

Le creuset de la guerre 1939-1945

Brereton Greenhous, Stephen J. Harris,
William C. Johnston et William G.P. Rawling

Histoire officielle de l'Aviation royale canadienne, tome III



Le creuset de la guerre 1939-1945

Histoire officielle de l'Aviation royale canadienne, tome III

Brereton Greenhous, Stephen J. Harris,
William C. Johnston et William G.P. Rawling

Environ quarante pour cent des aviateurs canadiens affectés outre-mer durant la Seconde Guerre mondiale ont servi dans des escadrons de l'ARC. Voici leur histoire. De l'engagement de l'Escadron n° 1 (qui deviendra le 401) dans la Bataille d'Angleterre le 18 août 1940 jusqu'aux dernières livraisons faites par les Escadrons 435 et 436 en Birmanie tard en août 1945, les unités de l'ARC ont été de tous les principaux commandements, sur presque tous les fronts. Jours et nuits ils volaient en missions de combat aérien, de bombardement stratégique, d'interdiction, d'appui aérien rapproché, de photo-reconnaissance, de transport tactique, en patrouilles anti-sous-marines ou contre le trafic maritime.

Le creuset de la guerre comprend cinq parties : la politique de l'air, la guerre aérienne, la guerre aéronavale, la guerre de bombardement et le transport aérien. Les auteurs y font œuvre originale en montrant l'influence des officiers supérieurs de l'ARC sur la formulation de la politique de l'air canadienne et comment on a laissé ces officiers « canadianiser » l'ARC.

Plusieurs opérations sont décrites en détail grâce à une grande variété de sources. On y apprend comment la campagne d'attrition du Fighter Command au-dessus de la France en 1941-1942 a échoué et comment le Groupe n° 83, de la 2^e Force aérienne tactique, a soutenu la 2^e Armée britannique. Les frappes contre le trafic maritime des escadrons du *Coastal Command* reçoivent enfin l'attention qu'elles méritent. Et la bataille entre le Groupe n° 6 et les chasseurs de nuit allemands est placée dans le contexte des mesures et contre-mesures électroniques développées par les deux camps.

L'effectif de l'ARC, de 4 061 officiers et aviateurs le 1^{er} septembre 1939, s'est gonflé à plus de 263 000 hommes et femmes à la fin de la guerre. Cette nouvelle et monumentale histoire, soigneusement illustrée, établit comment ces Canadiens

Le creuset de la guerre, 1939-1945
Histoire officielle de l'Aviation royale canadienne

GREENHOUS / HARRIS / JOHNSTON / RAWLING

Circle points section

Hayk Jirvik

Le 162^e escadron (BR) de la défense territoriale a opéré à partir de l'Islande, du 25 janvier 1944 au 31 mai 1945. Voir le tome II à ce sujet.

Les bases des escadrons de chasseurs et de chasseurs-bombardiers de l'Europe du Nord-Ouest n'apparaissent pas ici.

LOS PRIES.

• 3

KELLES

• PRAGUE

VIENNE

10

11

Treatment for Osteo-

OCEAN

ATLANTIQUE

Figure 1

Mon.

ARMANDO TESTA JR.

41

Digitized

A. Langjehan

LE CREUSET DE LA GUERRE, 1939-1945

HISTOIRE OFFICIELLE DE
L'AVIATION ROYALE DU CANADA
TOME III



BRERETON GREENHOUS
STEPHEN J. HARRIS
WILLIAM C. JOHNSTON
et
WILLIAM G.P. RAWLING

Le creuset de la guerre, 1939-1945

Histoire officielle de
l'Aviation royale du Canada
Tome III

Responsable de l'édition française
Serge Bernier
Cartes et graphiques de
William R. Constable

Publié par le ministère de la Défense nationale et Travaux Publics et Services
Gouvernementaux Canada – Les éditions du gouvernement du Canada.

© Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, 1999.

Ministère des Approvisionnements et Services Canada 1994

Publié par le ministère de la Défense nationale et Travaux Publics et Services
Gouvernementaux Canada – Les éditions du gouvernement du Canada.

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire ou de transmettre le contenu de la présente publication, sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, enregistrement sur support magnétique, reproduction électronique, mécanique, photographique, ou autre, ou de l'emmagasinier dans un système de recouvrement, sans l'autorisation écrite préalable du ministre des Travaux publics et Services gouvernementaux.

Imprimé au Canada

ISBN 0-662-84362-2

Numéro de catalogue du gouvernement D2-63/3-2000F



Imprimé sur papier sans acide

Données de catalogage avant publication (Canada)

Vedette principale au titre :

Histoire officielle de l'Aviation royale du Canada. Tome III.

Publ. aussi en anglais sous le titre: The official history of the Royal Canadian Air Force.

Sommaire : Tome I. Les aviateurs canadiens dans la première guerre mondiale / S.F. Wise. – T. II. La création d'une aviation militaire nationale / W.A.B. Douglas. – T. III. Le creuset de la guerre, 1939–1945 / Brereton Greenhous ... [et al.].

Comprend des références bibliographiques.

ISBN 0-662-84362-2

No de cat. D2-63/3-2000F

1. Canada. Aviation royale du Canada – Histoire. 2. Guerre, 1914–1918 (Mondiale, 1^{re}) – Opérations aériennes canadiennes. 3. Guerre, 1939–1945 (Mondiale, 2^e) – Opérations aériennes canadiennes. I. Wise, S.F. (Sydney Francis), 1924–. Les aviateurs canadiens dans la première guerre mondiale. II. Douglas, W.A.B. (William Alexander Binny), 1929–. Crédit d'une aviation militaire nationale. III. Greenhous, Brereton, 1929–. Le creuset de la guerre, 1939–1945. IV. Canada. Défense nationale. V. Canada. Aviation royale.

00635.C21657 2000 358.4'00971 COO-9800072-7

Les illustrations de ce livre proviennent du ministère de la Défense nationale du Canada et de l'Imperial War Museum de Londres, en Angleterre. La permission de les reproduire est accordée par les présentes. Les codes qui apparaissent à la suite des sous-titres signalent des numéros des négatifs des photos conservées au MN (PL, PMR, RE, HC, PT, LMG, MSG, EMR) et au IWM (B, C, CH, CL, H, HV).

Nota : Dans la préparation de cet ouvrage, les auteurs ont eu libre accès aux documents officiels conservés au ministère de la Défense nationale. Ils prennent à leur compte les conclusions qu'ils en ont tirées et les opinions qu'ils expriment sans engager en rien la responsabilité du Ministère quant à l'interprétation ou à la présentation des faits.

Texte français établi par Jacques Janson et vérifié par Jean Pariseau. Publié en anglais sous le titre *The Crucible of War, 1939–1945* par University of Toronto Press (Canada).

Table des matières

Cartes et illustrations	vii
Remerciements	xi
Glossaire des abréviations, acronymes et noms de code	xiii
Lexique des grades dans l'ARC	xxiii
Introduction générale	xxv

Première Partie : La politique de l'air

Introduction	13
1 La reconstitution d'une force aérienne coloniale	
Septembre 1939-mai 1941	16
2 Les bases de la canadianisation (juin 1941-juin 1942)	47
3 Luttes et dissensions (juin 1942-mai 1945)	82
4 Le dépeçage d'un tigre de papier (1943-1945)	114

Deuxième Partie : La guerre aérienne

Introduction	173
5 L'établissement d'une présence (1940)	177
6 Le passage à l'offensive (1941-1942)	214
7 Le tournant de la guerre (1942-1943)	248
8 Les préparatifs du jour J (1943-1944)	286
9 La campagne de Normandie (juin-août 1944)	317
10 Les dernières batailles (1944-1945)	350

Troisième Partie : La guerre aéronavale

Introduction	405
11 La guerre anti-sous-marins dans les eaux de l'Europe et	
de l'Extrême-Orient (1941-1945)	408
12 À la recherche d'une force de frappe (1940-1942)	450
13 Une force dont il faut tenir compte (1943-1945)	480

Quatrième Partie : La guerre de bombardement

Introduction	563
14 L'origine d'une offensive de bombardement (1933-1941)	568
15 L'offensive en péril (automne 1941-printemps 1942)	597
16 L'expansion du <i>Bomber Command</i> (été 1942)	633
17 La formation du 6 ^e Groupe (ARC) (automne 1942-printemps 1943)	673
18 Les vacillations du 6 ^e groupe (printemps et été 1943)	708
19 À l'ère de l'électronique : Hambourg et la suite (juillet-octobre 1943)	744
20 Jusqu'à Berlin (novembre-décembre 1943)	787
21 Berlin, le mouillage de mines et les préparatifs de l'opération Overlord (janvier-avril 1944)	821
22 Aux ordres du commandement supérieur du corps expéditionnaire allié (avril-septembre 1944)	859
23 Armagédon au-dessus de l'Allemagne (septembre 1944-mai 1945)	894

Cinquième Partie : Le transport aérien

Introduction	943
24 L'aérotransport en Europe et en Asie du Sud-Est (1944-1945)	945

Appendices

A : Pertes de l'ARC outre-mer	982
B : Nominations des cadres supérieurs de l'ARC	983

Renvois	989
---------	-----

Index	1113
-------	------

Cartes, illustrations et tableaux

Cartes

- Opérations de l'Aviation royale du Canada outre-mer (1940-1946) *intérieur des couvertures*
- Objectifs attaqués par l'ARC et ses bases durant les opérations Circus et Ramrod en 1941 227
- Objectifs attaqués par l'ARC et ses bases durant les opérations Circus et Ramrod (jan.-août 1942) 236
- « Opération Jubilee » - Le raid de Dieppe, 19 août 1942 251
- 417^e Escadron (juin 1942-mai 1945) 272
- Rayon d'action des chasseurs partant de Tangmere et zones d'opérations des groupes pour l'opération Overlord, 6 juin 1944 326
- Les escadres de l'ARC dans le nord-ouest de l'Europe en rapport avec le front à certaines dates précisées, 6 juin 1944-7 mai 1945 (*entre 356 et 357*)
- Opération Bodenplatte, 1^{er} janvier 1945 372
- Aires d'opérations du 413^e Escadron (1942-1944) 416
- Opérations aéromaritimes dans le nord-ouest de l'Europe (1941-1945) (*entre 420 et 421*)
- Opérations contre le trafic maritime sur les côtes néerlandaises (1941-1945) 459
- Opérations contre le trafic maritime sur les côtes norvégiennes (1943-1945) 488
- Défenses des chasseurs de nuit allemands et le *Bomber Command* (mai 1940) 585
- Défenses des chasseurs de nuit allemands et le *Bomber Command* (décembre 1940) 586
- Défenses des chasseurs de nuit allemands et le *Bomber Command* (mars 1941) 607
- Défenses des chasseurs de nuit allemands et le *Bomber Command* (février 1942) 608
- Système défensif allemand (31 décembre 1941) 634
- Les bases du 6^e groupe dans la Vallée de York (*entre 644 et 645*)
- Opérations en Méditerranée de la 331^e Escadre (26 juin-6 octobre 1943) 697

- Défenses des chasseurs de nuit allemands et le *Bomber Command* (septembre 1942) 714
 Défenses des chasseurs de nuit allemands et le *Bomber Command* (juillet 1943) 715
 Kassel, 22/23 octobre 1943, position des bombardiers à 20 h 40, en route vers l'objectif 781
 Les installations de radar de la *Luftwaffe* (1944-1945) 806
 Déploiement des chasseurs de nuit de la *Luftwaffe* (mars 1944) 835
 Opérations de mouillage de mines du 6^e Groupe (1943-1945) (*entre* 836 et 837)
 Opérations de nuit, 20/21 avril 1944 862
 Opérations de nuit, 6/7 octobre 1944, sur Dortmund 899
 Objectifs du 6^e groupe (1943-1945) (*entre* 900 et 901)
 Déploiement des chasseurs de nuit de la *Luftwaffe*, novembre 1944 915
 Couverture du système allemand de radar préalerte novembre 1944 916
 Opérations de nuit - 5/6 janvier 1945 - Hanovre 920
 Opérations des 435^e et 436^e Escadrons (octobre 1944-septembre 1945) 965

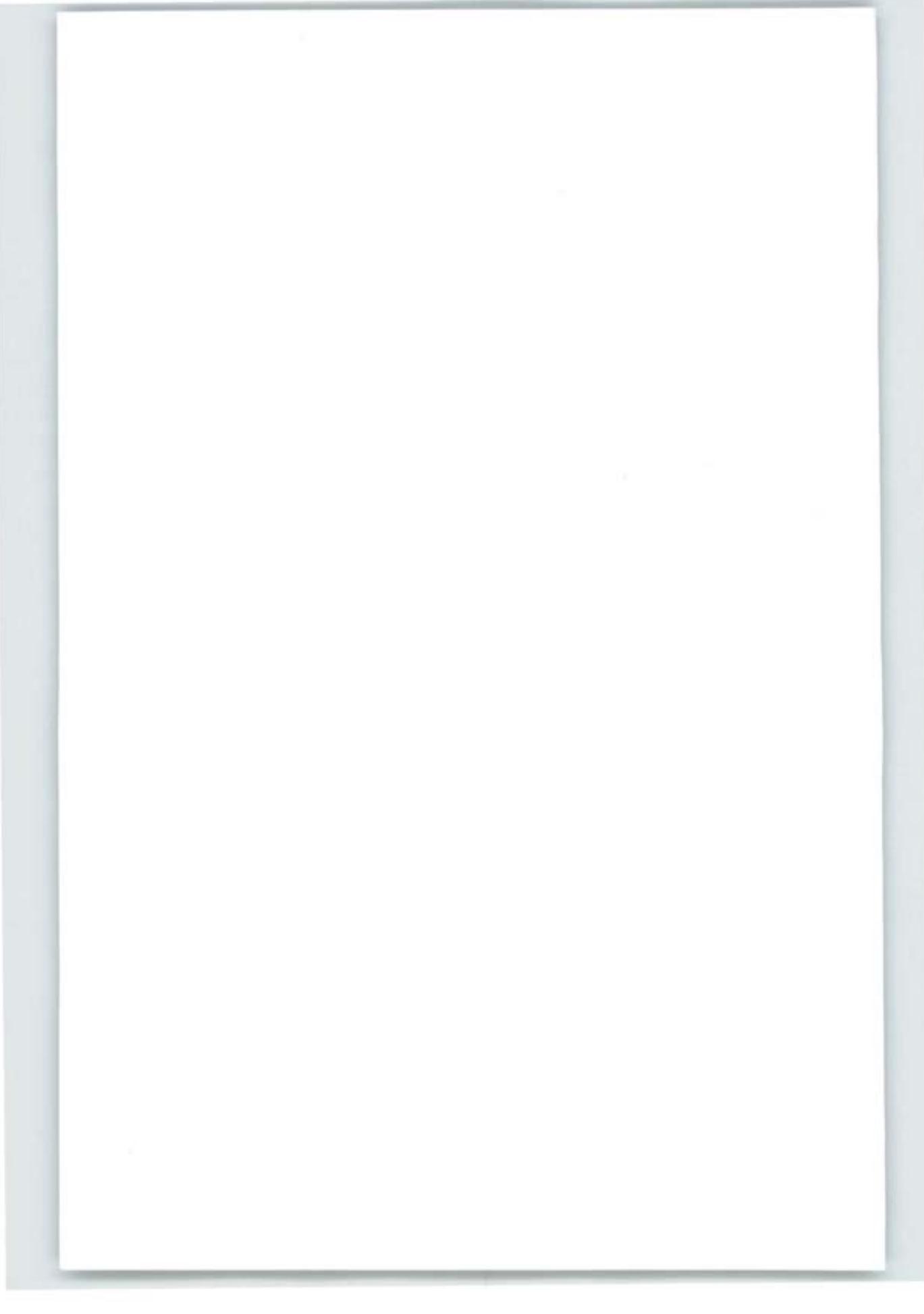
Illustrations

- L'effectif des escadrons de l'ARC (1939-1945) 42
 Ordre de bataille de l'ARC d'outre-mer - Chasse et coopération avec l'armée 192-3
 83^e Groupe (mixte) 290
 Organisation des terrains d'aviation du 83^e groupe 295
 Ordre de bataille de l'ARC d'outre-mer - Reconnaissance et frappe maritime 410
 Efficacité relative des bombardiers : effort des travailleurs britanniques permettant au *Bomber Command* de larguer une tonne de bombes-toutes cibles, (1943) 653
 Ordre de bataille de l'ARC d'outre-mer dans le *Bomber Command* 689
 Précision des bombardements de nuit sur les villes allemandes (excluant Berlin) 711
 Taux des pertes par groupe, opérations de nuit des Wellington (janvier-octobre 1943) 737
 Taux des pertes par groupe, opérations de nuit des Halifax (janvier 1943-avril 1945) (*entre* 740 et 741)
 Taux des pertes par groupe, opérations de nuit des Lancaster (janvier 1943-avril 1945) (*entre* 740 et 741)
 La guerre électronique en 1942 : principales mesures et contre-mesures 746
 La guerre électronique : "Window" (1943-1945) 747
 La guerre électronique : principaux ajouts en 1943 ("Window" exclu) 760
 Distribution théorique et réelle des pertes des escadrons du *Bomber Command* lors des raids sur des objectifs allemands (mai-septembre 1943) 775
 La guerre électronique : principaux ajouts en 1944-1945 ("Window" exclu) 792

Raids du 6 ^e groupe à l'hiver 1943-1944 dans le nord-est de l'Allemagne	803
Raids du 6 ^e Groupe à l'hiver 1943-1944 dans le sud de l'Allemagne	803
Relation entre les taux de pertes et le pourcentage des équipages survivant à	
10, 20 et 30 opérations	816
Précision des bombardements durant les opérations nocturnes (1942-1944)	829
Tonnage de bombes larguées par le <i>Bomber Command</i> (y compris le 6 ^e Groupe) et la <i>Eighth US Air Force</i>	847
Quartier général du 6 ^e Groupe (ARC) (juin 1944)	868
Statistiques à retenir du 6 ^e Groupe	902
Taux de pertes par groupe, opérations de jour des Halifax (juillet 1944-mars 1945)	907
Taux de pertes par groupe, opérations de jour des Lancaster (juillet 1944-avril 1945)	907
Registre de maintenance des avions du 6 ^e Groupe (1943-1945)	918
Ordre de bataille de l'ARC outre-mer - Transport	949

Tableaux

1 Personnel de l'ARC stationné outre-mer (1941-1945)	51
2 Taux de canadianisation (1941-1945)	59
3 Évolution du <i>Bomber Command</i> (27 mars 1941-4 février 1943)	621
4 Taux de pertes du <i>Bomber Commander</i> lors des opérations de nuit, par groupe (février-juillet 1943)	732
5 Nombre prévu d'escadrons (juin-décembre 1943)	766
6 Réponses du radar H2S Mark II sur des villes allemandes choisies	767
7 Poste d'équipage et survie dans les avions du <i>Bomber Command</i> (janvier-juin 1943)	815
8 Pertes subies lors des opérations du <i>Bomber Command</i> (mars-mai 1944)	867
9 Taux de pertes du <i>Bomber Command</i> selon les groupes (mars-mai 1944)	867
10 Opérations du 6 ^e groupe (janvier-août 1944)	891



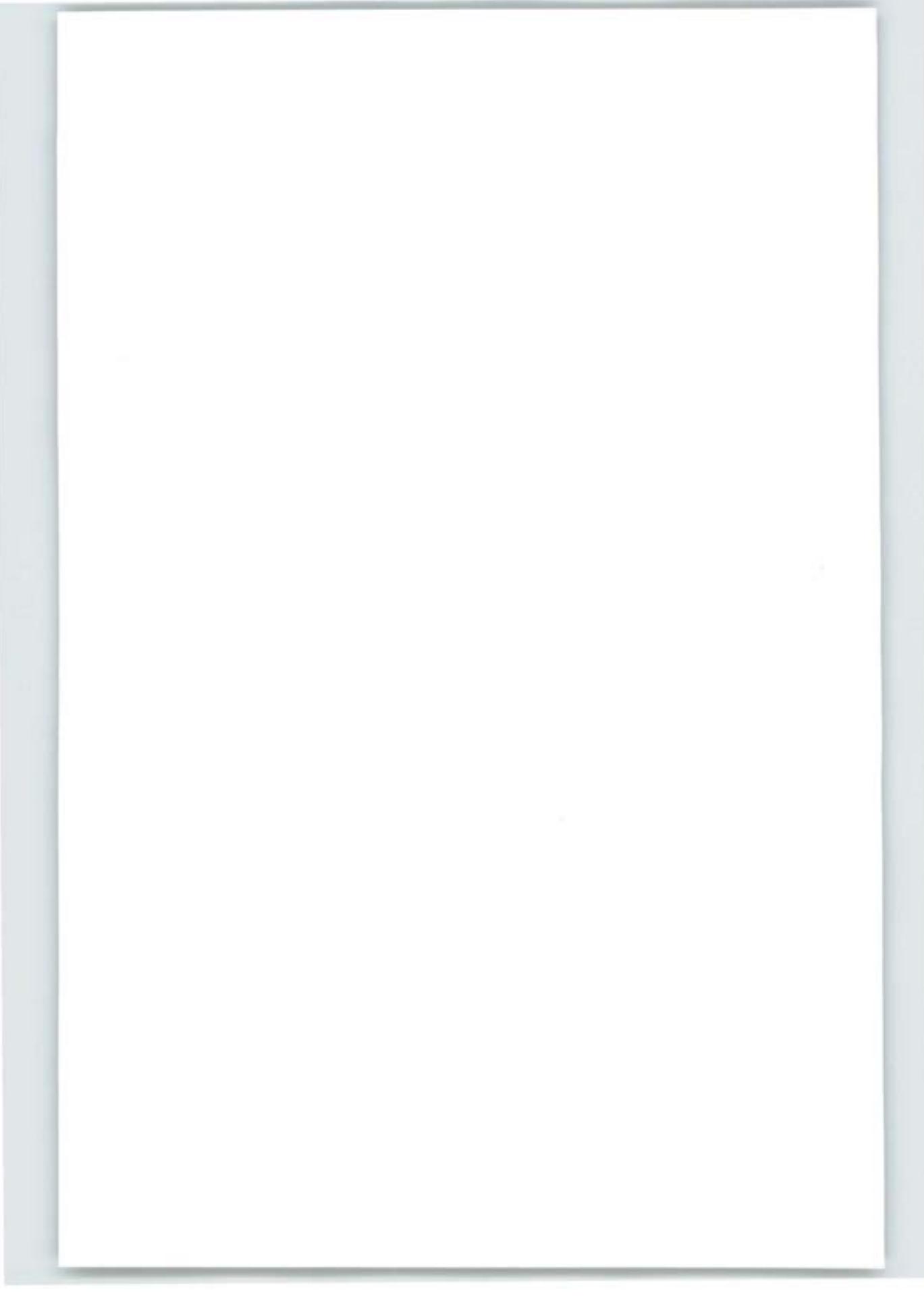
Remerciements

Nous souhaitons remercier M. W.A.B. Douglas, directeur général du Service historique du ministère de la Défense nationale, ses historiens successifs, M. G. Norman Hillmer et M. Roger Sarty, et son agent principal des archives M. Owen Cooke. Sans leur soutien enthousiaste et généreux pendant ces dix dernières années, la rédaction de ce volume aurait demandé beaucoup plus de temps ou n'aurait, peut-être, jamais été réalisée.

Nous devons aussi remercier l'*Air Historical Branch du Ministry of Defence* et le *Public Record Office* de Londres en Angleterre; le *Militärgeschichtliches Forschungsamt* de Fribourg en Allemagne; les Archives nationales du Canada à Ottawa et le dépôt des cartes des Forces canadiennes de leur aide généreuse.

De nombreuses personnes (citées par ordre alphabétique, sans grade ou titre, de peur de commettre quelques erreurs graves) nous ont également beaucoup aidés. Nous les en remercions grandement et nous espérons ne pas en avoir oublié une seule. Parmi les bienfaiteurs importants, qui préparèrent les textes ou ébauchèrent les chapitres, fournirent des traductions, offrirent leur expertise et les découvertes de leurs travaux ou menèrent des projets de recherche particulièrement importants pour nous, nous citerons : John Armstrong, Tom Belton, Michael Bitten, Andrew Byrne, John Campbell, Rob-Roy Douglas, Hugh Halliday, Norman Hillmer, Bill McAndrew, Brian McCormack, Terry Melnyk, Vincent Rigby, Carl Vincent, Marcus Weinberger et David Wiens.

Vince Bezeau, Suzanne Bourgeois, David Camfield, Isabel Campbell, Karen Collett, Hélène Desjardins, Lisa Dillon, Greg Donaghy, Bob Garcia, Dan German, David Hall, Fainula Kurji, Réal Laurin, Gloria McKeigan, Marc Milner, Faye Nicholson, Donna Porter, Ray Proulx, Sylvia Roberts, Christine Rowe, Andrea Schlecht, Herb Sutherland, Bonnie Symons, Lynne Thacker, Walter Wagnleithner, Elizabeth Walker, Michael Whitby et Loretta Wickens fournirent aussi une aide très appréciée. Quant à MM. Jacques Janson et Jean Pariseau ils ont consacré de nombreuses heures à revoir cette version en langue française, alors que Hélène Desjardins a patiemment tapé les retouches à l'ordinateur; leur contribution a été remarquable. Entre-temps, les principaux auteurs souhaitent préciser qu'ils sont les seuls responsables de toute erreur ou omission dans cette liste de remerciements.



Glossaire des Abréviations, Acronymes et Noms de Code

AA	appui à l'armée (escadron, etc., d')
a/c	avion
a/e	avion ennemi (e/a)
A/V/M	Vice-maréchal de l'Air
A/C/M	Maréchal en chef de l'Air
A/M	Maréchal de l'Air
AANP(ARC)	Aviation active non permanente (ARC) (NPAAF)
AASF	Force d'intervention aérienne de l'avant
Abigail	Campagne de bombardements de villes allemandes (février 1944)
ACAS	Chef adjoint de l'état-major de l'Air
ADI (K)	Directeur adjoint du renseignement (service K)
AEAF	Forces aériennes expéditionnaires alliées
AFC	<i>Air Force Cross</i> (Croix de l'Aviation)
AFDU	Unité de développement du combat aérien
AGLT	Tourelle de canon à pointage automatique
Allerton Hall	QG du 6 ^e Groupe (ARC), Angleterre
ALO	Officier de liaison Air
AMP	Représentant du personnel pour l'Air
AO-in-C	Officier supérieur en chef
AOC	Officier supérieur commandant
AOC-in-C	Officier supérieur commandant en chef
AOP	Poste d'observation aérienne
APC	Camp d'entraînement au tir
API	Indicateur de position air (<i>Air position indicator</i>)
ARC	Aviation royale du Canada (RCAF)
Argument	Attaque centrée sur la production aéronautique allemande
ASM	Anti sous-marin(s)
ASSU	Unité de transmissions d'appui aérien
ASV	Radar de détection des bâtiments de surface
B-bomb	Bombe légère
Barbarossa	Attaque de l'Union soviétique par les Allemands (juin 1941)

Bentley Priory	QG du <i>Fighter Command</i> (RAF)
<i>BdU</i>	<i>Befehlshaber der U-Boote</i> (QG des sous-marins allemands)
BDU	Unité de perfectionnement au bombardement
<i>Benito</i>	Système de contrôle des chasseurs de nuit allemands
<i>Berlin</i>	Radar IA allemand
<i>Bernhardine</i>	Système de transmission de données utilisé pour le contrôle de la chasse de nuit allemande
Big Ben	Fusée V-2
<i>Bodenplatte</i>	Attaque de la <i>Luftwaffe</i> contre les terrains d'aviation alliés dans le nord-ouest de l'Europe (1 ^{er} janvier 1945)
Bombphoon	Hawker Typhoon modifié en chasseur-bombardier
Boozer	Dispositif d'avertissement des équipages sur l'utilisation de <i>Würzburg</i>
BR	(Escadron de) de bombardement et de reconnaissance
Briar	Dispositif de brouillage d'Egon
Bugle	Attaques aériennes alliées contre les voies de communication dans la Ruhr (1944-1945)
<i>Bumerang</i>	Dispositif de détection et de brouillage des transmissions Oboe
C	Chasseur
Cab rank	Petite formation de chasseurs ou chasseurs-bombardiers disponible pour un soutien tactique immédiat
CAF	Aviation canadienne (1920-1924)
Canada House	Haut-Commissariat du Canada, à Londres
Carpet	Dispositif de brouillage du radar GCE du système <i>Würzburg</i>
CBO	Offensive de bombardements combinés (1943-1945)
CE-MA	Chef de l'état-major de l'Air (CAS)
Chastise	Attaque aérienne des barrages allemands (mai 1943)
Cigar/Airborne	Cigar Brouillage des communications radio VHF des chasseurs allemands
Circus	Bombardement de jour avec escorte sur des objectifs proches ayant pour but de forcer la <i>Luftwaffe</i> à combattre
Clarion	Opération américaine pour désorganiser les communications et le moral des Allemands par des bombardements et des attaques de chasseurs étendues (février 1945)
Cmdt	Commandant (grade équivalent à major)
Cmdt	Commandant d'unité (CO)
Cmdt	Commandant de sous-unité (OC)
Cobra	Percée américaine près de Saint-Lô, en France (juillet 1944)

Cork	Patrouilles de lutte ASM du <i>Coastal Command</i>
Corona	Faux messages transmis par radio à la chasse de nuit allemande
CR	Chasseur de reconnaissance
Crossbow	Attaque des sites de lancement des V-1 et V-2
CRP	Centre de réception du personnel
DAF	Aviation du désert
DAGB	Défense aérienne de la Grande-Bretagne
DAO-in-c	Officier supérieur en chef adjoint
DAOC-in-c	Officier supérieur commandant en chef adjoint
Dartboard	Mesures de brouillage des communications des chasseurs allemands
DAS	Directeur de l'état-major de l'Air
DBOPS	Directeur des opérations-bombardement
DCAS	Chef adjoint de l'état-major de l'Air
DDBOps	Directeur adjoint des opérations-bombardement
Deadly	Zone de patrouille ASM au large des côtes belges et néerlandaises
Derange	Zone de patrouille ASM dans le golfe de Gascogne
DFC	Croix du service distingué dans l'Aviation
DFM	Médaille du service distingué dans l'Aviation
DGO	Directeur général - opérations
DGP	Directeur général - personnel
DI	Dotation initiale
Diver (et anti-Diver)	Attaques des V-1 et (patrouilles défensives contre les V-1)
<i>Donnerkell</i>	Dispositif de détection d'avions équipés de l'Oboe
Dracula	Plan de la prise de Rangoon par un assaut amphibie et aéroporté (1945)
<i>Drumstick</i>	Brouillage des canaux de commandement des chasseurs tout-temps allemands
DSO	Ordre du service distingué
<i>Dudelsack</i>	Dispositif de brouillage des RT et télégraphes britanniques
<i>Dunkelnachtjagd</i>	Système de défense aérienne crépusculaire sans projecteurs
<i>Düppel</i>	Leurres allemands
EATS	Programme d'entraînement aérien de l'Empire
Eclipse	Plan d'action à suivre en cas de reddition allemande avant l'heure
EEO	Escadrille d'entraînement opérationnel (OTS)
EGADC	Effectif de guerre [de l'ARC] affecté à la défense du Canada (HWE)
<i>Egon</i>	Aide à la radionavigation des chasseurs de nuit allemands
<i>Elefant</i>	Radar de veille

<i>Enigma</i>	Machine à coder les messages allemands
EPM	École de pilotage militaire (<i>SFTS</i>)
Epsom	Traversée des rivières Odon et Orne par la Deuxième Armée britannique (juin-juillet 1944)
Exodus	Évacuation sur le R.-U. des prisonniers de guerre alliés
FAA	<i>Fleet Air Arm</i> (aéronavale britannique)
FAT	Force aérienne tactique (<i>TAF</i>)
FCP	Poste de contrôle de l'avant
FEM/AG	Mécanicien de bord mitrailleur
<i>Fidget</i>	Mesures de brouillage contre les canaux de contrôle des chasseurs de nuit allemands
FIDO	Organisme de dispersion du brouillard : système pour chasser le brouillard sur les pistes
<i>Fishpond</i>	Dispositif d'alarme radar de la présence d'un autre avion
Flak	<i>Flugabwehrkanon</i> : artillerie antiaérienne allemande
<i>Flamme</i>	Dispositif qui se dirige sur les transmissions IFF et Mandrel
<i>Flensburg</i>	Dispositif permettant aux chasseurs de nuit de détecter et se diriger sur Monica, Mandrel et Piperack
<i>Flower</i>	Patrouilles offensives au-dessus des terrains de la chasse de nuit allemande
Fortitude	Plan de couverture et de diversion de l'opération Overlord
<i>Freya</i>	Radar d'alerte allemand
<i>Freya-Halbe</i>	Contre-mesures utilisées contre Mandrel
Fuller	Plan d'attaque des unités principales de la marine allemande dans la Manche mis en œuvre en février 1942
G-H	Dispositif de bombardement en aveugle au radar
Gardening	Largage de mines par avion
Gee	Aide radio à la navigation
<i>Gerhard</i>	Dispositif de détection des transmissions Monica
<i>Geschwader</i>	Formation de la <i>Luftwaffe</i> constituée, en général, de trois <i>Gruppen</i>
Gilbey	Patrouille antinavires le long des côtes néerlandaises
<i>Gisela</i>	Attaque allemande contre les terrains d'aviation du <i>Bomber Command</i> (Mars 1945)
Gomorrah	Attaque à la bombe incendiaire de Hambourg (juillet et août 1943)
Goodwood	Attaque de la 2 ^e armée britannique au sud-est de Caen (juillet 1944)
GPI	Totalisateur d'estime (<i>Ground Position Indicator</i>)
GQG	Grand quartier général (<i>GHQ</i>)
Grocer/Airborne Grocer	Dispositif pour brouiller les radars IA allemands

<i>Gruppe</i>	Formation de la Luftwaffe, en général, composée de trois <i>Staffeln</i>
GSU	Unité de soutien du Groupe
H2S	Radar de navigation et d'identification d'objectifs
H2X	Version américaine du H2S
HAP	Heure d'arrivée prévue (<i>ETA</i>)
HE	Explosif brisant
<i>Heinrich</i>	Dispositif qui brouillait les transmissions des Gee
<i>Helle Nachtjagd</i>	Système de défense aérienne qui s'appuie sur les projecteurs
HF	Haute fréquence
High Wycombe	QG, <i>Bomber Command, RAF</i>
<i>Himmelbett</i>	Système de défense aérienne fondée sur un contrôle radar au sol strict
Hoden	Patrouille contre les navires ennemis
<i>Horchdienst</i>	Service de renseignement des transmissions allemand
HCU	Unité de conversion sur bombardier lourd
Hurricane	Plans d'attaques aériennes centrées sur la Ruhr (printemps 1945)
Husky	Invasion alliée de la Sicile (juillet 1943)
<i>Hydra</i>	Cryptographie (chiffrage) navale allemande
Hydra	Attaque du <i>Bomber Command</i> sur Peenemünde (août 1943)
IA	Radar d'interception aéroporté
ICS	Interception contrôlée du sol (<i>GCI</i>)
IFF	Identification ami ennemi; moyens électronique d'identifier un avion à distance
Intercepteur	Chasseur de nuit de la <i>RAF/ARC</i> utilisé pour désorganiser les voies de communications et l'utilisation des terrains d'aviation ennemis
<i>Jadgschloss</i>	Radar d'alerte
JATP	Plan d'entraînement aérien conjoint
Jim-Crow	Reconnaissance anti-navire de la chasse
Jostle	Mesures de brouillage des transmissions R/T des chasseurs allemands
Jubilee	Assaut amphibie sur Dieppe (19 août 1942)
<i>Kiel</i>	Dispositif de détection infrarouge
<i>Korfu</i>	Dispositif de radiorallierement sur un radar utilisé contre le H2S
L/L	Projecteur Leigh
Laggon	Reconnaissance antinavire à longue distance
<i>Laubfrosch</i>	Dispositif de détection des transmissions H2S
<i>Laus</i>	Contre-mesure utilisée pour réduire les effets de fenêtre sur les radars <i>Freya</i> et <i>Würzburg</i>
<i>Lichtenstein</i>	Radar d'interception aéroporté
LMF	Manque de moral (<i>lack of moral fibre</i>)

LZ	Zone de largage (<i>landing zone</i>)
<i>Mammut</i>	Radar d'alerte
<i>Mandrel</i>	Brouillage électronique des radars d'alerte allemands
Manna	Opération aérienne de ravitaillement des Hollandais (avril–mai 1945)
MAP	Ministère (britannique) de la production aéronautique
Market Garden	Opération alliée d'établissement d'une tête de pont sur le bas Rhin (septembre 1944)
MB	Longues bandelettes de brouillage des radars SN2 allemands
<i>Metox</i>	Dispositif d'alerte des sous-marins allemands à l'approche de chasseurs ennemis
MEW	Ministère (britannique) de l'économie
Millennium	Raid de « mille bombardiers » sur Cologne (mai 1942)
<i>Monica</i>	Dispositif radar pour alerter des équipages de bombardiers que des chasseurs ennemis s'approchent
Moorings	Zone de patrouille anti-sous-marins contre les <i>U-boote</i> au large de l'Islande
MRC	Marine royale du Canada (RCN)
MTB	Vedette lance-torpilles
MUG	Mitrailleur dorsal (<i>Mid upper gunner</i>)
Musical Newhaven	Méthode de marquage au sol à l'aveuglette avec le H2S (avec l'aide de l'Oboe) suivi, si possible, d'une identification visuelle de l'objectif
(Musical) Paramatta	Marquage au sol à l'aveuglette (à l'aide de l'Oboe)
Musical Wanganui	Marquage en l'air à l'aide de fusées et de marqueurs (avec l'Oboe)
Musketry	Zone de patrouille anti-sous-marins contre les <i>U-</i> <i>boote</i> dans le golfe de Gascogne
<i>Naxburg</i>	Radar sol de pistage des émissions du H2S
<i>Naxos</i>	Variante aéroportée du <i>Naxburg</i>
<i>Neptun</i>	Radar IA
<i>NJG</i>	(<i>Nachtjagdgeschwader</i>), formation de chasseurs de nuit de la <i>Luftwaffe</i>
NM	Navire marchand (MV)
Noball	Site de lancement et installations d'entreposage des V-1
Nomad	Patrouille antinavire
Northwood	QG, <i>Coastal Command</i> (RAF)
NPAAF	Aviation active non permanente (ARC) d'avant-guerre
OBE	Officier, ordre de l'Empire britannique
Oboe	Dispositif radar de bombardement à l'aveuglette

OGC	Officier général commandant (<i>GOC</i>)
OKL	<i>Oberkommando der Luftwaffe</i> – (QG de la <i>Luftwaffe</i>)
OKW	<i>Oberkommando der Wermacht</i> – (QG de la <i>Wehrmacht</i>)
ORB	Journal de marche d'une unité
<i>Orgelpeife</i>	Contre-mesures allemandes permettant à un seul chasseur de simuler une force importante
OSEM Air	Officier supérieur d'état-major – Air (SASO)
Overlord	Invasion de la France par les alliés (juin 1944)
P	Polyvalente (bombe)
<i>Pathfinder(s)</i>	Avion(s) marqueur(s) d'objectifs
PEACB	Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique (BCATP)
Percussion	Zone de patrouille anti-sous-marins dans le golfe de Gascogne
Perfectos	Dispositif britannique qui déclenchait l'IFF allemand
PFF	Force des avions éclaireurs (8 ^e Groupe du <i>Bomber Command</i>), spécialement entraînée à la découverte et au marquage d'objectifs
PG	Prisonnier(s) de guerre
Pickwick	Méthode de bombardement de jour
Piperack	Dispositif de brouillage utilisé contre le radar <i>IA</i> allemand
Plunder	Franchissement du Rhin par le 21 ^e Groupe d'armées (mars 1945)
Pointblank	Directive fixant les priorités de l'offensive de bombardement combinée alliée (juin 1943)
Popular	Mission de reconnaissance photographique
<i>Postklystron</i>	Dispositif de brouillage du radar <i>H2S</i>
PRU	Unité de reconnaissance photographique
Pruning	Opération Gardening (mouillage de mines) à grande échelle (mars 1943)
PSP	Grille de piste (<i>pierced steel planking</i>)
QG (Avn)	Quartier général de l'ARC à Ottawa (<i>AFHO</i>)
QGCOM	Quartier général canadien outre-mer, situé à Londres (<i>OSHO</i>)
R/T	Radiotéléphonie
RAAF	<i>Royal Australian Air Force</i>
RAF	<i>Royal Air Force</i>
Ramrod	Effort du <i>Fighter Command</i> pour forcer la <i>Luftwaffe</i> à se battre à la suite de bombardements d'objectifs par quelques bombardiers escortés
Ranger	Pénétration de jour pour gêner l'utilisation par l'ennemi des terrains d'aviation
RFC	<i>Royal Flying Corps</i>
RG	Reconnaissance générale, escadron de

Rhubarb	Sortie de chasse libre au-dessus de la France et des Pays-Bas
RN	<i>Royal Navy</i>
RNZAF	<i>Royal New Zealand Air Force</i>
Rodeo	Raid offensif de chasseurs (sans bombardiers) au-dessus du territoire ennemi
Rooster	Système de contrôle tactique du <i>Coastal Command</i> utilisant l'ASV et des radiobalises aéroportées
<i>Rosendaal</i>	Dispositif permettant aux chasseurs de nuit de se rallier sur Monica
Rover	Sortie de reconnaissance armée ou contrôle au sol avancé pour une telle sortie; au <i>Coastal Command</i> : patrouille anti-navires
Rqt	Roquette
RTE	Rayon d'action très éloigné (<i>VLR</i>)
s/off	Sous-officier (<i>nco/nco</i>)
<i>Sagebock</i>	Dispositif de détection de l' <i>IFF</i> allié
SAP	Semi-perforante
SAR	Sauvetage en mer (<i>ASR</i>)
Scarecrow	Prétendu dispositif pyrotechnique allemand (qui n'exista pas) simulant la destruction d'un bombardier en l'air
<i>Schräge Musik</i>	Musique de jazz ou « modifiée » : canon tirant vers le haut monté sur les chasseurs de nuit allemands
SEAC	Commandement de l'Asie du Sud-Est
Seaslug	Zone de patrouille anti-sous-marins dans le golfe de Gascogne
<i>Seelowe</i>	Plan d'invasion de la Grande-Bretagne (<i>Sealion</i>)
Serrate	Dispositif permettant aux chasseurs de nuit britanniques de se rallier sur les émissions radar des avions ennemis
SHAEF	Grand QG du corps expéditionnaire allié
Shaker	Technique d'identification d'objectif à l'aide de bombes incendiaires larguées par des avions équipés du Gee, 1942
Shiver	Dispositif de brouillage utilisé contre les radars <i>Würzburg</i>
Sledgehammer	Plan d'invasion limitée de la France (1942)
SN2	Radar IA allemand
<i>Spanner</i>	Dispositif de détection infrarouge
Srat	Attaque du <i>Bomber Command</i> sur Dortmund (nuit du 6 au 7 octobre 1944)
Spring	Attaque de la côte de Verrières par le II ^e corps canadien (juillet 1944)
SRO	Section de recherche opérationnelle (<i>ORS</i>)
SS	<i>Schutzstaffel</i> : force de sécurité paramilitaire nazie

<i>Staffel</i>	Formation de la <i>Luftwaffe</i> composée, en général, de neuf avions
Starkey	Opération de déception simulant l'invasion de la France (1943)
<i>Steinbock</i>	Attaques aériennes sur Londres (1940)
<i>Steinflug</i>	Opération de pénétration contre les terrains d'aviation du <i>Bomber Command</i> proposée (hiver 1943-1944)
T.S.F.	Télégraphie sans fil (<i>w/t</i>)
Thunderclap	Proposition d'attaque aérienne massive sur Berlin (août 1944, printemps 1945)
TI	Marqueur d'objectif (Target Indicator)
Tiger Force	Proposition de contribution de la <i>RAF</i> et de l' <i>ARC</i> à la guerre contre le Japon
Timothy	Sortie de mitraillage sous contrôle de Rover
Tinsel	Brouillage des canaux de transmission et de contrôle des R/T des chasseurs allemands
TM	Transport motorisé (<i>MT</i>)
Torch	Invasion alliée de l'Afrique du Nord
Totalize	Attaque de Falaise par la 1 ^{ère} Armée canadienne (août 1944)
Tractable	Attaque de la 1 ^{ère} Armée canadienne pour fermer la trouée de Falaise (août 1944)
TRE	Établissement de recherche des télécommunications
<i>Triton</i>	Chiffre de la marine allemande
UEM	Unité d'entretien et de maintenance (<i>CMU</i>)
UEO	Unité d'entraînement opérationnel (<i>OTU</i>)
UHF	Ultra-haute-fréquence
<i>Uhu</i>	Dispositif de transmission de données utilisé dans le système de contrôle des chasseurs de nuit allemands
Ultra	Renseignements d'écoute provenant de la pénétration du chiffre <i>Enigma</i> allemand
UP	Projectile à tir tendu (roquette)
UPA	Unité de pilotage avancé (<i>AFU</i>)
USAAF	<i>United States Army Air Forces</i> (Aviation américaine)
USAFE	<i>United States Air Forces in Europe</i> (Armée de l'air américaine en Europe)
USSAF	Forces aériennes stratégiques américaines
USSBS	Étude américaine sur le bombardement stratégique
V-1	« Bombe volante » allemande
V-2	Fusée allemande à longue portée
Varsity	Opération aéroportée pour établir une tête de pont sur la rive est du Rhin (mars 1945)
VC	Croix de Victoria
VCAS	Vice-chef d'état-major de l'Air

VCP	Poste de contrôle visuel
Vegetable	Opération de mouillage de mines par avion
Veritable	Attaque de la 1 ^{re} Armée canadienne sur le Rhin (février-mars 1945)
VHF	Très haute fréquence
Village Inn	Voir AGLT
<i>Wacht-am-Rhein</i>	Offensive allemande contre les Ardennes (décembre 1944)
<i>Wassermann</i>	Radar d'alerte
Weeding	Opération Gardening à grande échelle
Whitehall	QC, approvisionnement de la RAF
<i>Wilde Sau</i>	Chasseur de nuit indépendant (Laie)
Window (chaff)	Bandelettes métalliques larguées d'un avion pour leurrer les radars allemands
WOAG	Opérateur radio mitrailleur
WOM/AG	Mécanicien opérateur radio/mitrailleur
<i>Würzburg</i>	Radar d'interception contrôlé du sol
<i>Ypsilon</i>	Aide-radio à la navigation
Z atter	Zone d'atterrissage
<i>Zahme Sau</i>	Chasseur de nuit en poursuite contrôlé du sol (Truie domptée)
ZL	Zone de largage (DZ)

LEXIQUE DES GRADES DANS L'ARC

Pendant la Deuxième Guerre mondiale

depuis l'unification des F.A.C.

titres anglais	titres français
NON OFFICERS	
Aviateurs/aviatrices	
Aviateur, 2 ^e classe [Av2.]	Aircrewman
Aviateur, 1 ^{re} classe [Av1.]	Aircrewman 2nd class [AC2.]
Aviateur chef [Avc.]	Aircrewman 1st class [AC1.]
Sous-officiers	Leading Aircrewman [LAC.]
Caporal [Cpl.]	Non commissioned officers
Sergeant [sgt.]	Corporal [Cpl.]
Sergeant chef ou sergent de section [sgt c ou s]	Sergeant [Sgt.]
Adjutants	Flight Sergeant [F Sgt.]
Sous-officier breveté, 2 ^e classe [SOB.]	Warrant Officers
Sous-officier breveté, 1 ^{re} classe [SOB.]	Warrant Officer, Class II [WO2.]
Sous-officier breveté, 2 ^e classe [SOB.]	Warrant Officer, Class I [WO1.]
OFFICERS	
Subalterns	OFFICERS
Sous-Lieutenant d'aviation [slt av.]	Sabalters
Lieutenant d'aviation [lt av.]	Pilot Officer [P/O]
Capitaine d'aviation [cap av.]	Flying Officer [F/O]
Officers supérieurs	Flight Lieutenant [F/L.]
Commandant d'aviation [comdt av.]	Senior Officers
Lieutenant-colonel d'aviation [lt col av.]	Squadron Leader [SL.]
Colonel d'aviation [col av.]	Wing Commander [WC.]
Officers généraux	Group Captain [G/C.]
Commander de l'Air [Cdrn A.]	Air Officers
Vice-maréchal de l'Air [V/Marsh.]	Air Commodore [AC.]
Maréchal de l'Air [Marsh.]	Air Vice Marshal [AV/M.]
Maréchal en chef de l'Air [MC/A.]	Air Marshal [AM.]
Infirmières	Air Chief Marshal [AC/M.]
Infirmière [lieutenant.]	Nursing Sisters
Infirmière-major adjoint [cap.]	Nursing Sister [F/O]
Infirmière-major	Assistant Matron [F/L.]
Infirmière-major principale [lt-col.]	Matron [SL.]
	Principal Matron [WC.]

Introduction générale

Ce livre est le troisième d'une série de quatre consacrée à l'histoire de l'Aviation royale du Canada. Celle-ci fut proclamée (par autorisation administrative), le 1^{er} avril 1924, et intégrée aux Forces armées canadiennes (par la *Loi sur la réorganisation des Forces canadiennes*) le 1^{er} février 1968.

Le premier tome, intitulé *Les Aviateurs canadiens dans la Première Guerre mondiale*, de S.F. Wise (1982), porte essentiellement sur l'histoire des aviateurs canadiens qui participèrent à la création de la puissance aérienne militaire, tout en servant dans les *British Flying Services* (Forces aériennes britanniques). Leur expérience du temps de guerre fournit les assises sur lesquelles le génie et le rôle de l'ARC furent construits et donne à la nouvelle génération d'aviateurs une « tradition immédiate ».

Le deuxième tome, de W.A.B. Douglas, *La Création d'une aviation militaire nationale* (1987), raconte les vicissitudes du nouveau service jusqu'au déclenchement de la Deuxième Guerre mondiale et traite de la partie de son histoire au cours de cette guerre qui se déroula dans l'hémisphère occidental, à savoir : les opérations de l'effectif de guerre national, y compris la campagne des Aléoutiennes, la bataille de l'Atlantique et la création (et le déroulement) du plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique qui fit du Canada, selon le mot du président Franklin Roosevelt « l'aérodrome de la démocratie ».

Ce tome décrit les activités de l'ARC stationnée outre-mer; des éléments qui furent basés (à diverses périodes et en nombres très différents) sur les théâtres d'opération de l'Europe du nord-ouest, de la Méditerranée et de l'Extrême-Orient. De façon importante, il diffère des premiers volumes et (presque certainement) du volume à venir qui s'attachera à la destinée de l'ARC après la Deuxième Guerre mondiale. Pour des motifs qui sont expliqués dans la première partie, « La politique de l'air », la majorité des 93 844 membres de l'ARC qui furent stationnés outre-mer entre 1940 et 1945 ne servit pas dans des escadrons canadiens. Vraisemblablement, chacun des quelque 500 escadrons (et une grande partie des innombrables unités auxiliaires) qui furent sous le commandement opérationnel de la *Royal Air Force* dans le monde, compta, à un moment donné, des membres de l'ARC. L'histoire de ceux-ci n'est pas mentionnée ici.

Pour en parler, il aurait fallu écrire l'histoire complète de la guerre aérienne, une tâche comportant de nombreux volumes et dépassant largement les capacités

humaines et financières du Service historique. Nous avons reçu comme mandat de rédiger plutôt une histoire institutionnelle de l'ARC, ce qui signifiait qu'il fallait ignorer sauf quelques cas exceptionnels, la contribution considérable de tous les Canadiens qui ont servi en dehors de son organisation.

L'histoire du personnel non-navigant a aussi été traitée succinctement dans les pages qui suivent sauf, peut-être, en ce qui concerne les domaines de l'élaboration et de la mise en œuvre de la politique. La raison d'être d'une aviation militaire – de n'importe quelle aviation – est de combattre. Ce sont, dans une large mesure, les combattants qui établissent sa nature, fournissent la part de ses succès et déterminent son avenir. D'ailleurs, les activités des non-combattants – la maintenance, l'administration, l'entraînement, la surveillance radar, le contrôle aérien, le soutien aérien, par exemple – bien qu'étant des tâches essentielles au succès, ont tendance à être routinières et répétitives et, par le fait même, retiennent peu l'attention. Dans les limites qui nous étaient imposées quant à la longueur du texte, nous pensons avoir fait ce que nous pouvions pour rendre hommage au personnel non-navigant en mentionnant le rôle que celui-ci a joué dans le succès final de l'ARC.

Une exception importante à cette règle concerne les dernières étapes de la campagne dans le nord-ouest de l'Europe, quand des terrains d'aviation de la 2^e Force aérienne tactique, en plus d'être soumis aux attaques sporadiques de chasseurs-bombardiers ennemis, lesquelles causèrent un certain nombre de pertes parmi les équipes au sol et le personnel administratif, durent aussi faire face à la menace occasionnelle de contre-attaques terrestres allemandes. C'est l'occasion pour nous de souligner que 337 non-navigants au total perdirent la vie en accomplissant leur devoir, soixante-deux d'entre eux directement à cause d'actions ennemis.

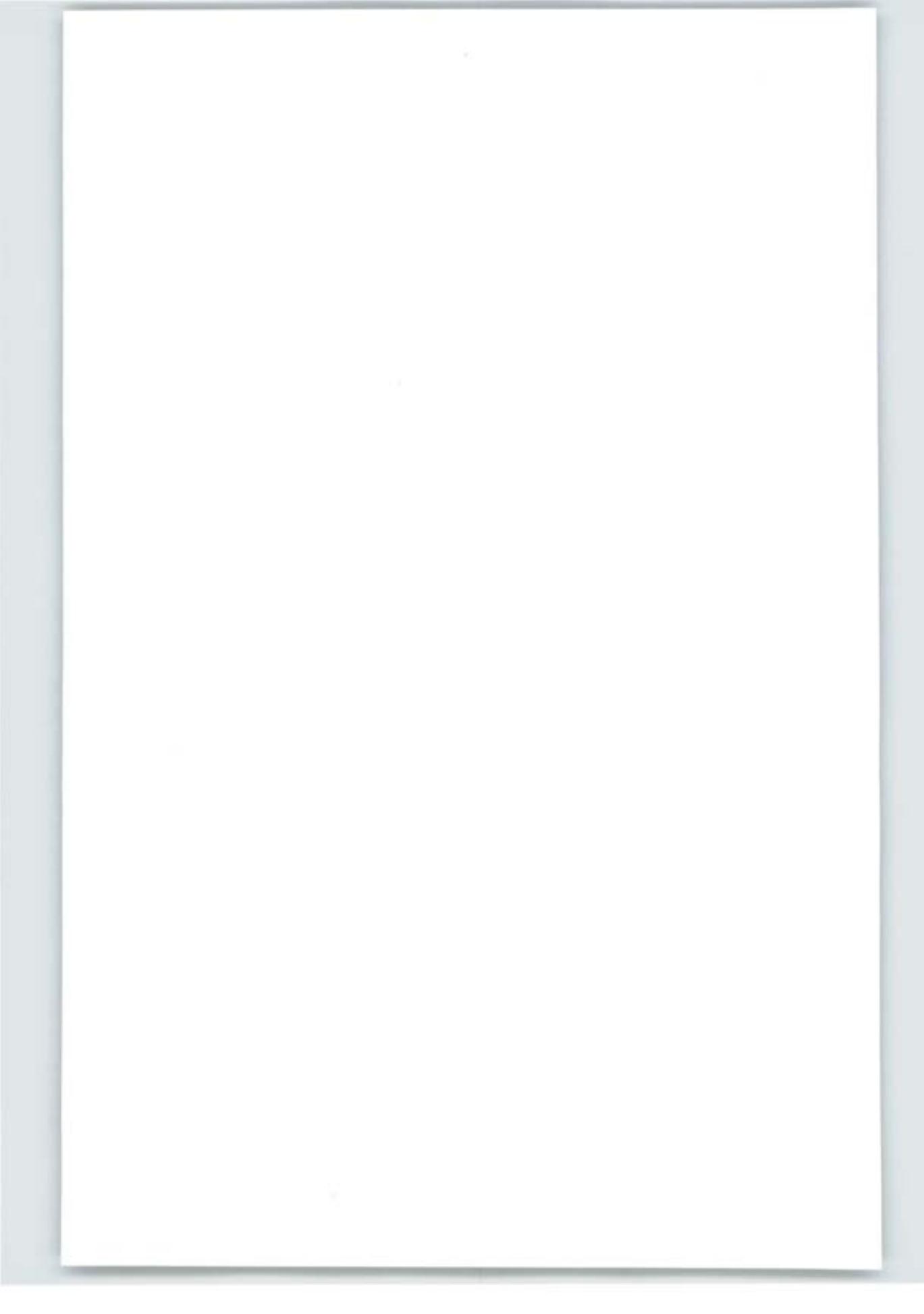
Nous avons rapporté le rôle des femmes dans le contexte du quartier général outre-mer et du quartier général du 6^e Groupe (ARC). Toutefois, nous n'avons pas beaucoup développé ce thème parce que, indépendamment du fait que la contribution personnelle des femmes fut aussi importante que celle des hommes accomplissant des tâches similaires, le nombre de celles-ci fut relativement faible et, que par conséquent, leur influence globale sur le service fut limitée. Il en va de même en ce qui concerne les minorités visibles. Nous nous réjouissons cependant de constater que de plus en plus de bourses d'études et de recherches sont aujourd'hui consacrées au rôle de ces groupes dans les armées en temps de guerre.

À tous ceux qui, à la lecture de ce livre, ont l'impression qu'eux-mêmes, leurs parents ou leurs amis ont été oubliés, nous présentons nos excuses et rappelons que la perfection est plus difficile à atteindre en histoire que dans la plupart des autres disciplines.

Comme dans les tomes précédents, ce livre est divisé en parties, qui traitent tour à tour de la politique de l'air, de la guerre aérienne, de la guerre aéronavale, des bombardements aériens et du transport aérien. Chaque partie commence par un résumé de son contenu en guise d'introduction et elle est écrite pour se lire seule, de telle façon que les lecteurs, dont l'intérêt est limité à un aspect fonctionnel de la guerre aérienne de l'ARC, puissent se borner à la lecture de ces

introductions générales, de la partie clé sur la politique de l'air (qui, croyons-nous, devrait s'avérer fort intéressante et instructive pour les Canadiens), des autres sections qui les intéressent en particulier et des introductions des sections restantes.

Toutefois, nous aimons croire que la plupart des lecteurs finiront par trouver l'histoire suffisamment absorbante pour lire le livre au complet. L'adage *Per ardua ad astra* – Vers les étoiles à travers l'adversité – est aussi vrai quand on lit des livres d'histoire que lorsqu'on apprend à voler.



PREMIÈRE PARTIE

La politique de l'Air



Le premier ministre Mackenzie King (au centre) et le chef du personnel aérien de l'ARC, le vice-maréchal de l'Air G.M. Croil (au centre, à droite), disent adieu au 110^e Escadron, lors de son départ pour le Royaume-Uni le 31 janvier 1940. (HC 9284)



Un autre groupe de diplômés du Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique (PEACB) arrive du Royaume-Uni. La majorité des équipages canadiens étaient affectés à la RAF plutôt que dans des unités de l'ARC. (PL 4881)



Le commodore de l'Air G.V. Walsh, officier supérieur commandant l'ARC en Grande-Bretagne, du 7 mars au 15 octobre 1940. (PL 2344)



Le commodore de l'Air F.L. Stevenson, qui a remplacé Walsh comme officier supérieur commandant de l'ARC en Grande-Bretagne, croyait que les aviateurs canadiens étaient plus utiles à l'effort de guerre comme membres des unités et des formations de l'ARC. (PL 4311)



Le colonel d'aviation A.P. Campbell, officier d'état-major au Quartier général de l'ARC outre-mer en 1940-1941, ne pouvait accepter les politiques de canadianisation de l'ARC et fut, en conséquence, rapatrié et affecté au Canada. Sur cette photo, il discute avec le duc de Windsor. (PMP 24-244)



Le ministre responsable de l'ARC, C.G. Power, dont les préoccupations étaient politiques plutôt qu'aéronautiques, converse avec ses hôtes de l'Air Ministry, lors de sa visite au Royaume-Uni de juillet 1941, sous le regard de l'officier supérieur canadien, le commodore de l'Air Leigh Stevenson. (PL 4406)



Le premier ministre Mackenzie King rencontre les pilotes d'un nouvel escadron de chasseurs canadiens, le 412^e, en août 1941. (PL 4585)



« Chubby » Power avec le premier ministre britannique Winston Churchill pendant sa visite de 1941 au Royaume-Uni. À la gauche se trouve le haut-commissaire canadien, Vincent Massey. (PL4395)



Le maréchal de l'Air Harold Edwards, officier supérieur en chef commandant de l'ARC outre-mer, du 24 novembre 1941 au 31 décembre 1943, a passé deux années difficiles, au cours desquelles il a tenté de ramener les aviateurs canadiens affectés outre-mer sous l'autorité du Canada. (PL 10133)



Le personnel aérien se rassemble au Centre de réception no 3 à Bournemouth, en Angleterre, avant une inspection du roi George VI. La répartition du personnel canadien dans la chaîne d'entraînement, de Bournemouth aux escadrons opérationnels, est contrôlée par la RAF pendant la plus grande partie de la guerre. (PL 4753)



Le vice-maréchal de l'Air, W.A. Curtis, officier supérieur en chef adjoint de l'ARC outre-mer et le colonel d'aviation H.L. Campbell (à droite), directeur de l'état-major de l'Air au Quartier général de l'ARC outre-mer, en tournée en Afrique du Nord, en avril-mai 1943. Les deux hommes ont servi comme chefs de l'état-major de l'Air après la guerre. (PL 10290)



Winston Churchill, accompagné du maréchal de l'Air en chef Sir Charles Portal, chef de l'état-major de l'Air de la RAF, retourne au Royaume-Uni après la conférence de Casablanca en 1943. (CH 8550)



Sir Charles Portal rend visite aux pilotes canadiens du 417^e Escadron en Italie en décembre 1943. Le chef d'escadron A.U. Houle fait face à la caméra. (PMR 77-524)



L'imposant chef de l'état-major de l'Air de l'ARC, le maréchal de l'Air Lloyd Breadner, serre la main du directeur de l'Air pour la formation, le Vice-maréchal de l'Air Robert Leckie. Leckie, d'origine britannique, avait à l'origine été "prêté" au Canada par la RAF pour aider à diriger le PEACB. Il est transféré à l'ARC en avril 1942 et est sélectionné pour remplacer Breadner à titre de chef de l'état-major de l'Air lorsque ce dernier quitte Ottawa en décembre 1943 pour devenir officier supérieur commandant en chef de l'ARC outre-mer. (PL 21717)



Des Avro Lancaster xs du 428^e Escadron se préparent à quitter Middleton St-George le 31 mai 1945 pour retourner au Canada, où ils doivent se joindre à la Tiger Force.
(PL 44319)



Le personnel de l'escadron et de la base regarde un Lancaster X du 420^e Escadron quitter Tholthorpe en juin 1945 pour retourner au Canada afin de joindre la Tiger Force. (PL 44840)

Introduction

À la fin du mois d'août 1939, l'ARC se composait de vingt escadrons, huit de la régulière et douze auxiliaires (ou de la réserve), tous en sous-effectif et tous, sauf un, équipés d'aéronefs vieillissants qui ne pouvaient en aucun cas être considérés comme des appareils de première ligne. Malgré cela, l'état-major de l'ARC était en train de dresser des plans ambitieux destinés à mettre sur pied, dans les deux années suivant la déclaration de guerre, vingt-quatre escadrons qui serviraient outre-mer. (Les escadrons d'appui à l'armée seraient les premiers à se déployer à l'extérieur en soutien d'unités terrestres engagées sur un théâtre d'opérations.) Les vingt-quatre escadrons de cette force aérienne expéditionnaire s'ajoutaient aux unités qui devaient rester au Canada pour assurer la défense du territoire – dix-sept selon les calculs effectués en août. Un tel accroissement nécessitait la création d'un vaste plan d'entraînement aérien national.

Ces plans furent élaborés avant que le gouvernement n'ait décidé de sa politique de guerre, mais ils reflétaient, somme toute, ce qu'on savait ou ce qu'on présumait savoir sur ses préférences dans l'organisation de l'effort militaire du pays en vue d'une autre guerre mondiale. Une loi votée dans les années 1930 (*la Loi sur les forces étrangères présentes au Canada*) réaffirma et renforça le principe à l'effet que, où que ce soit et chaque fois que ce serait possible, les Canadiens devraient servir dans des unités et formations canadiennes distinctes sous les ordres de commandants canadiens. En même temps, il semblait probable que le gouvernement donnerait la priorité à l'ARC, pensant que le taux des pertes au cours d'une guerre aérienne serait bien inférieur à celui subi par des troupes au sol.

Ces plans furent bientôt dépassés par les événements. Quand le gouvernement britannique fit connaître l'importance qu'il avait l'intention de donner, lui aussi, à la puissance aérienne et les difficultés qu'il prévoyait pour permettre à la *Royal Air Force* d'atteindre les effectifs souhaités, le gouvernement canadien accepta de participer à un plan d'entraînement aérien géant à l'échelle du Commonwealth et de contribuer à son financement. Dans le cadre de ce plan, la majorité des diplômés fut mise, initialement, à la disposition de « l'*Air Ministry* » pour servir, au moins temporairement, dans la *RAF*. Bien que les termes de l'accord sur le plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique (PEACB) de décembre 1939 fussent vagues, Ottawa pensait qu'il était entendu que tous les diplômés cana-

diens du PEACB serviraient par la suite dans des escadrons de l'ARC stationnés outre-mer. Toutefois, Londres avait plutôt à l'idée que quelques-uns d'entre eux seulement seraient affectés dans un nombre limité d'escadrons canadiens – lesquels pourraient être de l'ARC ou « (canadiens) de la RAF » et n'auraient pas besoin d'être dotés entièrement de Canadiens.

La crise provoquée par le succès de la guerre-éclair menée par l'Allemagne en France et par la bataille d'Angleterre qui s'ensuivit retarda les discussions sur cette question jusqu'à l'hiver 1940–1941 quand l'accord Ralston–Sinclair fixa à vingt-cinq le nombre d'escadrons canadiens à former outre-mer. Ce qui laisserait quand même des milliers d'aviateurs canadiens servir dans la RAF et dans d'autres unités du Commonwealth. Ottawa paraissait devoir se satisfaire de la formation des vingt-cinq escadrons prévus et de la reconnaissance que le Canada recevrait pour sa contribution à la guerre aérienne. En septembre 1941, toutefois, sur quelque 4 500 aviateurs canadiens qui étaient partis outre-mer, moins de 500 servaient dans des escadrons de l'ARC. Les autres étaient dispersés dans toute la RAF, souvent hors d'atteinte des autorités canadiennes qui se souciaient de leur bien-être, une situation qui embarrassait considérablement le gouvernement d'Ottawa. L'aviation nationale créée dans les années 1930 avait pris une tournure décidément néocoloniale.

Par la suite, au cours de la Deuxième Guerre mondiale, une grande partie de l'histoire politique et administrative de l'ARC a été consacrée à trouver des modalités d'interprétation de l'accord d'entraînement aérien de 1939 pour qu'il réponde à la demande canadienne de former, outre-mer, aussi rapidement que possible, des escadrons de l'ARC. Ce processus prendrait le nom de « *canadianisation* ». Ottawa s'efforçait aussi d'obtenir que ses aviateurs, où qu'ils servent, soient soumis à la politique et aux règlements de l'ARC, qui étaient plus généreux que ceux de la RAF, en ce qui concerne leur solde, leur promotion, leur nomination à titre d'officier et leur rapatriement. Au fur et à mesure qu'augmenta le nombre d'escadrons de l'ARC stationnés outre-mer, il devint aussi vital qu'ils soient organisés en formations plus importantes – un groupe de bombardement canadien et, puisqu'il était impossible de créer un groupe de chasse, des escadres de chasse canadiennes.

Pour de multiples raisons, certaines plus justifiables que d'autres, mais dont aucune d'elles n'était tout à fait convaincante, les progrès dans tous ces domaines furent très lents et même pénibles. Quand ils n'étaient pas harcelés, l'*Air Ministry* et les commandements opérationnels de la RAF ne se souciaient guère d'affecter en priorité des navigateurs canadiens dans des escadrons de l'ARC ou de veiller à l'application de la politique canadienne en matière de personnel. Parfois, leur négligence de s'y conformer ressemblait à de l'obstruction. Les pressions et les plaintes du Canada sur la lenteur de l'évolution n'étaient ni constantes ni logiques. Cette absence de pressions suffisantes ne rendit pas la vie facile au maréchal de l'Air H. Edwards, le seul officier supérieur commandant en chef de l'ARC outre-mer qui se soit sérieusement occupé du problème de la *canadianisation*.

Toutefois, pensant à l'avenir et, à la suite d'une deuxième grande conférence sur l'entraînement aérien en 1942 et de négociations supplémentaires en février

1944, le Canada fut finalement capable de créer trente-huit escadrons de l'ARC outre-mer, y compris les quatorze du 6^e Groupe de bombardement (ARC), tout en transférant neuf de plus directement à partir de l'effectif de guerre territorial.* Bien que ce total dépassât largement le plan formulé par l'état-major de l'Air en août 1939, il faut souligner qu'en ce qui concerne les escadrons, la contribution de l'ARC à la guerre aérienne était peu représentative de sa participation en termes de personnel navigant et d'équipes au sol. À l'été 1944, tandis que le service stationné outre-mer atteignait presque ses effectifs de guerre maximaux, il y avait 10 200 navigateurs et 25 300 non-navigateurs dans des escadrons, des quartiers généraux, des unités d'entraînement et des dépôts d'effectifs de l'ARC outre-mer et, respectivement, 16 000 et 6 500 supplémentaires dans des cantonnements similaires de la RAF. En termes de navigateurs uniquement, l'ARC a contribué pour environ 19 % du total des effectifs des 500 escadrons dans le monde placés sous les ordres de Sir Charles Portal, tout en ne revendiquant qu'un peu moins de 9 % de ces escadrons. Malgré tout, le taux total de canadianisation des escadrons de l'ARC était inférieur à 80 %.

Le sentiment de désillusion causé par les « expériences institutionnelles » de l'ARC dans la guerre contre l'Allemagne eut une influence fondamentale sur ses plans de contribution à la guerre contre le Japon. Bien que ceux-ci n'aient jamais dû être mis totalement en oeuvre après l'utilisation de la bombe atomique sur Hiroshima et Nagasaki par les Américains, les hommes politiques et les principaux responsables de l'aviation décidèrent que l'ARC devait garder son autonomie en tant qu'embryon d'une aviation nationale, ce qu'elle avait été avant l'entrée en guerre.

* Ce total ne comprend pas l'escadron 162 du commandement de la région aérienne de l'Est qui fut détaché au *Coastal Command* à partir de janvier 1944.

La reconstitution d'une force aérienne coloniale (septembre 1939 – mai 1941)

Comme les lecteurs du tome II s'en rendront compte, l'Aviation royale du Canada n'a reçu une affectation militaire qu'en 1938, après avoir consacré la plupart des quatorze années précédentes à des activités telles que les patrouilles de surveillance aérienne des forêts, la photographie aérienne et les liaisons de police au service d'autres ministères du gouvernement. L'ARC d'avant-guerre était de taille modeste. Au 31 août 1939, ses effectifs étaient de 4 061 hommes, tous grades confondus, dont 3 048 étaient des réguliers. Elle comptait 298 officiers de la Force permanente (dont 235 pilotes). Un cinquième d'entre eux avaient été nommés depuis la fin de l'année. Bien formés pour l'époque, pratiquement tous les officiers nommés, tous ceux qui avaient reçu une commission depuis 1924 sortaient d'une université ou du Collège militaire royal du Canada (en général, avec un diplôme en génie ou en sciences appliquées). Toutefois, vu le petit nombre d'officiers et la lenteur des promotions de ceux-ci, le plus ancien de ceux qui étaient entrés depuis le 1^{er} avril 1924, C.R. Slemon, n'était, à l'ouverture des hostilités, que commandant d'Aviation, servant comme officier supérieur d'état-major au quartier général du commandement de la région aérienne de l'Ouest¹.

La politique et les directives étaient, par conséquent, dans les mains de vétérans de la Première Guerre mondiale qui avaient rejoint l'Aviation canadienne naissante entre 1919 et 1923, quand le seul critère de sélection était un dossier solide (ou supérieur) de pilote de guerre. La plupart d'entre eux avaient terminé leurs études secondaires, mais quatre seulement possédaient un diplôme universitaire et tous occupaient des postes techniques. Quatre officiers – J.L. Gordon, G.M. Croil, L.S. Breadner et G.O. Johnson – avaient fréquenté l'*Imperial Defence College* de Londres tandis que vingt autres avaient été au *Royal Air Force Staff College* d'Andover. Bien qu'ils aient assurément tiré profit de ces cours, on ne leur avait enseigné, à l>IDC, que la géopolitique et les principes de défense de l'Empire, et, à Andover la théorie de la puissance aérienne, en insistant surtout sur le bombardement stratégique. Ces disciplines et ces notions avaient peu de rapports avec les problèmes auxquels ils se trouvèrent confrontés après le 10 septembre 1939, problèmes qui portaient sur la mobilisation, l'organisation, l'équipement et l'entraînement des escadrons destinés à servir outre-mer. De plus, deux douzaines d'officiers d'état-major et 235 pilotes formés

constituaient un minuscule réservoir d'hommes talentueux dans lequel il fallait puiser de bons commandants supérieurs, les membres de leur état-major, ainsi que les commandants des vingt-trois escadrons (et les établissements d'instructions associés) qui devaient être mobilisés à l'ouverture des hostilités – sans parler des dix-huit escadrons supplémentaires qu'on espérait envoyer outre-mer au cours des deux années suivantes².

Le vice-maréchal de l'Air G.M. Croil était le représentant type de l'ancienne génération de l'ARC. Après avoir servi dans le RFC et la RAF au cours de la Première Guerre mondiale, il avait rejoint l'Aviation canadienne dont il fut l'un des membres fondateurs, et il s'était fait une réputation d'homme honnête et sincère au cours d'une carrière partagée entre des postes d'état-major au quartier général et de commandant du Camp Borden pendant sept années (1927–1934). Nommé au plus haut grade d'officier d'Aviation en 1934, tandis que l'état-major de l'Air relevait encore du chef de l'état-major général de l'armée, il devint le premier chef de l'état-major de l'Air (CAS) lorsque l'ARC devint complètement autonome en 1938. Ce fut sous l'administration de Croil que l'ARC entra en guerre et ce fut lui qui, au début, oeuvra avec vigueur pour assurer sa participation au combat outre-mer³.

Cette tâche avait débuté fin août 1939 quand les chefs des trois services avaient donné au ministre de la Défense, Ian Mackenzie, un aperçu des mesures que le Canada devrait prendre au début d'une guerre qui semblait alors inévitable. Depuis 1923 (mais en particulier depuis 1936), la politique du gouvernement canadien exigeait des planificateurs militaires qu'ils mettent l'accent sur la défense du territoire, et Croil en avait tenu compte dans sa présentation : sur les vingt-trois escadrons de l'ARC qui devaient être mobilisés immédiatement, dix-sept resteraient au Canada pour assurer sa défense et la sécurité des routes commerciales contigües à son territoire. Toutefois, en se référant à son expérience, le chef de l'état-major de l'Air recommandait qu'une escadre à trois escadrons d'appui à l'armée (qui pouvait être équipée de Westland Lysander fabriqués au Canada et servir avec un corps expéditionnaire canadien) soit fournie « dès le début », ajoutant que l'ARC pourrait aussi envoyer le personnel d'une escadre de bombardement à trois escadrons (mais sans avion ou matériel⁴.

Mackenzie ayant jugé ces propositions acceptables, celles-ci furent présentées au Comité de défense du Cabinet, le 5 septembre. Connaissant son auditoire, Croil expliqua avec soin que « les dépenses et les engagements à ce jour n'étaient pas liés » à l'envoi d'un corps expéditionnaire outre-mer, mais il fit aussi remarquer qu'en « ce qui concernait le domaine "air", la seule chance d'une attaque aérienne au Canada serait le largage d'une bombe par-ci par-là destinée à avoir un effet sur le moral et à décourager le pays d'envoyer ses forces à l'extérieur ». Si, comme il le soupçonnait, les Canadiens déposaient « une demande immédiate et écrasante d'intervention active de ses forces armées pour aider directement la Grande-Bretagne » dès qu'aurait été prise la décision d'entrer en guerre, cette participation, pour être valable, devrait avoir lieu outre-mer. Il ne pouvait pas encore prédire avec assurance dans combien de temps les six escadrons pourraient être déployés outre-mer, ou à quel endroit et à quel moment ceux spécialisés dans le bombardement recevraient leurs avions et effectueraient

leur entraînement opérationnel. Comme ils seraient probablement équipés d'avions achetés en Grande-Bretagne, le Royaume-Uni semblait l'endroit le plus probable⁵.

À long terme, l'état-major de l'Air travaillait aussi à un plan de formation de dix-huit escadrons supplémentaires – escadrons dotés en personnel, et non en matériel – destinés à être déployés outre-mer « au rythme de six par mois à partir de la date du départ des six premiers ». Bien que le type d'avions qu'ils utiliseraient ne fût pas indiqué – bombardiers, chasseurs ou avions de tout autre type – l'état-major de l'Air calculait, d'une façon incompréhensible pour un simple historien, que vingt-quatre escadrons stationnés outre-mer nécessiteraient 3 000 navigants (dont 1 200 pilotes) et 8 200 non-navigants par an pour maintenir leurs effectifs. Cela signifiait la mise sur pied d'un nouvel organisme d'entraînement et, dans ce cas, le CAS semblait prêt à retarder au moins l'envoi outre-mer de l'escadre de bombardement. Il expliqua plus tard que, « du point de vue de l'efficacité », il serait de loin préférable de garder tout le personnel ici pour mener à bien et assurer correctement l'expansion du Plan d'entraînement⁶.

Le 6 septembre, avant la présentation de cette idée, le gouvernement britannique, dans un télégramme de Londres, annonçait qu'il avait des doutes quant à la capacité de la RAF d'assumer ses propres besoins en personnel, « si, comme cela semble probable, des opérations aériennes intensives se développent en Europe occidentale ». En demandant à Ottawa de ne pas former et entraîner des unités complètes destinées à l'Europe, sauf celles qui assureraient le soutien d'un corps expéditionnaire, Whitehall laissait entendre que « la meilleure façon de venir en aide, pour le Canada, serait de concentrer tout d'abord ses efforts sur l'entraînement de pilotes, d'observateurs et en particulier de mitrailleurs de bord et de radionavigants » destinés aux unités de la RAF ; et, « quand il y aurait suffisamment d'officiers et de personnel en Angleterre et en France, l'objectif serait de former un contingent de l'Aviation royale du Canada » en rappelant ses membres servant dans des escadrons britanniques. Au début, on espérait que le Canada aurait la possibilité d'entraîner au moins 120 pilotes par an et que, grâce à « l'accroissement rapide des installations d'entraînement existantes par l'utilisation d'aérodromes civils », on pourrait faire passer ce nombre à 2 000. De plus, Londres réclamait « l'enrôlement immédiat de techniciens compétents pour répondre à la fois aux besoins croissants des Canadiens et de la RAF »⁷.

Il existait des divergences évidentes entre les propositions britanniques et canadiennes, quant à savoir où et quand, et sous quel commandement, les escadrons de l'ARC seraient formés. Toutefois, elles n'étaient pas nécessairement inconciliables, car il semblait que toutes les deux conduiraient tôt ou tard à la constitution d'escadrons de l'ARC outre-mer. La question était de savoir si Ottawa acceptait de voir des aviateurs canadiens passer quelque temps dans des escadrons de la RAF jusqu'à ce que l'ARC soit prête à former les siens, et si le Cabinet et l'état-major de l'Air étaient disposés à sanctionner cette initiative. Pour répondre aux besoins immédiats de la Grande-Bretagne, ils étaient aussi prêts à envoyer, en six semaines, « un certain nombre d'officiers pilotes canadiens ayant une grande expérience sur des avions civils, mais sans entraînement opérationnel, ainsi qu'un certain nombre d'aviateurs pratiquant divers métiers

nouvellement engagés ». Toutefois, citant textuellement le compte rendu du CAS, Mackenzie King déclara : « Notre gouvernement désire que des unités des Forces aériennes canadiennes soient constituées dès que le personnel entraîné en nombre suffisant sera disponible outre-mer à cette fin, de tels escadrons devant être dotés et entretenus par du personnel canadien aux frais du gouvernement. À cause du manque de matériel au pays, les escadrons stationnés outre-mer devront être équipés totalement à nos frais par les autorités britanniques⁸. »

Le 15 septembre, les chefs d'état-major rencontrèrent à nouveau les principaux ministres du gouvernement, au moment où Croil avait oui-dire que les Britanniques allaient sans aucun doute demander que l'on multiplie par quatre le nombre de pilotes à former. Craignant que ses chefs politiques n'acceptent une telle demande, il expliqua combien l'entreprise serait gigantesque – il avait estimé les coûts du plan canadien le plus modeste à plus de 100 millions de dollars – et averti que les conséquences de l'adoption immédiate des propositions britanniques « seraient si atterrantes qu'elles feraient échouer les meilleures tentatives des [personnes] responsables ». Mieux que cela, il conseilla de mettre en oeuvre le concept original de l'état-major de l'Air qui visait à fournir les effectifs de vingt-quatre escadrons de l'ARC à la fin de 1941 et, une fois la preuve faite du succès de l'opération, d'accroître le système de formation « pour répondre entièrement à la demande du Royaume-Uni »⁹.

Dans tous les cas, Croil se demandait maintenant si, mise à part l'escadre d'appui à l'armée, il était sage d'envoyer outre-mer du personnel de l'ARC en détachement à court terme alors qu'on avait besoin d'utiliser ses talents immédiatement et au Canada pour mettre en oeuvre le Plan d'entraînement. La RAF pouvant se trouver dans l'obligation de faire face à « des pertes très importantes... » et à une désorganisation sérieuse de ses installations d'entraînement :

... notre aide ne peut être que meilleure ... si, après avoir assuré notre propre défense, nous concentrons tous nos efforts sur la production du plus grand nombre de membres du personnel entraînés dans toutes les catégories. Notre Aviation royale du Canada, qui est à l'heure actuelle à un peu plus de la moitié de ses effectifs requis, conçue et employée pour la défense du territoire, ne sera capable de contribuer que très partiellement à la résolution du problème. C'est pourquoi, je recommande que nous n'envisagions pas maintenant l'envoi de personnel dans la *Royal Air Force*, mais plutôt que nous absorbions toutes les ressources en aviateurs entraînés disponibles au pays afin d'obtenir autant d'instructeurs que possible... Ce n'est qu'ainsi que nous pourrons consacrer tous nos efforts à fournir un nombre adéquat de membres du personnel entraînés dans les délais les plus brefs possibles¹⁰.

Cependant, dans la semaine, « conformément à des instructions verbales » (sans doute de Norman Rogers qui avait remplacé Mackenzie comme ministre de la Défense nationale, le 19 septembre 1939), Croil prévint Londres que vingt-cinq pilotes de l'ARC et quatre-vingts anciens pilotes civils seraient sous peu « prêts et rattachés à la *Royal Air Force*¹¹. Même si le rythme de la mobilisation et le nombre d'escadrons à envoyer outre-mer devaient être réduits afin de se concentrer sur l'entraînement pour lequel il aurait été utile de disposer de ces pilotes, le

gouvernement souhaitait pour des motifs politiques avoir des aviateurs canadiens stationnés outre-mer dans un avenir très proche. « La politique actuelle du gouvernement, expliqua le chef de l'état-major de l'Air à ses collègues, le 25 septembre, est de conserver une force aérienne au Canada pour la défense du territoire et d'envoyer du personnel entraîné outre-mer (officiers et aviateurs) pour servir dans la RAF (comme détachés). »

On pense qu'il sera possible d'organiser plus tard, avec des renforts pris sur les effectifs au pays, le personnel stationné outre-mer en escadrons de l'Aviation royale du Canada.

La politique de temps de paix visant l'organisation de l'ARC consistait en la mise sur pied de vingt-trois escadrons ... Pour le moment, il est impossible d'organiser, d'entraîner et d'amener une force de vingt-trois escadrons avec leurs unités administratives, de maintenance et d'entraînement, aux effectifs de temps de guerre et en même temps d'être prêts à envoyer du personnel affecté outre-mer pour servir dans la RAF (comme détaché).

Après avoir examiné la situation, on a établi que le nombre maximal d'escadrons qui peuvent, pour l'instant, être amenés à leur effectif, être équipés et entretenus est de quinze (douze pour la défense du territoire et trois à titre de renfort de la *Canadian Active Service Force*) (Force active canadienne), la formation des huit autres étant suspendue pour l'instant. Cette réduction du nombre d'escadrons permettra de répondre aux souhaits du gouvernement de voir l'Aviation royale du Canada représentée outre-mer dès que possible grâce à l'envoi de personnel¹².

Toutefois, le jour suivant, l'*Air Ministry* demanda à Ottawa de ne pas envoyer de pilotes civils ou militaires « en attendant de nouvelles propositions importantes de Londres sur la participation aérienne du Canada ». Ces dernières, parvenues le vingt-sept, estimaient le besoin global en navigateurs entraînés au nombre aberrant de 20 000 par an, avec des stagiaires venant de tous les pays du Commonwealth. Alors que « l'entraînement élémentaire se ferait dans chaque dominion selon ses capacités », on laissait entendre que « l'entraînement avancé devait se dérouler principalement au Canada ». Toutefois, l'*Air Ministry* « envisageait encore que le premier appel de personnel des dominions qui avait été entraîné dans des écoles en vertu du plan serait pour des unités de l'Aviation des dominions si leur gouvernement participant pouvait être prêt à les supporter et à les entretenir »¹³.

À cette étape, bien que l'engagement initial outre-mer du Canada ait été réduit de moitié, de six à trois escadrons (tous consacrés à des tâches d'appui à l'armée) et même si plus de ressources devaient être consacrées à l'entraînement, il ne s'était rien passé des deux côtés de l'Atlantique pour inverser le plan de l'état-major de l'Air consistant à augmenter la présence de l'ARC stationnée outre-mer au cours des deux années à venir. Si, en fait, on tenait pour acquise la formation de vingt-quatre escadrons, cela pourrait expliquer pourquoi, dans sa réponse, Ottawa mettait l'accent sur une multitude de détails techniques et financiers qui régiraient ainsi le Plan d'entraînement aérien de l'Empire et son élément canadien, le Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique (PEACB). La confiance de Croil, en général, en la nature et dans le statut final de la contribu-

tion du Canada à la guerre aérienne, peut aussi expliquer pourquoi, le 4 octobre, jour suivant la plainte du ministre de la Défense Rogers qui considérait que l'envoi de trois escadrons seulement ne serait pas satisfaisant pour l'opinion publique, le CAS hésitait à former un quatrième escadron de l'ARC stationné outre-mer, avec des Canadiens servant déjà dans la RAF. L'infrastructure que cela nécessiterait, comprenant « un quartier général de l'ARC », une réserve d'officiers et une réserve d'aviateurs pour compenser les pertes, de même qu'un « flot constant de ... renforts », constituerait une trop grande saignée dans les efforts faits pour développer le système d'entraînement¹⁴.

Plus tard, dans le courant du mois, lord Riverdale, un industriel en vue qui possédait une vaste expérience des négociations commerciales au Canada, arrivait à Ottawa pour entamer des discussions sur les propositions d'entraînement aérien de l'Empire. À ce moment-là, les Britanniques voulaient apparemment un plan dirigé par la RAF, payé par Ottawa, qui engagerait les stagiaires directement dans la RAF, très proche de ce que fut le RFC/RAF pour le personnel canadien pendant la Première Guerre mondiale, et ils ne mentionnaient plus la création d'un contingent de l'ARC avec des diplômés canadiens. À vrai dire, pour Whitehall, les unités de l'ARC étaient inutiles au succès de la guerre. Toutefois, l'attitude de Riverdale, « avec sa façon de vous forcer sans vous donner le temps de réagir », irrita Mackenzie King qui ne laissa planer aucun doute sur sa volonté de voir des Canadiens entrer dans l'ARC et non dans la RAF, ce qui força les négociateurs britanniques à admettre en privé que le Plan d'entraînement devrait conserver une « façade canadienne »¹⁵.

Néanmoins, tandis que les négociations avançaient et que les arrière-pensées des Britanniques se clarifiaient, Croil se rendit compte que la perspective d'avoir une présence distincte de l'ARC outre-mer devenait très lointaine – à supposer qu'elle demeurât quand même un objectif. Le 23 novembre, il songea à rappeler au gouvernement l'importance du sujet en déclarant à Rogers : « Cela desservirait le prestige canadien en tant que nation de limiter ses efforts officiels, dans le domaine aérien, à la défense aérienne du territoire et à l'entraînement. Le Plan d'entraînement préparera des Canadiens aux tâches de combattants dans les airs, mais, si le Canada ne dispose d'aucun escadron outre-mer, le travail du personnel se fondera dans celui de la RAF. Nous avons de bonnes raisons de penser que les Canadiens se comporteront bien dans les airs. S'ils peuvent servir dans des escadrons canadiens, ce sera à mettre au crédit du Canada en tant que nation et ils contribueront aux traditions de l'ARC et de ses escadrons. » Selon ses calculs, « les efforts proposés par l'ARC pour le Plan d'entraînement sont équivalents à l'entretien d'au moins cinquante escadrons sur le terrain », et à partir de là seulement, il n'était « pas déraisonnable de demander à la RAF de coopérer à la mise sur pied et au financement d'une force symbolique de quinze escadrons de l'ARC stationnés outre-mer », contrôlée par « un quartier général de l'ARC outre-mer, pour être engagée sous commandement de quartiers généraux de la RAF sur les théâtres d'opérations »¹⁶.

Une fois écartée la question épineuse des responsabilités financières, les négociateurs canadiens portèrent leur attention sur la question de la représentation de l'ARC sur les théâtres d'opérations. Ils voulaient obtenir beaucoup plus

que la modeste proposition de quinze escadrons de Croil. Leur point de vue sur l'article xv des propositions d'accord (qui traite du problème de l'identité nationale et de l'affiliation) était simple et ouvert. Mackenzie King insistait sur « un préalable avant que son gouvernement ne l'entérine » : « Le personnel canadien du Plan d'entraînement sera, à la demande du gouvernement, organisé sur le terrain en unités et formations de l'Aviation royale du Canada. » King réclamait beaucoup plus que les Australiens et les Néo-Zélandais qui semblaient se contenter de termes vagues laissant à Whitehall l'initiative d'ouvrir des discussions sur la reconnaissance de leur contribution sous la forme d'unités des dominions ou « sous une autre forme »¹⁷.

Quoique encore perceptibles dans les propos de King, les échos affaiblis du plan original des vingt-quatre escadrons de Croil s'évanouiraient bientôt complètement. Ce plan, il faut le rappeler, visait à envoyer des unités complètes comportant des navigateurs et des non-navigateurs de l'ARC. Mais, compte tenu de la tâche énorme d'entraînement en perspective, le Canada estimait que les non-navigateurs canadiens devaient rester au pays pour entretenir les avions du PEACB, tandis que les Britanniques devaient rester en Angleterre et en France pour assurer l'entretien des escadrons de l'ARC. Pour un certain nombre de raisons, cela semblait correct et logique, mais, encore une fois, l'absence d'équipes au sol de l'ARC fut à l'origine de la résistance de Londres à la formation d'escadrons canadiens outre-mer. « Plus de 50 % des escadrons de la *Royal Air Force* seraient appelés escadrons de dominion », objecta le Cabinet de guerre britannique, « parce que leurs pilotes seraient originaires des dominions alors que la plus grande partie de leur personnel (p. ex. : les équipes au sol) serait du Royaume-Uni »¹⁸. Londres préférait aussi que les dominions assument les coûts de leurs propres escadrons mais, à cause du paiement, par le Canada, sur trois ans, de 350 millions de dollars pour le financement du PEACB, les Britanniques acceptèrent de prendre à leur charge les coûts d'entretien de quinze escadrons de l'ARC. Quant aux navigateurs des dominions, en surabondance dans les tableaux d'effectifs de ceux-ci et volant dans la RAF, il fut aussi proposé de leur faire porter « sur leur uniforme ... un emblème national distinctif choisi par leur pays »¹⁹.

Pendant ce temps, à Ottawa, le CAS canadien et le maréchal en chef de l'Air, sir Robert Brooke-Popham, le principal représentant de la RAF de la délégation Riverdale, étaient parvenus, entre eux, à une solution qui, au niveau symbolique, aurait offert au Canada bien moins que ce que les Britanniques paraissaient vouloir lui accorder. Ils furent d'accord pour dire que « pour pouvoir être appelée « escadron de l'ARC », l'unité devait être à effectif complet ou à forte prédominance de navigateurs et de non-navigateurs canadiens ». Puisque pratiquement aucune équipe au sol canadienne ne serait transférée outre-mer, le nombre de tels escadrons serait bien entendu très limité, mais « afin d'accélérer la présence canadienne sur le front », Brooke-Popham souhaitait demander à l'*Air Ministry* « de former, à titre transitoire, un nombre limité d'escadrons constitués de personnel navigant de l'ARC et de techniciens de la RAF. Ces escadrons, dénommés escadrons (canadiens) de la *Royal Air Force*, seraient transformés en escadrons de l'ARC lorsqu'on pourrait disposer d'équipes au sol canadiennes ». Comme cette solution avait été acceptée par Croil en septembre, les navigateurs

canadiens « resteraient membres de l'ARC et seraient comptabilisés comme détachés à la RAF »^{20*}.

Ottawa rejeta catégoriquement le concept Croil/Brooke-Popham, insistant pour que « les stagiaires canadiens diplômés du Plan d'entraînement soient incorporés ou organisés en unités et formations de l'Aviation royale du Canada », avec des équipes au sol fournies par la RAF à la place de leurs homologues canadiens nécessaires au Plan d'entraînement. C'est pour cette raison que, le 16 décembre, Riverdale téléphona à son secrétaire d'État (Air), sir Kingsley Wood, pour lui demander que l'interprétation de l'article xv soit comme suit : « Tous les stagiaires canadiens ne s'intégreraient dans les unités de l'ARC que sur demande du gouvernement du Canada. » Comme c'étaient précisément les arguments que King avait présentés et que Londres avait rejetés quelques jours plus tôt, on ne doit pas être surpris si Riverdale reçut des instructions de « ne pas lâcher pied »²¹.

Pendant ce temps, les Canadiens pressaient Riverdale « d'user de son autorité personnelle » pour régler la question de l'article xv afin que l'entraînement aérien puisse démarrer. Les pressions furent efficaces. Riverdale se laissa flétrir et bien que « le nombre [d'escadrons] à organiser ou à incorporer en tout temps » restât à définir entre les deux gouvernements, il donna son accord de principe « pour que, à la demande du gouvernement du Canada, ... les stagiaires canadiens, après avoir terminé le programme d'entraînement, soient intégrés dans des unités et formations opérationnelles de l'Aviation royale du Canada. Les modalités détaillées seraient arrêtées par un comité intergouvernemental établi à cette fin en vertu du paragraphe 15 ». Lorsqu'Ottawa accepta de supprimer l'article défini « les » avant « stagiaires canadiens » (donnant à la délégation britannique l'espoir que les stagiaires ne seraient pas tous affectés dans des escadrons de l'ARC), l'accord fut signé par Riverdale et King, le 17 décembre, peu après minuit²².

Ce ne fut pas la joie à Londres. Le chancelier de l'Échiquier fut de ceux qui protestèrent en « faisant part de son désaccord sur l'insistance du Canada à obtenir un nombre illimité d'unités de l'ARC aux frais des contribuables britanniques ». Entre-temps, sir Kingsley Wood, surpris et furieux, invita Riverdale à écrire une lettre à Mackenzie King pour lui demander que les questions concernant « le nombre, la composition et l'organisation des unités de l'ARC qui devaient être tôt ou tard constituées, quelles que soient les circonstances », soient laissées à la discrétion de discussions intergouvernementales futures²³.

Venant de clore un cycle de discussions difficiles au cours duquel Ottawa avait fait de la formation des escadrons de l'ARC la condition absolue, Riverdale avertit ses maîtres que la réouverture de la question « pourrait aller jusqu'à mettre en péril l'accord lui-même ». Le Cabinet britannique devait se contenter de l'assurance que les résultats de toute discussion seraient « satisfaisants » étant

* O.D. Skelton, sous-secrétaire d'État aux Affaires extérieures et conseiller principal de King, commençait aussi à se faire du souci à propos des engagements du Canada si l'on prévoyait que tous les diplômés canadiens du PEACB devraient servir dans des escadrons de l'ARC. On ne pouvait demander au gouvernement britannique d'en assumer tous les coûts, prétendit-il. Mais, si Ottawa devait « payer les pots cassés », la facture pourrait dépasser les 750 millions de dollars par an.

donné « l'atmosphère nettement meilleure qui régnait au cours de ces derniers jours ». Il pouvait également se consoler en raison du fait que la RAF restait responsable de la formation des escadrons de l'ARC outre-mer. De plus, comme le déclara Wood à ses collègues, « des difficultés d'ordre pratique empêcheraient selon toute probabilité la formation d'un plus grand nombre d'unités de l'ARC que celui que nous avons envisagé »²⁴.

L'accord sur le PEACB signé, Ottawa porta son attention sur les nombreux problèmes créés par la mise sur pied d'un vaste organisme d'entraînement. Et (comme Riverdale l'avait peut-être prévu), le déploiement en fin de compte des diplômés de l'ARC ne sembla pas avoir fait l'objet de beaucoup d'attention de la part du personnel surchargé du quartier général de l'Aviation (QG(Avn)) ou du gouvernement. Toutefois, ce ne fut pas le cas à Londres où l'*Air Ministry* et le *Treasury Office* étaient décidés à contourner l'accord Riverdale sur la formation d'équipages canadiens en escadrons de l'ARC. Après un court délai consacré à « l'évaluation des besoins par rapport à la composition et à l'organisation d'aviations agrandies, ce qui est l'objectif de tous », les fonctionnaires décidèrent « d'arrêter une position définitive dans la négociation d'ici deux mois »²⁵.

Whitehall espérait que des discussions supplémentaires sur l'article xv pourraient se tenir à Londres où, déclarait-on : « on peut traiter ces questions de façon plus expéditive et plus satisfaisante grâce à un contact direct avec l'*Air Ministry*, qui est seul à avoir une vue complète et une connaissance détaillée de tous les besoins ». L'*Air Ministry* et le ministère des Dominions penchaient aussi pour la participation aux discussions des Australiens et des Néo-Zélandais qui avaient été bien moins exigeants sur la formation d'escadrons des dominions outre-mer. À vrai dire ils prévoyaient que, forcés « d'expliquer, en présence de leurs collègues australiens et néo-zélandais quelque peu incrédules, l'importance politique essentielle que le Canada attache à ses hommes pour qu'ils ne soient pas mis à la libre disposition du commandement du Royaume-Uni ... cela grèverait les ressources mêmes des ministres canadiens ».

Pour une fois, les Canadiens étaient de force à lutter avec leurs alliés rusés. L'Australie et la Nouvelle-Zélande acceptèrent tout de suite de se réunir à Londres, mais les Canadiens n'y étaient pas favorables, Croil faisant remarquer que le Canada « n'était pas intéressé à s'y rendre et qu'il ne voulait pas risquer d'être influencé par les initiatives des gouvernements australien et néo-zélandais ». D'ailleurs, puisque la discussion porterait surtout sur la formation des escadrons canadiens, sujet sur lequel l'opinion du gouvernement canadien était exigeante, Ottawa était un site aussi logique que Londres²⁶.

Déterminé à ne pas tenir de conférences au Canada et avec l'espoir qu'Ottawa assouplirait sa position, le gouvernement britannique choisit de reporter la discussion sur le sujet tout en poursuivant l'élaboration d'une position plus détaillée sur l'article xv. Les nouvelles conditions limitant la représentation de l'ARC aux seuls escadrons dotés d'un effectif complet de navigateurs et de non-navigateurs canadiens, furent en fin de compte transmises au haut-commissaire britannique à la mi-avril. Toutefois, avant même qu'il n'ait pu sonder le gouvernement, les Allemands lancèrent leur guerre-éclair à l'Ouest et il y avait des sujets plus préoccupants que l'organisation de l'ARC outre-mer²⁷.

L'élargissement du conflit et les engagements croissants du Canada avaient déjà eu pour conséquence une réorganisation du Cabinet, qui à son tour, avait conduit rapidement à des changements dans le personnel de l'état-major de l'Air. C.G. Power, ancien ministre des Postes, avait été nommé le 23 mai ministre de la Défense pour l'Air (et ministre adjoint de la Défense nationale). Norman Rogers, tué dans un accident d'avion le 10 juin 1940, avait été remplacé le 5 juillet par J.L. Ralston qui continuait à être considéré comme le principal ministre de la Défense, même s'il était responsable d'abord de l'armée.

Québécois jovial, grand fumeur et grand buveur, Power ne crut pas possible de travailler efficacement avec le sérieux et quelque peu puritain Croil. « Pour un esprit civil comme le mien, il était bien trop régimentaire. J'ai acquis l'impression, vraie ou fausse, qu'une coopération amicale et sympathique avec lui serait, à cause de notre grande différence de tempérament, difficile, si ce n'est impossible. Ce que je voulais, c'était l'amitié et la collaboration; je pense qu'il ne comptait me laisser qu'un rôle de supervision ordinaire, ce qui lui laissait l'autorité totale sur les membres du service et sans doute sur les fonctions purement civiles du Ministère ... Je lui ai demandé de me remettre sa démission de chef de l'état-major de l'Air et d'accepter le poste d'inspecteur général de l'ARC²⁸. »

Pour le remplacer, le ministre se trouva des affinités avec l'adjoint de Croil, le commodore de l'Air L.S. Breadner. Il écrivit plus tard que Breadner « gros, un peu bourru, cordial et sympathique devint presque tout de suite un bon ami de même qu'un bon adjoint. Nous avons travaillé tous les deux en étroite camaraderie... [Je] ne pouvais pas souhaiter de moments plus heureux que ceux que j'ai passés à travailler dur et à me divertir avec lui ».

Une des caractéristiques les plus remarquables du nouveau CAS était son charme. Natif de Carleton Place, en Ontario, Breadner n'avait suivi que trois années de collège avant de rejoindre la bijouterie familiale à Ottawa. En 1915, il s'engagea dans le *Royal Naval Air Service* (britannique) et passa la plus grande partie de la Première Guerre mondiale comme pilote de chasse en France. Après la guerre, en tant que pilote très compétent, il trouva du travail comme examinateur des licences au Conseil de l'aéronautique canadien, avant de rejoindre l'ARC en 1922²⁹. Il monta rapidement en grade dans l'Aviation et fut nommé directeur par intérim sous les ordres de Lindsay Gordon, de 1928 à 1932. Gordon trouva qu'il possédait « un sens de l'humour très développé et, bien que de tempérament nerveux, il était, en général, raisonnable, tolérant et gai, et il avait bon coeur ». Ses qualités personnelles furent également reconnues par le personnel de l'*Imperial Defence College* que Breadner fréquenta en 1936. Le commandant le décrivit comme « un officier au tempérament gai et sympathique et avec un sens de l'humour, ce qui, par suite, le rendit très populaire auprès des autres stagiaires de tous les services ». Ses capacités, toutefois, étaient jugées « pratiques » et il était considéré « avant tout comme un homme d'action »³⁰.

Lorsque Breadner prit le poste de chef de l'état-major de l'Air, le 29 mai 1940, seul un des trois escadrons d'appui à l'armée qui devaient être envoyés outre-mer, à l'origine, avait été déployé. Le 110^e Escadron avait rejoint Old Sarum (Wiltshire) pour soutenir la 1^{re} Division canadienne, le 26 février. En prévision

de son arrivée, le Bureau de liaison de l'Air de l'ARC (qui fonctionnait à Londres depuis 1919 pour tenir les responsables de l'Aviation canadienne au courant des dernières réalisations en aéronautique au Royaume-Uni) avait été élevé au statut de quartier général de l'ARC, le 1^{er} janvier. Le premier officier commandant l'ARC, en Grande-Bretagne, le colonel d'Aviation G.V. Walsh était arrivé le 3 mars.

Avec un seul escadron à administrer, le nouveau quartier général se consacrait alors à établir sa propre organisation et à créer un bureau des dossiers (*Records Office*) destiné à assurer le suivi du personnel de l'ARC stationné outre-mer. Toutefois, ses relations prévues avec l'*Air Ministry* telles qu'elles avaient été fixées par le haut-commissaire canadien, Vincent Massey, dans une lettre au secrétaire aux dominions en avril, n'étaient pas « celles de subordination ». « Les détails seront fixés entre les deux parties, expliqua-t-il, mais si des questions de politique sont soulevées, les voies de communication passeront par le haut-commissaire du Canada, en provenance ou à destination du ministère de la Défense nationale à Ottawa³¹. »

La déclaration de Massey s'appuyait sur des instructions qu'il avait reçues d'Ottawa sur l'interprétation qu'il fallait donner à la Loi sur les forces étrangères (présentes au Canada et en Grande-Bretagne) de 1933, la base réglementaire régissant l'application d'une loi militaire lorsque des troupes d'un pays du Commonwealth étaient stationnées dans un autre. Quand le Canada obtient légalement sa souveraineté avec le vote du Statut de Westminster de 1931, les Forces armées canadiennes « devinrent, de fait, en ce qui concerne leurs relations avec les forces du Royaume-Uni, des forces étrangères tout comme celles des États-Unis ou de tout autre pays ». Afin de donner une base légale à l'administration de la discipline militaire (puisque la loi militaire britannique ne s'appliquait plus aux forces du dominion), des lois réciproques sur la présence de forces étrangères furent votées par le Royaume-Uni et le Canada en 1933. En vertu de ces lois, les forces nationales organisées « servant ensemble » (c'est-à-dire dans un même endroit mais pas sous un commandement unifié) étaient chacune responsables de leur propre discipline conformément à leurs lois militaires. Lorsque ces forces étaient « en combinaison » (c'est-à-dire placées sous un commandement unifié, habituellement pour des opérations), leur loi continuait à s'appliquer, mais le commandant de la force combinée avait l'autorité de faire asseoir les cours martiales et de confirmer leurs conclusions et leurs sentences. Les militaires canadiens détachés dans les forces britanniques, y compris le personnel de l'ARC dans les escadrons de la RAF, étaient soumis à la loi militaire de la force à laquelle ils appartenaient et *vice versa*, quoiqu'il fût décidé qu'en définitive, pour des cas graves, la peine de culpabilité serait soumise à son gouvernement pour confirmation³².

La loi ne spécifiait pas les relations qui existaient normalement pendant l'entraînement, de même qu'elle ne traitait pas des problèmes d'organisation ou de voie hiérarchique militaire. Ottawa avait des idées précises sur ces deux sujets et, comme Massey l'expliquait au secrétaire aux dominions, « le contrôle de l'organisation et de l'administration de l'Aviation royale du Canada stationnée outre-mer sera exercé par le ministre de la Défense nationale du Canada ... par l'entremise du chef de l'état-major de l'Air (du Canada) ». Les escadrons de

l'ARC « servant ensemble » dans la RAF devront être commandés par le quartier général canadien outre-mer (QGCOM) tandis que les Britanniques fourniront les installations d'entraînement et les instructeurs, mais lorsque le QGCOM les aura mis « en association » la RAF exercera le commandement opérationnel et sera responsable de l'entraînement. Et, comme ces discussions eurent lieu avant la défaite de la France, à une époque où l'on prévoyait que la guerre se déroulerait sur le continent, Ottawa accepta que la RAF assume les responsabilités administratives et disciplinaires des escadrons de l'ARC se trouvant en Europe³³.

Les représentants de l'*Air Ministry* étaient portés à ne faire aucune différence entre les expressions « servant ensemble » et « agissant en association » et avaient tendance à interpréter la Loi sur les forces étrangères (présentes au Canada et en Grande-Bretagne) comme mettant immédiatement sous le commandement de la RAF les unités du dominion dès leur arrivée sur une de ses bases. Mais « sur tous ces sujets », une note de l'*Air Ministry* expliquait qu'il « était nécessaire d'agir avec tact et discrétion compte tenu des sensibilités et des susceptibilités canadiennes. Nous pensons que les Canadiens ont peur que si nous insistons sur le fait que la loi donne toute l'autorité à nos commandants, le quartier général de l'ARC ici ne devienne isolé et relativement inutile. En même temps, nous pensons que leur insistence sur « leurs droits » est plus théorique que pratique en ce sens que si nos commandants exercent leur autorité discrètement, nous n'aurons aucune plainte »³⁴.

Toutefois, pour de nombreux Canadiens, la souveraineté nationale était plus qu'un simple problème théorique. Le militaire le plus gradé, stationné outre-mer de 1939 à 1943, le général A.G.L. McNaughton qui, à titre de chef de l'état-major général au début des années 1930 avait été une des chevilles ouvrières de l'ébauche des lois sur les forces étrangères, croyait que le maintien du contrôle de ses forces armées était, en fait, l'épreuve décisive de la souveraineté canadienne. Toutefois, cette tâche, comme Lester Pearson (secrétaire à Canada House en 1940) le soulignait, « n'était pas facilitée ... par l'impression qu'on avait parfois aux plus hauts niveaux politiques et militaires (à Whitehall) que les formations canadiennes stationnées outre-mer faisaient partie intégrante des forces impériales britanniques et, comme telles, étaient soumises à l'autorité et au contrôle de Londres. Ce n'était pas, en tout cas, la position du gouvernement canadien qui était décidé à conserver le contrôle de ses propres forces outre-mer et à maintenir leur identité canadienne distincte »³⁵.

L'attaque allemande en France et aux Pays-Bas, en mai 1940, précipita le besoin de définir de façon plus précise le rôle du quartier général outre-mer. Neuf jours après le début de l'attaque-éclair, le gouvernement britannique demanda au Canada d'envoyer un deuxième escadron d'appui à l'armée ainsi qu'une unité de chasse en soutien de la défense aérienne britannique. Le même mois, les 112^e et 1^{er} Escadrons arrivèrent au Royaume-Uni et, à ce moment-là (et dans la logique des instructions données à Massey en avril), tout le monde fut d'accord pour admettre que, puisque les deux unités étaient basées en Angleterre, l'administration du personnel, y compris des domaines tels que la cour martiale, « la solde, les promotions, les affectations, les dossiers personnels, etc., resteraient du ressort de l'ARC », même lorsqu'elles auraient été « associées » à la

RAF. Toutes les pertes de personnel de l'ARC devaient aussi être rapportées directement au QGCOM³⁶.

En résumé, le QGCOM était en train d'établir une base efficace de son autorité sur les escadrons canadiens stationnés outre-mer, mais ses efforts furent bien vite minés par le comportement d'officiers supérieurs à Ottawa qui, selon Power, firent preuve de désinvolture vis-à-vis des subtilités du processus constitutionnel.

Quand je suis arrivé au Ministère, j'ai trouvé que le personnel militaire (en particulier dans les hauts grades) avait en tête que le Ministère n'était rien d'autre qu'un porte-parole destiné à exprimer au Parlement les vues et les opinions des membres du Conseil de l'Air. En effet, le Conseil de l'Air s'était arrogé des pouvoirs d'administration et de direction allant bien au-delà de ce que, en tant que parlementaire, je croyais qu'il en avait le droit.

Une de mes premières tâches fut de bien préciser que les militaires du Conseil de l'Air ... n'avaient pas la responsabilité de donner des directives et qu'ils devaient se cantonner à la mission de faire des recommandations au ministre. Cela m'a pris quelque temps avant qu'ils en acceptent totalement l'idée »³⁷.

En fait, Power ne contint pas ses conseillers aussi vite qu'il en fit état dans ses mémoires, si bien que pendant ses cinq premiers mois, comme ministre, par exemple, il ne fut même pas mis au fait des tractations qui eurent lieu au cours des négociations de 1939 et fut totalement ignorant de l'accord qui avait été obtenu sur l'article xv avec lord Riverdale. À vrai dire, Breadner tenta d'exploiter cette situation à la fin du mois d'août 1940, en vue d'obtenir son soutien à propos d'un plan d'action qui était diamétralement opposé aux propres plans du Canada au sujet de l'Aviation canadienne stationnée outre-mer. Cela concernait directement le statut du QG outre-mer et les rapports entre les unités de l'ARC stationnées outre-mer et l'*Air Ministry*³⁸.

À la suite de la défaite de la France – un armistice fut signé avec l'Allemagne le 25 juin – le gouvernement britannique demanda à Ottawa l'autorisation de transférer quatre de ses écoles de pilotage militaire (SFTS), de ses cieux de plus en plus encombrés et dangereux, à l'espace aérien relativement sécuritaire de l'Amérique du Nord. Bien que le Cabinet n'eût aucune objection au transfert, il ne souhaitait pas voir un QG de la RAF s'installer au Canada. Toutefois, il exigea que les écoles soient placées sous le contrôle administratif de l'ARC. Par analogie, Breadner estima que, « compte tenu des circonstances, il n'était pas logique que nous maintenions un QG de l'ARC outre-mer ». Il en avisa le commodore de l'Air Walsh, et proposa donc de ramener une fois de plus le QG de l'ARC outre-mer au statut de bureau de liaison, et de transférer les responsabilités des dossiers de guerre, de l'entraînement et de la mise en place du personnel de renfort à la RAF³⁹.

Bien que sa recommandation de fermer le QGCOM ne reflétait pas la politique de son gouvernement, Breadner a sans doute pensé en termes d'économies administratives. Puisque, de toute façon, les forces aériennes stationnées outre-mer devaient passer sous le commandement opérationnel de la RAF, on pouvait

argumenter (comme ce fut le cas à l'*Air Ministry*) qu'un quartier général administratif canadien était superflu. Au QGCOM, toutefois, le message de Breadner sema la consternation. En l'absence du commodore de l'Air Walsh (hospitalisé depuis le 9 août à cause de troubles cardiaques et souffrant de fatigue chronique), son officier supérieur d'état-major, le lieutenant-colonel d'Aviation A.P. Campbell, prépara une réponse en liaison avec les représentants du bureau du haut-commissaire. Ensemble, ils soulevèrent un certain nombre de questions sur le maintien de l'identité canadienne des escadrons de l'ARC et le bien-être du personnel, qui auraient dû être évidentes pour l'état-major de l'Air à Ottawa, mais ne l'étaient manifestement pas, en raison des soucis que lui causait le PEACB⁴⁰.

Breadner fit rapidement volte-face, demandant à Campbell d'annuler ses instructions du 31 août sous prétexte que « d'autres considérations font que notre proposition n'est pas défendable »⁴¹. Toutefois, ce ne fut pas la dernière de ses ingérences. Fin septembre, lorsque Walsh dut quitter Londres, à cause de son mauvais état de santé, Breadner et Power déclarèrent à son successeur, le commodore de l'Air L.F. Stevenson, dans un exposé avant son départ que, en dehors des trois escadrons canadiens déjà engagés, la décision avait été prise, « pour des raisons de politique nationale, d'intégrer tout le personnel de l'ARC dans la RAF » et que le quartier général outre-mer fonctionnerait comme un bureau de liaison⁴².

En fait, cette prétendue politique nationale était entièrement l'œuvre du QG(Avn). Il n'y avait eu aucune référence au Cabinet, ni approbation de celui-ci, et cette dernière ne fut recherchée que deux semaines plus tard lorsque, involontairement, Power présenta enfin le point de vue de l'état-major de l'Air au Comité de guerre du Cabinet, en expliquant qu'ils « avaient présumé que les pilotes et les navigants canadiens seraient incorporés dans la RAF et que cela n'affecterait probablement que les trois escadrons de l'ARC stationnés outre-mer actuellement au Royaume-Uni. Cette question était liée directement à une recommandation de l'état-major de l'Air visant à la suppression du QGCOM au Royaume-Uni et à la création d'un simple bureau de liaison pour le remplacer. C'était la proposition de l'état-major de l'Air, à condition que les Canadiens diplômés du plan soient intégrés dans la RAF et que celle-ci en assume l'administration, le commandement et les promotions »⁴³.

Ayant mené de dures négociations, l'automne précédent, afin d'obtenir que les aviateurs canadiens soient affectés à des escadrons de l'ARC, le premier ministre fut abasourdi de découvrir jusqu'à quel point Power était ignorant de la politique gouvernementale. Néanmoins, dans ce qui aurait pu être un moment d'embarras, Mackenzie King résuma avec force sa position, mettant en particulier l'accent sur le fait que « du point de vue canadien, la question de l'identification des Canadiens diplômés du Plan avait été traitée comme étant de la plus haute importance ». Non seulement le sujet avait fait l'objet « de discussions approfondies » lors des négociations de 1939, mais encore on avait conclu un accord sur l'interprétation correcte de l'article xv qui avait été confirmé par un échange de lettres entre Norman Rogers et Riverdale. « Les stagiaires canadiens seraient incorporés ou organisés en unités et formations opérationnelles de

l'ARC », nota Ralston, laissant peu de doutes sur le fait que « la position apparemment prise par l'état-major de l'Air ne concordait pas du tout avec l'accord que l'on avait obtenu des représentants du Royaume-Uni »⁴⁴.

Avec l'envoi outre-mer, planifié à court terme, des premiers diplômés du PEACB, il était temps que quelqu'un s'occupât des modalités qui permettraient de les constituer en escadrons de l'ARC. Compte tenu de ce qui venait de se passer, le Cabinet décida que Ralston, et non pas Power, était l'homme qui convenait pour accomplir cette tâche, laquelle fut ajoutée au programme de la prochaine visite de celui-ci à Londres. Toutefois, les compétences de Power ne furent pas les seules à être mises en cause, car King avait révisé à la baisse la bonne opinion qu'il avait de Breadner. Ce n'était pas dû seulement aux mauvais conseils qu'il avait donnés à son ministre. Dans son exposé sur le budget de l'Aviation au Comité de guerre du Cabinet « il y avait une erreur de cinquante millions » que « Breadner, parlant au nom des responsables de l'Air, justifia comme une plaisanterie, le ministre de la Défense nationale, lui-même, n'ayant même pas été mis au courant »⁴⁵.

Le CAS fut le seul à en rire. De son côté, Power était pris par l'étude des dossiers du PEACB et, dans les trois jours, un Breadner réprimandé reçut l'ordre de fournir un document très remanié résumant la manière de mettre en oeuvre l'article xv, en tenant compte de la politique du Cabinet et en s'assurant que l'Aviation stationnée outre-mer n'était pas mise au rancart⁴⁶. Abandonnant l'argument selon lequel la clause des non-navigants canadiens était un préalable à la formation d'escadrons de l'ARC, le CAS proposa que « le nombre d'escadrons qui seraient désignés ARC ou (canadiens) de la RAF devrait être proportionnel au nombre de diplômés canadiens du Plan d'entraînement aérien combiné et à ses capacités de produire non seulement l'effectif initial en navigants de tels escadrons mais aussi à pourvoir à tous leurs besoins en renforts ». Après avoir soustrait le nombre de navigants diplômés nécessaires au pays comme instructeurs ou sur l'effectif de guerre, Breadner avait calculé que l'on pouvait former trente-trois escadrons de l'ARC outre-mer d'ici à octobre 1941 et soixante-douze avant avril 1942, avec un maximum de soixante-dix-sept lorsque le PEACB aurait atteint son régime de croisière⁴⁷.

Ironiquement, ce fut au tour du QGCOM d'avoir un avis différent sur le statut des aviateurs canadiens en Angleterre. « Afin d'obtenir une égalité de traitement, d'assurer une administration souple et favorable à tous », le lieutenant-colonel d'Aviation A.P. Campbell expliquait que « tout le personnel de l'ARC au R.-U. devrait être sous un commandement unique ». C'est pourquoi on n'avait pas besoin du QGCOM et les propositions antérieures de Breadner de le ramener au niveau d'un bureau de liaison semblaient valables. Campbell ajouta que, tout en maintenant au poste d'officier de liaison un officier supérieur,

* Bien que sa mère fût canadienne et qu'il fût né à Hamilton (Ontario), Campbell passa ses années de formation en Écosse où son père fut officier dans le régiment du Black Watch et député du North Ayrshire; comme il le reconnut plus tard, « ses expériences de jeunesse étaient un mélange d'armée britannique et de politique écossaise ». Il ne connaissait le Canada que « par ouï-dire ». En conséquence, on peut confirmer qu'il considérait, avec assez d'honnêteté, l'ARC comme un appendice de la RAF.

celui-ci n'aurait nul besoin de disposer de « pouvoirs administratifs sauf pour son personnel »⁴⁸.

Comme nous l'avons vu, le vice-maréchal de l'Air L.F. Stevenson, qui était arrivé à Londres en qualité d'officier commandant, à la mi-octobre, avait été informé des prétendus objectifs de la politique de l'Air canadienne avant la réunion embarrassante du Cabinet du 9 octobre (et avant que Breadner n'ait révisé son interprétation de l'article xv). Il s'en tenait donc aux directives reçues quand, le 16 octobre, il entama des discussions avec l'*Air Ministry* afin de définir comment les trois escadrons de l'ARC stationnés outre-mer pourraient être placés sous le commandement de la *RAF* et de réduire le rôle du quartier général à celui de bureau de liaison. Il présenta aussi au directeur général (organisation), le vice-maréchal de l'Air L.N. Hollinghurst, une proposition d'emploi des diplômés du Plan d'entraînement aérien, œuvre vraisemblable de Campbell, qui consistait à mettre de côté un bloc de chiffres d'escadrons de la *RAF* pour les unités dans lesquelles seraient affectés les navigateurs canadiens. Cette mesure ne marquerait pas seulement la reconnaissance de la contribution du Canada, mais elle pourrait aussi simplifier la formation des escadrons de l'ARC lorsqu'on pourrait leur affecter des non-navigateurs canadiens. « Nous sommes convenu », confirma Hollinghurst, deux jours plus tard, « qu'en dehors de toute objection juridique, il en existait de morales à appeler escadron de l'ARC un escadron dont seuls les navigateurs étaient canadiens, c'est-à-dire que vos collègues auraient le sentiment de voler sous de fausses couleurs. » Au même moment, Hollinghurst était sûr que « l'homme de la rue au Canada » considérerait les unités (canadiennes) de la *RAF* « comme des escadrons canadiens » à partir du moment où l'on dirait « on y va »⁴⁹.

Stevenson et Hollinghurst pensaient tous les deux que les difficultés pratiques, du type de celles qu'avait pressenties sir Kingsley Wood presque un an auparavant, ne limiteraient pas seulement le nombre d'escadrons de l'ARC à former, mais qu'elles auraient aussi pour résultat qu'aucun d'eux ne serait entièrement canadien et qu'on n'y affecterait pas tous les Canadiens.

Sur le plan des affectations, pour s'assurer une certaine souplesse, il serait bien sûr nécessaire de limiter le nombre d'escadrons avec cette appellation. Cela voudrait dire que quelques-uns des stagiaires de l'ARC serviraient dans des escadrons (britanniques) de la *RAF* jusqu'à ce qu'il y ait des places vacantes dans ceux de l'ARC ou dans les escadrons (canadiens) de la *RAF*. Toutefois, en pratique, il n'apparaissait pas difficile d'atteindre un juste milieu, en particulier si l'on commençait par les postes de commandant d'escadron qui devraient être tenus, puisqu'ils ne pouvaient être pourvus en sélectionnant les meilleurs des escadrons au sein de l'ARC, par du personnel détaché de la *RAF*, qu'il soit canadien ou britannique, tant que les novices n'auraient pas fait leurs preuves⁵⁰.

Le bref message de Stevenson à Ottawa décrivant ses discussions n'expliquait que sa proposition d'établissement d'un « bloc de numéros d'escadrons à encadrement canadien », en ajoutant que « au cours de l'étape initiale, les officiers de la *RAF* seront majoritaires mais qu'ils seront remplacés graduellement par des Canadiens »⁵¹.

Deux jours plus tard, il souleva le problème du 112^e Escadron qui « servait tout à la fois » d'escadron composite non opérationnel en fournissant des renforts aux 1^{er} et 110^e Escadrons et qui, par conséquent, était placé sous son commandement. Puisque aucune formation de la RAF ne voulait assumer le commandement d'une telle unité « bâtarde », Stevenson recommanda de la transformer en escadron de chasse ou de bombardement pour qu'on puisse la placer sous le commandement de la RAF et « l'associer », accélérant ainsi le processus qui lui permettrait de transformer son quartier général en bureau de liaison. Il croyait que cela pourrait aussi activer le processus qui permettrait à des officiers de l'ARC de se préparer à des affectations dans des postes de responsabilité plus élevée outre-mer. En effet, « si l'on donnait à la RAF la capacité de nommer le personnel et d'assumer le commandement administratif des escadrons, et si le quartier général abandonnait sa contribution dans ces domaines, on pouvait envisager que la RAF porterait plus d'attention au personnel et aux escadrons de l'ARC qui lui seraient affectés »⁵².

Malgré l'arrivée, le 26 octobre, d'un avertissement les invitant à ne pas entamer de pourparlers avec l'*Air Ministry* sur la réduction du statut du QGCOM, ni Stevenson, ni Campbell ne réalisèrent que presque tout ce qu'ils venaient de faire au cours de ce mois allait à l'encontre de la politique de leur gouvernement. En fait, ce ne fut que le 31 octobre que Breadner les informa de certains changements qui s'étaient produits quelque trois semaines auparavant et des conséquences sur leur statut et l'avenir immédiat des trois escadrons de l'ARC déjà en Angleterre⁵³.

Toutefois, rien ne fut dit sur les possibilités à long terme de créer jusqu'à soixante-dix-sept escadrons avec des diplômés du Plan d'entraînement. La réponse de Stevenson se limitait à ce qu'on lui avait dit et c'est peut être pour cette raison que, dans son souci d'incorporer des escadrons de l'ARC dans des groupes de la RAF, il oeuvrait avec la fausse impression que, pour Ottawa, les trois escadrons déjà en Angleterre représentaient l'ensemble des forces à organiser.

Le souhait du Cabinet de conserver au moins le nom du quartier général de l'ARC fut réalisé. Un nom relativement sans importance mais dont la clarification du rôle était nécessaire. « À moins que le Canada ne soit prêt à créer et à mettre en oeuvre un groupe, tout nombre inférieur d'escadrons doit être intégré aux groupes de la RAF, et à moins que le commandant du groupe n'assume totalement le commandement opérationnel et administratif de ses escadrons, la confusion, le manque d'intérêt et l'inefficacité prévaudront ... En conséquence, je ne vois aucune solution de remplacement au rattachement plus affirmé des escadrons de l'ARC agissant en association avec la RAF et au retrait de ce quartier général dans la participation active à leurs affaires. Le commandement partiel des ces escadrons par ce quartier général tend à lier les mains de la RAF et menace leur efficacité opérationnelle et administrative⁵⁴.

Compte tenu de ce que savait le QG(Avn) sur les récentes décisions du Cabinet à propos de l'article xv et la façon dont le gouvernement interprétait la Loi sur les forces étrangères stationnées au Canada et en Grande-Bretagne, l'insistance de

Stevenson à confier à la RAF l'entièr responsabilité administrative et opérationnelle des aviateurs canadiens aurait dû déclencher la sonnette d'alarme à Ottawa. Les documents dont nous disposons nous permettent difficilement d'expliquer pourquoi il n'en fut pas ainsi mais, comme nous le verrons, le temps et encore une fois les officiers supérieurs de l'aviation au Canada démontrent le peu d'intérêt que l'on portait à maintenir un organisme distinct de l'ARC outre-mer. Ils étaient peut-être trop occupés à régler les énormes problèmes du PEACB. Quant à Stevenson, vivant à Londres sous la menace constante des bombardements de la *Luftwaffe*, son affinité pour « l'efficacité opérationnelle et administrative » destinée à assurer la survie de la Grande-Bretagne, sans tenir compte des conséquences sur la contribution canadienne à la guerre aérienne, était peut-être compréhensible.

Tous les va-et-vient entre décembre 1939 et octobre 1940 sur le sort des navigateurs canadiens ne se produisirent que parce que, comme nous l'avons vu auparavant, les discussions pour mettre au point l'interprétation de l'article XV n'avaient pas encore eu lieu. L'intérêt d'Ottawa à rouvrir ces discussions – et l'importance d'accorder à l'ARC la reconnaissance qui lui était due – furent précisés au haut-commissaire britannique, sir Gerald Campbell, le 17 octobre. Les diplômés du PEACB traverseraient bientôt l'Atlantique en grand nombre, ce qui nécessiterait certaines décisions mais, « la raison sous-jacente à cette conjoncture », avait noté sir Gerald, était que Power, ministre de l'Air, voyait « venir le jour où des escadrons australiens combattant sous leurs couleurs, se feraient une renommée au Proche-Orient et que sa position deviendrait fort délicate s'il n'était pas capable de citer des escadrons de l'ARC, au Royaume-Uni, constitués d'aviateurs entraînés dans le cadre du Plan d'entraînement aérien combiné* et prêts à des exploits semblables si l'occasion se présentait. Quand je lui posai la question sur les non-navigateurs, il déclara que leur détachement serait quasiment impossible compte tenu du grand nombre de terrains et d'aérodromes d'entraînement en cours d'installation ici, non seulement dans le cadre du Plan d'entraînement aérien combiné, mais aussi pour nos propres écoles qu'il faut ajouter, et il ne pensait pas que nous puissions tenir le Canada responsable de ne pas fournir d'équipes au sol. Il n'appréciait pas l'idée de voir tous les escadrons purement canadiens se faire appeler escadrons (canadiens) de la RAF »⁵⁵.

L'opinion de Power n'avait aucune valeur à Londres. Ignorant ce qu'il avait dit sur le refus de mettre en place des non-navigateurs canadiens et des escadrons (canadiens) de la RAF, le Comité du Plan d'entraînement aérien de l'Empire** avisa Campbell de transmettre le point essentiel des entretiens Hollinghurst/Stevenson sur l'allocation de blocs de numéros aux divers dominions « sans, bien sûr, mentionner l'origine de la proposition, de manière à ne compromettre en aucune façon le commodore de l'Air Stevenson »⁵⁶.

Lorsqu'il souleva le sujet devant Power et Ralston, le 16 novembre, sir Gerald conclut que, alors qu'on pouvait faire en sorte que ces deux-là changent d'idée, il

* Expression alternative utilisée parfois au lieu de Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique (PEACB).

** Une autre variante du PEACB.

n'en était pas question pour King. Il informa le bureau des dominions que « l'impasse était totale ». Il écrivit alors : « Bien que le chef de l'état-major de l'Air de l'Aviation royale du Canada ait obtenu certains résultats en convainquant son ministre des difficultés inhérentes à une demande d'un nombre autre que symbolique d'escadrons de l'ARC, et bien que le colonel Ralston semblât réceptif, je comprends que le premier ministre, soutenu par quelques-uns de ses collègues, insiste encore sur un effectif complet d'escadrons de l'ARC qu'il évalue maintenant à soixante-dix-sept escadrons. On prétend encore que cette initiative est considérée comme l'effort de guerre principal du Canada, (et) que les Canadiens doivent avoir la possibilité de connaître et de partager les succès de leurs aviateurs »⁵⁷. À partir de sa conversation avec les deux ministres, sir Gerald pressentit que Ralston « tenterait d'obtenir, dans ses négociations futures à Londres, le nombre maximal possible d'escadrons appelés ARC, bien qu'il puisse limiter sa demande à un nombre proportionnel à la contribution du Canada au PEACB »⁵⁸.

Prêtant un peu mieux attention aux préoccupations canadiennes (mais pas moins déterminé à conserver le contrôle des affectations et à s'opposer à la formation d'un nombre disproportionné d'escadrons de l'ARC, en particulier si le personnel au sol devait être britannique), le Comité du *Empire Air Training Scheme* (EATS) utilisa une nouvelle méthode de calcul – la prétendue « base des effectifs », pour obtenir une nouvelle taille de l'ARC outre-mer.

Cette base donnerait au Canada un nombre total de vingt-sept escadrons qui seraient formés progressivement, nombre qui serait atteint, on l'espérait, en février 1942.

Ces vingt-sept escadrons ainsi que les trois escadrons déjà stationnés en Angleterre, donneraient au Canada un total de trente escadrons sur le théâtre d'opérations. On se proposait de tenter de régler la question en permettant au Canada d'avoir ce nombre d'unités de l'ARC⁵⁹.

Toutefois, ayant le sentiment que tous les navigateurs canadiens serviraient dans des escadrons de l'ARC au sein d'équipes au sol de la RAF, le Comité de guerre du Cabinet d'Ottawa avait commencé à porter son attention sur les calculs de Breadner, estimant à soixante-dix-sept escadrons la taille finale de l'ARC stationnée outre-mer. Ce fut le chiffre que Ralston utilisa lors de son entretien avec le haut-commissaire britannique le 16 novembre. Il semble que ce fut aussi le chiffre qu'il avait en tête lorsqu'il s'envola pour l'Angleterre quelques jours plus tard⁶⁰.

Lors de son vol au-dessus de l'Atlantique à la fin du mois de novembre, dans une carlingue non chauffée, Ralston, âgé de soixante-six ans, prit froid. Il souffrit d'une crise de sciatique, qui le força à mener la plupart de ses activités dans un fauteuil roulant. Sa maladie obligea aussi l'*Air Ministry* à modifier sa stratégie de négociations avec lui. Les fonctionnaires avaient prévu au départ de lui faire visiter des quartiers généraux et des bases de la RAF, avant l'ouverture des discussions sur l'article xv, avec l'espérance d'« élargir son horizon » si « on le laissait s'imprégner d'un peu d'esprit britannique et se rendre compte en particulier du travail réel de la RAF » avant qu'il ne parle en faveur de l'ARC. Cependant,

la réclusion de Ralston dans un hôpital londonien, où il fit l'expérience des bombardements allemands et, plus tard, ses incursions dans le quartier est, où « des pâtés entiers d'immeubles d'habitation et de maisons avaient été réduits en cendres et où les chefs d'îlotsaidaient des centaines de sans-logis à essayer de sauver des restes pitoyables ou à retrouver les corps d'êtres chéris », ont peut-être eu le même effet. Bien qu'il ne voulût pas l'admettre, Ralston avait été rendu anglophilie par son expérience et, à son retour, il déclara à Mackenzie King qu'il « pensait que la situation de la Grande-Bretagne était bien plus terrible qu'on ne pouvait se l'imaginer » et que « tout devait être fait pour l'aider à gagner la guerre »⁶¹. Ses vues ont peut-être aussi été influencées par sa rencontre avec les pilotes du 1^{er} Escadron de l'ARC peu de temps après son arrivée au Royaume-Uni. « Ceux-ci avaient le sentiment que tous les pilotes de l'ARC en provenance du Canada dont on n'avait pas besoin comme renforts, devaient être affectés à la RAF, à condition qu'elle les maintiennent ensemble dans la mesure du possible, lorsqu'elle les affecterait dans ses unités ... J'ai eu la nette impression que ces pilotes ne souhaitaient pas la création d'unités canadiennes distinctes, d'autant plus que de telles unités auraient été indépendantes, c'est à dire composées entièrement de navigateurs et de non-navigateurs canadiens »⁶².

Puisque Breadner n'arriverait à Londres qu'après la conclusion des négociations sur l'article xv, Ralston ne pouvait compter que sur Stevenson et l'aide de Lester Pearson au haut-commissariat Canadien. Bien que tous acceptaient le fait que les diplômés canadiens ne pouvaient être directement engagés dans la RAF « avec une identification individuelle seulement », Stevenson et Canada House étaient aux antipodes dans les conseils qu'ils avançaient. Le premier était encore épri de plan qu'il avait concocté avec Hollinghurst pour créer un bloc d'escadrons « canadiens » dans la RAF, principalement parce que cela améliorerait « l'efficacité opérationnelle ». Il essaya de convaincre le ministre que la supervision canadienne du personnel de l'ARC pourrait tout aussi bien être assurée « par des officiers supérieurs qui viendraient du Canada pour acquérir de l'expérience et qui pourraient postuler ensuite pour des postes tels que commandant de groupe, de base ou de secteur dans la RAF ». Mais, Ralston insista « sur la nécessité d'un quartier général de l'ARC qui donnerait les autorisations nécessaires à ces escadrons de la RAF constitués principalement de pilotes canadiens venant du Plan ». Canada House s'opposait aussi à l'abandon de la responsabilité et du contrôle administratifs que le plan Stevenson avait prévus, avançant que les escadrons (canadiens) de la RAF ne seraient en fait « pas vraiment différents des escadrons normaux de la RAF ». Pour les diplômés du PEACB, le gouvernement canadien n'aurait aucune responsabilité et les escadrons constitués avec eux seraient semblables à n'importe quel escadron de la RAF. Les diplômés du Plan seraient, par conséquent, dissociés, dans un certain sens, de l'effort de guerre de leur propre pays. Ce ne serait pas non plus par choix personnel comme dans le cas des Canadiens qui viennent au Royaume-Uni pour entrer dans la RAF. De plus, seuls quelques-uns de ces escadrons, même avec 100 % de navigateurs canadiens, seraient commandés par des nationaux⁶³. Pareillement, les diplomates rejettèrent les prétentions de Stevenson selon lesquelles les chances de promotion seraient réduites si les Canadiens étaient

limités aux seuls escadrons de l'ARC à cause de la situation actuelle (sur laquelle il fondait ses arguments) qui était due au fait que les escadrons canadiens étaient si peu nombreux ici; une difficulté qui disparaîtrait si l'on augmentait leur nombre⁶⁴.

Sentant qu'il n'obtiendrait pas le soutien des Britanniques, Pearson s'opposa à la possibilité de rassembler « tous les diplômés canadiens dans des escadrons de l'ARC soutenus par des équipes au sol britanniques ». Il proposa comme solution de remplacement « l'incorporation d'un certain nombre de diplômés canadiens dans les escadrons de l'ARC; les autres seraient des officiers de l'ARC, détachés dans la RAF mais regroupés, si possible, dans un même escadron ». Par conséquent, le problème à régler se résumait à fixer l'étendue des droits initiaux du Canada et, sur ce point, ce fut Stevenson qui présenta un plan s'appuyant sur la formule de l'*Air Ministry* qui « permettait d'avoir environ vingt-cinq escadrons de l'ARC ». En évaluant à cinq « l'effectif d'entraînement, d'approvisionnement et des opérations » pour chaque membre d'équipage opérationnel et à l'aide des chiffres fournis par Ottawa, Stevenson s'arrangea pour obtenir un chiffre total définitif de vingt-six escadrons de l'ARC – chiffre proche de celui de l'*Air Ministry* qui était de vingt-sept. Pour atteindre ce total, toutefois, les chiffres de l'officier commandant (ARC) s'arrêtaient à janvier 1942, alors que le PEACB n'atteindrait son plein rendement qu'en janvier 1943, et il avait utilisé un ratio réel extrême de quatre pour un, et non de cinq pour un, dans ses calculs⁶⁵.

Sachant que les propositions de Stevenson étaient fondées sur une formule de calcul de l'*Air Ministry*, les diplomates de Canada House appuyèrent son point de vue comme « une solution de compromis qui ... devrait être acceptée de tous ».

Nous pouvons, je pense, écrivait J.L. Ralston, demander honnêtement 25 escadrons de l'ARC équipés par la RAF qui fournira aussi les non-navigants; les autres pilotes canadiens portant l'écusson Canada et, dans la mesure du possible, enrôlés dans des escadrons (canadiens) de la RAF ...

Les 25 escadrons de l'ARC agiront en association avec la RAF en vertu de la Loi sur les forces étrangères présentes au Canada et en Grande-Bretagne, mais il faudra bien préciser que sur toute question importante de politique d'emploi, le gouvernement canadien sera consulté par le canal du QCCOM ou de Canada House. En ce qui concerne les problèmes opérationnels et administratifs ne touchant pas à la politique, de telles consultations ne seraient pas nécessaires. Les escadrons de l'ARC seraient sous le commandement direct de formations plus importantes de la RAF, tout comme une division canadienne dans un corps d'armée britannique, ou un corps canadien dans une armée britannique, est sous le commandement du général commandant⁶⁶.

Ralston, influencé par l'attitude pro-RAF des pilotes du 1^{er} Escadron ou par sa toute nouvelle sympathie pour la situation de la Grande-Bretagne, décida d'accepter entièrement cette recommandation plutôt que de continuer à réclamer les soixante-dix-sept escadrons. En conséquence, quand les deux parties se réunirent enfin pour discuter de l'article xv à l'*Air Ministry*, le 13 décembre, Ralston déclara à ses hôtes qu'il « existait deux principes que le gouvernement canadien

souhaitait voir observer pour le règlement de cette question. (a) Lorsque des Canadiens prennent part à des opérations réelles, le peuple doit pouvoir tout de suite réaliser qu'ils y participent. (b) Il devrait y avoir certains aménagements dans le cadre d'opérations majeures, qui permettraient à des officiers canadiens de superviser l'emploi des Canadiens dans les dites opérations ». Il conclut en suggérant que « si le nombre de navigateurs dépassait de loin les besoins des vingt-cinq escadrons ... les navigateurs en surabondance devraient être utilisés pour former des escadrons (canadiens) de la *Royal Air Force* »⁶⁷.

Pour les négociateurs britanniques qui avaient passé une année à se faire du souci sur le fait qu'Ottawa pouvait demander avec insistance l'affectation de tous les diplômés canadiens du PEACB dans des escadrons de l'ARC, voir leur proposition reprise par les Canadiens comme position de négociation a dû les rendre en fait très heureux. Sir Archibald Sinclair répondit, sans dire toute la vérité : « Notre approche du problème a été pratiquement identique. » Toutefois, tout en acceptant de former vingt-cinq escadrons, l'*Air Ministry* n'était pas prêt à envisager la création d'escadrons (canadiens) de la *RAF* pour résorber « l'excédent » de navigateurs de l'ARC malgré la suggestion de Ralston « que la ségrégation des Canadiens dans des escadrons d'un type ou d'un autre serait bénéfique du point de vue du Royaume-Uni, du fait qu'elle favoriserait l'esprit de corps ». Reconnaissant que l'effort de guerre du Canada « justifiait nettement une certaine représentation sur les théâtres d'opérations », mais citant « des difficultés dans les affectations » et la « canalisation probable des occasions de promotion parmi les Canadiens », Sinclair déconseilla de les maintenir regroupés. Toutefois, toutes les propositions furent laissées en suspens pour être étudiées pendant la fin de semaine avant la reprise des négociations le lundi⁶⁸.

Quand le jour suivant, Ralston télégraphia à Ottawa les résultats de sa réunion, il espérait encore que des unités canadiennes de la *RAF* seraient malgré tout formées, tout en admettant que « l'identification d'escadrons de Canadiens en dehors ... des escadrons de l'ARC semblait causer plus d'ennuis ». Il est évident qu'il ne comprit pas que le PEACB fournirait bientôt des milliers de navigateurs canadiens en plus de ceux qui seraient nécessaires pour les vingt-cinq escadrons de l'ARC qu'il était convenu d'accepter. De fait, en l'occurrence, il dit plutôt naïvement à Ottawa que « en réalité, la question de ces formations crépusculaires ne se posera vraisemblablement que lorsque les vingt-cinq escadrons auront leur effectif complet, ce qui peut prendre un an ». Mackenzie King et Power envisageaient aussi la création de ces escadrons (canadiens) de la *RAF* mais, traduisant l'immense confiance qu'il avait dans les capacités de Ralston – une confiance qu'il n'accordait pas à Power – le premier ministre se déclara « satisfait de se rallier au jugement de celui-ci »⁶⁹.

Tandis que Ralston discutait avec Ottawa, le personnel de l'*Air Ministry* étudiait la réponse qu'il devait faire aux questions soulevées lors de la réunion du vendredi, y compris à la demande canadienne de disposer de certains moyens de « supervision par des officiers canadiens dans le domaine de l'emploi de leurs nationaux » dans des opérations majeures. Dès le lundi matin, il avait accepté qu'un « officier supérieur de l'ARC » soit autorisé à rencontrer des officiers supérieurs de la *RAF*, y compris le chef de l'état-major de l'Air et, que « toute

demande qu'il (le Canada) souhaite faire sur l'emploi des unités ou du personnel de l'ARC soit acceptée ». Il eut aussi le sentiment que le transfert d'équipes au sol du Canada (remplacées par des Britanniques) devrait être encouragé « dans le but de former des escadrons de l'ARC homogènes », tout en sachant que « le Cabinet [britannique] était opposé à l'envoi hors du Royaume-Uni du personnel entraîné ».

Quant à la proposition sur le nombre d'escadrons de l'ARC, il acceptait qu'il « soit de vingt-cinq, sans possibilités d'augmentation ... sauf comme point de négociations, si l'on éprouvait des difficultés à persuader Ralston d'abandonner les escadrons (canadiens) de la RAF ». Les Canadiens en surnombre « devraient être affectés dans la *Royal Air Force* », mais on tiendrait compte des officiers de l'ARC pour des affectations supérieures dans les structures du commandement de la RAF en fonction de leurs qualifications. Toutefois, ce qui fut peut-être le plus préjudiciable aux aspirations canadiennes, c'est que l'*Air Ministry* s'opposait à la création de bases ou de groupes de l'ARC puisque « une telle mesure ... tendrait à détruire la mobilité et la souplesse, deux facteurs essentiels de la *Royal Air Force* »⁷⁰.

Si les représentants de l'*Air Ministry* escomptaient encore des négociations difficiles, ils avaient complètement sous-estimé à quel point leurs positions avaient été mises en avant par le vice-maréchal de l'Air Stevenson qui les avait reprises à son compte. Avant la réunion du lundi après-midi, il avait préparé sa propre note de service pour Ralston, mettant en doute le bien-fondé de la formation d'escadrons appelés ARC avec des équipes au sol britanniques. Faisant écho aux arguments d'Hollinghurst, deux mois auparavant, il avançait que de tels escadrons « voleraient sous une fausse identité », une situation qui pourrait être modifiée par un échange d'équipes au sol entre l'ARC et la RAF. Il se rangeait aussi du côté de l'*Air Ministry* sur la question de créer des bases et des groupes canadiens. « Afin que les opérations et les permissions de détente soient honnêtement réparties entre tous les escadrons des forces aériennes, une totale souplesse des mouvements devrait être autorisée. L'officier commandant en chef supérieur devrait, par conséquent, disposer de toute latitude dans le domaine des déplacements et de l'emploi des unités de l'ARC dans le cadre des garanties (à délibérer) ... Il serait, en conséquence, très difficile de créer des secteurs ou des groupes de l'ARC, bien que cela puisse se faire à l'avenir. Il en résulte donc que des effectifs composés entièrement de personnel de l'ARC seront limités au niveau des escadrons »⁷¹.

Ralston fut pratiquement convaincu par ce document, ses hésitations ne portant que sur le nombre d'escadrons de l'ARC à former. En déclarant que « le Canada fournissait des navigateurs d'un type supérieur », le ministre « demanda si la formation d'escadrons supplémentaires ne pouvait se faire sans une augmentation importante des troupes de soutien au sol ». Son souci « était que le nombre d'escadrons auquel on parvenait était tout à fait approximatif », et il ne voulait pas voir « un accord ferme sur n'importe quel résultat arithmétique qui pouvait dériver de l'utilisation d'une formule ». On pouvait accepter le chiffre de vingt-cinq comme objectif initial mais, comme Ralston le pressentait, il y avait un

risque qu'un chiffre « simplement approximatif » puisse se transformer en limite supérieure définitive⁷².

Continuant à peiner avec l'illusion que le problème des navigateurs excédentaires ne se poserait pas tout de suite – une conception erronée encouragée par ses hôtes – le ministre canadien était prêt à laisser de côté cette question pour l'instant. Toutefois, le secrétaire britannique fut insatisfait de la réunion, et, à son retour à l'*Air Ministry*, il « demanda [à un représentant] de faire des calculs en utilisant le programme de formation des escadrons et en démontrant par rapport aux pilotes uniquement quel type de personnel canadien serait disponible lorsque les besoins des vingt-cinq escadrons auraient été satisfaits ... D'ici à décembre, on disposera de quelque 2 300 pilotes canadiens en plus de ceux nécessaires au programme des vingt-cinq escadrons ». Quand on évalua les chiffres jusqu'en mars, l'écart fut encore plus grand, puisque 3 800 des 5 000 pilotes attendus au Royaume-Uni seraient affectés dans des unités de la RAF. Manifestement, personne à Ottawa – et assurément aucun des conseillers de Ralston – n'avait fait les mêmes calculs⁷³.

Une ébauche d'accord fut élaborée la semaine suivante. Paraphée par Ralston et accompagnée des commentaires du ministre, elle fut envoyée au Cabinet de guerre à Ottawa pour être étudiée avant le 24. Commençant par la formation des trois premiers escadrons en mars 1941, vingt-cinq escadrons de l'ARC devaient être constitués d'ici avril ou mai 1942, toutes les affectations de l'ARC étant centralisées par l'*Air Ministry* – un point, Ralston déclara à Ottawa, auquel « Stevenson attachait une grande importance ». Jusque-là, pour ce qui avait trait à l'excédent en navigateurs, le caractère pratique de la constitution d'escadrons (canadiens) de la RAF devrait être examiné à nouveau en septembre, mais le ministre réitera les doutes de l'*Air Ministry* sur la possibilité d'en arriver à une solution efficace⁷⁴. Sur la proposition du Canada, la question de l'échange d'officiers supérieurs fut supprimée dans l'ébauche et fit l'objet d'une correspondance séparée entre Sinclair et Ralston. Après avoir confirmé que l'intention du paragraphe six était d'envoyer au Canada des équipes au sol britanniques pour remplacer celles de l'ARC affectées outre-mer, le Cabinet donna son assentiment, le 2 janvier 1941, et l'accord Ralston-Sinclair fut signé par les deux parties, le 7 janvier⁷⁵.

En commentant ces négociations dans son histoire officielle de la politique de guerre canadienne, *Armes, hommes et gouvernements*, C.P. Stacey prétend qu'il « est amplement clair... que les Canadiens, au cours de ces discussions se sentaient liés par un fait étrange – à savoir que le Canada permettait à la Grande-Bretagne de payer les aviateurs canadiens dont le statut était en cause ». Il poursuit en démontrant que « Ralston devait être d'autant plus conscient de cet aspect, qu'en 1939, en sa qualité de ministre des Finances, il avait eu une responsabilité de premier plan à l'égard de ces arrangements »⁷⁶.

Il est indéniable que, lorsque Ralston arriva à Londres, la Grande-Bretagne était dans une situation financière critique alors qu'elle essayait de payer son effort de guerre. À cause de ses achats au Canada, sa dette avait pris des proportions considérables et, pour la réduire, des mesures de rapatriement des

obligations du gouvernement et des chemins de fer canadiens, de liquidation des holdings britanniques et de transfert d'or avaient été prises. Toutefois, ces mesures ne furent pas suffisantes et, en novembre 1940, constatant que ses tiroirs-caisses étaient vides, Londres se rendit « chapeau bas au Canada » pour obtenir une aide supplémentaire. Ottawa se sentait obligé, mais était beaucoup trop bien élevé pour parler de cette dette dans les négociations en cours. À vrai dire, Ralston ne souleva cet aspect financier qu'une seule fois – dans un message du 14 décembre à Ottawa, dans lequel il rappelait à ses collègues du gouvernement que « le Royaume-Uni fournissait des équipes au sol, leur solde et indemnités et l'équipement initial et d'entretien »⁷⁷.

Dans ce contexte, il faut se rappeler que le souhait du Canada de constituer des escadrons de l'ARC stationnés outre-mer n'aurait pas accru les charges financières du Trésor britannique, mais que notre pays cherchait seulement à s'assurer que son Aviation soit organisée de telle façon qu'on reconnaîsse sa contribution. Comme Riverdale lui-même l'avait remarqué en mars 1940, cela n'aurait fait « financièrement que peu de différence, pour nous, que les équipes au sol soient britanniques ou canadiennes ou moitié-moitié, car il était évident que nous avions entrepris d'utiliser les quarante-trois escadrons canadiens* en première ligne et que nous nous occupions d'eux totalement lorsqu'ils étaient entre nos mains »⁷⁸.

De plus, bien qu'on ne puisse connaître toute l'ampleur de la générosité canadienne envers le Royaume-Uni – à la fin de la guerre, en dons purs et simples seuls, elle était estimée à 3 milliards de dollars par le Trésor britannique –, une première réponse utile avait été faite à la demande britannique en novembre 1940, si bien qu'il n'y avait aucune raison de se sentir gêné dans ce domaine aussi. Mais, peut-être que l'argument le plus convaincant est que, même dans leur propre mise au point des réunions Ralston–Sinclair, les représentants britanniques ne soulevèrent pas les problèmes financiers comme point de négociations possible⁷⁹.

Si l'on ne doit pas faire cas des aspects financiers, il reste alors à expliquer pourquoi les politiciens canadiens, après avoir énoncé le principe que les aviateurs canadiens devraient servir dans des escadrons de l'ARC, acceptèrent le nombre de vingt-cinq comme chiffre initial tout en permettant, comme King lui-même le reconnut, « qu'un grand nombre « de diplômés canadiens » soit utilisé pour renforcer les escadrons de la *Royal Air Force* ». Sur ce point, il est difficile de contester la remarque de Stacey qu'il « est tout à fait évident que les négociateurs canadiens manifestaient une certaine modération afin d'éviter d'embarrasser la *Royal Air Force* ou ... de présenter des demandes déraisonnables ». Cette attitude fut la vraie motivation de Ralston et elle fut renforcée par les conseils qu'il reçut du QGCOM et de Canada House. Que Mackenzie King puisse avoir aussi rapidement accepté les résultats des négociations de Ralston démontre peut-être la confiance que le Premier ministre avait placée dans le jugement de son ministre⁸⁰. Il est aussi vraisemblable que le total des vingt-cinq escadrons,

* Le nombre total d'escadrons que l'*Air Ministry* estimait pouvoir former si tous les navigateurs canadiens étaient affectés à des unités de la RAF.

qui devait dans tous les cas faire l'objet d'un nouvel examen en septembre, semblait un engagement assez important pour un gouvernement dont l'Aviation à cette époque ne se composait que de douze escadrons opérationnels au Canada et de trois stationnés outre-mer.

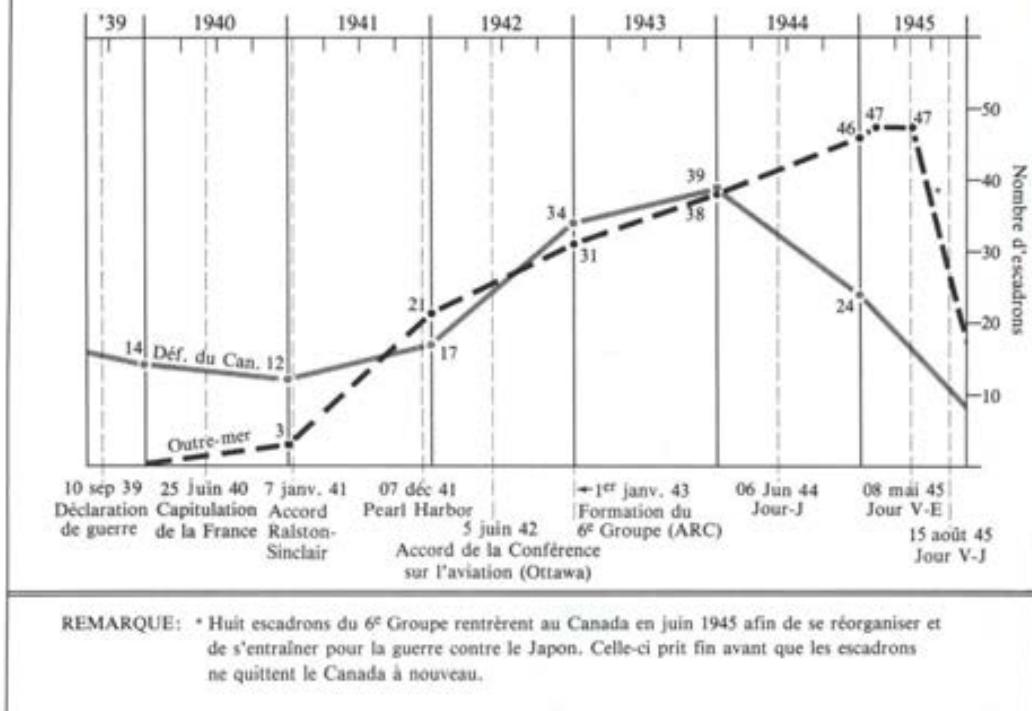
Néanmoins, les conséquences de l'accord Ralston-Sinclair représentaient un compromis important de la part du Canada. Car, en se fixant tout d'abord sur vingt-cinq escadrons seulement, et en n'obtenant ensuite aucune garantie que les navigateurs canadiens, hormis ceux de ces escadrons, serviraient dans les mêmes unités, Ralston n'obtint même pas le compromis que recommandait Canada House. Enfin, avec la mise en œuvre de l'accord, on arrivait à une combinaison des deux premières options rejetées, avec une minorité de navigateurs canadiens « maintenue ensemble dans des escadrons ... qui se voyait attribuer une identification nationale particulière » et la majorité d'entre eux tout simplement « enrôlée dans la RAF avec une identification personnelle uniquement » et « à l'écart de l'effort de guerre de leur propre pays »⁸¹.

Tout en fixant le nombre initial d'escadrons qui devaient être formés outre-mer, l'accord Ralston-Sinclair laissait encore de côté le statut du QGCOM et ses responsabilités administratives vis-à-vis de ces escadrons. Pour sa part, l'opinion de Stevenson était restée inchangée, l'entièr responsabilité des unités canadiennes au Royaume-Uni devait rester à la RAF et le QGCOM devait être transformé en bureau de liaison⁸². Cependant, peu de directives politiques émanaient d'Ottawa, alors que Power, à tout prendre, continuait à approuver la gestion de programmes reflétant les préférences de l'état-major de l'Air tout en n'offrant presque rien en fait de contribution politique. Tel fut le cas lors d'une réunion du Conseil de l'Air élargi, qui eut lieu le 21 février 1941, réunion destinée à informer les généraux d'Aviation commandant les divers commandements nationaux « des problèmes de politique générale ». Selon le chef de l'état-major de l'Air, « le double rôle de l'ARC dans l'effort de guerre était d'obtenir le plus de personnel entraîné possible sur les théâtres d'opérations outre-mer et d'assurer la défense aérienne du Canada ». Quant au QGCOM, la décision du gouvernement (telle qu'elle fut exprimée le 9 octobre) de s'opposer à sa réduction au niveau de bureau de liaison, semblait sans importance⁸³.

Cette situation embarrassante n'avait pas encore été réglée au début du mois d'avril quand l'officier de liaison Air australien à Londres demanda conseil à Stevenson sur la meilleure manière d'organiser l'administration des escadrons de la *Royal Australian Air Force* (RAAF). Tout en réitérant son opinion que les responsabilités en matière de commandement opérationnel, de discipline et d'administration de toutes les unités des dominions devaient être confiées à la RAF, le Canadien fit remarquer que son point de vue n'avait pas encore reçu l'aval de son gouvernement.

Aucune décision n'a été prise en ce qui concerne l'administration des vingt-cinq escadrons qui doivent être formés conformément à un accord récent ... je présume que ces escadrons seront entièrement administrés par la RAF, aidée par des officiers de l'ARC qui occuperont des postes dans divers quartiers généraux de base et de formation

L'EFFECTIF DES ESCADRONS DE L'ARC 1939 - 1945



(Reproduit par le Service de cartographie du MDN)

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

J'ai discuté, en privé, avec les représentants de Canada House, de l'administration des vingt-cinq escadrilles et je crois qu'ils acceptent que les équipes au sol de la RAF y soient détachées et qu'elles soient administrées par ce quartier général. Je suis intimement convaincu qu'en agissant ainsi on va dans la mauvaise direction.

En conséquence, à cet égard, cette question (d'administration) n'a pas été résolue, mais on a recommandé que les trois escadrilles actuelles et les vingt-cinq nouveaux soient détachés complètement dans la RAF et que le contrôle canadien ne soit exercé que par des officiers de l'ARC affectés à des postes sur les bases, dans les groupes et dans les commandements de la RAF dans lesquels des escadrilles de l'ARC opèrent⁸⁴.

Stevenson présenta ses recommandations à Canada House le 3 avril, et au QG(Avn) le lendemain. Tout en étant assez heureux de s'occuper du personnel du QGCOM, il fit remarquer que « le système actuel de dualité de commandement entre l'Air Ministry et le QGCOM était de toute évidence mauvais ».

Ce quartier général, en fait, n'en est pas un puisqu'il ne commande aucune unité mais essaie seulement d'assurer certaines tâches administratives, comblant une large brèche

entre lui et les escadrons, qui pourraient être mieux accomplies par la RAF en suivant la voie hiérarchique (base, groupes et quartiers généraux de commandement).

L'administration « à distance » par le quartier général outre-mer des escadrons de l'ARC travaillant intimement sous les ordres de quartiers généraux d'autres formations aurait du être jugée irréalisable avant d'être adoptée et il est grand temps de changer le système...

Toutefois, je suis convaincu de la nécessité de conserver certaines mesures de supervision des soins médicaux et dentaires des Canadiens et de leur bien-être. En conséquence, ce quartier général doit conserver des responsabilités dans les domaines des services médicaux, dentaires et auxiliaires, de même qu'il doit veiller à leur méthode d'emploi⁸⁵.

Alors que ces remarques s'adressaient, en particulier, aux trois escadrons actuellement stationnés outre-mer, Stevenson croyait que « les mêmes critères s'appliqueraient aux vingt-cinq escadrons qui devaient être créés »⁸⁶ et il demanda que le chef-adjoint de l'état-major de l'Air (DCAS), le commodore de l'Air G.O. Johnson, qui devait se rendre prochainement outre-mer pour servir dans la RAF « reçoive des directives à ce sujet et qu'il soit autorisé à transférer des escadrons à son arrivée après s'être assuré des avantages »⁸⁷. Comme l'avait prévu Stevenson, ses propositions furent acceptées par Breadner et recommandées au Conseil de l'Air. Il revenait maintenant à Power d'élaborer « la politique à présenter au Comité de guerre [du Cabinet] ». « Toutefois, un mois plus tard, le ministre ne se sentait toujours pas prêt à présenter les propositions de Stevenson au Cabinet, même si Johnson était déjà parti pour Londres avec les instructions de remettre entièrement le commandement administratif des escadrons de l'ARC à la RAF »⁸⁸.

En l'absence d'une compréhension précise de la part des officiers supérieurs de l'Aviation de leurs responsabilités vis-à-vis des aviateurs canadiens, il revenait à Canada House de protéger les intérêts nationaux légitimes. Les commentaires de Lester Pearson en tant que critique contemporaine des us et coutumes de l'Aviation, méritent d'être cités au complet :

Je suis frappé par l'importance des difficultés administratives dues au partage du contrôle, dont on parle dans l'accord. Il est, par exemple, évident que les promotions et la discipline sont des domaines intimement liés au contrôle. Il paraît illogique de confier le

* Il ne semble pas, à ce jour, que le quartier général outre-mer se sente responsable vis-à-vis des diplômés du PEACB détachés dans la RAF. Autant que l'OSEM-Air de Stevenson était concerné, le quartier général stationné outre-mer n'avait de responsabilités que pour les membres permanents de l'ARC. Lors des discussions sur la durée du service outre-mer du personnel de l'ARC, A.P. Campbell «avait le sentiment que le personnel entraîné dans le cadre du PEACB et détaché dans la RAF ne devait pas être pris en compte puisqu'on peut penser qu'il servira outre-mer aussi longtemps que la RAF en aura besoin, ce qui signifie probablement pendant toute la durée de la guerre... Nous ne devons pas oublier qu'il est fort improbable que des diplômés du PEACB se voient accorder des permissions au Canada et cela nous conduirait à des comparaisons défavorables. Il peut être assez difficile de concilier le retour au Canada d'un bon nombre de membres des forces permanentes après une année de service outre-mer avec le fait que les diplômés du PEACB servent outre-mer pour la durée de la guerre».

premier au quartier général de l'ARC et l'autre à la RAF. Mais, bien sûr, il ne s'agit pas uniquement d'une question de pure logique. Il s'agit de savoir comment combiner l'efficacité opérationnelle et la reconnaissance du fait que les escadrons dont il est question sont canadiens et que ceux qui les commandent sont responsables en dernier recours vis-à-vis du gouvernement canadien par le biais du canal du quartier général de l'ARC.

Pour ma part, je ne pense pas que le gouvernement canadien puisse souhaiter confier à l'*Air Ministry* le contrôle de tous les domaines que recommande le commodore de l'Air Stevenson, à moins que des dispositions n'aient été prises pour protéger les intérêts canadiens particuliers vis-à-vis de ceux-ci. Si nous parlons de la question du rapatriement, par exemple, selon Stevenson, on peut la considérer comme une question ordinaire. Mais, si le rapatriement des Canadiens était laissé entièrement à la discrétion de la RAF, il se pourrait que des cas individuels soient traités différemment par la RAF et un quartier général canadien. Le commodore de l'Air Stevenson admet lui-même que quand il déclare que lorsque le quartier général de l'ARC renverrait, en temps normal, des Canadiens inaptes aux tâches opérationnelles, la RAF pourrait les retenir pour des milliers d'autres emplois. Cette approche présenterait certains avantages, mais elle pourrait aussi avoir des désavantages et mener au maintien dans ce pays de personnes, qui, pour une raison quelconque, devraient être renvoyées au Canada

La solution du commodore de l'Air Stevenson consiste à confier pratiquement en totalité le contrôle et l'administration à la RAF, avec des officiers de l'ARC affectés dans les divers services de l'*Air Ministry* qui exerceraient un tel contrôle. La solution pourrait paraître satisfaisante si ces officiers canadiens restaient membres du quartier général de l'ARC, tout en étant affectés à ces divers services et s'ils avaient le droit d'accéder au quartier général de l'ARC et de communiquer directement avec lui. À mon avis, il doit y avoir une chaîne de responsabilité directe de la part des officiers affectés au quartier général de l'ARC, de même qu'il doit exister une voie hiérarchique parallèle entre les officiers de l'ARC sur le théâtre d'opérations et le quartier général de l'ARC, même lorsque les escadrons sont placés sous le commandement de la RAF.

Sans connaissance des problèmes techniques et administratifs que cela entraîne, il n'est pas facile de faire des remarques utiles sur un tel sujet. De même, il ne faut pas que des considérations techniques et opérationnelles dissimulent le fait fondamental que, d'une façon ou d'une autre, on doit admettre en principe, et mettre en oeuvre dans la pratique, la responsabilité du gouvernement canadien par l'intermédiaire du quartier général de l'ARC outre-mer, en ce qui concerne tous les escadrons de l'ARC présents sur le théâtre d'opérations⁸⁹.

À la mi-avril, Pearson envoya une copie de ses réflexions à Stevenson avec la suggestion suivante : « M. Massey pense qu'il serait bon que nous ayons une discussion tous les trois. » Il n'existe pas de preuves sur la tenue de la réunion ou sur l'envoi de la note de Pearson au QG(Avn), à Ottawa. En fait, il avait tapé dans le vide – et la politique déclarée du Cabinet continuait à être traitée avec légèreté – comme cela fut démontré par le commodore de l'Air Johnson, après son arrivée au Royaume-Uni, le 20 avril. Après avoir tout d'abord renouvelé le souhait de l'état-major de l'Air de confier l'administration des escadrons stationnés outre-mer à la RAF avec, en contrepartie, l'administration canadienne des

écoles britanniques au Canada, Johnson fit non seulement écho à l'opinion de Stevenson sur l'administration et le statut du QGCOM à une réunion du Comité du Plan d'entraînement aérien de l'Empire, mais en plus il proposa, lors de réponses à des questions, que le quartier général de l'Aviation n'ait aucun droit de rappeler au Canada des diplômés du PEACB. Ils étaient, déclara-t-il, « à la disposition du gouvernement du Royaume-Uni ». Allant encore plus loin, il admit aussi que l'existence d'un organisme de liaison de l'ARC en Grande-Bretagne ne devrait, en aucun cas, « servir de canal à toute question pour laquelle il existait des voies officielles appropriées et qui n'avaient pas déjà été utilisées ». Il revint à Percivale Liesching, représentant du *Dominions Office*, de rappeler à chacun que le paragraphe 9 de l'accord Ralston-Sinclair garantissait au Canada un droit de regard sur ses aviateurs et qu'on devait s'en tenir là⁹⁰.

Le 12 juin, le chef-adjoint de l'état-major de l'Air put envoyer à Breadner une ébauche de protocole d'accord contenant la plupart des problèmes traités avec le comité de l'EATS. En vertu de cet accord, l'*Air Ministry* devait affecter tous les membres de l'ARC stationnés outre-mer exceptés ceux servant au QGCOM, lequel devait être lui-même « réorganisé en mission de liaison de l'Air canadienne ». (Dans sa lettre d'accompagnement, Johnson fit remarquer que le haut-commissaire avait émis des objections sur l'emploi du mot « liaison » qui sous-entendait « une perte de prestige », mais le DCAS ne recommanda aucune modification.) D'ailleurs, « tous les escadrons et les unités de l'ARC au Royaume-Uni ou sur d'autres théâtres d'opérations où ils ont été envoyés avec l'accord du gouvernement canadien, y compris les 400^e, 401^e et 402^e Escadrons financés par le Canada et les vingt-cinq escadrons à organiser financés par le Royaume-Uni... doivent être administrés par l'*Air Ministry* britannique, par l'entremise des formations appropriées de la RAF, sans porter préjudice aux termes dudit protocole d'accord »⁹¹.

L'ébauche de l'accord de Johnson ne fut jamais présentée au Cabinet, car, au moment où Power souleva finalement la question de la politique outre-mer, le 24 juin, il avait changé radicalement de position. C'était comme si, soudainement réveillé par les conséquences de la politique établie par l'état-major de l'Air, il ne souhaitait plus voir l'autorité administrative de l'ARC stationnée outre-mer déléguée totalement à l'*Air Ministry* ni aucune modification du statut du QGCOM. Ses actes ne suivirent pas ses paroles, si bien que, comme le fit remarquer Breadner au mois d'octobre suivant, « les termes de réciprocité en ce qui concerne l'administration des escadrons de l'ARC au Royaume-Uni [incorporés dans l'accord Johnson] ont, dans tous leurs aspects essentiels, déjà été mis en oeuvre ». En fait, ces termes continueraient à fixer la façon dont les escadrons de l'ARC stationnés outre-mer seraient administrés jusqu'à ce qu'une révision de l'accord soit officiellement approuvée à la Conférence sur l'entraînement aérien d'Ottawa en juin 1942⁹².

À cette date, un tort important avait déjà été causé, puisqu'en juin 1941, sur 2 900 diplômés canadiens du PEACB envoyés au Royaume-Uni, on n'en avait eu besoin que de 700 pour compléter les treize escadrons de l'ARC formés ou en cours de formation outre-mer. Malgré cela, ces unités n'avaient pas un effectif totalement canadien. Trois escadrons de plus avaient été ajoutés à l'ordre de

bataille, à la fin septembre, mais la taille des effectifs en Angleterre avait crû encore plus vite. Sur les quelque 4 500 navigateurs de l'ARC stationnés outre-mer au 30 septembre, un peu moins de 500 servaient dans des unités canadiennes. Pour les 4 000 autres, il fut bien vite évident que le QG outre-mer était incapable de suivre leur trace, sans parler du maintien d'une surveillance quelconque de leur bien-être⁹³.

Ironiquement, l'un des premiers Canadiens à ressentir l'impuissance du quartier général fut A.P. Campbell, qui avait quitté son poste comme bras droit de Stevenson en mai 1941 pour prendre le commandement de la base de la RAF de Digby. En vertu du règlement de l'ARC, les commandants avaient droit à une indemnité spéciale, indemnité qui n'existant pas dans la RAF. Campbell écrivit en septembre au QG afin de l'obtenir, mais l'officier comptable lui répondit que « Il y avait peu de chances de pouvoir accorder cette indemnité à des officiers de l'ARC, car il faudrait alors donner le même privilège à tous les diplômés du PEACB; et, comme vous le savez, nous éprouvons beaucoup de problèmes rien qu'à essayer de les localiser sans parler de déterminer quels postes particuliers ils occupent à tout moment »⁹⁴. L'admettre souligne seulement le fait que l'état-major de l'Air canadien avait échoué à « l'épreuve décisive » et qu'on ne pouvait pas dire qu'Ottawa avait le contrôle de ses aviateurs. En conclusion, il fallait que l'ARC stationnée outre-mer soit maintenant « canadienisée », un processus qui devait s'avérer long et frustrant.

Les bases de la « canadianisation » (juin 1941 – juin 1942)

Le 23 juin 1941, treize mois après avoir assumé le poste de ministre de la Défense nationale pour l'Air, C.G. Power, écrivit enfin au Premier ministre Mackenzie King en admettant que tout n'était pas clair en ce qui concernait les forces aériennes du Canada stationnées outre-mer.

Sans faire son *mea culpa* Power exprima dans sa lettre tout au plus un désir d'attirer « d'urgence l'attention de King sur certains problèmes qui [lui] causent, depuis quelque temps, de graves soucis ». Selon le ministre, c'était seulement « la sortie de plus en plus rapide des diplômés du PEACB » qui nous permettait maintenant « de nous rendre compte de certaines difficultés éprouvées par le personnel de l'Aviation canadienne œuvrant au sein des forces du Royaume-Uni, qui, bien qu'on s'en fit une certaine idée à l'époque de la signature de l'accord sur le Plan d'entraînement, ne prirent leur principale signification que lorsque nous dûmes faire face aux faits ». C'était une façon de donner le meilleur éclairage possible sur son administration. Power avait commencé à comprendre, un peu tard, la nature de ses responsabilités de ministre.

Il y a aujourd'hui en Grande-Bretagne et sans doute ailleurs, dispersés sur tous les théâtres d'opérations, plus de 5 000 jeunes Canadiens, membres de l'ARC, qui sont sous la responsabilité morale, si ce n'est légale du gouvernement canadien...

A l'époque de la signature de l'accord, vous, plus que tout autre, étiez bien conscient des difficultés que cet aspect du plan entraînerait en fin de compte. Heureusement, votre insistance à obtenir une clause de sauvegarde, qui permettrait une identification quelconque de nos gens, nous a permis de conserver au statut des jeunes Canadiens autre chose que d'être des mercenaires au service d'un autre État avec lequel, cependant, nous pouvons être associés par des liens de sang, d'intérêt ou de sympathie, mais qui n'est pas leur terre natale...

Nous ne pouvons nous départir complètement des devoirs que nous avons vis-à-vis des Canadiens et des parents de ces jeunes hommes. Nous devons rester en contact le plus étroitement possible avec eux, en exerçant une supervision optimale quant à leurs soins, leur confort, leur protection et leur identification ; cette supervision semble impossible dans le système actuel¹.

Que Power prenne subitement conscience que les Canadiens sont des sortes

« d'engagés ou de mercenaires » de la RAF, après une année d'indifférence sur leur sort, peut paraître surprenant ; mais il semblerait qu'en tant que politicien, il était arrivé à saisir jusqu'à quel point le destin du gouvernement pourrait subir les conséquences de sa supervision inadéquate des aviateurs canadiens. Pour illustrer le problème, le ministre citait plusieurs cas d'aviateurs de l'ARC qui avaient été récemment portés disparus au combat et sur lesquels le gouvernement ne pouvait fournir aux familles aucun détail au sujet de leur disparition. Dans un cas, il s'agissait d'un aviateur dont la famille faisait partie de ses relations. « Heureusement on ne me posa aucune question », reconnut Power, car si on l'avait fait, « j'aurais été bien incapable de répondre, le gouvernement canadien ne possédant aucun renseignement sur lui. » De plus, la situation et la confusion ne feraient qu'empirer au fur et à mesure qu'on enregistrerait des pertes parmi les diplômés du PEACB. Il était, par conséquent, grand temps d'agir. Power ne proposa pas seulement de renforcer le QGCOM, « en particulier son bureau des archives ... même au risque d'un double emploi quelque peu coûteux », mais également de se rendre à Londres afin de clarifier le problème et de le résoudre².

La demande de Power mit ses collègues dans un dilemme lorsqu'elle fut soumise au Cabinet le jour suivant. Tout en reconnaissant la nécessité d'envoyer quelqu'un à Londres, on s'interrogeait sur le bien-fondé des choix de Power dont le penchant pour la boisson risquait de causer de l'embarras. Seulement deux semaines auparavant, Ian Mackenzie, un de ses collègues du Cabinet, l'avait trouvé complètement ivre, errant dans les couloirs de l'édifice du Parlement. Il l'avait amené aimablement dans un bureau et avait fait venir le Premier ministre. King ne fut pas surpris d'apprendre « que Power avait bamboché une fois de plus ». Il « lui parla avec assez de fermeté bien que gentiment ». Mais, cette dernière frasque convainquit le Premier ministre qu'il fallait « prendre au sérieux le fait que l'Aviation soit commandée par un homme aussi faible que ce qu'il [était] devenu dernièrement et [il se considérait] comme responsable de la situation ». Pour des motifs politiques partisans, toutefois – Power était le principal organisateur québécois anglophone du Parti libéral – il ne le remplaça pas³.

Finalement, le Cabinet approuva le voyage de Power, à condition qu'un collègue l'accompagne. Avec cette approbation du bout des lèvres, le ministre de la Défense nationale pour l'Air et son chaperon (ironiquement, son camarade de beuverie Ian Mackenzie) partirent pour la Grande-Bretagne à la fin du mois de juin. Breadner et le commodore de l'Air Harold Edwards, représentant de personnel de l'Aviation, faisaient aussi partie du groupe – ce dernier, apparemment, à la suite d'un mémoire qu'il avait présenté au Cabinet au début du mois, dans lequel il signalait les nombreux problèmes qui se posaient outre-mer. Mis à part les difficultés bien connues et liées à l'administration, aux besoins en personnel et aux bureaux des archives, le principal souci d'Edwards portait sur les promotions au grade d'officier des diplômés du PEACB « qui semblent être dans une impasse », et sur « l'interprétation de la Loi sur les forces étrangères stationnées au Canada et en Grande-Bretagne qui semble bien obscure pour les éléments outre-mer ». Ses collègues ne partageaient pas ses craintes en juin et, à cette époque, le chef de l'état-major de l'Air avait rejeté la demande d'Edwards

de se rendre en Angleterre ; mais, maintenant que Power avait réalisé qu'il était temps d'agir, Edwards pouvait y aller⁴.

Les Canadiens arrivèrent à Londres le 1^{er} juillet 1941 et passèrent leur première semaine à visiter divers établissements de la RAF. Toutefois, lorsque les discussions commencèrent, Power ne perdit pas de temps à faire connaître les préoccupations d'Ottawa.

Il y a aujourd'hui en Grande-Bretagne quelque 5 000 membres du personnel navigant et 1 000 radios (radaristes) au Royaume-Uni. Ces estimations portaient sur un total de 16 000 membres de l'ARC servant dans la *Royal Air Force*, en janvier 1942, et de 40 000 à 45 000, en janvier 1943. Il poursuivit en soulignant que tous ces membres de l'ARC étaient des citoyens du Dominion qui avaient reçu une bonne éducation et que « le gouvernement du Canada avait une responsabilité morale en ce qui [concernait] les conditions générales dans lesquelles ils [vivaient] leur bien-être pendant leur service dans la RAF ». « Ils deviennent membres de l'Aviation royale du Canada et les liens entre eux et leur gouvernement doivent être plus qu'un simple geste », en particulier en ce qui concerne les sous-officiers et les hommes du rang.... Il fallait offrir un meilleur accès aux individus, si l'on voulait prendre des mesures pour assurer leur bien-être et donner aux autorités de l'ARC un droit de regard sur leurs promotions.

Pour réaliser ces buts, Power expliqua qu'il fallait une direction du personnel au QGCOM ainsi que des garanties d'accès plus libre aux bureaux des affectations, des archives et de la solde de la RAF. De plus, les autorités canadiennes devraient disposer de plus de renseignements sur les affectations individuelles⁵. Le message de Power inquiéta les Britanniques. Tout en reconnaissant le bien-fondé de la demande canadienne sur le resserrement des liens avec le personnel de l'ARC, le sous-secrétaire d'État au Parlement pour l'Air, Harold Balfour, se demandait comment on pourrait arranger cela dans une « seule voie de commandement direct ». Le représentant de l'Air pour le personnel britannique (AMP), le vice-maréchal de l'Air P. Babington, fit remarquer que les affectations et les promotions, par exemple, devaient « être traitées comme un tout pour l'ensemble du personnel servant dans la *Royal Air Force*, autrement, il était impossible d'avoir un système totalement équitable ». Il n'était « pas souhaitable d'établir des cloisons étanches en ce qui concernait les affectations de personnel d'un dominion particulier ou d'un pays allié ». L'*Air Ministry* ne pouvait pas faire grand chose pour empêcher Ottawa d'augmenter la taille de son QGCOM. Toutefois, il fut admis que des mesures devraient être prises conformément aux directives du ministre canadien⁶.

Dans certains domaines, comme les mécanismes de fourniture de personnel non navigant pour les escadrons régis par l'article xv, l'échange d'officiers supérieurs et l'amélioration des procédures de notification des pertes de l'ARC aux familles des victimes, l'accord fut obtenu facilement. Toutefois, en ce qui concernait la reconnaissance spécifique des faits d'armes accomplis par des Canadiens dans la guerre aérienne, l'*Air Ministry* était peu disposé à transgresser la règle de l'anonymat selon laquelle on ne parlait, pour toutes les opérations aériennes, que d'actions menées par la RAF. La politique de promotion au grade

d'officier se révéla, elle aussi, l'objet de discorde, lorsque les Canadiens exprimèrent leur mécontentement au sujet du système des quotas qui ne permettait qu'à 20 % des radionavigants et mitrailleurs aériens d'accéder au rang d'officier. De plus, Power voulait faire passer à 50 % le pourcentage de nominations automatiques au grade d'officier des pilotes et des observateurs, dès leur sortie des écoles d'entraînement aérien militaires, tandis que Babington n'était prêt à l'accepter que « si le personnel apte à être nommé officier était maintenu dans les grades de sous-officiers à cause du quota. Alors seulement, les chiffres seraient augmentés. » Le terme « apte » ne fut pas précisé et la politique de nomination au grade d'officier continuera à provoquer des désaccords pendant toute la durée de la guerre⁷.

Après avoir déconseillé de créer des bases et des groupes de l'ARC, lors de la visite de Ralston en janvier, les Britanniques admettaient maintenant qu'« il serait tout à fait possible de former des groupes de bombardement canadiens lorsqu'on disposerait d'escadrons spéciaux », mais ils prévinrent que des unités supplémentaires ne pourraient être formées rapidement. Power souligna aussitôt « que le principe d'un groupe de bombardement canadien était accepté et qu'il s'agissait d'un objectif bien défini quoiqu'il fût retardé ». Toutefois, les Britanniques rejeteront la création d'un groupe de chasse canadien à moins qu'« on ne puisse disposer de 40 à 50 escadrons de chasse de l'ARC à cette fin », une possibilité que les limites fixées dans l'accord Ralston-Sinclair empêchaient. Sans se laisser décontenancer, Power « reconnut que si l'on pouvait disposer de 40 à 50 escadrons de chasse, il n'y aurait pas de problèmes ». Ensuite, alors que la réunion touchait à sa fin, il avança « que la limite des 25 escadrons de l'ARC à former devait être maintenant supprimée ». Pris par surprise, Balfour répondit de manière évasive, déclarant que la question « devrait être étudiée par les autorités britanniques et faire l'objet de consultations avec les autres dominions concernés » ; et Power choisit de ne pas aller plus loin. Bien qu'il restât à former plus de la moitié des vingt-cinq escadrons, la proposition du Ministre indiquait clairement les intentions futures du Canada⁸.

Le voyage de Power à Londres fut un premier pas, assez modeste, pour régler les problèmes qu'éprouvait l'ARC outre-mer. Alors que l'*Air Ministry* avait compris qu'Ottawa devait être mieux tenu au courant du sort des Canadiens servant dans la *RAF* et qu'il se préoccupera davantage de leur bien-être, Power ne tenta pas de réaffirmer les responsabilités du QGCOM quant à l'administration des unités de l'ARC et au contrôle des affectations et des promotions, autorité qui avait été récemment cédée à la *RAF* par le chef-adjoint de l'état-major de l'Air, G.O. Johnson. L'aurait-il fait, on aurait pu circonvenir tout de suite de nombreux retards et frustrations qui devaient survenir au cours des deux années suivantes. De plus, malgré l'insistance de Power pour que le QGCOM se maintienne en contact plus étroit avec les aviateurs canadiens, Breadner et Stevenson continuèrent à se tenir à l'écart de l'ARC outre-mer. Au retour du ministre au Canada, ils poursuivirent leurs plans de dissolution du bureau des archives outre-mer et d'affectation de son personnel au bureau des archives de la *RAF*, et cela malgré les objections de l'officier des archives de l'ARC outre-mer en personne⁹.

Incapable de suivre exactement la situation de chaque aviateur, le quartier général outre-mer avait acquis cependant une impression valable de leurs préoc-

TABLEAU 1
Personnel de l'ARC stationné outre-mer, 1941-1945

Date	Navigants	Équipes au sol	Service féminin	Effectif total
30 sept. 1941	4 500 ^a	2 300	0	6 829
31 déc. 1941	6 721	4 987	0	11 708
31 mars 1942	8 867 ^b	7 482	0	16 623
26 juin 1942	10 305 ^c	8 940	0	19 636
25 sept. 1942	10 360 ^c	10 038	42	20 440
25 déc. 1942	12 197	11 420	41	23 658
26 mars 1943	14 977	16 699	123	31 799
25 juin 1943	16 366	20 847	251	37 464
30 sept. 1943	19 646	22 508	546	42 700
31 déc. 1943	21 916	23 459	895	46 270
31 mars 1944	22 728	26 054	1 040	49 822
25 juin 1944	25 671	29 438	1 112	56 221
25 sept. 1944	28 215	31 510	1 364	61 089
31 déc. 1944	25 678	34 825	1 470	61 973
31 mars 1945	22 246	34 256	1 365	57 867

Sources : Rapports périodiques du représentant du personnel, DHist 73/1174 ; « État des effectifs par unité », DHist 181.005 (850)

^a Approximatif

^b Cela n'inclut pas les « réguliers » d'avant-guerre et les réservistes mobilisés à la suite de la déclaration de guerre.

^c À la demande de l'*Air Ministry*, le Canada suspendit l'envoi de pilotes et de radionavigants (mitrailleurs) (WOAG) en juin et juillet 1942. Lorsque les envois reprirent, des délais de transport continuèrent à limiter le transport des navigants entre août et octobre, et seulement 1 100 navigants de l'ARC arrivèrent à Bournemouth au cours de ces trois mois, soit deux tiers des exigences de l'article xv. Toutefois, ce fut le seul cas au cours de la guerre où l'acheminement totale de navigants canadiens ne répondit pas aux besoins de l'ARC.

cupations à partir de rapports de la censure britannique sur le courrier à destination du Canada. Transmis par l'*Air Ministry*, ces lettres indiquaient que les Canadiens devaient s'adapter à la nourriture et aux normes de vie anglaises. Toutefois, le plus troublant était l'évidence d'une hostilité permanente et affirmée entre aviateurs canadiens et sous-officiers de la *RAF*, un sentiment manifesté, par exemple, par un adjudant de Cranwell qui avait « grandement contrarié les Canadiens autrefois en les traitant de 'bande de coloniaux pourris' au cours de son premier exposé ». D'une manière plus générale, « des plaintes sur l'inhospitalité anglaise continuent à paraître en abondance dans cette correspondance ».

Le sentiment de rejet et l'antagonisme vis-à-vis de la *RAF*, bien que ce ne soit pas l'avis de tous, sont toujours aussi forts chez de nombreux Canadiens.

[Une] préférence pour l'Écosse ... est encore la plus notable. On parle toujours de l'hospitalité écossaise et les Canadiens stationnés en Angleterre passent souvent leurs permissions en Écosse. Les Canadiens semblent se trouver tout de suite des affinités avec les Écossais ...

Ce ne sont pas tous les Canadiens qui sont mécontents ; plusieurs sont heureux et pleins d'enthousiasme, et nombreux sont ceux qui parlent avec chaleur de l'hospitalité anglaise. En contrepartie des mécontents ... on doit parler du bon moral (des autres). Mais la balance penche encore du côté des mécontents ...

Les aviateurs canadiens détachés dans la RAF se plaignent d'être des « hommes oubliés ». Un grand nombre pensent que les autorités canadiennes ne s'intéressent pas du tout à eux et ne leur transmettent pas la part de « colis de douceurs » [friandises, objets de toilette ou de vêtement] en provenance du Canada, à laquelle ils ont droit¹⁰.

Stevenson perçut, à juste titre, une grande partie de ce mécontentement comme une réaction aux conditions de vie du temps de guerre en Grande-Bretagne.

Tandis que le personnel de la RAF est habitué à n'importe quelle condition de vie, de nourriture et de traitement, et qu'il les accepte comme inévitables, les membres de l'ARC ont été probablement habitués à de meilleures conditions de vie et de nourriture, et à de meilleures installations récréatives. Par conséquent, ils se plaignent. On pourrait indubitablement apporter de nombreuses améliorations à la nourriture et au logement, en particulier, en ce qui concerne le chauffage, mais dans les conditions actuelles il serait impossible de corriger ces défauts au point de satisfaire le Canadien moyen.

Toutefois, les plaintes causent beaucoup de soucis à la RAF et je suis sûr qu'on en tirera des améliorations¹¹.

On ne pouvait écarter facilement la différence de comportement des Britanniques et des Canadiens vis-à-vis de l'autorité. Il était clair, à partir des observations des censeurs, que les sous-officiers de l'ARC éprouvaient des difficultés à s'adapter à la rigueur et au comportement réservé du personnel de la RAF.

... les distinctions de classes dans la RAF étaient considérées comme antidémocratiques par les Canadiens. Ceux-ci n'avaient que peu de considération pour la « solidarité d'anciens compagnons de classe » ...

D'un autre côté, voici comment les Anglais voyaient les Canadiens. Selon un rapport de la RAF : « Le Nouveau monde – qu'il soit américain ou canadien – est violent, enthousiaste, gamin parfois, sûr de lui souvent, et en général assez vantard. Il aime paraître rude et il aime se mettre en valeur. » Un officier de la RAF commandant d'un escadron de l'ARC nous a dit que les Canadiens étaient imprévisibles ; ils veulent des émotions vives mais sont incapables de trimer dur. Un autre officier de la RAF, commandant une unité d'entraînement opérationnel (UEO), a déclaré que les Canadiens sont des primitifs qui débarquent en cherchant noise à tout le monde et se parent de rudesse pour dissimuler leur sentiment d'infériorité. Un certain nombre d'officiers de la RAF nous ont déclaré que les Canadiens ne savent pas tenir l'alcool. Par ailleurs, de nombreux autres, servant dans des escadrons canadiens, parlaient en termes élogieux de leurs qualités, en particulier de leur bonté et n'admettaient pas la possibilité d'être mutés ailleurs. Un sergent-chef de la RAF qui avait de nombreuses années de service exprimait sa bonne appréciation des escadrons de l'ARC parce que les relations avec les officiers canadiens y étaient beaucoup plus humaines¹².

Les différences entre les Britanniques à l'esprit de caste et les Canadiens plus égalitaires ont eu un impact sur la façon dont la RAF et l'ARC réagirent aux problèmes de commandement. Pour l'esprit traditionnel britannique, le leadership était plus fonction du style que de la compétence, et les hommes devaient être du « bon type » pour être nommés officiers. Les Canadiens préféraient l'approche plus fonctionnelle des Américains, qui liaient le grade au travail accompli et nommaient officiers tous les pilotes, les navigateurs et les bombardiers. Mis à part les commissions d'officier, le point de vue anglais sur le Canada, société sans classes, influença aussi la perception qu'avait la RAF des Canadiens comme commandants valables. Son parti pris contre les officiers de l'ARC fut caractérisé par le commandant de la base RAF de Digby (où était stationnée une escadre de chasse de l'ARC depuis avril 1941) dans une lettre envoyée au QG du 12^e Groupe, en juillet 1941.

Je pense que le système actuel de former des stations canadiennes uniquement en se servant d'effectifs de l'ARC est une erreur et je ne suis même pas convaincu qu'il soit bon de conserver des escadrons de l'ARC en tant que tels et ce pour les raisons suivantes :

L'influence des Canadiens dans un escadron anglais est excellente et je ne peux m'empêcher de penser que la réciproque est également vraie. À cause de différences d'expression caractéristiques entre les pilotes anglais et canadiens – un escadron anglais qui compte un certain nombre de pilotes canadiens est assuré de pouvoir manifester beaucoup de cran dans une situation critique – ce qui est très bon pour l'ensemble de l'escadron. D'autre part, la présence de pilotes de la RAF dans un escadron qui compte un certain nombre de Canadiens, a pour effet de les calmer un peu et d'améliorer leur discipline.

Il est probable qu'en général, on ne se rend pas compte que la discipline dans un escadron de l'ARC est d'un type assez différent de celle pratiquée dans un escadron de la RAF. La conversation suivante récemment surprise entre un commandant d'escadron et un chauffeur de la section du transport motorisé, tous les deux de l'ARC montrera mieux ce que je veux dire :

Le commandant d'escadron : « Hé! Bill, où vas-tu? »

Le chauffeur : « Lincoln. »

Le commandant d'escadron : « Peux-tu m'emmener? »

Le chauffeur : « Bien sûr, monte. »

Il est possible que le chauffeur emploie le commandant d'escadron dans sa compagnie, en temps de paix au Canada, et par conséquent, les Canadiens pensent que cette conversation est tout à fait naturelle ; mais il s'agit d'un cas dont il faut tenir compte sur une station.

J'ai la plus grande admiration pour les Canadiens qui servirent dans les forces aériennes au cours de la dernière guerre, et pour ceux de l'ARC qui sont sur cette station maintenant. Mais, je ne peux m'empêcher de penser qu'il est préférable que les Canadiens et les Anglais servent dans les mêmes unités.

Bien qu'il soit possible d'entraîner des pilotes, des commandants d'escadrille et même des commandants d'escadron, dans un laps de temps relativement court, il faut acquérir beaucoup d'expérience au fil des ans pour se familiariser avec tous les problèmes administratifs liés à la direction efficace d'une station. Il est, par conséquent,

impossible que des officiers canadiens qui comptent peu d'années de service aient acquis suffisamment de connaissances pour bien administrer une station.

Pour me référer à un cas particulier, je suis sûr que ce n'est pas dans l'intérêt de l'effort de guerre en tant que tel que cette station soit entièrement dirigée par des Canadiens et je pense que cette expérience échouera dans huit à neuf mois au maximum¹³.

Ironiquement, l'esprit pro-anglais coûta indirectement son poste à l'anglophile Stevenson, bien que ce fût entièrement sa faute. Fin septembre, il se rendit au quartier général du Commandement de la chasse pour enquêter sur des plaintes selon lesquelles le 402^e Escadron allait recevoir des chasseurs-bombardiers Hurricane, au lieu des Spitfire V en service dans les autres escadrons de chasse canadiens. L'homme à qui il eut affaire, sir Sholto Douglas, était reconnu pour sa condescendance vis-à-vis des « coloniaux » – un trait de caractère qui s'est avéré plus tard humiliant pour ses alliés américains¹⁴ – et, comme Stevenson l'a expliqué plus tard à Breadner, il le prit « plutôt de haut, déclarant qu'il n'allait pas changer ses plans d'équiper le 402^e Escadron en chasseurs-bombardiers Hurricane, et conclut que cela ne me concernait pas. J'ai eu le sentiment que son attitude était celle d'un supérieur très haut placé s'adressant à un subordonné et qu'il ne tint pas compte du fait que j'étais votre représentant quand je lui ai soumis le problème »¹⁵. Faisant remarquer l'affectation récente d'un maréchal de l'Air au poste d'officier supérieur de la RAAF à Londres, Stevenson pensait qu'« en de nombreuses occasions, mon grade, comparé à celui de mes interlocuteurs, était un handicap qui ne pouvait que se refléter par le peu de considération que les officiers supérieurs [de la RAF] accordaient aux affaires de l'ARC ».

Vous pouvez tenir compte du fait que, en tant qu'officier supérieur de l'ARC d'outre-mer, je dois défendre les intérêts de l'ARC, et que par ailleurs, si l'on demande à quelqu'un de « tenir bon », pour ainsi dire, les discussions deviennent compliquées comme celles entre officiers supérieurs et subalternes, au cours desquelles peut s'insinuer de l'inimitié qui n'existerait pas du tout si toutes les parties étaient sur un pied d'égalité.

En conséquence, je vous recommande la promotion d'un officier supérieur au grade de maréchal de l'Air et son affectation comme officier commandant l'ARC en Grande-Bretagne pour me remplacer¹⁶.

Cette recommandation, peut-être la plus sage qu'il ait jamais faite au cours de ses treize mois outre-mer, fut rapidement traitée par Ottawa. Le 24 octobre, le QCCM était avisé que le vice-maréchal de l'Air H. Edwards, ancien représentant de l'Air pour le personnel canadien (AMP), serait envoyé à Londres pour remplacer Stevenson comme commandant en chef de l'Air de l'ARC outre-mer (AO-in-C)*¹⁷.

* Le titre de Stevenson avait été officier d'Aviation commandant l'ARC en Grande-Bretagne, jusqu'au 6 novembre 1941, quand il fut changé pour officier en chef de l'Air de l'ARC outre-mer. Il devint officier commandant en chef de l'Air de l'ARC outre-mer du 16 juillet 1942 au 4 février 1943, quand son titre fut changé une fois de plus pour officier commandant en chef, quartier général de l'Aviation royale du Canada outre-mer.

Bien que cette décision fût, pour une grande part, un résultat direct de la propre recommandation de Stevenson, il était aussi évident que Power ne le considérait pas comme l'homme apte à mener la canadianisation de l'ARC outre-mer. En fait, l'opposition permanente de Stevenson aux nouvelles orientations du ministre fut abondamment prouvée après son retour au Canada. Agissant de manière très inhabituelle pour un officier en activité, Stevenson dénonça la politique de l'Air du gouvernement lors d'une conférence de presse, déclarant à ses auditeurs que la canadianisation réduirait l'efficacité de l'effort aérien britannique. « Je ne l'approuve pas personnellement. Les escadrons mixtes sont les meilleurs. Chaque homme a quelque chose à donner, si vous les mettez ensemble ils tirent dans le même sens. On obtient de meilleurs résultats en les mélangant... Les navigateurs canadiens en Angleterre œuvrent sous le commandement d'officiers hautement compétents. Tout élément faible est rejeté. Il n'y a aucune pitié à ce sujet. Les hommes de la RAF qui ont deux années d'expérience de la guerre s'occupent bien des Canadiens... Ils travaillent dur, combattent vaillamment et font un excellent travail »¹⁸.

Selon le procès-verbal du Cabinet sur l'examen de la conférence de presse de Stevenson, « l'expression d'opinions personnelles de ce type par des officiers en activité, contraire aux règlements, était intolérable », mais sa promotion au grade de vice-maréchal de l'Air et son affectation comme commandant supérieur du Commandement aérien de l'Ouest – un poste qui avait pris une grande importance depuis l'attaque des Japonais contre Pearl Harbor deux semaines auparavant – se déroulèrent comme prévu¹⁹.

Le nouveau commandant en chef de l'Air était, comme ses pairs au Conseil de l'Air, un ancien de la Première Guerre mondiale. À titre d'AMP depuis février 1940, Edwards avait une connaissance approfondie de l'organisation et des ressources humaines de l'ARC – un atout précieux pour toute ses discussions avec l'*Air Ministry* sur les détachements de navigateurs canadiens. Décrit comme « l'homme ayant le plus de caractère de l'ARC », Edwards « était le choix logique [comme officier supérieur en chef] parce qu'il ... avait une bonne vue d'ensemble de l'ARC », même si Breadner avait initialement « voulu y aller lui-même » en remplacement de Stevenson. Les compétences reconnues d'Edwards « en administration, en droit de la force aérienne, [et] en procédures ministérielles » et son « vif intérêt pour la discipline et le bien-être des officiers comme ceux des aviateurs » furent des avantages décisifs. Mais l'aspect combatif de son caractère ferait qu'il n'accepterait pas facilement l'attitude condescendante des aviateurs britanniques vis-à-vis de leurs collègues des dominions. Edwards n'avait pas peur d'employer un langage direct s'il pensait que cela donnerait des résultats²⁰.

Le commodore de l'Air W.A. Curtis fut nommé comme adjoint. Tel que Breadner et Edwards, Curtis était un ancien du *Royal Naval Air Service* au cours de la Première Guerre mondiale, mais contrairement à eux, il s'était lancé dans les affaires après la guerre, devenant le fondateur et le président d'une compagnie d'assurances prospère. Ses compétences d'homme d'affaires avisé convenaient parfaitement à l'administration de l'Aviation et son raisonnement sain et son approche réfléchie des liaisons avec l'*Air Ministry* allaient avoir une in-

fluence modératrice sur un Edwards plus émotif. Avec son chef mis fréquemment hors de combat, pour raison de santé, pendant les deux années qu'ils passèrent à Londres, le rôle de Curtis au QGCOM était destiné à être important²¹.

Avant de se rendre au Royaume-Uni, les deux officiers rencontrèrent Power pour discuter de la politique d'outre-mer. Alors que la prétention d'Edwards, à l'effet que « « Chubby » ne m'a pas donné la moindre directive », sauf un mandat « de placer l'ARC sur la carte », était sans aucun doute vraie en ce qui concerne la directive particulière qu'il reçut, le ministre ne ménagea pas ses termes en indiquant ce qu'il avait en tête. Selon Curtis, ils reçurent « les instructions de faire connaître les Canadiens » et « d'obtenir autant d'escadrons complets que possible avec des navigants et des commandants canadiens ». Ces instructions étaient conformes au souhait de Power d'éliminer le plafond de vingt-cinq escadrons, car si les escadrons de l'article xv étaient à effectifs complets de Canadiens, tandis que des milliers d'autres Canadiens étaient affectés à des unités de la RAF, Ottawa serait dans une position plus forte pour demander une attribution supplémentaire d'escadrons. Toutefois, tant que les escadrons de l'ARC existants ne seraient pas entièrement canadianisés, l'*Air Ministry* pouvait s'opposer à la création d'un plus grand nombre d'unités canadiennes, sans tenir compte des milliers de navigants de l'ARC qui servaient dans les escadrons de la RAF. Déjà, à la suite de la révision de septembre 1941 exigée par l'accord Ralston-Sinclair, l'*Air Ministry* avait déclaré qu'il y avait « peu de chances de former, avant le 30 juin 1942, d'autres escadrons de dominions que ceux sur lesquels on s'était déjà entendu »²².

Comme pour démontrer l'impossibilité de former des escadrons de l'ARC, l'*Air Ministry* n'en avait organisé que vingt-deux avant la date limite de juin – affirmant qu'il était impossible de faire plus – alors qu'il en créa trente-neuf dans la RAF. Cependant, de deux à trois mille aviateurs canadiens faisaient partie de ces derniers, c'est-à-dire trois fois le nombre de ceux qui se trouvaient dans les escadrons de l'ARC, ce qui laissait supposer que cette impossibilité n'avait pratiquement rien à voir avec l'approvisionnement brut en diplômés du PEACB. À vrai dire, à la fin juin, dix mille d'entre eux étaient arrivés au Royaume-Uni²³.

Le QG(Avn) savait ce qui se passait et, poussé par l'avertissement de l'*Air Ministry* que des modifications dans les effectifs du *Bomber Command* retarderaient la création de nouvelles unités – les escadrons passeraient de seize à vingt-quatre équipages – Ottawa décida le 17 octobre de remanier sa contribution à l'article xv. Au lieu de cinq nouveaux escadrons de bombardements, il demanda à l'*Air Ministry* de former cinq nouveaux escadrons de chasse de l'ARC. Bien qu'il fut expliqué qu'en procédant ainsi on réduirait le nombre de Canadiens susceptibles d'être affectés aux escadrons de l'ARC de plus de 1 000 (les chasseurs monoplaces n'ont pas besoin de navigateurs, de bombardiers, de mitrailleurs aériens ou de radionavigants), Ottawa ne fut pas dissuadé, le QG(Avn) calculant judicieusement qu'il était préférable de former des escadrons de chasse tout de suite tandis que « le personnel supplémentaire de l'ARC qui servira dans des escadrons de la RAF fournira une base pour réclamer d'autres escadrons de l'ARC ». Ce fut cette politique – former les vingt-cinq escadrons de l'article xv aussi vite que possible et ensuite faire pression sur l'*Air Ministry* pour en avoir

plus – que Power présenta à Edwards et Curtis avant leur départ pour Londres²⁴.

Néanmoins, il y eut beaucoup à faire avant qu'ils ne puissent commencer, et tout d'abord de rappeler au personnel d'outre-mer que l'époque Stevenson était révolue. « Pour être bien franc avec vous, je dois dire que j'ai trouvé l'endroit complètement mort », déclara Edwards au quartier général de l'Aviation. « Chacun se plaignant de n'avoir rien à faire, mais personne ne faisant quoi que ce soit pour remédier à la situation ».

En fait, je suis assez écœuré par tout ça...

La discipline y est moche. La tenue des hommes est effarante. Tout le monde semble se ficher éperdument que tout s'en aille à la débandade ou non, mais, surtout, j'ai constaté que chacun est diamétralement opposé à toutes les politiques émanant du Canada.

Dès que je suis arrivé au bureau, j'ai réuni tous les officiers et, pour la première fois de ma vie, je me suis senti dans une atmosphère hostile, mais je crois qu'une fois que j'en eus fini avec eux, ils étaient mieux disposés et qu'ils pouvaient envisager les choses comme je le voulais.

En ce qui concerne nos troupes dans la RAF, je constate qu'elles sont dispersées aux quatre coins de l'univers, sans restriction. Les officiers que nous avons placés dans le service des affectations ont, apparemment, faute d'une bonne direction, laissé les choses aller à la dérive et ont fait très peu pour grouper nos troupes dans des escadrons canadiens ...

Les déclarations de Stevenson à la presse canadienne à son retour vous donneront une image exacte de ce que je veux dire²⁵.

Edwards tomba bientôt malade et il revint à Curtis d'expliquer à l'*Air Ministry* la nouvelle attitude.

Notre QG [outre-mer] a reçu du quartier général de l'ARC à Ottawa des instructions bien définies selon lesquelles des mesures doivent être prises pour que le personnel navigant de tous les escadrons de l'ARC devienne complètement canadien le plus tôt possible.

Malgré le désir très évident de collaboration, en vue d'atteindre ce but, tant de la part de l'*Air Ministry* que de celui de notre QG, il y a eu récemment de nombreux exemples d'affectations qui ont eu pour effet de retarder plutôt que d'avancer le moment où tous les postes ouverts au personnel navigant dans les escadrons de l'ARC seraient remplis par des membres de l'ARC ...

Il y a des officiers de l'ARC possédant une expérience opérationnelle considérable, qui sont considérés comme compétents pour occuper les postes vacants dans les escadrons et escadrilles de l'ARC en voie de formation ; pourtant, semble-t-il, vu que les recommandations visant les affectations se font au niveau du groupe [une formation de la RAF], des membres de la RAF sont affectés à des postes dans les escadrons de l'ARC, causant ainsi de graves inconvénients pour la RAF, alors qu'en fait des membres de l'ARC sont disponibles dans d'autres groupes.

En guise de remède provisoire à cette situation indésirable, nous demandons qu'avant de procéder à des affectations touchant les postes vacants dans les escadrons et les

escadrilles de l'ARC, les affectations projetées soient soumises à notre QG et qu'avant que les vacances dans les escadrons de l'ARC soient remplies par des membres de la RAF, notre QG soit prié de formuler des recommandations en ce qui concerne le personnel de l'ARC, et que, soumis à la concurrence de la RAF, les postes soient dotés de membres de l'ARC.

Curtis ne se priva pas de donner des exemples d'officiers de l'ARC qui avaient été jugés aptes à assumer le commandement des 416^e et 417^e escadrons, mais qui avaient été affectés dans des unités de la RAF, tandis que des commandants de la RAF (dont un Néo-Zélandais) avaient été envoyés dans les escadrons canadiens. Pour éviter que cette situation ne se répète, Curtis recommanda l'affectation d'officiers de l'ARC dans les état-majors de chaque commandement et de chaque groupe, ayant pour fonctions de les conseiller sur les problèmes du personnel canadien « et de maintenir des contacts avec notre QG dans tous les cas d'affectation intéressant le personnel de l'ARC »²⁶.

Il était temps. Non seulement le processus de formation des escadrons de l'ARC avait pris du retard, mais ceux-ci n'étaient (dans certains cas) canadiens que de nom. Bien que les navigateurs des neuf escadrons de chasse (monoplace) fussent à 94 % de l'ARC, dans les autres, le chiffre atteignait tout juste 43 %, à une époque où les Canadiens étaient encore affectés en grand nombre dans des escadrons de la RAF (voir le tableau 2). Toutefois, il était difficile d'établir qui était responsable de cette situation insatisfaisante. En vertu du système décentralisé de la RAF, l'*Air Ministry* ne jouait qu'un rôle très vague de coordinateur, tandis que le *Flying Training Command* (commandement de l'entraînement aérien) évaluait et affectait les navigateurs dans les unités de pilotage avancé (UPA) et que les commandements opérationnels contrôlaient les unités d'entraînement opérationnel (UEO) où avait lieu la constitution des équipages qui, une fois créés, étaient affectés dans les escadrons. Le point névralgique se trouvait aux UEO. C'était là que se passait la constitution des équipages de l'ARC et c'était à ce niveau qu'était prise la décision de leur affectation dans des escadrons de la RAF ou de l'ARC. Il était cependant facile pour les responsables de rejeter le blâme sur autrui quand le QGCOM se renseignait sur l'absence de progrès. Il ne fallut donc pas longtemps à Edwards, qui ne mâchait pas ses mots, pour être exaspéré par ce processus. Comme il le confia à Ottawa au début janvier, « Je me trouve dans l'état de celui qui veut étriper quelqu'un et le mettre en bouillie, mais à ce jour je ne puis mettre la main sur la personne responsable²⁷. »

Le commandant supérieur en chef (Edwards) exprima une partie de ses frustrations au cours d'une conférence de presse en janvier, quand il révéla que, lors d'une visite récente à huit unités régies par l'article xv, il avait constaté que les prétendus escadrons canadiens comptaient un nombre relativement faible de navigateurs de l'ARC. Bien qu'il redoutât les conséquences de la colère d'Edwards, Power ne chercha pas à nier l'évidence et, avec Breadner, il réaffirma ses premières instructions au commandant supérieur en chef pour une canadianisation aussi rapide que possible de l'ARC outre-mer. Un taux de canadianisation totale oscillant en-dessous de 50 % était inacceptable en lui-même, mais il affaiblissait aussi la revendication du Canada d'avoir des escadrons supplémentaires. « Si l'*Air Ministry* est responsable, déclara le CE-MA à

TABLEAU 2
Taux de canadienisation, 1941-1945

Date	navigants de l'ASC dans des escadrons	autres que ceux de l'ASC	autres navigants dans les escadrons	total des navigants dans des escadrons de l'ASC	ASC dans des escadrons de l'ASC (taux de canadienisation, %)	ASC dans des escadrons de monoplaces (%)	ASC dans des escadrons à équipage multiple (%)
31 déc. 1941	597	- ^a	532	1 129	52,9	94,0	43,0
26 mars 1942	878	- ^a	421	1 355	64,8	95,5	58,7
26 juin 1942	928	- ^a	384	1 312	70,7	96,3	64,8
26 sep. 1942	1 261	- ^a	494	1 755	71,8	97,1	67,1
26 déc. 1942	1 656	- ^a	776	2 432	68,1	97,6	64,6
26 mars 1943	2 032	2 155 ^b	1 073	3 105	65,4	99,4	61,6
26 juin 1943	1 900	2 213 ^c	952	2 852	66,6	98,7	62,7
26 sep. 1943	2 441	2 534	1 326	3 767	64,8	98,6	61,2
26 déc. 1943	2 689	2 787	1 335	4 024	66,8	98,4	63,6
26 mars 1944	3 320	3 409	1 288	4 608	72,2	99,6	68,9
26 juin 1944	4 024	4 272	1 198	5 222	77,2	99,8	75,0
30 sep. 1944	4 855	4 566	1 167	6 022	80,6	99,6	79,1
31 déc. 1944	5 433	4 753	941	6 374	85,2	99,5	84,2
31 mars 1945	5 160	4 524	691	5 851	88,2	100,0	87,2

Sources : état des escadrons, DHFest ; rapports périodiques des escadrons de l'ASC ; rapports périodiques de l'ASAF.

DHist 73/174 : « rapports statistiques sur la canadienisation », DHHist 181.003 (D3596) ; « états des effectifs par unité », DHHist 181.005 (D850)

^a chiffres non disponibles

^b au 30 avril 1943

^c au 31 juillet 1943

Edwards, veuillez lui transmettre dans les termes les plus fermes possibles le souhait de notre gouvernement d'employer des Canadiens dans ses escadrons et continuez de maintenir la pression à cette fin. Notre politique est de constituer des escadrons nationaux aussi vite que les circonstances le permettent²⁸. »

Avec des milliers de navigateurs de l'ARC stationnés outre-mer et si peu dans les escadrons canadiens, Power conclut que l'*Air Ministry* devait avoir fait obstruction d'une façon ou d'une autre à la canadianisation et il déclara au CE-MA que si la situation ne s'améliorait pas très sensiblement dans un proche avenir, il tenterait de gêner les Britanniques dans leurs actions en révélant l'absence de progrès à la Chambre des communes et à la presse canadienne. Le CE-MA transmit le point de vue du ministre à Edwards au début février en lui demandant si « des mesures correctives efficaces et immédiates » pouvaient être prises²⁹.

Edwards en personne agit rapidement et fermement. Tout en avertissant Ottawa que le processus n'était pas aussi simple que l'on pouvait le penser (en partie à cause des restrictions sur la dissolution des équipages constitués), il était prêt à empêcher toutes les affectations dans les escadrons de la RAF « jusqu'à ce que cette demande soit satisfaite ».

Je suis en train de mettre en place des officiers dans chaque commandement pour surveiller les affectations ...

Je ne peux atteindre le mal à sa racine. L'*Air Ministry* est des plus coopératifs, mais les gens sur le terrain ne comprennent pas ou ne veulent pas comprendre l'importance du problème. L'*Air Ministry* a adressé et continue d'adresser des lettres énergiques aux commandements. Si je ne puis faire un rapport plus satisfaisant d'ici le 1^{er} mars, je serai prêt à recommander que l'ARC soit soustraite du contrôle de l'*Air Ministry* et que nous organisions notre propre aviation, nonobstant l'accord sur le plan d'entraînement aérien³⁰.

Deux semaines plus tard, le ministre de l'Air envoya le message suivant : « J'approuve l'initiative que vous avez prise de notifier l'*Air Ministry* qu'une situation grave pourrait survenir si des mesures appropriées ne sont pas, je répète ne sont pas, prises dans un avenir prochain. » Edwards avait rappelé à Babington les préoccupations d'Ottawa et qu'« il fallait tout faire pour obtenir immédiatement la canadianisation des escadrons de l'ARC dans ce pays »³¹.

La nouvelle attitude canadienne ne passa pas inaperçue – et ne fut pas non plus incontestée – à l'*Air Ministry*. Babington ne perdit pas de temps pour faire remarquer que dans le cas d'un escadron de bombardement récemment formé, le 420^e, par exemple, sa direction « ne fut pas informée suffisamment tôt par le D[irecteur] des O[perations] du type [d'avions] choisi, au moment où cet escadron régi suivant l'article xv allait être formé. Nous étions, par conséquent, incapables d'envoyer le personnel de l'ARC à l'UEO d'Hampden suffisamment à l'avance pour qu'il ait été entraîné au moment de la formation de l'escadron »³². L'AMP (Babington) poursuivit en assurant Edwards que les commandements feraient « des ajustements dans toute la mesure du possible », mais il souligna que la RAF « ne pouvait pas maintenant dissoudre ces équipages afin de rectifier le problème sans mettre en danger leur sécurité et l'efficacité opérationnelle de

l'ensemble ». Néanmoins, il avait « une fois de plus écrit aux commandants en chef personnellement ... et avait insisté sur le besoin de canadianisation et du maintien de celle-ci dans les unités régi par l'article xv »³³.

Il est certain qu'il ne mâcha pas ses mots dans sa lettre au commandant en chef du *Coastal Command*, le maréchal de l'Air Philippe Joubert de la Ferté.

Je tiens à vous dire que, en ce qui concerne votre Commandement, la situation est insatisfaisante et il semble, en fait, qu'on ait fait très peu d'efforts au niveau des UEO, lors de la constitution des équipages, pour s'assurer que ceux-ci soient constitués uniquement de Canadiens, Australiens ou de ressortissants d'autres pays. En effet, il semble presque que quelqu'un a pris soin de mélanger les équipages pour être sûr qu'ils ne soient pas à 100 % canadiens, australiens ou autres.

Je dois vous demander de m'aider personnellement à rectifier cette situation dès que possible. Les dominions, en particulier le Canada et l'Australie, se plaignent amèrement que les escadrons régis selon l'article xv ne sont pas à composante canadienne ou australienne, comme cela devrait être, et qu'ils ont beaucoup de personnel d'autres nationalités alors que leurs citoyens sont dispersés dans la RAF en nombre plus que suffisant pour armer leurs propres escadrons s'ils avaient été correctement affectés. Pour les Canadiens et les Australiens, cette requête est devenue un problème majeur et les Canadiens ont été jusqu'à nous interdire d'affecter tout Canadien stationné outre-mer tant que leurs escadrons ne seront pas constitués de Canadiens. Je crains qu'ils ne soient tentés de maintenir ce veto si on les met au défi, mais vous devez admettre que la situation est un peu tendue et qu'il nous faut faire disparaître la cause de cette tension ...

Je pense que vous devez dire à vos commandants d'UEO qu'ils doivent à tout prix constituer des équipages entièrement canadiens et australiens, et ainsi de suite, et qu'ils ne doivent en avoir de mixtes que lorsqu'ils en auront formé le maximum possible avec le personnel de chaque dominion³⁴. »

Au moins un des subordonnés de Joubert prit ces instructions à la lettre. Le colonel d'Aviation I.T. Lloyd du 16^e Groupe obtint une amélioration importante dans le 407^e Escadron alors que le remplacement du deuxième pilote par un observateur, à bord des Hudson, permit de procéder à un échange de navigants entre la RAF et l'ARC dans des escadrons d'Hudson (RAF) du groupe. À la fin mars, les deux escadrons de l'ARC du 16^e Groupe, le 407^e et le 415^e, étaient canadiens à 96,6 % – un contraste frappant avec la seule unité de l'ARC du 18^e Groupe, le 404^e, qui restait au niveau désespérément bas de 43,5 %, même s'il aurait été plus facile de mettre en place des équipages à trois de l'ARC sur Blenheim, que des équipages à quatre dans les deux escadrons du 16^e Groupe. Les efforts de ce groupe ont permis de faire passer la proportion de canadianisation, dans l'ensemble du *Coastal Command*, de 45 %, en janvier 1942, à 79 %, six mois plus tard³⁵.

On trouvait également des signes positifs dans le *Bomber Command* où le vice-maréchal de l'Air J.E.A. Baldwin, commandant par intérim à High Wycombe avant l'arrivée de sir Arthur Harris, accepta totalement « la nécessité de s'assurer que le personnel des dominions soit affecté dans des escadrons appropriés ». Dans une lettre au commandant du groupe d'entraînement opérationnel du

Bomber Command, à la fin janvier, Baldwin expliquait que « si vous faites connaître aux groupes opérationnels les dates auxquelles vous aurez des équipages des dominions disponibles, je prendrai les mesures voulues pour veiller à ce que ceux-ci les affectent dans les bons escadrons, de toute façon, jusqu'au moment où ces derniers auront leurs effectifs complets en équipages du dominion »³⁶.

Le commandant responsable, le commodore de l'Air F. MacNeece-Foster, partageait le point de vue de Baldwin que la canadianisation devait (et pouvait) être réalisée rapidement. Il serait alors nécessaire de faire un peu de planification, en particulier dans le domaine des « demandes concurrentes de types d'avions et de nationalités », néanmoins, il ne « voyait aucune difficulté réelle à le faire ».

Mes estimations grossières du nombre actuel de stagiaires indiquent qu'il y a environ 1 500 ressortissants des dominions pour 2 700 Anglais. Alors qu'on peut avoir du personnel des dominions affecté dans des escadrons anglais, je ne vois pas pourquoi, si l'on remédie bien au problème, les escadrons des dominions ne doivent pas avoir des effectifs constitués uniquement de leurs nationaux.

Cela est particulièrement vrai, compte tenu du nombre peu élevé d'escadrons qui sont encore attribués aux dominions. Mes responsables du P[ersonnel] s'occupent de ce sujet avec beaucoup d'attention et je voudrais alors vous demander, en tant que commandant en chef, d'envoyer des instructions aux commandants des groupes opérationnels pour leur demander d'avoir toujours en tête l'affectation correcte du personnel des dominions provenant des UEO.

Il est de notre devoir d'affecter le personnel des dominions dans un groupe donné et nous attendons des instructions du groupe sur les escadrons auxquels il est destiné ; donc, au fond, c'est le groupe opérationnel qui doit assumer la responsabilité finale – à condition que dans les UEO nous répartissions toujours notre personnel avant tout et autant que possible en équipages de dominion³⁷.

Toutefois, ni Baldwin ni MacNeece-Foster ne restèrent longtemps à leur poste. À l'arrivée d'Harris à High Wycombe, le premier retourna au 3^e Groupe (où, en trois mois, il poursuivit la canadianisation complète du 419^e Escadron) tandis que MacNeece-Foster prit sa retraite de la RAF (ayant atteint la limite d'âge) un mois plus tard. Cependant, leur attitude favorable à la canadianisation n'était pas partagée par bon nombre de leurs collègues. Comme Curtis l'a rappelé par la suite, « la plupart des officiers britanniques étaient loin d'être coopératifs – peu disposés ... [Le représentant de l'Air pour le personnel] déclarait qu'il ferait tout son possible pour poursuivre la canadianisation mais lorsqu'on descendait plus bas dans l'échelle, on se moquait bien de ce qu'il disait »³⁸.

Le point de vue du vice-maréchal de l'Air Slessor, commandant du 5^e Groupe, en est un exemple frappant.

En vertu du Plan d'entraînement aérien de l'Empire, la politique visait à former ce qu'on devait appeler maintenant des « escadrons de l'article XVI [sic] », constitués exclusive-

ment de nationaux des divers pays du Commonwealth qui contribuaient au plan ... J'ai eu le sentiment que, lorsque nous avons signé l'article XVI, nous perdions une chance extraordinaire de cimenter le Commonwealth en mélangeant, côté à côté, dans les mêmes escadrons, les meilleurs jeunes des nombreux pays qui le constituent, vivant et combattant ensemble, et apprenant ainsi à se connaître et à forger une amitié durable. J'en ai parlé au vice-maréchal de l'Air McKean, le chef compétent de la mission de la RAF à Ottawa, et je l'ai prié d'en parler à M. Power, le ministre canadien de la Défense nationale pour l'Air, et à son adjoint M. Duncan. Mais, j'ai frappé à la mauvaise porte : le facteur politique était trop important et l'opinion générale des Canadiens n'aurait pas été satisfaite tant qu'elle n'aurait pas obtenu que des escadrons nationaux combattent sur le front. C'est une attitude très compréhensible, et de toute façon le système de l'article XVI a été approuvé et a, en définitive, fourni un grand nombre d'excellents escadrons du Commonwealth au sein de la RAF – les Canadiens eurent un groupe, le 6^e, du *Bomber Command* plus tard au cours de la guerre. C'était inévitable, mais je pense encore que ce fut dommage du point de vue de l'unité du Commonwealth, en général³⁹.

L'attitude de Slessor se reflétait dans son compte rendu des affectations à deux escadrons de l'ARC de son groupe ; mais, quand Curtis se plaignit à l'*Air Ministry* du manque de coopération de « quelques UEO et groupes du *Bomber Command* », le 5^e Groupe rejeta rapidement toute responsabilité quant au fait que seulement trente-neuf navigants sur 172 des 408^e et 420^e escadrons étaient de l'ARC. Il fallait plutôt blâmer Londres. Slessor expliqua : « Cette affaire de l'article XV est terriblement difficile à gérer, en particulier, jusqu'à ce que nous puissions persuader l'*Air Ministry* d'affecter les équipages de dominions dans les bonnes UEO qui fournissent les escadrons idoines du dominion. Nous avons eu des tas d'ennuis à cause de cela avec les escadrons australiens. Ce qui arrive à l'heure actuelle, c'est que nous obtenons de petits groupes d'équipages par-ci par-là, et ils doivent aller n'importe où, là où il y a une place ; par conséquent, il est très difficile de les déplacer, car cela signifie la dissolution d'équipages et, en général, il sont très opposés au départ de l'escadron avec lequel ils ont commencé à mener des opérations⁴⁰. »

Pour bien montrer qu'il n'en voulait pas aux Canadiens en tant que tels, Slessor poursuivit en soulignant le grand nombre de navigants de l'ARC qui servait dans ses autres escadrons – rejetant son allégation « de petits groupes » dans le processus – tout en s'opposant à ce qu'ils soient mutés dans ses deux unités canadiennes. « J'ai un escadron, le 61^e [à Manchester], qui est commandé par un lieutenant-colonel d'Aviation canadien* et qui comprend de nombreux équipages canadiens, et quand on a parlé de la formation du 420^e, j'ai voulu transformer le 61^e en un escadron de l'article XV et former le 420^e comme un escadron normal de la RAF. Ils ne voulaient pas le faire sans changer le numéro du 61^e et l'escadron était tout à fait opposé à cela comme, bien sûr, il s'opposa vivement à voir ses équipages canadiens affectés ailleurs dans d'autres escadrons.⁴¹ »

Cependant, dans le 3^e Groupe, Baldwin continuait à former des équipages

* Il s'agit, bien sûr, d'un escadron canadien dans la RAF.

canadiens et à les affecter assez facilement au 419^e Escadron, jetant un certain doute sur les arguments de Slessor. Tandis que les deux escadrons canadiens de ce dernier n'étaient composés qu'à 22,6 % d'équipages nationaux à la fin janvier et à 33,8 % un mois plus tard, le 419^e l'était à 58,2 % à la fin janvier et à 83,7 % le 28 février. Les chiffres pour la fin juin sont encore plus contrastés. Alors que les escadrons de l'ARC du 16^e Groupe du *Coastal Command* et du 3^e Groupe du *Bomber Command* atteignaient un total général de 94 % à la fin juin 1942, ceux des 4^e et 5^e groupes (*Bomber Command*) et du 18^e Groupe (*Coastal Command*) n'atteignaient respectivement que 54, 52 et 41 % de Canadiens. Aucun d'eux n'avait d'exigences particulières en navigants autres que le nombre normal de pilotes, d'observateurs, de radionavigants et de mitrailleurs aériens, dont plus de 10 000 étaient stationnés outre-mer à la fin juin, mais dont 928 seulement servaient dans des escadrons de l'ARC⁴².

Dans le *Fighter Command*, où les escadrons de monoplaces ne posaient pas le même problème à la canadianisation, les difficultés se situaient surtout autour des trois escadrons de chasse de nuit et de l'affectation de commandants d'escadron et d'escadrille de la RAF dans des unités de l'ARC. Expliquant pourquoi, à la mi-février 1942, sept des onze escadrons de son commandement devaient rester sous commandement britannique, Sholto Douglas soutenait (sans doute à juste titre) que les Canadiens n'avaient « jusqu'à maintenant produit que très peu d'officiers aptes à diriger un escadron au combat ». « Nous devons attendre jusqu'à ce que quelques-uns d'entre eux se qualifient pour commander. Toutefois, ce ne sont pas les autorités canadiennes qui me forceront à affecter des commandants canadiens d'âge mûr au commandement des escadrons de chasse de jour de l'ARC. En fait, ce serait un véritable crime de placer ce type d'officiers à la tête d'un escadron lors d'un raid offensif. Quant aux unités de chasse de nuit, Douglas promit que « tous les pilotes et radio-observateurs qui passeront par mes UEO de chasse de nuit seraient affectés dans un escadron canadien aussi long-temps qu'il y aura des postes vacants. Toutefois, ce processus ne se fera pas du jour au lendemain »⁴³.

Les commentaires du commandant de la chasse sonnèrent faux pour le Directeur de l'état-major de l'Air d'Edwards, le lieutenant-colonel d'Aviation G.R. MacGregor, lui-même un ancien de la bataille d'Angleterre avec le 1^{er} Escadron (devenu le 401^e) – et, au mieux, un tiède partisan de la canadianisation. MacGregor fit remarquer que neuf officiers canadiens avaient « été nommés commandants d'escadron lorsqu'ils servaient dans la RAF » (quoique principalement dans des escadrons de l'ARC) tandis que quatre capitaines (de l'ARC) pleins d'avenir avaient été récemment mutés d'escadrons canadiens comme commandants d'escadrille dans la RAF. « Loin de nous [QGCOM] de penser que des escadrons canadiens doivent être dirigés par des officiers ayant peu d'expérience pour l'unique raison qu'ils sont Canadiens, mais la politique actuelle d'affectation d'officiers pilotes comme commandants d'escadrille hors des escadrons de l'ARC ... ne pourra jamais produire la canadianisation souhaitée ». Cependant, la promesse de Douglas de canadianiser ses escadrons de chasse de nuit, lorsqu'il y aurait de la place, « prendra sans aucun doute beaucoup de temps puisque le commandant en chef a déclaré dans une lettre que des postes vacants dans les

escadrons de chasse de nuit canadiens ne seront créés que par des pertes normales, ce qui, compte tenu du taux actuel d'attrition, signifie quasiment jamais »⁴⁴.

Il y eut une algarade, un peu plus tard, quand Edwards rencontra Douglas pour discuter de certains problèmes. « Mes adversaires les plus obstinés étaient Sholto Douglas, du *Fighter Command*, et Leigh-Mallory, du 11^e Groupe – il ne m'a guère fallu de temps pour m'en rendre compte ... J'ai senti qu'il s'agissait d'un moment décisif. Sholto, fort de ses succès au cours de la bataille d'Angleterre, était hostile. En lui exposant notre problème, il a presque éclaté de rire. Nous avons eu de graves accrochages et j'ai bien peur que nos propos n'aient pas été aussi diplomatiques qu'ils auraient dû l'être, mais je n'en crois pas moins qu'il en viendra à pencher de notre côté⁴⁵. » Même Curtis, avec son bon caractère, trouva le comportement et l'attitude de certains officiers britanniques difficiles à accepter. Comme celui-ci le rappela plus tard, « Leigh-Mallory faisait partie des opposants (à la canadianisation). C'était un gros homme qui brassait du vent. Vous ne pouviez pas lui parler. Il était gonflé d'orgueil, tonitruant, grand diable, mais si vous le piquiez, il se dégonflait »⁴⁶.

Néanmoins, Curtis et Edwards conservèrent leur optimisme quant aux possibilités de progrès. Lorsqu'ils répéterent à Babington leur propre point de vue selon lequel les équipages devaient être constitués de Canadiens uniquement dans les UEO afin de « garder ensemble les copains », l'AMP répondit d'une manière assez positive. « La plupart des groupes d'UEO réalisent maintenant la nécessité de prendre des mesures pour veiller à ce que le personnel des dominions soit affecté aux escadrons de leur propre dominion et j'ai insisté sur ce point auprès de tous les commandements de groupes opérationnels. Je suis sûr qu'à la fin du mois nous constaterons une amélioration réelle⁴⁷. »

À vrai dire, après s'être efforcé pendant trois mois de bien faire comprendre à l'*Air Ministry* l'importance de la canadianisation des escadrons de l'ARC, le QGCOM avait des raisons d'être optimiste. Le pourcentage total d'équipages de l'ARC dans les escadrons canadiens était passé de 53 %, à la fin décembre, à 65 %, à la fin mars 1942, et dans les escadrons avec des équipages à deux ou plus, les chiffres étaient passés de 43 % à 59 %. Toutefois, la majeure partie de cette amélioration de la situation était à mettre au compte des résultats exemplaires obtenus par les 3^e et 16^e groupes dont les trois escadrons canadiens étaient de l'ARC à 93 %. Les autres dans le *Coastal* et le *Bomber Command* n'étaient composés qu'à 45 % de Canadiens, soit une maigre hausse de 10 % par rapport aux chiffres de décembre. La canadianisation des escadrons équipés de monoplaces restait une tâche sans détours, avec 95,5 % des pilotes de chasse appartenant à l'ARC, mais cinq des onze unités de chasse canadiennes avaient toujours des commandants de la RAF, même si le QGCOM avait convaincu le *Fighter Command* d'annuler l'affectation du commandant d'Aviation L.V. Chadburn au Moyen-Orient pour le nommer commandant du 416^e escadron⁴⁸.

Malgré son optimisme raisonnable, Edwards savait très bien qu'en tant que commandant en chef de l'Air, il ne pouvait plaider son cas qu'auprès de l'*Air Ministry* et qu'il n'avait, lui-même, aucun pouvoir de mise en œuvre des modifications. « Ma position est ridicule », écrivit-il à Power à la fin mars. « J'ai un