

Comment le passé de l'aviation canadienne dans l'Indo-Pacifique peut façonner son avenir

CAPITAINE M. K. O'BRIEN

Le capitaine M. K. O'Brien est un officier de l'Aviation royale canadienne (ARC) en activité, qui a été déployé à quatre reprises dans l'Indo-Pacifique. Il est en train de terminer son programme de maîtrise en études sur la guerre au Collège militaire royal (CMR).

« Le Canada est un pays du Pacifique. L'Indo-Pacifique fait partie de notre voisinage. »

– *La Stratégie du Canada pour l'Indo-Pacifique*

Le 27 novembre 2022, le Canada a publié la Stratégie du Canada pour l'Indo-Pacifique (SCIP), qui propose des engagements pour une capacité militaire et de renseignement supplémentaire dans l'Indo-Pacifique (I-P).¹ La SCIP marque un net changement dans l'orientation de la politique étrangère du Canada en lien avec l'Asie. Du fait de l'histoire et de la géographie, le Canada est traditionnellement attaché à son voisin du sud et à ses nations fondatrices de l'autre côté de l'Atlantique. Compte tenu de la prédominance des démocraties libérales occidentales au cours des deux derniers siècles, cette approche a bien servi les intérêts canadiens. Cependant, le vent est en train de tourner. L'I-P pourrait rapidement devenir le centre économique et politique du monde, l'essor de la Chine et de l'Inde contribuant largement à ce phénomène.² Parallèlement à cette ascension, l'ordre international fondé sur des règles (OIFR) a été remis en question par une République populaire de Chine (RPC) de plus en plus hostile, par la Russie et, dans une moindre mesure, par la Corée du Nord, toutes trois situées dans l'Indo-Pacifique. Nous entrons à présent dans l'ère de la concurrence entre grandes puissances, dont l'Indo-Pacifique est le théâtre dominant.³

L'Indo-Pacifique comprend la majeure partie du continent asiatique et de l'Océanie, l'immensité des océans Pacifique et Indien, et 25 000 îles—grandes et petites. L'échelle géographique et les nombreuses mers qui la divisent font de l'Indo-Pacifique un théâtre particulièrement adapté aux éléments de l'armée de l'air et de la marine.⁴ Mais en quoi le Canada pourrait-il contribuer de manière significative à la SCIP? Le Canada n'a pas eu d'expérience opérationnelle régionale significative depuis la guerre de Corée. Trois des plus proches alliés du Canada au sein de l'OTAN—les États-Unis, le Royaume-Uni et la France—disposent de bases et de territoires dans la région, qui accueillent leurs forces armées depuis des décennies. Deux autres alliés du

Groupe des cinq—l'Australie et la Nouvelle-Zélande—font partie de l'Indo-Pacifique. Comparé à l'empreinte de ces pays, le nouveau désir du Canada d'opérer dans la région peut sembler déplacé et inadapté, même si la SCIP indique clairement notre intention de montrer notre détermination à nos amis comme à nos partenaires.

Malgré la distance qui sépare les dernières activités opérationnelles majeures du Canada, un héritage historique important pourrait être mis à profit. Les contributions du Canada à la puissance aérienne dans l'Indo-Pacifique pendant la Seconde Guerre mondiale méritent d'être examinées sous deux angles : la personnalité et la pertinence moderne. En ce qui concerne la personnalité, il est bénéfique de mettre en lumière les visages et les noms des héros dans le cadre d'une stratégie de relations publiques. Dans une étude sur la formation des stéréotypes et des attitudes à l'égard des pays, les « personnalités célèbres » constituaient l'une des principales dimensions culturelles auxquelles les gens s'intéressaient.⁵ La personnalité peut donner de la crédibilité à la présence canadienne et ajouter un lien intime avec la région. Le sacrifice de personnes nommément désignées qui ont accompli de grands exploits en temps de guerre fait que les opérations actuelles du Canada sur le théâtre des opérations ressemblent davantage à une continuation de ces exploits qu'à une conjoncture politique déplacée.

Deuxièmement, les activités et les contributions les plus importantes du Canada dans la région pendant la Seconde Guerre mondiale relèvent de capacités que nous conservons et dans lesquelles nous excellons. Si la technologie et les pratiques tactiques ont évolué au fil des ans, il est clairement établi que le Canada a conservé et perfectionné les capacités spécialisées qu'il a utilisées pendant la Seconde Guerre mondiale jusqu'à aujourd'hui. En analysant les activités et les personnalités canadiennes pendant la Seconde Guerre mondiale, cet article affirme que le Canada

dispose d'un héritage vital en matière de puissance aérienne régionale, sur lequel il peut s'appuyer pour devenir un partenaire précieux. Cet essai met en lumière les réussites canadiennes en examinant et en analysant des études de cas dans chaque domaine. Il propose des pistes d'approche pour les activités futures du Canada dans l'Indo-Pacifique auprès de ses alliés et partenaires.

ÉTUDE DE CAS 1 : PATROUILLE MARITIME DANS L'Océan Indien

La Seconde Guerre mondiale a poussé le Canada à adopter une attitude de guerre totale. Cela signifiait une mobilisation complète des ressources, de l'industrie et de la population de la nation en vue de la guerre contre les puissances de l'Axe, à savoir l'Allemagne nazie, l'Italie fasciste et l'Empire japonais. Le Canada connaîtra de nombreux succès durant la guerre, tels que la libération des Pays-Bas, le débarquement de Juno Beach, la bataille de l'Atlantique et la campagne d'Italie. Nos contributions plus modestes dans l'Indo-Pacifique, où des milliers de Canadiens ont servi dans la guerre du Pacifique contre le Japon, retiennent moins l'attention des chercheurs et du public.

Au milieu de l'année 1942, le Japon est à son apogée en termes de taille et de puissance, ayant conquis une grande partie de l'Extrême-Orient. Au cours des mois précédents, les Alliés ont subi une série de pertes dévastatrices, notamment la chute de Hong Kong (où les troupes canadiennes étaient en garnison), de Singapour, des Indes néerlandaises, des Philippines et l'attaque de Pearl Harbor. À ce moment-là, la Chine est en guerre contre le Japon depuis plus de cinq ans et a perdu de grandes parties de son territoire, y compris sa capitale. De nombreux commandants alliés avaient complètement sous-estimé les Japonais et ont été choqués par l'efficacité et la rapidité de leurs avancées et par l'ampleur de leurs pertes.⁶

Les restes des forces britanniques vaincues dans la région se sont regroupés à Ceylan (Sri Lanka), dans l'attente d'éventuels renforts. Alors que la nouvelle de la participation américaine à la guerre était la lueur d'espoir dans une situation par ailleurs désespérée, on craignait toujours que les Japonais ne coupent complètement les lignes de communication maritimes britanniques dans la région, laissant l'Inde, l'Australie et d'autres nations du Commonwealth complètement isolées.⁷ Dans ces circonstances, les Britanniques ont demandé au Canada de fournir une puissance aérienne supplémentaire dans deux domaines : la patrouille aérienne maritime et le transport.

Le 413^e Escadron de l'Aviation royale du Canada a été formé le 1^{er} juillet 1941 à Stranraer, en Écosse.⁸ Il utilise des variantes des hydravions Consolidated PBY Catalina, qui sont les chevaux de bataille de l'aviation maritime dans l'Atlantique Nord.⁹ Dans les mois qui suivent les pertes britanniques dans le Pacifique, l'escadron n° 413 est relocalisé à la hâte à Ceylan pour effectuer des patrouilles dans l'océan Indien.¹⁰ On craignait que le Raj britannique en Inde ne soit la prochaine cible logique après les succès offensifs japonais en Extrême-Orient. Le 413^e Escadron passera

le reste de la guerre à opérer à partir d'une petite ville côtière appelée Koggala, dans le sud de Ceylan. Son rôle principal est de donner l'alerte rapide sur les activités japonaises de surface et souterraines de la région.

Le Canadien le plus en vue au sein du 413^e Escadron est le commodore de l'air (chef d'escadron à l'époque) Leonard Joseph Birchall. Le rôle de Birchall était de piloter et de commander l'équipage d'un Catalina. Une journée après son arrivée à Ceylan, son équipage a dû commencer immédiatement ses patrouilles. Son avion s'est vu attribuer le secteur le plus au sud et il a effectué ses recherches en volant d'est en ouest sur 150 milles nautiques, puis en se dirigeant vers le sud sur 50 milles nautiques et en répétant le processus.¹¹ C'est au cours de la dernière étape d'une patrouille que le navigateur du Catalina a persuadé Birchall qu'il pourrait confirmer plus précisément leur position à l'aide de la lune s'ils effectuaient un balayage supplémentaire vers le sud. À ce stade de la mission, ils se trouvaient à environ 350 milles nautiques de la pointe sud de Ceylan et leur retour à la base n'était pas prévu avant l'aube. Cette décision tout à fait banale de voler une étape de plus a finalement eu un impact extraordinaire sur l'histoire. L'équipage de Birchall a repéré une tache à l'horizon, ce qui, par curiosité, l'a amené à s'en approcher. On s'est aperçu immédiatement qu'il s'agissait d'une flotte de porte-avions japonais qui se dirigeait tout droit vers Ceylan. L'opérateur radio de Birchall a relayé cette information à la base, même s'ils ont décidé de voler plus près de la flotte pour évaluer sa taille et sa force avec plus de précision.¹²

Des chasseurs bombardiers japonais *Zero* ont été lancés depuis l'un de leurs porte-avions et ont tiré sur le Catalina, obligeant Birchall à effectuer un amerrissage d'urgence—l'équipage devant débarquer avec des appareils de flottaison. Deux membres de l'équipage de Birchall ont été tués lorsqu'un *Zero* a mitraillé et coulé l'avion qui flottait. Le reste de l'équipage a été récupéré par le contre-torpilleur japonais *Isokaze*. Au cours du violent interrogatoire qu'a subi l'équipage capturé, Birchall a tenté de détourner la question qui lui était posée, à savoir s'ils avaient donné un préavis à Ceylan, en affirmant (faussement) que le seul à savoir était l'opérateur radio et en affirmant que l'opérateur radio était l'un des membres de son équipage ayant été tué. L'opérateur radio était sain et sauf et faisait partie des personnes capturées, mais les Japonais n'avaient aucun moyen de confirmer leur identité ou leur rôle. Birchall a également affirmé que son escadron était basé à Colombo, à Ceylan. Les services de renseignement japonais ont finalement pu confirmer que l'équipage de Birchall *avait bel et bien* donné un préavis (ce qui lui a valu d'être sévèrement battu). Cependant, les Japonais ont cru au mensonge selon lequel l'avion avait décollé de Colombo. C'est cette décision rapide qui sauvera probablement en grande majorité les membres du 413^e escadron lors des raids du dimanche de Pâques sur Ceylan, Koggala ayant été épargné par ces attaques aériennes dévastatrices.¹³

Winston Churchill aurait déclaré que « le moment le plus dangereux de la guerre [...] était celui où la flotte japonaise se

dirigeait vers Ceylan et la base navale qui s'y trouvait. » [TCO]¹⁴ Malgré l'avertissement de Birchall, la réaction des forces alliées a été mitigée. La garnison de Colombo et les escadrons de chasse de la RAF se sont tenus prêts à intervenir, tandis que le port se vidait rapidement. Environ 60 navires de guerre et navires marchands sont partis. Bien que prêts à intervenir, les escadrons de chasse de la RAF ne se sont pas envolés dès le matin. En fait, certains pilotes s'étaient retirés pour prendre le temps de déjeuner. À ce stade, les services de renseignement alliés continuaient de sous-estimer les capacités japonaises, malgré les nombreux succès offensifs remportés au cours des mois précédents. Dans ce cas, les Britanniques estimaient que les chasseurs Zero sur des porte-avions n'avaient pas le rayon d'action nécessaire pour frapper directement Colombo.¹⁵ Pour ne rien arranger, l'installation radar de Colombo avait été mise hors service pour une maintenance de routine, ce qui ne permettait pas d'avoir une bonne connaissance de la situation au-delà de la ligne de visée visuelle. Les chasseurs Zero japonais ont effectué de nombreuses frappes aériennes sur Ceylan au cours de la semaine suivante, détruisant près de 50 avions entre les mitraillages et les combats aériens. Quelques navires ont également été coulés, notamment le *HMS Cornwall* et le *HMS Dorsetshire*, qui avaient sous-estimé le rayon de combat des chasseurs Zero alors qu'ils naviguaient à portée du groupe de porte-avions japonais.¹⁶

Malgré l'apparence d'une victoire du côté des Japonais, le raid de l'océan Indien présente quelques similitudes avec la bataille de Dunkerque qui s'était déroulée deux ans auparavant. Dans les deux cas, les forces de l'Axe n'ont pas exploité leur victoire, ce qui a permis à un nombre important de forces alliées de battre en retraite et de continuer à se battre. Cette retraite n'a été possible que grâce à l'avertissement préalable de Birchall. Si les Japonais avaient accompli un exploit similaire à celui de Pearl Harbor – ce qui aurait été une surprise totale – il est possible que la destruction de la flotte ait permis à une force subséquente d'occuper Ceylan et de dominer l'océan Indien. Cela aurait menacé les alliés du Commonwealth dans la région, les lignes de ravitaillement vers la Chine et l'accès des Alliés aux ressources essentielles, telles que le caoutchouc et le pétrole.¹⁷ L'avertissement de Birchall a permis à la flotte britannique de survivre et à l'aérodrome de Koggala, relativement sans défense, d'être épargné par les Japonais. Birchall passera le reste de la guerre comme prisonnier de guerre au Japon et sera un modèle de leadership dans les conditions les plus difficiles.¹⁸ Il conservera également un lien avec Ceylan, puisqu'il y est retourné en 1994 en tant qu'observateur officiel des élections. Il a par la suite dirigé les efforts visant à faire don de plusieurs tonnes de fournitures aux hôpitaux locaux dans le besoin.¹⁹

L'analyse portera sur cette capacité, son importance et la signification des actions de Birchall. Les deux études de cas suivantes examinent les capacités canadiennes en matière de transport et de réapprovisionnement aux niveaux tactique et stratégique, respectivement.

ÉTUDE DE CAS 2 : TRANSPORT EN BIRMANIE

Le théâtre d'opération Chine-Birmanie-Inde (CBI) comprend les activités antérieures axées sur la marine à Ceylan et la campagne birmane, plus intense sur le plan militaire. Dans ce cas, les Canadiens ont été sollicités en 1944 pour assurer le ravitaillement aérien des opérations au sol. Ils serviront dans les régions limitrophes de la Birmanie, où se dresse une jungle épaisse et luxuriante et où des maladies tropicales, une faune dangereuse et des équipements et infrastructures limités constituent des obstacles de taille. Le terrain et le climat sont impitoyables; la mousson provoque des périodes de pluie apparemment sans fin, qui inondent les basses terres et transforment les quelques réseaux routiers restants en mares de boue. Les estimations du nombre d'aviateurs canadiens ayant servi varient entre 3 000 et 7 500.²⁰ L'écart important est dû au fait que de nombreux aviateurs ont été dispersés et assimilés aux équipages de la RAF déjà sur place. Une logistique efficace est une question de vie ou de mort dans un endroit où le terrain est accidenté et les infrastructures limitées. Sans réapprovisionnement constant, les troupes en campagne risquaient fort de mourir de faim, d'épuisement et de maladie.²¹

Deux escadrons canadiens—le 435^e et le 436^e—ont servi dans la région en 1944-1945. Les deux escadrons ont livré près de 60 000 tonnes de marchandises et transporté environ 30 000 passagers (dont de nombreux blessés et malades).²² En raison du manque d'infrastructures, une grande partie de cette marchandise a été parachutée sur place. Les équipages canadiens pilotant des Dakota tournaient autour de la zone de largage à une altitude maximale de 600 pieds, tandis que les équipages aériens envoyaient la cargaison sur la cible. Un terrain adéquat pour effectuer des cercles et un équipage expérimenté pour connaître le bon moment pour larguer la cargaison étaient les clés d'une livraison efficace.²³ Le droit à l'erreur était très limité. Un largage manqué pouvait signifier qu'un peloton ne mangerait pas, ou qu'ils perdraient un temps précieux à chercher des vivres qui ont atterri dans des marécages infestés de crocodiles.

Chaque vol comportait des risques inhérents. Outre les risques liés aux conditions météorologiques, au terrain, aux maladies et à la faune auxquels tous les soldats étaient confrontés en Birmanie, il existait également une menace importante d'interception aérienne par les Japonais. Tout au long de la campagne, les chasseurs japonais n'ont cessé de patrouiller dans les zones aériennes et de harceler les avions alliés en plein vol, ce qui a obligé la RAF à lancer des Hurricane, des Spitfire et des Thunderbolt pour se protéger.²⁴ Même avec la suprématie aérienne, la sécurité n'était pas garantie et de nombreux Canadiens ont fait le sacrifice ultime pendant cette période. C'est le cas de l'équipage d'un Dakota entièrement canadien qui a été abattu en janvier 1945 au sud-ouest d'Imphal.²⁵

D'autres avions ont disparu—en raison de problèmes mécaniques ou des conditions météorologiques—et n'ont jamais pu être retrouvés dans l'épaisse jungle qui recouvre une grande

partie de la région. L'un des Dakota disparus et présumés accidentés était celui de l'équipage d'aviation Joseph Kyle. En juin 1945 (deux mois seulement avant la fin de la guerre contre le Japon), son équipage a décollé pour mener des opérations dans la matinée, mais n'est pas revenu de sa mission. Dans la lettre que le commandant de Joe, T.P. Harnett, écrit à sa mère, il pleure sa mort en disant : « [n]ous avons perdu l'un de nos meilleurs équipages lorsque cet avion est disparu, car il était déjà promis à un grand avenir au sein de mon escadron. Joe avait à son actif de nombreux voyages opérationnels et devenait rapidement l'un de mes pilotes les plus fiables. » [TCO]²⁶ Le mystère du sort de l'équipage canadien a finalement été résolu en 1995, lorsqu'un chasseur a trouvé dans la jungle birmane une montre de poche avec le nom de Joe inscrit au dos, ainsi que des morceaux de l'épave de l'avion. Ces souvenirs ont finalement été rapatriés au Canada et exposés au Musée canadien de la guerre.²⁷

Les sacrifices n'ont cependant pas été vains. L'impact du réapprovisionnement canadien (et américain) est mis en évidence par rapport aux troupes japonaises qui combattaient dans la même région avec des ressources limitées. Au cours de l'offensive ratée de l'Axe en Inde en 1944-45 et de la retraite qui s'est ensuivie, leurs pertes ont été estimées à environ 100 000 personnes, la majorité d'entre elles *n'étant pas* dues au combat mais plutôt à des blessures non soignées, à la maladie et à la malnutrition.²⁸ Au cours de la même période, les pertes britanniques se sont élevées à environ 15 000 personnes.²⁹ Un journal a rapporté que « [l]e transport aérien est un facteur essentiel de la campagne [birmane]. Nous pouvons utiliser cette grande puissance de transport là où nous le souhaitons [...] Cela n'enlève rien au magnifique travail de l'armée. Il ne faut cependant pas oublier le facteur essentiel de la suprématie aérienne, sans laquelle la campagne n'aurait pas pu se dérouler comme elle l'a fait. » [TCO]³⁰ L'introduction des transports aériens canadiens et américains a finalement permis de renverser la vapeur dans l'une des campagnes les plus difficiles et les plus périlleuses jusqu'alors.

Le transport dans la campagne birmane était intrinsèquement *tactique*. L'étude de cas suivante examinera le transport à un niveau plus *stratégique*, où les avions sont utilisés pour transporter de grandes quantités de fournitures d'un point central à un autre pour soutenir une campagne ou un théâtre d'opération entier.

ÉTUDE DE CAS 3 : SURVOLER LA BOSSE POUR ATTEINDRE LA CHINE

Le secteur de l'aviation civile a également apporté un soutien crucial sur le théâtre des opérations de la CBI. La Seconde Guerre mondiale a exigé que la société se transforme en vue d'une guerre totale, tout comme elle l'avait fait pendant la Première. Cela signifiait une extension de l'armée et une transformation de la distribution des ressources et du capital humain dans les secteurs civils. Tout comme la flotte de la marine marchande était essentielle pour maintenir la Grande-Bretagne à flot avec

des biens commerciaux et essentiels, les compagnies aériennes civiles ont joué le même rôle, mais dans les airs.

Avec l'expansion de l'Empire japonais, il est devenu dangereux pour les navires alliés—marchands ou militaires—de naviguer librement dans le Pacifique. En guerre avec le Japon depuis 1937, la Chine avait perdu l'accès à tous ses grands ports, de Qingdao à Hong Kong. Le Japon contrôlait également suffisamment l'Asie du Sud-Est pour bloquer le trafic ferroviaire vers la Chine. Cela représentait un énorme défi logistique pour les Alliés. Dans une lettre adressée au général George C. Marshall, le président américain Franklin Roosevelt a déclaré qu'il était « de la plus haute urgence que la voie vers la Chine reste ouverte. » [TCO]³¹ Maintenir le Japon empêtré dans une guerre d'usure avec la Chine était essentiel selon la vaste stratégie qui consistait à concentrer les ressources en Europe pour vaincre d'abord l'Allemagne avant de se tourner vers le Pacifique. Si la Chine avait été vaincue, les Japonais auraient pu réaffecter des troupes pour servir en Birmanie et en Inde, ce qui aurait réduit à néant la grande stratégie des Alliés.³²

Les ports et les voies terrestres étant occupés, le seul accès possible à la Chine se faisait par voie aérienne. La seule route directe partait de l'Assam (nord de l'Inde), traversait l'Himalaya et arrivait à Kunming (sud de la Chine). Cet itinéraire difficile était appelé « la bosse ». Tout aviateur devait être prêt à voler dans les conditions les plus dangereuses, même pendant les périodes les plus calmes de l'année. Le temps était incroyablement imprévisible et presque impossible à voler pendant la saison des moussons, car des pluies torrentielles détrempaient la campagne et suffisaient généralement à clouer au sol toutes les opérations aériennes.³³ Les débris de centaines d'avions abattus jonchaient le couloir, créant une « traînée d'aluminium » de destruction.³⁴ Le terrain était montagneux, bordé de part et d'autre par une jungle épaisse, ce qui rendait impossible tout espoir d'atterrissage d'urgence en toute sécurité. Lorsque les Japonais en ont eu vent, ils ont commencé à patrouiller sur la route avec des chasseurs basés en Birmanie. Malgré les risques quasi suicidaires, le pont aérien Inde-Chine a livré plus de 650 000 tonnes de fournitures, de carburant, d'armes et d'équipements en trois ans.³⁵ Les courageux aviateurs qui entreprenaient une telle tâche étaient appelés « tigres volants. »³⁶

Les tigres volants de la China National Aviation Corporation (CNAC) avaient des origines très diverses. Bien qu'il s'agisse d'une entreprise parrainée par l'État chinois, la plupart de ses équipages étaient américains ou chinois nés aux États-Unis. Une minorité importante de l'équipage qui a servi dans tous les rôles (navigateurs, opérateurs radio, ingénieurs et pilotes) était également canadienne, notamment Archie St. Louis, Russell Weaver et Harold Chinn.³⁷ Les plus célèbres d'entre eux étaient deux frères canadiens d'origine chinoise—Albert et Cedric Mah—de Prince Rupert, en Colombie-Britannique. Ils ont d'abord trouvé un emploi en temps de guerre en tant qu'instructeurs de vol pour le plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique. Pourtant,

le désir patriotique d'être au premier rang a fini par les pousser à s'inscrire à la CNAC.³⁸

Les deux frères se sont lancés avec enthousiasme dans la profession et ont effectué certains des vols les plus dangereux et les plus mémorables de la campagne. Ensemble, les deux frères ont effectué près de 800 allers-retours pour franchir la bosse.³⁹ Un vol particulièrement mémorable pour Cedric a été celui où son équipage a été chargé de transporter des millions de dollars en papier-monnaie chinois qui avaient été imprimés en Amérique. L'un des moteurs de l'avion est tombé en panne et l'avion n'avait pas encore atteint une hauteur suffisante au-dessus des montagnes. L'avion perdait rapidement de l'altitude et, pour éviter de plonger, il a fallu larguer la quasi-totalité de la charge utile pour perdre du poids. Ils sont finalement arrivés à bon port. Pourtant, dans une entrevue, Cedric s'est dit amusé par le fait que quelque part dans les montagnes de l'Himalaya se trouvaient des millions de dollars en monnaie non réclamée.⁴⁰

Albert Mah a fait preuve d'un acte de bravoure phénoménal pendant sa permission. Après avoir atterri à Kunming, Albert a voulu rendre visite aux membres de sa famille restés en Chine. Il s'est fait passer pour un paysan sourd-muet pour échapper aux interrogatoires, car son chinois parlé et sa compréhension étaient limités. Il a également dû trouver des moyens créatifs pour passer les frontières contrôlées par les Japonais et, à un moment donné, il s'est caché dans un cercueil à l'arrière d'un bateau fluvial.⁴¹ Il a passé six semaines en congé et s'est arrangé pour faire sortir sa sœur de Chine en douce avant de retourner à Kunming.

La reconnaissance de la contribution du Canada aux « tigres volants » offre une crédibilité supplémentaire en tant que maintien de la force. L'histoire des frères Mah montre explicitement le rôle prépondérant que jouent les Canadiens d'origine asiatique dans le soutien à la politique étrangère et de défense du Canada dans la région. Ces histoires donnent un aperçu du rôle plus important joué par les Canadiens dans l'I-P.

ANALYSE

Les trois études de cas contiennent des thèmes similaires tout en divulguant la diversité de l'expérience canadienne dans l'I-P. Les trois études de cas montrent l'importance d'avoir des personnalités identifiables qui illustrent le courage, le sacrifice et l'héroïsme. Le fait qu'une personnalité incarne une telle ampleur par ses actions singulières est parfaitement résumé dans la citation de Winston Churchill : « [j]amais un si grand nombre n'a dû autant à un si petit nombre. » [TCO]⁴² Dans l'étude de cas n° 1, Leonard Birchall a été surnommé le *sauveur de Ceylan* pour ses actions, et le gouvernement du Sri Lanka ne l'a pas oublié. Ce n'est qu'avec le recul que l'on se rend compte de l'importance de ce fait : Ceylan a été épargné par l'occupation brutale des forces japonaises. La brutalité de ces occupations peut être observée en Chine, en Corée, en Indonésie, en Birmanie et aux Philippines, où les Japonais ont commis des crimes de guerre à grande échelle.⁴³

Le haut-commissaire sri-lankais au Canada s'est un jour rendu en pèlerinage au siège du 413^e Escadron à Greenwood, en Nouvelle-Écosse, pour rendre hommage à l'escadron d'origine de Birchall.⁴⁴ Les activités de Leonard Birchall, tant à Ceylan que dans les camps de prisonniers de guerre du Japon, devraient démontrer le leadership, le dévouement, la force, l'honneur, l'intégrité et les intentions pacifiques du peuple canadien.

Dans l'étude de cas n° 3, les liens familiaux des frères Mah et leurs croyances en une Chine libre démontrent l'attachement du Canada à la terre et à son avenir. Dans l'étude de cas n° 2, Joseph Kyle montre l'un des nombreux aviateurs canadiens qui ont fait le sacrifice ultime – un sacrifice qui a soutenu la cause Alliée de la libération en Asie. Tous trois font partie des nombreuses personnalités et acteurs importants que le Canada pourrait utiliser dans le cadre d'une campagne de communication stratégique pour signaler son engagement historique à l'égard de la région et des peuples de l'Indo-Pacifique.

Bien que ces études de cas se soient toutes déroulées pendant la Seconde Guerre mondiale, les capacités décrites sont encore incroyablement pertinentes aujourd'hui dans l'Indo-Pacifique. Dans l'étude de cas n° 1, il convient de noter que le Canada a été spécifiquement choisi pour jouer un rôle dans la patrouille maritime, en raison de ses antécédents dans la bataille de l'Atlantique, commandée par le contre-amiral canadien Leonard Warren Murray. En 1942, les Canadiens auraient été à l'origine de près de la moitié des U-boot abattus.⁴⁵ D'innombrables autres sous-marins ont été repérés par des avions de patrouille maritime, qui ont ensuite donné l'alerte directionnelle aux ressources navales pour qu'elles échappent à l'ennemi ou qu'elles le recherchent et le détruisent. Le fait de diriger le théâtre d'opération a permis au Canada d'acquérir une expérience institutionnelle importante en matière de lutte anti-sous-marin (LASM) et de patrouille aéronavale (PATMAR).

Cette expérience s'est poursuivie après la guerre, lorsque le Canada a « gagné [...] l'admiration et le respect de la communauté internationale en tant qu'allié compétent et fiable » [TCO] grâce à l'endurance et aux capacités incroyables de nos avions CP-107 Argus qui patrouillaient pendant la crise des missiles de Cuba.⁴⁶ Le Canada a également mené de nombreux exercices de LASM au sein de l'OTAN, tels que l'EX *Maple Royal II*, qui a montré « la croissance de la stature de la MRC au sein des forces de l'OTAN. » [TCO]⁴⁷ Des décennies plus tard, les compétences ont été transmises avec succès et endoctrinées entre les générations d'équipages. En témoigne le fait que le Canada a accueilli chaque année le plus grand exercice de LASM de l'OTAN, l'EX *Cutlass Fury*, au cours des dernières années.⁴⁸ Le Canada a également remporté des exercices compétitifs de patrouille aéronavale tels que l'Arctic Maritime Patrol Challenge⁴⁹ et l'EX *Sea Dragon*.⁵⁰ Tous ces succès suggèrent que le rôle de la PATMAR et de LASM convient parfaitement à un pays comme le Canada. En effet, le Canada emploie actuellement la PATMAR dans l'I-P dans le cadre de l'opération NEON, qui est la contribution canadienne aux

sanctions du Conseil de sécurité des Nations Unies à l'encontre de la Corée du Nord. Cette opération est en cours depuis 2018 et a impliqué l'emploi du CP-140 Aurora et de frégates de classe Halifax pour effectuer des patrouilles en mer de Chine orientale.⁵¹

Les études de cas 2 et 3 portent toutes deux sur le maintien de la force. Les opérations de transport aérien stratégiques et tactiques sur le théâtre de la CBI ont été menées sur un terrain accidenté, dans des conditions météorologiques épouvantables et avec une infrastructure rudimentaire. En outre, de nombreux aérodromes et bases stratégiques de l'I-P sont situés sur de petites îles isolées à des milliers de kilomètres les uns des autres. Ces conditions sont très similaires à celles du climat très rude et stérile du nord du Canada (bien que le climat arctique du Canada puisse être considéré comme moins idéal). Un officier de l'ARC a déclaré : « En raison des longues distances, des paysages en grande partie désolés, du manque d'infrastructures et de communications, et des conditions météorologiques difficiles rencontrées dans la région arctique du Canada, [les missions de soutien dans le nord] devraient être considérées comme une opération expéditionnaire nationale. » [TCO]⁵² Pour illustrer la distance de maintien en puissance, la distance entre le 8^e escadron de Trenton et la SFC Alert est d'environ 4 200 km, soit à peu près la même distance qu'entre Okinawa (Japon) et Singapour.

Les opérations expéditionnaires menées aujourd'hui garantissent également que les capacités de transport aérien du Canada sont utilisées dans une multitude de climats et de terrains, notamment l'opération IMPACT au Koweït, où le CC-130 Hercules a fourni une capacité de transport aérien tactique aux alliés et aux partenaires;⁵³ ou encore l'opération HESTIA, durant laquelle les CC-177 Globemasters ont fourni une aide alimentaire massive, des hôpitaux mobiles et des ressources militaires à Haïti lors du tremblement de terre de 2010.⁵⁴

La question suivante est naturellement de savoir où le Canada pourrait apporter ces capacités à l'I-P. Les États-Unis, la Nouvelle-Zélande et l'Australie comptent parmi les trois plus proches alliés du Canada. Ils ont commencé à effectuer des patrouilles aéronavales en mer de Chine méridionale (MCM) avec leurs avions P-8 Poseidon, basés aux Philippines, en Malaisie ou à Singapour.⁵⁵ Ces missions soutiennent en partie les intérêts des pays de l'ANASE, qui ont exprimé leur malaise et leur inquiétude face à la politique belliqueuse de la RPC à l'égard de la MCM.⁵⁶ La mise à disposition d'un CP-140 pour mener des opérations dans ce pays pourrait grandement contribuer à influencer les nations qui souhaitent avoir une vue d'ensemble des intrusions de la RPC dans leurs zones d'exclusion économique. Toutes ces missions pour les alliés et les partenaires nécessiteraient un maintien, principalement si une présence canadienne permanente existait dans un ou deux endroits de l'I-P. Les pays de l'ANASE, tels que les Philippines, ont déjà exprimé leur intérêt pour l'extension de cette capacité afin de répondre à leurs besoins.⁵⁷

En ce qui concerne l'emplacement de la base, le Canada pourrait chercher à s'intégrer dans les blocs d'alliances existants. L'accord de défense des cinq puissances implique le Royaume-Uni, l'Australie, la Nouvelle-Zélande, Singapour et la Malaisie, tous membres du Commonwealth. Une partie de l'alliance comprend l'accès à la base aérienne australienne RMAF Butterworth à Penang, en Malaisie, et à l'unité de soutien de la défense britannique à Singapour à Sembawang, à Singapour. Une autre option serait l'AUKUS, qui implique trois nations du Gp5—les États-Unis, l'Australie et le Royaume-Uni. Les nations de l'I-P—telles que le Japon et Singapour—ont apporté leur soutien public à l'AUKUS, Singapour demandant spécifiquement à l'Australie de jouer un rôle plus important dans la sécurité régionale.⁵⁸ Les Philippines se sont également montrées ouvertes à une plus grande intégration, leur armée effectuant désormais des patrouilles conjointes avec l'Australie dans la mer de Chine méridionale⁵⁹ et ouvrant quatre bases aux États-Unis.⁶⁰ Le Canada—dans le cadre des opérations HORIZON et NEON—a déjà utilisé temporairement l'infrastructure militaire existante pour mener des opérations expéditionnaires dans l'I-P. La prochaine étape naturelle de la SCIP consiste à pérenniser cette situation en recherchant des bases permanentes et en menant des opérations tout au long de l'année, comme le font déjà nos alliés les plus proches. C'est la seule façon de montrer que le désir du Canada de mener des opérations, de défendre l'OIFR et de rechercher une plus grande intégration avec l'I-P est *sérieux*, et non transactionnel.

CONCLUSION

L'Indo-Pacifique est une région vaste, diversifiée et attrayante qui devient rapidement la plaque tournante la plus importante du monde sur le plan économique. Elle offre d'excellentes possibilités commerciales aux investisseurs canadiens. Cependant, elle présente également des risques importants et un potentiel de conflit. Une touche canadienne délicate est grandement nécessaire dans ces lignes de faille en développement.

Maintenant que la SCIP est publiée, les dirigeants politiques et militaires du Canada doivent chercher des moyens d'approche pour les échanges diplomatiques et les possibilités opérationnelles. L'histoire de la mobilisation canadienne nous permet de savoir par où nous devrions commencer, quel type d'activités nous devrions mener et sur quelle base crédible ou sur quel droit nous devons le faire en premier lieu. Le fait de mettre les personnalités au premier plan de la communication stratégique permet de mieux faire passer le message, car cela montre le caractère inhérent des Canadiens qui s'expriment. Cela amplifie le message de la SCIP, à savoir que le Canada est une nation du Pacifique et que l'I-P fait partie de notre voisinage.

Notes

- 1 Gouvernement du Canada, « Stratégie du Canada pour l'Indo-Pacifique », Affaires mondiales Canada, Ottawa : 27 novembre 2022. Tiré de : <https://www.international.gc.ca/transparency-transparence/indo-pacific-indo-pacifique/index.aspx?lang=fra>
- 2 Jonathan Woetzel, Joydeep Sengupta, « Asia-Pacific should use its increasing wealth more productively », McKinsey Global Institute, 30 janvier 2022. Tiré de : <https://www.mckinsey.com/mgi/overview/in-the-news/asia-pacific-should-use-its-increasing-wealth-more-productively> (consulté le 10 décembre 2022).
- 3 Conor Savoy, Janina Staguhn, « Global Development in the Era of Great Power Competition », Centre for Strategic and International Studies, 24 mars 2022. Tiré de : <https://www.csis.org/analysis/global-development-era-great-power-competition> (consulté le 10 décembre 2022).
- 4 OTAN, « Stratégie OTAN en matière de puissance aérienne interarmées », Centre de compétence en matière de puissance aérienne interarmées, Kalkar : 26 juin 2018. Tiré de : https://www.nato.int/cps/en/natohq/official_texts/156374.htm?selectedLocale=fr p. 1.
- 5 Diana Ingenhoff, Elad Segev, Jerome Chariatte, « The Construction of Country Images and Stereotypes: From Public Views to Google Searches », International Journal of Communication, Vol. 14 (2020). Tiré de : <https://ijoc.org/index.php/ijoc/article/viewFile/10799/2899> p. 99-101.
- 6 Terry Copp, « The Defence of Hong Kong », *Canadian Military History*, Vol. 10, Issue 4, (2001). Tiré de : <https://scholars.wlu.ca/cgi/viewcontent.cgi?article=1093&context=cmh> p. 3.
- 7 Winston Churchill, *The Hinge of Fate* (Boston : Houghton Mifflin, 1950) p. 138.
- 8 Samuel Kostenuk, John Griffen, *RCAF Squadrons and Aircraft* (Toronto : AM Hakker Ltd, 1977) p. 102.
- 9 Roger Sarty, « The Royal Canadian Air Force's First Catalinas and Cansos », dans Mike Bechthold et Bill March, éd. *Sic Itur Ad Astra : Études sur la puissance aérospatiale canadienne Volume 6, Volume 6 : De la guerre chaude à la guerre froide* (Trenton : Centre de guerre aérospatiale des Forces canadiennes, 2017) p. 51-56.
- 10 Sutherland Brown, « Forgotten Squared: Canadian Aircrews in Southeast Asia, 1942-1945 », *Canadian Military History*, Vol. 8, Numéro 2, (1999). Tiré de : <https://scholars.wlu.ca/cgi/viewcontent.cgi?article=1077&context=cmh>>
- 11 Rob Stuart, « Leonard Birchall et le raid japonais sur Colombo », *Revue militaire canadienne*, numéro d'hiver (2007). Tiré de : <https://www.journal.forces.gc.ca/v07/no4/stuart-fra.asp>
- 12 Brereton Greenhous, Stephen Harris, William Johnston, G.P. Rawling, *The Crucible of War, 1939-1945, Vol. III*, (Toronto : University of Toronto Press, 1994) p. 386-387.
- 13 Rob Stuart, *Ibid*
- 14 Nalaka Gunawardene, « Battle of Ceylon: Japanese Air Raid on 5 April 1942 », *The Colombo Telegraph*, 2012. Tiré de : <https://www.colombotelegraph.com/index.php/battle-of-ceylon-japanese-air-raid-on-5-april-1942/> (consulté le 10 octobre 2022).
- 15 Rob Stuart, *Ibid*.
- 16 *Ibid*.
- 17 Winston Churchill, *Ibid*, p. 183-188.
- 18 Commodore de l'air Leonard Birchall, *Le leadership*, Discours à l'École d'études aérospatiales des Forces canadiennes, Winnipeg, Manitoba, 17 septembre 1997. Tiré de : <https://www.canada.ca/fr/force-aerienne/services/histoire-patrimoine/leonard-birchall.html>
- 19 Maj. Dead Road, « Balancing Act: Application of the Pigeau-McCann Command Model in an Analysis of the Career of Leonard Joseph Birchall », MA Major Paper, (Canadian Forces College, 2018).
- 20 A. Sutherland Brown, « Forgotten Squared: Canadian Aircrews in Southeast Asia, 1942-1945 », *Canadian Military History Journal*, Volume 8, numéro 2 (1999).
- 21 A. Sutherland Brown, *Ibid*.
- 22 Brereton Greenhous, Hugh A. Halliday, *Canada's Air Force 1914-1999* (Montreal : Art Global, 1999) p. 119.
- 23 Brereton Greenhous, S.J. Harris, W.C. Johnston, W.G.R. Rawling, *The Crucible of War: Official History of the RCAF*, Vol. III, (Toronto : University of Toronto Press Inc, 1994) p. 897.
- 24 Larry Milberry, *Canada's Air Force : At War and Peace*, Vol II, (Toronto : CANAV Books, 2000) p. 207.
- 25 *Ibid*.
- 26 Leila El Shennawy, « How an RCAF Airman's Watch Solved a 50-year Mystery », *Macleans*, 4 novembre 2021. Tiré de : <https://www.macleans.ca/history/how-an-rcaf-airmans-watch-solved-a-50-year-mystery/> (consulté le 1^{er} décembre 2022).
- 27 *Ibid*.
- 28 Dépêche, « Operations in Burma 12th November 1944 to 15th August 1945 », *The London Gazette*, 6 avril 1951. Tiré de : <https://www.thegazette.co.uk/London/issue/39195/supplement/1881> p. 1885.
- 29 Dépêche, « Operations in Burma 16th November 1943 to 22nd June 1944 », *The London Gazette*, 13 mars 1951. Tiré de : <https://www.thegazette.co.uk/London/issue/39171/supplement/1349> p. 1361.
- 30 « Death of a Thousand Cuts Imposed on [Japanese] by RAF », *The Toronto Telegram*, Londres, 7 avril 1945. Tiré de : https://www.museedelaguerre.ca/cwm/exhibitions/news-papers/operations/burma_f.html (consulté le 10 décembre 2022).
- 31 Francis Pike, *Hirohito's War: The Pacific War: 1941-1945*, (Londres : Bloomsbury Publishing, 2015).
- 32 Winston Churchill, *Ibid*, p. 674-695.
- 33 Roger Launis, « The Hump Airlift Operation », dans Beth F. Scott, LCol James Rainey, Capt Andrew Hunt (éd.), *The Logistics of War : A Historical Perspective*, (Maxwell AFB : Air Force Logistics Management Agency, 2000) p. 110.
- 34 John T. Correll, « Over the Hump To China », *Air Force Magazine*, octobre 2009. Tiré de : <https://www.airandspaceforces.com/PDF/MagazineArchive/Documents/2009/October/20091009hump.pdf> p. 69.
- 35 *Ibid*.
- 36 Le groupe des volontaires américains, dirigé par Claire L. Chennault, est également appelé les « tigres volants ».
- 37 Tom Moore, ed. « CNAC's History and People », China National Air Corporation Historical Society. Tiré de : <http://www.cnac.org/index.html> (consulté le 10 décembre 2022).
- 38 Shannon Lough, « Remembering Northern B.C.'s Flying Tigers », *Terrace Standard*, 8 novembre 2018. Tiré de : <https://www.terracestandard.com/community/remembring-northern-b-c-s-flying-tigers/> (consulté le 10 décembre 2022).
- 39 Chinese Canadian Military Museum, « Flying the Hump », dernière modification en 2022. Tiré de : <https://www.ccmm.ca/features/on-a-wing-and-a-prayer/> (consulté le 10 décembre 2022).
- 40 Cedric Mah, interview par Ramona Mar, « Se souvenir de ceux qui ont servi - Cedric Mah », Anciens Combattants, Gouvernement du Canada, 2007. Tiré de : <https://www.veterans.gc.ca/fr/remembrance/those-who-served/chinese-canadian-veterans/profile/mahc>
- 41 Chinese Canadian Military Museum, « Albert Mah », dernière modification en 2022. Tiré de : <http://www.ccmm.ca/veteran-stories/air-force/albert-mah/albert-mah-globe-and-mail/> (consulté le 10 déc. 2022).
- 42 Winston Churchill, *The Few*, discours prononcé devant la Chambre des communes du Royaume-Uni, 20 août 1940.
- 43 Certains des crimes de guerre les plus horribles sont décrits dans le Tribunal militaire international pour l'Extrême-Orient.
- 44 Partenariats entre le Canada et le Sri Lanka, « Leonard Birchall : The Savior of Ceylon », 15 août 2012. Tiré de : <https://canadiansrilankanpartnerships.wordpress.com/2012/08/15/leonard-birchall-the-savior-of-ceylon/> (consulté le 10 décembre 2022).
- 45 Brereton Greenhous, Hugh Halliday, *Canada's Air Forces 1914-1999* (Montreal : Art Global, 1999) p. 89.
- 46 BGen R.D. Daly, Col E.S.C. Cable, Preserve Canada's Strategic Surveillance Capability, *Maritime Air Veterans Association*, CDA Institute, (2017). Tiré de : https://cdainstitute.ca/wp-content/uploads/2017/03/MAVA_Defence_Study_Submission_Main_Paper.pdf
- 47 Robert T. Murray, « HMCS Bonaventure - CVL 22 and Her Aircraft, 1957-1970 », Musée de l'aviation et de l'espace du Canada, trouvé à l'origine à <https://documents.techno-science.ca/documents/CASM-AircraftHistories-HMCSBonaventureCVL22.pdf> (consulté le 10 décembre 2022).
- 48 Dorian Archus, « Canadian Led Cutlass Fury 2019 Exercise comes to end », *Naval Post*, 22 septembre 2019. Tiré de : <https://navalpost.com/canadian-led-cutlass-fury-2019-exercise-comes-to-end/> (consulté le 10 déc. 2022).
- 49 Gouvernement du Canada, « Un équipage du 415^e Escadron remporte le défi de la patrouille maritime arctique », communiqué de presse des Forces armées canadiennes, 23 août 2017. Tiré de : <https://www.canada.ca/fr/ministere-defense-nationale/feuille-derable/arc/migration/2017/un-equipage-du-415e-escadron-remporte-le-defi-de-la-patrouille-maritime-arctique.html> (consulté le 10 décembre 2022).
- 50 Edward Lundquist, « Sea Dragon Exercise Tests ASW Skills for Maritime Patrol Aircraft Crews », *Sea Power Magazine*, 28 janvier 2021. Tiré de : <https://seapowermagazine.org/sea-dragon-exercise-tests-asw-skills-for-maritime-patrol-aircraft-crews/> (consulté le 10 décembre 2022).
- 51 Gouvernement du Canada, « Opération NEON », ministère de la Défense nationale, Ottawa : 7 novembre 2022. Tiré de : <https://www.canada.ca/fr/ministere-defense-nationale/services/operations/operations-militaires/operations-en-cours/operation-neon.html> (consulté le 10 décembre 2022).
- 52 Daniel Heidt, Richard Goette, « This is no 'milk run': An Historical and Contemporary Examination of Operation BOXTOP, 1956-2015 », Whitney Lackenbauer et Adam Laieunesse, éd. *Canadian Arctic Operations, 1945-2015 : Lessons in Learned, Lost, and Relearned*, Fredericton: The Gregg Centre for War & Society, (2017) p. 272.
- 53 Gouvernement du Canada, « Opération IMPACT », ministère de la Défense nationale, 07 novembre 2022, trouvé à l'origine à <https://www.canada.ca/fr/ministere-defense-nationale/services/operations/operations-militaires/operations-en-cours/operation-impact.html> (consulté le 10 déc. 2022).
- 54 Gouvernement du Canada, « Opération HESTIA », ministère de la Défense nationale, 12 janvier 2015. Tiré de : <https://www.canada.ca/fr/ministere-defense-nationale/services/operations/operations-militaires/achevees-recentment/operation-hestia.html> (consulté le 10 décembre 2022).
- 55 Benjamin Felton, « Aotearoa New Zealand Conducts Rare Patrol in South China Sea », *Over Defense*, 29 août 2022. Tiré de : <https://www.overtdefense.com/2022/08/29/aotearoa-new-zealand-conducts-rare-patrol-in-south-china-sea/> (consulté le 10 décembre 2022).
- 56 Tomotaka Shoji, « ASEAN's Growing Concern about China's Assertive Stance in the South China Sea », *The Sasakawa Peace Foundation*, 6 Oct 2020, <https://www.spf.org/jma/en/articles/shoji_12.html> (consulté le 10 déc. 2022).
- 57 Rojoef Manuel, « Philippine Air Force Receives C-130H Cargo Plane from US », *The Defense Post*, 27 février 2024, consulté le 15 mars 2024. Tiré de : <https://www.thedefensepost.com/2024/02/27/philippines-c130-herculers-aircraft-us/#:~:text=The%20US%20Department%20of%20Defense,Air%20Base%20in%20Mabalacat%2C%20Pampanga>
- 58 Daniel Hurst, « Singapore backs Aukus and says Australia could play 'bigger role' in regional security », *The Guardian*, 1^{er} mai 2023, consulté le 15 mars 2024. Tiré de : <https://www.theguardian.com/australia-news/2023/may/01/singapore-backs-aukus-and-says-australia-could-play-bigger-role-in-regional-security>
- 59 Reuters, « Philippines, Australia start sea, air patrols in South China Sea », 23 novembre 2023, consulté le 15 mars 2024. Tiré de : <https://www.reuters.com/world/asia-pacific/philippines-australia-start-sea-air-patrols-south-china-sea-2023-11-25/>
- 60 Brad Lendon, « US gains military access to Philippine bases close to Taiwan and South China Sea », *CNN*, 4 avril 2023, consulté le 15 mars 2024. Tiré de : <https://www.cnn.com/2023/04/04/asia/us-philippines-military-base-access-intl-hnk-ml/index.html>