



Photo PL 30259 du MDN

Réparation d'un canon d'aile sur un Spitfire Mark IV de l'ARC en Normandie, 1944.

LA CRÉATION DE LA 2nd TACTICAL AIR FORCE RAF : COOPÉRATION INTERARMÉES ET ANGLO-CANADIENNE DURANT LA DEUXIÈME GUERRE MONDIALE¹

par David Ian Hall, Ph.D.

Le succès obtenu finalement par les armées anglo-canadiennes et américaines durant les deux dernières années de la Seconde Guerre mondiale découle directement de l'appui aérien efficace et massif qu'elles ont reçu. D'abord en Afrique du Nord et ensuite en Italie et en Europe du Nord-Ouest, les armées américaines, britanniques et celles de l'Empire ont mené la plupart de leurs batailles, sinon toutes, en sachant qu'elles disposaient d'une supériorité aérienne inattaquable dans toutes les zones de combat de sorte qu'elles s'attendaient à un appui aérien tactique considérable. En 1944, cet avantage décisif a été confirmé par la combinaison active des deux facteurs jumeaux que sont la supériorité matérielle et la doctrine commune. Cette doctrine commune que tous acceptaient est née de l'expérience chèrement acquise dans les combats d'Afrique du Nord et de l'aboutissement d'un débat long et tortueux qui s'est déroulé surtout à Londres pour savoir qui devait contrôler l'aviation sur les champs de bataille. Ce débat faisait rage depuis la fin de la Première Guerre mondiale. Ses deux principaux protagonistes étaient l'Armée britannique et la Royal Air Force, mais le Canada a contribué, d'une manière réduite et circonstancielle bien que pertinente, à son dénouement.

Au début de la guerre, il fallut surmonter beaucoup de difficultés interarmées et interalliées. Les auteurs de l'histoire militaire officielle du Canada racontent que « lorsque le premier escadron [escadron de coopération entre l'Armée et l'Aviation royale canadienne (ARC)] est arrivé en Grande-Bretagne au début de 1940, il fut inévitablement mêlé à toutes les misères qui frustraient les escadrons de la Royal Air Force en plus de connaître les problèmes inhérents au tableau plus large de la coopération anglo-canadienne »². Les aviateurs et les soldats ne travaillaient pas bien ensemble au début de la guerre, et la coopération anglo-canadienne achoppait sur un certain nombre de problèmes pratiques et politiques. Le partenariat anglo-canadien avait cependant également de nombreux avantages, spécialement en ce qui a trait aux ressources combinées rassemblées pour la guerre, à savoir le matériel, la main-d'œuvre et, en matière de coopération entre l'armée et

David Ian Hall, Ph.D. est historien de la guerre aérienne dans le programme d'études sur l'état-major et le commandement supérieur au Département d'études de la défense du British Joint Services Command and Staff College à Shrivenham en Angleterre.

l'aviation, le capital intellectuel. À partir des travaux récents des historiens Terry Copp, Alex Douglas, Brereton Greenhous, Stephen Harris et Ian Gooderson³, le présent article veut mettre en lumière les effets bénéfiques qu'a eus la coopération anglo-canadienne sur la découverte d'une solution à l'une des grandes énigmes opérationnelles et tactiques de la Seconde Guerre mondiale : la provision d'un appui aérien global, efficace et flexible aux forces terrestres. Il s'agit surtout là d'une histoire d'idées, de développement intellectuel et d'institutions dans laquelle la théorie se transforme en pratique et où les différences nationales ont aidé à trouver des solutions plutôt que d'engendrer (contrairement à la perception qu'on en donne souvent) des problèmes additionnels insurmontables.

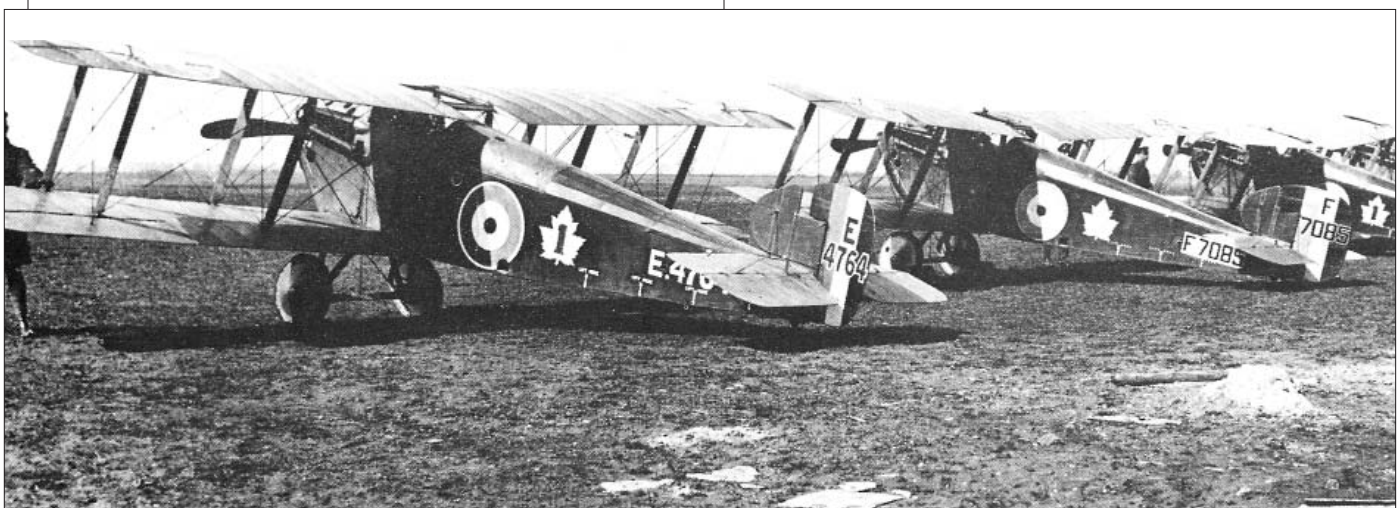
Cet article examine brièvement la nature de la crise interarmées et le rôle qu'a joué la filière anglo-canadienne dans le débat sur l'appui aérien lors de la Seconde Guerre mondiale et, chose importante, le processus qui a permis de résoudre la question. La plupart de ceux qui s'intéressent à l'histoire militaire ne seront pas surpris de lire que l'impasse au sujet du développement d'un appui aérien efficace et la solution à ce problème remontent toutes deux à 10 ou 20 ans avant le début de la guerre. Il va de soi qu'on ne peut comprendre la stratégie et les opérations de toute guerre qu'à la lumière des conditions et des préparatifs qui l'ont précédée. Technologie, doctrine, formation et commandement, ce que Peter Paret appelle les éléments essentiels de l'action guerrière, sont autant les produits des développements que des négligences survenus en temps de paix. L'expérience des combats entraîne souvent des changements, mais des facteurs d'avant-guerre continuent d'influencer la manière dont les nations et leurs forces armées mènent les guerres même les plus longues. La théorie de Paret, selon laquelle la nature de l'action militaire trouve son origine dans le passé, a fait ses preuves comme approche méthodologique dans l'étude de l'histoire militaire⁴.

L'ESSOR DE L'APPUI AÉRIEN LORS DE LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE

À la fin de la Première Guerre mondiale, la Grande-Bretagne, en tant que force aérienne prédominante dans le monde, n'avait pas de rivale parmi les grandes puissances. Durant les deux dernières années de cette guerre, les pilotes britanniques détruisirent 7 054 avions ennemis, déversèrent 6 942 tonnes de bombes, accumulèrent 900 000 heures de vols opérationnels et lancèrent 10,5 millions de volées de mitraille contre des cibles au sol⁵. Au moment de l'Armistice du 11 novembre 1918, la Royal Air Force (RAF) disposait de 22 000 avions et d'un peu moins de 300 000

hommes⁶. En moins de cinq ans de guerre, l'aviation de combat britannique avait subi une transformation extraordinaire. Juste avant la guerre, c'était une toute petite force faite de deux groupes de reconnaissance de cinquante avions de ligne, un pour l'Armée et l'autre pour la Royal Navy⁷. Entre 1914 et 1918, le Royal Flying Corps (RFC) et le Royal Navy Air Service (RNAS), et par la suite la RAF, ont joué tous les rôles principaux d'une force aérienne et en ont rempli toutes les principales missions, ces mêmes rôles et missions qui constituent aujourd'hui les capacités essentielles d'une force aérienne moderne. La grande variété de ces premières expériences d'opérations aériennes ne doit cependant pas masquer le fait que la première guerre aérienne britannique fut une guerre conduite en coopération avec l'Armée⁹. La plus grande partie de l'effort aérien britannique était subordonné aux objectifs des campagnes de l'Armée sur le front occidental où les commandants se préoccupaient de plus en plus des problèmes tactiques que soulevait leur volonté d'enfoncer les lignes allemandes. L'Armée considérait l'aviation comme une force auxiliaire semblable à l'artillerie et aux nouveaux tanks, qui étaient alloués à chaque corps d'armée sur le front et placés sous le contrôle direct de chaque commandant de corps. Celui-ci utilisait ses avions comme de « l'artillerie volante » pour faciliter l'avance de l'infanterie. Les commandants de l'Armée, qui cherchaient à obtenir de l'aviation le maximum d'appui aérien rapproché (à l'exclusion de toute autre forme d'utilisation de l'aviation de combat), employaient autant d'avions que possible dans un rôle d'attaque au sol à l'avant-plan de leurs premières lignes¹⁰.

Ces pratiques devenaient de plus en plus problématiques aux yeux des aviateurs britanniques. Sur la base de leur propre expérience des opérations, ils ne mirent pas de temps avant d'identifier un certain nombre de caractéristiques permanentes de la force aérienne : altitude, vitesse et rayon d'action. Ils en ont aussi déduit les avantages qu'on pourrait tirer d'un commandement et d'un contrôle centralisés. Le recours à un tel système permettrait à un commandant de la force aérienne de concentrer toute sa flotte disponible à des moments et en des points cruciaux d'une bataille et, chose très importante, de garantir un effort maximum « en appui aux tâches décisives ». Les aviateurs considéraient de plus en plus la méthode de commandement décentralisé de l'aviation que préférait l'Armée comme un gaspillage inefficace; elle impliquait aussi, selon les aviateurs, une dispersion des efforts sur des objectifs sans grande importance. Lors de la bataille d'Amiens en août 1918, la RAF essaya pour la première fois de la guerre un système rudimentaire de contrôle centralisé. La RAF et l'Armée menèrent aussi pour la première fois leurs opérations conformément à un plan conjoint. Ces opérations aériennes ne rapportèrent qu'un succès limité, mais



Sopwith Dolphins appartenant à l'Escadron (de chasse) n° 1 de la CAF à Upper Heyford, Angleterre, 1918.

les interventions d'Amiens et des 100 derniers jours de la guerre convainquirent les aviateurs britanniques qu'ils obtenaient de meilleurs résultats en concentrant leurs forces aériennes contre des objectifs situés au-dessus et au-delà de ceux que les commandants d'armée choisissaient traditionnellement. Quand la conquête de la supériorité aérienne était leur premier objectif et que s'ensuivaient des opérations visant à isoler le champ de bataille, les forces aériennes démontraient leur vrai potentiel à exercer un impact décisif sur les combats au sol. Encouragés de la sorte par leurs récentes découvertes, les aviateurs britanniques adoptèrent une doctrine non encore écrite qui était axée sur une utilisation plus stratégique de l'aviation grâce aux capacités fondamentales de la puissance aérienne que sont la supériorité dans les airs, l'interdiction de zone et le bombardement à longue distance¹¹.

Comme le croyaient ces pilotes et théoriciens en herbe britanniques, la puissance aérienne offrait une nouvelle façon de relever les défis stratégiques et opérationnels de la guerre. Leur foi en la capacité de la force aérienne d'exercer une influence stratégique sur la conduite des guerres futures a naturellement donné lieu à plusieurs plans ambitieux après 1918. Déjà avant la fin de la guerre, le Air Council présenta son plan d'ajout de 154 escadrons à la RAF, dont les effectifs auraient ainsi compté pas moins de 348 escadrons en temps de paix¹². L'état-major de la RAF nourrissait aussi de grands espoirs pour la RAF, qui aurait à l'avenir comme rôle d'assurer la sécurité de la Grande-Bretagne après la guerre; il envisageait en effet à la fois une force de frappe indépendante pour la défense du pays et une force de police aérienne qui patrouillerait l'Empire. C'est ainsi que le chef de l'État-major de l'Air de l'époque, le major-général Sir Frederick Sykes, soumit au cabinet le 18 décembre 1918 l'esquisse d'un plan stratégique de la RAF¹³.

À tous égards, un brillant avenir aurait dû s'ouvrir devant cette nouvelle force aérienne qui apporterait une contribution spéciale à la protection des intérêts de la nation britannique et à sa victoire dans toute guerre future. Mais il n'en fut rien. Au lieu d'une expansion, la RAF subit une réduction massive. Le gouvernement de coalition du premier ministre Lloyd George avait besoin d'argent pour financer ses promesses du temps de la guerre, telles que des « maisons bâties pour des héros » et autres programmes sociaux longtemps retardés¹⁴. De plus, une Grande-Bretagne lasse de la guerre n'était pas d'humeur à se lancer dans la planification de la prochaine guerre alors qu'elle venait de se battre et de remporter « la Grande Guerre pour mettre fin à toutes les guerres »¹⁵. En janvier 1919, Winston Churchill fut nommé à la fois secrétaire d'État à la Guerre et à l'Air. Sa tâche était claire : mettre la RAF au rancart. Avant la fin du même mois, le processus de liquidation avait commencé et, en moins d'un an, la plus grande force aérienne du monde ne comptait plus que 25 escadrons et moins de 27 000 officiers et militaires du rang¹⁶.

L'ARC DANS L'ENTRE-DEUX-GUERRES

Les années d'après-guerre furent également difficiles pour l'aviation militaire au Canada. Le Canada ne possédait pas de force aérienne nationale durant la Première Guerre mondiale. Des milliers d'aviateurs canadiens contribuèrent à l'avènement de l'aviation militaire, mais la plupart d'entre eux le firent à titre individuel au service de la force aérienne britannique. Le Royal Canadian Naval Air Service et la Canadian Air Force (Overseas), deux petites formations de création tardive, naquirent et moururent durant la dernière année de guerre. Deux années s'écoulèrent avant que le gouvernement canadien n'établisse une petite Canadian Air Force (CAF) non permanente, conçue selon le modèle de la milice et rattachée de près au secteur civil. Elle reçut en 1924 l'appellation de

« royale », devint une force permanente en tant que directeur de l'Armée et comptait quelque 68 officiers et 307 sous-officiers et militaires du rang. Selon le modèle de la RAF, l'ARC avait comme tâche principale la défense aérienne; mais, au fil des années 1920 et d'une bonne partie des années 1930, cette force aérienne très réduite devint responsable d'un large éventail d'affaires autant civiles que militaires. Alors que les aviateurs auraient préféré voir se développer une force aérienne indépendante à l'image de la RAF, l'Armée de terre favorisait une force correspondant à l'ancienne Military Wing du Royal Flying Corps. Sous la forte influence du brigadier-général A.G.L. McNaughton, fervent défenseur d'une force aérienne engagée dans la bataille au sol, l'expérience et la formation de l'ARC dans l'entre-deux-guerres tenaient davantage de la coopération avec l'Armée que de la mise en place d'une force aérienne indépendante¹⁷.

L'aggravation des tensions internationales au milieu des années 1930 entraîna une réduction du rôle civil de l'ARC qui devint un service autonome en 1938. Avec ses quelque 150 officiers et moins de 1 000 militaires du rang, cette petite ARC, qui ne disposait que de 31 avions démodés, n'avait rien d'une force aérienne moderne prête au combat. Sous la contrainte de pénuries aiguës en matériel et en personnel, la formation y était à la fois difficile et moins que réaliste en 1939. Ce qu'il y avait de formation relevait des escadrons individuels et privilégiait les procédures de combat aérien, d'attaque au sol et de lancement de torpilles. L'ARC allait commencer la guerre en tant que force d'appoint pour les unités terrestres et navales. Soit dit en passant, cette approche canadienne de coopération avec l'Armée correspondait exactement à ce que l'Armée britannique voulait et

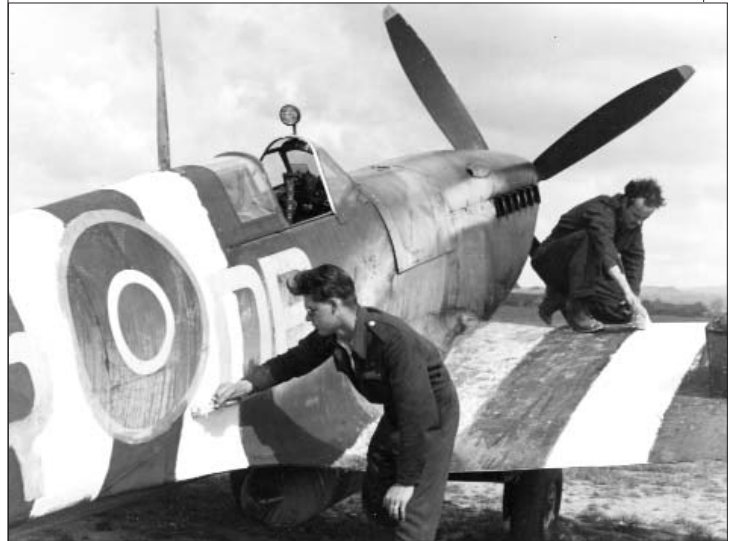


Photo du MDN

Personnel au sol de l'ARC peignant les rayures de l'invasion sur un Spitfire Mark IX en Normandie, 1944.

aurait eu si la politique « officielle » n'avait pas plutôt adopté la vision de la RAF. À l'automne 1939, la 1^{re} Division canadienne embarqua à destination de l'Angleterre, accompagnée d'un escadron de coopération, l'Escadron n° 110 de l'ARC, qui était équipé de Westland Lysanders¹⁸.

LE DÉBAT SUR LA COOPÉRATION AIR-SOL

Dans les années 1920, le débat sur l'utilisation stratégique des forces aériennes dans la défense nationale fut beaucoup plus vif en Angleterre qu'au Canada. Le Air Marshal Sir Hugh Trenchard, chef de l'état-major de l'Air, s'inquiétait de plus en plus de ce que ses collègues de l'Armée et de la Royal Navy n'avaient ni la capacité ni le désir de développer adéquatement

la force aérienne. Au printemps de 1921, il lançait l'avertissement suivant :

La nation qui considère et développe sa force aérienne comme un auxiliaire au service des armes plus anciennes connaîtra un réveil brutal si elle doit affronter une nation qui aura reconnu que l'espace aérien pourrait devenir un lieu de guerre primordial et qui aura créé une arme aérienne en conséquence¹⁹.

Après une analyse extensive des bonnes et mauvaises utilisations des forces aériennes, Trenchard et son état-major de l'Air fixèrent une série de principes de base de la guerre aérienne (initiative de l'offensive, supériorité aérienne, concentration de la force et besoin d'un commandement et d'un contrôle centralisés) principes qui ont permis à la RAF de bien développer sa théorie et sa doctrine dans la période de l'entre-deux-guerres et durant la Seconde Guerre mondiale²⁰. Le plaidoyer de la RAF en faveur de ces principes et de la notion de « puissance aérienne » rendit ses relations avec l'Armée et la Royal Navy d'autant plus tendues que s'y ajoutaient des coupures draconiennes dans le budget de la défense et l'absence d'une approche commune quant à la planification et à la conduite de la guerre au niveau stratégique. Tandis que la RAF donnait la priorité aux moyens de défendre la Grande-Bretagne contre des attaques aériennes et que la Royal Navy se préoccupait du maintien de l'ouverture des voies



Photo du MDN

Aérodrome de l'ARC en France, 1944.

maritimes (deux tâches stratégiques), l'Armée portait son attention sur les détails tactiques de la défense de l'Empire. Plus grave encore, aucune de ces trois armes ne disposait, individuellement ou en équipe, de la doctrine, de la structure de force ou du niveau opérationnel de commandement nécessaires à l'établissement d'un lien vital entre la direction stratégique de la guerre et son exécution tactique²¹.

Sur la question de l'appui aérien de la RAF à l'Armée, les deux armes se livraient une bataille politique sans merci au sujet de la bonne utilisation des moyens limités de la force aérienne en cas de guerre; cet affrontement acrimonieux qui était une source de discorde ne fut résolu qu'au printemps 1943²². En général, les aviateurs étaient portés à favoriser une application plus vaste et stratégique de la force aérienne. Lors d'une bataille au sol, après avoir établi la maîtrise de l'espace aérien sur une zone d'opérations donnée, les forces aériennes exerceraient leur plus gros impact par une intervention offensive destinée à « isoler le champ de bataille » de tout renforcement de l'ennemi en hommes et en matériel. Aussi bien les exercices d'entraînement au Royaume-Uni que l'expérience tirée des guerres d'Espagne et de Chine avaient en effet convaincu les aviateurs que les attaques aériennes au sol dans la zone des combats étaient inefficaces et peu économiques²³. En effet, les cibles étaient difficiles à

détecter et à frapper, les pertes en avions et en équipages étaient beaucoup trop élevées, et les forces aériennes déjà limitées se réduisaient rapidement dans leur rôle d'appui rapproché au sol et perdaient aussi leur capacité de conserver la très importante supériorité aérienne. Cette logique n'impressionnait nullement les officiers de l'Armée. Ceux-ci voulaient que soit alloué à tous les commandants sur le terrain un grand nombre d'avions spécialisés dans la protection de leurs hommes contre les attaques aériennes de l'ennemi et dans l'appui aérien de leurs offensives, ce que ces soldats décrivaient grosso modo comme de l'artillerie volante, en vue de détruire les blindés, l'artillerie et les points forts de l'ennemi dans les premières lignes du champ de bataille. C'était ce qu'avaient fait les forces aériennes durant la Grande Guerre. C'est pourquoi les officiers de l'Armée concluaient que leur arme avait besoin de sa propre force aérienne. Rien de moins était inacceptable²⁴.

Des différences irréconciliables sur des questions de principe et une méfiance bien ancrée de leurs intentions réciproques empoisonnaient la plupart des discussions entre les deux services qui s'affrontaient pour trouver une solution mutuellement acceptable au dilemme de l'appui aérien. L'ignominieuse défaite des British Expeditionary Forces en France en juin 1940 et les premiers revers au Moyen-Orient contre l'Afrika Korps de Rommel ne firent qu'empirer la situation. La grave pénurie de ressources et les problèmes techniques que posaient les aéronefs et les systèmes de communications rudimentaires compromettaient aussi le développement rapide d'un système d'appui aérien global, flexible et capable de réactions rapides. Pourtant, malgré leur gravité, ces problèmes étaient beaucoup plus faciles à résoudre que les différences conceptuelles qui existaient entre soldats et aviateurs britanniques quant à la coopération entre opérations terrestres et aériennes.

Leur défaite aux mains de la Wehrmacht convainquit la plupart des officiers de l'Armée qu'ils avaient eu pleinement raison : l'Armée devait avoir sa propre force aérienne pour avoir quelque chance de succès dans une guerre moderne. En outre, le War Office soutenait que l'Armée avait besoin de ses propres forces aériennes spécialisées sous la forme d'un parapluie de chasseurs pour sa défense et de bombardiers en piqué en appui rapproché de ses offensives, lesquels seraient alloués à chaque commandant au sol aux deux niveaux des corps d'armée et des divisions. Comme le prétendait le General Staff, c'était ce dont avait bénéficié l'Armée allemande²⁵. L'état-major de l'air avait une opinion différente. Selon lui, en effet, un appui aérien efficace dépendait d'un haut degré de supériorité aérienne qui ne pouvait résulter que d'une plus grande puissance de la force aérienne par rapport à celle de l'ennemi : une force aérienne unifiée comprenant des bombardiers, des chasseurs, des avions de reconnaissance, des avions de communication et de transport opérant tous sous un commandement centralisé et assez flexibles pour passer d'une tâche à l'autre selon les exigences de la stratégie. Le succès ne viendrait pas d'un grand nombre d'avions d'appui spécialisés qui seraient attachés aux forces terrestres²⁶.

LA SOLUTION AU PROBLÈME DE LA COOPÉRATION SOL-AIR

Au milieu de l'anxiété extrême de la fin de l'été et de l'automne 1940, les forces terrestres et aériennes étaient à la recherche de solutions au problème de l'appui aérien. Malgré le rapport particulièrement peu productif du général Bartholomew (qui rendait la RAF responsable de la plupart des malheurs en France, exigeait la création immédiate d'une force aérienne de l'Armée et confirmait la vision obsolète du War Office sur la façon d'utiliser la puissance aérienne dans une bataille terrestre),

certain membres de l'Armée et de la RAF s'efforçaient ensemble de réformer efficacement la coopération interarmées. Les plus importantes de ces réformes portaient sur les expérimentations d'appui aérien menées en Irlande du Nord par le Group Captain A.H. Wann et le colonel J.D. Woodall²⁷. Ces deux officiers précisèrent ce dont avait besoin une force aérienne tactique : une formation de la RAF équipée et entraînée pour conquérir la supériorité aérienne par des actions offensives et pour attaquer des objectifs sur le champ de bataille en coopération étroite avec les forces terrestres. Du 5 septembre au 28 octobre 1940, ils dirigèrent une série d'exercices de transmission et d'essais de commandement et contrôle qui aboutirent à la formation d'un état-major de combat interarmées (armée/air) rudimentaire, équipé de liens de transmission directs avec les troupes de première ligne et avec les aérodromes de première ligne et ceux de l'arrière. À la fin de la même année, l'Armée et la RAF célébrèrent trois réussites majeures : la création d'un centre interarmées de contrôle centralisé des opérations au GQG des Home Forces, l'adoption des procédures de contrôle des bombardiers d'appui rapproché à la suite de nombreuses expérimentations et essais en Irlande du Nord, et, le 1^{er} décembre, la formation du Army Cooperation Command²⁸. C'est en travaillant dans le cadre du Army Cooperation Command que, de 1941 à l'été 1943, les escadrons de coopération de l'ARC et la plupart de ses escadrons de chasse au Royaume-Uni élaborèrent et raffinèrent leurs procédures tactiques d'opérations d'appui rapproché et direct lors de batailles au sol²⁹.

Un système parallèle d'appui aérien s'est forgé lors du pénible test qu'a été la bataille d'Afrique du Nord au printemps et à l'été 1941. Immédiatement après les deux tentatives infructueuses pour soulager Tobrouk en mai et juin, les opérations « Brevity » (du 15 au 17 mai) et « Battleaxe » (du 15 au 17 juin), les deux nouveaux commandants des forces aériennes et terrestres, le Air Vice Marshal Arthur Tedder et le général Sir Claude Auchinleck, inaugurèrent une série de conférences et d'exercices interarmées en vue de résoudre le problème de l'appui aérien³⁰. Le Air Support Control, une nouvelle structure (semblable au système de Wann et Woodall) innovatrice de commandement interarmées chargée de contrôler les opérations conjointes sol-air, fut mis en place et testé. En plus des exercices de commandement et de contrôle, divers essais aériens testèrent des bombardiers et des chasseurs dans une variété de tâches pour déterminer le meilleur rôle qu'ils pouvaient jouer dans les opérations d'appui au sol. Ces efforts donnèrent naissance à un nouveau système tactique aérien qui finit par se révéler efficace en attaque comme en défense et contre des cibles soit présélectionnées, soit improvisées. Ce réseau de commandement et de transmission interarmées était le centre nerveux du nouveau système d'appui aérien, et le chasseur-bombardier en était le fer de lance.

Si importants que fussent ces développements techniques et tactiques dans les succès finalement glanés par les opérations britanniques d'appui aérien, une coopération effective exigeait encore, selon Tedder, des améliorations importantes dans la coordination entre les forces terrestres et aériennes. En effet, la supériorité aérienne dans la zone des combats était une condition préalable essentielle à une contribution efficace et soutenue de la force aérienne aux combats au sol. Une fois la situation dans les airs devenue satisfaisante, l'ensemble de la force aérienne, avec toute sa puissance disponible, pourrait se déplacer et fournir un appui direct qui inonderait en effet le champ de bataille de sa puissance aérienne. Pour que l'Armée tire pleinement profit de l'effort aérien, elle devrait, à l'occasion et dans certaines circonstances, adapter le calendrier et la localisation de ses opérations au sol. Pour atteindre un niveau

suffisant de compréhension mutuelle, Tedder croyait que les deux armes auraient besoin de dresser ensemble, en tant que partenaires égaux, un plan conjoint sol-air. Il conseillait en outre aux commandants des deux armes de travailler ensemble tout au long des étapes de la conception, de la planification et de l'exécution des opérations. L'unité dans la recherche du but à atteindre serait leur guide³¹. L'exactitude de la théorie de Tedder se vérifia une année plus tard par le partenariat réussi entre le général Bernard Montgomery, nouveau commandant de la 8^e Armée, et le Air Vice Marshal Arthur Coningham, commandant de la Western Desert Air Force. Plus tard au cours



Réparation d'impacts d'artillerie antiaérienne sur un Spitfire Mark IV en Hollande, 1944.

Photo PL 33414 du MDN

de la guerre, l'égotisme effréné de Montgomery allait saboter ses relations avec Coningham et d'autres commandants britanniques, américains et canadiens; mais c'est ce même égotisme et son ardent désir de vaincre les Allemands qui le poussèrent à l'été 1942 à chercher et trouver son homologue de la RAF en Égypte et à bâtir une stratégie sol-air gagnante.

L'historien de la RAF, Sir Maurice Dean, précise que trois éléments vitaux sont nécessaires à une coopération efficace entre les armées de terre et de l'air : de la bonne volonté (vouloir coopérer), des principes et des tactiques solides, et des communications fiables³². À l'été 1942, ces trois éléments étaient présents dans le Désert occidental. En revanche, des niveaux similaires de coopération et de compréhension entre l'Armée et la RAF n'existaient pas en Angleterre. En mars 1942, le chef du Imperial General Staff (IGS), le général Sir Alan Brooke, relança le débat âpre et déjà ancien sur une force aérienne de l'Armée. Comme beaucoup de ses collègues du War Office, il croyait que seule la création d'une force aérienne de l'Armée, composée d'avions spécialement conçus à cet effet et pilotés par des aviateurs soigneusement entraînés, et contrôlée sur le terrain par un commandant en chef de l'Armée, garantirait à l'Armée un appui adéquat. Au printemps, on mit de l'avant toute une série de propositions. La plus farfelue était la demande faite par Brooke lui-même de 111 escadrons d'avions spécialisés dans l'appui rapproché et de 207 autres escadrons d'avions de transport pour répondre aux exigences minimales de l'Armée. Il réclamait aussi de la force aérienne indépendante un appui additionnel sous la forme d'une protection par des chasseurs et d'attaques des troupes et des positions ennemies par des bombardiers. Le Air Vice Marshal Sir Charles Portal, chef de l'état-major de l'air, fit remarquer à bon escient qu'un appui aérien additionnel était impossible si l'on

acceptait la demande faite par l'Armée d'avoir en permanence ses propres escadrons; la force aérienne proposée par le CIGS pour l'Armée excédait en effet les effectifs de première ligne de l'ensemble de la RAF³³. L'expérience d'Afrique du Nord confirmait que, lorsque l'on affrontait avec des ressources aériennes limitées un ennemi de qualité et de force comparable, « seule une organisation centralisée et flexible pouvait permettre d'obtenir [...] les conditions aériennes dans lesquelles les forces navales et terrestres pouvaient opérer [avec succès] ». C'est pourquoi Portal insista auprès de ses collègues de l'Armée pour qu'ils adoptent les principes du système du Moyen-Orient comme base du développement futur de l'appui aérien de l'Armée³⁴.

Les officiers de l'Armée n'étaient pas impressionnés par la suggestion de Portal. Beaucoup de généraux, dont le général canadien A.G.L. McNaughton et même quelques officiers de l'aviation, critiquaient ouvertement l'approche de la RAF en faveur d'opérations sol-air intégrées³⁵. Le General Staff voulait que le Groupe n° 2, le Bomber Command, soit augmenté à 20 escadrons et transféré au Army Cooperation Command. Une autre proposition, émanant du GQG des Home Forces, connue sous l'appellation *The Thorold Paper* et rédigée par le commodore de l'air Henry Thorold et le colonel Claude

ensemble et coordonner les opérations d'appui et de reconnaissance avec les opérations de chasse pour garantir la maîtrise de la situation dans les airs ». Le 21 juillet 1942, Air Vice Marshal Sir John Slessor présenta une proposition en ce sens : une force mixte de chasseurs, de bombardiers légers et d'escadrons d'appui et de reconnaissance organisés en groupes, tous sous le commandement d'un seul commandant de l'air. Au Royaume-Uni, seul le Fighter Command avait un système de communication suffisamment solide pour fournir le contrôle centralisé que désirait la RAF ainsi que la flexibilité permettant d'accroître et d'étendre le Air Support Control selon le modèle de la Western Desert Air Force. C'est pourquoi Slessor proposait de fusionner le Army Cooperation Command avec la nouvelle force composite qu'il proposait (c'est ce qui allait devenir la 2nd Tactical Air Force) et de l'installer dans le Groupe n° 11, le Fighter Command³⁸.

Au terme de près d'une année de tiraillements rancuniers pour décider lequel du Fighter Command ou du Army Cooperation Command serait chargé de créer les forces aériennes tactiques de Grande-Bretagne, le nouveau quartier général de l'Air Expeditionary Force s'installa au Fighter Command. Cette décision avait reçu d'autres appuis que ceux de l'état-major de l'air ou du Fighter Command. Churchill favorisait la proposition de l'état-major de l'air et, après que le Groupe mixte de la RAF eut démontré ses incontestables avantages lors de l'exercice « Spartan » de mars 1943, Air Vice Marshal Sir Arthur Barratt, commandant du Army Cooperation Command, accepta de façon entière et non équivoque le nouveau système³⁹. L'appui vint aussi du Field Marshal Montgomery qui rejeta publiquement la vieille conviction du War Office selon laquelle les commandants de l'Armée devaient contrôler leurs propres forces aériennes d'appui⁴⁰.

Les chefs des différents états-majors approuvèrent la Air Expeditionary Force de la RAF le 1^{er} mai. Cette force fournirait un Groupe mixte à chaque armée britannique et canadienne devant participer à l'invasion de la Normandie et à toutes les opérations subséquentes. Ces Groupes mixtes comprenaient chacun des avions de chasse, de bombardement et de reconnaissance sans être cependant limités à un nombre fixe d'appareils. Le commandant de ces forces aériennes était libre de déplacer des avions d'un groupe à l'autre selon les circonstances et les occasions en vue d'exploiter la flexibilité et la force de frappe inhérentes à sa force. Les dispositions de son commandement épousaient étroitement les méthodes avérées de la Western Desert Air Force, mais une version élargie et plus raffinée du Air Support Control reliait le GQG/QGA aux états-majors conjoints sol-air tout au long de la chaîne de commandement jusqu'aux unités les plus avancées. C'est le commandant de l'air qui évaluait toutes les demandes d'appui aérien et donnait priorité aux objectifs qu'il jugeait vitaux pour le succès d'ensemble des opérations terrestres. De la sorte, l'appui aérien n'était pas gaspillé au profit de missions peut-être attirantes mais sans conséquences⁴¹.

La Air Expeditionary Force prit le nouveau nom de 2nd Tactical Air Force (2nd TAF) le 1^{er} juin 1943 et engloba ensuite le No. 2 Group (transféré du Bomber Command) et les Groupes mixtes n°s 83 et 84. Environ la moitié des escadrons rattachés au Groupe n° 83 étaient canadiens. Quelque 17 escadrons RCAF participèrent, au sein de la 2nd TAF, à une série de missions de supériorité aérienne et d'attaque au sol. Tout au long de la campagne du Nord-ouest de l'Europe, deux escadres de chasseurs RCAF (n°s 126 et 127) et une escadre de chasseurs bombardiers apportèrent leur petite contribution à la supériorité aérienne écrasante des armées alliées⁴².

Le partenariat anglo-canadien était multiforme et très efficace. En particulier, la RAF et l'ARC profitèrent de l'héritage



Typhons de l'ARC armés et prêts à décoller.

Oxborrow, réclamait la création d'un nouveau groupe de la RAF en appui aérien à l'Armée, qui serait composé de 12 escadrons de bombardiers et de chasseurs affectés spécialement à l'attaque au sol³⁶. Toutes ces propositions de l'Armée violaient les « principes fondamentaux » de la RAF, et en particulier ceux d'un commandement centralisé et de la concentration des forces. De façon plus qu'éloquente, le rapport du Joint Planning Committee lançait l'avertissement suivant :

Dans la situation actuelle, il y a trop de commandements de la RAF qui ont voix au chapitre [...] Pour *Round-Up* [nom de code antérieur à *Overlord* pour l'opération alliée d'invasion du continent européen par la Manche], il nous faut un seul commandement aérien. Il faut mettre en place le noyau de ce commandement dès maintenant³⁷.

LA CRÉATION DE LA 2nd TACTICAL AIR FORCE

Il y avait un appui croissant pour la création d'un groupe composite formé de tous les types d'aéronefs et placé sous un commandant unique « qui pourra voir la situation dans son

opérationnel tiré de leurs traditions communes et de leurs différences respectives, échangèrent leurs idées et partagèrent leurs expériences tactiques, le tout à leur avantage mutuel. À partir de l'été 1944, les armées britanniques et canadiennes réussirent finalement à faire fonctionner un système interarmées sol-air qui leur apportait un appui aérien efficace et bienvenu au niveau opérationnel. Même alors, elles connurent encore des problèmes tactiques d'exécution. Parfois, des procédures d'opération non

familiales troublaient autant les soldats que les aviateurs, et des armes imprécises, comme les roquettes et les bombes à larguer, se révélèrent des outils gauches et coûteux d'utilisation⁴³. Ces défauts ne diminuèrent cependant pas les résultats remarquables obtenus par la coopération interarmées et anglo-canadienne durant la Seconde Guerre mondiale.



NOTES

1. Une version abrégée de ce texte a été présentée à la Conférence sur l'histoire militaire canadienne à Ottawa, Ontario, Canada, du 5 au 9 mai 2000.
2. Brereton Greenhous, Stephen Harris, William Johnston et William Rawlings, « The Crucible of War 1939-1945 », *The Official History of the Royal Canadian Air Force*, Vol. III, Toronto, 1994, p.173. [TCO]
3. Terry Copp et Robert Vogel, « Anglo-Canadian Tactical Air Power in Normandy: A Reassessment », inédit, Virginia, American Military Institute, 1987; W.A.B. Douglas, « The Creation of a National Air Force », *The Official History of the Royal Canadian Air Force*, Vol. III, Toronto, 1986; B. Greenhous, S. Harris, *et al.*, *op. cit.*; et Ian Gooderson, *Air Power at the Battlefield: Allied Close Air Support in Europe 1943-45*, Londres, 1998.
4. Voir Shelford Bidwell et Dominick Graham, *Fire-Power. British Army Weapons and the Theories of War 1904-1945*, Londres, 1982; Harold Winton, *To Change and Army. General Sir John Burnett-Stuart and British Armoured Doctrine, 1927-1938*, Londres, 1988; John A. English, *The Canadian Army and the Normandy Campaign: A Study of Failure in High Command*, New York, 1991; James S. Corum, *The Roots of Blitzkrieg. Hans von Seeckt and German Military Reform*, Lawrence, Kansas, 1992; et Peter Paret, *Understanding War*, Princeton, New Jersey, 1992.
5. Sykes Papers MFC 77/13/62, « Synopsis of British air effort throughout the war », 1^{er} janvier 1919, RAF Museum, RAF Hendon; et Malcolm Cooper, *The Birth of Independent Air Power. British Air Policy in the First World War*, Londres, 1986, p. 154.
6. Norman Gibbs, *Grand Strategy*, Vol. I, Londres, 1976, p. 46; et Malcolm Cooper, *op. cit.*, p. xv.
7. Au début d'août 1914, le Royal Flying Corps expédia 50 avions en France avec le British Expeditionary Corps. Il laissa au R.-U. 75 autres avions de types assortis, dont la plupart incapables de voler. Le Service aérien de la Royal Navy comptait 100 avions et un navire de l'air en ordre de bataille, mais la moitié de ses avions n'étaient pas en état de voler. Les deux armes aériennes prévoyaient utiliser leur petit nombre d'avions comme « yeux dans les airs », c.-à.-d. en missions de reconnaissance. Voir Malcolm Cooper, *op. cit.*, p. 9 et 18; et Shelford Bidwell et Dominick Graham, *op. cit.*, p. 101-103.
8. Durant la guerre, les avions britanniques furent employés à des missions de reconnaissance, d'observation pour l'artillerie, de transport aérien, d'escorte, d'interception, de combats aériens, de bombardement et de mitraillage de troupes et de positions ennemies, d'appui aérien rapproché, direct et indirect, de poursuite d'objectifs et de travail en supériorité numérique, et enfin d'opérations indépendantes de bombardements stratégiques. On trouvera un compte rendu détaillé de l'effort aérien de la Grande-Bretagne durant la Première Guerre mondiale dans Sir Walter Raleigh et H.A. Jones, *The War in the Air*, 6 vols., Oxford, 1922-1937; Sir W. Sholto Douglas, *Years of Combat. A Personal Story of the First World War in the Air*, Londres, 1963; Lee Kennett, *The First Air War, 1914-1918*, New York, 1991; et S.F. Wise, « Canadian Airmen and the First World War », *The Official History of the Royal Canadian Air Force*, Vol. I, Toronto, 1980.
9. J.C. Slessor, *Air Power and Armies*, Oxford, 1936, p. 1.
10. Malcolm Cooper, *op. cit.*, p. 62-62; J.C. Slessor, *op. cit.*, p. 87-88; Sir Maurice Dean, *The Royal Air Force and Two World Wars*, Londres, 1971, p. 21-23; et Lee Kennett, « Developments to 1939 », in B.F. Cooling, *Close Air Support*, Washington, DC, 1990, p. 15-16.
11. PRO AIR 8/13 Cmd Paper 100, Synopsis of British Air Effort During the War, 1^{er} janvier 1919; MRAF Lord Trenchard Papers MFC 76/1/357 Lecture XII, « The Value of a Centralised Air Force », RAF Museum, RAF Hendon; J.C. Slessor, *op. cit.*, *passim*; Shelford Bidwell et Dominick Graham, *op. cit.*, p. 143-145; et Peter Daybell, « The March Retreat of 1918 – The last battle of the Royal Flying Corps », *Air Power Review*, Vol.1, N° 1, 1998, p. 86-101.
12. PRO AIR 6/13 57^a Meeting of the Air Council, 4 novembre 1918.
13. PRO CAB 24/71 Memorandum on the Air Power Requirements of the Empire from the CAS to the Cabinet, 9 décembre 1918.
14. Philip Abrams, « The Failure of Social Reform: 1918-1920 », *Past and Present*, N° 24, avril 1963, p. 43-64.
15. Michael Howard, *The Continental Commitment*, Londres, 1971, p. 74-75; et D.C. Watt, *Too Serious a Business*, Londres, 1975, p. 32-34, 47.
16. Brooke-Popham Papers, VII/22, « RAF History – The first 25 Years », inédit, 1943, Liddell Hart Centre for Military Archives, King's College, Londres; et Malcolm Smith, *British Air Strategy Between the Wars*, Oxford, 1984, p. 22.
17. S.F. Wise, *op. cit.*, p. 579-620; et W.A.B. Douglas, *op. cit.*, p. 37-90.
18. W.A.B. Douglas, *op. cit.*, p. 119-148; et B. Greenhous, S. Harris, *et al.*, *op. cit.*, p. 172-174.
19. PRO AIR 8/2 Remarks by the Chief of the Air Staff, 30 mai 1921. [TCO]
20. PRO AIR 5/299. La première tentative officielle par la RAF de codification des leçons de la Guerre de 1914-1918 et de production d'une doctrine de l'air débuta en 1922 avec la publication du *RAF Operations Manual CD 22* (parfois dénommé *Air Publication (AP) 883*. Ce manuel fut réédité en 1928 sous le nouveau nom AP 1300 *RAF War Manual, Part I – Operations*.
21. Shelford Bidwell et Dominick Graham, *op. cit.*, p. 1-4; et Harold Winton, *op. cit.*, p. 1-2.
22. Voir David Ian Hall, « The Birth of the Tactical Air Force: British Theory and Practice of Air Support in the West, 1939-1943 », *D. Phil Thesis*, University of Oxford, 1996.
23. PRO AIR 10/5547 Air Publication 3235, *The Second World War 1939-1945. The Royal Air Force, Air Support*, Londres, 1955, p. 9-11. Voir aussi AIR 40/342 et 343 *Air Staff Notes on Air Operations in China*; et AIR 40/219 et 222 *Air Staff Notes on Air Aspects of the Spanish Civil War*.
24. PRO WO 193/685 Notes on the General Staff Memorandum on Services Required from the RAF for the Field Force, mai-juin 1939.
25. PRO CAB 106/246 *Despatch from the C-in-C, BEF, General the Viscount Gort*, 25 July 1940; et WO 106/1754 *Co-operation of the Air Forces with the BEF during the period 10-31 May 1940*, Memorandum prepared by MOT, 18 juin 1940.
26. PRO AIR 35/354 Battle of France, BAFF, Despatch by AOC-in-C Air Marshal Sir Arthur Barratt, juillet 1940.
27. Le colonel d'aviation A.H. Wann commandait les escadres de bombardiers légers de la Force de l'Advanced Air Stricking Force, RAF en France en 1940, et le colonel J.D. Woodall était l'officier d'état-major militaire du Air Marshal Barratt au quartier général des British Air Forces en France. Une réimpression complète du Rapport Wann Woodall se trouve dans le récit du War Office « Army Air Support », PRO WO 277/34, Appendix C, 1945. Voir aussi PRO AIR 39/140 *Close Support by Bomber and Fighter Aircraft* (1940-41); et Ian Gooderson, *op. cit.*, p. 24-25.
28. C.E. Carrington, « Army/Air Co-operation, 1939-1943 », *Journal of the Royal United Services Institute*, Vol. 115, décembre 1970, p. 38-43.
29. L'escadron RCAF n° 414 a rejoint l'escadron RCAF n° 400 dans le Army Co-operation Command en août 1941. Ces deux escadrons furent équipés de Curtiss Tomahawks et, plus tard, de Mustangs I américains. Réunis dans l'escadre de coopération de l'Armée n° 39 de la RCAF, ils s'adjoignirent l'escadron n° 430 en janvier 1943. Après un bref travail auprès du Fighter Command et avoir joué un rôle de chasseurs de reconnaissance, ces trois escadrons servirent à nouveau ensemble comme Escadre n° 30 dans le Groupe n° 83 de la 2nd Tactical Air Force. Voir B. Greenhous, S. Harris, *et al.*, *op. cit.*, p. 164.
30. Lord Tedder, *With Prejudice*, Londres, 1966, p. 124, 127-8, 138-143; et Sir Maurice Dean, *op. cit.*, p. 212.
31. Portal Papers, File 12, N° 4 and 4a, Correspondence between Portal and Tedder, 5 et 11 septembre 1941, Christ Church, Oxford; et Lord Tedder, *op. cit.*, p. 163-4.
32. Sir Maurice Dean, *op. cit.*, p. 215.
33. PRO CAB 80/35 COS(42)164, 10 mars 1942; et J.R.M. Butler, *Grand Strategy*, Vol. III, Pt. II, p. 529-544.
34. PRO AIR 8/989 *Air Forces for co-operation with the Army and the Navy*, DO(42)34, 1^{er} avril 1942. [TCO]
35. B. Greenhous, S. Harris, *et al.*, *op. cit.*, p. 226-227.
36. PRO AIR 20/2812 *Army Co-operation: The « Thorold » Paper*, 25 mai 1942; et C.E. Carrington, *Soldier at Bomber Command*, Londres, 1987, p. 83-4.
37. PRO AIR 8/1063 Command and Planning, JP(42)517, 21 mai 1942. [TCO]
38. PRO CAB 80/37 COS(42)351 *Continental Operations 1943, Operational Organisation and System of Command of the RAF*, 21 juillet 1942. Une réimpression complète du rapport « Slessor » se trouve dans WO 277/34 Army Air Support, Appendix K.
39. PRO AIR 39/128 *Exercise « Spartan »*, Report, mars 1943; AIR 10/5547 *Air Support*, p. 41; et C.E. Carrington, *op. cit.*, p. 113-114.
40. PRO AIR 20/4582 « Air Power in the Land Battle » Pamphlet, février 1943; et AIR 29/2490 *Tedder to Portal*, 17 février 1943.
41. PRO AIR 10/5547 *Air Support*, p. 41-3.
42. B. Greenhous, S. Harris, *et al.*, *op. cit.*, p. 165.
43. Ian Gooderson, *op. cit.*, p. 227-8.