son avion de service, un bombardier Beaufort, mais celui-ci s'écrasa au décollage. Le Stranraer arriva finalement au-dessus d'Estevan Point plus tard cette nuit-là. Les gens au sol pouvaient l'entendre, sans cependant le voir. Et les membres d'équipage, qui n'avaient toujours pas de radar n'avaient aucun espoir réel de repérer quoi que ce soit. Après un vol sans incident de deux heures vingt minutes, le Stranraer rentra à sa base.⁸³

Comme Stevenson ne pouvait rien faire au sujet de l'équipement, il mit l'accent sur la technique. Il mit fin aux patrouilles de longue distance ordinaires (400 milles nautiques), réduisit l'activité de chaque escadron de Stranraer à une seule patrouille quotidienne à 160 km au large et donna l'ordre au 115^e Escadron de bombardement et de reconnaissance (Bolingbroke) d'Annette Island et au 7^e

Escadron de bombardement et de reconnaissance (Shark) de Prince Rupert d'accomplir en plus deux patrouilles côtières quotidiennes.⁸⁴ Le temps et les efforts ainsi économisés devaient être consacrés à l'entraînement. Le colonel d'aviation A.H. Hull, l'officier supérieur de l'état-major de l'Air, avertit les bases que "certaines mésaventures ont donné au QG de la Région aérienne de l'Ouest l'impression que les pilotes sont mal entraînés ou alors qu'ils sont très inexpérimentés".⁸⁵ Ce "savon" eut l'effet voulu. En novembre, un visiteur du *Coastal Command* de la RAF fit état de ce qui suit: "Bien qu'il y a eu très peu d'*U-boats* dans cette région, les pilotes avaient des connaissances bien plus étendues que ceux de la Région aérienne de l'Est. Cela est dû au fait que le commandant de la Région aérienne de l'Ouest a affecté certains membres de son état-major à des fonctions anti-sous-marines et a envoyé des notes de service et des instructions tactiques aux divers escadrons. Toutefois, l'état des avions dans cette région est épouvantable et si jamais les Japonais avaient l'idée d'y envoyer des sous-marins ou des bâtiments de surface, la situation serait très difficile."⁸⁶ Ces avions, qui étaient aux prises avec des conditions épouvantables, furent la cause de bien des difficultés. Il y eut au sein du groupe des Stranraer une série d'atterrissages forcés, imputables au fait que les avions étaient surchargés ou que les équipages négligeaient de larguer leurs bombes ou le carburant de trop quand ils étaient en difficulté. Le 26 août 1942, ont mit fin à toutes les patrouilles de longue distance, sauf pour l'entraînement ou en cas de besoin spécial.⁸⁷

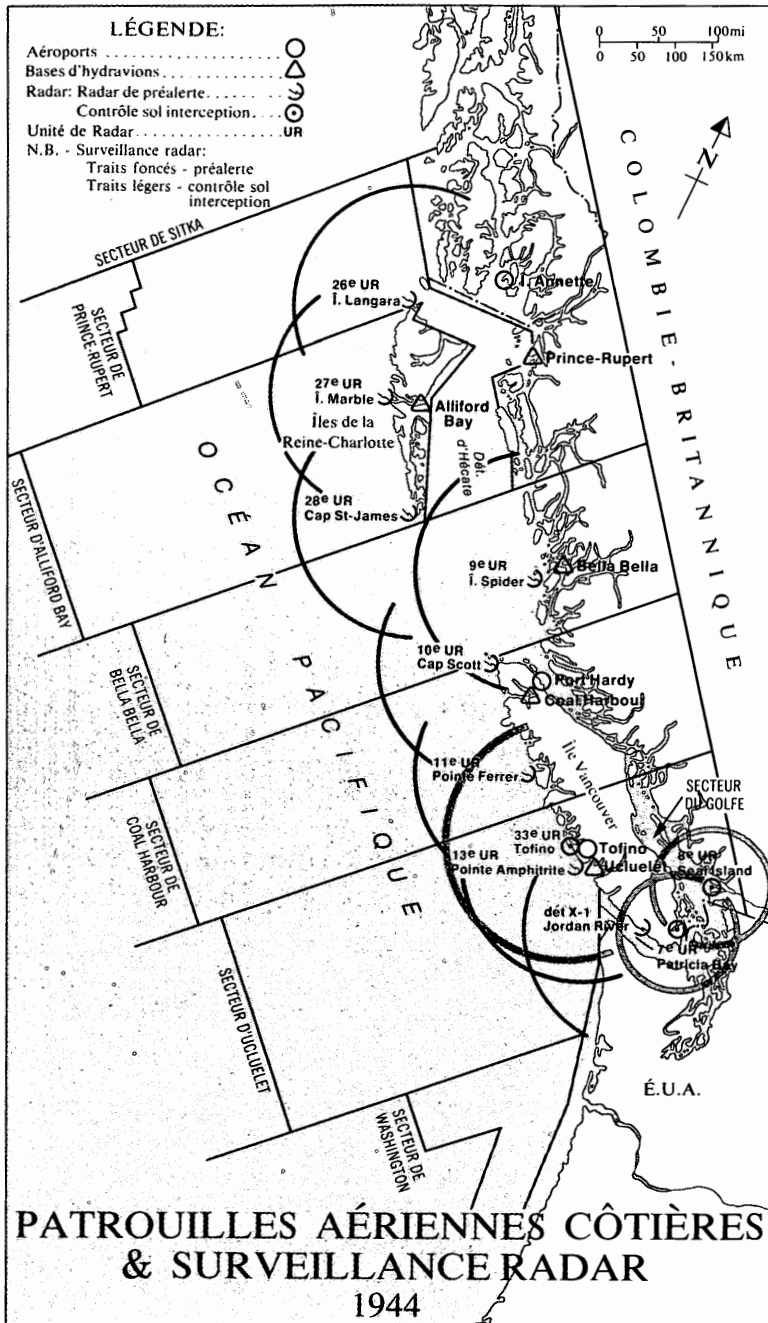
Le 1^{er} janvier 1943, le QG du 2^e Groupe fut formé à Victoria pour prendre la direction tactique des opérations le long de la côte sud de la Colombie-Britannique, et le QG principal de la Région déménagea ensuite, conformément au plan établi, à Jericho Beach, à Vancouver. Par suite de l'expansion de l'EGADC, la Région aérienne de l'Ouest s'était transformée en une force assez importante et bien équilibrée. Trois nouveaux escadrons de chasse – les 132^e, 133^e et 135^e – furent stationnés à Patricia Bay et aux nouvelles bases de Boundary et Tofino, tous affectés à la défense aérienne du secteur de Victoria-Vancouver. Une nouvelle unité, le 163^e Escadron, qui remplit au début des fonctions de collaboration avec l'armée et, à partir du mois d'octobre 1943, des fonctions de chasse, fut basé à Sea Island. Un escadron de torpillage, le 149^e, avait été constitué en octobre 1942 pour mener des missions d'attaque contre des bâtiments de surface, mais on le transforma en unité de bombardement et de reconnaissance en juillet 1943 quand il fut évident que les Japonais n'étaient plus aussi menaçants. Trois escadrons non combattants les appuyèrent: le 122^e (mixte), comptant une combinaison de personnel et d'avions, le 165^e (transport lourd), placé sous la direction opérationnelle du QG de l'aviation; et le 166^e (communications). Le 13^e Escadron d'entraînement opérationnel avait disparu à la fin de l'année 1942; son personnel et ses hydravions avaient formé le noyau de la 3^e Unité d'entraînement opérationnel, qui était placée à toutes fins, sauf l'entraînement, sous le commandement de la Région aérienne de l'Ouest.⁸⁸

Au cours de la même période, tous les escadrons, de bombardement et de reconnaissance de la Région, sauf un, furent ré-équipés d'avions plus efficaces. En décembre 1942, le 4^e Escadron de bombardement reçut comme cadeau de Noël les premiers Canso "A" opérationnels de la côte ouest. Au mois d'avril

1943, chacun des cinq escadrons d'hydravions – les 4^e, 6^e, 7^e, 9^e et 120^e – utilisaient quelques-uns de ces appareils à plus long rayon d'action, qui leur permettaient de mieux couvrir leurs secteurs de patrouille.⁸⁹ Trois escadrons de frappe – les 8^e, 115^e et 149^e – reçurent un bombardier bimoteur, le Lockheed-Vega Ventura GR Mk V. Seul le 147^e Escadron de bombardement et de reconnaissance garda le Bolingbroke, qui accusait son âge; c'était "un avion difficile à entretenir" après des années de service sur les deux côtes.⁹⁰ Il n'y avait plus de plaisir à utiliser cet avion, qui avait "la mauvaise habitude de manquer d'huile avant de carburant. Le premier signe de ce problème est quand une hélice se détache tout à coup, ce qui s'est produit à cinq occasions. . . il est souvent arrivé que des canots pneumatiques se détachent en vol, ce qui est des plus dangereux. . . (À une occasion) le canot a apparemment endommagé l'empennage de l'avion, qui s'est tourné sur le dos et s'est écrasé au sol, tuant l'équipage. Naturellement, cela n'aide pas à augmenter la confiance des équipages en leur avion."⁹¹

La chaîne de stations radar installées le long de la côte, dont les faisceaux entrecroisaient ceux des Américains, fut presque terminée en novembre 1943. Les détachements de la 17^e unité de surveillance côtière furent retirés après que l'on eut couvert par radar les voies d'accès ouest aux îles de la Reine Charlotte. Lorsqu'un avion s'approchait de la côte, les stations radars alertaient des salles de filtrage situées à Victoria et à Prince Rupert, où l'on pouvait suivre les positions et les routes de l'ennemi et émettre au besoin des avertissements et des ordres d'interception. Le guidage local des chasseurs se faisait à partir de salles de commande de secteur, situées aux aérodromes équipés de chasseurs; et deux stations radars, l'une à Patricia Bay et l'autre à Sea Island, étaient équipées pour guider les chasseurs de nuit chargés de la défense aérienne du secteur de Victoria-Vancouver. Nul ennemi ne mit jamais à l'épreuve ce système, mais le radar démontra son utilité en suivant des avions alliés lorsqu'ils étaient en difficulté et en transmettant des renseignements à des navigateurs ou aux équipes de recherche et de sauvetage.⁹²

En 1943, le programme de construction d'aérodromes de la Région fut concentré en grande partie sur une seconde ligne d'installations profondément dans le territoire de la Colombie-Britannique, une chaîne d'aérodromes s'étendant du nord au sud et connue sous le nom de route à relais intérieure. Le 1^{er} janvier 1944, la Région assumait également la responsabilité de la route à relais du nord-ouest, qui incombait au 4^e Commandement d'entraînement; le QG de la 2^e Escadre, à Edmonton, fut établi à cette fin. L'escadre devint un commandement distinct – la Région aérienne du nord ouest – le 1^{er} juin 1944. Une solution avait aussi été trouvée au dernier problème que comportait le programme de défense côtière sur le plan des aérodromes: l'emplacement d'une piste de chasse canadienne près de Prince Rupert. En fait, il y en eut bientôt deux, une métallique près de Massett, sur la rive nord des îles de la Reine Charlotte, et plus tard une seconde à Sandspit, près de l'entrée du détroit de Skidegate, pour appuyer et défendre l'hydrobase d'Alliford Bay.⁹³ Les deux pistes servaient de base d'urgence plutôt que de base permanente, mais elles fournissaient au besoin des installations terrestres vitales dans le secteur et



(Reproduit par le Service de cartographie du MDN)

© (Cartes et données établies par le cartographe
du Service historique)

permirent aux escadrons d'Annette Island affectés à la défense de Prince Rupert de revenir au Canada.

Le rôle des escadrons d'Annette Island avait perdu de plus en plus d'importance. Après avoir passé un an dans cette base isolée, hors du Canada, les escadrons initiaux furent remplacés en août 1943 par les 135^e Escadron de chasse et 149^e Escadron de bombardement et de reconnaissance. Ceux-ci n'y restèrent pas longtemps, et se retirèrent à Terrace, en Colombie-Britannique, à l'est de Prince Rupert, au mois de novembre. La probabilité d'attaque contre la côte ayant maintenant considérablement diminuée, le QG de la Région recommanda au QG de l'aviation que les escadrons qui étaient de trop par rapport aux nouveaux besoins fussent transférés outre-mer, affectés à un rôle d'entraînement opérationnel ou dissous. Ainsi, pendant que les escadrons stationnés à Annette Island s'apprêtaient à rentrer en Colombie-Britannique, les 14^e, 111^e et 118^e Escadrons de chasse se préparèrent à quitter le pays. Ces unités, qui reçurent plus tard les numéros 442, 440 et 438, respectivement, se joignirent à trois escadrons de chasse de la Région aérienne de l'Est pour faire partie du groupe mixte qui fournirait un appui tactique à l'armée en Europe. Ils prirent la mer pour l'Angleterre entre les mois de novembre 1943 et de janvier 1944.⁹⁴ En même temps, parce que le Plan de défense aérienne du Canada de 1944 tenait "pleinement compte de la nécessité de réaliser des économies au pays", les effectifs des unités de reconnaissance équipées d'hydravions à coque furent aussi ramenés au niveau de 1941, soit neuf appareils chacune, ce qui représentait une perte équivalente à neuf escadrons de 15 appareils.⁹⁵

Il y avait un certain risque que ces réductions aient un effet négatif sur l'efficacité. Le maréchal de l'Air R. Leckie, peu après avoir été nommé chef de l'état-major de l'Air, fit part de son inquiétude devant le fait que depuis les six derniers mois, les appareils et les équipages de la Région n'avaient accompli en moyenne que 25 et 23 heures d'opérations, respectivement, et ne pouvait comprendre pourquoi les patrouilles de longue distance ne couvraient pas en moyenne une distance de plus de 225 km. Il enjoignit à Stevenson d'augmenter la distance à 800 km, même si le risque d'activité ennemie était très mince.⁹⁶ "Nous avons le choix, écrivit Leckie, de retirer le gros de nos forces et d'accepter le risque que cela présenterait, ou de maintenir en place nos forces et de nous en servir pour que le risque, qui est déjà faible, diminue le plus possible".⁹⁷ Il retenait, dit-il la seconde solution, mais en réalité avait déjà commencé à appliquer la première.

Stevenson apprit en février 1944 que le Plan de défense aérienne du Canada avait été révisé. Les autres membres du Comité interarmées de la côte du Pacifique et lui furent mécontents, et cela se comprend, de n'avoir pas été consultés d'abord, car le plan comportait d'importantes réductions des effectifs et des installations. Les QG des 2^e et 4^e Groupes devaient être dissous et rendre la direction des opérations au QG de la Région; seules leurs salles de filtrage continueraient de fonctionner. Un escadron de reconnaissance, deux de frappe et un de chasse devaient aussi disparaître. Les bases de Port Hardy, Prince Rupert, Smithers et Terrace seraient seulement entretenues, et celle de Boundary Bay serait réaffectée à des tâches d'entraînement. En conséquence, les 147^e et 149^e

Escadrons de bombardement et de reconnaissance et le 163^e Escadron de chasse furent dissous le 15 mars, suivis du 120^e Escadron de bombardement et de reconnaissance le 1^{er} mai. Comme l'on considérait qu'il y avait moins de chances que l'ennemi s'attaque à Prince Rupert qu'au secteur de Vancouver-Victoria, le reste des escadrons de frappe et de chasse furent redéployés dans ce secteur, et le nombre de chasseurs dans chaque unité fut augmenté à 18. Port Hardy, Smithers et Terrace furent reclassés comme unités de relais, et Prince Rupert devint une unité administrative.⁹⁸ Stevenson fut en mesure de superviser ces changements avant de remettre son commandement au vice-maréchal de l'Air F.V. Heakes, en juin 1944.

Le mois suivant, le Comité des chefs d'état-major se pencha une fois de plus sur la défense du Canada et réduisit ses évaluations relatives aux niveaux d'attaque ennemie. Selon le Comité, une attaque sous-marine, comprenant l'utilisation de petits détachements de débarquement, constituait le danger le plus vraisemblable, soit contre les navires se trouvant aux abords de Victoria ou de Prince Rupert, ou contre les installations côtières et les ports, bien que l'on ne puisse pas écarter le risque que des avions embarqués ou des bâtiments de surface s'en prennent occasionnellement à des navires marchands navigant dans la zone canadienne. Cette fois, on demanda les commentaires du Comité interarmées de la côte du Pacifique. Heakes recommanda que des avions ne patrouillent que les voies d'accès ouest et sud-ouest de Victoria et de Prince Rupert, et que les patrouilles ordinaires menées vers le large soient réduites à 480 km. Le secteur situé entre les deux ne serait pas couvert. Il proposa de fermer Bella Bella et Ucluelet. On maintiendrait des escadrons anti-sous-marins à Allifrod Bay, Coal Harbour et Tofino, et tous les effectifs de frappe et de chasse seraient concentrés à Patricia Bay. Ces suggestions furent acceptées sans réserve, et leurs effets se firent rapidement sentir. Les 9^e et 115^e Escadrons de bombardement et de reconnaissance, ainsi que le 132^e Escadron de chasse, furent dissous en septembre et en octobre. Le 4^e Escadron de bombardement et de reconnaissance se transporta à Tofino, et les 133^e et 135^e Escadrons de chasse, ré-équipés de Kittyhawk, s'installèrent à Patricia Bay avec les Ventura du 8^e Escadron de bombardement et de reconnaissance, le seul escadron de frappe qui restait. On conféra à la base de Bella Bella un statut opérationnel réduit, et celle d'Ucluelet fut fermée. En cas d'urgence, il était possible de renforcer la Région à l'aide de 12 bombardiers lourds – des Liberator de la 5^e UEO, à Boundary Bay; tous les renforts venant de la côte seraient mis sur pied par le QG de l'aviation.⁹⁹

Pendant le reste de la guerre, la Région aérienne de l'Ouest mit l'accent sur la nécessité de s'entraîner en vue d'opposer une riposte tactique rapide à toute attaque. "La base de notre travail est la mobilité", écrivit Heakes, qui donna véritablement un "bon coup de balai". Tous les escadrons se tinrent prêts à exécuter à bref délai des opérations à partir d'autres bases. La Région centralisa la direction des opérations, un changement de méthode rendu possible par l'introduction d'un nouveau système de communication pour la côte du Pacifique, système qui se révéla aussi très utile pour la marine et l'armée, et par l'établissement d'un système de radiogoniométrie à hautes fréquences contrôlé

de la salle des opérations combinées, à Vancouver. Des exercices furent tenus régulièrement; des unités américaines participèrent à quelques-uns d'entre eux et la M.R.C. se joignit à d'autres pour des opérations de convoiage simulées.¹⁰⁰

Le train-train des activités fut perturbé en novembre 1944 quand le gouvernement canadien approuva à contrecœur l'envoi outre-mer de conscrits de l'armée et que des troubles éclatèrent dans tout le pays. Le pire incident survint à Terrace, en Colombie-Britannique: 1 600 hommes environ de la 15^e Brigade d'infanterie se munirent d'armes et se rendirent maîtres du camp, les 25 et 26 novembre. Le 28, la brigade demanda qu'une escadrille non armée survole Terrace pour montrer que l'on pouvait user de force s'il le fallait. Un détachement de huit avions du 8^e Escadron de bombardement et de reconnaissance vola jusqu'à Smithers le jour suivant, prétendument dans le cadre de l'un des exercices de "mobilité" de la Région. Les appareils ne transportaient pas de bombes, mais les Dakota qui transportaient le personnel non navigant emmenèrent aussi des munitions. Aussitôt arrivés, les Ventura prirent l'air pour un "vol d'entraînement", mais furent contraints de faire demi-tour à cause du mauvais temps. Le lendemain, les équipages se tinrent prêts à décoller à une heure de préavis jusqu'à ce que le survol du camp de l'armée fût annulé sur l'ordre du chef de l'état-major général. Les officiers supérieurs de la brigade, qui s'étaient rendus à une réunion à Vancouver, rentrèrent à Terrace et mirent bon ordre à la situation. Le détachement aérien retourna sur la côte, après s'être régala de viande d'orignal, un élément particulièrement apprécié du menu quotidien servi à Smithers.¹⁰¹

Bien que refoulés vers leur pays, les Japonais avaient encore une arme offensive à utiliser contre l'Amérique du Nord: des ballons armés. En janvier 1945, à titre de mesure défensive contre cette menace, les escadrons de chasse de la Région aérienne de l'Ouest stationnèrent à tour de rôle deux avions à Patricia Bay et deux autres à Tofino en état d'alerte constant. Plus loin à l'est, le 2^e Commandement aérien tint une poignée de Hurricane en état d'alerte dans des bases disséminées en Alberta et en Saskatchewan. Cette menace faisait suite à la décision qu'avaient prise les Japonais d'exercer des représailles après le raid aérien des USAAF sur Tokyo au milieu de l'année 1942, en lâchant des bombes incendiaires sur les forêts de l'Amérique du Nord. En septembre 1942, le sous-marin I-25 avait lancé deux hydravions chargés de larguer des bombes au-dessus de l'Oregon; cette action, qui fut partiellement fructueuse, n'était qu'un simple coup d'épingle, mais c'est au moyen de ballons libres que l'objectif à long terme devait être atteint. Des milliers d'entre eux, faits de papier, devaient voler à une altitude moyenne de 30 000 pieds, transportant quatre petites bombes incendiaires et une bombe antipersonnel qu'un régulateur d'altitude lâchait successivement. La campagne commença finalement en novembre 1944, parce que les courants aériens à haute altitude entre les mois de novembre et de mars étaient idéaux pour les ballons.¹⁰²

Bien sûr, cette époque de l'année était aussi la pire pour ce qui était de mettre le feu aux forêts, puisque celles-ci étaient trempées par la pluie ou couvertes de neige. Les premiers incidents survinrent aux États-Unis en décembre, et un ballon descendit avec sa charge près de Minton, en Saskatchewan, le 12 janvier.

Les autorités, craignant que les ballons puissent bientôt servir à transporter des armes biologiques, tentèrent d'empêcher que les Japonais soient renseignés de quelque façon que ce soit sur l'efficacité des ballons en censurant sévèrement la presse.¹⁰³

Au Canada, l'armée devint le principal organisme de coordination des mesures de lutte contre les ballons japonais, avec l'appui de l'ARC, de la GRC et de divers établissements de recherche. Le travail de l'ARC consistait à "descendre" les ballons dans la mesure du possible, à amener des spécialistes du désamorçage de bombes, de l'armée, sur les lieux où se produisait un incident, ainsi qu'à transporter à Ottawa ce qui était récupéré. Le Corps de détection d'avions avait été dissous le 15 novembre 1944, mais les stations radar et les centres de filtrage de la côte ouest (contrairement à ceux aux États-Unis) étaient encore opérationnels à 100 p.c. Malheureusement, ces installations n'étaient pas d'une grande utilité contre de tels objectifs se déplaçant à haute altitude; en effet, le papier réfléchissait mal les ondes radio et les composantes métalliques étaient de très petite taille. La détection se faisait donc au petit bonheur. Le 21 février 1945, un Kittyhawk du 133^e Escadron de chasse abattit un ballon près de Sumas, en Colombie Britannique. Le 10 mars, un autre appareil de cet escadron descendit l'un des deux ballons qui avait été repérés à l'île Galiano, dans le détroit de Georgia. Deux jours plus tard, un Canso du 6^e Escadron de bombardement et de reconnaissance intercepta un ballon partiellement dégonflé qui dérivait à 150 mètres au-dessus de l'anse de Rupert, près de Coal Harbour. Les rapports de guerre font état d'une autre interception en mars, près de Strathmore, en Alberta, mais ce fait ne peut être vérifié dans aucun journal d'unité ou de base.¹⁰⁴

A ce moment, la campagne tirait déjà à sa fin. Les deux mois pendant lesquels les Japonais lâchèrent le plus de ballons furent ceux de février et de mars, ce qui s'accompagna d'une augmentation correspondante des ballons signalés en Amérique du Nord. Le dernier ballon fut lâché au plus tard en avril 1945. Face au mutisme des sources d'information en Amérique du Nord, et souffrant d'interruptions de la production imputables aux bombardements plus classiques des forces américaines, les Japonais annulèrent la campagne. Aucun incendie n'avait été attribué aux ballons et il n'y avait eu qu'un seul incident causant des blessures ou la mort (aux États-Unis). Bien que les autorités militaires et civiles prissent des mesures pour se défendre contre les bombes incendiaires et les armes biologiques, il n'y eut pas d'augmentation réelle des ressources affectées à la défense de la côte ouest.¹⁰⁵

En juillet, la fin était en vue. Les autorités commencèrent à déconsigner une par une les unités de la Région aérienne de l'Ouest. Le Japon rendit les armes le 14 août. Un mois plus tard, le 15 septembre 1945, le 11^e Escadron de bombardement et de reconnaissance, une unité équipée de Liberator qui avait pris part à la Bataille de l'Atlantique et s'était jointe à l'ordre de bataille de la Région le 25 mai, fut dissous. C'était le dernier escadron opérationnel des deux commandements chargés de la défense du Canada.

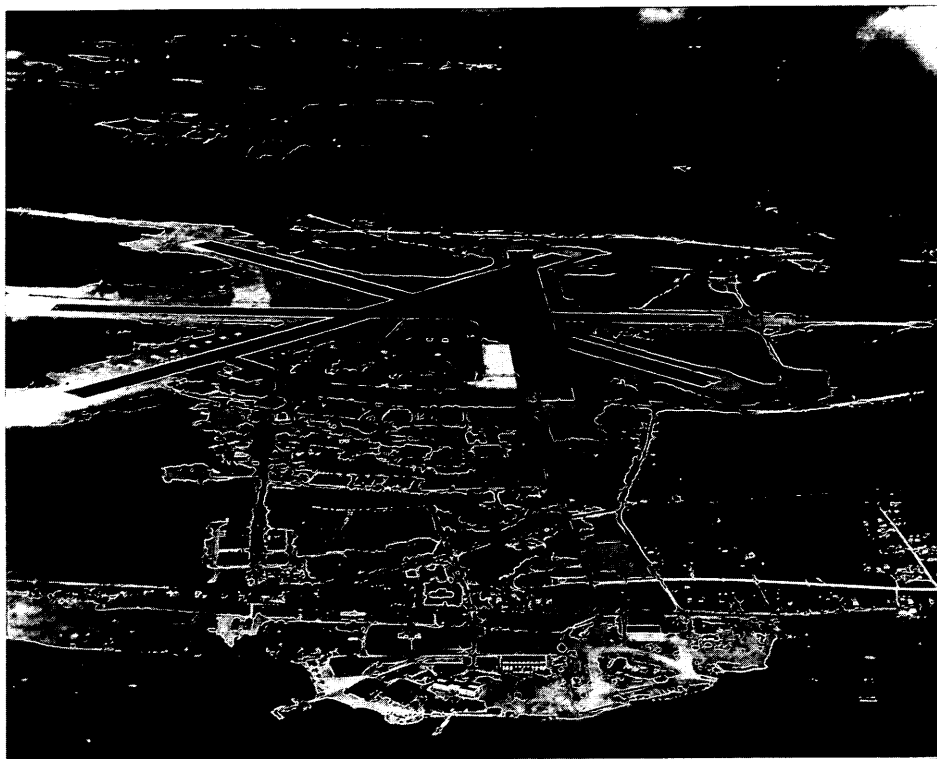
Dans son rapport d'après-guerre, le vice-maréchal de l'Air Heakes écrivit ce qui suit: "Les principales difficultés que l'on a rencontrées dans toutes les

opérations ont été les conditions atmosphériques, à cause des installations météorologiques limitées dans le Pacifique et des effets météorologiques locaux des montagnes. Pendant tous les mois d'été, il y avait habituellement au-dessus du Pacifique une couverture de brouillard qui s'étendait jusqu'à une distance de 500 milles [800 km], ce qui empêchait de faire des recherches visuelles efficaces et obligeait à dépendre davantage du radar. À ce sujet, les meilleurs types d'appareils n'étaient pas disponibles pour effectuer des recherches".¹⁰⁶

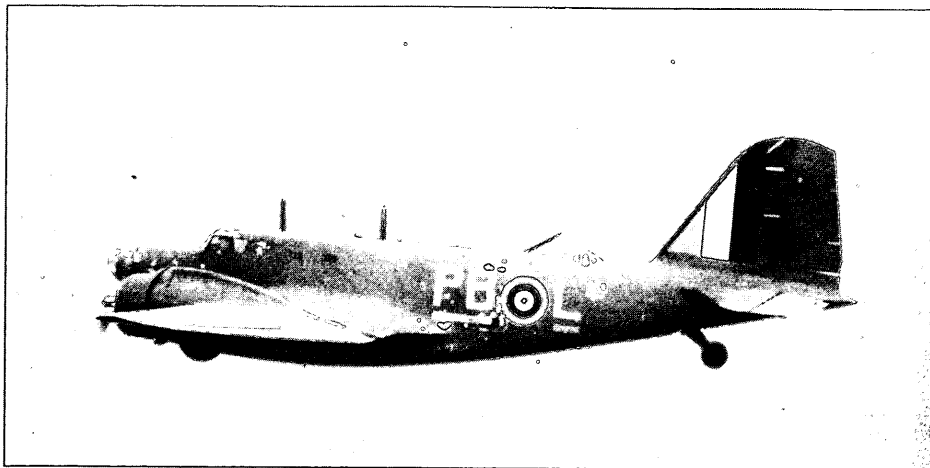
Les aviateurs de la Région aérienne de l'Ouest, aux commandes de leurs appareils souvent vieux et usés, avaient accompli un travail fastidieux et dangereux, dangereux parce que les conditions atmosphériques et le terrain faisaient constamment courir des risques aux équipages aériens. Toutefois, la menace d'attaque ennemie avait été faible. Les importants effectifs stationnés sur la côte ouest avaient plus pour but de fournir une assurance contre l'éventualité de raids japonais que de porter la guerre sur le territoire ennemi. En dépit d'une intervention honorable dans les îles Aléoutiennes en 1942-1943, les aviateurs de la Région aérienne de l'Ouest avait eu pour principale fonction d'assurer la tranquillité d'esprit de leurs concitoyens de la Colombie-Britannique. Après tant d'années, on peut considérer qu'il s'agissait là d'une manière douteuse d'employer de maigres ressources, mais cela eut deux conséquences militaires utiles: l'exercice de la souveraineté dans les régions côtières du Canada et la création d'une force combattante entraînée pour renforcer au besoin d'autres régions.

QUATRIÈME PARTIE

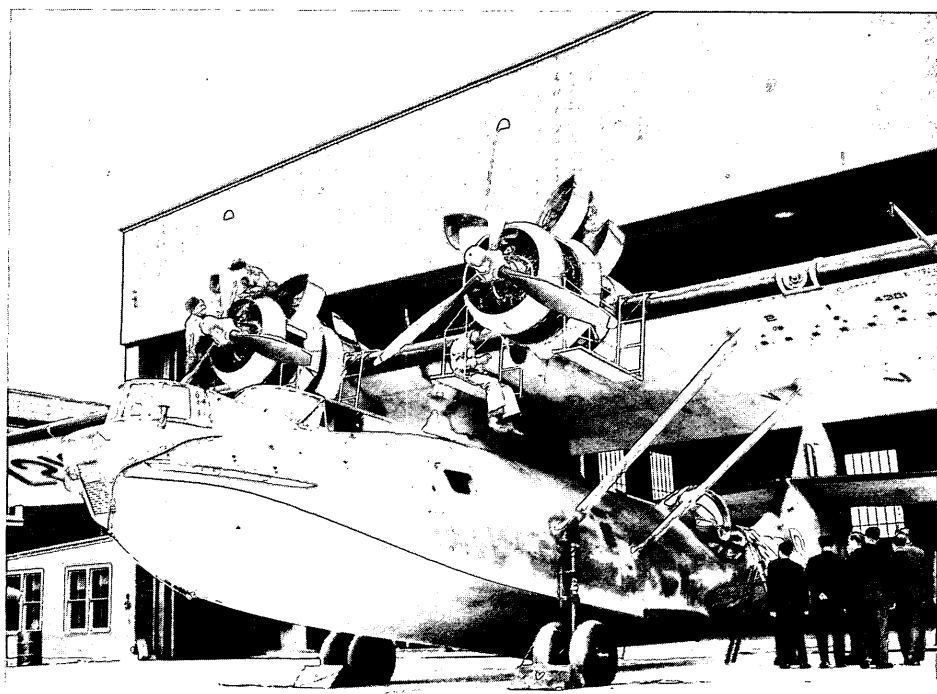
La ligne maritime vitale de l'Atlantique Nord



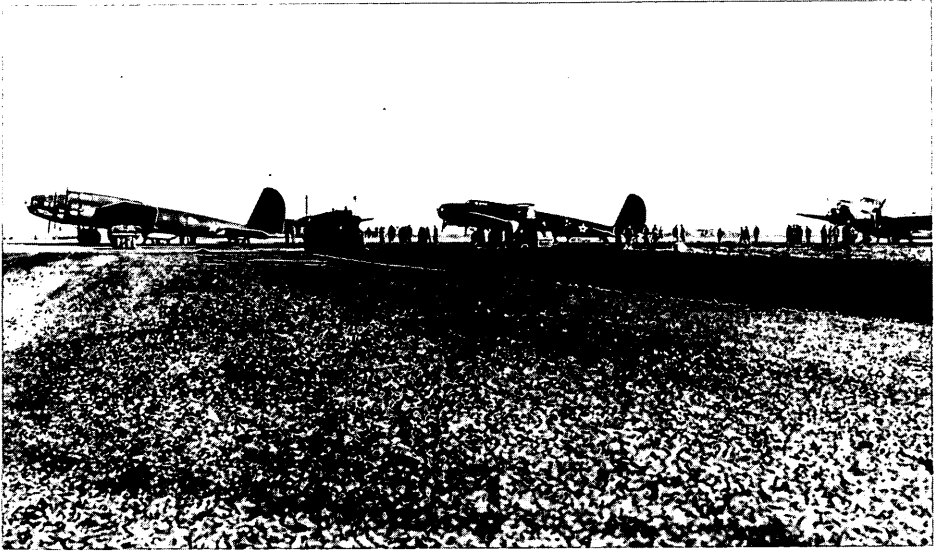
Le point de convergence de toute l'activité de la Région aérienne de l'Est: la station de l'ARC, à Dartmouth, en 1943, vue du sud-ouest. Au premier plan, les hangars et les rampes de lancement d'hydravions. (REA 132-53)



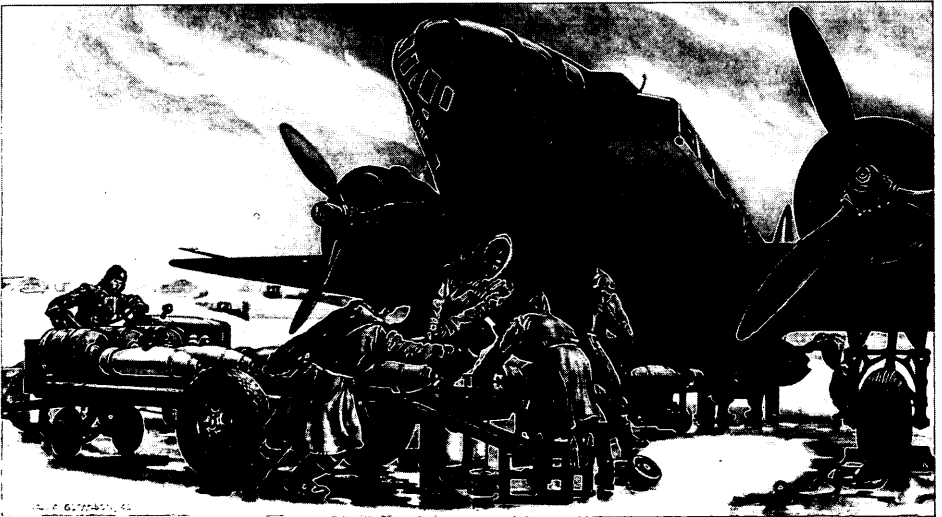
Le Douglas Digby n° 740 du 10^e Escadron (BR), appareil à bord duquel le commandant d'escadron C.L. Annis mena la première attaque de l'ARC contre un sous-marin, en octobre 1941. Les Digby étaient les principaux appareils utilisés pour les opérations du Groupe I jusqu'à la fin de 1942. (PA 140642)



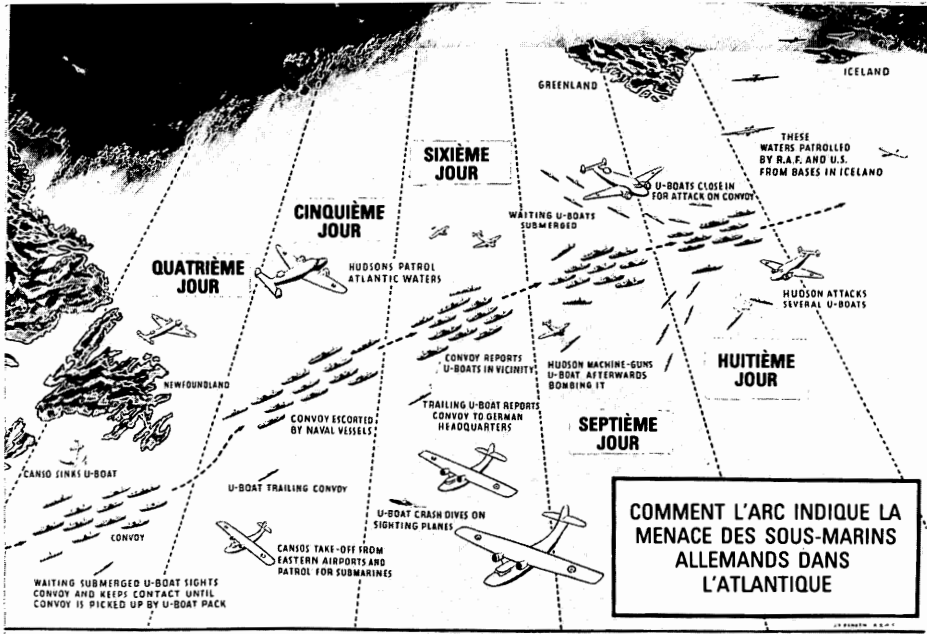
Le premier Catalina de la Région aérienne de l'Est, un Mark I du 116^e Escadron (BR) est soumis à une inspection rigoureuse par le personnel de l'ARC, à Dartmouth, en septembre 1941. (PL 5952)



Les premiers aéronefs arrivés à Torbay (Terre-Neuve), en 1941: deux B-17 de l'U-SAAF et un Digby du 10^e Escadron (BR). (RE 64-1382)



Chargement de bombes à bord d'un Digby du 10^e Escadron (BR) à Gander, au début de 1942 (toile de Paul Goranson). On aperçoit sur le chariot des bombes anti-sous-marines inefficaces et, à l'arrière, trois charges de profondeur de 200 kg remplies d'Amatol – la première arme sous-marine vraiment efficace dans l'inventaire de la Région aérienne de l'Est. Cette oeuvre, représentative de l'art canadien en temps de guerre, est "disparue" au cours des premières années d'après-guerre. Quiconque connaît l'endroit où elle se trouve est prié de communiquer avec le Musée canadien de la guerre. (PL 13418)



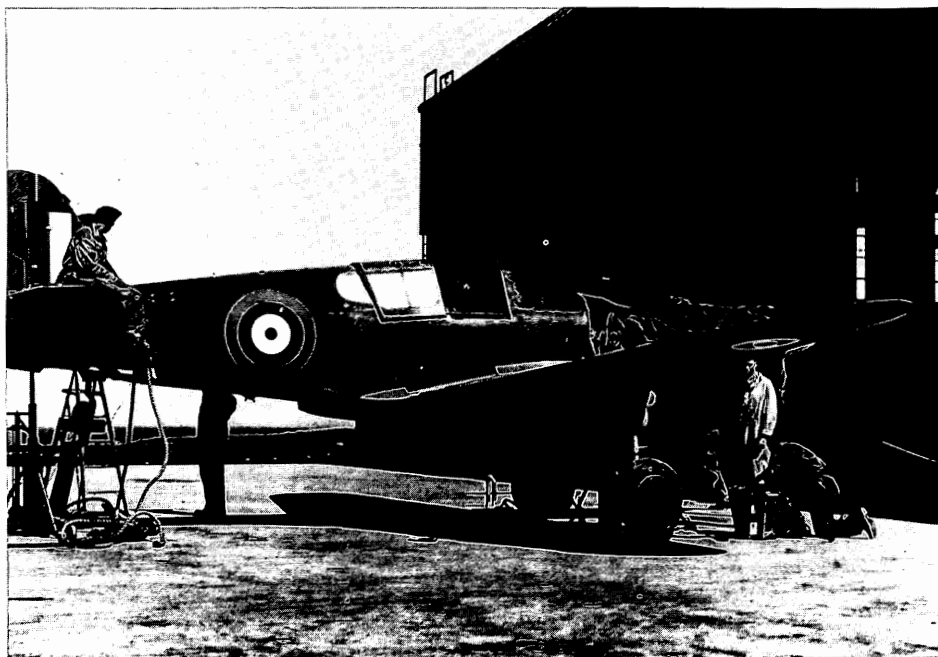
Cette représentation, du temps de la guerre, du rôle de l'ARC dans la défense des convois, prête à confusion. Ce sont les Canso qui effectuaient les patrouilles éloignées des côtes et tenaient les sous-marins allemands en échec tandis que les appareils Hudson, à moyenne portée, étaient utilisés pour les opérations plus près des côtes. (PL 13802)



Largage de charges de profondeur par un Catalina du 116^e Escadron (BR) au cours d'un exercice, en avril 1943. (RE 64-1044)



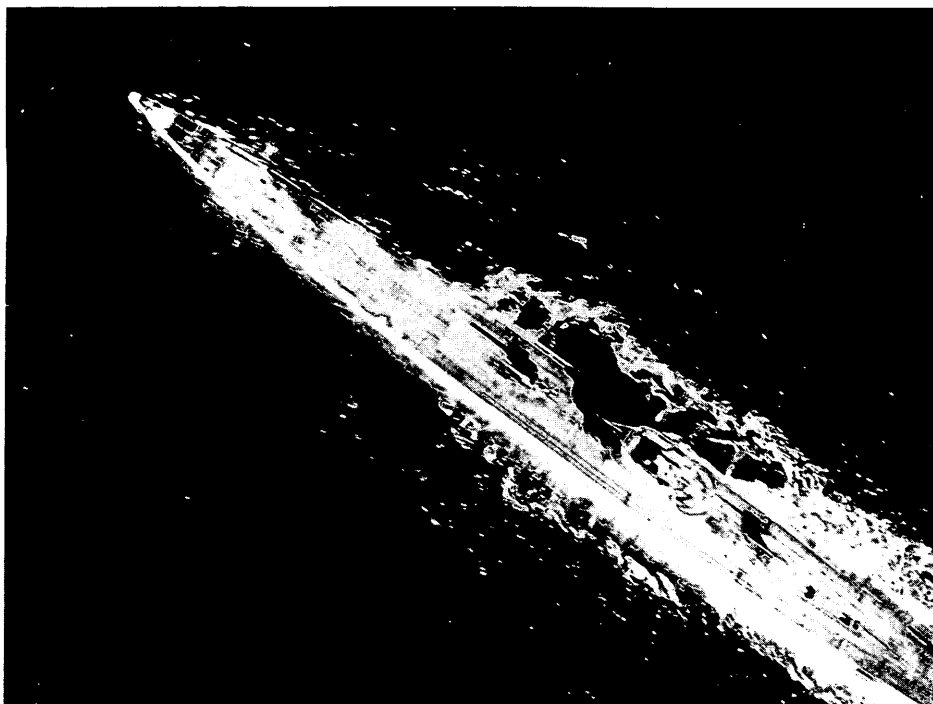
Le commandant d'escadron N.E. Small, est le principal artisan des remarquables succès remportés par le 113^e Escadron (BR) au cours de la campagne de 1942, en eaux canadiennes, contre les sous-marins allemands. (PL 12610)



Un des Kittyhawk du 113^e Escadron (C), à Mont-Joli (Québec), en juin 1942. (PMR 75-620)



Chargement, dans la soute à bombes d'un Hudson, d'une charge de profondeur de 113 kg. On remarque le camouflage blanc adopté par la Région aérienne de l'Est pour les aéronefs anti-sous-marins en 1942. (PMR 77-192)



Un des sous-marins allemands attaqués par un aéronef du 113^e Escadron (BR), le U-165, tel qu'aperçu par le capitaine d'aviation R.S. Keetley, à bord de son Hudson, le 9 septembre 1942, un peu au sud de l'île d'Anticosti. (PL 12814)



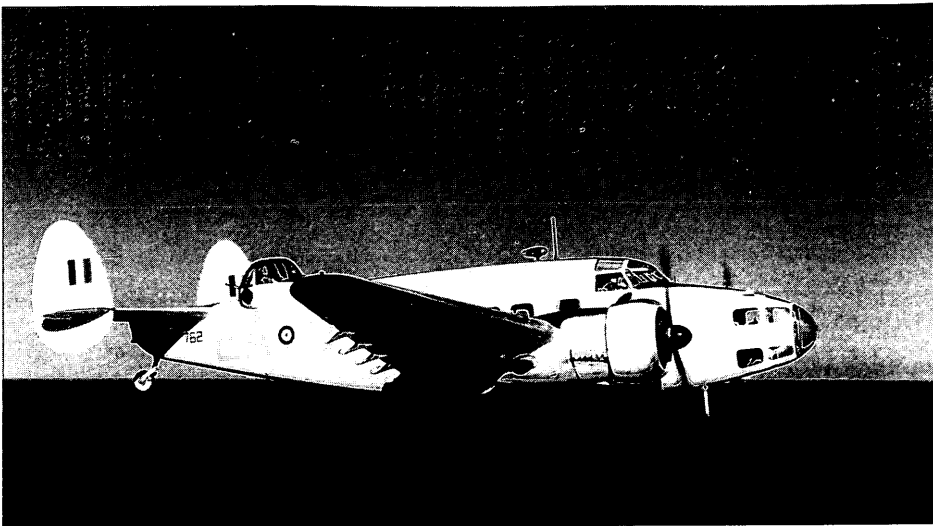
Ces trois pilotes du 113^e Escadron (BR) sont les auteurs d'attaques contre des sous-marins allemands en 1942: de gauche à droite, le sergent-chef A.S. White, le capitaine d'aviation R.S. Keetley et le commandant d'escadron N.E. Small. Un censeur de l'époque avait tout simplement caché sur la photo la carte murale de la côte atlantique. (PL 12609)



Le U-517 plonge vers la sécurité, le 29 septembre 1942, pour éviter l'attaque lancée par le lieutenant d'aviation M.J. Bélanger et son équipage à bord d'un Hudson du 113^e Escadron (BR). On aperçoit nettement la côte de Gaspé à l'arrière-plan. (PMR 83-26)



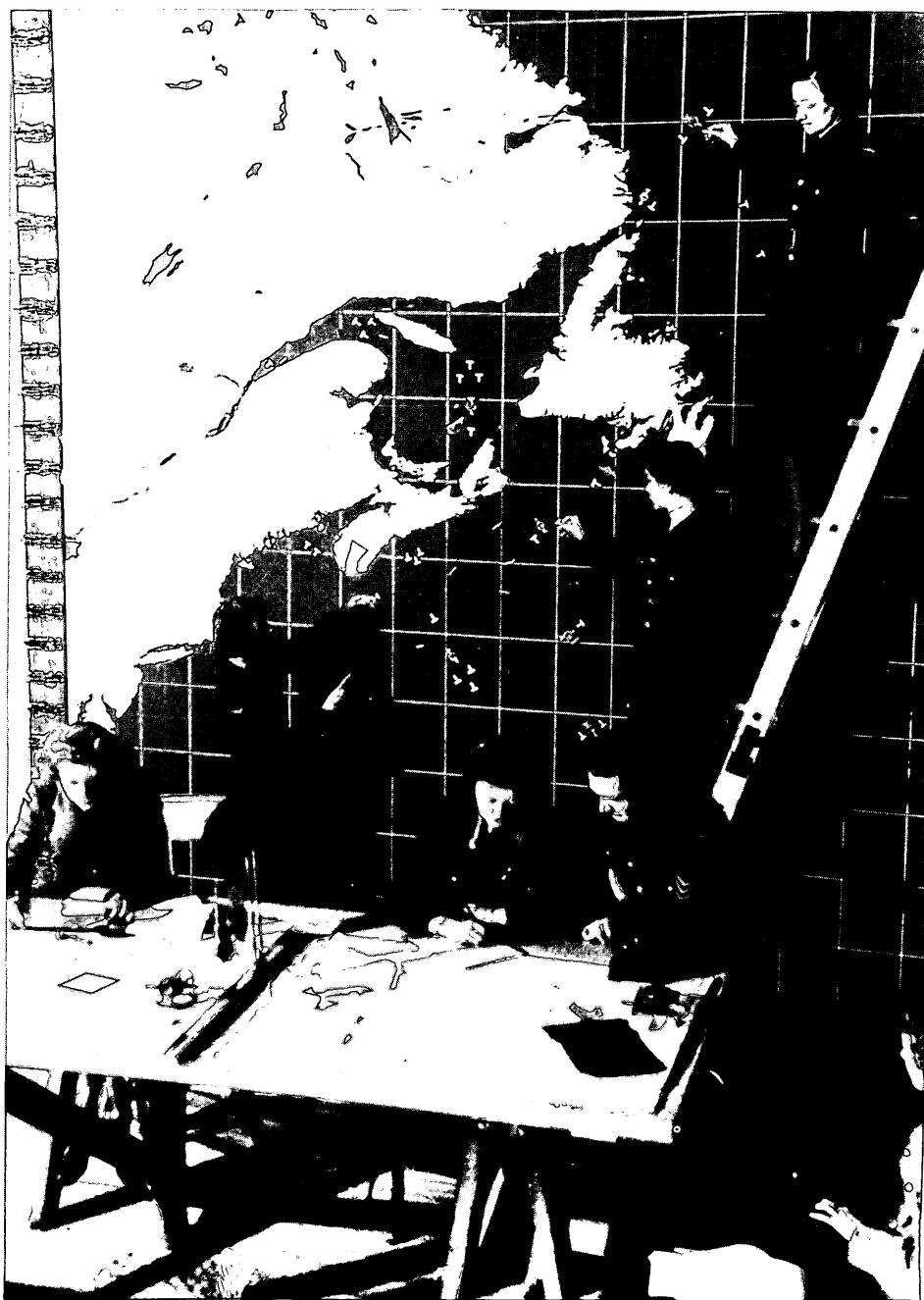
Le lieutenant d'aviation M.J. Bélanger, deuxième à droite, et son équipage font rapport de leur mission à un officier du renseignement de l'escadron. Les trois attaques menées en quatre jours par Bélanger contre le U-517, en septembre 1942, avaient été peine perdue en raison de l'absence de charges sous-marines réglées pour éclater en eau peu profonde. (PL 12628)



Un Hudson Mk I du 145^e Escadron (BR), le 1^{er} octobre 1942; son nouveau camouflage est si frais et a été appliqué si rapidement que même les pneus en sont enduits. (PL 117987)



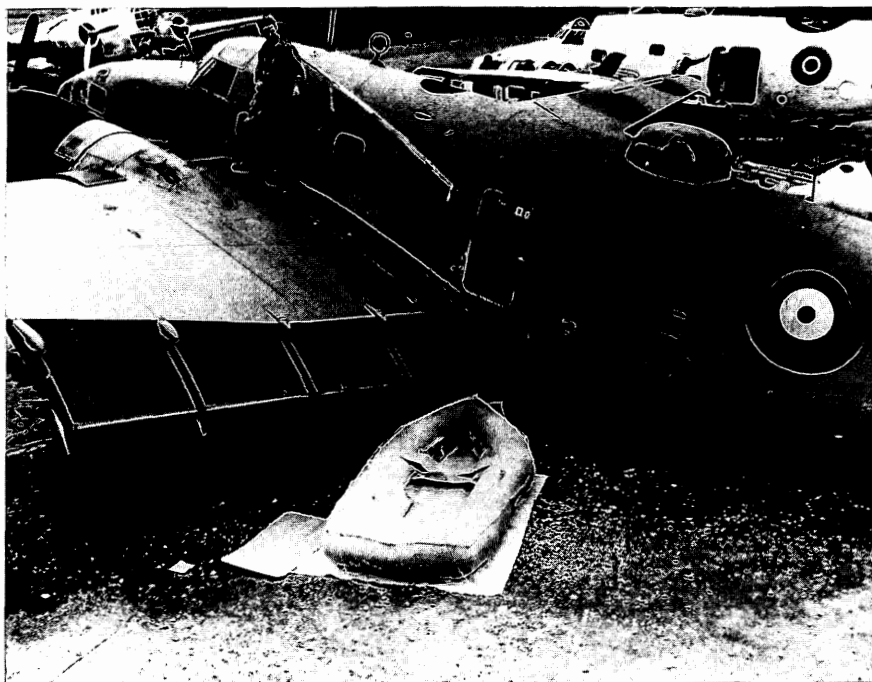
Un Canso tiré à sec, sur la côte ouest, en novembre 1943. (PL 21928)



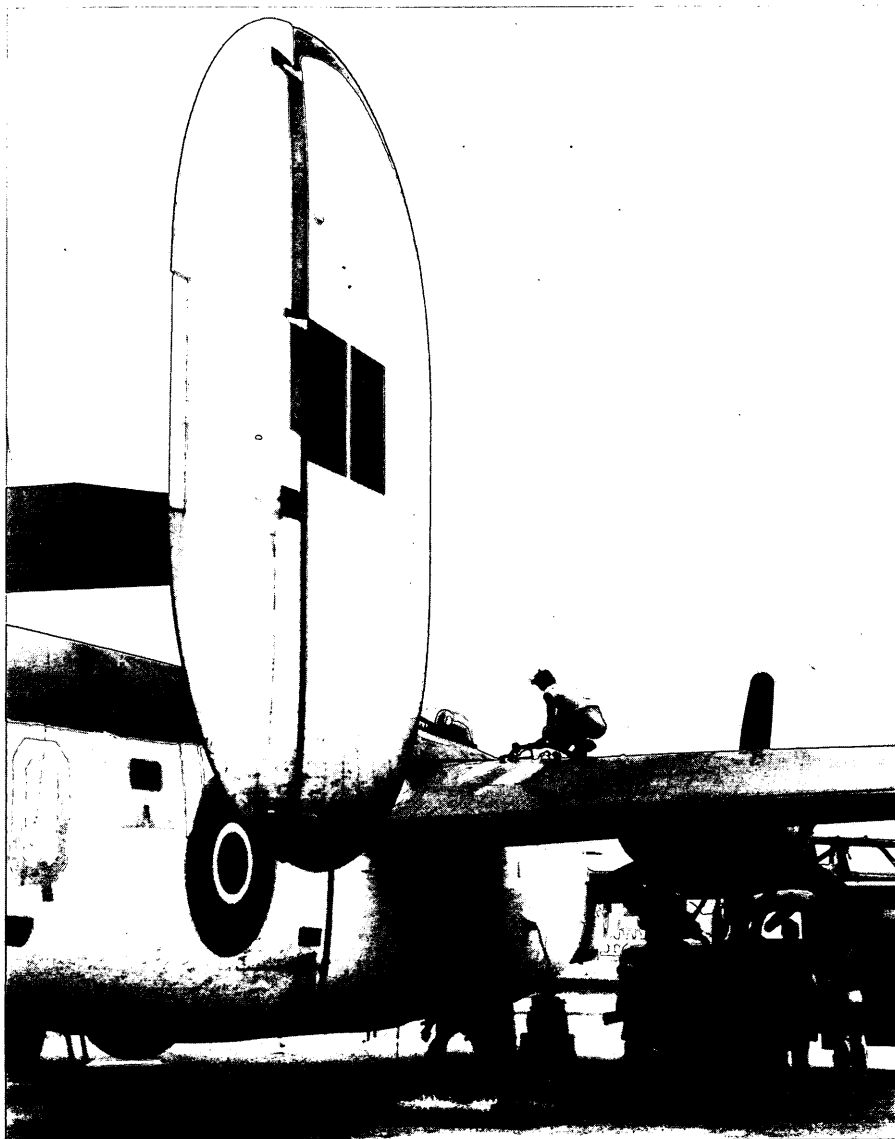
Tracé des opérations au Quartier général de la Région aérienne de l'Est, à Halifax, le 9 janvier 1943. (PL 14623)



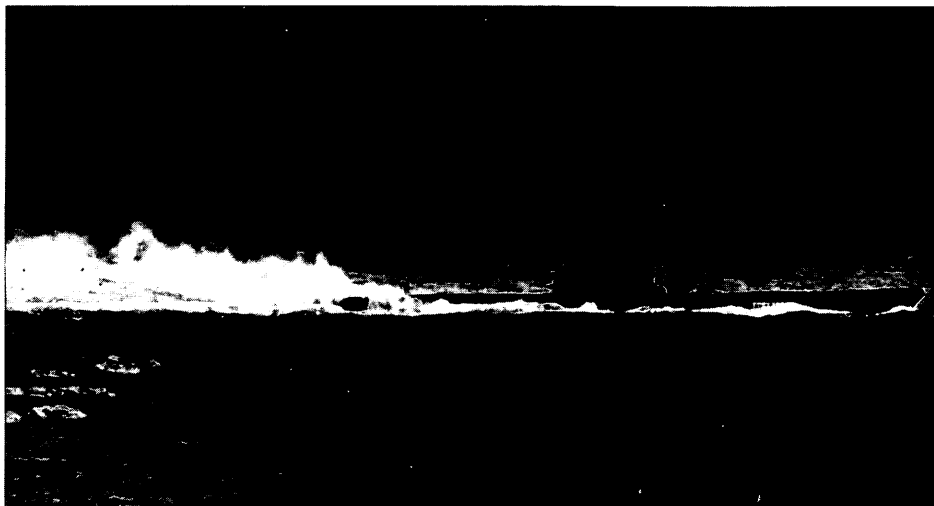
Le lieutenant-colonel d'aviation C.L. Annis, commandant le 10^e Escadron (BR), devant un des nouveaux Liberator de "l'Escadron de l'Atlantique Nord", au printemps 1943. (PL 21786)



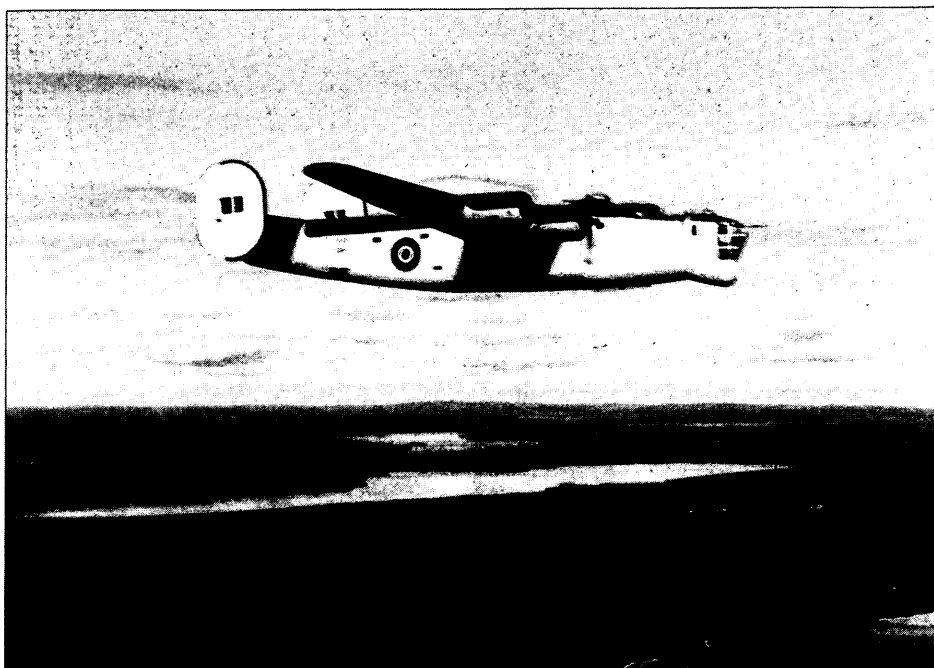
Équipement essentiel des opérations au-dessus de l'océan: le petit pneumatique d'un Lockheed Ventura, en démonstration, à Sydney, en août 1943. À l'arrière-plan, un Digby du 161^e Escadron (BR) et, à droite, un Hudson Mk I que l'on démonte pour en récupérer les pièces encore utilisables. (RE 69-1562)



Remplissage des réservoirs d'un Liberator du 10^e Escadron (BR) à Gander, au cours de l'été 1943. On avait retiré la majeure partie de l'armement secondaire de cet aéronef afin d'en diminuer le poids et accroître ainsi son autonomie. (PL 21169)



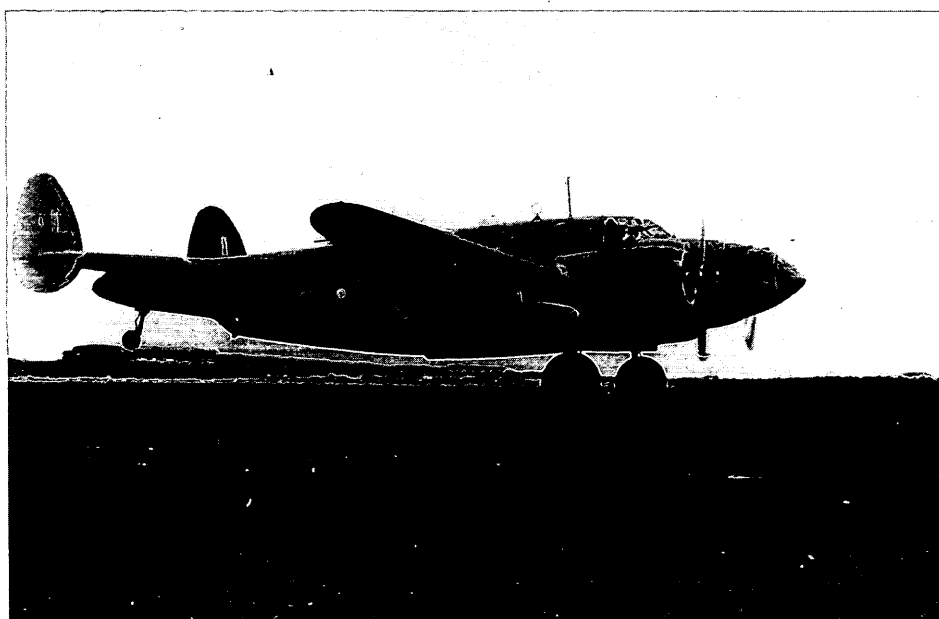
En voici un qui s'est esquivé. Un sous-marin allemand du groupe Leuthen, les canons encore braqués sur l'aéronef, aperçu par le capitaine d'aviation R.R. Ingham, à bord d'un Liberator, le 23 septembre 1943, au cours de la bataille pour les convois ONS 18/ON 202. (RE 64-1034)



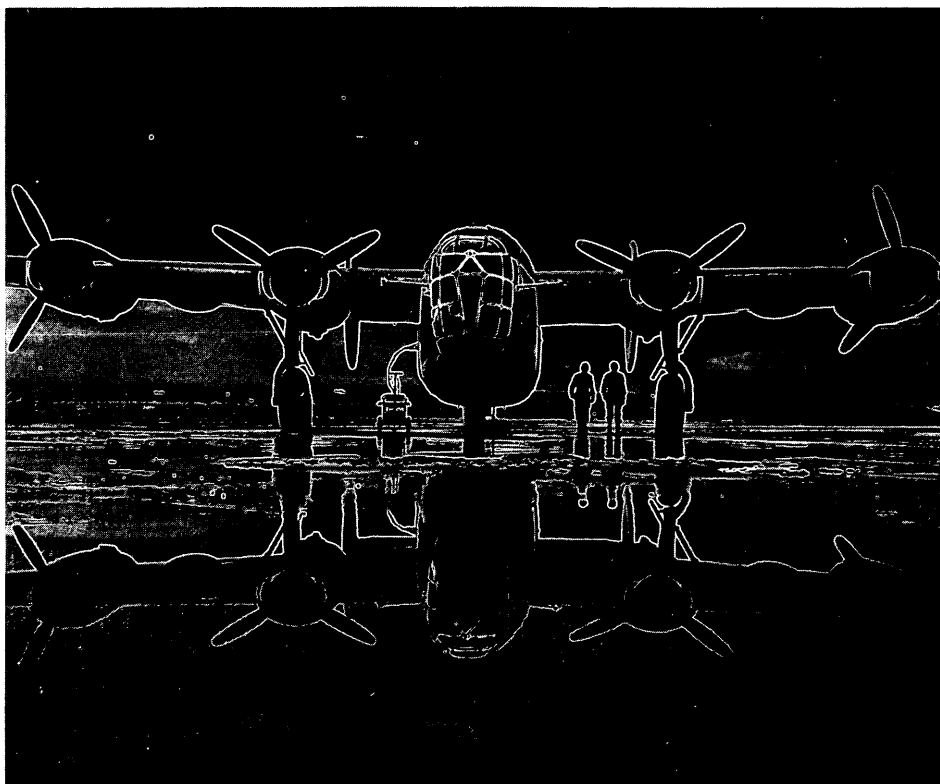
Le Liberator P du 10^e Escadron (BR) au-dessus du paysage sauvage de Terre-Neuve, au printemps 1943. Le renflement sous le nez de l'appareil abrite son radar "Dumbo". (PL 36938)



Le lieutenant d'aviation W. Howes et le sergent-chef A.J. Marion du 10^e Escadron (BR) aux commandes d'un Liberator, le 1^{er} août 1943. (PL 21783)



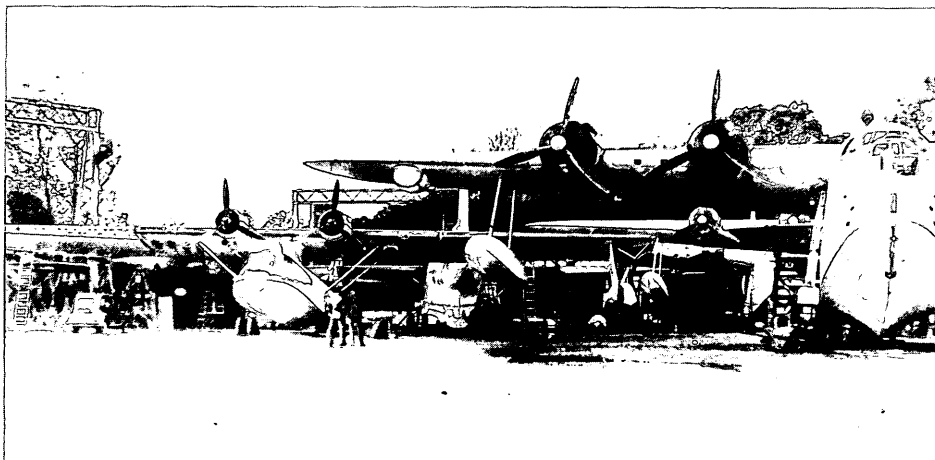
Un Lockheed Ventura du 145^e Escadron (BR) affichant encore les couleurs de la marine américaine, décolle de Torbay (Terre-Neuve), en septembre 1943. (PA 141394)



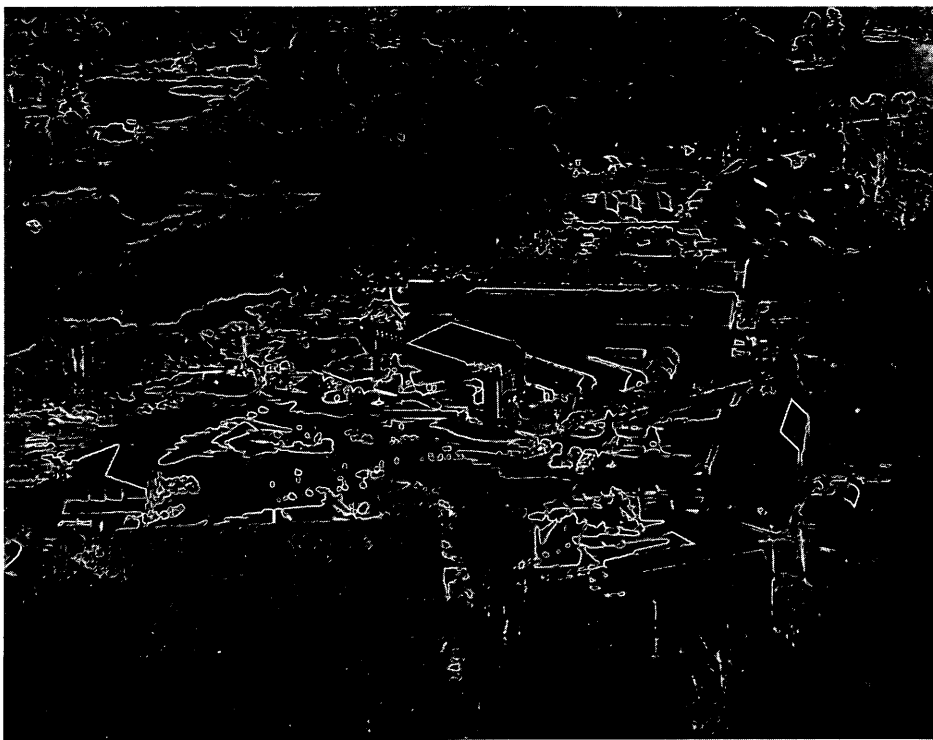
Un Liberator à Goose Bay (Labrador), au cours de l'hiver 1942-1943. (WRF 979)



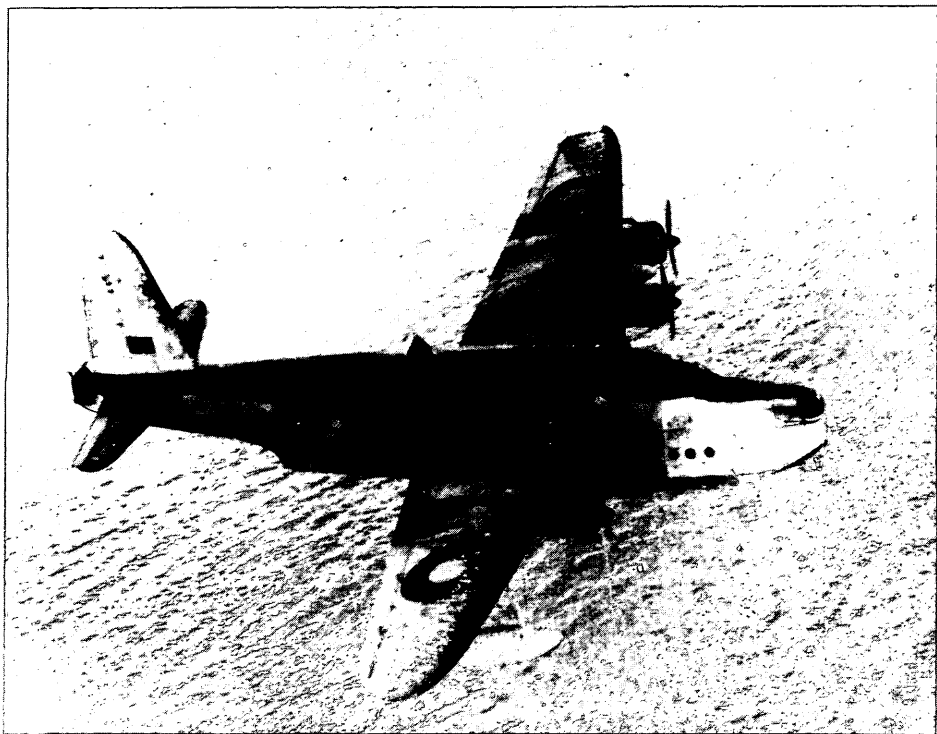
Opération nocturne à Gander, le 11 novembre 1943. On aperçoit quelque peu, au centre droit de la photo, un alignement de Liberator du 10^e Escadron (BR). (PL 21727)



Les deux hydravions à coque qui ont fait participer l'ARC à la guerre maritime: un Catalina d'une unité non identifiée de la RAF à côté de plus gros appareils, des Sunderland, des 422^e et 423^e Escadrons, sur la rampe, à Castle Archdale (Irlande du Nord), en juillet 1942. (PL 41166)



Castle Archdale (Irlande du Nord), la station pittoresque d'appartenance des deux escadrons de l'ARC du *Coastal Command*, pourvus d'hydravions à coque Sunderland. (PMR 75-585)



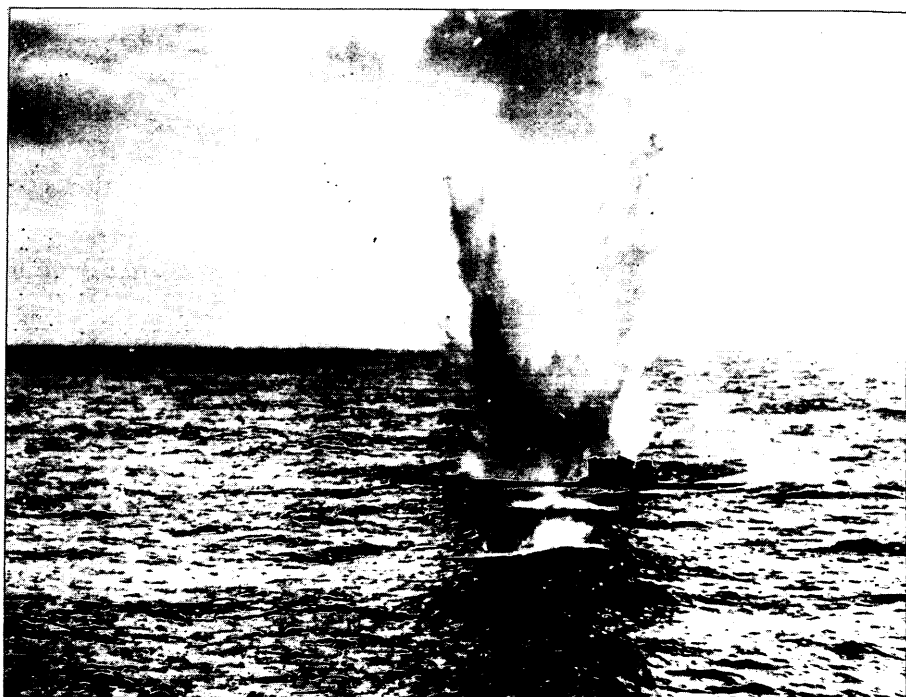
Un Sunderland qui en a vu de toutes les couleurs du 422^e Escadron de l'ARC, en avril 1943. (PL 15752)



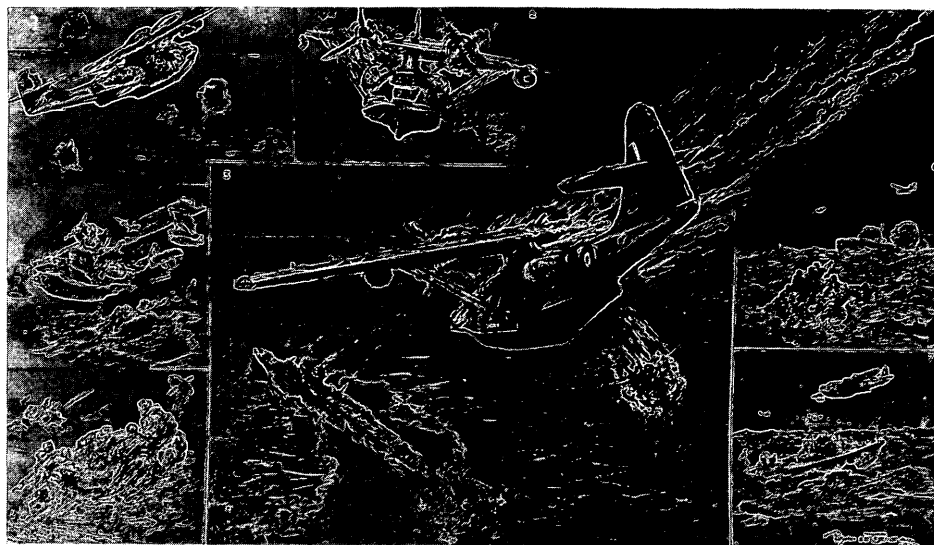
Les derniers instants du sous-marin U-625 attaqué par le Sunderland "U" du 422^e Escadron, le 10 mars 1944. (RE 68-587)



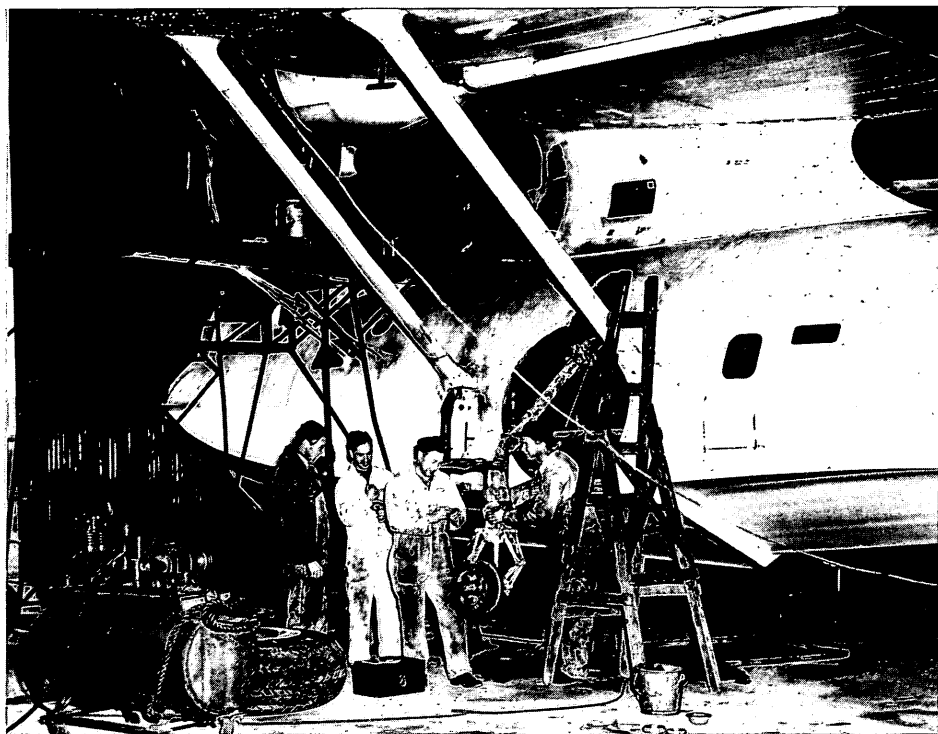
Un Canso "A" du 162^e Escadron (BR), à Reykjavik (Islande), le 25 octobre 1944. (PL 33838)



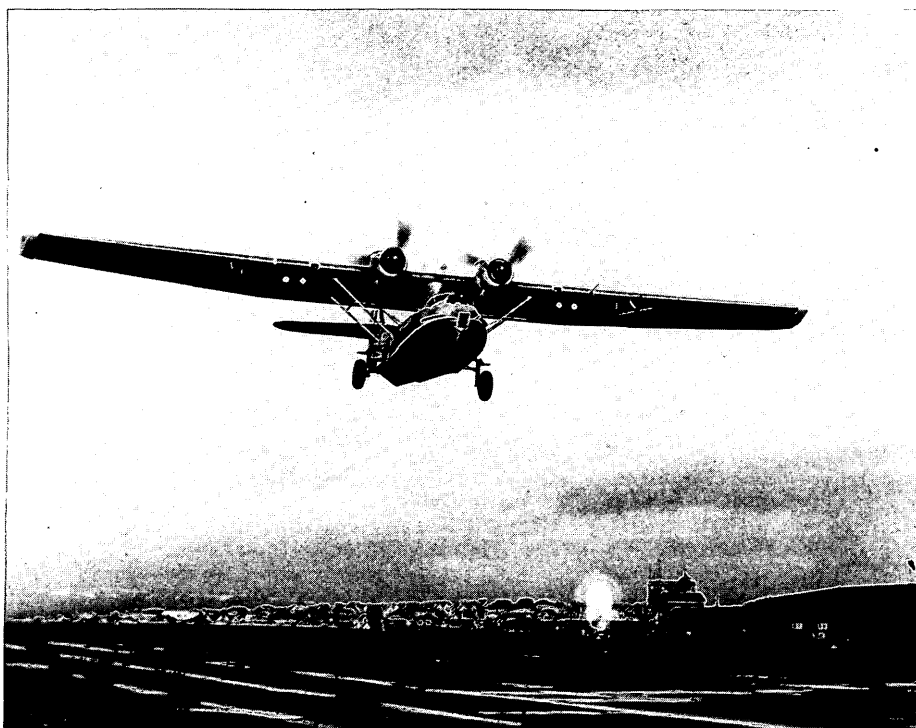
Destruction du sous-marin U-342 par le lieutenant d'aviation T.C. Cooke du 162^e Escadron (BR), le 17 avril 1944. La crête provoquée par l'explosion de la première charge de profondeur a atteint son apogée et la deuxième commence à monter; le point de chute de la troisième charge apparaît au premier plan. (PL 25259)



Une illustration quelque peu fantaisiste de l'exploit du capitaine d'aviation D.E. Hornell, VC, par l'illustrateur britannique de Grineau. Le moteur du Canso n'est tombé de l'aéronef qu'une fois la dernière attaque terminée. (PL 47810)



Un Canso "A" du 162^e Escadron (BR) soumis à une révision par les équipages au sol, à Reykjavik (Islande), en septembre 1944. (PL 117246)



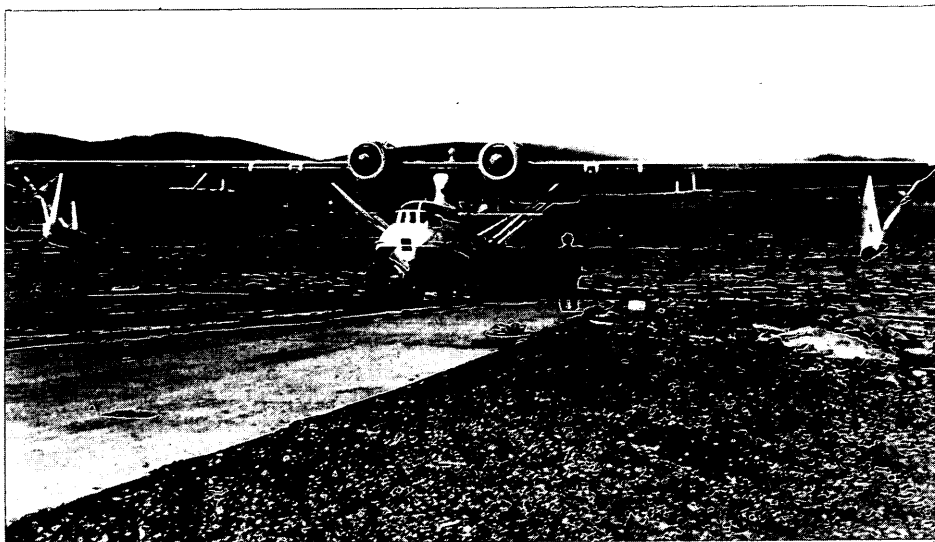
Un Canso du 162^e Escadron (BR) au-dessus de la piste au camp Maple Leaf, établissement de l'ARC à Reykjavik (Islande), en octobre 1944. (PL 33839)



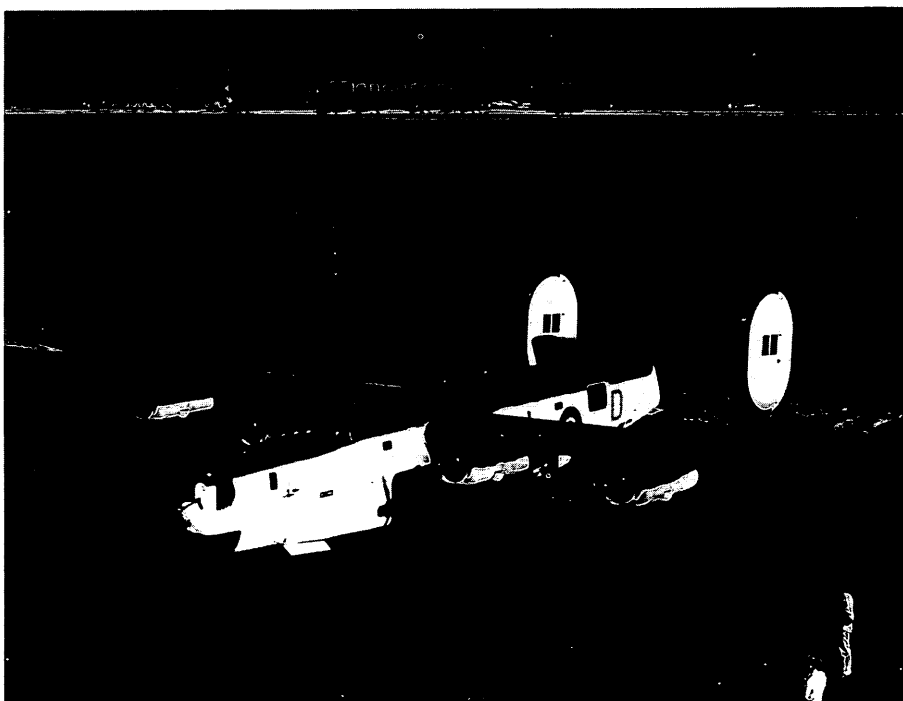
Représentation, par un artiste, d'un appareil Wellington du 40^e Escadron, dans la neige, à Chivenor (Angleterre), en janvier 1945. (PL 47368)



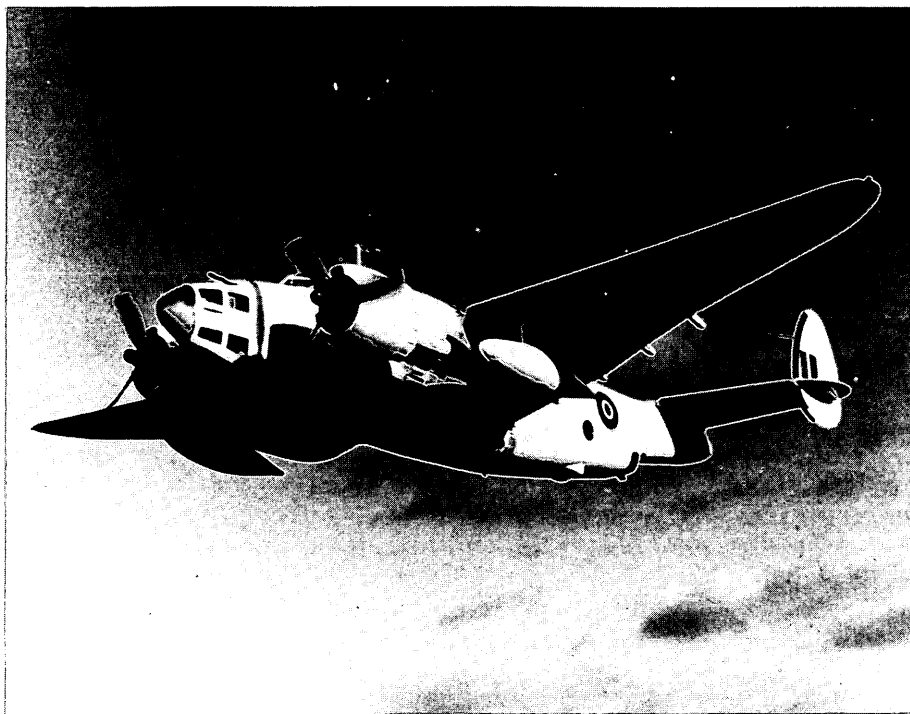
Quatre Liberator du 10^e Escadron (BR) ont été détruits au cours de cet incendie dans un hangar, à Gander en juin 1944. (PA 145400)



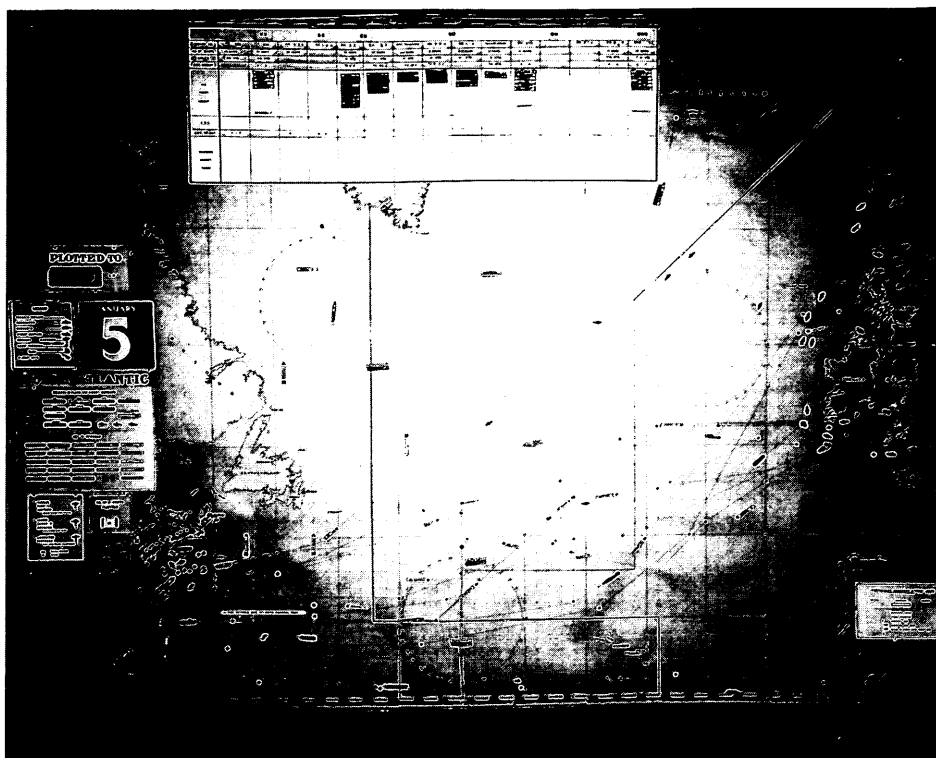
Un Canso "A" du 161^e Escadron (BR) arrivé à Gaspé, le 9 mai 1944, en réaction aux nouvelles manoeuvres des Allemands dans les eaux canadiennes. (RE 64-1638)



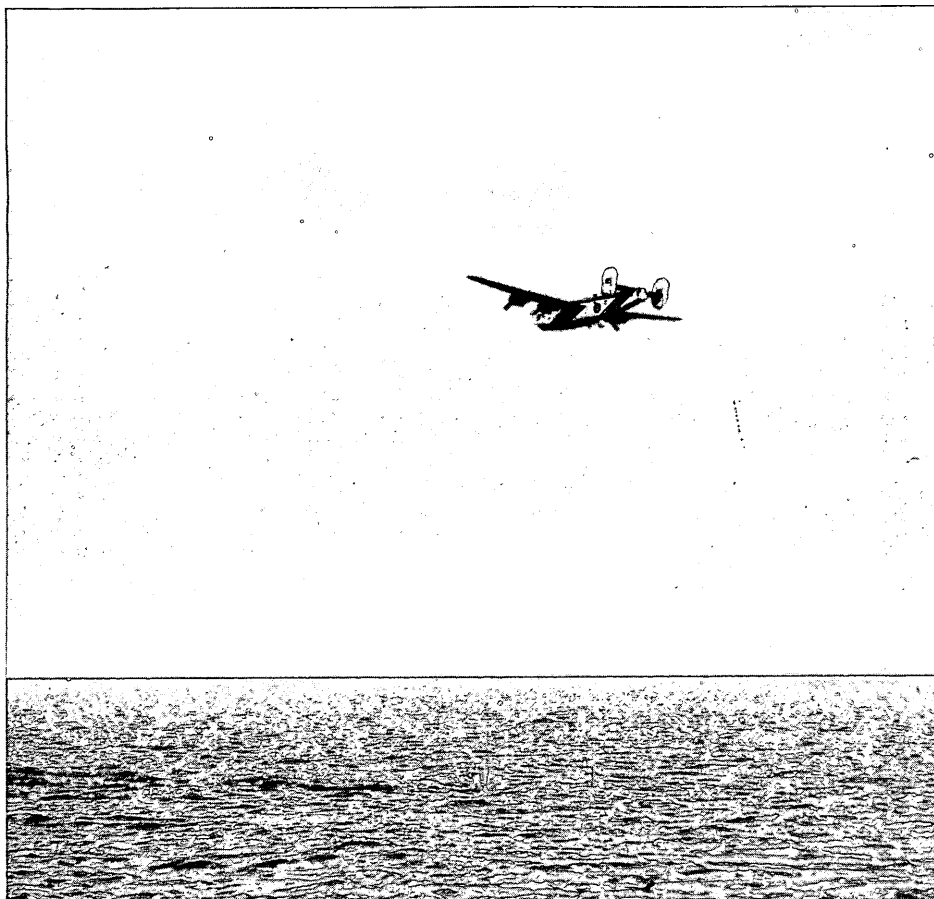
À la fin de 1944, un deuxième escadron de la Région aérienne de l'Est, le 11^e Escadron (BR), fut équipé d'appareils Liberator comme celui que l'on aperçoit ici à son arrivée à Yarmouth, le 8 septembre. (RE 641563)



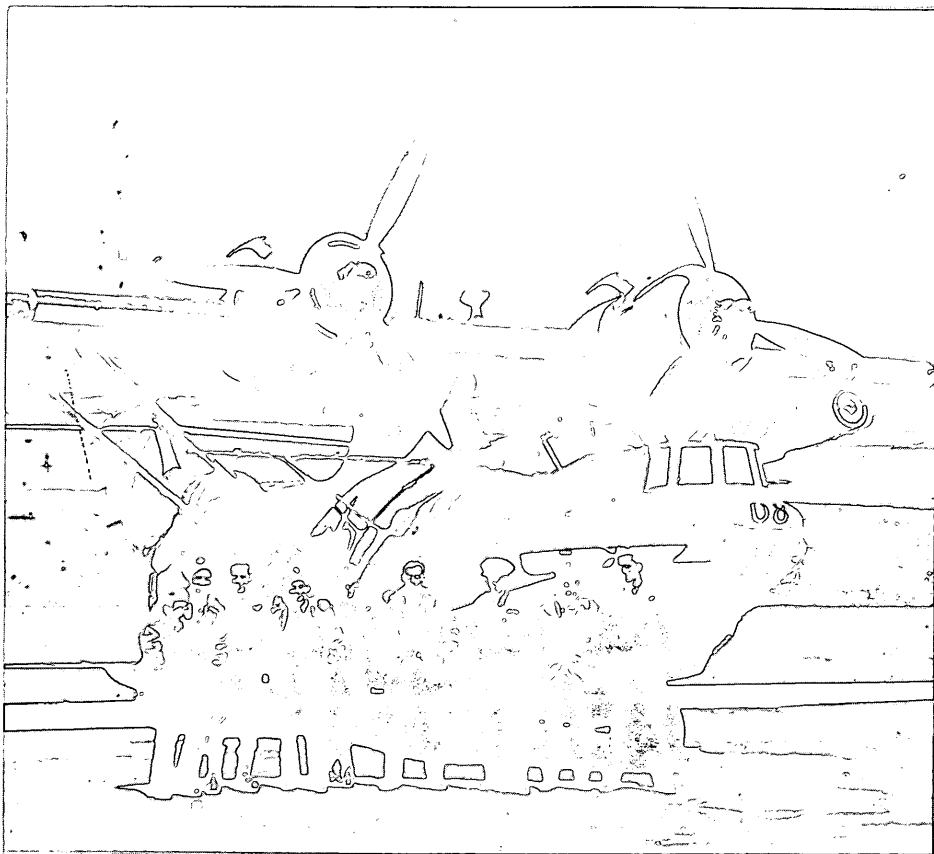
Le Lockheed Ventura était issu directement de l'appareil Hudson auquel il ressemblait étroitement, bien que ses performances étaient manifestement supérieures. Le Ventura pouvait se rendre à son secteur de patrouille à plus de 480 km à l'heure et pouvait transporter un chargement de bombes presque deux fois plus important que l'Hudson. (PL 24711)



Tracé de l'Atlantique-Nord établi par la MRC le 5 janvier 1945, le jour suivant où le sous-marin U-1232 coula deux navires au large de l'île aux Oeufs. Les arcs des zones du programme Otter, au large de la Nouvelle-Écosse, apparaissent clairement; on voit également où sont concentrés les efforts des Allemands, au large du Royaume-Uni. (RE 84-1205)



Des opérateurs radar à bord d'un Liberator du 11^e Escadron (BR) s'exercent à repérer un faux schnorkel du sous-marin britannique *Unsen* dans la baie de Fundy, en mars 1945. (PA 141384)



Un Canso "A" à Dartmouth, en juin 1945. On aperçoit, du côté tribord, une antenne ASV (pour détection d'objets à la surface de la mer) et une torpille à radio-ralliement acoustique "Proctor" montée sous son aile bâbord. (PMR 77-550)



Les lieutenant-colonels d'aviation R.R. Ingrams, à gauche, officier des opérations de l'état-major de la Région aérienne de l'Est, et D.F. Manders et le commandant d'escadron C.A. Robinson, ces deux derniers étant officiers radar, inspectent le schnorkel du sous-marin U-889 peu de temps après sa reddition. Le revêtement de caoutchouc de forme carrée du schnorkel était destiné à absorber les ondes radar, tandis que le récepteur explorateur, en forme de panier, sur le dessus, pouvait détecter des transmissions radars de 8 à 12 cm, gamme qui englobait les émetteurs à bande de 10 cm dont les Liberator de l'ARC étaient équipés. (PL 36520)

Introduction

Les routes maritimes de l'Atlantique Nord constituèrent la ligne vitale de la Grande-Bretagne pendant toute la Deuxième Guerre mondiale; ces routes furent importantes pour la survie de l'Union soviétique et les succès que celle-ci remporta par la suite sur le Front de l'Est, ainsi que pour la poursuite de la guerre en Méditerranée; elles furent de plus indispensables pour la libération du nord-ouest de l'Europe. Pour protéger les navires alliés qui suivaient ces routes contre les attaques des sous-marins ennemis, il était essentiel d'assurer une couverture aérienne et c'est une tâche à laquelle l'ARC contribua considérablement, étant donné que la proximité géographique du Canada (et de Terre-Neuve) des secteurs clés du nord-ouest de l'Atlantique plaçait le pays au premier plan de la bataille.

Les techniciens et les tactiques de lutte contre les *U-boats* changèrent rapidement et très souvent. Ainsi qu'il a déjà été indiqué dans le présent ouvrage, le nombre d'avions modernes dont pouvait disposer la Région aérienne de l'Est devint plus que suffisant en 1944 et en 1945. Avant cela, toutefois, les Canadiens combattirent dans une position très désavantageuse. Affrontant ce qu'il y avait dans certains cas de pire au monde comme conditions atmosphériques, gênés par la glace et le brouillard, ils poussaient leurs appareils manquant de puissance et mal équipés au-delà de toute limite normale, sachant trop bien qu'à cause des vents de l'ouest, le vol de retour serait souvent la partie la plus dangereuse de chaque mission. C'est avec plusieurs mois de retard que les Canadiens, qui, pour ce qui est de la plupart de leurs avions et d'une grande part de leur équipement, dépendaient de sources britanniques et américaines peu disposées à satisfaire à leurs besoins, obtenaient souvent les dispositifs techniques plus "sophistiqués" qui auraient pu leur procurer un avantage tactique sur l'ennemi. Dans les conditions relativement peu développées qui existaient à Terre-Neuve et le long d'une grande partie de la côte est – notamment entre Halifax et Saint-Jean – le double aspect du commandement et du contrôle présentait de grandes difficultés. Fatalement, les résultats qu'obtinrent les Canadiens ne furent souvent pas à la hauteur de ceux du modèle qu'ils tentèrent de suivre, le *Coastal Command* de la RAF.

Les aviateurs canadiens jouirent quand même de certains avantages grâce aux liens étroits qu'ils entretenaient avec le *Coastal Command*, qui à l'époque, était

sans aucun doute la force aérienne maritime la plus innovatrice et la plus efficace au monde. Mais ces avantages ne furent pas considérables qu'ils auraient pu l'être, principalement à cause de l'esprit de clocher des officiers supérieurs de la Région aérienne de l'Est et du fait que ces derniers, trop souvent, ne parvenaient pas à bien fixer leurs priorités, tandis que le quartier général de l'Aviation à Ottawa leur laissait trop de latitude. Le QG de la Région aérienne de l'Est fut lent à adopter les nouvelles améliorations apportées aux tactiques éprouvées du *Coastal Command* et, en conséquence, gaspilla ses maigres ressources en recourant à des méthodes bien moins efficaces. Il arriva parfois, à cause de tactiques médiocres, que l'on ne réussisse pas à repérer des sous-marins; de telles tactiques empêchèrent de détruire plusieurs *U-boats*, notamment durant l'offensive que menèrent les Allemands en 1942 dans le golfe du Saint-Laurent.

Il y avait aussi un problème de rivalité entre les services. L'ARC était très peu disposée à accepter le principe de base des méthodes anti-sous-marine qu'employaient les Britanniques, à savoir que les forces aériennes devaient fonctionner sous la direction appropriée de la marine. Même lorsque la MRC fut placée sous l'autorité d'un amiral américain, basé à Argentia (Terre-Neuve), à l'automne de 1943, l'ARC aida la MRC à obtenir le contrôle du nord-ouest de l'Atlantique en convenant que l'amiral canadien à Halifax devait exercer la direction opérationnelle de la Région aérienne de l'Est, mais les forces anti-sous-marins des deux services canadiens ne furent jamais intégrés aussi étroitement que les services britanniques équivalents.

Quelle que fût la mesure dans laquelle ces faiblesses amoindrirent l'efficacité de la Région aérienne de l'Est, l'ARC obtint des succès considérables dans la bataille de l'Atlantique. Si elle fut incapable, au moment où la guerre éclata, de faire plus que patrouiller les abords de Halifax et de Sydney avec des avions désuets munis d'un armement tout à fait inadéquat, vers la fin de 1943 ses avions attaquaient l'ennemi d'une manière efficace au milieu de l'océan. Des escadrons de la Région aérienne de l'Est détruisirent six sous-marins entre les mois de juillet 1942 – date de leur première victoire – et d'octobre 1943. Par la suite, les *U-boats* devinrent quasi inattaquables par la voie des airs en naviguant sous l'eau durant le jour. Ce n'est que très tard dans la guerre que l'ARC obtint le radar centimétrique et la technique Leigh Light qui lui permirent d'effectuer des attaques nocturnes.

Cependant, on ne saurait trop insister sur l'importance des escortes aériennes, même quand aucun sous-marin n'était coulé. En plongée, les *U-boats* se déplaçaient si lentement qu'il leur était difficile de se mettre en position pour attaquer. La solution que l'on trouva à ce problème fut de les faire opérer en groupe, ou, pour employer un terme plus imagé, en meute; selon cette tactique, des groupes de sous-marin s'efforçaient de lancer de nuit des attaques coordonnées, et il y eut des fois où cette méthode porta ses fruits. Il faut néanmoins mesurer le succès des escortes aériennes autant par le nombre de navires marchands non coulés que par le nombre de *U-boats* qui le furent, et le nombre de sous-marins perdus par rapport au nombre de navires coulés se révéla finalement trop lourd pour l'ennemi. Il suffisait de la présence d'un seul avion auprès d'un convoi pour que cela contrarie les projets d'une grosse meute de

sous-marins. Ralentis par la nécessité de se déplacer en plongée, les *U-boats* étaient souvent incapables d'atteindre de bonnes positions tactiques.

Une fois que les meutes de sous-marins furent vaincues, les difficultés stratégiques et tactiques que posèrent des *U-boats* perfectionnés (munis de tubes appelés *schnorkels* qui leur permettaient de "respirer" sous l'eau), rôdant dans les eaux où les gradients de température et de salinité empêchaient le sonar de les détecter, créèrent des défis remarquablement similaires à ceux auxquels firent face les forces anti-sous-marines d'après-guerre. Nul ne trouva une solution au problème durant les dix-huit derniers mois de la Deuxième Guerre mondiale, mais les efforts que l'on déploya dans ce sens furent instructifs. Les preuves que l'on a du décryptage par les Britanniques du trafic radio des *U-boats* montrent le rôle important que cela joua dans la lutte contre cette menace. Il s'agit là d'un sujet passionnant, sur lequel l'étude d'archives de guerre auparavant fermées continue de fournir de nouvelles informations. On en sait suffisamment pour confirmer que les aviateurs canadiens tirèrent parti de ces renseignements.

Cependant, à cause de problèmes inhérents aux opérations combinées de forces navales et aériennes pour lesquelles il n'existait pas d'entraînement conjoint, l'ARC fut incapable de mener à bonne fin une grande partie de ses efforts.

L'effort de la Région aérienne de l'Est ne fut qu'un élément parmi d'autres de la contribution de l'ARC à la Bataille de l'Atlantique. En vertu des accords relatifs au PEACB, cinq escadrons de l'ARC furent formés au sein du *Coastal Command* et envoyèrent par le fond ou aidèrent à détruire dix *U-boats* dans l'Atlantique Est. Un grand nombre de membres d'équipage aérien canadiens servirent aussi dans des escadrons du *Coastal Command* de la RAF et prirent part à nombre de ses victoires; durant les deux dernières années de la guerre, des équipages chevronnés provenant de l'EGADC renforcèrent des unités de l'ARC et de la RAF au sein du *Coastal Command*. Entre temps, le 162^e Escadron de la Région aérienne de l'Est opéra à partir de l'Islande sous la direction des Britanniques et, en trois mois, coula cinq *U-boats*, prit part à la destruction d'un sixième et vit le courage de l'un de ses pilotes récompensé par une Croix de Victoria décernée à titre posthume.

Les débuts de la guerre anti-sous-marins

Avant l'éclatement des hostilités, ni les Britanniques ni les Canadiens (qui se fiaient aux analyses de la situation faites par les Britanniques) ne prévoyaient la mesure dans laquelle les sous-marins menaceraient la route maritime vitale de l'Atlantique ou le rôle décisif que joueraient les avions dans la lutte contre les *U-boats*. Toutefois, vu les précédents de la Première Guerre mondiale, ces faits n'auraient pas dû être surprenants. En 1917, l'offensive des *U-boats* contre les navires marchands avait presque forcé la Grande-Bretagne à capituler, mais la *Royal Navy* avait surmonté avec succès cette difficulté en organisant les navires marchands en convois, escortés dans les eaux territoriales par des avions basés à terre. Le Canada, lui aussi, avait été directement exposé à cette nouvelle forme de guerre maritime. Quand des *U-boats* étaient entrés dans les eaux nord-américaines en 1918, le gouvernement canadien avait eu recours à des unités de l'Aéronavale des États-Unis, prêtées à l'éphémère SRAC, pour effectuer des patrouilles anti-sous-marines au large de Halifax et de Sydney.¹

Bien que les bombes anti-sous-marines de la Première Guerre mondiale ne fussent pas très efficaces, même des avions non armés "mettaient les convois presque à l'abri de toute attaque"² en restreignant considérablement la mobilité des *U-boats*. Les sous-marins, qui, en plongée, n'étaient capables de maintenir une vitesse que de quelques noeuds seulement, ne pouvaient suivre le convoi le plus lent, encore moins se mettre en position pour l'attaquer, sauf si par mégarde il se dirigeait vers eux; les *U-boats* opéraient donc la plupart du temps à la surface, où leurs moteurs diesels leur permettaient de se déplacer à des vitesses atteignant jusqu'à dix-huit noeuds, pendant que l'on rechargeait les batteries des moteurs électriques qui les propulsaient sous l'eau.³ Quand apparaissait un avion il fallait plonger immédiatement, car bien que le risque de destruction fût mince, l'équipage de l'avion pouvait appeler des navires anti-sous-marins. En plongeant, le sous-marin perdait une chance d'attaquer les navires qu'il poursuivait; il était également possible qu'il ne soit pas capable d'établir de nouveau le contact avec eux.

Pendant la majeure partie de la Deuxième Guerre mondiale, les *U-boats* furent capables de plonger à des profondeurs bien plus grandes que leurs prédécesseurs, mais n'eurent pas beaucoup plus de vitesse ou d'autonomie sous l'eau. Cependant, les leçons de 1917-1918 avaient été oubliées. La mise au point

d'équipement de détection sous-marine – l'*asdic*, nom donné au début au sonar (*Sound Navigation and Ranging*) dans les marines du Commonwealth – semblait promettre de pouvoir maîtriser la menace des sous-marins sans avoir besoin d'appui aérien. La RAF, pour sa part, était déterminée à préserver son indépendance de l'armée et de la marine en insistant sur les missions de bombardement stratégique. Ce n'est qu'à l'été de 1937 que le gouvernement passa outre aux objections de l'*Air Ministry* pour décider que la tâche principale du *Coastal Command*, qui avait été organisé l'année précédente, devrait être de collaborer avec la *Royal Navy*. Même alors, le rôle premier du *Coastal Command* était d'exécuter pour le compte de la flotte britannique des missions de reconnaissance contre les bâtiments de surface ennemis.⁴

Sur le plan du matériel, le *Coastal Command* était mal préparé en septembre 1939 pour faire la guerre aux sous-marins. Il possédait en tout 298 avions, dont 171 étaient disponibles pour effectuer des opérations; ce rapport était régi par des exigences d'entretien et il allait généralement en être de même pour les forces aériennes maritimes pendant toute la durée de la guerre. Toutefois, la plupart de ces avions, comme les Avro Anson qui équipaient dix des onze escadrons de reconnaissance générale basés à terre et qui possédaient un rayon de patrouille maximal de 320 km, n'avaient pas l'autonomie nécessaire pour couvrir de façon étendue les navires navigant à l'ouest des îles britanniques, où patrouillaient des *U-boats* de croisière. Les Anson, qui ne pouvaient emporter que 90 kg de bombes à la distance limite, ne pouvaient pas non plus transporter l'armement voulu pour couler un sous-marin. Seuls les Lockheed Hudson de fabrication américaine, qui entraient en service dans un seul escadron de reconnaissance générale, et les Short Sunderland de trois de six escadrons d'hydravions à coque avaient un rayon de patrouille (environ 560 et 885 km, respectivement) et une charge de bombes (450 et 900 kg) suffisants. Pendant de nombreux mois, cependant, cette dernière caractéristique ne revêtit dans une large mesure aucun intérêt pratique, car les bombes anti-sous-marines disponibles se révélaient quasi inutiles. Au cours d'attaques livrées en septembre 1939, les bombes rebondirent sur l'eau et explosèrent en l'air, causant des dommages fatals à l'avion qui les avait larguées. De plus, toucher un objectif aussi petit et insaisissable qu'un *U-boat* exigeait de lâcher un chapelet de bombes régulièrement espacées afin de produire une série d'explosions en travers de la coque étroite du sous-marin, qui manoeuvrait rapidement. Lorsque la guerre éclata, seuls les Hudson disposaient de mécanismes de largage d'armes convenables.⁵

Malgré tout, les avions du *Coastal Command* se révélèrent rapidement utiles dans le rôle d'"épouvantail". Les excellents résultats qu'obtenaient les avions pour ce qui était d'apercevoir des *U-boats* dans la Mer du Nord – ce qui retardait l'arrivée de ces derniers dans les zones opérationnelles en les contraignant à naviguer en plongée – amenèrent l'Amirauté à ordonner, le 13 septembre 1939, que le *Coastal Command* accorde maintenant à la guerre anti-sous-marine autant d'importance qu'aux mesures prises contre la flotte de surface ennemie.⁶

L'efficacité des opérations aériennes était en grande partie attribuable à l'excellente organisation qui avait été établie en 1937-1938 pour le commandement et la direction des forces aériennes maritimes et des forces navales. Les

escadrons du *Coastal Command* relevaient de trois (et plus tard de quatre) quartiers généraux de groupe, dont chacun était chargé de surveiller les eaux situées au large d'une section de la côte britannique. L'ordre de bataille était très souple; il était possible de transférer librement des escadrons ou des détachements d'un groupe à un autre suivant les besoins opérationnels. Les limites des zones que couvrait chaque groupe correspondaient étroitement à celles des commandements territoriaux de la *Royal Navy*, mais, fait plus important, les quartiers généraux des groupes étaient situés au même endroit que les quartiers généraux correspondants de la marine pour former trois (plus tard quatre) quartiers généraux combinés de zone, où les états-majors des deux services partageaient une salle des opérations commune. Les commandants de l'aviation et de la marine travaillaient côte à côte en utilisant une masse commune d'informations, de sorte que chaque service était en mesure de répondre rapidement aux demandes de l'autre. A un échelon supérieur, le quartier général du *Coastal Command*, qui se trouvait près de Londres, demeurait en liaison étroite avec l'Amirauté, qui agissait comme quartier général opérationnel chargé de diriger la répartition générale des forces maritimes de la Grande-Bretagne. Des officiers de marine affectés au *Coastal Command* s'assuraient que les opérations et les plans de l'aviation étaient fermement ancrés dans les réalités de la guerre maritime. Lorsqu'en avril 1941 l'Amirauté prit la direction opérationnelle du *Coastal Command*, l'accord ne fit qu'exposer sur papier un système déjà mûri dans la pratique: presque toutes les opérations étaient dirigées par les quartiers généraux combinés de zone, où les commandants de groupe aérien prescrivaient des programmes de vol qui étaient conformes aux exigences étendues que fixaient les commandants en chef correspondants de la marine.⁷

Le rassemblement et la diffusion efficaces de renseignements étaient un des grands avantages de l'association intime du *Coastal Command* avec l'Amirauté. La puissance des forces navales, des sous-marins en particulier, découle en grande partie de leur mobilité, qui leur permet de frapper à l'endroit et au moment où on ne les attend pas. Les renseignements concernant la position de l'ennemi sont une arme vitale, mais uniquement s'ils sont traités et transmis à des navires et à des avions opérationnels avant que le déploiement de la force opposée ne change d'une manière importante. Durant les dernières années de paix, l'Amirauté jeta les fondements d'un service de renseignements efficaces en établissant un Centre de renseignements opérationnels (CRO), comprenant une salle de dépistage de sous-marins, par laquelle étaient canalisées les données provenant de toutes les sources. Le moindre élément d'information était donc placé entre les mains des spécialistes les mieux qualifiés pour l'évaluer. De plus, le Centre était en mesure de communiquer directement avec les commandements opérationnels de la marine, les navires en mer et le *Coastal Command*, fournissant ainsi le plus rapidement possible aux forces maritimes les meilleurs renseignements disponibles.

Au début, en 1939-1940, le CRO ne put fournir que relativement peu d'informations, mais la situation s'améliora à mesure que l'Amirauté étendit son réseau de stations chargées d'intercepter le trafic radio et de déterminer la position des navires ennemis en effectuant des relèvements croisés à partir de

leurs transmissions, une technique connue sous le nom de radiogoniométrie. La Marine royale du Canada apporta son aide en créant un système de stations radiogoniométriques au Canada et à Terre-Neuve, système que dirigeait le quartier général du Service naval à Ottawa. Les méthodes employées et les indicatifs d'appel que l'on put obtenir des messages des Allemands fournirent des renseignements utiles, mais la valeur des messages interceptés s'accrut considérablement en mai et en juin 1941 quand le *Government Code and Cypher School* (École du chiffre), qui se trouvait à Bletchley Park, en Angleterre, perça le code naval ennemi et fournit au CRO la version déchiffrée des messages qu'émettaient les Allemands.⁸

Toutefois, l'excellence de l'organisation ne pouvait compenser la sérieuse faiblesse des forces anti-sous-marines britanniques quand, à l'été et à l'automne de 1940, la campagne des *U-boats* devint d'une efficacité mortelle. Entre les mois de septembre 1939 et de mai 1940, les *U-boats* avaient envoyé par le fond 200 navires marchands, mais 13 de ces derniers seulement faisaient partie de convois, et les Allemands avaient perdu 23 sous-marins, soit plus de la moitié de la force opérationnelle disponible en septembre 1939. La conquête de la France par les Allemands en mai et en juin 1940 détruisit cet équilibre. Aussitôt, les *U-boats* commencèrent à opérer à partir de ports situés dans le Golfe de Gascogne, qui présentait de grands avantages pour ce qui était d'attaquer les routes maritimes de l'Atlantique dont la Grande-Bretagne dépendait maintenant presque entièrement. Les sous-marins n'avaient plus besoin de parcourir les 450 milles qu'ils faisaient auparavant pour contourner le nord de l'Écosse, ralentis par les opérations de balayage que menaient les avions du *Coastal Command*. En conséquence, l'amiral Karl Dönitz, qui commandait la flotte sous-marine (*Befehlshaber der Unterseeboote*, ou BdU) fut de nouveau en mesure d'affecter en permanence quinze sous-marins aux opérations dans l'Atlantique, et ce, en dépit du fait que la construction de guerre ne serait pas en mesure de compenser ses pertes avant 1941.⁹

L'Amirauté dérouta bientôt les navires marchands vers l'Islande, aussi loin que possible des ports du Golfe de Gascogne. Il fallut toutefois du temps avant d'établir des installations permettant à la marine et à l'aviation de couvrir la nouvelle route, tandis que le manque d'avions et d'escorteurs s'aggrava par suite de la nécessité de retirer des forces affectées aux tâches anti-sous-marines dans le but de se protéger contre une invasion des Allemands. Ce n'est qu'en octobre que la *Royal Navy* fut en mesure d'étendre les escortes anti-sous-marines de convois du 17^e au 19^e degré de longitude ouest, soit de 350 à 425 milles environ au large de la côte de l'Irlande du Nord. À cette époque, la situation des avions du *Coastal Command* ne s'était pas beaucoup améliorée depuis le déclenchement des hostilités. Quatre escadrons et une partie de deux autres utilisaient encore des Avron Anson; tandis que des problèmes de conception et de fabrication, et la priorité que l'on accordait aux avions de chasse pour contrer l'offensive aérienne d'Hitler, retardaient la livraison d'appareils multimoteurs.¹⁰

Même si les patrouilles aériennes firent échouer les tentatives des Allemands pour s'approcher du nouveau point central du trafic transatlantique au large du Canal du Nord, entre l'Irlande du Nord et l'Écosse, les *U-boats* obtinrent des

succès renversants entre les mois de juin et d'octobre 1940. Durant cette période, ils coulèrent 217 navires, et ne perdirent que six des leurs sous les coups des Britanniques. Le plus inquiétant c'était que 73 des navires avaient été coulés alors qu'ils naviguaient en convois escortés, la majorité d'entre eux entre août et octobre quand Dönitz avait créé les premières attaques groupées. Auparavant, les sous-marins pourchassaient habituellement seuls des navires non escortés et attaquaient de jour. Le quartier général des sous-marins allemands ordonna maintenant que plusieurs sous-marins forment une "ligne de patrouille" en travers de la route probable des convois. Le *U-boat* qui entrait en contact avec les navires (de jour, habituellement) les filait à quelque distance, hors de portée de vue des escorteurs. Avec l'aide du *BdU*, il guidait ensuite le reste de la "meute" vers le convoi. Une fois réunis, les sous-marins attaquaient en même temps de nuit et en surface. Les Britanniques étaient impuissants: les avions du *Coastal Command* étaient aveugles la nuit, l'*asdic* ne pouvait normalement pas détecter les sous-marins en surface qui, grâce à leur silhouette basse, étaient presque invisibles dans le noir, et la vitesse que pouvaient atteindre les sous-marins en surface leur permettait de distancer un grand nombre d'escorteurs.¹¹ Toutefois, si l'on avait pu assurer de jour une couverture aérienne à grande distance au-dessus du convoi, cela aurait peut-être obligé les *U-boats* à plonger, ce qui les aurait empêché d'entrer en contact avec le convoi ou de se concentrer à temps.

Les catastrophes de l'été et de l'automne 1940 amenèrent le gouvernement britannique à donner la priorité à l'expansion et à l'amélioration des forces anti-sous-marines. Il y eut un point sur lequel l'Amirauté fut intransigeante depuis le déclenchement des hostilités: il était essentiel d'accroître considérablement l'appui aérien à longue distance. En novembre 1940, le *Coastal Command* possédait moins de cinq escadrons d'avions à grand rayon d'action; en juin 1941, malgré le déploiement d'avions maritimes sur d'autres théâtres, les groupes du Royaume-Uni comptaient neuf escadrons d'avions à grand rayon d'action. L'établissement de bases aériennes et navales en Irlande du Nord et en Islande permit de déployer de façon bien plus efficace les forces affermies. En avril 1941, la *Royal Navy* étendit ses escortes anti-sous-marines jusqu'au 35^e degré de longitude ouest et, le même mois, le *Coastal Command* commença à utiliser à partir de l'Islande un escadron de Sunderland et un détachement de Hudson.¹²

Des tactiques furent également mises au point pour contrer les meutes de sous-marins allemands. Le grand nombre de convois attaqués de nuit après qu'une couverture aérienne eut été assurée le jour précédent montra que la méthode employée, qui consistait à faire escorter par un seul avion, pendant quelques heures au moins, le plus grand nombre possible de convois, ne parvenait pas à repousser les sous-marins qui filaient ces derniers. Toutefois, si l'on parvenait à se débarrasser de ces sous-marins, on pouvait semer le reste de la meute. Le *Coastal Command* trouva une solution satisfaisante en introduisant des "tactiques offensives" en avril et en mai 1941. Chaque jour, plusieurs avions survolaient jusqu'à la distance maximale les routes de convoi. Des études sur les opérations antérieures semblèrent indiquer que les avions qui exécutaient de telles missions avaient trois fois plus de chances de repérer des *U-boats* que ceux tournaient en rond autour d'un convoi donné. Il demeurait néanmoins essentiel

d'escorter constamment les convois que des sous-marins filaient, surtout dans les heures qui précédaient le coucher du soleil, quand les sous-marins s'approchaient pour se mettre en position d'attaque. Heureusement, les opérations groupées exigeaient un important trafic radio qui permettait à l'Amirauté de déterminer quels convois étaient en danger. Le *Coastal Command* fut donc en mesure de cesser d'appuyer les convois qui ne couraient pas de risques et d'assurer une meilleure couverture à ceux qui en couraient.¹³

Le renforcement des forces anti-sous-marines britanniques et leurs tactiques aériennes offensives donnèrent des résultats impressionnants quand les Allemands renouvelèrent leurs attaques dans les voies d'accès du nord-ouest de l'Atlantique en 1941. Jusqu'à la fin de 1940, les *U-boats* s'étaient concentrés à l'est du 15^e degré de longitude ouest, mais en 1941, ils ne s'aventurèrent pas beaucoup au-delà du 17^e degré, soit à environ 560 km des bases aériennes de l'Irlande du Nord, distance jusqu'à laquelle patrouillaient régulièrement les avions du *Coastal Command*. Les escadrons qui commencèrent à opérer à partir de l'Islande, en avril, aidèrent à repousser les sous-marins quelque 560 km plus loin au large, soit au milieu de l'océan; à mesure que les sous-marins étaient repoussés des zones centrales de navigation, près des îles britanniques, cela donnait à l'Amirauté de la place où diriger les convois afin qu'ils évitent les meutes de sous-marins, dont le Service du renseignement pouvait souvent déterminer avec précision les positions. Ce fut l'efficacité croissante des mesures de défense dans le nord-est de l'Atlantique qui amena à deux reprises les *U-boats* à chasser au large de Terre-Neuve en 1941.¹⁴ Les Britanniques réagirent à la première de ces incursions en sollicitant l'appui des Canadiens: la création par la Marine royale du Canada de la Force d'escorte de Terre-Neuve (*Newfoundland Escort Force*) à Saint-Jean, dans le but de fournir des escortes anti-sous-marins dans l'Atlantique Ouest à partir de la fin du mois de mai 1941, et l'expansion des opérations de la Région aérienne de l'Est menées depuis Terre-Neuve.

La Grande-Bretagne et ses alliés tinrent en échec la menace des *U-boats* pendant l'année 1941, détruisant 31 sous-marins contre 18 l'année précédente. Même si le nombre de *U-boats* opérationnels passa de 22 en février à 86 en décembre, les pertes mensuelles les plus lourdes de navires marchands s'approchèrent de celles de la fin de 1940, mais sans jamais les égaler tout à fait. Malgré tout, les sous-marins allemands envoyèrent par le fond 427 navires en 1941, soit une douzaine de moins seulement qu'en 1940, et l'avenir était incertain, vu l'expansion de plus en plus rapide de la flotte de *U-boats*. Tout particulièrement, les mesures d'évitement qui avaient permis à tant de convois naviguant dans l'Atlantique Nord de ne pas être détectés ne seraient pas aussi efficaces, étant donnée que de plus en plus de sous-marins étaient déployés sur les routes de navigation, ou si, comme cela allait se produire en 1942, les Allemands avaient le dessus dans la bataille des renseignements navals.¹⁵

Les faits qui survinrent en 1941 confirmèrent les arguments de l'Amirauté et du *Coastal Command* selon lesquels la puissance aérienne était maintenant un élément vital de la défense du commerce. En juin, par exemple, six seulement des 57 navires coulés par des *U-boats* avaient été attaqués à moins de 560 km des

bases du *Coastal Command*. Le nombre de navires coulés augmentait de façon dramatique à des distances supérieures, où les avions existants n'étaient capables de patrouiller que de temps à autre, et au milieu de l'océan, hors de la portée des avions chargés d'assurer une couverture aérienne. Cependant, même un appui aérien de quelques heures à des distances extrêmes pouvait aider à repousser une meute de sous-marins ou amoindrir la sévérité de son attaque. Ce qu'il fallait, comme en prit conscience le *Coastal Command* au printemps et à l'été de 1941, c'était de stationner des appareils à long rayon d'action en Irlande du Nord, en Islande et à Terre-Neuve, de manière à ce qu'un convoi suivi ou attaqué puisse être aidé pendant toute la durée de la traversée. Le Consolidated B-24 Liberator, un bombardier de fabrication américaine, convenait bien à cette tâche; lorsque l'on retirait de ses réservoirs de carburant le lourd matériau auto-obturant qu'ils contenaient, cet appareil pouvait patrouiller jusqu'à un rayon de 1125 km et plus. Le 120^e Escadron de la RAF, équipé de neuf Liberator modifiés, commença à opérer à partir de Nutt's Corner, en Irlande du Nord, en septembre 1941.¹⁶ Presque aussitôt, toutefois, il sembla que l'*Air Ministry* fut disposé à laisser l'escadron s'"éteindre" en affectant les appareils de remplacement à des opérations de transport et de bombardement. Comme nous le verrons, le *Coastal Command* et l'ARC durent mener un long et difficile combat pour obtenir plus de bombardiers Liberator.

Appuyer les convois n'était qu'un moyen de faire échec aux *U-Boats*. Le succès des patrouilles menées dans la Mer du Nord en 1939-1940 pour ce qui était de repérer des sous-marins ennemis en transit inspira une autre méthode. La couverture renouvelée des eaux situées au nord et au nord-est de l'Écosse (la "zone de transit septentrionale", comme on l'appelait maintenant) au cours de 1941 donna de maigres résultats parce que seul un petit nombre de sous-marins nouvellement mis en service empruntaient cette route après avoir terminé leur entraînement dans la Baltique. Plus encourageant était le grand nombre de fois où les patrouilles aériennes menées au-dessus du golfe de Gascogne, qui avait commencé à l'été de 1941, avaient permis d'apercevoir des sous-marins, quand ces derniers s'approchaient de leurs bases opérationnelles le long de la côte française, ou les quittaient.¹⁷ En 1942, pendant que les meutes de *U-boats* de l'Atlantique se formaient hors de portée de tout avion, sauf des appareils basés à terre qui possédaient le plus grand rayon d'action, l'offensive dans le Golfe devint la principale responsabilité du *Coastal Command*, de même qu'un effort considérable dans la zone de transit septentrionale.

Si impressionnant qu'ait été le rôle joué par le *Coastal Command* en ce qui a trait au refoulement des *U-boats* durant les deux premières années de la guerre, les avions avaient eu remarquablement peu de succès pour ce qui était de les détruire. Veiller à "l'arrivée sûre et opportune des navires" était la mission première des forces maritimes de Grande-Bretagne, mais il était également nécessaire de couler des sous-marins pour éviter que, par la simple force du nombre, la flotte grandissante d'*U-boats* finisse par écraser les défenses. Il est certain que l'ambition qui animait chacun des membres du *Coastal Command* était de détruire l'ennemi et non pas seulement de le harceler.

Un fait capital fut la mise au point d'une arme aérienne efficace pour lutter

contre les sous-marins. La première grande percée fut la livraison de grenades anti-sous-marines de 450 livres, appelées Mark VII, aux escadrons opérationnels en juillet et en août 1940. Cependant, à cause du poids et de la forme de ces armes, seuls les hydravions à coque pouvaient les utiliser. La réponse à ce problème fut la création d'une nouvelle grenade de 250 livres (113 kg), la Mark VIII, que les escadrons reçurent au printemps de 1941. Le *Coastal Command*, toutefois, n'avait pas encore obtenu de succès décisifs: au mois de septembre 1941, en dépit de quelques 245 attaques depuis le début de la guerre, sa marque était de trois sous-marins coulés avec l'aide d'escorteurs de surface, un sous-marin qui avait capitulé et une poignée d'autres endommagés.¹⁸

Une étude du problème, réalisée à l'été de 1941, révéla que les avions auraient de bonnes chances d'endommager sérieusement les sous-marins s'ils les attaquaient pendant qu'ils étaient encore en surface, ou, au plus tard, dans les quinze secondes suivant leur immersion; après cela, à cause des mouvements imprévisibles des sous-marins, il y avait peu de possibilités que les explosifs aient un effet quelconque. Les réglages de profondeur utilisés à cette époque pour l'explosion des grenades anti-sous-marines larguées d'un avion, soit de 30 à 45 mètres, étaient dépassés. Pour détruire un sous-marin en surface, le réglage idéal était de 8 mètres; cependant, les détonateurs de marine employés à l'époque ne pouvaient être réglés à moins de 15 mètres. Une solution était d'utiliser des explosifs plus puissants. La plupart des grenades anti-sous-marines du *Coastal Command* étaient remplies d'Amatol, un explosif qui comprenait une forte proportion de TNT et avait environ la même puissance. À la fin du mois d'avril 1942, les escadrons commencèrent à recevoir des grenades au Torpex, un explosif qui donnait aux grenades 30 à 50 p.c. plus de puissance que celles remplies d'Amatol. A ce moment, on avait mis au point un détonateur amélioré, le Mark XIII, mais son réglage minimum de 34 pieds (10 mètres) était encore insuffisant pour détruire un sous-marin tout à fait émergé à cause du rayon d'efficacité de la grenade au Torpex, qui était de 19 pieds (6 mètres). Il y avait aussi d'autres améliorations à apporter pour contrebalancer la tendance qu'avait la grenade à ricocher sur l'eau après l'impact et pour empêcher la formation de bulles d'air qui retardaient l'action de la pression de l'eau sur le percuteur. Au mois de juillet 1942, la grenade Mark VIII avait été de nouveau modifiée par l'addition d'un nouveau percuteur, le Mark XIII Star. On apporta également ces améliorations à une nouvelle grenade anti-sous-marine aérienne, la Mark XI, qui était elle aussi en fabrication en juillet 1942. Les grenades explosaient maintenant entre 4,5 et 7,6 mètres: finalement, le *Coastal Command* avait les outils qu'il fallait pour couler des sous-marins.¹⁹

Pour obtenir des résultats efficaces, il importait que les attaques faites avec des grenades anti-sous-marines réglées pour exploser à faible profondeur soient rapides, précises et massives car un sous-marin pouvait plonger en moins de 25 secondes. À cette fin, le *Coastal Command* promulgua en juillet 1941 les premières instructions uniformes relatives aux attaques anti-sous-marines. Ces instructions furent révisées à la suite de l'introduction, un an plus tard, des grandes Mark VIII et Mark XI entièrement modifiées. Les avions devaient maintenant patrouiller à plus haute altitude, soit à 5000 pieds (1500 mètres)

lorsque le ciel était dégagé, et, autrement, près de la couche de nuages. En volant ainsi à haute altitude les avions avaient plus de chance d'apercevoir de loin un sous-marin et de le prendre par surprise; en effet, la vigie qui était installée dans le kiosque du sous-marin pouvait scruter l'horizon sans difficulté, mais devait s'étirer le cou pour voir si aucun avion n'apparaissait à haute altitude. Il n'y avait aucun avantage à voler à plus de 1 500 mètres, car les appareils anti-sous-marins, qui étaient peu maniables, ne pouvaient alors descendre au niveau d'attaque de 15 mètres avec assez de rapidité pour éviter que l'ennemi les repère et dispose du temps voulu pour plonger. Lorsqu'ils apercevaient un objectif, les avions devaient descendre en piqué aussi rapidement que possible et larguer toutes leurs grenades (à l'exception des plus gros appareils, comme le Liberator, qui pouvait transporter de très lourdes charges de bombes) à intervalles de 10 mètres (cette distance fut plus tard portée à 30 mètres lorsqu'il devint évident que les équipages ne pouvaient lâcher avec assez de précision un chapelet serré de bombes).²⁰

La prise de conscience que la surprise était un facteur essentiel fit apparaître le besoin d'utiliser un camouflage efficace. Le dessous d'un grand nombre d'avions du *Coastal Command* avait été noir mat jusqu'à ce que des essais réalisés au cours de l'été 1941 démontrent qu'il y avait de fortes chances que les vigies des sous-marins ne repèrent des avions peints en blanc qu'à 20 p.c. moins de distance que des avions peints en noir.²¹ quand à la fin de 1941 et au début de 1942 on peignit en blanc les avions anti-sous-marins du *Coastal Command*, ce fut, selon les mots d'un acteur, "une reconnaissance tacite des avantages d'une combinaison de couleurs que les mouettes et autres oiseaux de mer avaient adoptée quelques millions d'années plus tôt".²²

Le camouflage était une technique ancienne, mais l'idée de repérer les sous-marins en surface à l'aide de moyens électroniques était tout à fait moderne. Peu de temps avant la guerre, les recherches menées par les Britanniques dans le domaine de la radiogoniométrie, ou "radar" pour employer le nom donné plus tard à cette technique, avaient permis de créer de l'équipement de bord pouvant détecter des navires. Des appareils ASV furent installés pour la première fois dans des avions du *Coastal Command* au début de l'année 1940, mais leur efficacité était si limitée qu'ils n'étaient d'aucune utilité contre les objectifs de petite taille que constituaient les sous-marins. Les attaques de nuit qu'effectuèrent des *U-boats* en surface au cours de l'été et de l'automne 1940 firent accélérer les travaux relatifs à l'ASV Mark II qui, à l'instar du modèle initial, fonctionnait sur une longueur d'onde de 1,5 mètres; à la fin de juin 1941, la moitié environ des 272 principaux avions anti-sous-marins du *Coastal Command* étaient munis de l'équipement perfectionné. Les Hudson n'étaient équipés que de dispositifs d'antenne frontaux; les appareils de plus grande taille étaient également munis de dispositifs d'antenne le long du fuselage, lesquels couvraient les secteurs situés des deux côtés de l'avion. On fondait de grands espoirs dans cet équipement, à la fois pour effectuer des patrouilles de nuit et pour surprendre les *U-boats* de jour quand la visibilité était réduite. Même si l'expérience démontrait que l'ASV était régulièrement capable de repérer des sous-marins à six milles de distance et plus, les résultats furent décevants; seul

un nombre insignifiant de contacts fut fait grâce à l'ASV, et l'oeil humain continua d'être le principal instrument de recherche du *Coastal Command*. Le plus souvent, l'ASV enregistrait de faux contacts: débris flottants, baleines et icebergs; de plus, l'équipement était difficile à utiliser et enclin à tomber en panne s'il n'était pas entretenu soigneusement. La nuit, il était impossible de se diriger sur un contact, parce qu'à 1,5 km de distance ou moins, les vagues de la mer produisaient de forts échos qui masquaient l'objectif.²³

La solution aux problèmes des attaques de nuit fut le "Leigh Light", un projecteur aérien de 24 pouces (60 cm) nommé d'après son inventeur, le commandant d'aviation H. de V. Leigh, un officier d'état-major du Quartier général du *Coastal Command*. Ce dispositif léger pouvait produire un puissant faisceau lumineux pendant trente secondes, ce qui suffisait pour éclairer une cible durant le dernier mille d'approche. Quoique Leigh eût créé la première version de son dispositif à la fin de 1940, l'inertie des bureaucrates, de même que des propositions concurrentes, en retardèrent l'installation (au début dans des Vickers Wellington pour servir dans le golfe de Gascogne) jusqu'au printemps de 1942. Lorsque les Wellington commencèrent à exécuter des patrouilles de nuit au début du mois de juin, les résultats qu'ils obtinrent montrèrent rapidement que l'utilisation combinée de l'ASV et du Projecteur Leigh était des plus efficaces: deux sous-marins furent ainsi détruits et un autre endommagé.²⁴

Même s'il allait falloir attendre sept autres mois avant que le Projecteur Leigh ne permette de remporter une deuxième victoire, cette réalisation marque le début d'une période où l'entraînement, les tactiques et l'équipement améliorés du *Coastal Command* se conjuguèrent pour faire des avions basés à terre l'instrument le plus efficace qui existait pour détruire les *U-boats*. Pendant le premier semestre de 1942, les avions du *Coastal Command* firent 82 attaques mais ne coulèrent que deux sous-marins et partagèrent une troisième victoire avec la *Royal Navy*. Entre les mois de juillet et de décembre 1942, 299 attaques se soldèrent par 24 victoires (cinq en Méditerranée, cinq dans le golfe de Gascogne, deux dans la zone de transit septentrionale et douze en escortant des convois dans l'Atlantique). Si l'on compte les victoires remportées par des avions américains et par la Région aérienne de l'Est de l'ARC, des avions basés à terre coulèrent 34 sous-marins allemands et italiens pendant la seconde moitié de 1942, contre 31 pour les navires.²⁵

Le *Coastal Command* avait révolutionné la guerre anti-sous-marine entre le printemps 1941 et l'été 1942. C'est durant cette période, et dans une grande mesure pour cette raison, que les *U-boats* apparurent dans les eaux canadiennes. La Région aérienne de l'Est, qui s'occupait d'escorter de près des convois et d'effectuer des patrouilles après que l'on eut signalé, presque toujours à tort, une activité ennemie, dut soudainement sortir de son train-train et s'adapter à une nouvelle forme de guerre dont les armes et les tactiques changeaient rapidement, toujours dans le sens de techniques plus complexes et d'exigences plus sévères tant pour le personnel navigant que pour le personnel au sol. En même temps, la Région éprouva de graves difficultés de croissance, se débattant avec des problèmes fondamentaux d'organisation, de matériel et de personnel (y compris les questions complexes de coordination suscitées par la présence de forces

aériennes américaines à Terre-Neuve). Le lecteur se souviendra avoir lu au chapitre 10 que l'aviation avait de graves problèmes avec le terrain accidenté et les conditions atmosphériques inclementes; la Région aérienne de l'Est avait dû se bâtir à partir de presque rien et avec de maigres ressources dans l'ombre de l'effort de guerre outre-mer du Canada.

La Région aérienne de l'Est avait reçu le 20 mai 1941 le premier renseignement sûr concernant la présence d'un *U-boat* à l'extrême portée des avions basés à Terre-Neuve. Le besoin d'affermir les opérations aériennes menées à partir de l'île était évident, mais les difficultés l'étaient tout autant. Les quinze Douglas Digby du 10^e Escadron de bombardement et de reconnaissance stationné à Gander étaient les seuls avions de patrouille opérationnels se trouvant à Terre-Neuve; le rayon d'action maximal de ces appareils était d'environ 560 km. Lorsque le temps était mauvais – ce qui était impossible à prévoir avec précision plus de douze heures à l'avance – il n'y avait pas d'aérodrome de dégagement. Les efforts qu'avaient déployés les Canadiens pour obtenir un avion plus convenable – l'hydravion à coque Consolidated PBY/Catalina, qui avait un rayon d'action d'environ 965 km et n'avait pas besoin d'aérodrome – avaient échoué parce qu'à l'époque tout laissait à penser que les *U-boats* continueraient de se concentrer dans l'est de l'Atlantique. Ainsi que nous l'avons vu au chapitre 10, la poussée des Allemands vers Terre-Neuve persuada les Britanniques de détourner neuf Catalina vers la Région aérienne de l'Est à la fin du mois de mai. Au début de juillet, on avait transféré du personnel du 5^e Escadron de bombardement et de reconnaissance pour faire voler les nouveaux avions, et le premier escadron d'avions à long rayon d'action de l'ARC – le 116^e de bombardement et de reconnaissance – avait vu le jour à Dartmouth, en Nouvelle-Écosse.²⁶

Le 7 juillet, le commandant d'aviation F.S. Carpenter se posa avec le premier Catalina à Botwood, près de Gander, et trois autres se joignirent bientôt à lui. Ce détachement de quatre hydravions du 116^e Escadron constitua la seule unité pouvant parcourir de longues distances au-dessus du nord-ouest de l'Atlantique et même celle-ci allait devoir être retirée à l'arrivée de l'hiver lorsque les glaces de Botwood ne permettraient plus d'utiliser les hydravions. Dix-huit PBY (Catalina) de la marine des États-Unis, basés à Argentia, et les six Digby du 21^e Escadron des USAAF basé à Gander continuèrent de patrouiller au-dessus de l'Atlantique, mais on ne pouvait pas compter sur eux pour défendre le commerce ou attaquer les forces allemandes. Les Américains, après tout, n'étaient pas en guerre. Leurs opérations n'étaient pas coordonnées avec celles de l'ARC et, sans fréquences radio et codes communs, les Américains et les Canadiens ne pouvaient même pas parler entre eux.²⁷

Les escadrons plus nombreux de l'ARC qui se trouvaient sur le continent étaient, évidemment, bien trop loin des secteurs où opéraient les *U-boats* en 1941, et à l'époque où les premiers Catalina arrivèrent à Botwood, cela était également vrai pour les escadrons basés à Terre-Neuve. L'incursion des *U-boats* dans le nord-ouest de l'Atlantique avait eu pour but de trouver des points faibles dans les mesures de défense de la navigation commerciale; c'est toutefois en même temps que le Service britannique du renseignement avait percé le code

naval allemand (Code Enigme). Ce fait permit d'avertir le 20 mai que des *U-boats* se trouvaient à portée des avions basés à Terre-Neuve et de fournir des renseignements assez précis pour faire passer tous les convois loin du danger. Voyant ses projets anéantis, Dönitz avait retiré tous ses sous-marins à la fin de juin. Mais la percée du code allemand avait à ce moment mis en branle une série d'événements qui conférèrent au Canada des responsabilités d'une envergure inattendue.²⁸

L'affectation de forces aériennes et navales canadiennes au convoiement de navires traversant l'océan et à des patrouilles de longue distance n'entraînait pas dans le cadre du Plan ABC-1 (l'aboutissement des discussions tenues par les états-majors britannique et américain entre les mois de janvier et de mars 1941) ou du plan ABC-22, le plan canado-américain relatif à la défense de l'hémisphère. Dans les deux cas, les responsabilités du Canada avaient trait à la défense locale du territoire et des eaux territoriales du Canada. La création de la force d'escorte de Terre-Neuve de la MRC fut une mesure provisoire ayant pour but d'escorter des convois dans l'Atlantique Ouest jusqu'à ce que la marine des États-Unis puisse exercer sa force considérable sur la région. De même, on se demande si la RAF aurait cédé neuf hydravions à coque sans avoir de preuve de la présence de *U-boats* dans l'Atlantique Ouest, et il est certain qu'une fois que s'installèrent à Terre-neuve des avions à grand rayon d'action et des escorteurs des États-Unis, les gouvernements tant britannique qu'américain s'attendirent à ce que le Canada confie aux forces américaines la responsabilité de la protection du commerce pour reprendre ensuite ses fonction limitées de défense locale. Ce n'était pas tout à fait ce que les Canadiens avaient en tête.²⁹

L'ARC et la MRC cherchaient déjà à créer un système de défense du commerce qui suivait le même plan que celui du *Coastal Command* et de la *Royal Navy*. L'ARC envoya des observateurs au *Coastal Command*; parmi les premiers d'entre eux se trouvait le commodore de l'Air N.R. Anderson, le commandant de la Région aérienne de l'Est, qui allait devenir plus tard représentant et chef adjoint de l'état-major de l'Air. Le 5 juin, il envoya le message suivant au Canada:

Ai compris que le Sous-commandement naval sera établi Saint-Jean, Terre-Neuve, pour contrôler navires d'escorte maritime basés au même endroit. Comme avions de la RAE basés à Terre-Neuve collaboreront, recommande que QG du Groupe soit établi immédiatement à Saint-Jean, formant QG combiné avec Marine. . . Essentiel que QG du Groupe à Saint-Jean et bases opérationnelles de Terre-Neuve soient reliés par téléscripteur à QG RAE, HALIFAX. Les comptes rendus opérationnels et de renseignement doivent être transmis rapidement entre *Coastal Command* RAF et RAE; système Birdlip du ministère de l'Air de Terre-Neuve disponible à cette fin. Également essentiel d'uniformiser maintenant les fréquences opérationnelles utilisées par les deux Régions aériennes responsables opérations Atlantique pour faciliter collaboration et garantir que navires d'escorte, forces navales et bases côtières reçoivent sur-le-champ rapports sur sous-marins aperçus émanant de l'une ou l'autre Région. Recommande que la RAE adopte immédiatement, si équipement le permet, les fréquences utilisées par *Coastal Command*. *Coastal Command* et Amirauté d'accord avec recommandations relatives à