



LA PUISSANCE AÉRIENNE DE L'AVIATION ROYALE DU CANADA PENDANT LA GUERRE FROIDE : PAUL HELLYER ET LE CHOIX DU CHASSEUR CF-5 FREEDOM FIGHTER

par le major Ray Stouffer

Introduction

L'histoire n'a pas été tendre avec Paul Hellyer. Les aviateurs canadiens, en particulier, ne lui accordent que très peu d'éloges. Outre sa responsabilité dans la fin de l'indépendance de l'Aviation royale du Canada, la plupart lui reprochent d'avoir amené le gouvernement à choisir le chasseur F-5 *Freedom Fighter* de Northrop et à supprimer le rôle de force de frappe nucléaire de la Division aérienne du Canada exerçant ses activités outre-mer pour le compte de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN). Dans le présent article, nous analyserons les motivations ayant amené Hellyer à recommander un avion qui était manifestement impopulaire auprès de la plupart des aviateurs et qui était limité à un rôle classique à une époque où le Parti libéral avait autorisé l'Aviation royale du Canada, l'armée de terre canadienne en Europe et la défense aérienne de l'Amérique du Nord à utiliser des armes nucléaires tactiques. La politique a certainement été un facteur dans cette décision. L'achat de cet appareil qui, une fois construit sous licence canadienne, allait devenir le CF-5 de Canadair, était davantage motivé par les retombées industrielles qui en découleraient et par des pratiques gouvernementales discutables que par une prise en compte approfondie de ses capacités opérationnelles. Mais il y a plus. Le choix de Paul Hellyer a été en partie guidé par un intérêt personnel pour la puissance aérienne canadienne et pour la manière dont cette solution militaire répondait mieux aux objectifs nationaux en matière de politique étrangère.

Dans le présent article, nous nous intéresserons aux points de vue de Paul Hellyer sur l'utilisation de la puissance aérienne et à leur rayonnement sur le choix du *Freedom Fighter* sans trop nous attarder au processus de sélection lui-même. Par ailleurs, nous jugeons pertinent de replacer ce choix dans le contexte de la stratégie nucléaire canadienne de l'époque et de voir dans quelle mesure il a été influencé par le rôle bien connu de l'Aviation royale du Canada en Europe, celui d'agir comme force de frappe. Paul Hellyer rejetait ce rôle, se défiait de ses aviateurs et se laissait guider par une politique qui donnait au pays des moyens offensifs aériens pour appuyer des décisions de politique étrangère autres que les opérations de soutien de l'OTAN et ce qui était à l'époque le Commandement de la défense aérospatiale de l'Amérique du Nord (NORAD). En résumé, le récit qui s'est construit autour du CF-5 s'inscrit dans l'histoire plus vaste de la puissance aérienne du Canada pendant la guerre froide et de ses liens avec la politique de défense du gouvernement. Nous n'hésitons pas à affirmer que, pour un homme politique canadien, Paul Hellyer s'intéressait singulièrement à la puissance aérienne et au meilleur moyen de l'utiliser pour protéger les intérêts du Canada et qu'il était particulièrement bien informé sur le sujet. Ses connaissances en la matière lui venaient de deux sources principales : l'entreprise aéronautique Northrop et le lieutenant-colonel

Le major Ray Stouffer, officier du cadre actif de la Force aérienne, enseigne l'histoire au Collège militaire royal du Canada.



Un CF-5 fait des essais de tir de roquettes CRV-7 au polygone d'évaluation de Primrose Lake, non loin de Cold Lake, en Alberta.

d'aviation John Gellner, aujourd'hui à la retraite. Malheureusement pour l'Aviation royale du Canada, ces deux sources ont desservi la force aérienne et ont contribué à convaincre Paul Hellyer que l'Aviation royale devait délaissier son rôle nucléaire au profit d'un rôle purement traditionnel. Elles ont également conduit au choix d'un avion d'appui tactique présentant peu d'utilité pour l'armée canadienne.

Paul Hellyer et la théorie de la puissance aérienne

Lorsque Paul Hellyer a accédé au poste de ministre de la Défense nationale en avril 1963, il était devenu un fervent défenseur de la puissance aérienne. Peu de personnes savent qu'il a fréquenté le Northrop Aeronautical Institute lorsqu'il faisait des études d'ingénierie en Californie avant le déclenchement de la Seconde Guerre mondiale. Fait très intéressant concernant sa préférence affichée des années plus tard pour le CF-5, Hellyer avait, bien auparavant, noué des liens étroits avec le futur constructeur de cet avion de chasse pendant qu'il suivait son instruction régulière dans la force aérienne¹. Par ailleurs, il portait un intérêt particulier pour l'application de la puissance aérienne, tenait en grande estime les dirigeants de Northrop avec qui il a fait affaire et, à l'opposé, ressentait des grandes frustrations à l'égard des politiques de recrutement et de formation de l'Aviation royale du Canada vers la fin de la guerre. L'expérience que Hellyer a vécue pendant la guerre l'a amené à douter de la capacité des forces armées, et tout particulièrement de l'Aviation royale du Canada, d'appuyer une politique de défense nationale, vu les intérêts bornés que les services protègent.

De manière générale, Paul Hellyer remettait en question l'obsession de l'Aviation royale du Canada pour les avions de chasse et, *en particulier*, il niait la nécessité et la pertinence d'un rôle de frappe nucléaire². Il était conscient de l'importance de la supériorité aérienne, mais, contrairement

aux officiers supérieurs de l'aviation canadienne, il ne pensait pas que cela était capital. Il émettait également des doutes concernant le penchant qu'avait l'Aviation royale du Canada pour les systèmes d'armes offensifs, au détriment d'autres moyens aériens³, en ces temps austères. Il appréciait la mobilité et la souplesse que la puissance aérienne offrait intrinsèquement aux forces armées et à la nation en général, mais se méfiait des officiers supérieurs de l'aviation et de leurs conseils.

Dans sa biographie, Paul Hellyer raconte un incident survenu peu avant le processus de sélection du CF-5 et au cours duquel il a pu constater l'état des avions de transport C-119 *Boxcar*. Il n'était guère convaincu par la position de l'Aviation royale du Canada, appuyée par le maréchal en chef de l'air Frank Miller, chef d'état-major de la Défense, qui affirmait que les *Boxcar* avaient simplement besoin d'être restaurés et non d'être remplacés. Lors d'un voyage à Toronto, il a visité l'usine de la société De Havilland, qui avait la charge des travaux de restauration, et a découvert que les avions étaient dans un état bien plus lamentable que ce que son

entourage militaire lui avait laissé croire. Il a finalement mis un terme aux travaux et a ordonné aux forces armées d'acquiescer 16 avions de transport C-130 *Hercules*⁴.

Si Paul Hellyer a planifié une visite à l'usine de Toronto et si, plus tard, il a décidé d'acheter de nouveaux appareils C-130, c'est qu'il comprenait mal les motivations, voire l'obsession, de l'Aviation royale du Canada d'acquiescer des avions de chasse au détriment des autres capacités. L'opinion qu'il défendait au sujet de la puissance aérienne était façonnée par sa conviction que l'armée canadienne devait s'éloigner du concept restrictif de la guerre nucléaire et accepter l'hypothèse que la notion particulière de destruction mutuelle assurée rendait obsolète la stratégie de représailles massives. Paul Hellyer voulait que l'armée canadienne privilégie la mise en place de forces traditionnelles pouvant assurer un transport maritime et aérien stratégique de manière à acquiescer une mobilité et une souplesse maximales⁵. À partir du moment où le gouvernement conservateur de l'époque a annoncé l'achat du CF-104 *Starfighter* et évoqué pour la première fois un rôle de frappe nucléaire en juillet 1959, Paul Hellyer s'est donné comme objectif de débarrasser l'armée de cet avion et, par la même occasion, de son rôle nucléaire⁶.

Pendant qu'il était membre de l'opposition officielle et, plus tard, ministre de la Défense nationale, Paul Hellyer s'est entretenu avec John Gellner⁷, ancien officier supérieur de l'Aviation royale du Canada et écrivain spécialisé dans les affaires militaires. Ce dernier a fortement influencé le point de vue de Hellyer au sujet de la force aérienne et, en fait, celui des décideurs du Parti libéral. Le 21 décembre 1962, dans une lettre adressée à Paul Hellyer, John Gellner partageait ses idées sur la politique du Parti libéral en matière de défense. Fait très intéressant, à la suite d'une déclaration faite quelques semaines plus tard par Lester B. Pearson dans laquelle ce dernier promettait d'acquiescer

des armes nucléaires si son parti était porté au pouvoir, John Gellner a conseillé au Parti libéral d'honorer, dans un premier temps, les engagements du Canada à l'égard de l'alliance et d'accepter que les forces aériennes et terrestres en déploiement auprès de l'OTAN aient accès à des armes nucléaires tactiques et s'assurer en même temps de prendre rapidement des mesures pour se départir de ces armes⁸. Quelques semaines plus tôt, plus précisément le 8 décembre, Paul Hellyer a tenu le même discours à Walkerton, en Ontario, à la grande différence qu'il n'a pas mentionné le retrait des armes nucléaires étant donné que les libéraux avaient promis d'en faire l'acquisition. Hellyer a par la suite affirmé avoir transmis le contenu de la lettre de John Gellner à Lester Pearson, le 31 décembre, dans le but manifeste de renforcer sa propre position, sachant que « Pearson avait plus de respect pour les points de vue de Gellner [en matière de défense] que pour les miens⁹. »

De toute évidence, les opinions de John Gellner sur la défense, et tout particulièrement sur les armes nucléaires, ont façonné, sinon défini, le chemin suivi par Paul Hellyer, Lester Pearson et le Parti libéral lors de leur accession au pouvoir en avril 1963. John Gellner s'opposait totalement au rôle nucléaire du CF-104 et, tout comme le ministre de la Défense nationale, il croyait fermement que la Division aérienne devait être reléguée à une mission purement traditionnelle. Il a loué la déclaration de principe faite par les libéraux dans le *Livre blanc sur la défense de 1964*, qui

« Il [Paul Hellyer] émettait également des doutes concernant le penchant qu'avait l'Aviation royale du Canada pour les systèmes d'armes offensifs, au détriment d'autres moyens aériens, en ces temps austères. »

mettait l'accent sur la mise en place d'une force aérienne mobile et classique pour soutenir les missions onusiennes¹⁰. Cependant, la suggestion selon laquelle l'Aviation royale du Canada devrait se débarrasser de tous ses moyens nucléaires, et donc abandonner ce rôle auprès de l'OTAN, constituait un anathème pour les officiers supérieurs de l'aviation, ces derniers rappelant la promesse électorale faite par Lester Pearson de doter la Division aérienne en Europe d'armes nucléaires.

John Gellner ne s'est pas rendu très populaire auprès de nombreux aviateurs canadiens en exposant ses idées dans la revue *Canadian Aviation* en mai 1964. Il y plaidait en faveur de la substitution d'un rôle traditionnel à celui de frappe nucléaire et laissait entendre que les pilotes de la Division aérienne n'étaient pas enthousiasmés par leur mission nucléaire. Il indiquait que l'Aviation royale du Canada manquait de motivation en partie parce que les pilotes de la Division aérienne, toujours en attente de leur armement nucléaire, se demandaient « quel objectif ils pouvaient servir en effectuant des simulations dans le ciel canadien ou en apprenant à larguer des armes nucléaires tactiques en Europe¹¹ ». Il est intéressant de noter que Paul Hellyer a formulé une observation presque identique dans sa biographie; de fait, il a indiqué qu'avant d'acquiescer des capacités aériennes, c'est-à-dire avant que les conservateurs, encore au pouvoir, n'autorisent l'utilisation possible des armes nucléaires, les pilotes de la Division aérienne « avaient tellement honte qu'ils évitaient les bars fréquentés par leurs collègues de l'OTAN¹² ». D'anciens pilotes que nous avons interrogés ont cependant affirmé qu'ils avaient toujours soutenu le rôle nucléaire de l'aviation et que les frustrations qu'ils avaient pu éprouver étaient dues aux tergiversations tant des libéraux que des conservateurs entourant la décision du gouvernement sur le rôle nucléaire que devaient assumer les forces armées en Europe.

La stratégie que le ministre a adoptée en faveur de la puissance aérienne s'inscrivait dans un objectif plus vaste d'intégrer et d'unifier les forces armées canadiennes. Le 1^{er} août 1964, un seul chef d'état-major de la Défense a été nommé pour succéder aux chefs des trois services et au président du Comité des chefs d'états-majors; l'objectif visé était de centraliser davantage le contrôle des forces armées et d'avoir un seul officier supérieur relevant directement du ministre. Après avoir aboli le poste de chef d'état-major de la Force aérienne et confié la direction des opérations aériennes et du soutien logistique sous la responsabilité respective du vice-chef d'état-major de la Défense et du chef de la logistique, l'Aviation royale du Canada avait perdu une part considérable de l'influence politique et militaire qu'elle possédait depuis le début de l'après-guerre¹³.



L'honorable Paul Hellyer, le ministre de la Défense nationale du Canada, 1963-1967.

En quête d'un avion d'appui aérien tactique

Les efforts déployés pour se doter d'un chasseur capable d'assumer un rôle traditionnel et la décision ultérieure d'acquérir le CF-5 doivent être examinés à la lumière de la politique du Parti libéral afin de définir le rôle nucléaire des forces armées en Europe et de mettre en place une structure de commandement militaire intégrée, qui devait se concrétiser le 1^{er} juin 1965. La politique libérale sur l'avenir des forces aériennes de combat dans l'armée canadienne a été détaillée dans le *Livre blanc sur la défense de 1964*. Comme nous l'avons mentionné précédemment, la priorité était accordée à l'acquisition d'avions de combat tactiques et mobiles qui seraient capables d'effectuer des opérations classiques de surveillance et d'attaque au sol¹⁴. Lors des activités préalables à cette déclaration de principe en matière de défense, on avait demandé à l'Aviation royale du Canada de réexaminer ses besoins en aéronefs. Par la suite, le 4 août 1964, Paul Hellyer a ordonné à son personnel militaire d'évaluer le rapport coût-efficacité des avions d'appui tactique connus et de recommander l'appareil qui répondrait le mieux aux critères de puissance aérienne du gouvernement libéral. Le processus de sélection qui s'en est suivi a mis Paul Hellyer en conflit avec le chef d'état-major de la Défense, avec l'Aviation royale du Canada et, dans une moindre mesure, avec les hauts fonctionnaires de la Défense nationale et le personnel de la Production de défense.

Dans une note de service adressée au ministre de la Défense nationale le 14 septembre 1964, le maréchal en chef de l'air Frank Miller reprenait les points de vue exprimés par l'Aviation royale du Canada en recommandant fortement au



MDN, photo RE66-1426-1

Le maréchal en chef de l'Air Frank Miller, premier chef d'état-major de la Défense du Canada après l'unification des armées, 1964-1966.

Ministère de choisir le F4C *Phantom II* de McDonnell Douglas parmi la liste des chasseurs tactiques envisagés¹⁵. Élément intéressant, mais peut-être pas surprenant étant donné que Paul Hellyer a occupé pendant un certain moment le poste de ministre associé de la Défense nationale à la fin des années 1950, Frank Miller a essayé de convaincre son supérieur en s'appuyant sur des arguments *économiques* plutôt qu'*opérationnels*. Citant le ministre de la Production de défense, Bud Drury, il lui a fait remarquer que le choix d'un avion de chasse devait optimiser l'emploi dans l'industrie aéronautique canadienne. Il a impudemment suggéré au gouvernement de commander 108 *Phantom II* et a ajouté que les coûts pourraient être réduits en acceptant la proposition du gouvernement britannique de mettre en place un programme canado-britannique dans le cadre duquel le F-4 serait construit sous licence canadienne en utilisant des moteurs Spey de Rolls-Royce¹⁶. Ces avions, propulsés par les moteurs britanniques, étaient très prisés par la Royal Navy. Frank Miller et l'Aviation royale du Canada privilégiaient clairement le F-4 pour remplacer le CF-104 *Starfighter* et l'intercepteur de défense aérienne CF-101 *Voodoo*. Toutefois, le chef d'état-major de la Défense savait qu'il devait justifier ce choix en faisant ressortir les avantages industriels nationaux plutôt que les besoins opérationnels. « Le choix d'un avion moins coûteux que le F-4 amortirait nos difficultés financières, mais n'aiderait probablement pas M. Drury à résoudre son problème (à savoir optimiser l'emploi et la production aéronautique du pays)¹⁷. »

Comme il le laisse entendre dans sa biographie, Paul Hellyer a d'abord accepté la recommandation de Frank Miller concernant le F-4 parce que cet appareil remplaçait adéquatement le CF-104 et le CF-101, en plus de convenir à un rôle d'attaque classique¹⁸. Cependant, il a conclu par la suite que cet avion était inacceptable en raison de son coût prohibitif, ressuscitant le motif invoqué en 1959 pour justifier le rejet du F-4 en remplacement du F-86 *Sabre* et du CF-100 *Canuck* de la Division aérienne¹⁹. Même les pressions exercées par les hauts responsables de la Production de défense, qui soutenaient le programme canado-britannique du F-4 avec autant de force que le chef d'état-major de la Défense et les officiers supérieurs de l'Aviation royale du Canada, n'ont pu convaincre Paul Hellyer de sanctionner l'achat du *Phantom II*. Comme nous l'expliquerons plus tard, la marge de manœuvre du ministre de la Défense nationale était manifestement assez étroite, compte tenu des directives du ministre des Finances de l'époque, Walter Gordon. Cependant, les propres démarches de Paul Hellyer indiquent que son rejet du F-4 se fondait autant sur son jugement à propos des besoins de l'Aviation royale du Canada en matière de puissance aérienne que sur des motifs d'ordre financier.

La note de service de Frank Miller posait deux problèmes, qui contrastaient avec le point de vue de Paul Hellyer sur les moyens aériens dont le Canada devait se doter. Premièrement, une fois encore, le chef d'état-major de la Défense appuyait clairement les demandes de son ancien service d'acquérir un avion de combat polyvalent et onéreux, plutôt qu'un appareil moins perfectionné et moins coûteux, conçu exclusivement pour les opérations classiques d'attaque au sol. Deuxièmement, la recommandation de Frank Miller



MDN, photo REP68-758

Le général Jean Victor Allard a suivi Frank Miller au poste de chef d'état-major de la Défense, de 1966 à 1969.

en faveur du F-4 faisait obstacle à l'achat de l'avion de transport moyen *Caribou II*, construit par De Havilland. Cet appareil était jugé parfaitement adapté au soutien des missions onusiennes, rôle qui se trouvait au sommet des priorités du gouvernement Pearson dans le domaine de la défense. Fait tout aussi important pour Paul Hellyer, le *Caribou* était construit par une entreprise située à proximité de sa circonscription électorale, à Toronto. Si, après l'incident du C-119 et du C-130, Paul Hellyer avait encore foi dans les compétences de Frank Miller et dans la capacité de ce dernier à remplir, en toute impartialité, ses fonctions d'officier supérieur au sein des forces armées intégrées, les vestiges de cette confiance se sont envolés lorsque Miller a recommandé l'acquisition d'un chasseur coûteux aux dépens d'un autre avion de transport.

Prochain défi pour Paul Hellyer : atténuer les conséquences politiques entraînées par son refus d'acquiescer le populaire F-4 *Phantom II*. Il a affirmé devant le conseil des ministres que le précédent gouvernement conservateur avait laissé passer une excellente occasion d'acheter cet appareil en 1959 en remplaçant les chasseurs de la Division aérienne par le CF-104. L'engagement budgétaire de 10 ans pris ultérieurement en faveur du *Starfighter* avait dépouillé l'enveloppe militaire d'une partie des ressources financières que les libéraux auraient pu investir pour acquiescer le *Phantom*. En plus de mettre la situation financière précaire du ministère de la Défense nationale sur le compte de la décision des conservateurs d'acheter le CF-104, Paul Hellyer était également exposé aux fortes pressions que lui faisaient subir l'Aviation royale du Canada et l'industrie aéronautique, qui selon lui n'étaient qu'une seule et même entité, pour l'acquisition du *Phantom II*. Il allait se soustraire aux pressions exercées par l'Aviation royale et par certains

membres de son propre parti en présentant ses solutions devant le conseil des ministres d'une manière qui ne pouvait que lui être favorable.

De fait, Paul Hellyer a proposé deux solutions à ses collègues. Ces derniers pouvaient soit approuver l'octroi de 215 millions de dollars pour l'achat de six à huit escadrons d'aéronefs de soutien au sol, soit autoriser une augmentation annuelle de 4 p. 100 du budget des dépenses du ministère de la Défense nationale de 1965 à 1970 s'il était jugé absolument nécessaire de se doter d'un F-4 RN (Royal Navy) pour des motifs industriels²⁰. Paul Hellyer savait très bien que cette deuxième possibilité *ne* constituait *pas* une solution pour un ministère qui éprouvait déjà des difficultés à rassembler les fonds requis pour exécuter les programmes d'immobilisations existants. Il savait également que les officiers supérieurs de l'armée de terre et de la marine n'approuveraient pas un projet coûteux au bénéfice de l'aviation, ce qui aurait compromis leurs propres priorités d'achat²¹.

Malgré les démarches énergiques entreprises par Paul Hellyer, il est important de comprendre que les débats du gouvernement libéral sur les problèmes associés à la défense n'étaient pas entièrement guidés par les vœux personnels du ministre de la Défense nationale. L'acharnement du ministre des Finances, Walter Gordon, qui voulait limiter le budget annuel de la défense à 1,5 milliard de dollars pendant trois ans, a grandement influencé Paul Hellyer dans sa quête d'un avion de chasse rentable. Ce plafond devait être maintenu malgré la décision prise en 1964 par le conseil des ministres de faire passer le budget de la défense à 2 milliards de dollars par an, conformément aux recommandations du gouvernement conservateur en mars 1960. À cette époque, cette augmentation était jugée nécessaire pour assumer les coûts liés aux engagements croissants du Canada en faveur de la capacité de frappe nucléaire de l'OTAN, comme l'explique clairement le document de politique du Comité militaire (MC 70)²².

Dans une note de service datée du 20 octobre 1964, Paul Hellyer a clairement laissé entendre au chef d'état-major de la Défense et à l'Aviation royale du Canada que le F-4 ne serait probablement pas un candidat sérieux. Les priorités opérationnelles du nouveau chasseur devaient être limitées aux rôles traditionnels suivants : appui aérien rapproché, interdiction et reconnaissance. En outre, les champs d'action possibles pour ce chasseur, tels qu'ils ont été définis par le ministre de la Défense nationale, étaient les opérations de soutien aux Nations Unies et non les missions de l'OTAN ou du NORAD²³. Le 8 décembre 1964, le conseil des ministres n'avait arrêté aucune décision quant aux besoins futurs de l'Aviation royale du Canada en matière d'aéronefs, mais il convenait que le F-4 ne répondait pas aux exigences susmentionnées. Le lendemain, le premier ministre Pearson a

« La politique libérale sur l'avenir des forces aériennes de combat dans l'armée canadienne a été détaillée dans le Livre blanc sur la défense de 1964. »

informé son homologue britannique, Harold Wilson, qu'il n'était plus question pour le Canada de participer à la construction du F-4. Il écartait ainsi toute possibilité pour l'Aviation royale du Canada d'acheter ce qui allait devenir l'un des avions de combat les plus efficaces et les plus polyvalents produits en Occident pendant la guerre froide. Cette décision ouvrait également la voie à l'acquisition éventuelle du CF-5.

Dans une autre note de service, datée cette fois du 7 janvier 1965, Paul Hellyer a informé Frank Miller que le conseil des ministres s'était prononcé contre l'achat du F-4, sanctionnant plutôt l'acquisition d'un appareil d'appui tactique moins coûteux, dont le champ opérationnel se limiterait à l'appui rapproché des forces terrestres et qui serait moins performant que le *Phantom II*. Le ministre de la Défense nationale a confirmé l'affectation de 215 millions de dollars à l'achat d'un avion d'assaut léger : un tel appareil répondrait mieux à la politique du gouvernement en faveur « de forces plus équilibrées capables d'intervenir dans des conflits traditionnels limités²⁴ ». En outre, on ne devait plus envisager de remplacer la flotte des *Starfighter* et des *Voodoo* par des avions d'appui tactique. Hormis le F-4 *Phantom II*, désormais rayé de la liste, les autres avions légers d'attaque au sol étaient tous de conception américaine : le A-4E *Skyhawk* de McDonnell Douglas, le A-6 *Intruder* de Grumman, le A-7A *Corsair* de Vought et le F-5 *Freedom Fighter* de Northrop. Dans la mesure où l'évaluation préliminaire de ces appareils était presque terminée, on a demandé au chef d'état-major de la Défense de formuler ses dernières recommandations avant le 15 février 1965.

En dépit des instructions données par Paul Hellyer au chef d'état-major de la Défense, sa note de service affirmait que « les avions subsoniques offraient un meilleur rapport coût-efficacité que les avions supersoniques étant donné qu'un plus grand nombre d'appareils subsoniques construits pour un coût donné présentent de meilleures possibilités de pénétration qu'un petit nombre d'appareils supersoniques²⁵. » Le ministre de la Défense nationale justifiait apparemment cette conclusion simpliste et fallacieuse en se fondant sur une étude obscure réalisée par la U.S. Navy. Quelle qu'en fut la source, celle-ci n'émanait pas de son ministère. En effet, ce fut l'une des rares fois où Paul Hellyer, le civil, a imposé ses idées à ses spécialistes militaires, au lieu de leur demander conseil sur des questions opérationnelles touchant

la doctrine aérienne. Paul Hellyer était déterminé à faire accepter un avion d'appui tactique qui se limiterait à un rôle classique, retirant du coup à l'Aviation royale du Canada son rôle nucléaire en Europe.

La Marine royale du Canada portait un intérêt certain au A-4E *Skyhawk*. Les pilotes de l'aéronavale souhaitaient que cet appareil remplace les *Banshee* vieillissants de McDonnell Douglas, qui avaient cessé d'être utilisés sur le *NCSM Bonaventure* à l'automne 1962²⁶. Malheureusement pour elle, Paul Hellyer n'avait nullement l'intention de remplacer les deux escadrons de chasse de la Marine. La première – et dernière – expérience de ces escadrons en tant que chasseurs à réaction embarqués coïncide avec la brève durée de vie de six ans des *Banshee*. Quoi qu'il en soit, le 15 février 1965, le lieutenant général Jean-Victor Allard, chef de la préparation opérationnelle et futur chef d'état-major de la Défense, a transmis à Paul Hellyer les recommandations de son état-major par l'intermédiaire du chef d'état-major de la Défense. Selon son évaluation, le A-7A *Corsair* représentait le meilleur choix, mais, fait très intéressant, sur les quatre solutions possibles, seul le F-5 était jugé totalement inadéquat²⁷.

En décrivant, dans sa biographie, le F-5 comme « un avion d'entraînement amélioré auquel on a accroché des canons²⁸ », Paul Hellyer laissait entendre qu'il était d'accord avec l'évaluation de son personnel militaire. Pourtant, ses décisions ultérieures allaient clairement illustrer son entêtement à acquérir le CF-5 comme nouvel avion d'appui tactique et à amener l'Aviation royale du Canada à adopter un appareil abordable capable de remplir un rôle traditionnel d'attaque au sol²⁹. D'une manière qui rappelle le choix plus récent du successeur du



Vue en vol du CF-5 *Freedom Fighter* du 434^e Escadron, dans une ambiance automnale.

MDN, photo PMRC90-177 CD 015 IMAGE 0065

Sea King, Paul Hellyer a ordonné au personnel chargé d'évaluer les besoins militaires de « modifier » les critères de sélection. Cette décision a clairement amélioré la position concurrentielle du CF-5. Paul Hellyer a également avisé le ministre de la Production de défense, M. Drury, que les gens de ce ministère devraient se garder de faire directement affaire avec l'Aviation royale du Canada³⁰. En fait, lors du processus de sélection, Paul Hellyer a collaboré plus étroitement avec M. Drury et son équipe qu'avec Elgin Armstrong, son propre sous-ministre. En 1994, dans un entretien avec Douglas Bland, Paul Hellyer a déclaré qu'il se méfiait de M. Armstrong parce que celui-ci « devait son poste à Frank Miller [et que] Miller encourageait le sous-ministre à déjouer les directives de son supérieur³¹ ».

Dans une note de service adressée le 27 mai 1965 au chef d'état-major de la Défense, Paul Hellyer a formulé de nouveaux critères de sélection, minimisant la nécessité d'un déploiement rapide et accentuant la possibilité de déployer l'appareil sur les flancs de l'OTAN (à savoir en Norvège et en Turquie) plutôt que dans la zone d'opérations de la Division aérienne. Le ministre proposait clairement un compromis, étant donné l'incapacité du CF-5 d'échapper indemne à la défense aérienne plus sophistiquée et mieux intégrée des forces que le pacte de Varsovie opposait à celles de l'OTAN dans le principal théâtre d'opérations de l'Europe centrale. Le nouvel avion d'appui tactique devait intégrer des moyens de combat aérien décents face aux MiG-19 *Farmer*, à une époque où le MiG-21 *Fishbed* était l'armement de combat standard utilisé par les pays signataires du pacte de Varsovie. De fait, en 1965, les forces aériennes potentiellement hostiles du Moyen-Orient et du Vietnam-du-Nord possédaient déjà des appareils *Fishbed*. Le CF-5 était non seulement inadapté à l'environnement tactique de l'Europe centrale, mais il ne pouvait pas non plus répondre aux exigences de combat bien plus banales d'une mission onusienne. Imperturbable, Paul Hellyer a insisté pour que l'Aviation royale du Canada consacre les 215 millions de dollars à l'achat d'au moins 108 avions, limitant ainsi artificiellement le processus de sélection pour favoriser le CF-5, beaucoup moins coûteux³².

À ce stade, il semblait évident pour les militaires que toute recommandation autre que le CF-5 était vaine. Le 7 juin 1965, dans une démarche de protestation non dissimulée, ils ont donc présenté tout simplement leurs conclusions ultimes au ministre, sans formuler de recommandation³³. Un mois plus tard, le 15 juillet, suivant l'approbation du conseil des ministres, le ministre de la Défense nationale a annoncé que le gouvernement avait approuvé l'acquisition du CF-5. Paul Hellyer avait réussi à obtenir l'avion de combat qu'il privilégiait. Le Parti libéral avait également remporté une victoire en relançant ainsi l'emploi chez Canadair à

« Paul Hellyer savait très bien que cette deuxième possibilité ne constituait pas une solution pour un ministère qui éprouvait déjà des difficultés à rassembler les fonds requis pour exécuter les programmes d'immobilisations existants. »

Montréal, pour la fabrication des cellules, et chez Orenda Engines à Toronto, où les groupes motopropulseurs de la Générale Électrique seront fabriqués sous licence. Enfin, M. Drury satisfaisait aux exigences de la *Loi sur la production de défense* en réussissant à conserver les capacités nationales de production aéronautique grâce à un accord de construction sous licence³⁴.

On ignore dans quelle mesure le choix de Paul Hellyer découle des liens étroits qu'il entretenait avec T. V. Jones, président de Northrop. Cependant, une personne ayant suivi de près les négociations a laissé entendre que ces liens avaient effectivement été un facteur. Northrop a essentiellement remporté le contrat de construction des avions d'appui tactique en proposant que le gouvernement canadien ait le droit de vendre le CF-5 à des tierces parties. C'est exactement ce qu'ont fait les libéraux. Ils ont finalement vendu le CF-5 aux Forces aériennes royales néerlandaises, permettant ainsi à Canadair et à Orenda Engines d'acquiescer un marché de production totalisant 220 appareils et leurs moteurs³⁵.

Le ministère de la Défense nationale se heurtait à un problème : l'achat de l'appareil avait été décidé avant que ses caractéristiques ne soient définies sur la base de l'enveloppe budgétaire de 215 millions de dollars. Par ailleurs, en dépit des objectifs politiques que cette acquisition permettait d'atteindre, le CF-5 présentait en réalité beaucoup trop de limites opérationnelles pour que les forces armées canadiennes puissent l'utiliser comme avion d'appui tactique moderne. Le maréchal en chef de l'air Frank Miller a évoqué ce problème dans une note de service adressée le 8 juillet 1965 au sous-ministre. En résumé, il rappelait au sous-ministre que le CF-5 assumerait difficilement son rôle de chasseur parce qu'il n'était pas équipé de radar et qu'il serait tout aussi inefficace pour exécuter des attaques au sol étant donné que son rayon d'action est réduit lorsqu'il transporte de l'armement d'une certaine importance ou utilité³⁶. En février 1966, Northrop et Canadair ont établi que 90 appareils pourraient être fabriqués en respectant le budget alloué et les caractéristiques demandées par l'Aviation royale du Canada. Le 20 avril, Paul Hellyer a insisté pour porter à 115 le nombre d'appareils construits à partir des 215 millions de dollars. Par conséquent, on a réduit encore davantage les exigences de configuration de l'appareil, dont les qualités opérationnelles étaient déjà contestables, en sacrifiant les volets de pilotage, le pare-brise antigivrage et le système de navigation complet³⁷.

« Le ministère de la Défense nationale se heurtait à un problème : l'achat de l'appareil avait été décidé avant que ses caractéristiques ne soient définies sur la base de l'enveloppe budgétaire de 215 millions de dollars. »

La puissance aérienne traditionnelle et la structure des forces de Paul Hellyer

Dans le *Livre blanc sur la défense de 1964*, le gouvernement s'engageait publiquement à modifier la structure de commandement des forces armées canadiennes. C'est peut-être l'établissement de la Force mobile qui illustre le mieux les priorités de Paul Hellyer en matière de défense. Cette force avait pour mission de « maintenir des forces terrestres et aériennes tactiques capables de se déployer rapidement tant dans le théâtre des opérations européen que pendant les missions dirigées par les Nations Unies et toute autre opération de maintien de la paix³⁸ ». En 1966, Paul Hellyer insistait sur le fait que l'élément aérien tactique devait constituer une composante essentielle de la force aérienne. Sans surprise, c'est le CF-5 qui devait servir à équiper quatre escadrons d'appui tactique. Par ailleurs, le ministre de la Défense nationale a fait savoir que les CF-104 allaient aussi être équipés de bombes traditionnelles pour pouvoir assumer un rôle de force de frappe en Europe³⁹. Théoriquement, ni le CF-104 ni le rôle de frappe qui lui était assigné n'avaient leur place dans la structure de forces souhaitée par Paul Hellyer.

Du point de vue de l'Aviation royale du Canada, cela ne laissait rien présager de bon pour l'avenir de la Division aérienne, car, de l'avis des aviateurs canadiens, leur présence en Europe était associée à un rôle nucléaire. Ils craignaient que le remplacement du *Starfighter* par le CF-5, qui est de loin moins perfectionné, et leur confinement à un rôle d'attaque classique éliminent toute justification du maintien d'une division aérienne autonome. Selon les pilotes opérationnels de l'Aviation royale, opinion qui sera épousée plus tard par l'état-major supérieur, le CF-5 ne répondait pas aux exigences de navigation, sans parler de sa difficulté à s'adapter aux conditions météorologiques. De plus, ses capacités d'attaque ne pourraient suffire à contrer les défenses que l'ennemi a montées en Europe centrale.

Paul Hellyer n'a laissé aucune correspondance officielle permettant de penser qu'il ait envisagé à un moment ou à un autre de remplacer le CF-104 et

la mission de frappe nucléaire de la Division aérienne par une force d'attaque traditionnelle équipée de CF-5. Cependant, les aviateurs le soupçonnaient d'avoir cette intention lorsque la Division aérienne en Europe a créé huit escadrons de CF-104 configurés pour la reconnaissance et la frappe nucléaire. L'annonce du passage à un rôle classique faite dans le *Livre blanc sur la défense de 1964* claironnait la durée limitée du rôle nucléaire du Canada en Europe. Un autre indice révélateur de la courte durée de ce rôle a été l'annonce par le ministre de la Défense nationale que le remplacement par attrition des 238 CF-104 ne serait pas poursuivi⁴⁰.

Il est difficile de justifier les actes de Paul Hellyer et de ses pairs étant donné que le gouvernement libéral avait en

effet affiché son intention de laisser la Division aérienne décliner progressivement. Or, moins de un an s'était écoulé depuis que le Parti libéral avait promis aux électeurs canadiens et à l'OTAN d'honorer les engagements du Canada envers l'alliance, y compris en ce qui concerne l'utilisation d'armes nucléaires tactiques. Dans sa biographie, Paul Hellyer soutient que cette décision cadrait avec la nouvelle stratégie nucléaire américaine de riposte graduée, en vertu de laquelle une augmentation de la capacité traditionnelle de l'OTAN repousserait le seuil nucléaire. Naturellement, tous les pays membres de l'OTAN n'acceptaient pas cette analyse⁴¹. Toutefois, mis à part les intentions discutables du ministre de la Défense nationale à cet égard, certains facteurs venaient nuancer la décision du gouvernement.

En 1966, lorsque le vice-maréchal de l'air Clare Annis, vice-chef d'état-major de la Force aérienne, a ordonné à ses gens d'élaborer un plan visant à accorder un rôle traditionnel à la Division aérienne, il savait que, en remplaçant le rôle nucléaire du *Starfighter* par un rôle plus classique, le ministre de la Défense nationale poursuivait des objectifs nés, du moins en partie, de pressions politiques internes et externes qui ne pouvaient être ignorées. Mentionnons entre autres les objectifs contradictoires du gouvernement selon lesquels il fallait, dans un premier temps, honorer les engagements nucléaires pris par le Canada envers l'OTAN et, dans un deuxième temps, dresser un plan pour se départir de ces mêmes moyens nucléaires. Par ailleurs, le Canada subissait les pressions du secrétaire américain à la Défense, Robert S. McNamara, qui souhaitait un double rôle nucléaire et traditionnel pour les escadrons de *Starfighter* stationnés en Europe, conformément à la nouvelle stratégie de riposte graduée⁴².

Toutefois, la désaffection de Paul Hellyer pour le CF-104 ne se fondait pas uniquement sur le rôle nucléaire de cet appareil mais aussi sur le fait qu'il s'agissait, selon lui, d'un avion d'attaque classique médiocre. Son dilemme, accentué par les objectifs contradictoires que poursuivaient le commandant suprême des forces alliées en Europe et le secrétaire américain à la Défense, consistait à trouver le moyen d'éliminer progressivement le rôle nucléaire et de le remplacer par un rôle d'attaque strictement traditionnel; pendant ce temps, il considérait que l'appareil à sa disposition ne convenait particulièrement pas à cette dernière mission. À la lumière de ce point de vue, il est moins difficile de comprendre pourquoi le vice-maréchal de l'air Annis a imploré si ardemment son état-major de confier au CF-104 un rôle d'attaque classique, sachant que cette proposition était extrêmement impopulaire auprès des aviateurs canadiens. Entre deux maux, il a préféré choisir le moindre en donnant à la Division aérienne des moyens d'attaque tout en maintenant un rôle de frappe nucléaire grâce aux *Starfighter*; il a ainsi évité d'adopter un avion voué uniquement à l'attaque tel que le CF-5, ce qui aurait complètement mis un terme à la mission de frappe nucléaire tant convoitée compte tenu des inaptitudes de cet appareil⁴³.

En réponse à la nouvelle stratégie de riposte graduée, les Américains ont assigné un rôle d'attaque à leurs escadrons de frappe nucléaire. Une importante préoccupation de Paul Hellyer, partagée par Lester Pearson, était que, en

« Paul Hellyer soutient que cette décision cadrait avec la nouvelle stratégie nucléaire américaine de riposte graduée... »



MDN, photo PCN77-118 CD 108 IMAGE 0056

Vue en vol d'une formation de huit appareils CF-5 du 434^e Escadron, au-dessus de la côte norvégienne.

cantonnant les escadrons de la Division aérienne dans un rôle purement nucléaire, leur flexibilité d'emploi s'en trouverait restreinte, les rendant inutiles lors d'une guerre à l'origine traditionnelle⁴⁴. Paul Hellyer a conclu que le CF-104 et le rôle de frappe nucléaire entraient en contradiction avec le nouveau concept de l'alliance, qui était fondé sur la riposte graduée, puisqu'il nécessitait des moyens d'attaque classiques et des systèmes d'armement adaptés, tout en conservant une capacité nucléaire tactique. Cependant, en acceptant publiquement que le *Starfighter* joue un rôle d'attaque traditionnel, le gouvernement libéral donnait l'impression d'être sur la même longueur d'onde que les Américains. Toutefois, ce n'était pas évident puisque le premier ministre et son ministre de la Défense nationale approuvaient l'analyse américaine de la nouvelle stratégie de l'OTAN ou qu'ils ont saisi l'occasion pour aller de l'avant avec la politique du Parti libéral visant, à terme, à éliminer progressivement le rôle nucléaire de l'Aviation royale du Canada en Europe.

Les inquiétudes soulevées par les officiers supérieurs de la Force aérienne au sujet de l'assignation d'un rôle traditionnel aux escadrons de frappe nucléaire de la Division aérienne se fondaient tant sur des préoccupations stratégiques que sur des considérations tactiques. L'Aviation royale du Canada ne souscrivait pas aux hypothèses fondamentales de la riposte graduée. Les discussions organisées à l'hiver 1964 au sein du comité d'orientation stratégique de la Force aérienne ont révélé que, selon les aviateurs, il était vain d'un point de vue opérationnel d'utiliser des armes classiques pour

soutenir les effectifs terrestres de l'OTAN, qui étaient en nombre inférieur. En outre, comme le *Starfighter* ne pouvait offrir un soutien direct à l'armée de terre, il aurait fallu utiliser les armes classiques de la même manière que les armes nucléaires tactiques, à savoir pour effectuer des missions d'interdiction contre l'ennemi, bien au-delà des lignes de front. Par conséquent – du moins tel était l'argument avancé –, comme cela allait sans doute provoquer chez l'ennemi une escalade vers la confrontation nucléaire, pourquoi ne pas utiliser les armes nucléaires tactiques dès le départ⁴⁵? C'est pourquoi le comité estimait majoritairement que, « pour les forces aériennes, le moyen de dissuasion le plus important – et le seul – face à une guerre en Europe consisterait à disposer exclusivement ou presque d'armes nucléaires tactiques⁴⁶. »

Quel que soit le bien-fondé des arguments présentés par les aviateurs, le résultat ultime fut que l'Aviation royale du Canada a reçu l'ordre d'assigner un double rôle d'attaque et de frappe nucléaire à la Division aérienne, sans contestation possible. Paul Hellyer a énoncé cette orientation politique au début du printemps 1964. En 1970, son souhait ultime, et celui du Parti libéral, se réaliserait avec le démantèlement de la 1^{re} Division aérienne et la relégation deux ans plus tard des trois escadrons de CF-104 restants à de simples missions d'attaque classiques. Seul aspect positif de cette manœuvre politique, les aviateurs canadiens ont tiré quelque réconfort dans le fait que les escadrons de *Starfighter* n'ont pas été remplacés par des CF-5 en Europe centrale.



Photo du MDN

On voit, dans les derniers jours de sa durée de vie, un CF-5 avec ses marquages de visibilité faible entrer en formation avec un CF-18 *Hornet*.

Conclusion

Comme nous l'avons démontré dans le présent article, le choix du CF-5 doit être examiné à la lumière du point de vue de Paul Hellyer sur l'efficacité de la puissance aérienne. Il doit être également replacé dans le contexte des politiques budgétaire et de défense du Parti libéral, du débat sur les rôles de frappe nucléaire et d'attaque classique ainsi que de la théorie contemporaine de la puissance aérienne et de la stratégie nucléaire. Fondamentalement, Paul Hellyer considérait que tout rôle de puissance aérienne reposant essentiellement sur les armes nucléaires était totalement déconnecté de la politique de défense canadienne. Cette idée était particulièrement pertinente compte tenu des nouvelles priorités du gouvernement libéral en matière de défense, reléguant l'engagement envers l'OTAN au troisième rang après la souveraineté nationale et la défense de l'Amérique du Nord.

Contrairement aux points de vue de bon nombre de ses officiers supérieurs, Paul Hellyer considérait le projet de loi C-243 et la dissolution des trois corps d'armée, y compris l'Aviation royale du Canada, comme un pas en avant pour les forces armées canadiennes. Des forces armées intégrées, plus souples et plus mobiles, étaient tant l'expression de l'indépendance nationale qu'une source d'efficacité accrue. Bien que Paul Hellyer et le Parti libéral semblaient défendre la théorie américaine de la riposte graduée, d'un point de vue stratégique, ils tentaient de mettre en place une force armée qui ne dépendrait pas entièrement de deux alliances collectives, l'OTAN et le NORAD, dominées par les Américains. John Gellner a touché cette corde nationaliste lorsqu'il a écrit : « L'empressement à suivre le chef de

file nous a amenés [les Canadiens] à accepter le rôle de reconnaissance et de frappe nucléaire de la 1^{re} Division aérienne de l'Aviation royale du Canada à l'OTAN et son rééquipement avec le CF-104 *Starfighter*⁴⁷. » Il pensait que les chefs de l'Aviation royale de l'après-guerre n'avaient nullement fait preuve d'autonomie de pensée et qu'ils s'étaient essentiellement contentés d'emboîter le pas aux Américains. Bien que cette conclusion compte peu de partisans aujourd'hui et qu'elle ignore la réalité selon laquelle le choix d'utiliser des armes nucléaires cadrait avec la politique étrangère canadienne de l'époque et ne résultait pas d'un besoin perçu de plaire aux États-Unis, elle interpelle aujourd'hui les électeurs nationalistes canadiens critiques de tout ce qui est américain⁴⁸.

La politique de défense libérale exigeait la mise en place d'une puissance aérienne tactique qui serait suffisamment mobile et souple et qui

pourrait donc servir des fins plus utiles. Une force aérienne de ce type était jugée plus appropriée pour un pays de la stature du Canada étant donné qu'elle serait utilisée plus fréquemment pour mettre fin aux nombreux petits conflits qui éclataient un peu partout dans le monde à cette époque. Ces conflits se caractérisaient par l'utilisation d'armes classiques non nucléaires. L'essence de cet argument était qu'une force aérienne vouée aux opérations traditionnelles serait probablement plus utile qu'une force attachée au rôle nucléaire⁴⁹.

En orientant ses principaux efforts militaires vers la création d'une force mobile conçue pour servir dans certains conflits non nucléaires, le gouvernement libéral pensait que la puissance aérienne devait être utilisée *de façon stratégique* pour transporter les forces requises dans le théâtre des opérations, puis *de façon tactique* dans l'exécution de la mission⁵⁰. En 1968-1969, le problème était que le Canada ne disposait ni d'un avion d'appui tactique convenable ni d'une capacité de transport aérien et maritime stratégique suffisante pour satisfaire aux exigences de la politique de défense du Parti libéral. Les quatre escadrons de CF-5 que l'on prévoyait créer n'ont jamais vu le jour en raison des compressions que le gouvernement Trudeau a effectuées dans le budget de la défense. Deux escadrons opérationnels de chasseurs, dotés essentiellement de CF-5A monoplaces, ont finalement été mis sur pied, l'un à la Base des Forces canadiennes de Bagotville (433^e escadron) et l'autre à Cold Lake (434^e escadron). Cependant, en 1970, 74 des 115 CF-5 avaient été mis au hangar afin d'être utilisés par rotation en tant qu'appareils de réserve et, comme ce fut le cas pour beaucoup d'entre eux, d'être vendus à l'aviation vénézuélienne comme matériel excédentaire. Nombre des

CF-5D biplaces ont disparu dans le système d'entraînement : ils ont d'abord été utilisés comme avions d'entraînement perfectionnés en remplacement du T-33 *Silver Star* et ont servi, plus tard, à créer une troisième unité de CF-5 (419^e escadron) stationnée à la Base des Forces canadiennes de Cold Lake. Cette formation est officiellement devenue l'unité d'entraînement opérationnel pour la flotte de CF-5 et a également servi à l'entraînement initial des pilotes de chasse, d'abord pour les CF-104 *Starfighter*, puis pour les CF-18 *Hornet*.

Au moment où le premier *Freedom Fighter* est sorti de l'usine de Cartierville, le 6 février 1968, et après qu'on a annoncé que nombre de ces avions finiraient au hangar, Paul Hellyer avait déjà cédé son poste de ministre de la Défense nationale. Il est toutefois difficile de savoir s'il aurait pu en faire plus que son successeur, Léo Cadieux, pour empêcher les réductions ultérieures de la flotte de CF-5, étant donné la popularité de Trudeau et l'appui accordé par le public à la réduction des dépenses militaires à l'époque.

Mis à part l'absence de moyens financiers, le CF-5 n'a jamais été populaire auprès des aviateurs, particulièrement pour servir en Europe⁵¹. En juin 1969, l'état-major du vice-chef d'état-major de la Défense a refusé qu'il succède au CF-104 en raison de ses nombreuses limites opérationnelles⁵². En 1970, les CF-5 ont été déployés en Norvège pour défendre le flanc nord de l'OTAN, remplissant ainsi le nouveau rôle assigné aux Canadiens. En octobre de la même année, le 434^e escadron a envoyé six CF-5 à la 4^e escadre stationnée à Baden Söllingen, en Allemagne, en s'arrêtant, au cours de son trajet vers l'est, dans les anciennes escales de ravitaillement de Goose Bay, du Groenland et d'Islande. Or, pour pouvoir rejoindre rapidement l'Europe, le CF-5, doté d'un armement embarqué crédible, devait avoir accès à un ravitailleur stratégique en vol, appareil dont l'achat était prévu quelques années plus tard. Enfin, le 6 juin 1973, quatre *Freedom Fighter* du 433^e escadron et du 434^e escadron ont voyagé sans escale du Canada à la Norvège dans le cadre de l'exercice *Long Leap 1*; ils suivaient un Boeing 707 ravitailleur, prêté par le 437^e escadron, et ont ainsi réalisé un parcours sans faute. Plus tard, de tels déploiements allaient devenir relativement routiniers.

Paul Hellyer et le Parti libéral étaient mal à l'aise avec le rôle nucléaire du Canada au sein de l'OTAN parce que ce rôle limitait, selon eux, les choix de politique étrangère du pays, repoussant l'argument que cette capacité contribuait de manière tangible à maintenir la paix en Europe et, par extension, à assurer la stabilité mondiale. John Gellner, le plus fervent défenseur des points de vue de Paul Hellyer sur la puissance aérienne, était convaincu que les forces canadiennes d'après 1967 « sortiraient de l'ombre et gagneraient en maturité et en indépendance » en se concentrant sur un rôle d'attaque classique plutôt que sur un rôle de frappe nucléaire⁵³. Malheureusement pour Paul Hellyer et John Gellner, le concept de puissance aérienne qu'ils préconisaient et qui s'appuyait sur des forces traditionnelles mobiles a avorté dès le début étant donné que le gouvernement Trudeau n'a jamais alloué les ressources nécessaires à son application. Cela a eu pour effet de creuser un fossé entre la politique et la capacité, fossé qui existe encore aujourd'hui dans une certaine mesure.

« L'essence de cet argument était qu'une force aérienne vouée aux opérations traditionnelles serait probablement plus utile qu'une force attachée au rôle nucléaire. »

Compte tenu de la vague ressemblance entre les changements majeurs opérés actuellement dans la structure des forces au ministère de la Défense nationale et le concept de forces armées canadiennes plus mobiles et plus souples de Paul Hellyer, les moyens unilatéraux employés par celui-ci pour atteindre ses objectifs pourraient être considérés sous un jour un peu plus favorable. Cependant, le choix et l'utilisation limitée du CF-5 *Freedom Fighter* ont illustré les conséquences d'une association entre des fins politiques bien intentionnées et des démarches faisant abstraction des conseils des spécialistes militaires. En ce qui concerne la capacité de puissance aérienne du Canada pendant la guerre froide, Paul Hellyer a réussi à conserver une industrie aéronautique nationale dans deux provinces clés, mais l'armée canadienne s'est finalement retrouvée avec un avion en quête d'un rôle viable.



NOTES

- Entretien avec Bill Johnston, le 29 mai 2006. De 1965 à 1971, M. Johnston était gestionnaire principal de projet dans le cadre du programme du CF-5 et travaillait au ministère de la Production de défense, aujourd'hui sous la responsabilité d'Approvisionnement et Services Canada.
- Défense nationale, *NATO 1963, Air Division in Europe – Equipment*, non daté, vol. 74, Fonds Hellyer, MG32-B33, Archives nationales du Canada.
- Paul Hellyer, *Damn the Torpedoes: My Fight To Unify Canada's Armed Forces*, Toronto, McClelland&Stewart, 1990, p. 73.
- Ibid.*, p. 73-75.
- Ibid.*, p. 19-20.
- « Parce que nous [le Parti libéral] préconisons de construire solidement l'OTAN avec des armes traditionnelles, [...] nous recommandons l'annulation du CF-104 et l'abandon du rôle offensif du Canada et suggérons qu'à la place la Division aérienne du Canada en Europe joue un rôle d'appui au sol en fournissant une couverture et un soutien tactique au groupe-brigade de ce pays. » (*Victoria Columnist*, le 20 novembre 1960). Correspondance de Paul Hellyer, dossier 73/1223, Raymont Papers, série 9, boîte n° 3158, Direction – Histoire et patrimoine.
- John Gellner est né en Tchécoslovaquie en 1907 et a exercé le droit dans ce pays jusqu'à son arrivée au Canada, en 1939. Il est entré au service de l'Aviation royale du Canada en avril 1940 et a assumé les fonctions d'observateur aérien puis de pilote, après un bref passage au sein du Bomber Command. Avant de prendre sa retraite, en 1958, il était instructeur au Collège d'état-major de l'Aviation royale du Canada, où il a commencé sa carrière d'écrivain spécialisé dans les affaires militaires. On retrouve beaucoup de ses idées sur la puissance aérienne dans la revue *Canadian Aviation*.

8. Howard H. Lentner, « Foreign Policy Decision Making: The Case of Canada and Nuclear Weapons », *World Politics*, vol. 29, n° 1 (octobre 1976), p. 34-35.
9. *Ibid.*, p. 35. Entretien téléphonique avec Paul Hellyer, le 19 juin 1975.
10. John Gellner, « Paper Promises RCAF New Blood », *Canadian Aviation*, vol. 37, n° 5 (mai 1964), p. 32.
11. *Ibid.*
12. Hellyer, *op. cit.*, p. 24
13. Douglas L. Bland, *Canada's National Defence, Volume 2: Defence Organization*, Kingston, School of Policy Studies, Université Queen's, 1999, p. 120-131.
14. Mémoire au Cabinet présenté le 22 octobre 1969, dossier 73/1223, Raymont Papers, série 1, boîte n° 42, Direction – Histoire et patrimoine.
15. Note de service du maréchal en chef de l'air Miller au ministre de la Défense nationale, datée du 14 septembre 1964, dossier 73/1223, Raymont Papers, série 1, boîte no 214, Direction – Histoire et patrimoine.
16. *Ibid.*, p. 2.
17. *Ibid.*
18. Hellyer, *op. cit.*, p. 114-115.
19. Dans sa recommandation présentée en avril 1963, le chef de la préparation opérationnelle de l'état-major de la Force aérienne suggérait l'achat de 288 appareils F-4C *Phantom II* pour un coût de 836 733 000 dollars (coût réel), la première livraison étant prévue en décembre 1965 et la dernière, le 1^{er} décembre 1968 (RG 2, vol. 2749, Archives nationales du Canada).
20. Mémoire au Cabinet présenté le 16 novembre 1964, *National Defence Equipment Programmes, 1965-66 to 1969-70, Inclusive*, RG 2, vol. 2749, Archives nationales du Canada.
21. Hellyer, *op. cit.*, p. 130-131.
22. Entretien avec Michael Hennessy, Ph. D., Collège militaire royal du Canada, en janvier 2005. Avis de M. Hennessy tirés de l'analyse des documents du Cabinet libéral à partir de 1964.
23. Note de service de Paul Hellyer au maréchal en chef de l'air Miller, *Selection of a Tactical Aircraft*, datée du 20 octobre 1964, dossier 73/1223, Raymont Papers, série 5, boîte no 2501, Direction – Histoire et patrimoine.
24. *Ibid.*, p. 2
25. *Ibid.*
26. Stuart E. Soward, *Hands to Flying Stations, Volume II: A Recollective History of Canadian Naval Aviation, 1955-1969*, Victoria, Neptune Developments, 1995, p. 264-270.
27. Note de service du lieutenant général Allard au ministre de la Défense nationale, par l'intermédiaire du chef d'état-major de la Défense, *Selection of a Tactical Aircraft*, datée du 15 février 1965, dossier 73/1223, Raymont Papers, série 5, boîte n° 2501, Direction – Histoire et patrimoine.
28. Hellyer, *op. cit.*, p. 131.
29. *Ibid.*
30. Entretien avec Johnston, *op. cit.*
31. Douglas L. Bland, *Chiefs of Defence: Government and the Unified Command of the Canadian Armed Forces*, Toronto, Institut canadien des études stratégiques, 1995, p. 75.
32. Note de service de Paul Hellyer au chef d'état-major de la Défense, *Selection of a Tactical Aircraft*.
33. Auteur inconnu, CF-5 *History of Events, 1964-1971*, page A1, paragr. 8, dossier 73/1223, Raymont Papers, série 5, boîte n° 2501, Direction – Histoire et patrimoine.
34. Canadair était sur le point de terminer sa production de 340 *Starfighter* pour l'Aviation royale du Canada et, par conséquent, le programme d'entraide constituait une force politique pour créer plus d'emplois. Entretien avec Johnston, *op. cit.*
35. *Ibid.*
36. Note de service du maréchal en chef de l'air Miller à M. Drury, *Implications of Tactical Aircraft Selection*, datée du 8 juillet 1965, dossier 73/1223, Raymont Papers, série 5, boîte n° 2501, Direction – Histoire et patrimoine.
37. *CF-5 History of Events, 1964-1971, op. cit.*
38. *Ibid.*, p. 122.
39. *Ibid.*, p. 121-122.
40. Douglas L. Bland, *Canada's National Defence, Volume I, Defence Policy*, Kingston, School of Policy Studies, Université Queen's, 1997, p. 58-60.
41. Roy Rempel, *Counterweights: The Failure of Canada's German and European Policy, 1955-1995*, Montréal, McGill-Queens' University Press, 1996, p. 124.
42. Note de l'état-major de la Force aérienne. Voir aussi Défense nationale, *op. cit.*
43. *Ibid.*
44. Lettre de George Drew à Lester Pearson, datée du 8 octobre 1963. Défense nationale, *op. cit.*
45. Compte rendu de la 176^e réunion du comité d'orientation stratégique de la Force aérienne, point 1, paragr. 13, tenue le 6 février 1964, dossier 76/263, Direction – Histoire et patrimoine.
46. *Ibid.*
47. John Gellner, « Canadian Air Power: At the Beginning of a New Era », *Canadian Aviation*, février 1968, p. 15.
48. D. W. Middlemiss et J. Sokolsky, *Canadian Defence: Decisions and Determinants*, Toronto, Harcourt Brace Jovanovich Canada, 1989, p. 61.
49. Gellner (1968), *op. cit.*, p. 16.
50. *Ibid.*
51. Dans des courriers électroniques reçus le 22 octobre 2004, la plupart des anciens pilotes de la force de frappe nucléaire évoquaient l'histoire du CF-5 sur un ton moqueur.
52. *CF-5: History of Events, 1964-1971, op. cit.*, page F8, paragr. 17(c).
53. Gellner (1968), *op. cit.*, p. 14-15.



Ravitaillement d'un CF-5 du 434^e Escadron *Bluenose*.