

titre ronflant, mais sans responsabilité. » Impavide, toutefois, il assura Ottawa que « quelles que soient les difficultés qui se présentent, ou l'opposition rencontrée, personnelle ou autre, je dois inévitablement y faire face. Je peux vous assurer que j'irai de l'avant même si cela cause ma damnation finale sur le plan social, si ce n'est officiel⁴⁹. »

Le mandat d'Edwards allait bien au-delà de la canadianisation des escadrons de l'ARC et, pour accroître son influence sur la vie des aviateurs de l'ARC, il voulait pouvoir participer aux processus de l'*Air Ministry* qui touchaient personnellement les Canadiens⁵⁰. Il déclara : « De façon détournée j'ai glissé à l'oreille du QG(Avn), au début janvier, que je ne serais satisfait, dans la mesure où la représentation et le contrôle canadiens sont concernés, par rien de moins que la qualité de membre du Conseil de l'Air britannique. Il semble que cela les a secoués profondément, réalisant comme ils le font, le bien-fondé de la demande et, en même temps, la situation extraordinaire que cela créerait. Mon téléphone arabe m'a informé que Balfour en a parlé au Conseil l'autre jour et que le reste du Conseil s'est jeté sur lui. Je ne peux qu'attendre une semaine ou deux pour voir d'où vient le vent avant d'enlever les gants de velours et de partir au combat⁵¹. » À titre de renfort, Edwards recruta le haut-commissaire canadien au Royaume-Uni, Vincent Massey, pour pousser sa suggestion, mais Massey ne fit pas mieux qu'Edwards et la proposition fut carrément rejetée, surtout parce qu'elle « ouvrirait la porte à des demandes semblables » de la part des Australiens et des Néo-Zélandais. Le maximum que l'*Air Ministry* était prêt à offrir était une invitation d'Edwards « à assister aux réunions du Conseil lorsque des sujets à prédominance canadienne suffisamment importants feraient l'objet de discussions ». Toutefois, cela ne devait arriver que rarement⁵².

À Ottawa, cependant, l'initiative du commandant en chef des forces aériennes fut aussi jugée « ni nécessaire, ni souhaitable » par Power et Breadner, sans doute parce qu'ils ne voulaient pas créer une possibilité semblable pour un représentant de la RAF dans le Conseil de l'Air du Canada (Robert Leckie, un officier détaché de la RAF*, participait au Conseil comme représentant de l'Aviation pour l'entraînement et ne représentait pas les intérêts britanniques)⁵³. Un Edwards frustré ne pouvait que continuer à se plaindre de son manque d'autorité. « En ce qui concerne mon propre poste, dans certaines situations, c'est ridicule, car même si nous allons partout où nous pouvons et prenons le commandement là où nous le pouvons, je n'exerce pas du tout de commandement sauf sur la poignée de membres du quartier général. En fin de compte, cela signifie que moi (ou celui qui pourra me remplacer), je suis fatigué de devoir me frayer un chemin, avec les ennuis et l'impopularité qui en découlent⁵⁴. »

Dans le secteur où Edwards exerçait un commandement – le QGCOM – il avait depuis longtemps pris des mesures pratiques pour améliorer son efficacité. Le premier problème à traiter fut d'élaborer des méthodes de suivi des aviateurs de l'ARC dans les unités de la RAF, un point qui revint à Edwards lorsqu'il essaya de localiser son propre neveu. « Personne ne put me le dire et je fus frappé de constater que si moi, vice-maréchal de l'Air, je ne pouvais pas trouver mon

* Leckie, Britannique de naissance, avait passé dix années de sa jeunesse au Canada.

neveu, quel espoir y avait-il pour tous ceux qui n'avaient pas un oncle vice-maréchal de l'Air ... L'*Air Ministry* a décentralisé les affectations (que Dieu nous préserve de l'imiter!) et, par conséquent, la seule façon de repérer un homme est de savoir tout d'abord où il était la dernière fois (et peu de personnes le savent) et de commencer à partir de là⁵⁵. » En conséquence, une direction des archives et des statistiques fut créée à Londres avec un système de cartes indexées pour retracer les Canadiens à partir des listes d'affectations, des cartes de renseignement de la poste et des livrets de solde. Bien qu'elle ne fût « qu'aussi précise que les sources disponibles le lui permettaient », ce fut « la première image, même approximative, qui fut donnée de la situation ». Elle permit au quartier général de répondre « à des demandes de renseignements de plus en plus nombreuses, y compris certaines émanant de l'*Air Ministry* lui-même »⁵⁶. Edwards augmenta aussi le personnel canadien du service médical dans les hôpitaux de la RAF, mit sur pied des centres de détente pour les aviateurs de l'ARC, améliora le service postal artisanal disponible dans les bases de la RAF et lança une lettre d'information appelée *Wings Abroad* avec des articles ne pouvant intéresser que les Canadiens. En agissant de la sorte, Edwards admettait simplement que les besoins des aviateurs britanniques et canadiens n'étaient pas les mêmes. « Si un jeune Anglais ne reçoit pas son courrier, ça n'a aucune importance parce qu'il peut obtenir une permission très rapidement pour aller voir sa famille ou il peut envoyer un télégramme gratuitement. Pour un jeune Canadien qui ne jouit pas de privilèges semblables, une lettre ou un colis a beaucoup plus de signification et d'importance. Tout se ramène à ceci : pour un jeune Canadien, une lettre a autant d'importance que quatre jours de permission⁵⁷. »

Il y eut également des changements dans le personnel stationné outre-mer. Tout en se tenant, en tant qu'ancien représentant de l'Air pour le personnel, « totalement blâmable » pour les affectations antérieures, « quand n'importe qui, qui ne répondait pas aux exigences, était affecté pour servir en Angleterre », il demandait maintenant du personnel valable⁵⁸. Son plaidoyer ne passa pas inaperçu et le lieutenant-colonel d'Aviation H.A. Campbell – à ne pas confondre avec l'anglophile A.P. Campbell – fut affecté au QGCOM le mois suivant. Hugh Campbell avait travaillé précédemment sous le représentant de l'Aviation pour l'entraînement à Ottawa, le commodore de l'Air Leckie, qui l'avait jugé « officier exceptionnel dans la connaissance de son service et dans ses capacités de gros travailleur. Je le considère comme quelqu'un de très capable »⁵⁹. Curtis reconnut très vite ce jugement et, en juillet, Campbell remplaça MacGregor comme directeur de l'état-major de l'Air (DAS) à Londres à cause de l'attitude de ce dernier vis-à-vis de la canadianisation. (C'était, avait-il dit, « très bien en temps voulu, mais pendant ce temps il était nécessaire aussi de vivre [avec] la guerre et les Canadiens pouvaient le faire beaucoup mieux en étant mêlés à la RAF et aux autres aviations des dominions qu'en tant qu'entité séparée »⁶⁰.) Ensemble, Curtis et Campbell furent deux des officiers d'état-major les plus capables de l'ARC* et tous les deux soutinrent les efforts d'Edwards en vue de rétablir un certain degré de contrôle national sur les aviateurs canadiens stationnés outre-mer.

* Les deux seront chef de l'état-major de l'Air après la guerre.

Une partie du processus consistait à resserrer les liens entre le quartier général et chaque escadron d'outre-mer. À cette fin, une conférence des commandants fut convoquée le 6 mars 1942 au cours de laquelle Edwards et Curtis mirent tout le monde au courant des nouvelles directives sur la politique de l'Air canadienne et insistèrent sur l'importance qu'Ottawa attachait maintenant à compléter aussi vite que possible avec des équipages de l'ARC, les escadrons régis selon l'article xv.

Le gouvernement canadien a maintenant décidé que des mesures claires doivent être prises immédiatement pour concrétiser l'intention initiale et pour voir la mise en œuvre de la politique de canadianisation des escadrons de l'ARC. Le problème que nous devons régler est de nous approcher autant que possible des 100 % de canadianisation dans les escadrons régis par l'article xv, tout en maintenant l'efficacité opérationnelle, au cours des deux ou trois prochains mois. Bien sûr, vous comprendrez que cela ne peut être réalisé sans inconvénients et sans une perturbation de la stabilité même des opérations des escadrons. Mais, comme il faut le faire, plus tôt seront prises de sérieuses actions concertées, plus nous aurons de chances d'atteindre notre objectif imparti dans le temps⁶¹.

Compte tenu de l'« approche aléatoire » du problème par l'*Air Ministry*, Curtis suggéra que les commandants participent plus activement et proposa que « là où d'autres membres de l'Empire sont mélangés avec des Canadiens dans des formations de l'ARC, des mesures immédiates soient prises pour séparer ces hommes et constituer des équipages entièrement canadiens ». Bien que cela allât à l'encontre de la politique générale consistant à éviter de dissocier des équipages constitués, les modifications dans la composition des équipages des escadrons multimoteurs (les seconds pilotes étaient alors remplacés) et la diminution de l'activité opérationnelle signifiaient que l'on pouvait procéder à ces mouvements. « On a réalisé, expliqua-t-il, que la canadianisation à 100 % des escadrons et des bases de l'ARC est un ordre d'une grande portée pour les commandants. Il n'est pas prévu de le pousser au point de retirer un escadron des opérations ou de causer trop d'ennuis. Il faut rester à l'intérieur de certaines limites afin de maintenir l'efficacité opérationnelle. Tandis qu'aucune date définitive n'a été fixée pour sa réalisation, tous les efforts devraient être faits pour atteindre notre but au cours des deux ou trois prochains mois. Nous pensons que c'est actuellement le meilleur moment à cause d'une accalmie dans les opérations⁶². »

Que ce fût ou non dans ses intentions, les remarques de Curtis laissèrent l'impression notable que les équipages mixtes devaient être dissociés et reformés avec du personnel canadien, une interprétation qu'Edwards dut vite clarifier. Car s'il existait une façon de s'assurer l'opposition des Britanniques à la canadianisation, on n'avait qu'à s'en prendre à l'inviolabilité des équipages constitués⁶³. « La politique, répéta le commandant en chef de l'Air, est de ne faire des affectations qu'à la sortie des UEO seulement et les équipages des dominions dans des escadrons britanniques doivent y rester de toute façon pendant leur premier tour d'opérations ».

La suggestion que la dissolution des équipages soit due à des pressions politiques est sans fondement.

On vous demande de transmettre ces renseignements à tous les membres du personnel des dominions et de leur donner l'assurance qu'ils ne seront pas dissociés de leur équipage avant la fin de leur tour actuel⁶⁴.

Tandis que la canadianisation était le point central de la politique de l'Air d'Ottawa, la réunion du 6 mars avait aussi permis au QGCOM d'expliquer qu'il offrait des services médicaux, religieux, etc. – et de discuter uniquement des approches canadiennes aux tests de métiers pour les non-navigants, au reclassement comme navigants et à la politique de promotions et de nomination des officiers. De plus, les commandants furent informés que des officiers de liaison seraient envoyés sur les théâtres d'opérations pour « s'occuper des escadrons régis par l'article XV et, plus tard, si possible, des nombreuses autres unités dotées de personnel de l'ARC afin d'aider les commandants à régler des problèmes soulevés par le traitement du personnel canadien ... Il fut précisé que ces officiers n'agiraient pas en tant qu'« inspecteurs », mais qu'ils étaient fournis à la seule fin de coopérer avec les commandants pour traiter le plus à fond possible des problèmes qui se posent en vue de rendre compte à ce quartier général de toute difficulté qui ne peut être résolue au cours de leur visite »⁶⁵.

La question sensible de « ceux qui abandonnent » – des équipages qui soudainement refusent de voler – fut présentée par le directeur du personnel outre-mer, le lieutenant-colonel d'Aviation J.L. Jackson, qui déclara que toute recommandation de retirer son insigne de vol à un homme « doit en principe passer par ce quartier général pour être soumise au Ministre ». « Ce sujet a été clairement présenté par le ministre de la Défense nationale pour l'Air qui a décidé qu'aucun membre du personnel ne doit être privé de son brevet de navigant sans son approbation. » L'intention d'Ottawa de traiter ces cas de la façon la plus humaine possible était claire : ne pas rendre « ce qui était déjà désagréable, encore plus déplaisant, d'empêcher cela, ou ne pas « laisser à l'homme à qui l'on retire son brevet de navigant le sentiment qu'il est au bout du rouleau ». Toutefois, il appuya sur le fait qu'il ne fallait pas penser que ce quartier général essayait de distribuer des dispenses avec des gants de velours et que « si un homme n'était pas apte aux tâches de vol, l'idée était de le retirer d'un tel travail aussi vite que possible, mais de le faire sans le briser. Si le commandant de la station est d'accord, l'homme volera et doit voler. Il y a des cas limites d'hommes dont on peut faire de bons navigants si l'on s'en occupe correctement »⁶⁶.

Sur les questions de discipline et du moral, sujets chers au cœur d'Edwards, les commandants se firent dire que le commandant en chef de l'Air « pensait qu'il y avait beaucoup de laisser-aller dans de nombreuses unités au Royaume-Uni ». Une partie du problème tenait au fait que « les équipages, les officiers subalternes et les sous-officiers, avaient la fausse impression qu'une fois qu'ils avaient quitté leur avion, leurs responsabilités et leurs tâches cessaient ». Il semblait, de loin, que les plus grandes difficultés venaient des équipages de sous-officiers. « Ces militaires ne semblent pas être de véritables sous-officiers et apparemment ne se considèrent pas comme tels. Plusieurs d'entre eux n'assu-

ment pas les responsabilités de leur grade ou ne montrent pas l'exemple qu'on peut attendre d'eux. Les problèmes empirèrent à cause de leur trop apparente promotion automatique au grade de sergent de section, qui eut pour effet de donner aux sous-officiers non navigants le sentiment que leur grade ne valait pas la peine de faire le travail qu'ils effectuaient, que leur autorité avait diminué et que leur poste avait été « émasculé ». Tout cela a des conséquences néfastes sur la discipline générale et le moral⁶⁷.

L'explication de la politique canadienne aux commandants de l'ARC fut une tâche relativement facile en comparaison de celle qui consistait à convaincre les officiers britanniques de sa nécessité. Même lors de correspondances avec le QGCOM sur leurs efforts de « canadianiser » les unités de l'ARC sous leur commandement, plusieurs officiers supérieurs de la RAF tentaient de persuader les Canadiens que cette politique était peu judicieuse. Le commandant en chef du 4^e Groupe, par exemple, le vice-maréchal de l'Air C.R. Carr, lui-même un Néo-Zélandais dans la RAF, déclarait « avoir noté une répugnance indéniable de la part de certains Canadiens de son groupe à être mutés hors d'escadrons dans lesquels ils ont effectué des opérations et se sont faits des camarades ».

Ces militaires devraient quitter les équipages avec lesquels ils ont travaillé et repartir à zéro avec des étrangers ...

Je pense que vos Canadiens perdent beaucoup en étant affectés directement dans des escadrons de l'ARC. Dans les escadrons de la RAF, ils se mélangent et travaillent avec du personnel anglais et des autres dominions, et ils apprennent tous à se connaître et à se respecter. Les divers membres du personnel tirent un grand bénéfice de cette association et assimilent des idées nouvelles de nombreuses autres parties du monde, ce qui élargit leurs connaissances⁶⁸.

Il n'est pas surprenant que la tiède réaction de Carr à la canadianisation se soit reflétée dans ses timides tentatives d'affecter des équipages de l'ARC au 405^e Escadron, son seul escadron régi par l'article xv. Alors que le pourcentage d'équipages canadiens de cette unité s'améliorait, passant de 49,3 %, en février 1942, à 56,6 %, en mars, il déclina ensuite pour atteindre 50,3 % en juillet⁶⁹. Si, comme Carr le déclarait dans sa lettre, il dissociait des équipages comprenant des membres de l'ARC, il n'affecterait pas systématiquement ces derniers au 405^e Escadron.

Il existe des preuves que certains Canadiens n'étaient pas « du tout pressés d'être mis dans des unités régies par l'article xv » et que quelques-uns d'entre eux « avaient fait une demande pour rester dans des unités de la RAF ». Babington assura à nouveau Edwards que l'*Air Ministry* ne tiendrait aucun compte de ces exceptions et que son objectif principal était « d'obtenir que le personnel de l'ARC aille dans des escadrons de l'ARC ». Il existait, toutefois, « deux raisons alléguées par le personnel de l'ARC, qui avaient une force considérable ».

La première est que, si un Canadien est affecté à un équipage avec un ou plusieurs Britanniques ou sert dans une unité de la RAF, il se rend plus souvent dans des maisons de la RAF lorsqu'il est en permission, ou il va en permission de toute façon avec du personnel

de la RAF qui connaît ce pays bien mieux que lui. Cela n'est pas aussi facile pour lui lorsqu'il est dans une unité de l'ARC, parce qu'il n'obtient pas les mêmes conseils des gens de la RAF.

L'autre raison est ancienne et tient au fait que les Canadiens sont très heureux là où ils sont et qu'ils ne veulent pas être déplacés, ayant sans doute acquis l'esprit de l'escadron.

Je ne pense pas que les hommes politiques aient bien réalisé la première de ces raisons, même s'ils ont compris la seconde, et vous pourriez attirer leur attention sur ce problème⁷⁰.

Malgré l'affirmation de Babington « qu'un véritable effort est en cours » pour affecter les navigants canadiens dans des escadrons de l'ARC, il pouvait, au même moment, en utilisant une très large interprétation de « l'efficacité opérationnelle », justifier l'affectation d'équipages de l'ARC hautement qualifiés dans des escadrons de la RAF, même si des postes existaient pour des équipages entièrement canadiens dans des unités régies selon l'article xv. Citant une note du *Bomber Command* du 23 février, l'AMP britannique avait rendu compte que « l'obstacle majeur est que nous devons sélectionner des stagiaires des plus prometteurs pour la formation et les transférer ... au Moyen-Orient. Plusieurs de ces candidats les plus prometteurs sont ceux des dominions et nous ne pouvons pas envoyer des gens peu compétents pour piloter ces appareils. Un autre facteur de limitation est que la meilleure génération suivante de stagiaires est sélectionnée pour l'entraînement au pilotage de bombardiers lourds et, là encore, un certain nombre de membres des dominions est dans le coup »⁷¹.

Il existait une logique à cela, en dépit du fait qu'aucun escadron de l'ARC n'était encore passé sur quadrimoteurs, et Edwards ne contesta pas la procédure. De plus, étant donné l'excédent de navigants canadiens disponibles au Royaume-Uni, la coutume de sélectionner des pilotes hautement qualifiés pour les bombardiers lourds ou le Moyen-Orient n'aurait dû avoir aucune conséquence sur l'évolution de la canadianisation, bien qu'elle ait eu une conséquence indirecte sur le fait de fixer qui serait disponible pour devenir commandant d'escadron et d'escadrille. Néanmoins, dès juin 1942, le QGCOM se rendit de plus en plus compte que, pour réaliser la canadianisation, il serait nécessaire que la planification ait lieu dans les UEO où les équipages étaient formés dès le départ et où les commandants en chef peu coopératifs, comme Slessor du 5^e Groupe, pouvaient encore affecter des équipages de la RAF dans des escadrons de l'ARC, et *vice et versa*⁷².

La réponse de Babington, cette fois-ci, portait sur une prétendue pénurie d'équipages canadiens au Royaume-Uni (signifiant par là que « le nombre nécessaire d'équipages de l'ARC dans toutes les catégories n'était pas toujours disponible au moment approprié ») et sur des déséquilibres dans les équipages sortant des UEO, ce qui veut dire que, lorsque des équipages canadiens étaient diplômés, il n'y avait parfois aucun poste vacant dans des escadrons de l'ARC « alors qu'il y en avait dans d'autres unités »⁷³. Toutefois, pas plus tard que le 15 avril, l'*Air Ministry* avait informé le QGCOM qu'« à cause d'engagements aux diverses étapes de l'entraînement, il ne serait pas capable d'accepter à l'entraînement du personnel supplémentaire de l'ARC » pendant deux mois, que ce soit

dans la catégorie des radionavigants (et mitrailleurs aériens) ou dans celle des pilotes⁷⁴. « Il est de la plus haute importance que l'envoi de pilotes dans ce pays depuis les écoles de pilotage militaire (EPM) au Canada soit stoppé temporairement, compte tenu de la façon alarmante avec laquelle ils s'amassent à Bournemouth. À moins d'arrêter tout de suite, la période d'attente pour l'entraînement à l'UEO, qui est déjà trop longue, devra être progressivement prolongée »⁷⁵. Compte tenu des circonstances, l'explication de Babington décidément sonnait faux.

De plus, l'opposition à la canadianisation ne se limitait pas à la RAF, comme Edwards le découvrit au cours d'une réunion au QG du 12^e Groupe en avril où, à son grand dam, la plus grande hostilité vint de A.P. Campbell, ancien officier supérieur d'état-major de Stevenson et commandant de la base de la RAF Digby appartenant au *Fighter Command*. Après la réunion, Edwards prit Campbell à part et lui « expliqua avec insistance que, quelles que soient ses opinions, notre politique devait être poursuivie par toute personne en position de l'appliquer ».

Campbell ne pouvait pas changer d'opinion. Je lui ai donné plusieurs jours pour revoir sa position et je l'ai fait venir à Londres, mercredi. Il maintient encore que notre politique est mauvaise et qu'il ne peut pas changer d'avis. J'ai insisté sur le fait que, quelle que soit l'opinion d'un homme, elle doit être abandonnée si elle entre en conflit avec la politique qui a été établie par ceux qui détiennent le pouvoir. Je lui ai dit qu'il ne pouvait rester en Angleterre compte tenu de ces circonstances et que je recommandais son retour au Canada dès que possible ... Je regrette d'avoir à prendre cette décision et je voudrais souligner que Campbell par ailleurs fait un excellent travail et que les relations personnelles qui existaient auparavant entre nous n'ont jamais été gênées par cela. Néanmoins, je pense que si l'on veut faire des progrès raisonnables en ce qui a trait à la canadianisation, il faut se débarrasser de toute influence négative⁷⁶.

À la demande d'Edwards, Campbell fut relevé de son commandement et fut rapatrié au Canada. Affecté au commandement de la région aérienne de l'Est, en octobre 1942, il démissionna de l'ARC en mai 1944 lorsqu'il reçut une commission permanente d'officier dans les Forces britanniques⁷⁷.

Bien que l'amélioration des pourcentages de canadianisation, à la fin de mars 1942, ait conduit Edwards à rendre compte que « des progrès considérables » avaient été faits, il fut convaincu que toute tentative d'établir une identité nationale pour l'ARC d'outre-mer était vouée à l'échec aussi longtemps que l'Aviation canadienne continuerait à être administrée par Whitehall. De plus, même s'il avait réussi à obtenir quelques succès en améliorant les taux de canadianisation, ce qui l'avait rendu impopulaire, il y avait encore le problème du personnel de l'ARC servant dans des escadrons de la RAF. Edwards déclara à Ottawa, à la fin mars, qu'il fallait trouver une nouvelle approche.

Que nous obtenions ou non la canadianisation des escadrons régis par l'article xv n'est pas, selon moi, la bonne réponse. Dans les conditions actuelles, nous ne serons jamais capables d'avoir une véritable aviation canadienne stationnée outre-mer. Je pense que, en temps utile, la seule chose à faire est de suivre en gros le processus proposé par les Américains. Ils admettent qu'il doit y avoir un commandement unifié, et, en ce qui

concerne le *Fighter Command* spécialement, Chaney, le commandant américain ici, recommande ... que ses unités et formations de chasse reçoivent leurs instructions du *Fighter Command*. En ce qui concerne le *Bomber Command*, il est partisan d'avoir son *Bomber Command* qui opérera indépendamment mais recevra des directives quant aux objectifs de l'*Air Ministry*, où il devrait être représenté afin que la RAF et lui-même ne fassent pas le même travail*.

Que les autorités britanniques acceptent ou non un tel changement, tout en se remémorant l'accord du plan d'entraînement aérien, je ne sais pas, mais je pense qu'à un moment donné, à l'avenir, le peuple canadien découvrira qu'il n'a pas obtenu une aviation, avec les plaintes qui en découleront. Ce serait, bien sûr, dépenser plus d'argent. Que le Canada soit préparé à le faire ou non, ou qu'il puisse le faire grâce à un prêt-bail ou pas, je ne sais pas, mais je pense que de plus en plus d'événements seront insatisfaisants...

Avoir une aviation canadienne unifiée stationnée outre-mer, sous contrôle canadien avec, bien sûr, une coopération totale, est, selon moi, notre seul objectif final, si ce n'est pour d'autres raisons que de répondre à la demande de fierté nationale⁷⁸.

C'était cette politique qu'Edwards espérait bien faire comprendre au gouvernement canadien si on lui accordait l'autorisation d'assister à la conférence sur l'entraînement aérien d'Ottawa, en mai 1942, qui était organisée en vue de prolonger de trois ans l'accord sur le PEACB⁷⁹.

Il n'était pas seul. Le représentant de l'Air (organisation) au QG(Avn), le commodore de l'Air A.T.N. Cowley, en était arrivé à une opinion très similaire qu'il avait communiquée au chef de l'état-major de l'Air en avril. Il avait déclaré alors à Breadner : « La plus grande contribution que le Canada puisse faire en vue de la victoire finale est de développer une force aérienne écrasante ».

Dans le cas du PEACB, le Canada a démontré ses capacités d'organiser, d'établir et de faire fonctionner une machine à produire des pilotes, des observateurs et des radionavigants-mitrailleurs aériens en nombre jusqu'ici jugé extravagant.

Mais le rôle de maître d'école et de fournisseur de combattants n'est pas suffisant. Le Canada ne devrait pas combattre comme élément (quelle que soit l'importance de cet élément) de la grande *Royal Air Force*, mais en tant qu'ARC auto-entraînée, auto-équipée et auto-contrôlée ... Nous devons équiper et entraîner complètement des escadrons de chasse, de bombardement, de reconnaissance et d'appui à l'armée, des escadres, des groupes et des commandements de manière à ce que, dès que possible, le Canada puisse disposer d'une force de frappe puissante qui puisse être utilisée pour sa défense ou sur tout autre théâtre d'opérations selon la décision du Conseil suprême des Nations unies⁸⁰.

Le gouvernement également n'était pas satisfait du statu quo, ayant informé Londres, début mai, que « l'organisme canadien outre-mer devrait être tel qu'il permette à l'ARC d'exercer pleinement le contrôle des escadrons d'outre-mer, en conformité avec l'efficacité maximale de nos efforts conjoints. » Le Cabinet

* Un niveau de contrôle britannique que les Américains rejetèrent quand ils arrivèrent enfin en force.

voulait aussi voir le « quota d'escadrons canadiens augmenter parallèlement à l'effort matériel et financier accru qu'il consacrait à l'entraînement au Canada », ainsi que les unités supplémentaires, « y compris les escadrons d'appui à l'armée canadienne nécessaires ... La plupart d'entre eux ... auraient des activités opérationnelles dans d'autres commandements ... jusqu'à ce que l'armée canadienne soit activement engagée dans des opérations »⁸¹.

Les représentants britanniques arrivèrent à Ottawa avec l'idée bien ancrée que « les principaux points litigieux porteraient sur le désir affirmé de Power de voir la totalité (100 %) des navigants être nommés officiers ... et sur son désir de pousser plus avant la canadianisation en Grande-Bretagne ». Mais ils ne s'attendaient probablement pas du tout à apprendre que les recommandations d'Edwards avaient été adoptées comme politique du gouvernement canadien⁸². Le 22 mai, par exemple, lors d'une réunion du Cabinet, Power avait reconnu carrément que, bien que « le Royaume-Uni soit fermement opposé à une politique de canadianisation » et que « de nombreux officiers supérieurs de l'ARC soient d'accord là-dessus », l'arrivée massive de navigants canadiens en Angleterre était une raison suffisante pour avancer « dans le cadre de la politique gouvernementale d'assurer, autant que possible, l'incorporation du personnel canadien dans des escadrons entièrement canadiens ». Pour absorber l'excédent de navigants canadiens, il proposait de chercher à obtenir un engagement particulier des Britanniques, « tel qu'un nombre donné d'escadrons entièrement canadiens », et ensuite, de s'assurer qu'ils étaient effectivement canadianisés, pour donner au QGCOM « le contrôle des affectations du personnel canadien ». De la même façon, « les archives canadiennes devraient être sous contrôle canadien pour que le gouvernement ait une connaissance complète et à jour des mouvements de tous ses navigants, qu'ils servent dans des escadrons de l'ARC ou de la RAF ». Tout en reconnaissant qu'« il n'était pas pratique d'aller jusqu'à demander la création d'une Aviation canadienne indépendante », le Cabinet conclut que « le Canada devait réclamer le plus d'autonomie possible »⁸³.

Mackenzie King expliqua les motifs plus généraux soutenant la politique de son gouvernement dans une conversation qu'il eut ensuite avec le gouverneur général, lord Athlone, à qui il fit part « des difficultés qu'il avait avec les Anglais pour obtenir des escadrons canadiens en Angleterre. Quand nous avons voulu obtenir quelque chose, nous l'avons fait par l'entremise des Américains. Avec la Commission des munitions, nous avons eu, par exemple, plus d'ennuis avec les Britanniques que nous n'en avons eus avec les Américains ... Power se battait pour le droit d'avoir des escadrons canadiens au lieu de Canadiens mélangés avec des Australiens, des Néo-Zélandais, etc., simplement [comme] ... partie de la *Royal Air Force*. J'ai parlé de Churchill qui ne disait pas un traître mot des dominions et ... je lui ai demandé comment il pouvait s'attendre de notre part à inciter des Canadiens français à s'enrôler sous le prétexte que c'était la bataille du Canada qui se déroulait et non quelque aventure de l'Empire »⁸⁴.

Le 23 mai, quand les délégués canadiens et britanniques se réunirent finalement pour entamer leurs négociations privées, Power souleva immédiatement le problème d'une ARC outre-mer indépendante. Harold Balfour en rendit compte à Londres plus tard cette nuit-là : « ce qui s'est passé aujourd'hui a été passablement désagréable et il y a eu une poussée importante pour une canadianisation

générale. » Trois jours plus tard, Power lui remit « un document surprenant » – le mémoire d'Edwards – « fixant l'objectif final des Canadiens qui est de fait une Aviation indépendante, tout comme celle des États-Unis, et avec des relations limitées, comme celles des États-Unis. Toutefois, Power m'a demandé de conserver ce document car il ne l'avait pas montré à Mackenzie King »⁸⁵.

Il est difficile à comprendre pourquoi Power a caché le mémoire d'Edwards au Premier ministre et en a tant dit à Balfour, à moins qu'il ne l'ait utilisé comme tactique de négociation visant à afficher son caractère raisonnable évident. Le message qu'il contenait n'était pas nouveau, Balfour ayant déjà reçu pratiquement la même information de Ralston et Massey, et il était conforme à ce que Mackenzie King disait. En fait, Balfour était convaincu qu'à long terme « en ce qui concerne l'ARC, notre gouvernement devrait faire face à un mouvement canadien prônant l'autonomie ». En même temps, il était persuadé toutefois que « nous serons capables de surmonter les difficultés de la canadianisation, en leur faisant des concessions sur de nombreux points mineurs mais en ne leur cédant rien sur les principes, si nous agissons avec rapidité »⁸⁶.

Les concessions que les délégués britanniques étaient disposés à faire afin de retarder cette éventualité aussi longtemps que possible furent résumées par Hollinghurst à l'*Air Ministry*.

Le gouvernement canadien nous soumet à des pressions très fortes pour mettre en œuvre l'accord sur la création éventuelle d'un groupe de bombardement canadien ... Le compromis suggéré après des discussions éprouvantes se résume à ceci : les 405^e, 408^e, 419^e et 420^e escadrons seront réunis en un groupe unique et seront installés à proximité les uns des autres. Les stations sur lesquelles seront assignés ces escadrons seront commandées par des officiers de l'ARC, à condition de pouvoir disposer d'officiers compétents. Le personnel du quartier général de la station sera remplacé graduellement par du personnel de l'ARC quand il sera disponible. Des postes choisis au QG du groupe seront doublés par du personnel de l'ARC afin de fournir les éléments de base de l'état-major du groupe canadien. Tout escadron de bombardement supplémentaire de l'ARC sera placé en premier lieu dans le groupe sélectionné. Le groupe de bombardement canadien doit être formé dès que sa création deviendra rentable. Ce groupe dépendra bien sûr du *Bomber Command*.

Nous apprécions totalement les avantages pratiques de ce compromis comprenant les différents types d'avions des escadrons de bombardement de l'ARC existants. Néanmoins, avec le précédent de la force de bombardement des États-Unis à l'esprit, les Canadiens tiennent à avoir un groupe canadien ...

Nous avons accepté comme seul objectif, je répète objectif, que dix escadrons supplémentaires régis selon l'article xv de l'ARC, je répète dix, soient formés dans le cadre normal d'une expansion en 1942. Ce chiffre comprendra tout escadron supplémentaire d'appui à l'armée de l'ARC dont la création aura été décidée. [Il faut] équilibrer les escadrons de bombardement. Les progrès seront évalués en août.

En ce qui concerne les escadrons de chasse, les Canadiens réalisent la difficulté d'avoir un groupe de chasse canadien, mais demandent que deux stations de chasse, en plus de Digby, soient converties progressivement en stations canadiennes⁸⁷.

À tout prendre, l'*Air Ministry* n'eut pas de difficulté à faire des concessions. Le

principe de la formation d'un groupe de bombardement avait déjà été accepté au cours du voyage de Power à Londres, au mois de juillet de l'année précédente, et la formation de dix escadrons supplémentaires selon l'article xv et de deux stations de chasse ne posait pas de gros problèmes étant donné que 9 000 navigants de l'ARC servaient maintenant dans des unités de la RAF. Cependant, Whitehall n'était pas heureux, en particulier avec la proposition du groupe de bombardement. Insistant sur le fait que « nous devons préserver l'homogénéité des types d'avion dans chaque groupe », l'*Air Ministry* voulait néanmoins conserver la liberté d'équiper les unités canadiennes avec n'importe quel type d'avion, même si cela signifiait que certains escadrons de bombardement de l'ARC devraient servir dans d'autres groupes⁸⁸.

Comme homme de la situation, Balfour pressentait ce qui pouvait être mis en avant et ce qu'il valait mieux mettre de côté, et il choisit de ne pas transmettre les contre-propositions de Londres dans l'espoir que les Canadiens se satisferaient de ce qu'ils avaient obtenu et donc seraient plus disposés à faire des concessions dans d'autres domaines. Et, en fait, ils le furent. Ayant demandé initialement que « 100% des commissions d'officiers soient données aux trois membres principaux des équipages (les pilotes, les navigateurs et les bombardiers), sans tenir compte de la personnalité à nommer, compte tenu des qualités et normes », après « de longues discussions » ils avaient « abandonné ce principe » et « nous avons obtenu un accord ... en vertu duquel, en retour de quelques complications de mécanismes, les normes actuelles de nomination au grade d'officier de représentants du Royaume-Uni, de Nouvelle-Zélande et d'Australie seront maintenues, ce qui aura pour résultat que les Canadiens, en principe, s'y conformeront. Power a déclaré fermement aujourd'hui qu'il ne souhaitait pas abaisser la catégorie des officiers ou avoir des normes inférieures à celles des autres partenaires du plan, mais nous sentons qu'il est possible que des considérations politiques puissent dans une certaine mesure amenuiser cette intention »⁸⁹. À tout le moins, le ministre britannique était sûr qu'il était « arrivé à une formule qui, je pense, nous donne 95 % de ce que nous voulons. Les Australiens et les Néo-Zélandais sont à nos côtés en ce qui concerne le maintien des normes et je crois que le Canada, en pratique, agira *grosso modo* de la même façon »⁹⁰.

Ottawa avait obtenu au moins le pouvoir de décider, lui-même, jusqu'à quel point ses aviateurs pouvaient être nommés officiers. À l'avenir, « tous les pilotes, observateurs, navigateurs et bombardiers qui sont considérés aptes, selon les normes du gouvernement du Canada, et qui sont proposés pour une commission seront nommés officiers ». Le système des quotas de l'accord de 1939 s'appliquera encore aux radionavigants et aux mitrailleurs, mais une certaine souplesse sera autorisée pour garantir que des aviateurs dans ces catégories qui ont les qualifications nécessaires ne soient pas exclus des nominations au grade d'officier en raison des quotas*. Toutefois, comme élément de cette conces-

* Cette politique aurait comme résultat (parmi d'autres) dans le cas, au moins, d'un mitrailleur qui avait été inculpé de meurtre auparavant, de voir sa sentence de mort commuée en emprisonnement à vie, et ensuite d'être gracié et d'obtenir une commission. Voir Brereton Greenhous, « « You Can't Hang a Million Dollars » : The Life and Times of George Rutherford Harsh », *Canadian Defence Quarterly* 19 (juin 1990) : 56-60.

sion, les Britanniques insistèrent aussi pour que « des individus qui ne doivent recevoir une commission d'officier que sur proposition unique des autorités de l'ARC soient transférés dans un escadron de l'ARC ou rapatriés avant qu'une telle nomination ne prenne effet »⁹¹, même si cela signifie la dissolution d'équipages pendant leur tour d'opération – une pratique qui, jusqu'à maintenant, avait été entièrement écartée. En clair, là où les intérêts britanniques étaient en jeu, il était possible d'obtenir plus de flexibilité que d'habitude.

Le 24 mai, lorsque les deux délégations se rencontrèrent en privé pour la deuxième fois, les Canadiens cherchèrent à obtenir « la plus grande autonomie possible » centrée autour de la question du « statut et de la fonction du commandant en chef de l'Air de l'ARC outre-mer ». Comme Balfour s'y attendait, cette partie de la négociation s'avéra la plus difficile. Dans une discussion générale sur le contrôle exercé par le QGCOM sur le personnel de l'ARC au Royaume-Uni, Power accepta le fait que « ce contrôle ne soit pas autorisé à interférer avec l'efficacité opérationnelle », mais « il avait le sentiment que le QG de l'ARC outre-mer devait posséder de plus grands moyens de contrôle. » Il fut laissé à Edwards le soin de résumer le détail de ses propositions⁹².

Balfour décrivit les négociations à l'*Air Ministry* le jour suivant.

... nous avons pratiquement obtenu un accord sur tous les points de la canadianisation sauf celui du statut et des fonctions du QGCOM dont je parle dans les paragraphes suivants. Les mesures de l'accord sont sujettes, toutefois, à votre acceptation des propositions [pour un groupe de bombardement canadien] ...

Mis à part ce point, la principale question en suspens est le contrôle des escadrons et du personnel de l'ARC détachés dans la RAF par un accroissement du statut et des responsabilités du quartier général canadien outre-mer.

Nous avons dit à Power que les questions soulevées étaient fondamentales pour les relations des forces d'un pays du Commonwealth opérant sur le territoire d'un autre. Les relations sont en général régies par la Loi sur les forces étrangères stationnées dans un autre pays, mais Power maintient que la coopération franche du Canada dans l'effort du PEACB a hypothéqué notre chance d'avoir une aviation opérant en Grande-Bretagne en totale autonomie comme l'armée canadienne de McNaughton, et il est anxieux, à cause des réactions politiques [et il insiste en conséquence], d'obtenir notre accord immédiat sur un contrôle plus important des unités de l'ARC par le quartier général canadien outre-mer. Nous avons répondu que, bien que ces questions doivent sans aucun doute faire l'objet d'une étude plus approfondie, une conférence sur l'entraînement avec des délégués de l'*Air Ministry* à Ottawa n'était pas l'organisme approprié pour faire ce travail et, parmi d'autres considérations, nombre de ces propositions mises en avant dans le mémoire [canadien] font partie du domaine opérationnel⁹³.

Toutefois, il ne fut pas facile de fléchir Power. La Loi sur les forces étrangères ne s'appliquait qu'aux relations légales entre l'ARC et la RAF, en termes d'application des lois militaires, et ne concernait pas les problèmes majeurs du contrôle et de l'administration si importants au gouvernement canadien. Il en est résulté que Balfour n'avait d'autre choix que de discuter des six mesures que Power avait proposées :

1. Le QGCOM doit avoir le contrôle de la discipline et des affectations ainsi que de l'administration interne de tous les escadrons canadiens outre-mer.
2. Le QGCOM doit être consulté sur les sujets de stratégie et de tactique dans lesquels des escadrons canadiens interviennent.
3. Le QGCOM doit avoir l'entière responsabilité de la discipline et de l'administration des Canadiens dans les dépôts de réception et, à partir de là, de leur affectation.
4. Le QGCOM doit assurer une supervision générale du personnel de l'ARC détaché dans la RAF [et] doit avoir droit de se renseigner et de faire des demandes directes à l'*Air Ministry* en ce qui concerne le bien-être et les intérêts, à titre individuel ou collectif, de ce personnel.
5. Le QG(Avn) [Ottawa] aura le droit de rappeler dans l'ARC outre-mer ou au Canada tout individu, à condition qu'il n'y ait aucune objection faite concernant une nécessité opérationnelle immédiate.
6. Afin que le QGCOM soit totalement informé de l'utilisation proposée du personnel canadien et de toute modification de la politique de l'*Air Ministry* qui le concerne, le commandant en chef de l'Air doit être nommé membre spécial du Conseil de l'Air britannique pour être consulté lorsque des sujets concernant des Canadiens doivent être discutés⁹⁴.

Comme on pouvait le penser, ces propositions firent l'objet de débats vigoureux au cours des jours suivants – et selon un rythme fixé par Balfour. « Nos travaux sur le PEACB ont duré jour et nuit ... Nous [la délégation britannique] étions d'accord que la meilleure politique était d'acculer nos amis canadiens au pied du mur et de ne leur accorder aucun moment de paix ou de répit. Nous avons été surpris par la bonne ambiance. Il existe de grandes différences entre nous, mais il n'y a pas eu d'excès sauf très occasionnellement et [le haut-commissaire du Royaume-Uni], Malcolm [MacDonald], et moi-même avons trouvé Power dans un état d'esprit agréable – en fait jovial – et pas du tout négatif. J'espère qu'il tiendra l'allure qu'il a eue et elle est vive ⁹⁵! »

La confiance de Balfour n'était pas déplacée. Car malgré l'attitude et le discours rude de Power, et en dépit du soutien que lui apportaient ses collègues du Cabinet et Edwards, la délégation britannique ne cédera que peu de chose. La question du contrôle des affectations dans les unités de l'ARC en fut une illustration particulièrement claire. Comme Edwards l'avait expliqué logiquement (et comme un rapport sur la canadianisation, l'année suivante, le confirmerait), le contrôle canadien de toute la chaîne depuis Bournemouth jusqu'aux escadrons régis selon article xv « équivaut à un succès de la canadianisation ». Cependant, cette recommandation fut « abandonnée » par Power, quoique « après avoir longuement discuté », au cours du premier jour de discussion sur les six points. De la même façon, bien que les Canadiens aient continué à rechercher le contrôle de la discipline et de l'administration interne, les Britanniques tinrent bon et « Power fut persuadé de retirer » ses demandes quelques jours plus tard. Toutefois, dans un tout dernier effort pour obtenir au moins quelques dispositions pour influencer les affectations, Power demanda qu'« un C[entre] de R[éception] du P[ersonnel] canadien à Bournemouth » soit créé « avec une possibilité de con-

trôle des affectations ». Il fut, en fin de compte, accepté que « le commandant du Centre de Réception du Personnel de l'ARC soit responsable de la sélection du personnel pour les affectations à partir de ce centre dans les unités d'entraînement et dans d'autres unités ». Toutefois, cette extension limitée de l'autorité canadienne ne traitait pas encore des manquements de la RAF à affecter suffisamment d'équipages de l'ARC dans les UEO appuyant les escadrons régis selon l'article XV, afin de former des équipages entièrement canadiens. Dans ce cas, Power réussit à ajouter « un amendement à l'accord demandant l'établissement d'un organisme d'affectations central et d'un bureau des archives central avec du personnel de l'ARC » pour faciliter les dispositions d'affectation des équipages de l'ARC dans des escadrons canadiens⁹⁶.

Deux des six autres points du mémoire canadien furent réglés sans beaucoup de discussion. La deuxième proposition de consultation « sur des problèmes de stratégie et de tactique dans lesquels des escadrons canadiens seraient en cause » fut retirée par Power, tandis que la responsabilité de maintenir une supervision générale du personnel de l'ARC contenue dans le quatrième paragraphe fut une reprise presque mot à mot des mesures figurant déjà dans l'accord Ralston-Sinclair. Le sixième paragraphe s'avéra en quelque sorte plus litigieux, mais une fois de plus Balfour fut en mesure de rendre compte que « face aux arguments, Power abandonna la proposition de faire d'Edwards un membre spécial du Conseil de l'Air ». En agissant ainsi, toutefois, le ministre canadien avait « souligné que l'accord Ralston-Sinclair n'avait pas fonctionné dans la pratique et qu'Edwards n'obtenait aucun renseignement qu'il jugeait utile que le Canada ait ». Pour traiter ces sujets, les délégués britanniques acceptèrent qu'« il y ait des consultations avant que des décisions ne soient prises sur des problèmes administratifs ... », mais non « sur des opérations de routine quotidiennes ». L'*Air Ministry* accepta que « le commandant en chef de l'Air canadien reçoive des renseignements préalables sur toute question importante qui serait soulevée de temps en temps concernant l'emploi du personnel et des escadrons de l'ARC »⁹⁷.

Ces questions étant réglées, le point de l'ordre du jour qui provoqua la discussion la plus importante fut la demande de Power qu'Ottawa ait le droit de rappeler dans l'ARC outre-mer ou au Canada tout membre de l'ARC servant dans des unités de la RAF. Balfour croyait que la délégation britannique devait « résister totalement pour des raisons évidentes et invoquer aussi que c'était un sujet hors conférence. Nous pensons que nous devons tenir bon sur ce sujet ». Ayant cédé sur la plupart des six points de départ, Power était également déterminé à réaffirmer la souveraineté d'Ottawa sur ses propres citoyens, mais quand il s'est trouvé en face d'une résistance résolue de Balfour, le ministre canadien a demandé que la question soit confiée à l'*Air Ministry*. Balfour accepta, avertissant soigneusement Londres que « cela nous serait très utile si vous pouviez répondre en soutenant nos arguments contre les propositions du Canada sur le bien-fondé du cas et notre avis que ces sujets dépassent largement le cadre de ce que nous traitons ici ». Selon les instructions qu'il avait reçues, sir Archibald Sinclair déclara à Power que l'*Air Ministry* était « désolé que nous ne nous soyons pas sentis capables d'accepter » sa proposition réitérée « pour les raisons valables que Balfour vous fournira »⁹⁸.

Quand la réponse lui fut remise, Power « l'accepta avec courtoisie » bien que Balfour sentît qu'« il n'avait pas obtenu un changement visible de son point de vue ».

Accrochés à cette question de l'administration et des pouvoirs du QGCOM en ce qui concerne le personnel de l'ARC se trouvent tout le problème du contrôle du Canada sur ses propres forces stationnées outre-mer et le vif désir de Power d'aboutir à une position pour l'ARC qui soit identique à celle qu'avaient McNaughton et l'armée. Lui et ses collègues sont, en fait, en train d'essayer de protéger, au moins verbalement, la théorie de leurs positions constitutionnelles, et ils n'établiront pas de nouvel accord s'apparentant à ce qui ressemblerait à l'article 14 de l'ancien accord, lequel indique que les diplômés du PEACB, mis à part ceux qui sont nécessaires à des fins nationales, doivent être mis à la disposition du gouvernement du Royaume-Uni.

Face à notre résistance permanente, Power a soumis le problème à son Conseil de guerre aujourd'hui malgré l'absence du Premier ministre. Il m'a dit qu'il avait obtenu son soutien complet et le haut-commissaire et moi-même pensons que le Premier ministre aurait sans aucun doute soutenu ses ministres, en particulier au vu des difficultés actuelles avec le Québec nationaliste. Nous avons indiqué, entre autres, que si nous donnions un droit au Canada, d'autres dominions exigeraient le même droit et des pays alliés pourraient aussi nous forcer à des concessions. Nous devons préserver à tout prix notre capacité de mener des opérations et, bien que nous soyons quasiment sûrs qu'un conflit n'a, en pratique, aucune chance de se produire entre l'ARC et la RAF, ou entre les deux gouvernements, nous devons éliminer les risques de conséquences opérationnelles sur de tels conflits⁹⁹.

Comme Power l'avait indiqué à son homologue britannique au cours des négociations, le Cabinet canadien avait en fait « approuvé le principe du contrôle du personnel de l'ARC par le QGCOM, sous réserve de considérations d'opportunités opérationnelles »¹⁰⁰. Cependant, quand Balfour insista sur « la décision finale revenant à ceux qui sont responsables de la conduite des opérations », Power se radoucit et une nouvelle clause fut ébauchée pour être soumise à l'approbation de l'*Air Ministry*¹⁰¹. Le personnel de l'ARC mis à la disposition du gouvernement du Royaume-Uni sera lié à la RAF. L'ARC se réserve le droit de rappeler tout officier ou aviateur ainsi détaché pour servir dans l'ARC, sous réserve des conditions opérationnelles. « La décision finale concernant l'opportunité opérationnelle revient à ceux qui sont responsables de la conduite des opérations »¹⁰².

Même ce paragraphe n'allait pas assez loin selon Londres, l'*Air Ministry* insistant pour que « l'opportunité opérationnelle » soit interprétée dans son sens large et couvre des exigences d'entraînement opérationnel, par exemple, les U[nités] de P[ilotage] A[vancé] et les UEO. Nous souhaitons que l'acceptation de cette interprétation large soit enregistrée d'une certaine façon dans le compte rendu de la conférence »¹⁰³. Après avoir soumis à Power cette toute dernière demande, Balfour constata qu'il avait poussé les Canadiens aussi loin qu'il le pouvait et informa Londres qu'« à deux doigts de provoquer une crise majeure de la conférence », il pouvait « ne pas faire plus que fournir [les] garanties »

contenues dans l'ébauche originale. « Power refuse de mettre sur papier la confirmation d'une interprétation large des « opportunités opérationnelles ». Comme solution de remplacement, j'ai essayé d'obtenir une note confidentielle de lui à moi. Sa réponse aux deux propositions est que nous devons nous faire confiance et que, politiquement, il ne pouvait pas « atténuer » encore plus les dispositions générales et il regrette déjà de nous avoir concédé la décision finale, mais il s'en tiendra à ce qu'il a accepté avec moi. Verbalement, il me donna la complète assurance que, si nous faisons confiance à l'ARC, nous ne serions en aucune manière déçus¹⁰⁴. »

Au moment où les délégués britanniques quittaient Ottawa au début juin, ils avaient nettement infléchi la demande d'une plus grande autonomie du Canada en adhérant à la stratégie originale de Balfour de « les rencontrer sur de nombreux points mineurs, mais sans jamais rien lâcher sur les principes ». Non seulement les Britanniques avaient été capables de circonvenir l'insistance du Canada sur ses droits de rappeler des aviateurs de l'ARC servant dans des unités de la RAF, mais encore ils n'étaient obligés de former que dix escadrons supplémentaires régis selon l'article xv – un nombre bien en dessous de ce qui était nécessaire pour absorber ne serait-ce que la moitié des navigants de l'ARC envoyés outre-mer – et sans date fixe quant à leur formation. En fait, les trois derniers escadrons régis selon l'article xv ne seront organisés qu'à la fin de 1944. Cependant, en décembre 1943, moins d'un tiers des 9 118 navigants de l'ARC occupant des postes opérationnels outre-mer étaient dans des unités de l'ARC¹⁰⁵.

Néanmoins, les Canadiens ne quittèrent pas la conférence les mains vides. Leurs gains comprenaient la formation d'un centre de réception du personnel canadien à Bournemouth disposant d'un certain rôle pour les affectations du personnel dans les organismes d'entraînement de la RAF et la création d'un organisme d'affectation central pour faciliter l'envoi des navigants dans des escadrons de l'ARC. En plus de réaffirmer le droit du Canada à être consulté sur des questions opérationnelles importantes, les Britanniques avaient accepté que « tous les escadrons d'appui à l'armée affectés aux formations de l'armée canadienne soient des escadrons de l'ARC, et que le QGCOM soit consulté avant l'affectation des commandants d'escadrons de l'ARC et de tous les officiers de l'ARC du grade de lieutenant-colonel et au-dessus »¹⁰⁶.

La principale concession britannique avait été l'accord sur la création d'un groupe de bombardement canadien. Même si le principe de former un tel groupe avait déjà été accordé au cours du voyage de Power au Royaume-Uni l'année précédente, une action concrète était maintenant proposée comprenant la formation d'un comité d'évaluation du groupe de bombardement canadien « pour poursuivre la réalisation de cette politique ... sous évaluation permanente ». En acceptant ces points, Balfour avait atteint son objectif principal qui était de maintenir les aviateurs canadiens dans leur ensemble sous le contrôle de la RAF. La portée des résultats obtenus en ce qui concernait les objectifs d'Ottawa, toutefois, ne deviendrait évidente qu'au retour d'Edwards au QGCOM¹⁰⁷.

Luttes et dissensions (juin 1942 – mai 1945)

Ce fut un Edwards optimiste qui revint au QGCOM, à la fin de juin 1942, après avoir assisté à la conférence sur l'entraînement aérien tenue à Ottawa. De retour à Londres, l'officier commandant en chef de l'Air déclara à son personnel que les négociations avaient été « des plus amicales et que les demandes de l'ARC avaient presque toutes été acceptées sans exception ». Maintenant, la canadianisation devait « se faire aussi vite que possible », avec le nombre d'escadrons de l'ARC passant de vingt-huit à trente-huit, et que les progrès seraient « réexaminés en septembre 1942, pour vérifier s'il est souhaitable d'augmenter encore leur nombre ». La promotion d'Edwards au rang de maréchal de l'Air et l'adoption du nouveau titre d'officier commandant supérieur en chef donnaient aussi l'impression que le statut du QGCOM avait été rehaussé par l'accord d'Ottawa¹.

Cet optimisme rejaillit sur la première réunion réussie du Comité d'avancement du groupe de bombardement canadien, le 3 juillet, laquelle laissait espérer la promesse d'une formation rapide et relativement sans détour d'un groupe de l'ARC². La nouvelle attitude canadienne, plus autoritaire, fut encore évidente le mois suivant quand Power arriva au Royaume-Uni pour discuter de l'Aviation d'outre-mer avec l'*Air Ministry*. Avisé par Balfour qu'il pouvait « prévoir des ennuis » avec le commandant en chef du *Bomber Command*, sir Arthur Harris, sur la formation du groupe de bombardement canadien, Power, selon son propre aveu, ne mâcha pas ses mots.

Pour me rendre au *Bomber Command*, j'ai voyagé avec Balfour. Il parla un peu de la canadianisation. Je lui ai dit que j'en avais assez d'avoir à demander des faveurs et que je n'en demanderais plus. Je constatai à quel point il y avait un antagonisme entre nous et qu'à partir de maintenant je mènerais ma propre barque.

Il parla du groupe de bombardement et indiqua qu'Harris était peu commode sur ce sujet. J'ai répondu que si Harris m'en parlait, je lui répondrais vertement d'aller se faire voir et que ce n'était pas ses affaires, mais un sujet de politique gouvernementale. Balfour fut d'accord³.

Les appréhensions de Balfour étaient indubitablement nourries par la colère récente d'Harris contre les unités et formations nationales distinctes. Le com-

mandant en chef était déjà des plus perturbé à l'idée de former un groupe de l'ARC et trouvait « quasiment inacceptable » de voir que « presque toute l'expansion pour le reste de l'année allait aux Canadiens ». « Quels qu'ils soient, Canadiens, Polonais, Rhodésiens et Australiens, nous allons ... très bientôt arriver à l'étape où la plupart des escadrons opérationnels auront du personnel de couleur. » Ce serait dommage parce que, selon son point de vue, « les Britanniques étant en général mieux éduqués et plus disciplinés, sont aptes à comprendre plus vite au cours de l'entraînement compliqué qui doit leur être donné »⁴.

Heureusement – et utilement – Harris garda ses opinions pour lui quand il rencontra le ministre de l'Air canadien à High Wycombe, le 19 août. Recevant une délégation canadienne qui comprenait aussi Breadner, Edwards et l'officier commandant du groupe canadien nouvellement affecté, le vice-maréchal de l'Air G.E. Brookes, sir Arthur se présenta comme l'un des plus grands supporters de l'ARC, acceptant même « le principe de retirer complètement les équipages de l'ARC des escadrons de la RAF ou d'aider des unités existantes qui avaient subi des pertes anormales. Il promit aussi son soutien total à la formation d'équipages de l'ARC dans les UEO »⁵ et poursuivit en assurant ses invités « qu'il croyait que les détails pouvaient être résolus de façon très efficace ». Power fut réellement impressionné par le brio remarquable, sinon la sincérité véritable, de Harris. « En fait, quand nous rencontrâmes Harris, il fut des plus coopératifs et exprima la volonté de nous aider dans tous les domaines; de tous les officiers supérieurs que nous avons rencontrés au cours de nos deux voyages, Harris s'était contenu plus que n'importe quel autre, démentant ainsi la réputation que lui avaient faite nos gens et les autorités du Royaume-Uni »⁶.

D'autres officiers supérieurs de la RAF apparurent également coopératifs. Le *Fighter Command* accepta de convertir Redhill, Digby et Fairwood Common en bases de l'ARC totalement canadianisées et avança qu'« un peu plus tard, il serait peut-être possible d'allouer un secteur de la zone du 11^e Groupe à l'ARC ». En apparence, au moins, le voyage de Power sembla confirmer l'atmosphère positive qu'avait connu la conférence d'Ottawa. Power assura Mackenzie King que les contacts qu'il avait « renoués avec de nombreux représentants officiels supérieurs du gouvernement du Royaume-Uni ont dû faire beaucoup dans l'amélioration des relations que l'ARC entretenait au Royaume-Uni »⁷. Néanmoins, une note d'avertissement avait déjà été envoyée à la fin du mois juin par le correspondant de guerre du QGCOM qui indiquait la poursuite de relations tendues entre ce quartier général et l'*Air Ministry*. « Un élément qui devrait être noté est la frustration qui continue à entourer ici nos efforts. Bien qu'il soit injuste de dire que le personnel de l'*Air Ministry* n'a pas été entièrement coopératif avec ce bureau, on a la nette impression que nous sommes ici uniquement dans le but de nuire. Donc, il est difficile de participer à un effort réel d'aide et d'assistance mutuelle avec l'*Air Ministry*. Cette attitude ne contribue en rien à rendre notre travail plus efficace »⁸.

Au cours des six mois suivants, le fait que l'*Air Ministry* n'ait pas respecté toutes les promesses avancées à Ottawa – et la perception que celui-ci jugeait souvent le QGCOM comme étranger – transforma l'optimisme initial d'Edwards en déception et désespoir. Le premier indice que son statut n'était pas du tout ce

qu'il avait espéré fut révélé au mois d'août, lorsque l'*Air Ministry* ne l'informa pas à l'avance de la participation au raid de Dieppe d'escadrons de l'ARC, car des consultations de cette sorte, croyait-il, tombaient dans le cadre de l'esprit de l'accord d'Ottawa. En fait, le processus peu orthodoxe avec lequel l'opération Jubilee fut lancée et le besoin de limiter la connaissance du raid à ceux qui étaient directement impliqués dans la chaîne de commandement furent, peut-être, des raisons suffisantes pour que le QGCOM ne soit pas prévenu avant. Mais, du point de vue d'une perspective de l'aviation, il y avait là une excuse plus que discutable pour ce manquement. Si, pour la marine et l'armée, le raid était unique, compte tenu de son envergure, pour le *Fighter Command* ce n'en était qu'un raid de plus ajouté à une longue série au-dessus de la France, et il ne le considérait pas comme étant plus important qu'un certain nombre d'autres raids similaires⁹. (Voir les chapitres 5 et 6.)

Justifié ou non, le sentiment du jeu d'utilité qu'avait laissé le raid de Dieppe ne fut pas atténué quand Edwards contacta l'*Air Ministry*, en septembre, afin de mettre en œuvre les instructions d'Ottawa de « prendre les dispositions nécessaires ... en vue de l'établissement par la RAF d'un organisme central d'affectation et d'un bureau des archives », comme cela était prévu dans l'accord. Pour contrer les effets et, selon lui, les inconvénients de la canadianisation suivant le système britannique des affectations décentralisées, le commandant en chef proposa aussi de mettre sur pied un comité, « avec [lui-même] comme président et avec un nombre de représentants de hauts gradés de l'*Air Ministry* et de son quartier général », pour « traiter de la politique plus large des affectations du personnel de l'ARC »¹⁰.

Cela ne convenait pas bien au nouveau représentant de l'Air pour le personnel de la RAF (AMP), le maréchal de l'Air sir Bertine Sutton, qui, tout en reconnaissant qu'on avait éprouvé quelques difficultés, notait néanmoins (moins qu'honnêtement) que les termes de l'accord d'Ottawa étaient « mis en œuvre par un organisme d'affectation central, c'est-à-dire l'*Air Ministry*, dont la direction des affectations comprenait une représentation de l'ARC ». Essayant de court-circuiter Sutton, Edwards fit des pressions pour obtenir l'établissement d'un centre de réception du personnel (CRP) à Bournemouth, « sous le contrôle fonctionnel du QGCOM ». Bien sûr ni le CRP ni le quartier général n'auraient d'influence sur les affectations des UPA – qui demeuraient la responsabilité du *Flying Training Command* – mais Edwards espérait apparemment que, si les équipages entièrement canadiens étaient constitués par le personnel de l'ARC à Bournemouth, les autorités de la RAF les garderaient par la suite ensemble pendant tout leur entraînement opérationnel¹¹.

Malheureusement, peu de temps après son ouverture, le 1^{er} novembre 1942, le 3^e CRP (ARC) ne pouvait atteindre ses objectifs. L'accord d'Ottawa avait pour but de créer un centre de réception du personnel [CRP] canadien et, de ce fait, d'assurer le contrôle des affectations [à partir du CRP] sous l'autorité de ce quartier général [QGCOM]. Moins de trois semaines plus tard, Curtis expliqua que « cela n'avait pas fonctionné en pratique. À ce jour, le CRP est responsable vis-à-vis du 54^e groupe et, par conséquent, du commandement [de l'entraînement aérien] et de l'*Air Ministry* dans tous les domaines et pas de ce quartier général.

Le quartier général de la base de la RAF a été récemment superposé au CRP canadien et, bien que commandé par un Canadien, l'objectif n'a pas été atteint ». Il en a résulté que les affectations à partir de Bournemouth continuèrent à être traitées par « un petit organisme de sélection et d'affectation » tenu par deux officiers de la RAF qui étaient « indépendants de la base et rendaient compte directement au *Training Command* ». Il fallut attendre l'été suivant pour obtenir un accord qui permettrait à l'ARC de fournir du personnel aux comités de sélection des équipages du 3^e CRP¹².

En même temps, Edwards obtenait toutefois des gains considérables dans la création d'une présence de l'ARC dans toute la Grande-Bretagne. Début septembre, il avait divisé le Royaume-Uni en sept districts géographiques « pour faciliter le travail de son personnel de terrain » – y compris des aumôniers, des officiers de relations publiques, des médecins et des superviseurs des services auxiliaires – et pour fournir un « canal d'information au personnel de l'ARC sur des sujets concernant leur carrière dans l'ARC, leur solde, leurs indemnités, leur promotion, leur changement de spécialité, etc. ». Cela eut pour résultat la création de quartiers généraux de district (par ordre numérique) à Londres, Exeter, Huntingdon, Birmingham, York, Édimbourg et Inverness. De la même façon, un nombre toujours croissant d'équipages canadiens servant en Méditerranée et en Extrême-Orient conduisit à l'ouverture d'un quartier général de district du Moyen-Orient, au Caire, le 25 septembre 1942, et d'un autre à Delhi, en Inde, l'été suivant¹³.

Edwards eut moins de succès quand il en vint à la création d'une « salle des opérations » dans son quartier général. Depuis son retour d'Ottawa, Edwards avait « tenté d'établir une salle des opérations (*War Room*) dans son quartier général qui rassemblerait des renseignements en provenance de l'*Air Ministry* et du *War Office*, de telle façon qu'[il] puisse avoir une vue d'ensemble permanente de la situation militaire à tout instant. L'*Air Ministry* se montra d'une certaine façon opposé à l'idée et il fut peu enclin à [lui] donner les renseignements dont [il] aurait eu besoin ». Power avait soulevé le sujet au cours de sa visite en août, mais, sagement – et plus précisément – il avait parlé seulement d'une « salle de renseignements de l'ARC ». Il liait la question à son propre désir « de publier des communiqués sur les opérations de l'ARC dans ce pays et aussi d'avoir plus de renseignements de nature opérationnelle sous la main qu'il n'en avait à sa disposition à l'heure actuelle ». Comme il l'expliqua aux représentants circonspects de l'*Air Ministry*, « il avait le sentiment que l'ARC devrait publier ses propres communiqués, tout comme il avait compris que l'*US Air Force* le faisait. Il voulait que le peuple canadien réalise qu'il participait à la guerre et il voulait stimuler le recrutement ». Malgré la suggestion de sir Archibald Sinclair que « le public canadien pouvait être tenu totalement informé par d'autres moyens », l'ARC obtint le droit de publier ses propres communiqués à la presse canadienne¹⁴.

Tandis que la salle d'opérations d'Edwards ne commença pas à fonctionner avant la nouvelle année – l'*Air Ministry* demeurait « un peu réticent [au fait de] nous permettre de détacher un officier dans leur salle d'opérations pour acquérir de l'expérience et nous fournir tous les « renseignements » à jour – l'ARC publia

son premier communiqué, le 9 septembre, qui annonçait que des « membres d'un escadron de bombardement de l'ARC prirent part à un raid sur Francfort la nuit dernière et rentrèrent sans subir de pertes »¹⁵. Destiné à être publié en Amérique du Nord seulement, il parut néanmoins dans les journaux du soir londoniens – au grand dam de l'*Air Ministry*, mais à la grande satisfaction du QGCOM.

Le premier communiqué de presse de l'ARC d'outre-mer fut publié ce jour-là sous la forme d'un flash. Il fut passé par le 6^e bureau (Renseignements Air) de l'*Air Ministry*, approuvé par l'adjoint du commandant en chef et publié par le ministre de l'Information à 12 h 40 ... Les conséquences de cette publication furent grandes. Le colonel d'Aviation Heald, responsable du dit bureau, fut convoqué par le secrétaire d'État en présence du vice-chef d'état-major de l'Air et du sous-secrétaire d'État permanent. Le colonel d'Aviation Heald fut chargé de prendre toutes les dispositions nécessaires afin d'éviter la publication de communiqués ultérieurs de l'ARC au Royaume-Uni. On pensait que d'autres nations alliées demanderaient le même privilège qui interférerait sérieusement avec les communiqués de la RAF. De façon ridicule, le *Times* enquêta pour savoir si c'était la première fois qu'un escadron canadien opérait au-dessus de l'Allemagne*. Si cette demande montrait bien le peu de connaissance qu'avaient les journaux anglais de l'activité des escadrons canadiens, elle démontrait aussi que la publication de tels communiqués avait été trop longtemps différée et que des efforts devaient être poursuivis dans ce sens. Cette publication d'un communiqué de l'ARC dans la presse britannique fut bien accueillie par le personnel de l'ARC, lequel avait toujours cru que les Canadiens n'étaient jamais assez cités dans les communiqués de la RAF¹⁶.

Alors même que le QGCOM savourait son triomphe, une grande controverse éclatait dans la presse canadienne. Le 5 septembre, dans une discussion franche mais « confidentielle » avec un groupe de journalistes canadiens sur les problèmes de la canadianisation, Edwards avait imprudemment critiqué la politique des éditoriaux de plusieurs journaux canadiens notant que « certaines personnes racontent beaucoup de sacrées absurdités sur l'éclatement de l'Empire. Si des Canadiens le considèrent ainsi et veulent être des idiots toute leur vie, c'est leur affaire. Je ne vois aucune raison d'être contre la canadianisation »¹⁷.

Quand on lui demanda à quels journaux il faisait allusion, Edwards répondit : « Les journaux de [John] Bassett à Montréal [la *Gazette*] et de George MacCullagh à Toronto [le *Globe and Mail*] »¹⁸. Selon le journaliste de la *Gazette* présent, Edwards « lança sa remarque ... plus à la manière de mener la discussion que de conduire une attaque délibérée contre les journaux en question »¹⁹, mais la divulgation des commentaires à ces journaux opposés à la canadianisation leur fournit des munitions fraîches. Breadner envoya vite un message à Edwards pour l'informer de ce que sa « déclaration aux éditeurs canadiens, telle que rapportée de ce côté, cause une fureur considérable ici ».

* La première participation de l'ARC à un raid au-dessus de l'Allemagne avait eu lieu quinze mois plus tôt; à cette époque quatre escadrons avaient participé à la campagne de bombardement stratégique, sur une base plus ou moins régulière.

Bassett a parlé une demi-heure avec le ministre et a discuté en détail de votre manque de diplomatie. Dans son éditorial titré « le maréchal de l'Air Edwards a tort », la *Gazette* dénie catégoriquement vos accusations et déclare que vous avez dû être mal informé. Le *Journal* de ce matin [à Ottawa] contient un éditorial en pleine page vous faisant des reproches d'ordre général. [Nous] n'avons pas encore vu la réaction du *Globe and Mail*. Toutefois, le Ministre pense que l'ensemble de la presse au Canada va prendre fait et cause pour vous et que des membres du Parlement au cours de la prochaine session vont mener des attaques sévères contre le gouvernement. Ce matin, j'en ai discuté en détail avec le ministre qui m'a chargé de vous envoyer un message vous pressant d'envisager sérieusement une déclaration signifiant à tous les intéressés que vous avez été mal informé sur l'attitude des journaux en cause. Je suis sûr que c'est en agissant ainsi que vous pouvez éviter au gouvernement, à ce Ministère et à vous-même, tout souci inutile et que l'actuelle boule de neige de critiques à votre encontre ne se transforme en avalanche dirigée contre vous à la seule fin de provoquer votre rappel²⁰.

Selon l'opinion de l'éditorial du *Journal* d'Ottawa, Edwards paraissait être en difficulté. « Dans l'ensemble, mis à part ses grossièretés, il nous semble que l'officier commandant en chef de l'Air Edwards devrait se taire et éviter de parler de politique gouvernementale ou de faire des commentaires publics sur la politique du gouvernement ... Il faut espérer que le ministre de l'Air Power ne ridiculiserait pas ce pays et ne prendra pas de mauvaises mesures dans cette guerre en interférant à propos du contrôle complet de la *Royal Air Force* sur l'orientation de l'aide aérienne canadienne. Toute canadianisation qui peut signifier une division du commandement aérien ou même tout simplement multiplier des emplois ou augmenter l'importance du personnel en officiers, tel l'officier commandant en chef de l'Air Edwards, nous semble, si on peut nous pardonner de citer la propre expression de cette personne, être « une sacrée bêtise »²¹. »

Réitérant son opinion que la canadianisation posait une menace pour un Empire britannique uni, le *Globe and Mail* critiquait aussi Power²². Toutefois, la *Gazette* déclara non seulement qu'elle ne s'opposait pas à la politique du gouvernement, mais encore Bassett demanda avec insistance qu'Edwards « retire [l'] allégation selon laquelle son journal était contre la canadianisation »²³. Le pire de la tempête était passé, mais, en réponse à une demande ferme de Breadner, Edwards publia une déclaration dans laquelle il se disait « très heureux de savoir que les informations [qu'il avait] reçues selon lesquelles la *Gazette* de Montréal et le *Globe and Mail* de Toronto étaient opposés à la concentration des aviateurs canadiens dans des organismes canadiens étaient fausses ». Il avançait aussi que la controverse générale « pourrait être une bonne chose si l'on clarifiait une fois pour toutes dans l'esprit du peuple du Canada que la prétendue canadianisation de l'ARC n'avait rien à voir avec le contrôle des opérations – lequel doit être évidemment exercé par un organisme opérationnel unique –, mais qu'elle était uniquement conçue en vue d'améliorer l'efficacité et le bien-être de nos gens pour le bénéfice de la cause commune »²⁴.

La rétractation d'Edwards sauva son affectation d'officier commandant supérieur en chef, mais la « bataille de la sacrée bêtise », comme il l'appelait, avait produit une perception intéressante et valable de l'état d'esprit du public cana-

dien. Bien qu'un sondage d'opinions, en juin 1942, montrât que 51 % des Canadiens étaient opposés à l'idée d'une aviation « séparée » et que seulement 31 % étaient en faveur²⁵, l'organisme de sondage Gallup n'avait pas fait porter son questionnaire sur l'examen des attitudes vis-à-vis du problème de regroupement des aviateurs canadiens dans des escadrons de l'ARC – qui était, après tout, l'élément fondamental de la canadianisation. S'il l'avait fait, encore que l'opinion des éditoriaux à la suite des remarques d'Edwards fournissait déjà une indication, les instituts de sondage auraient reçu une réponse assez différente. Car, contrairement aux craintes initiales de Power que « toute la presse du Canada prendrait fait et cause contre », seuls le *Globe and Mail*, le *Journal d'Ottawa* et le *Toronto Telegram* furent immuablement opposés à la canadianisation. Le *Daily Record* de Kitchener, par exemple, nota que, « bien regroupés, nos garçons seront plus heureux et combattront avec cet esprit d'équipe qui est si nécessaire pour gagner des victoires », tandis que le *Winnipeg Free Press* ridiculisait le *Globe and Mail* pour son « tintamarre absurde », en particulier au vu des demandes qu'il faisait pour que tous les navigants de l'ARC reçoivent des commissions d'officier²⁶. Pour le *Vancouver Daily Province*, « la tempête était purement factice, et le maréchal de l'Air, une victime innocente ».

La RAF et l'ARC participent à la même bataille, dans le même esprit et avec la même détermination. On ne laisse entendre nulle part que l'ARC doit opérer indépendamment ou sous son propre commandement ... Les hommes du Canada se sentent beaucoup plus chez eux dans leur vie quotidienne lorsqu'ils sont entre eux. Pour éviter toute discrimination dans les taux de solde et d'autres difficultés, il est bon que, dans toute la mesure du possible sans affaiblir l'effort conjoint, des aviateurs canadiens servent dans des escadrons canadiens. À cette fin, alors que de plus en plus d'hommes sortent des centres d'entraînement, des escadrons canadiens supplémentaires doivent être organisés et ceux servant déjà dans la RAF doivent avoir la chance, lorsque les conditions le permettent, d'y être affectés²⁷.

L'attitude des aviateurs stationnés outre-mer vis-à-vis de la canadianisation fut l'un des sujets d'un « sondage sur le moral » des troupes, conduit à l'automne 1942. Débutant en septembre, et pendant les trois mois qui suivirent, deux officiers de l'ARC, les commandants J.D. Parks et G. Vlastos, visitèrent quelque « trente bases de la RAF et de l'ARC ». Rencontrant « plusieurs centaines d'officiers et d'aviateurs de l'ARC, non seulement dans les bases visitées, mais aussi, de façon plus fortuite, sur les trains, dans les hôtels, dans les clubs, dans les restaurants, etc. », ils conclurent que « le moral est foncièrement sain » ; et que là où il y avait des frictions entre le personnel britannique et le personnel canadien (avec le plus grand désir de la part de ce dernier de servir dans des unités canadiennes), on découvrit que c'était principalement parmi les sous-officiers de l'ARC. Parks et Vlastos confirmèrent qu'il existait « un certain degré de vérité dans ce qu'alléguaient des officiers de la RAF et de l'ARC. Selon eux, les aviateurs

* Le *Toronto Star*, le *London Free Press*, le *Financial Post*, l'*Ottawa Citizen*, l'*Edmonton Journal* et l'*Action Catholique* du Québec apportèrent aussi leur soutien à cette idée.

canadiens étaient plus durs à discipliner que les autres aviateurs de la RAF », mais ils attribuaient une grande partie de cette différence à leur conception de la vie nord-américaine.

Les Canadiens n'ont aucune vénération pour les souliers bien cirés. Et ils n'apprécient pas la discipline quand elle semble être la volonté arbitraire d'une personne d'un grade supérieur. Ils doivent avoir le sentiment que la discipline a du bon sens avant de l'accepter totalement. Quand elle est carrément contre le bon sens, ils la méprisent. Sur une base des Shetlands où le temps est souvent imprévisible, nous avons trouvé des Canadiens très critiques des ordres qui leur interdisaient de porter :

- (i) le chandail d'équipage à col roulé pour aller au travail et en revenir ;
- (ii) l'imperméable à moins qu'il ne pleuve réellement (bien qu'il puisse pleuvoir à tout instant) ;
- (iii) des chaussettes roulées par-dessus le haut de leurs bottes en caoutchouc (selon une pratique canadienne courante)²⁸.

Le moral des sous-officiers aviateurs souffrait aussi des différences de traitement des promotions dans les deux services.

L'aviateur canadien s'attend à avancer rapidement. S'il s'est engagé au cours de la première année de la guerre, il se juge apte en tant qu'ancien et considère deux ou trois galons comme un dû. Le sergent-chef de la RAF à qui il a fallu cinq ans ou plus pour obtenir son troisième galon peut regarder de travers de telles aspirations de la part d'un simple novice. En ancienneté et en expérience, le Canadien est très désavantagé quand il est assimilé dans un organisme établi depuis longtemps comme la RAF. S'il est promu en dépit de ce désavantage, cela créera des jalousies et de l'animosité parmi les membres de la RAF. Sinon, il comparera son statut avec celui de ses camarades qui obtiennent un meilleur avancement au pays, et il se plaindra amèrement d'être pénalisé à cause de son service outre-mer.

Les promotions « du tableau fantôme » ont amélioré cette situation. Mais le Canadien qui est un aviateur-chef en Grande-Bretagne et un caporal au Canada a un sentiment quelque peu étrange sur ce double standard. Il est capable de se dire que, puisqu'il appartient à l'ARC et non à la RAF, il est *réellement* un caporal ; et il blâmera alors la RAF qui l'empêche de porter ses galons en Grande-Bretagne²⁹.

En dehors de cela, le sondage Parks-Vlastos indiquait que, en ce qui concerne l'opinion publique au pays, il y avait un soutien véritable de la politique de l'Air du gouvernement parmi les militaires au Royaume-Uni. « La canadianisation est bien considérée par la plupart des officiers et pratiquement par tous les aviateurs avec qui nous avons discuté ».

Les sentiments prédominants semblent être les suivants :

- (a) les aviateurs canadiens obéissent mieux aux officiers et sous-officiers canadiens ;
- (b) la procédure canadienne en ce qui concerne les promotions, les regroupements, etc., est mieux administrée par des officiers et sous-officiers canadiens ;
- (c) les Canadiens font de meilleurs commandants d'escadrons de l'ARC (nous avons

rencontré deux commandants de la RAF qui en commandaient et aucun d'eux ne semblait bien réussir comme chef, bien que tous deux fussent des pilotes et des chasseurs expérimentés) :

(d) néanmoins, la canadianisation ne devrait pas dissocier les équipages opérationnels. Et elle ne devrait pas retirer des Canadiens d'un escadron de la RAF à moins qu'ils ne souhaitent eux-mêmes ce changement³⁰.

Ces résultats furent confirmés par des témoignages provenant des unités d'entraînement opérationnel où il était évident que « les stagiaires canadiens, en particulier les sous-officiers, sont en faveur d'équipages composés entièrement ou à majorité de Canadiens »³¹. Toutefois, Whitehall continua à ne pas être coopératif. Une semaine seulement après avoir rejeté la demande d'Edwards d'établir un organisme d'affectation central pour superviser la canadianisation, sir Bertine Sutton lui écrivit pour affirmer « que la canadianisation complète est une impossibilité ». Utilisant les chiffres d'Ottawa sur le nombre envisagé, toutes les quatre semaines, de personnel de l'ARC issu du PEACB, il déclarait que le plan d'entraînement au Canada était responsable de tous les problèmes.

Si les contingents destinés au *Bomber Command* étaient limités aux équipages [de l'ARC] en plus petites quantités, nous pourrions former 101 équipages complets [de bombardiers lourds] toutes les quatre semaines (à l'exception des mécaniciens de bord) [qui étaient recrutés parmi les non-navigants et affectés dans des unités de transformation bombardiers lourds], et nous aurions alors plus de 200 navigateurs et 200 bombardiers en excédent, qui devraient faire équipe dans des escadrons de la RAF, de la RAAF et de la RNZAF. Nous aurions aussi 468 pilotes (qui ne pourraient pas tous aller dans la chasse puisqu'il n'y aurait pas de postes vacants), et trente [mitrailleurs] en réserve.

Vous voyez donc, par conséquent, que la canadianisation totale est une impossibilité, à moins de réformer complètement l'organisation de l'entraînement établie au Canada et de la remodeler pour qu'elle soit conforme aux besoins actuels en navigants par catégorie. En supposant même que cela soit possible, les besoins proportionnés dans les différentes catégories d'équipages varient de mois en mois, au fur et à mesure que l'expansion avance et, bien sûr, évoluent encore plus brusquement si la composition des équipages d'un avion est modifiée pour répondre aux nouvelles orientations opérationnelles ...

Le mieux que l'on puisse dire est que, « dans toute la mesure du possible », nous ferons tout pour harmoniser les équipages de l'ARC dans les escadrons de l'article xv, bien qu'il y ait toujours des cas où des équipages en surnombre doivent être constitués par du personnel de la RAF, de la RNZAF et de la RAAF. En ce qui concerne l'harmonisation des équipages dans d'autres escadrons, c'est et ce sera toujours une impossibilité physique³².

Les arguments de Sutton ne tenaient pas compte du fait que le but immédiat d'Edwards était d'affecter des équipages canadiens dans les escadrons de l'ARC existants, et non de former des équipages entièrement de l'ARC pour des escadrons de la RAF. Alors que la lettre de l'AMP voulait dire que 101 équipages entièrement canadiens manquaient d'après les besoins évalués selon l'article xv

du Canada, les besoins réels des cinq escadrons de bombardement de l'ARC existants n'étaient que de trente équipages toutes les quatre semaines, même quand on accordait un apport généreux de six équipages par escadron toutes les quatre semaines. Si l'on prenait en compte les six nouveaux escadrons qui devaient être formés en octobre et novembre, l'ARC aurait encore besoin de soixante-six équipages par mois dont dix-huit avec un mécanicien de bord et un mitrailleur supplémentaire. Bien loin de démontrer l'impossibilité d'une canadianisation totale, les totaux de Sutton auraient, en théorie, permis à l'ARC d'avoir les effectifs de dix-sept escadrons de bombardement, cinquante escadrons de chasseurs bimoteurs et soixante-sept escadrons de chasseurs monomoteurs ou d'appui à l'armée, avec des équipages entièrement canadiens³³.

Edwards transmet les commentaires de l'AMP à Ottawa en insistant sur la « nécessité d'harmoniser [les équipages] avant l'embarquement toutes les fois que c'était possible »³⁴. Il croyait fermement, cependant, que l'antipathie de la RAF pour la canadianisation augmentait.

Depuis quelque temps, on a senti qu'il existait un fort ressentiment contre la canadianisation dans certains cercles de la RAF, mais cela fait partie des choses intangibles qu'on peut sentir plutôt que voir. L'impression générale est qu'on exerce en douceur des pressions, en actions et en paroles, avec l'idée de persuader le personnel de l'ARC qu'il a tout avantage à rester dans les unités de la RAF. Cela est particulièrement notable là où le personnel canadien est en petit nombre dans les unités de la RAF et, par suggestion, on encourage fortement les Canadiens à conserver une affectation dans la RAF plutôt que d'entrer directement dans l'ARC. L'accent est surtout mis sur l'idée des équipages mixtes de l'Empire, mais les opposants à la canadianisation omettent naturellement le fait que l'affectation dans un escadron de l'ARC offre de nombreux avantages supplémentaires qui sont bien connus des membres des escadrons régis selon l'article xv.

Puisque les sentiments contre la canadianisation semblent croître, je ne vois pas d'autre solution que de traiter la question au niveau intergouvernemental. Il me semble que ce soit la seule solution à un problème vexant. Bien que j'éprouve de la répugnance à recommander cette action, la canadianisation a été acceptée en tant que politique, mais, dans une certaine mesure, elle a été acceptée dans certaines sphères de la *Royal Air Force* sous la forme d'un défi. Il est essentiel, par conséquent, que la question soit réglée une fois pour toutes³⁵.

À la fin du mois d'octobre, Edwards quitta le Royaume-Uni pour effectuer une visite de deux mois en Méditerranée, aux Indes et à Ceylan. À son retour à Londres, l'évolution la plus encourageante fut les progrès réalisés dans la création d'un groupe de bombardement canadien. Six nouveaux escadrons avaient été formés au sein du 4^e Groupe au cours des mois d'octobre et de novembre, portant le total des escadrons de l'ARC à onze. C'était un bon début puisque des équipages canadiens avaient été mis dans les deux premiers d'entre eux. À la fin de l'année, les 424^e et 426^e escadrons étaient composés respectivement à 79 et 73 % d'équipages de l'ARC. Des résultats moins satisfaisants furent obtenus avec les quatre autres, les 427^e, 428^e, 429^e et 431^e, lorsqu'ils furent formés au début novembre. Bien qu'ils aient reçu un noyau de dix équipages du 419^e Escadron, le

427^e était seulement à 54 % canadien, tandis que le 428^e était légèrement au-dessus de 57 %. Les 429^e et 431^e, pendant ce temps, étaient seulement à 33,6 et 16,7 % canadiens à la fin du mois de décembre³⁶.

Refusant d'accepter toute responsabilité et déclarant qu'une décision prise en mars 1941 était « relativement récente », l'officier supérieur de l'entraînement du *Bomber Command*, le vice-maréchal de l'Air A.J. Capel, expliquait ainsi les maigres résultats au début janvier 1943 :

Il faut se rappeler, toutefois, que la décision d'avoir des escadrons entièrement canadiens et australiens a été une décision relativement récente et que, par conséquent, il faudra un certain temps avant que les UEO désignées forment un nombre suffisant d'équipages des dominions pour remplir ou remplacer les pertes subies dans leurs escadrons. On ne réalise peut-être pas, par exemple, qu'un équipage qui a rejoint un escadron opérationnel de bombardiers lourds le 7 novembre était affecté dans une UEO le 15 juillet, et il faudrait peut-être se rendre compte que, le 15 juillet, il n'était pas question d'une expansion rapide du *Bomber Command*. On n'avait même pas discuté du groupe canadien et du grand nombre d'escadrons canadiens*, et l'on ne savait même pas que trois escadrons australiens supplémentaires seraient formés. Pour cette raison, on n'a pas pu établir au préalable de plan organisé de production de navigants des dominions en nombre suffisant, entre le 1^{er} octobre et le 7 novembre quand la majorité de ces nouveaux escadrons des dominions ont été formés³⁷.

Les souvenirs de Capel ne faisaient pas état du grand nombre de navigants de l'ARC, de toutes catégories, qui étaient passés dans les UEO au printemps précédent, total qui excédait très largement les besoins des escadrons régis selon l'article XV. Au cours de la période allant de la mi-mai à la mi-juillet 1942, par exemple, le 3^e CRP avait affecté un total de 2 281 navigants canadiens – 921 pilotes, 537 observateurs, 374 radionavigants et 449 mitrailleurs – au *Flying Training Command*. Ces hommes, qui avaient encore à terminer leur entraînement en UPA et en UEO, ne sortiraient pas du « flot » d'entraînement opérationnel avant octobre et novembre. Comme les besoins de quatre équipages par semaine pour tous les escadrons d'outre-mer, même après la formation des six nouveaux escadrons de bombardement, ne totalisaient que 498 navigants (se composant de 139 pilotes, 93 navigateurs, 66 bombardiers, 84 radionavigants, 89 mitrailleurs, 21 mécaniciens de bord, 3 mécaniciens de bord/mitrailleurs et 3 radionavigants/mitrailleurs), il restait encore plus de 1 200 navigants disponibles pour compléter les nouveaux escadrons, à condition que la RAF les affecte dans les UEO appuyant les escadrons canadiens³⁸.

Puisque que ce ne fut pas ce qui arriva, les chiffres de la canadianisation que trouva Edwards à son retour à Londres furent bien décevants. Après une année complète à « cajoler », à implorer et à harceler l'*Air Ministry*, le nombre d'équipages canadiens dans les escadrons de l'ARC à la fin du mois de décembre 1942 restait à 68,1 %, soit un déclin de 2,6 % par rapport au mois de juin précédent.

* En fait, le Comité d'évaluation du groupe de bombardement canadien s'est réuni pour la première fois le 3 juillet avec des représentants du *Bomber Command*.

Étant donné le flot constant de plus de 5 000 navigants de l'ARC qui étaient arrivés au Royaume-Uni au cours des six premiers mois de l'année – deux à trois fois plus que les besoins des escadrons de l'ARC – les protestations de l'*Air Ministry* qui disait que la canadianisation présentait des difficultés insurmontables paraissaient vaines, en particulier quand ces mêmes officiels n'éprouvaient pas de problèmes semblables dans l'affectation d'un choix plus restreint de Polonais, de Tchèques, de Norvégiens ou de Français libres dans leurs escadrons nationaux respectifs³⁹.

La solution la plus simple aurait été de permettre au Canada de contrôler les affectations de l'ARC et de retirer entièrement le fardeau de la canadianisation des mains d'officiers de la RAF réticents. Mais puisque cette option avait été refusée avec vigueur par l'*Air Ministry*, lors de la conférence d'Ottawa, les capacités d'Edwards pour influencer la situation étaient restées vaines. Toutefois, cela n'empêcha pas Ottawa de continuer à faire pression sur le QGCOM pour obtenir une amélioration de la situation, et, le 9 janvier 1943, Breadner envoya un message à Edwards disant que « le total des navigants canadiens dans chacun des escadrons suivants s'élève à moins de 60 % : le 418^e, le 422^e et le 423^e Escadron. Pourquoi ? »⁴⁰. Onze jours plus tard, le chef de l'état-major de l'Air demanda pourquoi les « quatre escadrons de bombardement les plus récemment formés, les 427^e, 428^e, 429^e et 431^e sont-ils commandés par des officiers de la RAF. De même, pourquoi le pourcentage du personnel navigant canadien des 429^e et 431^e n'est que de 33,61 et 16,67 % respectivement ? »⁴¹.

Évidemment stimulé par Breadner, Edwards fut convaincu qu'il était temps de faire une mise au point avec l'*Air Ministry* sur son incapacité apparente à mettre en pratique une politique. Le commandant en chef alla droit au cœur du sujet et, dans son message à Ottawa, rejeta le blâme sur le véritable responsable.

Je ne pouvais qu'être entièrement d'accord avec votre demande. La réponse est simple pour les raisons que je vous ai données de nombreuses fois au cours de l'année écoulée. La question de l'affectation aux escadrons de l'ARC d'un personnel navigant canadien à 100 % a été constamment portée à l'attention des autorités de l'*Air Ministry* depuis mon arrivée outre-mer. Nous comprenons tous que des difficultés sont survenues, mais comme il s'est écoulé plus d'un an depuis qu'on a pris la mesure des problèmes, je ne vois pas pourquoi notre objectif ne serait pas atteint maintenant et je ne puis conclure que, pour une raison inconnue de nous, on cherche à empêcher la mise en œuvre de cette politique. J'ai adressé aujourd'hui une lettre officielle à l'*Air Ministry* l'informant que suffisamment de temps s'était écoulé pour appliquer dès maintenant toute mesure corrective nécessaire et, compte tenu du grand nombre de navigants de l'ARC qui arrivent dans ce pays et de la petite proportion requise par nos unités canadiennes, il n'y a pas de raison expliquant pourquoi la canadianisation de nos escadrons n'a pas été complétée depuis longtemps. J'ai demandé que des instructions soient émises pour qu'aucun navigant de l'ARC ne soit affecté au Royaume-Uni, à moins que ce soit à une unité canadienne, et cela tant que les escadrons de l'ARC ne compteront pas 100 % de navigants canadiens. Je vous recommande que ce quartier général [QGCOM] prenne en main les affectations et les archives de tout le personnel de l'ARC. Par la présente, je recommande avec une extrême vigueur qu'il en soit ainsi. Le nombre requis pour compléter la

canadianisation de nos escadrons est si petit, comparativement au nombre de ceux qui arrivent dans ce pays, que toute cette question est ridicule ... L'erreur tient en grande partie aux dispositions sur l'accord du PEACB selon lesquelles notre personnel est confié à la RAF pour affectation. Bien que nous puissions rappeler tout officier ou homme, nous sommes toujours assujettis aux nécessités opérationnelles, alors que la décision ultime dans ce domaine relève de la RAF. L'expression « nécessités opérationnelles » est largement utilisée, presque dans la même mesure que de nombreuses lacunes sont masquées par l'expression « nous sommes en guerre » ... Afin de vous donner quelque idée de l'atmosphère qui règne, je mentionnerai qu'un membre du Conseil de l'Air m'a dit que, si mon quartier général n'avait jamais été formé, cela n'aurait rien changé à la poursuite de la guerre. Il est facile de faire montre de sagesse rétrospectivement, mais nous n'aurions jamais dû participer au PEACB, mais mettre plutôt sur pied notre propre aviation. J'ai adressé une copie du présent message à l'*Air Ministry*. Il ne faudrait que 585 navigants pour compléter la canadianisation de nos escadrons et, pourtant, il y a environ 8 518 navigants de l'ARC au Royaume-Uni, à l'exclusion de Bournemouth où il y a 4 000 navigants, en majorité de l'ARC⁴².

Comme son adjoint, Curtis, le rappela plus tard, l'approche directe était bien dans le caractère d'Edwards.

L'*Air Ministry* lui causait beaucoup de problèmes concernant la canadianisation et il écrivit une lettre – ou un message – pour indiquer que la *Royal Air Force* ne coopérerait pas et qu'il serait bien préférable que nous soyons entre nous. Il l'envoya à Power. Quand je suis arrivé dans son bureau à 9 h, il m'a montré le message. J'ai dit : « Vous n'avez pas envoyé cela ? » Il répondit : « Oh ! oui je l'ai fait – il y a quatre heures ». Je lui ai demandé alors pourquoi il ne me l'avait pas fait voir pour que nous puissions en parler. Il répliqua, « si je l'avais fait, vous m'auriez empêché de l'envoyer et je ne voulais pas que ça arrive... »

Je ne sais pas ce qui lui a pris. Il a dû penser à quelque chose au cours de la nuit parce qu'il a envoyé le message au Canada le matin – quelques heures avant le lever du soleil. Mais il était quelque peu sous la pression du Canada et devait rendre compte chaque mois [du progrès] de la canadianisation⁴³.

La lettre d'Edwards à l'*Air Ministry* qui accusait les officiels britanniques d'être toujours bien préparés à se confondre en excuses mais jamais prêts à prendre des mesures correctives fut également brutale.

J'aimerais bien savoir pourquoi la mise en œuvre de la politique de la canadianisation avance si lentement et je ne peux que présumer qu'elle est perçue défavorablement dans certains milieux de la RAF à tel point que ses progrès sont freinés.

Pendant près de trois ans, des navigants canadiens sont arrivés en très grand nombre au Royaume-Uni et il est difficile de comprendre pourquoi on ne peut obtenir le petit nombre nécessaire pour compléter les escadrons canadiens. Cela est particulièrement troublant puisqu'on aurait pu facilement le faire sans gêner d'autres unités, si cela avait été mis en œuvre lors des affectations initiales ...

Je regrette infiniment d'avoir à écrire une lettre de cette nature, mais je pense vraiment que la coopération que nous envisagions n'existe pas. De notre côté, nous avons fait tout notre possible pour mettre en œuvre les dispositions de l'accord du PEACB. Vous noterez que des milliers de non-navigants sont affectés outre-mer. Cela, comme vous le savez, ne fait pas partie de l'accord et n'est effectué qu'en vue d'offrir une aide plus importante de l'ARC. Toutefois, envoyer un si grand nombre de non-navigants nécessite la réquisition d'espaces précieux à bord des navires, quand la simple affectation des navigants, en petit nombre, parmi les milliers disponibles, ne peut être organisée sans ressentiment⁴⁴.

Comme Edwards l'avait pensé, sa lettre ne resta pas sans réponse ; sir Bertine Sutton et le directeur général des affectations, le vice-maréchal de l'Air J.J. Breen, furent chargés de répondre. Utilisant une combinaison soigneusement tissée de renseignements faux, fallacieux et hors du sujet, ce dernier prépara immédiatement une note de service concluant que l'affectation de navigants canadiens à des escadrons de l'ARC était une entreprise trop difficile pour s'avérer une réussite. Breen prétendit que « l'arrivée du personnel navigant avait toujours été irrégulière » et souligna le faible nombre de pilotes qui étaient arrivés en juin et juillet 1942, même si, à la demande de l'*Air Ministry*, des pilotes canadiens n'avaient pas été envoyés outre-mer au cours de ces mois-là à cause du rassemblement énorme de navigants à Bournemouth. Il déclara aussi que seuls huit pilotes canadiens étaient disponibles pour être affectés à la sortie des UPA en janvier 1942 quand, en fait, plus de 1 200 étaient arrivés au cours des trois derniers mois de 1941. Il poursuivit ensuite en affirmant que cela avait entraîné des retards dans la canadianisation parce que les arrivages à la 22^e UEO, qui est une UEO canadienne du *Bomber Command*, avaient dû être reportées. C'était, délibérément, une présentation erronée des faits puisque, comme Breen le savait, les escadrons de bombardement de l'ARC furent répartis dans trois groupes en janvier 1942 et la 22^e UEO ne fut désignée UEO canadienne qu'au mois de septembre suivant⁴⁵.

Par la suite, les propos erronés de Breen sur ces problèmes servirent de base de discussion lors d'une réunion d'urgence du Comité du plan d'entraînement aérien de l'Empire. Cette réunion eut lieu le jour suivant et se termina par la déclaration de Balfour « qu'au vu des raisons évidentes qui avaient été avancées pour expliquer notre incapacité à réaliser plus rapidement la canadianisation et les nombreuses explications qui avaient été données au QGCOM, il n'arrivait pas à comprendre les termes de la lettre et du message qui faisaient l'objet de discussions ». Ayant l'impression, peut-être, que le maillon le plus faible de la chaîne de l'ARC était au sommet, le Comité décida que la solution la plus sage serait de demander à sir Charles Portal d'inviter son homologue canadien à Londres, en vue de « lui donner satisfaction quant aux mesures prises par l'*Air Ministry* pour mettre en œuvre la politique de canadianisation »⁴⁶.

L'*Air Ministry* semblait pour ainsi dire mieux comprendre ce qui poussait Power et Breadner qu'Edwards. Ayant été constamment pressé de canadianiser l'ARC d'outre-mer aussi vite que possible, ce dernier pensait fermement qu'Ottawa soutiendrait la position qu'il avait prise et que « les répercussions [de l'*Air*

Ministry] seraient assez importantes ». Le 27, il câbla : « Vous pouvez vous attendre à ce qu'on pressente le gouvernement canadien par une autre voie et qu'on se plaigne de l'inexactitude de mes déclarations et qu'on proteste contre mon manque de diplomatie. En ce qui concerne l'inexactitude de mes déclarations, vous connaissez la réponse. En ce qui concerne la diplomatie, je m'y suis essayé pendant quatorze mois⁴⁷. » Breadner prévint rapidement Edwards que « nos messages n'étaient pas destinés à vous lancer sur le sentier de la guerre »⁴⁸. Mais l'officier commandant en chef de l'Air restait convaincu que « ce problème devait aboutir tôt ou tard ». « Soit que mon interprétation de ce que nous voulons et de ce à quoi nous avons droit est fausse, soit que l'*Air Ministry* est dans l'erreur », déclarait-il. « La seule façon de le savoir est de se dévoiler. Il faut en arriver à un accord si moi, ou mes successeurs, devons vivre une vie qui est très proche de celle qu'il est bon de vivre⁴⁹. »

Après avoir discuté de la situation avec Power, Breadner envoya à Edwards une réponse curieusement tiède : « Vous invite fermement à ne pas prendre une position inflexible. Vous vous êtes énervé et apparemment avez suscité beaucoup plus de rancune que le sujet ne le suppose. Le Ministre pense que vous auriez dû vous assurer de son soutien avant de foncer. En conséquence, il existe une possibilité qu'il ne puisse être en position de vous soutenir dans votre action. Vous devez tout faire en votre pouvoir pour ne pas jeter de l'huile sur le feu et ne pas brandir la hache de guerre. Est-ce que ça aiderait votre position si vous rentriez ici immédiatement pour mettre les choses au point? Si c'est le cas, faites-nous le savoir et rentrez. Ici, rien n'a encore filtré et, si vous pouvez l'arrêter, vous devez le faire. Bonne chance⁵⁰. »

Le dernier commentaire était particulièrement approprié alors qu'Edwards pouvait sentir maintenant qu'on lui coupait l'herbe sous le pied. « Votre message sonne faux. Vous demandez d'agir avec vigueur et protestez de l'inaction dans la poursuite de votre politique déclarée. Je me bats pour celle-ci et maintenant je dois me battre des deux côtés sans aide. Faire un compromis maintenant signifierait la fin de l'ARC en tant qu'entité stationnée outre-mer. Calmer les esprits ne servirait à rien. Rentrer au pays signifierait une faiblesse de notre part que je ne peux accepter. J'ai agi en tout consciencieusement, avec fermeté, candeur et honnêteté, croyant que j'étais dans mon bon droit. Je tiens bon ou je tombe selon ce qui pourra arriver⁵¹. »

La possibilité de mettre fin « à l'ARC en tant qu'entité stationnée outre-mer » n'a pas dû être particulièrement gênante pour Breadner, qui avait passé sa première année comme chef de l'état-major de l'Air à essayer de toute façon d'éliminer l'ARC d'outre-mer. Le souci de Power était plus politique. Sensible au manque de confiance que lui manifestait Mackenzie King, Power préférait garder les problèmes de l'Aviation aussi loin que possible de la table du Cabinet⁵². Bien qu'il se soit vanté d'avoir déclaré en août à Balfour qu'il « en avait assez de demander des faveurs » et qu'il était tout à fait prêt à dire à la *Royal Air Force* « d'aller au diable »⁵³ s'il rencontrait une opposition quelconque à la canadianisation, son désir impérieux de voir ce sujet passer sous silence reléguait au second plan sa volonté profonde. Dans un effort pour éviter le désagrément de voir ses collègues mis au courant, Power se tourna vers le haut-commissaire du

Royaume-Uni au Canada, Malcolm MacDonald, qui rendit compte rapidement de sa conversation à Londres.

Hier soir, j'ai eu [une] conversation avec Power sur la lettre d'Edwards à l'*Air Ministry* ... Il fut extrêmement bouleversé quand il reçut la réponse exacte d'Edwards. Il craignait un grabuge de première classe qui aurait été extrêmement embarrassant pour toutes les parties, y compris lui-même et le gouvernement canadien. Il lui aurait été très difficile de rappeler Edwards sur un sujet lié à la canadianisation dans lequel ce dernier apparaîtrait comme le défenseur le plus actif de cette politique. En même temps, il pensait fermement que, bien qu'il soit lui-même, comme Edwards, un ardent partisan de la canadianisation, la manière d'agir d'Edwards dans cette affaire n'allait pas du tout dans le bon sens. Il se sentait extrêmement troublé quant aux mesures pratiques qui pouvaient être prises pour éviter une crise sérieuse quand Breadner a reçu le message de Portal. Power est profondément reconnaissant à Portal pour son intervention et la forme qu'il lui a donnée. Il pense que des discussions entre Portal et Breadner ont des chances de clarifier complètement le problème de façon relativement satisfaisante ...

Il était des plus anxieux de savoir si j'approuvais sa démarche. Je lui ai dit qu'il pouvait accepter comme un fait catégorique que vous et le Conseil de l'Air souhaitiez mettre en œuvre aussi vite que possible la politique de canadianisation qui avait été convenue entre les deux gouvernements et qu'il pouvait être sûr que les discussions de Breadner à l'*Air Ministry* mèneraient au rétablissement d'une bonne entente sur ce problème. Je ne suis pas aussi sûr que la personnalité d'Edwards ait été la bonne pour mener la partie canadienne de la coopération en Grande-Bretagne. J'apprécie beaucoup certaines qualités d'Edwards y compris sa franchise et j'ai le sentiment aussi qu'il se pourrait que cet incident ait des conséquences sur le plan personnel qui rendraient son avenir difficile. Toutefois, j'étais sûr que notre personnel au sein de l'*Air Ministry*, et ailleurs dans la RAF qui travaillait avec Edwards, ne laisserait pas de toute façon cet incident accroître les difficultés personnelles ou administratives.

Power déclara qu'il serait difficile de ramener Edwards au Canada, actuellement en tout cas. Il déclara clairement qu'il ne faisait pas confiance au penchant d'Edwards à faire des déclarations indiscretes à la presse. Mais il ajouta que si les difficultés actuelles ne s'estompaient pas sur le plan personnel comme sur d'autres plans, il devrait envisager son rapatriement de la Grande-Bretagne pour l'affecter à une autre tâche un peu plus tard. Toutefois, il est conscient que ce ne sera pas nécessaire. Il m'a déclaré qu'il me tiendrait totalement au courant de toute question à ce sujet et que, s'il souhaitait mon aide personnelle, il aimerait que je puisse me mettre en quatre pour lui.

Je ne pense pas qu'il était dans son intention que je vous télégraphie toute notre conversation bien qu'il ne me demandât pas de n'en rien faire. Mais ce qu'il m'a demandé avec beaucoup d'insistance, c'est que je vous transmette, à vous et à Portal, ses très profonds remerciements d'avoir sauvé une situation extrêmement désagréable ...

Bien sûr, ce n'est pas nos affaires d'influencer les nominations d'officiers supérieurs dans l'ARC. Cela dépend entièrement de la responsabilité du ministre et de ses conseillers ici. Vous le déplorez et Power serait froissé s'il en était autrement. Mais c'est le type d'homme avec lequel je peux discuter de tels sujets de ma propre autorité et en tant que son ami personnel très franchement et officieusement et sans vexation⁵⁴.

Il n'est pas surprenant que le désaveu de Power de son commandant en chef ébranla sérieusement la position de ce dernier, tandis que le voyage précipité de Breadner à Londres, au début février, ne fit que renforcer l'intransigeance des Britanniques. Selon Vincent Massey, le chef de l'état-major de l'Air canadien « en est venu presque au point de devoir désavouer » Edwards en rétablissant l'harmonie et, en tirant les conclusions appropriées, l'*Air Ministry* continuerait à progresser lentement dans la canadianisation de l'ARC d'outre-mer jusqu'en 1944⁵⁵.

« Le poil dressé » de Whitehall ayant été lissé, Breadner envoya un message à Power pour dire qu'il était « convaincu que Portal visait à assurer qu'à son retour il pourrait vous faire rapport que, dans les circonstances difficiles auxquelles il est confronté, l'*Air Ministry* faisait tout ce qui était possible et réalisable »⁵⁶. Toutefois, d'autres officiers de l'ARC furent moins facilement rassurés. Le 4 février, Curtis et le Commodore de l'Air E.E. Middleton, l'adjoint du représentant de l'Air pour le personnel au QG (Avn), soulignèrent à Breen à quel point l'*Air Ministry* avait échoué dans la mise en œuvre de la politique de canadianisation et ce n'est qu'après « de longues discussions » qu'il fut finalement « admis que les difficultés les plus sérieuses pour obtenir la canadianisation à 100 % provenaient des nombres imprévisibles issus des UPA ». Même dans ce contexte, il revenait à l'un des représentants de l'ARC de proposer la suggestion élémentaire « que chaque entrée en UPA contienne une juste proportion de personnel de l'ARC ». Une telle approche, pleine de bon sens, n'avait pas été utilisée auparavant puisque, « dans toute la mesure du possible, ceux qui avaient été le plus longtemps au CRP étaient affectés aux UPA sans tenir compte de leur nationalité »⁵⁷.

Le principal résultat de la mission de paix de Breadner vint sous la forme d'une lettre sur la canadianisation, signée par sir Bertine Sutton et adressée à tous les commandants en chef et commandants supérieurs de l'Aviation. Selon l'AMP, « on estime que tous les intéressés devraient se rappeler de nouveau les vues des deux services qui sont complètement identiques à ce sujet ».

Le Canada étant un dominion, il a autant de droit, à ce titre, à une aviation distincte et autonome que le Royaume-Uni. Il a temporairement renoncé à ce droit dans l'intérêt de l'efficacité de la guerre, reconnaissant le fait que l'unité d'organisation et de commandement opérationnel est essentielle à la poursuite d'une guerre totale.

Le Canada ayant reconnu ce besoin d'unité, il en est résulté pour nous la responsabilité de maintenir et d'encourager l'esprit de corps de l'élément de l'ARC qui est devenu partie intégrante des forces aériennes impériales au Royaume-Uni ...

L'objet de la présente lettre est donc de souligner de nouveau l'importance de n'épargner aucun effort pour mettre en œuvre la formation d'escadrons canadiens et le regroupement des équipages de l'ARC, ainsi que de vous demander d'encourager, par tous les moyens à votre disposition, l'esprit de corps au sein de l'Aviation royale du Canada. Cela accroîtra l'efficacité de ses membres pendant la guerre, et aidera le Canada, après la guerre, à intégrer dans une aviation distincte les forces qui se sont si bien comportées pendant la présente guerre⁵⁸.

Comme C.P. Stacey le nota dans *Armes, hommes et gouvernements* : les

politiques de guerre du Canada, 1939-1945, la lettre de Sutton équivalait à « une déclaration très franche et plutôt très partielle sur ce que l'Aviation royale du Canada avait perdu à cause du Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique ... Une situation, selon laquelle l'*Air Ministry* faisait appel aux commandements de la RAF pour préconiser l'*esprit de corps* au sein de l'ARC, et où il reconnaissait avec indulgence « le droit qu'avait l'ARC à une certaine forme d'expression autonome », n'était pas satisfaisante d'un point de vue national ». Toutefois, il avançait aussi que la reconnaissance de Sutton des droits fondamentaux du Canada représentait un « succès considérable, que l'on pouvait dire définitif pour ... la canadianisation ... qui à compter de ce moment-là se heurta à très peu d'obstacles parmi ceux qui avaient jusque-là entravé ses progrès ». Il ajoutait que l'attitude plus accommodante des Britanniques avait été matériellement influencée par la décision d'Ottawa, le 22 janvier 1943, d'assurer le financement complet de l'ARC d'outre-mer – une étape qui résolvait « la contradiction entre la politique affirmée d'indépendance que le Canada essayait de suivre en ce qui concerne l'ARC d'outre-mer et l'idée de laisser la Grande-Bretagne payer la plus grande partie de la facture ». Toutefois, maintenant, Ottawa étant responsable du financement, « toute la position canadienne sur la canadianisation – tant du point de vue moral que pratique – se trouvait donc considérablement renforcée »⁵⁹.

En fait, cela prendra une année complète avant que les obstacles ne commencent à tomber. Bien que le nombre de navigants de l'ARC servant outre-mer ait presque doublé en 1943, passant de 11 790 à 21 540 cette année-là, le taux de canadianisation total décrut réellement de 68,1 % en janvier à 66,8 % en décembre. Comme l'indique le tableau 2, ce fut seulement en 1944 qu'eurent lieu de grands progrès et que les chiffres atteignirent 85,2 %⁶⁰.

De plus, le juste milieu entre l'attitude plus ouverte de l'*Air Ministry* et la prétention du Canada d'être responsable sur le plan financier vis-à-vis de l'ARC d'outre-mer paraît difficile à trouver, du moins s'il existe. Le gouvernement canadien avait pris cette décision non pas pour faire pression sur l'*Air Ministry*, mais comme un exercice comptable destiné à « avoir pour effet d'augmenter nos dépenses en livres sterling au Royaume-Uni, et donc de fournir indirectement des dollars canadiens supplémentaires aux Britanniques, afin de les aider à acheter les fournitures nécessaires au Canada ». Et quand Edwards fut informé du fait, plusieurs jours après avoir envoyé sa lettre très critique à l'*Air Ministry*, il fut averti de ne pas tirer de conclusions mal choisies. Nous avons le sentiment « que l'*Air Ministry* peut se méfier des raisons que nous invoquons pour vouloir soudainement payer notre part », expliqua Breadner, « et nous considérons, par conséquent, que toute pression visant à accroître notre contrôle, autre que celle qui est nécessaire pour assurer l'application efficace des arrangements relatifs à la solde, pourrait être envisagée avec suspicion et, pour cette raison, arriverait mal à propos ». Edwards fut d'accord et répondit : « J'aurais certes évité l'approche que j'ai prise, si j'avais su que vous vous appliquiez à donner suite à la suggestion que j'ai formulée il y a des mois »⁶¹.

Néanmoins, il fut tentant pour le personnel du QGCOM de lire entre les lignes. Prévoyant que les nouvelles dispositions financières nécessiteraient l'ébauche

d'un texte révisé régissant le statut de l'ARC d'outre-mer, les directeurs de l'état-major de l'Air et du personnel, les colonels d'Aviation H.A. Campbell et F.G. Wait, espéraient, entre autres choses, qu'Edwards aurait « davantage son mot à dire sur l'équipement opérationnel que devaient utiliser nos escadrons. En effet, la livraison actuelle d'équipements désuets aux escadrons de l'ARC commence à avoir un effet néfaste sur son moral et à produire un manque de motivation de la part du personnel de l'ARC qui sert dans des unités canadiennes »⁶².

Une impression que les escadrons de l'ARC n'obtenaient pas « les bons avions » menaçait la canadianisation et Edwards se tourna vers l'*Air Ministry* pour qu'il l'aide à faire taire les rumeurs. Mais, comme l'ancienneté jouait un rôle dans la fixation de la date à laquelle les escadrons recevraient leur nouveau matériel, et puisqu'il y avait des différences entre les types d'avion (en 1943, le taux de pertes des Halifax était plus élevé que celui des Lancaster, ce qui ne pouvait être dissimulé), des comparaisons désobligeantes fondées sur l'expérience de quelques escadrons à peine, pouvaient toujours être faites à partir de ce petit nombre, puis être généralisées. Power lui-même déclara à Edwards, en avril 1943, qu'il entreprendrait bientôt une action pour obtenir de meilleurs avions pour les escadrons canadiens – une action qui, en fait, ne se matérialisa jamais⁶³.

Comme nous le verrons ultérieurement, des allégations de grave discrimination envers les escadrons de l'ARC en matière de matériel ne résistent pas à une étude sérieuse. Mais la perception des choses peut être aussi importante que la réalité dans la définition des attitudes, et l'on ne peut nier le fait que de nombreux navigants canadiens croyaient que leurs escadrons avaient été traités injustement et qu'il en résultait un certain ressentiment. Trente ans plus tard, dans une déclaration reflétant sa frustration d'ensemble pour le traitement de l'ARC par la RAF, Curtis (qui avait quitté Londres en décembre 1943) se rappelait que « la chose qui le surprenait constamment était la manière avec laquelle les Britanniques attribuaient de nouveaux avions à tous leurs escadrons d'abord, avant que le Canada ne puisse en recevoir un » – un souvenir qui était au mieux une image imparfaite de la réalité⁶⁴.

Si la question de la répartition des avions était un problème complexe, celle des nominations au grade d'officier aurait dû l'être beaucoup moins. L'accord d'Ottawa de 1942 avait stipulé sans équivoque que tous les pilotes, navigateurs et bombardiers de l'ARC qui rempliraient les normes canadiennes appropriées recevraient une commission d'officier, sans tenir compte de la limite de 50 % imposée en 1939. Cependant, en novembre 1942, Power fut surpris d'apprendre que seulement 28,7 % des pilotes et observateurs de l'ARC d'outre-mer étaient en fait des officiers. En tenant compte des nominations sur le théâtre d'opérations, encore soumises à l'approbation* de l'*Air Ministry*, et du fait que l'ARC nommait automatiquement officiers 25 % de ses pilotes et observateurs dès qu'ils étaient diplômés du PEACB, ces chiffres signifiaient que la RAF nommait officiers moins

* Ce n'est qu'en février 1944 que l'ARC obtint le droit sans passer par l'*Air Ministry* de nommer officier tout aviateur qui servait outre-mer. En ce qui concerne les aviateurs affectés aux escadrons de la RAF, ces derniers devaient compléter leur tour d'opérations, après quoi il seraient transférés à des escadrons de l'ARC ou rapatriés au Canada.

de 4 % des Canadiens. Cette réticence ne s'appliquait pas à ses propres navigants, puisque, au 1^{er} septembre 1942, 57 % des pilotes et observateurs de la RAF étaient des officiers. L'écart était encore plus grand dans le cas des pilotes, puisque 67 % de ceux qui portaient l'uniforme de la RAF avaient une commission, comparativement à 29 % dans l'ARC⁶⁵.

Selon l'*Air Ministry*, une partie du problème tenait au fait « que les commandants de certaines unités de la *Royal Air Force* pouvaient hésiter à recommander un aviateur de l'ARC pour une commission d'officier, bien qu'il fût considéré comme valable, sous le prétexte qu'il était moins ancien qu'un aviateur de la *Royal Air Force* qui n'était pas considéré comme approprié et, en conséquence, qui n'était pas proposé »⁶⁶. Toutefois, le quartier général croyait que, parmi les officiers de la RAF, on pensait « que la politique jouait un rôle important » dans le souhait du Canada d'obtenir plus de commissions, ce qui avait « créé un antagonisme mitigé parmi les commandants et, dans quelques cas, avait entraîné des recommandations contraires en ce qui concernait notre personnel »⁶⁷.

Tandis que ces difficultés ne gênaient en rien Whitehall, Power était désireux d'accélérer le processus d'attribution des commissions de la part de l'*Air Ministry* qui, étant donné les 2 059 officiers navigants canadiens stationnés outre-mer en août 1942, accusait un déficit de 1 978 commissions d'officier, en ne tenant compte que de la vieille norme de 50 %. Sachant que la presse canadienne soutenait totalement la nomination au grade d'officier de tous les navigants, il avertit le haut-commissaire britannique, au début janvier 1943, que, si l'*Air Ministry* ne prenait pas des mesures pour accorder des commissions d'officier selon le pourcentage accepté en 1939, « l'ARC elle-même nommerait officiers les navigants afin de combler le déficit, en utilisant comme recommandation pour toute commission d'officier celle ... qui avait été faite au moment où ces aviateurs avaient été diplômés dans les écoles d'entraînement au Canada »⁶⁸.

Son avertissement eut peu d'effet. Le 12 février 1943, le Comité du PEACB (qui comprenait Balfour, Sutton et sir Christopher Courtney, représentant de l'Air pour l'approvisionnement et l'organisation) décida de dire à Power, « plus par tristesse que par colère que, tandis que nous avons accepté le droit des autorités canadiennes de fixer leurs propres normes de nominations au grade d'officier, nous avons [aussi] proposé de conserver nos normes existantes » par crainte d'un effet contraire sur l'efficacité opérationnelle, c'est-à-dire « un abaissement général des normes de leadership et d'autres qualités qu'un officier doit posséder ». La position du Comité reflétait l'opposition vigoureuse de Sutton et Courtney sur tout élargissement de l'attribution des commissions d'officier et elle fut prise en dépit du désir du *Bomber Command*, considéré par celui-ci comme un minimum, de nommer officiers au moins tous les pilotes et navigateurs des équipages de bombardier lourd. Cela allait aussi à l'encontre de l'insistance antérieure du Comité, pour qui l'efficacité opérationnelle ne pouvait être jugée que par le commandant en place, mais, dans ce cas, on avait décidé que l'efficacité opérationnelle était mieux jugée par Whitehall⁶⁹.

Finalement, Ottawa et Londres furent simplement d'accord pour montrer leur désaccord, le Canada contournant les réticences de la RAF à procéder à des nominations d'officiers canadiens sur le théâtre d'opérations en nommant di-

rectement un plus grand nombre de diplômés du PEACB⁷⁰. Grâce à cette méthode, le pourcentage des pilotes, navigateurs et bombardiers de l'ARC servant outremer nommés officiers passa de 28,7 %, en août 1942, à 52,2 % une année plus tard (comparativement à 54,3 % des navigants de la RAF dans les mêmes catégories), et à 74,3 %, en août 1944 (63,4 % dans la RAF). Parmi les radionavigants et les mitrailleurs de l'ARC, le pourcentage d'officiers passa de 8,6 % en août 1942 (11,1 % dans la RAF) à 15,5 % en août 1943 (14,8 % dans la RAF) et à 25,7 % en août 1944 (25,8 % dans la RAF)⁷¹.

Les réticences de la RAF à nommer officiers des navigants de l'ARC peuvent avoir été l'expression de doutes plus importants des Britanniques sur les qualités de leadership des aviateurs canadiens – une attitude que Curtis remarqua en mai 1943 alors qu'il effectuait une visite au Moyen-Orient. Au cours d'une escale à Gibraltar, Curtis « eut une conversation avec le sous-secrétaire d'État à l'Air. Nous avons discuté des Canadiens et il m'a dit que Broadhurst [commandant de la *Desert Air Force*] avait déclaré que les Canadiens font de bons navigants, mais qu'ils ne sont pas de bons chefs. J'ai fait part de mon désaccord et j'ai dit que les Canadiens étaient à égalité avec la RAF, mais Balfour ne fit que répéter la remarque de Broadhurst. Nous nous quittâmes là-dessus, mais je fus terriblement ennuyé à ce sujet » – et il était sûr « qu'un officier de l'ARC aurait peu de chances d'obtenir un commandement »⁷².

Des attitudes semblables entravèrent aussi les efforts du QGCOM pour placer des officiers supérieurs de l'ARC dans des unités et formations de la RAF afin qu'ils obtiennent une expérience opérationnelle et d'état-major. Plus tard, Curtis rappela « le refus des britanniques d'affecter un colonel d'Aviation canadien dans une formation de lutte anti-sous-marins, sous prétexte que de telles affectations étaient réservées aux lieutenants-colonels d'Aviation qui avaient terminé un tour d'opérations et devaient être promu. On ne pouvait faire aucune exception à la règle*. » Et quand H.A. Campbell quitta le QGCOM pour le Moyen-Orient, pendant l'été 1943, pour obtenir une expérience opérationnelle dans une formation britannique, il fut « maintenu en surnombre pendant des mois sans tâches ou responsabilités », jusqu'à ce qu'il soit blessé lorsque sa jeep sauta sur une mine et qu'on dut le rapatrier au Canada⁷³.

À la suite de la formation du 6^e Groupe, en janvier 1943, le principal souci de l'ARC dans le domaine de la canadianisation portait sur la façon de répondre à l'entrée massive de navigants dans les escadrons de bombardement. Ne nécessitant au départ que 366 navigants toutes les quatre semaines, l'expansion de la formation à treize escadrons de bombardiers lourds d'ici la fin de l'année faisait passer ce chiffre à 588 toutes les quatre semaines (comparativement à soixante-quatre pour les escadrons de l'ARC du *Coastal Command* et à soixante-treize pour les escadrons de chasse de l'ARC). Comme on pouvait s'y attendre, les proportions de canadianisation fluctuèrent parfois de façon importante, notamment

* Le colonel d'Aviation Martin Costello fut finalement affecté au commandement de *Castle Archdale* en octobre 1943. Seul un officier de l'ARC, le colonel d'Aviation C.R. Dunlop, qui avait commandé le 331^e Escadron (ARC) en Afrique du Nord au cours de l'été et de l'automne 1943, fut affecté au commandement d'une escadre de la RAF – la 139^e Escadre du 2^e Groupe de la 2^e Aviation tactique, de novembre 1943 jusqu'en janvier 1945.

lorsque les escadrons du 6^e Groupe se retrouvèrent avec des appareils quadrimoteurs et lorsque les pertes furent anormalement lourdes. Mais certaines des difficultés rencontrées (en particulier dans le *Coastal* et le *Bomber Command*) étaient directement attribuables au fait que tous les navigants n'étaient pas formés au Canada. Les navigateurs nécessaires aux cinq escadrons de Mosquito et de Beaufighter de l'ARC, par exemple, devaient être sélectionnés à Bournemouth et envoyés suivre un cours de télégraphie ou de radar au Royaume-Uni avant d'être affectés dans une UEO du *Fighter* ou du *Coastal Command*, alors que les mécaniciens de bord de l'ARC et du 6^e Groupe (recrutés largement parmi les non-navigants des escadrons d'outre-mer) reçurent aussi leur formation au Royaume-Uni⁷⁴.

Quand le 6^e Groupe fut formé, avec un effectif de seulement trois escadrons de bombardiers lourds, l'affectation de mécaniciens de bord n'avait pas été un problème, car le nombre de volontaires pour l'entraînement répondait facilement aux besoins de l'ARC. En fait, à cette époque, la spécialité mécanicien de bord était la plus canadianisée (74,7 %), suivie de près par celle de mitrailleur (70,7 %), alors que dans les catégories des pilotes, des navigateurs, des bombardiers et des radionavigants la canadianisation était inférieure à 60 %. Lorsque les autres escadrons commencèrent à se convertir au Halifax et au Lancaster, au cours de l'été et de l'automne 1943, le nombre de non navigants volontaires pour un transfert ne suivit pas, et le taux de canadianisation de la spécialité tomba à 23,4 %. Pour remédier à la situation, l'*Air Ministry* demanda au Canada de suivre l'exemple récent de la RAF et d'entraîner suffisamment de mécaniciens de bord pour obtenir un meilleur équilibre parmi les diplômés du PEACB, dans les autres spécialités de bombardement. Bien que les mécaniciens de bord canadiens entraînés commencèrent à arriver à Bournemouth en nombre croissant à l'été 1944, la venue de ces spécialistes ne répondit jamais à plus du tiers des besoins du 6^e Groupe⁷⁵.

Au cours de l'année 1943, le nombre même de radionavigants/mitrailleurs canadiens (WOAG) affectés au 6^e Groupe posa un problème. Alors que l'affectation de WOAG avait excédé de loin les besoins de l'ARC pendant la majeure partie de 1942 (comme moins de 400 des 2 700 WOAG outre-mer étaient nécessaires aux escadrons de l'ARC), à la fin de l'année un nombre croissant de ceux qui étaient arrivés à Bournemouth avaient terminé un cours d'entraînement opérationnel dans l'une des quatre UEO de la RAF au Canada et, en tant que tels, faisaient déjà partie d'un équipage à quatre. À la demande de la RAF, les dispositions initiales pour ces UEO transférées – trois d'entre elles entraînaient des équipages d'Hudson ou de Hampden pour le *Coastal Command* et la quatrième des équipages de Ventura pour le 2^e Groupe du *Bomber Command* – exigeaient que 45 % de leurs stagiaires soient des diplômés de la RAF du PEACB. Puisque très peu de radionavigants britanniques étaient entraînés au Canada, seuls les pilotes et les navigateurs de la RAF étaient envoyés poursuivre le cours des UEO et leurs équipages devaient être complétés par deux radionavigants des dominions – habituellement de l'ARC. Tout comme l'ARC voulait pouvoir disposer d'UEO installées au Canada, au moins en partie, pour répondre aux besoins de l'effectif de guerre national, la perspective d'entraînement d'un grand nombre d'équipa-

ges à composante RAF/ARC ne répondait pas aux objectifs d'outre-mer désirés par Ottawa, même si l'accord fut révisé pour que 85 % des stagiaires des trois UEO de défense côtière soient de l'ARC⁷⁶.

En acceptant d'affecter un plus grand nombre de navigants de l'ARC dans les UEO stationnées au Canada, le quartier général de l'Aviation avait omis de considérer le fait qu'il s'agissait d'unités de défense côtière dont les diplômés seraient affectés au *Coastal Command*, dans lequel l'ARC n'avait que quelques escadrons. Il revint à Edwards de souligner l'illogisme du nouvel accord.

Un accord a été passé avec l'*Air Ministry* afin que les deux UEO d'Hudson stationnées au Canada soient peuplées de 85 % d'ARC, 10 % de RAAF et 5 % de RNZAF. Bien que j'accepte totalement le fait que nous devons entraîner autant de personnel de l'ARC que possible dans les UEO du Canada, il m'est absolument impossible de voir ce que nous allons faire des 85 % de diplômés de l'UEO d'Hudson. Comme vous le savez, nous n'avons qu'un seul escadron d'Hudson ici, et il est évident que la majorité des gens sortant de cette unité devra être dispersée dans le *Coastal Command* parmi les escadrons de la RAF, ce qui est exactement ce que nous essayons d'éviter. Je comprends que vous en ayez besoin de quelques-uns pour vos escadrons d'Hudson, mais je ne pense pas que leurs pertes soient très élevées.

Maintenant, notre intérêt principal porte sur les bombardiers. Je pense que vous admettez que nous devons nous consacrer à ce problème. Si nous avions été consultés sur ce point, nous aurions peut-être pu arriver à un accord plus judicieux⁷⁷.

Étant donné que le besoin prédominant de l'ARC en radionavigants se situait dans le *Bomber Command*, il était normal de réorienter des WOAG canadiens des équipages mixtes RAF/ARC vers le 6^e Groupe. De plus, cette solution n'aurait que peu d'effet sur l'efficacité opérationnelle puisque l'équipement radio désuet disponible dans les UEO stationnées au Canada eut pour résultat une réduction du niveau de l'instruction donnée là-bas à tous les diplômés. Ceux-ci devaient suivre un second cours en UEO au Royaume-Uni où, selon la situation, la plupart des équipages à quatre étaient dissociés en vue de poursuivre l'entraînement sur des avions plus lourds. À la demande expresse du QGCOM, « l'*Air Ministry* acceptait en définitive de réorienter quelques équipages d'Hudson et de Ventura vers les UEO du *Bomber Command* alimentant les escadrons régis selon l'article XV », mais pendant la plus grande partie de 1943, plus de la moitié des radionavigants de l'ARC arrivant à Bournemouth, que ceux-ci appartiennent à des équipages entièrement canadiens ou pas, fut affectée au *Coastal Command* pour servir dans des escadrons de la RAF⁷⁸.

Toutefois, ces anomalies très particulières n'expliquent pas pourquoi les taux de canadianisation dans les autres spécialités du bombardement – pilotes, navigateurs, bombardiers et mitrailleurs – sont restés si faibles pendant toute l'année 1943. À la fin juillet, par exemple, il n'y avait que 68 % de pilotes, de navigateurs et de bombardiers, et 72 % de mitrailleurs membres de l'ARC dans les escadrons de bombardement canadiens. De plus, alors que le 6^e Groupe recevait 1 211 pilotes, navigateurs, bombardiers et mitrailleurs entre les mois de juillet et septembre, seulement 890 d'entre eux, soit 73,5 %, étaient de l'ARC. Cependant,

au cours de la même période, 1 044 navigants canadiens de ces catégories furent affectés dans les escadrons de la RAF du *Bomber Command* – preuve évidente d'un surplus abondant. Même parmi les radionavigants de l'ARC, seulement quarante-sept des soixante-six affectés au *Bomber Command* allèrent dans des escadrons de l'ARC^{*79}.

L'indifférence relative du *Bomber Command* pour la canadianisation fut nettement prouvée à la mi-juin 1943, quand il désigna une troisième UEO pour soutenir le 6^e Groupe. Puisque aucun plan n'avait été fait pour alimenter en équipages canadiens la 24^e UEO avant qu'elle ne soit transformée en unité de soutien des Canadiens, pendant tous les mois de juillet et d'août, ses diplômés à prédominance de la RAF furent affectés dans les escadrons du 6^e Groupe. En réponse à une plainte d'Edwards, l'AMP expliquait que son état-major avait « désiré retirer cet élément non canadien du 6^e Groupe pour le mettre dans le 4^e Groupe, mais que le *Bomber Command* et les responsables (organisation et planification) de l'*Air Ministry* avaient protesté si violemment qu'il avait fallu abandonner la proposition et qu'on avait finalement décidé, en accord avec votre quartier général, que puisque ces navigants étaient nécessaires au 6^e Groupe pour compléter ... l'expansion de celui-ci, ils ne devraient pas être retirés ». La leçon fut retenue et cette erreur ne fut pas répétée quand la 82^e UEO fut désignée pour soutenir le groupe canadien en septembre. Même si des équipages de l'ARC y furent immédiatement affectés, ses diplômés n'allèrent dans le 6^e Groupe que lorsque des équipages à prédominance canadienne commencèrent à être diplômés en décembre⁸⁰.

Le manque de progrès évident de la canadianisation des escadrons de l'ARC, en dépit d'un surplus également flagrant en navigants de l'ARC, poussa Edwards à aborder la question une fois de plus avec l'*Air Ministry*, mais la réponse qu'il reçut ne différa pas beaucoup de celles que le quartier général d'outre-mer avait reçues depuis le début de 1942⁸¹. « Je suis désolé de voir que vous n'êtes pas satisfait des progrès de la canadianisation, » faisait remarquer Sutton. « Je peux vous assurer que nous faisons tout ce que nous pouvons pour que cette politique soit mise en œuvre dans les délais les plus brefs possible sans avoir d'effets contraires sur l'effort opérationnel. J'espérais m'être clairement expliqué en disant que ce n'était pas un processus qui donnerait des résultats rapides et que les progrès seraient graduels. Dans ces circonstances, je ne pense pas que les résultats soient insatisfaisants compte tenu des nombreuses circonstances agissant contre ça⁸². »

Néanmoins, la formation d'un groupe de bombardement canadien, avec son réseau d'UEO de soutien et d'unités de conversion sur bombardier lourd (HCU), avait finalement créé une structure qui pouvait simplifier le processus de

* Un rapport sur la canadianisation rédigé en automne 1943 par le colonel d'Aviation Denton Massey mentionnait un léger déficit en mitrailleurs, mais ces calculs étaient fondés sur l'équipement de dix-huit escadrons de bombardiers lourds à partir du 1^{er} janvier 1943 quand l'ARC n'avait que trois escadrons de bombardiers lourds et huit escadrons de bombardiers moyens. Au cours des vingt premières semaines de 1943, par exemple, Massey établissait les besoins du 6^e Groupe à 1 088 mitrailleurs, tandis qu'il n'en comptait réellement que 420 au total.

canadianisation, à condition que le *Flying Training Command* affectât des navigants de l'ARC dans les UEO du 6^e Groupe. Et au mois de septembre 1943, des signes indiquaient que le processus était en marche, puisque 93 % des pilotes, navigateurs et bombardiers diplômés des trois UEO du 6^e Groupe étaient de l'ARC. Pour les mitrailleurs et les radionavigants, les progrès étaient moins satisfaisants. Même s'il y avait eu un approvisionnement abondant en équipages de toutes spécialités, sauf les mécaniciens de bord, au cours des trois derniers mois de 1943, le taux de canadianisation dans les escadrons de bombardement de l'ARC ne s'améliorait que d'un maigre 3 %, pour atteindre 62,6 % à la fin de l'année⁸³.

On pouvait encore apporter des améliorations. La façon d'y arriver fut soulignée par le colonel d'Aviation Denton Massey, qui (en juillet) avait été chargé par Edwards « d'enquêter et de rendre compte sur l'état actuel de la canadianisation ». Ayant terminé son travail en novembre, Massey identifia une complication unique mais très « surnoise ». « Les affectations des navigants du 3^e CRP (ARC) directement dans des HCU (unités de conversion au bombardier lourd), pour le *Bomber Command*, ou dans des escadrons pour les *Coastal* et *Fighter Commands*, sont complètement entre les mains de la RAF. Les responsables des affectations de l'ARC n'ont officiellement aucune autorité sur ces mouvements, en vertu des pouvoirs qu'ils détiennent, ils mènent seulement une activité de « surveillance des archives ». L'influence que le personnel des affectations de l'ARC exerce est tout au plus due à la bonté de ceux qui détiennent l'autorité réelle dans la RAF. » Par conséquent, la solution consistait à établir une chaîne d'entraînement tout à fait canadienne au Royaume-Uni – y compris quatre UPA d'égale importance – avec les affectations « entièrement dans les mains d'une direction des affectations des navigants de l'ARC », afin qu'il n'y ait que les navigants canadiens qui aillent dans les UEO canadiennes. Il concluait en déclarant que c'était la seule façon d'assurer « le succès de la canadianisation »⁸⁴.

Edwards avait nommé Massey à cette tâche et l'on pouvait penser qu'il approuverait ces conclusions, mais la mauvaise santé du ci-devant mit fin à sa carrière et, le 1^{er} janvier 1944, le maréchal de l'Air L.S. Breadner, qui avait voulu depuis longtemps une affectation à Londres, devint le commandant supérieur en chef de l'ARC outre-mer⁸⁵. L'ancien chef de l'état-major de l'Air, qui, à la demande de Power, avait constamment pressé Edwards d'accélérer le rythme de la canadianisation, devait toutefois rapidement revenir à la formule qu'il avait adoptée quatre ans auparavant, quand le renforcement de l'identité nationale de l'ARC d'outre-mer n'avait été tout au plus qu'un problème mineur. Les conclusions éminemment sensés de Massey demandant le contrôle de l'ARC sur les affectations étaient la meilleure garantie de la canadianisation. Il n'en tint aucun compte, déclarant à Ottawa, le 5 février, que la proposition était « non rentable parce que l'*Air Ministry* s'en occupait déjà »*. De même, quand Power lui

* À la page 299 d'*Armes, hommes et gouvernements*, C.P. Stacey écrit : « Les commentaires de l'officier commandant en chef de l'Air joints à la fin du rapport complet de Massey appartiennent à Edwards. Comme ces commentaires désapprouvent un certain nombre des suggestions de Massey et sont à l'opposé des déclarations répétées d'Edwards et des recommandations de son propre personnel du quartier général en décembre 1943, il semble plus probable qu'elles

demanda de faire des commentaires sur « des modifications proposées à l'accord sur le PEACB », avant sa réunion avec Balfour, pour décider jusqu'où l'on pourrait aller dans la réduction de la taille du PEACB, Breadner répondit qu'il « ne recommandait, à l'heure actuelle, aucune discussion sur n'importe quel article de ce domaine avec Balfour » confirmant sa satisfaction sur la façon dont l'*Air Ministry* traitait les aviateurs de l'ARC⁸⁶.

On ignore pourquoi Power ne tenta pas d'obtenir le contrôle canadien sur les affectations quand il s'assit avec Balfour. Selon ce dernier, l'ambiance de leurs discussions, « bien qu'agréable sur le plan personnel », fut néanmoins « officiellement dure et extrêmement nationaliste ». La « tendance de la pensée des Canadiens est de durcir le ton pour obtenir un plus grand contrôle du personnel au cours du reste de la guerre avec l'Allemagne et sans aucun doute les amener à demander la responsabilité opérationnelle de toutes les unités canadiennes dans la seconde phase de règlement des conflits en Europe et au Japon ... La demande ferme d'éliminer les termes de sauvegarde négociés avec difficulté lors de la dernière conférence indiquant que des convenances opérationnelles doivent limiter les activités possibles du QG de l'ARC à Londres est la plus sérieuse »⁸⁷.

Power soutint que « ces termes étaient trop indéfinis pour être pratiques. On peut les utiliser n'importe quand pour bloquer l'octroi de nos demandes. Comme la RAF conserve la décision finale pour des raisons d'efficacité opérationnelle, nous n'avons aucune chance, et il faut changer de méthode. C'est à nous de décider des conditions de service de notre personnel et d'avoir le dernier mot quant à l'endroit où il servira »⁸⁸. Bien qu'il ait « souhaité qu'une décision pour raison d'efficacité opérationnelle soit définitivement du ressort des Canadiens », Power accepta enfin, « après des discussions longues et parfois houleuses », que « la décision finale quant à l'efficacité opérationnelle fasse l'objet de discussions entre l'ARC et la RAF ». Si le Canada a étendu son contrôle sur les aviateurs de l'ARC au point que des questions telles que le rapatriement, la durée du tour de service et les brevets d'officier étaient maintenant de la compétence unique d'Ottawa, et si l'accord amendé stipulait que les aviateurs de l'ARC servant dans des unités de la RAF n'y étaient que détachés et pouvaient être rappelés sur demande avec un préavis de deux mois, pour sa part, la RAF se réserva un droit similaire pour les aviateurs britanniques détachés dans des unités de l'ARC. La longueur des périodes de service opérationnel et non opérationnel fut aussi précisée, en même temps qu'une nouvelle disposition qui « prévoyait qu'à la fin d'une période de service opérationnel, tout le personnel de l'ARC serait mis à la disposition de l'officier commandant en chef de l'ARC outre-mer » qui, après consultations avec le commandant en chef concerné, « placerait à la disposition

furent pas écrites par l'officier commandant en chef de l'Air sortant. Breadner concluait aussi sa lettre du 5 février à Power en déclarant que « des commentaires particuliers sur les recommandations sont joints au rapport complet », ce qui est bien le cas. Il n'existe aucune indication semblable qu'Edwards ait jamais commenté le rapport. En fait, le journal de marche du quartier général canadien outre-mer mentionne que le rapport de Massey ne fut pas soumis avant le 24 janvier 1944, longtemps après le retour d'Edwards au Canada. Par conséquent, il est probable que les commentaires que Stacey attribue à Edwards étaient plutôt ceux de Breadner.

de la RAF le personnel voulu selon les besoins pour des tâches d'entraînement » dans la même proportion que l'équivalent en navigants de l'ARC dans les quelque quatre-vingt-dix escadrons « de première ligne ». Enfin, l'accord créa aussi un comité mixte de démobilisation pour superviser la démobilisation rapide du personnel de l'ARC servant dans des unités de la RAF⁸⁹.

Ces développements concernant l'aviation d'outre-mer furent importants. Le processus de canadianisation fut vraiment relancé et l'attitude britannique vis-à-vis du service canadien secouée, lors des discussions portant sur le rôle de l'ARC dans la « seconde phase » de la guerre, à la suite de la défaite de l'Allemagne. Quelques escadrons canadiens feraient partie des forces d'occupation en Europe, mais « surtout ils seraient constitués en une aviation canadienne complètement intégrée, prête à servir là où le gouvernement canadien pourrait le décider ». Pour mener cette politique, « le personnel de l'ARC qui est actuellement détaché dans la RAF serait remis en une seule fois à la disposition inconditionnelle et totale du gouvernement canadien »⁹⁰. Dans cette déclaration tirée d'un aide-mémoire en date du 10 février remis à Harold Balfour, Ottawa indiquait clairement que les effets prolongés de l'article XIV de l'accord d'origine du PEACB de 1939, qui avait placé les navigants canadiens « à la disposition du gouvernement du Royaume-Uni », n'auraient plus cours après la défaite de l'Allemagne et que l'ARC deviendrait une fois encore une aviation autonome – bien qu'avec un excédent de personnel et un déficit en unités constituées.

Ayant espéré utiliser des navigants canadiens pour réduire l'engagement de la RAF dans la seconde phase, l'*Air Ministry* fut surpris par la détermination du Canada à créer une « force indépendante » dans la guerre contre le Japon, en partie parce que « cela dépassait largement ce que l'état-major de l'Air britannique avait en tête ». Mais il reconnaissait qu'« au niveau des principes, l'autonomie de l'ARC au cours de la seconde phase était difficile à rejeter », et qu'en fin de compte, Whitehall devait accepter que le contrôle de l'*Air Ministry* sur les aviateurs canadiens – même ceux qui se trouvaient dans les escadrons de la RAF – touchait à sa fin⁹¹. Chaque commandant fut prévenu en bonne et due forme que, « pour la guerre contre le Japon, on aurait « une aviation canadienne totalement intégrée et prête à servir là où le gouvernement canadien pourrait le décider » », et pour cette raison « à la conclusion des hostilités avec l'Allemagne, tout le personnel de l'Aviation royale du Canada devrait être remis à sa disposition de façon inconditionnelle ».

Les demandes actuelles du gouvernement canadien représentent une étape de plus dans un progrès logique vers la formation d'une aviation canadienne totalement intégrée. Le nombre d'unités de l'Aviation royale du Canada a atteint un point tel que le gouvernement du Royaume-Uni ne peut que reconnaître – et a reconnu – la validité des arguments canadiens, puisqu'ils sont présentés par un dominion autonome au nom de ses propres nationaux...

Le Conseil [de l'Air] sait qu'il peut y avoir des difficultés administratives à mettre en pratique les dispositions révisées, mais il compte sur votre soutien total pour pallier ces difficultés et mettre en œuvre les accords intergouvernementaux. Tous les efforts doivent être faits par les intéressés pour s'occuper rapidement et avec soin des instruc-

tions qui seront publiées et pour les observer à la lettre et dans l'esprit. Cela est de la plus haute importance puisque le gouvernement canadien nous avait indiqué que, selon lui, il y avait eu, par le passé, des cas de retards déraisonnables dans l'application des accords signés. Il ne fait aucun doute qu'il y a eu de véritables mésententes et que, à l'avenir, on ne pourra pas se permettre l'ombre d'une mésentente, laquelle pourrait avoir des conséquences sur les relations excellentes qui ont été établies entre les deux forces ou les liens étroits qui existent entre les deux gouvernements et les deux peuples⁹².

Cette nouvelle attitude donna un élan final à la canadianisation des escadrons régis selon l'article xv et un nouveau délai au processus de « désactivation ». Puisque les équipages de l'ARC ne seraient pas disponibles pour renforcer la RAF au cours de la guerre contre le Japon, en fin de compte, les Britanniques avaient un motif valable pour canadianiser des unités de l'ARC si ce n'est pour d'autres raisons que de réduire le nombre d'aviateurs canadiens qui devraient être « dégagés » des unités de la RAF à la fin de la guerre en Europe⁹³. Après avoir fait peu ou pas de progrès pendant presque deux ans, la canadianisation était maintenant florissante. D'un modeste 66,8 % en décembre 1943, les navigants canadiens dans les escadrons de l'ARC passèrent à 77,1 % en juin 1944 et à 85,2 % à la fin de l'année. Le 31 mars 1945, alors que la guerre en Europe approchait rapidement de sa fin, la proportion de canadianisation atteignait 88,2 %.

Au tout début de 1944, toutefois, l'ARC regardait bien au-delà de la question de canadianiser ses quarante-quatre escadrons régis selon l'article xv et, avec un œil sur les engagements dans le Pacifique, elle cherchait à concentrer les navigants canadiens excédentaires dans un nombre relativement faible d'unités « désignées » de la RAF. Ayant été pour la première fois soulevée par J.L. Ralston dès 1940, et réaffirmée, bien que vaguement, dans l'accord sur l'entraînement aérien d'Ottawa en 1942, cette idée n'était pas nouvelle, mais ce ne fut pas avant l'été de 1943 que des accords furent passés pour choisir quatre-vingt-treize escadrons de la RAF en vue d'absorber l'excédent en navigants canadiens. C'est seulement après que Power et Balfour en eurent discuté, en février 1944, que des instructions d'affectations particulières furent diffusées dans la plupart des commandements de la RAF⁹⁴.

L'idée ne fut jamais vraiment admise à Londres, le directeur général (organisation) (DGO) de l'*Air Ministry* ayant déclaré au *Fighter Command*, à la fin du mois d'août 1943, que « c'est une opération politique qui nous a été imposée par les gouvernements des dominions. Nous comprenons combien ce sera ingrat pour l'opinion de chacun d'entre vous, mais nous devons y faire face. Ces escadrons « désignés » seront des escadrons normaux de la RAF, dans tout le sens du terme, et il n'y aura pas de différence entre eux et les autres escadrons de la RAF, de toute façon ... Le but immédiat du D[irecteur] G[énéral]-P[ersonnel] sera d'être prêt à affecter de 30 à 40 % de navigants canadiens dans chaque escadron « désigné » »⁹⁵.

La proposition manquait aussi de précision. Sachant peut-être que l'ARC pouvait compléter environ quatre-vingt-dix escadrons au total en navigants canadiens – y compris les quarante-quatre escadrons régis selon l'article xv – Edwards s'était demandé si « nous n'en avons pas pris de trop » lorsque le

chiffre de quatre-vingt-treize fut choisi pour des escadrons désignés. Le résultat étant que, si les navigants canadiens étaient répartis également parmi eux, cela équivaldrait précisément à ce qu'avait prévu le DGO, chacun d'eux ayant un effectif de l'ARC quelque peu inférieur à la moitié. En fait, quand Power et Balfour se rencontrèrent en février 1944, l'absence de clarté entraîna une confusion énorme. Ayant tout juste établi une réduction du PEACB au point où le plan ne supporterait qu'un total de quatre-vingt-treize escadrons de l'ARC – et déclarant, en même temps, que les quatre-vingt-treize escadrons avaient des chances de représenter l'engagement de l'aviation du Canada dans la seconde phase de la guerre – pendant quelque temps, le ministre canadien ne put décider si, dans les quatre-vingt-treize escadrons « désignés », on comptait réellement les quarante-quatre unités de l'ARC déjà stationnées outre-mer ou si les quatre-vingt-treize venaient tous en supplément des effectifs des escadrons régis selon l'article xv du Canada, ce qui donnerait un total général de 137. Par ailleurs, il n'était pas du tout troublé par le but ultime à l'effet que les escadrons devraient être canadianisés aussitôt que possible et de façon idéale à « 100 % ». Bien que cela fût clairement impossible si les 137 escadrons devaient être pris en compte, il fut décidé, à la fin de la journée, qu'après tout il y aurait quatre-vingt-treize escadrons désignés, mais quarante-neuf d'entre eux auraient la priorité sur les navigants canadiens en excédent. Power espérait qu'eux, au moins, seraient à 100 % canadiens⁹⁶.

L'*Air Ministry* ne voulait en aucune façon faire de telles promesses et, contrairement à un engagement initial de Balfour, il ne désirait que « 100 %, ou un nombre aussi proche de ce pourcentage que possible, de navigants de l'ARC diplômés soient affectés à des escadrons régis selon l'article xv et à des escadrons désignés de la RAF ». De plus, il existe des preuves flagrantes que des personnes clés au sein de l'*Air Ministry* voulaient éviter une situation dans laquelle des escadrons désignés de la RAF deviendraient canadianisés à un tel point qu'ils pourraient réclamer un commandant de l'ARC, par exemple⁹⁷.

Dans le *Coastal Command*, où le processus de canadianisation avait souvent été « léthargique », les officiers de l'état-major de l'ARC se rendirent à l'évidence que le problème venait maintenant de Whitehall.

Le *Coastal Command* a reçu de l'*Air Ministry*, dans le premier cas, en novembre 1943, des conseils sur cette politique. Le commandement soumit rapidement des recommandations pour des escadrons désignés ... Personne dans le commandement n'émit une quelconque protestation sur la politique. Elle fut acceptée calmement.

En mai 1944, l'*Air Ministry* demanda au commandement de choisir dans la liste des escadrons désignés trois escadrons qui recevraient leur désignation en priorité. Cela fut rapidement fait, sans émettre de protestation.

Il apparaît maintenant que quelqu'un de l'*Air Ministry* (probablement au niveau du Conseil de l'Air) a « invité » ce commandement à s'objecter contre cette politique et à demander d'urgence que les navigants de l'ARC ne soient pas autorisés à être affectés à n'importe quel escadron particulier de la RAF, au-delà de 50 % de ses effectifs.

Des représentants de l'*Air Ministry* prévinrent des officiers supérieurs du *Coastal Command* qu'à la suite des discussions du colonel Balfour au Canada, on avait l'inten-

tion d'amener ces escadrons désignés à 100 % de navigants de l'ARC. À son retour, la RAF lui fit remarquer qu'il n'était pas souhaitable pour des raisons disciplinaires et d'autres que les équipages soient composés à 100 % de Canadiens et le reste du personnel venant de la *Royal Air Force*. En d'autres termes, la RAF tente de bloquer une politique qui aurait pour résultat de voir quelques non-navigants de la RAF de ces unités passer sous le commandement d'officiers de l'ARC. D'autre part, ils ont du mal à comprendre le ressentiment de l'ARC vis-à-vis de la situation actuelle et son alternative qui consiste à répartir un si grand nombre de navigants de l'ARC en excédent pour répondre aux besoins des unités de l'ARC dans un si grand nombre d'unités, au point où ces navigants doivent toujours être en minorité et sous le commandement d'officiers de la RAF⁹⁸.

Pour Breadner, c'était une bonne raison de protester : mais sous son commandement, le QGCOM ne remua que rarement le petit doigt pour défendre la politique canadienne. Il semble qu'aucune plainte n'ait été formulée.

Il n'est pas surprenant, alors, que le niveau de concentration de Canadiens dans les escadrons désignés était bien inférieur à celui que Power avait en tête. Le 31 mars 1945, au moment où les effets de la politique auraient dû être les plus prononcés, seulement 2 001 des 4 524 navigants de l'ARC servant encore dans des escadrons de la RAF avaient été affectés à des unités désignées et le nombre des navigants canadiens approchait des 45 % dans seulement un petit nombre d'entre elles. Dans des escadrons de monoplaces, où la concentration aurait dû être la plus facile, la politique était quasiment ignorée si bien que trois quarts des Canadiens servaient en fait dans d'autres escadrons que ceux désignés et seulement un ou deux dans chacune des unités désignées. Le dossier du *Coastal Command* était aussi faible, présentant peu de différence entre le nombre de Canadiens des unités désignées ou non désignées, même dans les escadrons de *Liberator* et d'Halifax, où il y avait suffisamment d'équipages de l'ARC pour canadianiser totalement les trois escadrons qui avaient été désignés. Le *Bomber Command* fit mieux dans les 3^e et 4^e Groupes; mais le 1^{er} Groupe, qui avait la plus haute proportion de Canadiens en dehors du 6^e Groupe, les avait répartis de façon égale, tandis que le 5^e Groupe semblait ne pas être au courant de la politique⁹⁹.

De plus, même une telle politique mise en œuvre imparfaitement payait de retour, au moins en théorie, quand en mai 1944, l'*Air Ministry* proposa de convertir un certain nombre d'escadrons désignés en unités de l'ARC comme moyen de persuader le Canada d'affecter des non-navigants supplémentaires au Royaume-Uni. (Il y avait alors une pénurie sérieuse de main-d'œuvre dans tous les services britanniques.) Power, en fin de compte, autorisa Breadner à négocier le transfert de quatorze escadrons afin de répondre à la contribution de l'ARC, à la « seconde phase » révisée récemment, de cinquante-huit escadrons. Toutefois, les discussions en étaient encore à l'étape préliminaire quand, en septembre, les engagements de la seconde phase du Canada furent un peu plus restreints¹⁰⁰. Le rapatriement rapide devint la principale préoccupation du QGCOM et, en décembre, tout le personnel qui n'était pas immédiatement nécessaire à d'autres tâches outre-mer fut renvoyé au Canada. Cela eut pour conséquence un déclin graduel

de la taille de l'ARC d'outre-mer qui avait atteint un maximum de 64 382 en octobre 1944, même si le nombre de navigants dans les escadrons opérationnels resta constant¹⁰¹.

Alors qu'il travaillait encore à la planification de la seconde phase en février 1945, le QGCOM se trouva impliqué dans une dernière dispute politique anglo-canadienne quand le commandant en chef du *Bomber Command* prit unilatéralement la décision d'allonger la durée de la première période de service opérationnel de ses équipages de bombardiers, laquelle passa de trente à trente-six sorties. Bien que sir Arthur Harris répondît à la pénurie menaçante de personnel (causée par des réductions dans les capacités des UEO pour permettre le transfert de non-navigants de la RAF à l'armée), sa mesure violait les termes de l'accord Balfour-Power, qui exigeaient des consultations intergouvernementales avant de pouvoir modifier les conditions de service. Typiquement, toutefois, Breadner ne dit rien et ce fut au nouveau ministre de la Défense nationale pour l'Air, Colin Gibson*, de présenter des objections qui, du point de vue d'Ottawa, étaient très raisonnables. Comment pouvait-on s'attendre à ce que le public comprenne le besoin d'allonger le service opérationnel du *Bomber Command* quand il y avait un surplus d'équipages entraînés au Canada dont on avait refusé l'affectation opérationnelle au Royaume-Uni?¹⁰²

Sachant qu'il « n'avait pas le droit de poursuivre l'application de la prolongation des périodes de service au personnel de l'ARC » après qu'Ottawa eut refusé cette autorisation, le Conseil de l'Air britannique publia des instructions pour annuler la décision de porter à trente-six les sorties des équipages de l'ARC du *Bomber Command* ; mais Harris n'en tint pas compte, prétendant que « ce sont les subordonnés qui l'emportent maintenant sur les chefs », ce qui « résulte de la totale « désaffection » de la *Royal Air Force* ». Le problème « doit faire l'objet d'une mise au point au niveau le plus élevé », et, si les Canadiens refusent d'appliquer cette ligne de conduite, il faut ignorer leurs désirs. Sir Charles Portal accepta, demandant qu'il soit « clairement indiqué aux Canadiens que leur refus de s'entendre avec nous signifierait la réduction de nos efforts dans le bombardement. Leur refus resterait à jamais dans les dossiers »¹⁰³.

La question fut enfin résolue le 14 mars lors d'une réunion entre Portal, Harris et Breadner, quand ce dernier expliqua qu'il avait reçu l'autorisation de Gibson d'accepter un système de « points » semblable à celui qui avait été en vigueur l'été précédent. Ce compromis fut accepté par les officiers britanniques, à condition que « le taux [de points] soit fixé de telle façon qu'on puisse exiger des équipages qu'ils effectuent, en moyenne, environ trente-cinq sorties réelles ». Cela permettait à Breadner « d'expliquer à son gouvernement que les ajustements en « points » avaient été retenus pour pouvoir suivre l'évolution de la situation et que, bien qu'on ait augmenté quelque peu les risques courus par les équipages, cela n'avait rien de comparable avec ce que l'on avait connu dans les pires moments, lorsque les affectations opérationnelles avaient été fixées au niveau actuel sur la base des sorties ». Toutefois, comme les combats sur le continent tiraient rapidement à leur fin, le système de « points » accepté devien-

* C.G. Power avait démissionné du Cabinet en novembre 1944 sur le sujet de la conscription.

drait inutile avant qu'il ne puisse être appliqué. Et, le 15 avril, High Wycombe publia des instructions réduisant la durée de la première période de service opérationnel à trente sorties avant la fin du mois. Même ainsi, le *Bomber Command* a calculé que vingt-neuf membres de l'ARC avaient été tués ou capturés au cours de sorties de la première période de service opérationnel au-delà de la limite de trente par période¹⁰⁴.

Ce fut le dernier conflit de Breadner en tant qu'officier supérieur commandant en chef, avant qu'il ne soit remplacé par le maréchal de l'Air G.O. Johnson, le 1^{er} avril 1945. Avec la reddition de l'Allemagne en mai, la tâche principale de Johnson fut de superviser le rapatriement du personnel de l'ARC et d'administrer la contribution de treize escadrons de l'ARC aux forces aériennes britanniques d'occupation (en Allemagne). Après la dissolution du dernier escadron de l'ARC servant dans ces forces, le QGCOM fut, lui aussi, dissous, le 22 juillet 1946¹⁰⁵.

Le dépeçage d'un tigre de papier (1943-1945)

En octobre 1944, le Premier ministre Mackenzie King déclara au Comité de guerre du Cabinet que « le Canada ne possède pas un acre de terrain ou de propriété en Orient ». Et mis à part les citoyens de la Colombie-Britannique – et peut-être les familles des soldats perdus à Hong-Kong près de trois ans auparavant – les Canadiens ne pensaient pas un seul instant au Pacifique et à la guerre contre le Japon¹.

Ce n'était pas le cas au ministère de la Défense nationale et plus particulièrement au quartier général de l'Aviation (QG(Avn)), où la question de savoir ce que devrait faire le Canada dans la seconde phase de la guerre – l'occupation de l'Allemagne et la poursuite de la guerre contre le Japon – était largement envisagée comme une occasion de réparer les injustices liées à l'article xv et le processus décevant de la canadianisation de l'Aviation stationnée outre-mer. Dès novembre 1943, Power avait expliqué que dans le cadre de notre participation à la campagne contre le Japon, Ottawa aurait la chance de « ramener nos hommes dans nos escadrons sous notre commandement » pour la phase finale de la guerre².

Et cela devait s'effectuer sur une grande échelle. Lorsque King discuta un peu plus du sujet avec son ministre de l'Air en janvier 1944, Power exprima le désir de fournir soixante à soixante-dix escadrons. La marine, aussi, pouvait jouer « un rôle de premier plan », mais tous les deux furent d'accord pour dire « qu'il n'y avait vraiment pas de place pour envoyer une armée dans le Pacifique ». Malgré cela, le Premier ministre doutait de l'enthousiasme du pays « à entrer en guerre contre le Japon », et il était encore plus sûr que « nous ne tirerions pas grand chose de ce que nous ferions, que ce soit de la part des États-Unis ou de la Grande-Bretagne ». Le Canada apporterait sa contribution – il l'avait toujours fait, et King reconnut « l'obligation de partager [cette responsabilité] avec ... les Britanniques, les Américains et les Australiens » – mais, en janvier 1944, il préférait agir avec modestie. À ce moment-là, la taille et la nature de l'engagement du Canada étaient moins importantes que de faire connaître aux Britanniques la détermination d'Ottawa de décider où et sous quel commandement les Canadiens serviraient. Power fit remarquer plus tard : « Nous ne pouvions pas attendre la décision de l'*Air Ministry* pour savoir si un escadron [RAF] donné, comptant certains ... effectifs de l'ARC et stationné, par exemple, en Égypte ou

Birmanie, y resterait. L'avenir des jeunes Canadiens, je l'ai dit, ne doit pas dépendre du bon plaisir et des intérêts du gouvernement de tout autre pays »³.

Ce fut le message que Power adressa, avec l'approbation du Premier ministre, à son homologue britannique qui était encore à l'époque sir Archibald Sinclair, le 18 janvier 1944. Tout en cherchant le dégagement et le rapatriement, au bon moment, des aviateurs canadiens dans les escadrons de la RAF – pour permettre « la démobilisation anticipée » de ceux qui le souhaitaient et pour leur éviter de servir dans des unités britanniques au cours de la seconde phase – Power fixa les limites de l'engagement du Canada dans la guerre en Extrême-Orient. Non seulement il devra être en rapport avec « notre position en tant que puissance du Pacifique », avec notre appartenance au Commonwealth et avec la proximité des États-Unis, mais, pour garantir qu'il est déterminé « par la politique étrangère souhaitée par notre pays », il n'y aura pas de prise de décision hâtive pour placer des forces canadiennes sous le contrôle des Britanniques ou les envoyer sur un théâtre d'opérations (Asie du sud-est, par exemple) où les intérêts britanniques dominent⁴.

Balfour, parlementaire britannique et sous-secrétaire d'État à l'Air, rencontra la même attitude quand il arriva à Ottawa en février pour discuter de la réduction du PEACB. De son point de vue, le ministre canadien fut « menaçant et officiellement nationaliste à l'extrême ». Les discussions révélèrent qu'Ottawa « durcissait sa position pour obtenir un contrôle général plus grand du personnel au cours de la dernière phase de la guerre avec l'Allemagne et en viendrait, sans aucun doute, à demander la responsabilité opérationnelle de toutes les unités canadiennes au cours de la seconde phase de maintien de l'ordre en Europe et du conflit avec le Japon ». En pareilles circonstances, la réunion avec Power avait été « aussi amusante que de marcher sur des charbons ardents »⁵.

Bien que les diminutions dans le PEACB aient eu pour but de répondre aux besoins réduits de la seconde phase, Balfour n'avait jamais eu l'intention de soulever, auprès des Canadiens, la question de l'engagement dans la guerre du Pacifique. Toutefois, il n'eut pas vraiment le choix quand Power lui remit un aide-mémoire résumant les intentions du gouvernement canadien. Revu par le Premier ministre et approuvé par le Cabinet, cet aide-mémoire signifiait très clairement que toute force du Canada qui pourrait être envoyée dans le Pacifique serait organisée sur une base strictement nationale; l'appartenance du Canada au Commonwealth britannique étant présentée seulement comme l'un des nombreux facteurs qui détermineraient la participation du pays à la phase deux. Il y avait, en fait, un certain nombre de considérations telles que la défense de la côte du Pacifique et des problèmes d'approvisionnement et de matériel, qui « pouvaient pousser le Canada à jouer son rôle dans la guerre contre le Japon en très étroite coopération avec les États-Unis, sous toutes ses formes, dans certaines zones opérationnelles ». Par conséquent, il fallait comprendre que « lorsque la guerre avec l'Allemagne serait terminée, le personnel de l'ARC qui était détaché dans la RAF reviendrait tout d'un coup, réellement et inconditionnellement, à la disposition du gouvernement canadien [et] tout le personnel de l'ARC serait regroupé dans des unités ou formations nationales »⁶.

En négociant l'accord Balfour-Power, Ottawa précisa donc que l'entraîne-

ment aérien serait structuré de telle façon que le pays ait « à sa disposition, après la période de déploiement à la fin de la guerre contre l'Allemagne, une Aviation canadienne totalement intégrée et disponible pour servir là où le gouvernement canadien pourrait décider qu'elle serait le plus utile aux intérêts du Canada, du Commonwealth et des Nations unies ». Pour King, ce fut « la déclaration la plus ferme faite à ce jour sur la position du Canada en tant que nation, demandant d'avoir voix égale au chapitre des problèmes qui concernaient ses propres forces »⁷.

Il est bien évident que le plan canadien ne fut pas apprécié à Londres. Le processus de dégagement de l'ARC de la RAF « prendrait quelque temps et causerait une certaine désorganisation dans la période d'après-guerre avec l'Allemagne et bien entendu ... influerait sur les décisions et les plans de l'état-major de l'Air britannique en cours d'élaboration à l'heure actuelle ». En particulier, il désorganiserait des plans de « ... participation canadienne sur tous les théâtres d'opérations, au cours de la phase japonaise, dans les domaines intérieurs, européens et du Sud-Est asiatique. Ils avaient permis d'atteindre un effectif considérable d'escadrons canadiens à 100 %, qui pouvaient sans aucun doute, dans certaines circonstances, être regroupés en petites formations canadiennes sur le modèle de l'organisation de la RAF ; mais aussi, en dehors de ces formations, des contingents appréciables de personnel de l'ARC dans nos propres escadrons, sur lesquels la RAF comptait dans une grande mesure pour maintenir ses effectifs »⁸.

Toutefois, l'état-major de l'Air réalisa qu'il « devait reconnaître le droit de principe du gouvernement canadien de se fixer un tel objectif ». Tout en acceptant que l'ARC mette en ligne une force « autonome et indépendante » contre le Japon, Whitehall espérait néanmoins que « dans ce cas nous devrions voir s'ils sont prêts à être raisonnables dans l'exercice du contrôle qu'ils réclament après la défaite de l'Allemagne ». De plus, Power avait assuré à Balfour « qu'il n'était pas question que le Canada ne veuille pas, dans la phase d'après-guerre avec l'Allemagne, placer son aviation sous le commandement stratégique de la *Royal Air Force* ». Des assurances semblables furent données à Malcolm MacDonald, le haut-commissaire britannique à Ottawa : Power préférait poursuivre aux côtés de la Grande-Bretagne après la défaite de l'Allemagne, parce qu'on était « en famille. Il vaut mieux avoir affaire à ceux que l'on connaît »⁹.

Quelle avait été, alors, la signification de l'aide-mémoire remis à Balfour le 10 février? Arnold Heeney, le secrétaire influent du Cabinet, craignit qu'il ne soit pris tout simplement comme une autre demande de statut, purement pour la forme, « plutôt que comme un avertissement sur l'intention du gouvernement canadien d'avoir et d'exercer son choix en totale liberté » lorsqu'il déciderait de la taille de ses forces et des théâtres d'opérations sur lesquels elles seraient utilisées. Quand le Cabinet se réunit le 22 février pour approuver l'accord Balfour-Power, Heeney présenta cette affaire, en soulignant les contradictions qui existaient entre la demande d'indépendance du 10 février et le fait que les quarante-sept escadrons de l'ARC désignés pour le Pacifique étaient tous destinés à l'*Air Command* en Asie du sud-est. (Du total de quatre-vingt-treize escadrons de la phase deux, quarante-six resteraient en Europe.) Le secrétaire du Cabinet

obtint l'effet désiré. King déclara « avec force » que quatre-vingt-treize escadrons étaient excessifs et s'objecta à l'idée même d'un engagement en Asie du sud-est – même si le 413^e Escadron et plus de 1 300 hommes servaient déjà sur ce théâtre d'opérations – quand les intérêts du Canada se trouvent dans la zone du Pacifique qui est plus proche du pays¹⁰.

Par la suite, les Britanniques furent informés qu'Ottawa ne se sentait pas engagé par le nombre de quatre-vingt-treize escadrons présenté lors des discussions Balfour-Power et que, pour l'instant, il n'y aurait aucun engagement sur la nature ou l'étendue de la participation canadienne dans la guerre contre le Japon ou dans le maintien de l'ordre en Europe après la défaite de l'Allemagne. C'était une ligne de conduite normale pour un gouvernement qui, au cours de deux décennies, avait discuté des dangers et de l'inopportunité d'un engagement hypothétique à suivre les Britanniques. En fait, craignant des empiètements dans de tels domaines, ce fut tout à fait dans la façon de faire du Premier ministre que de rejeter la demande de Power en mars 1944 d'autoriser l'envoi en Australie d'un escadron de Catalina supplémentaire – pour la simple raison qu'il revenait, selon lui, aux Britanniques d'effectuer un engagement dans cette zone « et de poursuivre avec d'autres plus tard »¹¹. Par contre l'initiative du Premier ministre en faveur d'une ARC indépendante dans le Pacifique convenait au modèle nationaliste qu'il avait décrit dès le début des négociations sur le PEACB en 1939. Il s'appliquait toujours à éviter des enchevêtrements croissants.

Pas le moins du monde dissuadé par la toute dernière déclaration d'Ottawa, l'*Air Ministry* réclama plus de renseignements sur les plans de la phase deux du Canada et demanda au maréchal de l'Air L.S. Breadner, récemment installé comme commandant en chef supérieur de l'ARC outre-mer, de fournir des détails. Mais Mackenzie King ne voulut rien dire de plus avant la conférence des Premiers ministres prévue à Londres. De même, les Britanniques n'avaient pas encore d'idées précises de leur propre engagement dans le Pacifique, bien que l'*Air Ministry* espérât au moins que les effectifs visés seraient fondés « sur l'hypothèse que chaque participant serait responsable de sa propre organisation et du soutien des services administratifs, d'entraînement et auxiliaires »¹².

Comme cela devait arriver, on obtint peu de résultats au niveau politique lors de la conférence d'avril. King joua son jeu habituellement prudent dans la capitale britannique, déclarant simplement que le Parlement canadien devait avoir le dernier mot sur tout nouvel engagement et faisant tout pour que le communiqué définitif de la réunion ne donne pas l'impression de l'existence d'une politique précise du Commonwealth à propos de la guerre contre le Japon. « Le sort de nos plans dépendra de l'évolution de la guerre »¹³, déclara King.

Des chiffres plus précis furent fournis par les militaires de service, même si l'on ne pouvait dire avec certitude « s'il y avait une stratégie concertée à un niveau plus élevé ou une autorité politique ». L'ARC, par exemple, proposait une force autonome de soixante-douze escadrons sous le « contrôle direct du commandant suprême ». Il y avait alors plus de navigants servant outre-mer que cela était nécessaire pour atteindre ce nombre. Soixante escadrons – quarante-cinq de combat et quinze de transport – seraient désignés pour l'Asie du sud-est ou, au cas où la région deviendrait un théâtre d'opérations, pour le Pacifique nord,

parce qu'il « serait intolérable de voir des milliers d'avions américains traverser le Canada pour se rendre au Japon sans que le Canada ne prenne une part active à la guerre aérienne sur ce théâtre d'opérations »¹⁴.

Au cours des négociations avec la RAF pendant la conférence, Breadner laissa entendre qu'il était « dans les intentions du gouvernement canadien » de fournir « une forte contribution canadienne en Asie du sud-est, organisée en formations de l'ARC, en même temps qu'une petite contribution de type principalement tactique affectée au maintien de l'ordre en Europe ». Il accepta aussi un chiffre de cinquante-huit escadrons canadiens pour la phase deux, dont quarante-sept iraient dans le Sud-Est asiatique comprenant quatorze escadrons de bombardiers lourds, dix-huit de chasse de jour, un de chasse de nuit, un de chasseurs bombardiers, un de bombardiers légers, deux de recherches et de sauvetage air/mer, dix de transport et onze dans les forces d'occupation en Europe. Ni Breadner ni la RAF ne semblaient avoir remarqué ou su que le Premier ministre canadien avait déclaré clairement à son Cabinet en février qu'il ne voulait pas d'un engagement important dans le Sud-Est asiatique. Toutefois, ils discutèrent de la possibilité d'une contribution canadienne à une force de bombardement stratégique contre les îles principales du Japon. Cela au moins était plus proche du Canada et plus proche de là où Mackenzie voulait que l'ARC opérât¹⁵.

King revient à Ottawa avec le document de planification de Breadner qui fut étudié par le Cabinet. Alors que les Britanniques concentraient leurs efforts dans le Sud-Est asiatique (Birmanie, Malaisie, Singapour et Indes orientales néerlandaises), les hommes politiques canadiens avaient le sentiment que « les intérêts du Canada, et en fait du Commonwealth, seraient mieux servis si la contribution canadienne à la guerre contre le Japon se faisait sur un théâtre d'opérations « américain », c'est-à-dire dans le Pacifique nord ou ouest ». Le 14 juin, le Cabinet accepta, avec une certaine hésitation, le chiffre de cinquante-huit escadrons de l'ARC comme base de planification des engagements de la phase deux, mais il précisa que le gouvernement devait avoir la liberté de choisir le théâtre d'opérations qu'il jugeait le meilleur. Bien entendu, la question devait faire l'objet de discussions au niveau le plus élevé avec nos alliés¹⁶.

Toutefois, le premier gouvernement qui fut immédiatement approché était à Londres et non à Washington. Le 27 juin, Mackenzie King joignit Churchill et réitéra son penchant pour le Pacifique nord. Il lui déclara : « Il serait vraiment très difficile de voir le principal effort aérien canadien porter sur, par exemple, le Sud-Est asiatique, si des forces importantes des États-Unis devaient opérer à partir du Nord-Ouest de l'Amérique. » Entre-temps, son ministre de l'Air donna l'ordre à Breadner d'entamer des discussions avec l'*Air Ministry* sur la proposition de convertir quatorze escadrons désignés de la RAF (la différence entre le chiffre de cinquante-huit escadrons et les quarante-quatre escadrons régis selon l'article xv) en unités homogènes de l'ARC. Power pensait que les escadrons choisis pour le transfert devaient être constitués en majorité de bombardiers, d'avions de transport et de chasseurs, l'accent étant mis sur ces derniers. Les escadrons seuls ou « orphelins » – il s'agit des unités qui ne pouvaient être facilement regroupées en une formation de l'ARC – devaient être évités, « à cause de difficultés d'administration et d'approvisionnement de navigants »¹⁷.

De telles demandes particulières – et la préférence du Canada pour servir dans le Pacifique nord – troublèrent les Britanniques. Un représentant de l'*Air Ministry* écrivit : « Chaque dominion s'était concentré sur les rôles les plus attrayants et l'acceptation de leurs propositions aurait laissé à la RAF une force irrémédiablement déséquilibrée. » Par conséquent, Londres demanda à l'ARC d'augmenter le nombre de types d'escadrons qu'il souhaitait reprendre et d'accepter aussi quelques orphelins. Comme à son habitude, Breadner considéra cela raisonnable (« pas plus que notre part »), et il indiqua à Ottawa que le Canada n'avait « pas d'autre alternative que d'accepter ». De plus, si le gouvernement allait envoyer l'ARC pour agir avec les forces américaines dans le Pacifique nord, l'*Air Ministry* devait être prévenu. Les Britanniques planifiaient d'utiliser 265 escadrons pour la guerre contre le Japon et comptaient les quarante-sept du Canada parmi ce nombre¹⁸.

Breadner n'était plus du tout dans une position qui lui permettait d'influencer la politique aussi facilement qu'il l'avait fait quand il était chef de l'état-major de l'Air. De plus, le vice-maréchal de l'Air W.A. Curtis était maintenant le représentant de l'état-major de l'Air au quartier général de l'Aviation. Il prit activement position contre le plan Breadner parce qu'il « ne semblait pas indiquer une intention quelconque de la part de l'*Air Ministry* de constituer des groupes ou formations intégrés de l'ARC ». Curtis était prêt à augmenter la première mise de deux escadrons de recherches et de sauvetage air/mer uniquement, s'il y avait des opérations aéromaritimes, et d'un escadron d'observation aérienne, si l'armée avait besoin de cette capacité. Power fut d'accord. L'ARC pouvait trouver quarante-sept escadrons de trois types, bien que les trois escadrons supplémentaires suggérés par Curtis dussent être aussi fournis. Mais ces quarante-sept escadrons, trop disparates, devaient être « dispersés dans toute l'organisation de la RAF ... Nous nous mettrions dans la position peu enviable d'avoir à accepter les demandes de la RAF ». Si l'*Air Ministry* ne se « sentait pas capable d'accepter cette proposition », l'ARC en enverrait encore moins – trente-huit escadrons – mais toujours de trois types seulement : quatorze escadrons chacun de bombardiers lourds et de chasseurs à long rayon d'action, et dix escadrons de transport¹⁹.

Comme Power le précisa à Breadner le 25 juillet, le Canada visait à « fournir deux ou trois groupes de l'ARC sous le commandement d'un quartier général de l'ARC qui, à son tour, fonctionnerait sous la direction opérationnelle d'un commandant suprême » britannique ou américain. Ayant déjà recommandé l'organisation de deux unités de construction de terrains d'aviation d'environ 5 000 hommes chacune, des unités complètes avec le nombre nécessaire de techniciens et de machines, Breadner espérait que l'ARC fournirait aussi son propre organisme d'entretien et d'approvisionnement, ce qui « augmenterait de manière incommensurable notre indépendance vis-à-vis de la RAF ». En fait, de telles unités étaient nécessaires, si l'ARC voulait aligner une force entièrement autonome dans le Pacifique, mais le chef d'état-major de l'Air canadien, qui était maintenant le maréchal de l'Air Robert Leckie, n'était pas sûr des capacités de l'aviation – ou peut-être de la volonté gouvernementale – d'agir ainsi. Selon lui, l'indépendance de l'ARC pouvait bien être limitée, au moins au départ, à des unités opérationnel-

les et des quartiers généraux de formation. « Nous ne pouvons pas espérer atteindre rapidement le statut d'une aviation complètement indépendante », expliqua-t-il, « mais plutôt progressivement. Si, après avoir formé nos quartiers généraux, groupes et escadrons, il nous reste encore de l'énergie, de l'argent et des hommes, nous pourrions alors prendre ces autres engagements, par étapes, ce qui soulagerait la RAF »²⁰.

En août, Balfour rencontra encore Power à Ottawa. N'ayant pas encore terminé leur propre planification, les Britanniques ne souhaitaient pas du tout discuter du problème des types d'escadrons à organiser pour l'Extrême-Orient, mais le ministre canadien en prit l'initiative. Il réitéra son offre de quarante-sept escadrons, au maximum, de trois types (sauf, bien sûr, si la RAF préférerait n'en avoir que trente-huit), bien qu'il ait aussi mentionné son désir d'envisager la formation d'une escadre de trois escadrons de reconnaissance générale (RG) destinée à servir dans la lutte contre les sous-marins et le transport maritime ennemi dans le Pacifique nord. Toutefois, dans l'hypothèse où des opérations seraient menées à partir « du nord-ouest de l'Amérique » contre le Japon, il expliqua que la plus grosse partie de l'ARC devrait alors agir sur ce théâtre d'opérations « pour des raisons politiques et pour d'autres raisons »²¹.

Bien que Balfour et le vice-chef de l'état-major de l'Air, sir Douglas Evill, fussent sûrs d'obtenir en fin de compte un « accord raisonnable avec Breadner sur la contribution canadienne », l'attitude de Power les gênait. La RAF avait toujours compté sur une contribution importante des escadrons de l'ARC à une force de bombardiers stratégiques contre le Japon. Le retrait d'un grand nombre d'entre eux pour servir dans le Pacifique nord aurait de sérieuses conséquences et nécessiterait un engagement beaucoup plus important de la RAF. La RAF avait essayé aussi d'attribuer une part des rôles stratégiques principaux à chaque dominion participant à la force d'Extrême-Orient telle qu'elle était envisagée, mais le manque d'enthousiasme de l'ARC, qui n'était prête à engager qu'au plus trois types d'escadrons, aurait « des conséquences sur le modèle de la RAF dans ce théâtre d'opérations et tendrait à augmenter le déséquilibre déjà très notable dans sa composition ». L'*Air Ministry* souhaitait avoir non seulement des types d'escadrons supplémentaires, mais encore des unités de deuxième et troisième échelons d'entretien et d'administration en soutien des escadrons de l'ARC. Toutefois, à la fin du mois d'août, Londres avait accepté la requête canadienne sur les types d'escadrons : la contribution canadienne se limiterait à des escadrons de transport, de bombardiers lourds et de chasseurs²².

Il restait encore les questions géographiques à régler. Dans un aide-mémoire préparé à l'intention du gouvernement canadien, fin juillet, le personnel de planification du Cabinet de guerre britannique, tout en n'écartant pas le service dans le Pacifique nord, avait indiqué ses espoirs que l'ARC soutiendrait l'armée britannique dans le Sud-Est asiatique et que des escadrons de bombardiers lourds se joindraient à la force de bombardement stratégique « partout où elle pouvait être déployée ». Power rétorqua, via Breadner, que « le gouvernement canadien n'avait pas changé sa position et persistait à dire que, si des hostilités avaient lieu dans le Pacifique nord, l'effort principal du Canada devait porter sur ce théâtre

d'opérations ». Le ministre de l'Air était soutenu par son chef sur ce sujet, bien que Mackenzie King fût décidé à avoir une force moins importante que celle voulue par Power, il en était sûr. Le 31 août, King déclara au Cabinet que « la contribution du Canada devrait se faire au nord de l'équateur, comme cela avait été le cas pour notre contribution en Europe », tandis que Power se mettait de la partie pour dire que cet effort canadien devait se faire aux côtés des forces américaines²³.

Le 6 septembre 1944, le Cabinet se réunit pendant tout l'après-midi. Ses membres avaient devant eux une recommandation des chefs d'état-major selon laquelle le Canada devait être présent dans l'assaut final sur le Japon afin de « venger Hong-Kong, de sauver la face en Extrême-Orient et de restaurer le prestige militaire canadien ». Tout le monde fut d'accord, et il n'y eut aucune objection à la déclaration des chefs selon laquelle le Pacifique nord revêtait « une importance particulière pour le Canada à la fois sur les plans géographique et politique ». Il y eut également un consensus sur la contribution de l'Aviation qui devait être plus modeste qu'envisagée, encore qu'il fallût faire face à plus de questions et à des pressions inévitables de la part des ministres de la Défense en vue d'obtenir des engagements plus importants²⁴.

King revint à l'attaque une semaine plus tard. Le Cabinet s'était réuni à Québec, où le Premier ministre devait recevoir officiellement le Président des États-Unis, Franklin D. Roosevelt, et le Premier ministre britannique, Winston Churchill. Ils devaient discuter avec leurs chefs d'état-major, de la conduite de la guerre au plus haut niveau. Le Premier ministre nota dans ses mémoires que le Cabinet était gravement divisé. Deux ministres de Nouvelle-Écosse, J.L. Ilsley et Angus L. Macdonald, étaient d'ardents partisans du « combat partout, sans distinction entre le Pacifique nord et le Pacifique sud ». Le ministre de la Marine de guerre, Macdonald, un opposant résolu à son chef sur un large éventail de sujets, soulignait le souhait de la marine de servir avec les Britanniques. Le ministre des Finances, Ilsley, ajoutait que servir dans le Pacifique nord signifierait servir avec les Américains et que cela entraînerait l'acquisition de nouveaux matériels et armements coûteux. Il n'existe aucune trace d'autres oppositions, mais le Premier ministre se croyait vraiment assiégé. « J'ai dû mener presque tout le combat moi-même pour conserver ce que j'appellerai la seule position tenable, ce qui veut dire le maintien de nos forces pour les zones du Pacifique nord et centre »²⁵.

Le Premier ministre pensait aussi qu'il aurait à affronter les Britanniques directement – Winston Churchill d'abord, et ensuite ses chefs d'état-major – afin de pouvoir leur « expliquer la situation politique et ce qu'elle entraînerait en soulevant au Canada la question de la participation à des combats qui seraient appelés guerres impériales ». Toutefois, il se trouva que Churchill entretint King de façon assidue, lui donnant précisément ce dont il avait besoin pour combattre les incrédules dans son propre gouvernement. La conférence « Octagone » fut une affaire totalement anglo-américaine – King ne participant pas aux entretiens stratégiques qui portaient sur la guerre du Pacifique – mais le rassemblement fournissait un forum pour des discussions canadiennes avec les chefs britanni-

ques et américains et, en particulier, pour une réunion spéciale du Cabinet canadien dans la Citadelle, le 14 septembre. Churchill y assistait et les chefs d'état-major britanniques et canadiens les rejoignirent plus tard²⁶.

Ne sachant pas encore que Churchill l'aiderait, King avertit son homologue britannique qu'il devait maintenir l'impératif politique au premier plan. « Nous envisageons des élections générales ... il comprendra qu'il faudra tenir compte de notre politique au vu des sujets qui doivent être débattus jusqu'au bout sur le programme, et nous voulons être parfaitement sûrs de notre position. » Churchill le comprit parfaitement. Selon le Premier ministre, il ne s'attendait pas à ce que les Canadiens « se battent dans n'importe quelle région tropicale ». Le « vrai problème était que les Américains voulaient contrôler eux-mêmes l'ensemble de la guerre dans le Pacifique. Que les Britanniques avaient le sentiment qu'ils devaient y participer et récupérer leurs possessions en Birmanie, à Singapour, etc. Que cela serait fait par les Britanniques eux-mêmes. Qu'ils ne s'attendaient pas à notre participation dans cette zone ». Quand les chefs d'état-major prirent part à la discussion, Churchill se tourna dramatiquement vers son chef de l'état-major de l'Air et lui demanda : « Pourquoi imposez-vous un tel fardeau aux Canadiens? »²⁷

Pour King ce fut une justification totale. Tous les arguments qu'il avait fait valoir devant le Cabinet avaient été retenus. On n'avait pas besoin de servir dans le sud, ni d'une Aviation aussi importante que celle envisagée par l'ARC et la RAF, ni sans doute, de tout engagement militaire jusqu'à la dernière phase de la guerre contre le Japon lui-même – une phase qui devrait se dérouler dans un avenir très éloigné. « Churchill mentionna qu'il pensait que nous étions très généreux de nous dire prêts à participer à la guerre dans le Pacifique. Il mentionna Hong-Kong et notre sentiment que, peut-être, nous souhaiterions être représentés là-bas. » Et Roosevelt, avec qui King avait discuté du sujet le 14 septembre, reconnut que la contribution du Canada n'avait pas besoin d'être importante et qu'elle viendrait « en temps utile »²⁸.

Les participants à la conférence de Québec admirent le principe que les forces canadiennes participeraient à la seconde phase de la guerre. Les Américains furent d'accord pour qu'une flotte du Commonwealth contribue dès que possible à l'effort américain sur les principaux théâtres d'opérations contre le Japon et qu'une force autonome du Commonwealth de bombardiers à long rayon d'action soit formée pour participer à l'assaut contre les principales îles japonaises. Les Britanniques offrirent en particulier quarante escadrons de bombardiers à long rayon d'action, dont vingt serviraient de ravitailleurs en vol ; mais il restait des questions importantes quant à la faisabilité du ravitaillement des Lancaster et à l'emplacement d'installations et de bases convenables. Les dispositions finales furent laissées aux planificateurs militaires les plus haut gradés pour qu'ils en discutent après Québec. Avec le concept du Lancaster d'une génération plus ancienne que celle des superforteresses Boeing B-29 actuellement en service dans l'USAAF sur le théâtre du Pacifique – transportant trois tonnes de bombes, ce dernier avait un rayon d'action opérationnel de 3 000 milles (6 600 km), soit deux fois celui du Lancaster – il était évident que les conséquences d'une telle force du Commonwealth, « dont la présence sur le principal théâtre d'opérations

ne fut pas jugée stratégiquement essentielle », seraient limitées. Néanmoins, un plan provisoire fut accepté le 27 octobre par l'État-major interallié (à condition que des bases convenables deviennent disponibles) pour la mise sur pied d'une force de bombardement anglo-canadienne de trois groupes qui participeraient à l'attaque finale contre le Japon²⁹.

Lors de la réunion du Cabinet canadien, le 14 septembre, le chef de l'état-major de l'Air britannique, sir Charles Portal, mentionna qu'il s'attendait à ce que la contribution de l'ARC à la guerre contre le Japon soit de dix-huit escadrons de bombardiers lourds et de quatorze escadrons de chasseurs. Plus tard au cours de cette journée, toutefois, lors d'entretiens avec les chefs canadiens, Portal ajouta dix escadrons de transport, un de recherches et de sauvetage air/mer et un d'observation aérienne (AOP), arrivant au total de quarante-quatre pour le Pacifique, tandis que quatorze autres escadrons seraient utilisés pour le maintien de l'ordre en Europe. Curtis fit remarquer que la RAF avait accepté « notre ultimatum » et « diminuait le nombre de types d'escadrons comme nous le demandions ». Toutefois, Portal avait commis l'erreur tactique fatale de minimiser ses besoins lorsqu'il les avait présentés à un auditoire d'hommes politiques plus tôt dans la journée, donnant des munitions à King qui faisait tout pour réduire le nombre d'escadrons de l'ARC en dessous des cinquante-huit qu'il avait acceptés au printemps. Bien que Curtis fût encore partisan d'un engagement important, Leckie expliqua qu'il avait déjà reçu pour instructions de présenter une proposition rognant de façon substantielle les demandes antérieures³⁰.

Moins d'une semaine après la conférence de Québec, le chef d'état-major de l'Air soumit un nouveau plan pour la phase deux et ce n'est peut-être pas une coïncidence s'il partait d'un total de trente-deux escadrons, sept pour l'Europe et vingt-cinq pour le Japon³¹. Le quartier général de l'Aviation soutint que « le nombre minimal d'escadrons de bombardiers lourds qui pouvaient être formés en une aviation stratégique autonome intégrale pour avoir un résultat raisonnable sur l'ennemi est évalué ... à dix escadrons ... En conséquence, on proposa que le contingent de l'ARC de base compte dix escadrons de bombardiers lourds, huit de chasseurs à long rayon d'action et sept de transport à long rayon d'action pour une participation à la guerre contre le Japon ». Il était pratique, et même souhaitable, de continuer à servir aux côtés des Britanniques, poursuivait le mémoire, mais l'expérience nous avait montré que l'ARC ne devait plus jamais permettre que sa contribution se fasse sous la tutelle d'un allié militaire.

De l'expérience acquise au Royaume-Uni, il apparaît que, à moins que la composante ARC ne soit organisée en une formation intégrale, l'effort des Canadiens sera voilé par les activités des aviations de nos alliés plus importants, telles l'USAAF et la RAF. Cela fut manifeste avec la participation canadienne à la guerre aérienne au-dessus de l'Allemagne. Celle-ci ne fut jamais reconnue comme elle aurait dû l'être, tant que le 6^e Groupe de bombardement de l'ARC ne fut pas formé et commença à participer aux opérations comme élément totalement canadien. En conséquence, il est jugé nécessaire que notre aviation, qui combattrait contre le Japon, soit organisée en une formation canadienne, et proposé que les forces décrites ci-dessus soient constituées en un groupe composite de l'ARC commandé par un commandant en chef canadien ...

On propose donc que le groupe composite de l'ARC soit placé sous le contrôle opérationnel d'un commandant de la RAF sur le théâtre d'opérations, de la même manière que le 6^e Groupe est sous le contrôle opérationnel du *Bomber Command*. Toutefois, le contrôle administratif doit être entièrement canadien et, par conséquent, le groupe composite de l'ARC doit être placé directement sous un quartier général de l'ARC en ce qui concerne son administration³².

Leckie réduisit aussi les besoins en équipes au sol du Canada et rejeta une demande britannique de 25 000 hommes pour servir à l'arrière des escadrons de l'ARC sur le théâtre d'opérations du Pacifique. « J'ai étudié la chose avec le plus grand soin et je la considère hors de propos. Vous apprécierez que ces membres du personnel ne seraient pas sous notre commandement immédiat mais qu'ils travailleraient avec des unités de la RAF similaires. Par conséquent, nous perdrons tous les bénéfices que nous escomptons d'une aviation intégrée » déclara-t-il au ministre. À la place, le chef de l'état-major de l'Air suggérait la création d'« une unité de construction, d'entretien et de défense de terrains d'aviation de 6 000 hommes, de tous grades ; une unité complète avec son matériel de construction autonome sous la direction d'un commandant en chef canadien ». Ces 6 000 hommes feraient partie d'un groupe d'environ 15 000 hommes, de tous grades, qui seraient utilisés en renfort ou en soutien des unités de combat pour gérer les hôpitaux de base et les dépôts d'approvisionnement. Cela porterait la force totale de la phase deux juste en dessous de 33 000 hommes, pour un coût initial de 160 591 000 \$ et un coût annuel de 331 165 000 \$³³.

La toute dernière proposition fut présentée au Cabinet le 20 septembre. Elle fut remise à plus tard, Mackenzie King précisant, encore une fois, qu'il ne voulait que des forces symboliques dans le Pacifique. L'objectif du gouvernement, insista-t-il, était d'épargner la vie des jeunes hommes. Le Premier ministre déclara ensuite qu'il voulait que chaque membre du Cabinet exprime son point de vue, une manœuvre qui eut pour effet d'isoler les ministres de la Défense des trois services. « Il n'y eut que les trois ministres de la Défense qui ne soufflèrent mot, mais réalisèrent qu'ils avaient été visés »³⁴, rappelait King.

Une décision difficile sur l'engagement de la phase deux ne fut prise qu'à la fin de 1944. Le 11 décembre, le Cabinet, en présence des chefs d'état-major, approuva un engagement de onze escadrons pour l'occupation de l'Europe et de vingt-deux pour des opérations contre le Japon. Il fut alors d'accord pour que l'ARC soit employée avec la RAF sur les théâtres d'opérations du Pacifique, éliminant la nécessité de dépenses superflues en matériel américain. Les effectifs furent fixés à 23 000 et non à 33 000 comme cela était souhaité par l'état-major de l'Air³⁵.

Le Ministre, dans son désir d'obtenir l'approbation du Cabinet de guerre pour la proposition de trente-trois escadrons, accepta d'éliminer les besoins en personnel pour les unités auxiliaires et l'UCM [unité de construction et de maintenance] et il donna le chiffre de 23 000 comme complément indispensable. En plus de cette réduction de 10 000 par rapport aux estimations de départ, les types d'escadrons furent modifiés et notre participation remaniée de 25 et 7 à 22 et 11. Je ne donnai pas mon accord sur le

chiffre de 23 000 comme représentant les besoins limites des escadrons pour la proposition finale de 33 escadrons qui fut approuvée par le Comité du Cabinet de guerre.

J'ai peur qu'à l'heure actuelle, il faille s'en tenir à ce chiffre de 23 000, au moins jusqu'à ce que le ministre de la Défense pour l'Air soit nommé, et que l'occasion de revenir devant le Cabinet de guerre se présente³⁶.

La nouvelle limite imposée aux effectifs était lourde de conséquences. Leckie souligna que 23 000 n'étaient pas suffisants, ne serait-ce que pour répondre aux besoins intrinsèques des escadrons. À coup sûr, il ne pouvait y avoir de contribution au-delà des seuls escadrons désignés – par conséquent, il n'y avait rien dans le domaine des unités auxiliaires, qui étaient si indispensables au fonctionnement d'un groupe, ni même assez pour un quartier général de groupe, à moins qu'on ne fasse des réductions ailleurs. Le vice-maréchal de l'Air J.A. Sully écrivit à Colin Gibson*, en janvier 1945, que de telles unités assuraient le soutien direct des activités du groupe et que « puisqu'elles seront placées sous les ordres du QG de groupe de l'ARC, il est des plus souhaitable qu'elles soient canadiennes plutôt que de la RAF »³⁷.

Le gouvernement opta aussi pour un nombre différent d'escadrons et un équilibre différent des forces pour le Japon que ce qu'avait recommandé Leckie. Ce fut la conséquence directe des démarches effectuées par l'*Air Ministry* après qu'il eut reçu notification de la proposition de trente-deux escadrons de Leckie. Le maréchal de l'Air Evill écrivit le 6 octobre : « Bien que nous devions naturellement nous conformer à la décision de votre gouvernement sur ces sujets, je dois franchement admettre qu'elle nous confronte à certaines difficultés pour maintenir l'effectif de première ligne nécessaire. »

En ce qui concerne le théâtre d'opérations d'Extrême-Orient, je pense que vous savez que nous planifions le déploiement d'une force d'environ 36 escadrons de Lancaster capables d'opérer avec un rayon d'action accru grâce à des techniques de ravitaillement en vol. Nous avons prévu que le soutien de la chasse pour cette force doit être constitué de chasseurs à long rayon d'action qui agiront en escorte ou comme soutien de cet élément de frappe de bombardiers. Par conséquent, nous obtiendrions un meilleur équilibre de vos forces, si nous gardions cette même proportion dans les escadrons de l'ARC. C'est pourquoi j'aimerais suggérer que la contribution de l'ARC au théâtre d'opérations oriental soit constituée de douze escadrons B[ombardiers] L[ourds] (virtuellement six escadrons de frappe et six escadrons de ravitaillement) et de six escadrons de chasse, et je ne vois aucune difficulté à organiser ces dix-huit escadrons en formation de l'ARC³⁸.

La nouvelle configuration d'Evill l'emporta. Il y aurait douze escadrons de bombardiers lourds, six de chasseurs à long rayon d'action, trois de transport et un de recherches et de sauvetage air/mer. L'*Air Ministry* accepta le concept d'un quartier général de formation de l'ARC pour administrer les unités canadiennes et

* C.G. Power avait démissionné du gouvernement le 23 novembre, pour protester contre l'imposition de la conscription au service outre-mer. Le ministre pour la Marine, Macdonald, prit le portefeuille de l'Air jusqu'à ce que Colin Gibson soit nommé ministre pour l'Air par intérim, le 10 janvier 1945.

espérait qu'Ottawa verrait « que nous avons fait tout notre possible pour fournir des formations autonomes canadiennes. Sur le théâtre des opérations actives, nos propositions font des unités de l'ARC une force canadienne unique. Sur le théâtre des opérations en Europe, il y aura des escadres canadiennes sous le commandement fonctionnel approprié, bien qu'avec un QG ARC tel qu'il en existe »³⁹.

Les douze escadrons de bombardiers et les six escadrons de chasse formeraient l'un des trois groupes de la *Tiger Force*. On ne pensait pas avoir besoin de ces unités avant au moins trois mois après la fin de la guerre en Europe, un événement prévu pour la fin juin 1945. Tous les escadrons de bombardiers lourds outre-mer devraient rester opérationnels. Cinq escadrons de chasse – les 401^e, 402^e, 403^e, 438^e et 440^e, en plus du 400^e Escadron, alors unité d'appui à l'armée – formeraient l'élément chasse. Des escadrons de transport seraient constitués à partir des 422^e et 423^e Escadrons (hydravions) et du 407^e Escadron (reconnaissance générale), tandis que le 404^e Escadron deviendrait une unité de recherches et de sauvetage air/mer. En faisant ces choix, Breadner tentait de donner aux escadrons les plus anciens la « place d'honneur » dans la guerre à venir⁴⁰.

La planification de la « *Tiger Force* », le nom donné par la RAF à la force de bombardiers du Pacifique à très long rayon d'action (TLR), commença à prendre forme à la fin de l'année. La première ébauche administrative pour l'« opération *Mould* » (changée plus tard en « opération *Tiger* ») fut achevée le 23 novembre 1944. Elle fixait la composition des forces, les types d'avion, l'entraînement, l'organisation de la maintenance, les lignes de communication, la planification et la coordination entre les groupes et les besoins en personnel. Un commandant désigné des forces, le vice-maréchal de l'Air Hugh Lloyd, fut nommé le même mois. La RAF avait l'intention de déployer trente-six escadrons de bombardiers lourds équipés de Lancaster (et plus tard équipés d'Avro Lincoln) et d'utiliser le ravitaillement en vol pour bombardier le Japon à partir d'emplacements non encore choisis dans le Pacifique. Dix-huit escadrons de chasse, équipés au départ de Mustang, et de Havilland Hornet par la suite, escorteraient les bombardiers, et la force comprendrait quatre escadrons de transport à long rayon d'action, un de recherches et de sauvetage air/mer et un de reconnaissance photos⁴¹.

Fournir un soutien au sol à une telle force était un problème qu'il restait à résoudre, mais Ottawa n'était pas seule à vouloir reporter une partie du fardeau sur un allié. Les Britanniques espéraient qu'une grande partie de l'infrastructure et du soutien logistique de la *Tiger Force* serait fournie par les Américains, même s'ils s'inquiétaient du fait que peu de discussions concrètes avaient eu lieu avec Washington. Comme Portal l'écrivit le 27 janvier 1945, « il est devenu de plus en plus important de commencer à planifier avec les Américains la participation de notre force de bombardement TLR à la guerre du Pacifique ... Nous n'avons que très peu d'informations sur les plans américains d'installation de bases TLR et nous sommes conscients des difficultés ... Il est hautement souhaitable que l'accord de principe des Américains à notre participation se traduise par un accord ferme pour la répartition des responsabilités dans le domaine de la fourniture des installations »⁴².

Toutefois, à la conférence de Yalta, en février 1945, les Britanniques eurent

connaissance de l'indifférence totale de Washington quant au soutien d'une contribution britannique symbolique pour l'attaque finale sur le Japon. Selon les Américains, leurs ressources étaient totalement étirées et la *Tiger Force* devrait assurer son propre soutien « en totalité ». « Cela plaçait le projet sur un pied absolument différent. Il signifiait l'organisation d'une force importante sur une ou plusieurs bases dont la nature précise était encore inconnue, mais qui devaient être construites et équipées entièrement avec des ressources britanniques, grâce à des lignes d'approvisionnement britanniques à une distance de plus de 14 000 milles (22 400 km) de l'Angleterre. » Pour compliquer encore les choses, il faudrait du temps avant qu'une décision américaine ne soit prise, ne serait-ce que sur l'endroit où la *Tiger Force* pourrait être basée⁴³.

Le gouvernement canadien voulait naturellement une force de volontaires. Cependant, au début de 1945, le quartier général d'outre-mer était en faveur, tout bonnement, de l'affectation de l'ensemble du personnel à la phase deux. Cette affectation était raisonnable pour certaines catégories – postes de commandement, certains navigants et métiers de spécialistes tels que les techniciens radar de Lancaster. Mais la politique ne serait équitable que si elle était appliquée à tout le personnel. De plus, cela « simplifierait énormément le travail de rapatriement et de dotation en personnel ». Le quartier général de l'Aviation fut d'accord bien qu'il tînt compte des aspirations et des besoins individuels chaque fois que c'était possible et qu'il eût le droit de faire appel de toute décision. On mettrait aussi l'accent sur les hommes qui n'avaient pas servi outre-mer ou qui n'avaient pas terminé un tour d'opérations. Toutefois, le Cabinet décida sagement que la force qui serait employée contre le Japon serait choisie uniquement parmi ceux qui avaient décidé de servir. Le Premier ministre annonça la décision au Parlement le 4 avril 1945. Toute idée de conscription « serait suicidaire et absolument fausse », pensait-il⁴⁴.

On fut aussi d'accord sur le fait que les escadrons devaient rentrer au Canada pour être reconstitués et rééquipés. Au départ, Leckie avait pensé que les Canadiens devaient rester en Grande-Bretagne pour des raisons de convenance et de continuité. Toutefois, à la fin janvier 1945, il avançait qu'il existait de « solides raisons morales pour que la formation et l'entraînement TLR de l'ARC aient lieu au Canada ». Entre-temps, le QGCOM avait sondé « de nombreux membres de notre personnel », et averti qu'« ils affirmaient tous qu'ils ne seraient pas volontaires à moins qu'on leur donne tout d'abord des permissions au Canada ». La déclaration de King au Parlement, le 4 avril, concernant la conscription confirmait qu'aucun de ceux qui servaient en Europe ne se rendrait dans le Pacifique sans s'être porté volontaire, profitant ainsi de l'occasion de rentrer au pays et d'avoir trente jours de permission de débarquement. Cette disposition avait l'avantage supplémentaire que la route du Pacifique pourrait être utilisée pour l'envoi de l'élément canadien de la *Tiger Force* en Extrême-Orient, tout en soulageant la route du Moyen-Orient qui était très encombrée. « Si l'un des objectifs de l'organisation de la force TLR est qu'elle doit être une force autonome de l'ARC », affirma le QGCOM, « elle doit alors obtenir cette autosuffisance au cours de son édification et cela peut être fait seulement au Canada »⁴⁵.

La question d'avoir du personnel disponible pour la construction des terrains d'aviation devint rapidement le centre des préoccupations de l'*Air Ministry*. Toutefois, l'unité de construction et d'entretien de l'ARC avait été touchée par les coupures réalisées dans la proposition de trente-trois escadrons avant qu'elle ne soit présentée au Cabinet à la fin de 1944. Un mois plus tard, l'*Air Ministry*, prévoyant quelque 15 000 hommes pour construire des terrains d'aviation, demanda à l'ARC si les Canadiens « ne pouvaient pas faire un petit effort supplémentaire » en plus des escadrons promis. Leckie répondit que la décision appartenait au gouvernement, mais que s'il y avait une unité de construction et d'entretien, ce serait « à la place de et non en plus d'une certaine partie de la force sur laquelle on s'était mis d'accord ». En résumé, le plafond de 23 000 serait maintenu⁴⁶.

D'autres officiers de l'ARC restaient cependant circonspects sur les conséquences du plafond. Selon Sully, on « considérait comme de la plus haute importance que le groupe de l'ARC ait deux unités de travaux de construction qui seraient suffisamment importantes pour assurer la plus grande autonomie possible à la force canadienne ». En fait, le point de vue de la RAF, qui fut transmis au Canada, fut que toute la question de l'acceptation américaine de la *Tiger Force* « tiendrait ou disparaîtrait selon la position que nous prendrions pour fournir tout ce que nous pouvions en matière de support, c'est-à-dire la construction et le personnel ». À la mi-février 1945, les Britanniques calculaient qu'ils auraient besoin de 30 000 de ces travailleurs et ils se tournaient vers le Canada pour en fournir une proportion importante⁴⁷.

Par conséquent, on pouvait s'attendre à ce que l'ARC revienne à la charge. Quand, le 7 février, l'*United States Army Air Force* demanda des renseignements sur la disposition d'unités de travaux de construction, on lui déclara que Leckie était en train « d'essayer de voir quelles seraient les réactions au Canada » face à la provision d'une ou deux escadres de construction qui devraient être constituées en unités. Le 28 février, l'ARC était une fois de plus devant le Cabinet, demandant 6 000 membres du personnel de construction et d'autres suppléments pour les forces. Au moment de la conférence « Octagon » à Québec, on expliqua que la planification avait été faite selon l'idée que les Américains mettraient à notre disposition des terrains d'aviation opérationnels dans le Pacifique. Toutefois, ils n'étaient pas en position de le faire et les Anglo-Canadiens devaient s'en occuper selon leurs propres besoins. Cela souleva la question de savoir si le nombre d'escadrons de l'ARC devrait être réduit pour pouvoir disposer du soutien en personnel nécessaire dans les limites acceptées de 23 000 ou si l'engagement canadien devrait être accru jusqu'à 40 000 afin d'y inclure des unités d'approvisionnement, de construction et des unités auxiliaires « qui feraient de leur organisme un groupe indépendant et tout à fait intégré aux forces britanniques ». Les hommes politiques ne bougèrent pas : il faudrait s'en tenir à 23 000 hommes, bien que l'état-major de l'Air ait reçu l'instruction d'étudier soigneusement les « nouvelles circonstances » et ce qu'ils entendaient par « un contingent canadien constitué spécifiquement pour le Pacifique »⁴⁸.

À ce moment-là, le commandant de la *Tiger Force* était à Ottawa, faisant des pressions à propos du personnel de construction. Lloyd fit savoir qu'il avait

besoin de 10 000 techniciens canadiens, même si cela signifiait moins d'escadrons. Les Américains lui avaient indiqué clairement que les Britanniques « devaient payer notre « ticket d'entrée » complet dans la construction des terrains d'aviation. Il n'était pas du tout question de le faire « à bon marché ». De même, il n'était pas question d'aide de l'USAAF. Les Britanniques devaient penser à un endroit, peut-être aux Philippines, « où nous pourrions aller et assurer notre soutien dans tous les domaines ». Leckie fut encore une fois sympathique, déclarant à Lloyd que « le Canada devrait faire un effort généreux dans la construction de terrains d'aviation en se fondant sur le fait qu'il serait bien préférable de déployer six escadrons d'ici à la fin de cette année, plutôt que de n'en déployer aucun cette année mais dix vers le milieu de l'année prochaine »⁴⁹.

Malgré la décision du Cabinet de maintenir le plafond de 23 000, les planificateurs de l'Aviation continuèrent à être en faveur d'un contingent plus important. Avec une augmentation du personnel dans la phase deux, ils expliquèrent qu'il serait possible de concocter une force de douze escadrons de bombardement et de six escadrons de chasse en même temps qu'un escadron de recherches et de sauvetage air/mer, appuyé par du personnel administratif, médical, des communications, de la logistique et de la défense des aérodromes, de même que par une unité de construction forte de 6 000 hommes. Ces 32 709 hommes constituaient « la plus petite unité que l'ARC pouvait raisonnablement espérer s'armer pour se voir confier le contrôle en tant que force de l'ARC ». La solution de rechange consistait à mettre le contingent canadien à la disposition de l'*Air Ministry* pour son utilisation dans n'importe quelle condition afin d'aider au mieux la RAF et donc d'admettre que l'indépendance de l'ARC était perdue – exactement la situation qui avait obsédé le service au cours des quatre années de guerre en Europe et causé tant de bagarres sans fin entre Ottawa et Whitehall. Après avoir examiné ces options, les chefs d'état-major décidèrent de chercher à obtenir, une fois de plus, l'approbation d'un engagement accru du Cabinet⁵⁰.

Les Britanniques faisant face eux-mêmes à une pénurie d'équipes au sol, le chef de l'état-major de l'Air britannique demanda aussi à son Premier ministre qu'il fasse pression sur Ottawa afin d'obtenir la promesse de l'affectation d'hommes spécialisés dans la construction. Après tout, c'était un domaine dans lequel on admettait que les Canadiens excellaient. Une offre provisoire de techniciens des travaux avait déjà été faite, mais Portal voulait un engagement concret « d'aide sous cette forme ». Cela eut pour résultat une communication en termes vagues de Churchill à King le 20 mars, lui demandant sa « bénédiction pour tous les efforts que nous faisons afin de nous assurer que notre contribution serait prompte et efficace ». La RAF négociait pour obtenir une zone de terrains d'aviation dans la vallée Calgayan dans le nord de la presqu'île de Luzon et il était « des plus souhaitable ... que la force de bombardiers canadiens et britanniques soit autonome et non dépendante des Américains pour la construction des terrains et la fourniture d'autres installations »⁵¹.

Ce que ne disait pas Churchill, c'est que l'ensemble de la question de l'engagement de la RAF en Extrême-Orient faisait l'objet de discussions. Les propres plans de l'*Air Ministry* pour la *Tiger Force* subissaient des réductions importantes parce que, évidemment, on ne jugeait pas possible de soutenir et de maintenir

l'important contingent qui avait été envisagé à l'origine. Des réductions supplémentaires, dont Breadner rendit compte au Canada le jour même où Churchill envoyait son message à King, devaient être envisagées. La force pouvait même être réduite à une poignée d'escadrons seulement. Le commandant en chef avait l'intention « de ne pas transiger sur cette modification proposée de la taille et de la nature de l'engagement total, qui exigerait que le Canada examine une fois de plus quelle proportion il était prêt à prendre à sa charge. Des négociations entre les gouvernements devraient avoir lieu pour déterminer cela ». Leckie fut d'accord pour dire que les nouveaux renseignements changeaient tout. Les calculs précédents avaient été jetés « au feu ». La réponse de King fut par conséquent prudente et diplomatique : « Nous nous sommes souciés d'assurer que nous ne nous trouvions pas pris en quelque lieu limité, dans un engagement disproportionné. Il en est en particulier ainsi, parce que l'utilité pratique de certaines des propositions qui ont été faites semble ouverte aux questions quant aux considérations de temps et d'espace. Nous n'avons pas encore vu de déclarations sur les toutes dernières propositions. Lorsque nous les recevrons, elles feront l'objet d'une étude immédiate⁵². »

À la réception de cette lettre, Churchill se demanda le pourquoi de toute cette affaire. Il envoya une note à ses planificateurs de l'Aviation : « N'aurons-nous pas bien plus d'avions britanniques que ceux qui doivent être fournis avec des points d'envol ? » Mais il avait besoin du Canada. Son état-major de l'Air souligna que le Premier ministre britannique reléguait au second plan les besoins en personnel de construction. Portal voulait maintenant 10 000 techniciens canadiens, de même que dix unités de bombardement de l'ARC et trois unités de transport LRA. C'était environ la moitié de tous les escadrons qui étaient prévus pour une *Tiger Force* nettement réduite. Il concluait : « Si les Canadiens ne se joignent pas à nous, notre impact sur l'ennemi a toutes les chances d'être très faible ». Whitehall avait de sérieux doutes sur la capacité des Britanniques de monter une opération majeure contre le Japon sans une réduction importante de ses engagements opérationnels prévus pour d'autres théâtres d'opérations, même après l'adoption d'une promesse américaine d'assurer la défense aérienne de la *Tiger Force*, ce qui leur avait permis d'éliminer l'élément chasse de leurs besoins. On discutait même de l'idée que la prochaine étape de la RAF serait de « prendre les ressources qui sont disponibles sans toucher aux autres plans, les offrir aux États-Unis pour une action commune sur le théâtre d'opérations et demander qu'une force symbolique soit envoyée sur des bases construites par les Américains ». En raison de l'humeur des Britanniques, le QGCOM alla aussi loin que de suggérer fortement à Ottawa que la participation de l'ARC n'était peut-être pas en fait nécessaire dans la *Tiger Force*⁵³.

Néanmoins, ce n'était pas encore le moment. L'ARC comprit que les Britanniques demanderaient bientôt un engagement de treize escadrons LRA et de 18 400 hommes. Ceux-ci espéraient aussi 10 000 techniciens et 8 000 hommes supplémentaires pour les onze escadrons qui participaient à l'occupation de l'Allemagne. Bien qu'il n'y eût même pas de demande officielle, cette proposition fut soumise au Cabinet le 19 avril, mais la réponse fut la même que lors des autres tentatives de franchir la limite de 23 000. Dans l'esprit des hommes

politiques, les raisons avancées n'étaient pas suffisantes pour justifier une augmentation de l'engagement accepté pour une participation à la guerre du Pacifique⁵⁴.

Reflétant, peut-être, le point de vue des autorités britanniques, le nouveau commandant en chef de l'Aviation au QGCOM, le maréchal de l'Air G.O. Johnson, critiqua immédiatement « l'indécision » d'Ottawa concernant la *Tiger Force*. Il laissa entendre que la planification de la RAF avait été « sérieusement gênée » et qu'« une décision ferme et rapide sur notre participation était exigée d'urgence ». La politique d'Ottawa était cependant claire comme le jour : il y avait un plafond de 23 000 et il n'y aurait pas d'unité de construction en supplément même si le gouvernement laissait la porte ouverte à des modifications lorsque les Britanniques feraient connaître « leurs besoins réels » et l'« efficacité probable » de la force en question.

Les préoccupations de Johnson selon lesquelles l'ARC ne devait pas fournir d'effort ne reçurent pas un accueil très favorable de la part de Curtis, lequel assurait temporairement les fonctions de chef de l'état-major de l'Air. En envoyant des nouvelles sur les décisions prises par le Cabinet, le 11 avril, Curtis déclara à Johnson que les Britanniques seraient certainement navrés par la décision prise de ne pas envoyer de techniciens, mais que cela devrait l'aider dans ses entretiens s'il soulignait qu'« étant donné que l'ARC avait consacré la majeure partie de son effort de guerre à un rôle secondaire au cours de la phase un, sous la forme du PEACB, il pouvait s'attendre à ce que nous consacrons un effort majeur dans la phase deux directement contre l'ennemi ». Johnson devait aussi savoir que, quelles qu'aient été les plaintes privées que Whitehall ait pu formuler à l'endroit des Canadiens, les actions récentes des Britanniques avaient permis au Canada de remettre en question la nécessité d'une force de bombardiers, quelle qu'elle fut⁵⁵.

Il y avait certainement des doutes à Washington sur la nécessité de la *Tiger Force* et les Britanniques trouvèrent dans les États-Unis un allié difficile et sceptique lorsqu'ils tentaient de négocier leur entrée dans la guerre aérienne contre le Japon. De retour à Washington, à la fin d'avril 1945, le vice-maréchal de l'Air Lloyd fut forcé de faire une promesse « à titre privé » de fournir 20 000 techniciens d'ici au 1^{er} octobre et huit escadrons de Lincoln d'ici au 1^{er} novembre, simplement pour que les Américains l'écoutent. « Je savais que mon offre ne serait reçue que si la force des techniciens était réellement importante, puisque seule une telle force pouvait faire le travail dans les délais prévus et ainsi jouer un rôle dans le débarquement au Japon ». Lloyd rentra, avertissant que la vitesse ajoutée à une volonté de prendre en charge un projet de construction majeur était « l'essence même de cette proposition et que si nous ne pouvions pas répondre au calendrier suggéré, ou aux besoins en techniciens, nous devrions abandonner l'opération *Tiger Force* ». Il déploya ses efforts auprès des Américains pour obtenir une base. Cette fois-ci, ils discutèrent de la possibilité d'utiliser la petite île de Miyako, dans la chaîne des Ryukus près de Formose et contiguë à Okinawa, à 990 milles (1 600 km) du Japon seulement. Okinawa avait été attaquée par les Américains, le 2 avril, et Miyako devait recevoir le même traitement par la suite. Toutefois, alors que les combats sur Okinawa faisaient

rage, les plans d'attaque de Miyako furent mis de côté. La *Tiger Force* devait encore trouver une base d'attache⁵⁶.

Sans base, il était difficile de prendre des décisions précises, et, à Londres, la frustration de Johnson passa alors d'Ottawa à Whitehall. Il découvrait que les changements de situation étaient si nébuleux qu'il ne pouvait pas rendre compte d'un plan précis sur la taille, la nature et le calendrier de la contribution de l'ARC. Les Britanniques ne pouvaient fournir de renseignements satisfaisants sur « l'utilité et la nécessité militaires pratiques » de l'opération contre le Japon. Johnson devint convaincu que « les Américains disposeraient de forces en nombre plus que suffisant et de bases disponibles pour la tâche à effectuer. Par conséquent, une force à long rayon d'action canadienne ou britannique n'était pas militairement essentielle; elle n'était destinée qu'à servir le prestige politique britannique ». La Grande-Bretagne s'était engagée ouvertement à tenir un rôle majeur contre les principales îles du Japon en vue de restaurer le prestige impérial en Extrême-Orient et il ne lui serait pas facile de revenir sur de telles déclarations⁵⁷.

Il paraissait vraisemblable, maintenant, que les Britanniques cherchaient à obtenir huit escadrons de bombardiers lourds, trois escadrons de transport et quelque 2 000 techniciens de l'ARC. Pour préparer le terrain à une composante de bombardiers, Johnson demanda que les 419^e, 428^e, 431^e et 434^e Escadrons cessent de participer aux opérations dès que possible afin de pouvoir rentrer au Canada en vue de s'entraîner. Les 408^e, 420^e et 425^e escadrons suivraient et, avec le 405^e Escadron, ils complèteraient la force de bombardement. Ces escadrons ne seraient pas prêts avant le 1^{er} octobre et ne feraient pas partie des premières unités déployées en Extrême-Orient. Après avoir été en permission, les membres du personnel devaient rejoindre les escadrons pour un entraînement de six semaines à bord de Lancaster x fabriqués au Canada, dans les bases du commandement de la région de l'Est. Par la suite, ils seraient transférés en Grande-Bretagne pour six semaines de conversion sur Lancaster VII ou Lincoln, s'ils étaient disponibles. En ce qui concernait les futurs escadrons de transport, le 426^e Escadron fut transféré au *Transport Command* le 25, mais les 422^e et 423^e escadrons effectuaient encore des opérations pour le compte du *Coastal Command*. Les *Liberator* prévus pour ces escadrons ne seraient pas disponibles au moins avant le mois de septembre. Johnson voulait l'autorisation de procéder à l'affectation de Canadiens à des postes de stationnement au Sud-Est asiatique et au détachement d'équipes au sol pour servir en Angleterre. Leckie, tout en approuvant la formation d'une escadre de transport, appuya fermement ces deux suggestions⁵⁸.

Le 30 mai, les Américains offrirent finalement une base. Okinawa était tombée, et elle disposait d'installations en nombre plus important que prévu pour des terrains d'aviation : Washington déclara qu'il pouvait accueillir immédiatement dix escadrons dans l'île ; les dix autres escadrons pourraient venir plus tard selon l'évolution de la situation. Mais il y avait des limites et des conditions. Les États-Unis voulaient des preuves fermes de l'intention des Britanniques de prendre à leur charge les travaux de construction et de logistique. En fait, il fallait déployer 15 000 techniciens rapidement sur le terrain si dix escadrons devaient être opérationnels le 1^{er} mars 1946. On déclara à Lloyd que, si seulement la

moitié de ce nombre de techniciens était disponible, « on ne pouvait espérer plus » de quatre escadrons début 1946. On ne laissa « aucun doute » au commandant de la *Tiger Force* « que si nous voulions améliorer notre rythme de déploiement, nous devrions fournir plus de techniciens ». Il souligna à Whitehall « que les Américains ne nous font pas confiance. Ils pensent que nous essayons de déployer notre force au moindre coût ». Bien que réalisant qu'ils ne pouvaient fournir un ensemble complet de personnel de construction ou de soutien logistique – et comptant sur des techniciens canadiens pour combler le déficit – les chefs d'état-major britanniques acceptèrent néanmoins l'offre américaine, le 4 juin. Le 20 juin, les premiers navires marchands de la *Tiger Force* quittèrent Liverpool⁵⁹.

C'est alors que Whitehall contacta le Canada avec une demande d'aide ferme. Le 16 juin, Churchill envoya un message à King, soulignant le besoin en techniciens de la construction, dont 2 500, selon un souhait sérieux, seraient Canadiens, demandant tout d'abord deux escadrons de bombardiers pour le premier déploiement de la *Tiger Force* et conservant l'espoir que « six autres escadrons de bombardiers lourds canadiens seraient disponibles pour fournir le deuxième contingent de dix escadrons, si c'était approuvé et quand ça le serait ». Ayant eu une intuition que cette demande arrivait, le Cabinet canadien avait déjà autorisé un contingent de construction, de même que deux escadrons de bombardiers et trois de transport, l'ensemble pouvant être fourni dans l'enveloppe des 23 000, mais King et ses ministres remirent à plus tard la possibilité de six escadrons de bombardement supplémentaires pour le déploiement suivant⁶⁰.

Toutefois, au moment où King répondit à Churchill, on avait sans aucun doute attiré son attention sur le fait que seulement 335 membres du personnel volontaire de la construction avaient été trouvés à ce jour parmi les 6 700 qui avaient été contactés. Par conséquent, son télégramme du 19 juin ne l'engageait que pour deux escadrons de bombardiers et trois de transport. La question du personnel de construction faisait l'objet d'une « exploration active », mais aucun nombre spécifique ne pouvait être donné⁶¹.

Ayant accepté l'offre américaine avec l'espoir que les États-Unis et le Canada combleraient le déficit réel en personnel de la RAF, les chefs d'état-major britanniques furent déçus de la réponse d'Ottawa. Ils exprimèrent leur frustration lors d'une réunion, le 22 juin, accusant le Canada – plutôt injustement, étant donné qu'ils tentaient de jouer le même jeu – d'« utiliser sa vieille supercherie d'essayer de ne pas payer son propre dû en fournissant le soutien nécessaire mais peu spectaculaire de ses unités opérationnelles ». Portal fit suivre cette discussion par un message à Leckie indiquant qu'« à aucun moment nous n'avons reçu un avertissement que vous ne seriez pas capable de participer à la hauteur de ce qui avait été convenu ». Le chef de l'état-major de l'Air canadien ne fut pas d'accord et rappela à Portal qu'il n'avait jamais donné un soutien définitif à une contribution de techniciens. Néanmoins, il comprenait et partageait la gêne de son homologue britannique devant la tournure des événements : « Les difficultés que vous éprouvez maintenant et qui, en matière de planification, sont similaires aux miennes, sont entièrement comprises »⁶².

L'ARC demanda aussi au Cabinet de prendre une décision sur les six escadrons

de bombardement supplémentaires du deuxième échelon. Le 28 juin, le ministre de l'Air, Colin Gibson, déclara à ses collègues que des plans précis étaient en voie d'élaboration en vue d'apporter un renfort de dix escadrons à la *Tiger Force*. Le Premier ministre restait circonspect à propos d'un engagement majeur, mais on demanda à Leckie de revenir avec des détails aussi complets que possible sur les besoins financiers et en personnel de la force pour le Japon. Il le fit, le 12 juillet. Il déclara qu'il avait besoin de 15 000 hommes et que le coût, y compris l'entraînement au Canada, était estimé à 143,5 millions de dollars immédiatement, et à 192,1 millions de dollars annuellement par la suite. Ces prévisions comprenaient les six escadrons supplémentaires, l'équipement, l'entretien, les services médicaux et les autres services essentiels, mais aucun technicien de la construction, peu de ces techniciens se portant volontaires. Le Cabinet approuva et Londres fut prévenue : « Vous pouvez indiquer clairement à l'*Air Ministry* que l'affectation de ces six escadrons de bombardiers supplémentaires pour le Pacifique a été autorisée à la condition que les forces d'occupation soient réduites de deux escadrons de bombardement [de onze à neuf], maintenant donc le total de la distribution des effectifs en deçà de la limite approuvée de 23 000 »⁶³.

L'élément avancé de la *Tiger Force* devait se composer d'un escadron de Mosquito de la RAF et de neuf escadrons de Lancaster, cinq de la RAF, deux de l'ARC, d'un escadron australien et d'un escadron néo-zélandais. L'élément suivant serait constitué d'un escadron de sauvetage de Lancaster-Catalina et de onze escadrons de Lincoln. Deux escadrons de l'ARC, les 419^e et 428^e, devaient être sur leur base et prêts à opérer à partir du 1^{er} janvier 1946. La force se composerait finalement de deux groupes opérationnels : un groupe canadien et un groupe britannique. À l'arrivée du deuxième contingent sur le théâtre des opérations, on avait planifié un quartier général de groupes canadien. Le quartier général de la *Tiger Force*, lui-même, serait intégré et composé à 50 % de Canadiens. L'ARC faisait tous ces efforts pour que, dans la mesure du possible, elle ait des unités entièrement canadiennes en soutien des escadrons, « sur une base à la mesure de notre effort de première ligne ». En accord avec la politique du Premier ministre annoncée le 4 avril 1945, l'ARC fut sollicitée pour fournir des volontaires : 21,5 % des 103 402 hommes et femmes interrogés au 15 juin s'étaient portés volontaires pour servir dans le Pacifique. Le commandant de la *Tiger Force* avait donné son accord à la participation de membres du Service féminin de l'ARC qui s'étaient portés volontaires à un taux beaucoup plus élevé que les hommes⁶⁴.

Les chefs d'état-major britanniques se réunirent le 6 août pour discuter des derniers événements avec Lloyd, qui venait de rentrer des États-Unis où il s'était encore plaint des incertitudes de la contribution en techniciens canadiens. Le même jour, un B-29 américain largua la bombe atomique sur la ville japonaise d'Hiroshima. Cette action fut suivie par une seconde attaque atomique le 9 août, cette fois sur Nagasaki, et le Japon se rendit sans condition le 14 août⁶⁵. Il en résulta que la *Tiger Force* ne fut jamais plus qu'un tigre de papier.

DEUXIÈME PARTIE

La guerre aérienne



Le personnel non-navigant du 110^e Escadron dans l'atelier des machines à Odiham, mi-1940. (PMR 93-297)



Parmi les officiers du 1^{er} Escadron de l'ARC (plus tard le 401^e), photographiés à Croydon en juillet 1940, certains ont joué un rôle important dans l'histoire de l'ARC outre-mer. Rangée arrière, de gauche à droite: R. Smither, T.B. Little, A.M. Yuile, E.W. Beardmore, B.D. Russel, E.C. Brieese. Rangée du centre: B.E. Christmas, capitaine d'aviation W.D. Rankin (officier médical), O.J. Peterson, G.R. McGregor, A.D. Nesbitt, S.T. Blaiklock, H. de M. Molson, E.M. Reyno, J.P.J. Desloges, E.A. McNab, P.B. Pitcher. Rangée avant: G.G. Hyde, W.P. Sprenger, J.W. Kerwin. (PMR 80-620)



Le lieutenant-colonel d'Aviation R.W. McNair, décoré de la Croix du service distingué dans l'Aviation, avec deux barrettes, de Springhill, en Nouvelle-Écosse, était un pilote de chasseur à succès qui est devenu un commandant d'escadre respecté. La photo fut prise au début de sa carrière comme pilote officier du 411^e Escadron. (PL 4988)



Un Me 109E abattu pendant la bataille de l'Angleterre. (PL 3054)



Le premier ministre Winston Churchill inspecte les dommages causés par les bombes après le premier raid majeur de la Luftwaffe sur Londres, le 7 septembre 1940.
(H 3976)