

HATCH, F. J., *Le Canada, aérodrome de la démocratie : le plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique. 1939-45.* Ottawa, Défense nationale, 1983. 247 p. 11,00 \$ Canada ; 13,00 \$ autres pays.

Jean-Yves Gravel

Volume 38, numéro 1, été 1984

URI : <https://id.erudit.org/iderudit/304246ar>

DOI : <https://doi.org/10.7202/304246ar>

[Aller au sommaire du numéro](#)

Éditeur(s)

Institut d'histoire de l'Amérique française

ISSN

0035-2357 (imprimé)

1492-1383 (numérique)

[Découvrir la revue](#)

Citer ce compte rendu

Gravel, J.-Y. (1984). Compte rendu de [HATCH, F. J., *Le Canada, aérodrome de la démocratie : le plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique. 1939-45.* Ottawa, Défense nationale, 1983. 247 p. 11,00 \$ Canada ; 13,00 \$ autres pays.] *Revue d'histoire de l'Amérique française*, 38(1), 103–104.  
<https://doi.org/10.7202/304246ar>

HATCH, F. J., *Le Canada, aérodrome de la démocratie: le plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique. 1939-45*. Ottawa, Défense nationale, 1983. 247 p. 11,00\$ Canada; 13,00\$ autres pays.

Pour la majorité des citoyens, l'effort de guerre du Canada, en 1939-45, s'identifie aux soldats auxquels on associe quelque peu les marins; cette visibilité de l'armée vient de la présence de régiments dans presque toutes les régions depuis un demi-siècle. Pourtant la participation de l'Aviation royale canadienne à cet effort de guerre prit une importance capitale grâce au Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique (PEACB). Après avoir obtenu la priorité sur les obligations militaires du pays, ce plan permit à plus de 131 000 aviateurs navigants des forces alliées d'être formés au Canada durant la Deuxième Guerre mondiale.

Dès 1935, les Britanniques avaient sollicité l'ouverture au Canada d'écoles de la Royal Air Force ainsi que le droit d'y faire du recrutement, mais MacKenzie King s'opposa fermement à ce projet qui empiétait trop sur la souveraineté canadienne. À la déclaration de la guerre cependant, le plan fut de beaucoup modifié et augmenté; cette fois, les écoles anglaises tomberaient sous le contrôle de l'Aviation canadienne. Le Premier ministre appuya dès lors ce vaste programme de formation pour des considérations tant politiques que militaires. Sans doute cette forme de participation à la guerre serait mieux acceptée par les Canadiens français.

Ce plan d'entraînement aérien se transforma en une entreprise colossale d'envergure nationale. Il fallut construire une centaine d'aérodromes, 184 bases de soutien, 8 300 hangars et ateliers; organiser 105 écoles de pilotage; créer une trentaine de centres d'observation aérienne, de bombardement, de tir, de navigation, de reconnaissance, etc. Ces écoles devinrent de véritables usines de formation: que d'instructeurs, de manuels, de matériel didactique, de service de soutien, d'entretien des avions pour la formation en série de 131 000 navigants! Et surtout, l'industrie canadienne se développa au point de construire sous licence américaine plus de 11 000 avions d'entraînement de tous

genres, de même que les pièces de rechange, l'avionique et l'armement que nécessitèrent ces milliers d'appareils.

Si bien des jeunes gens rêvaient de devenir pilotes, seuls étaient acceptés les volontaires ayant complété leurs études secondaires et subi les trois examens médicaux. Il fallait aussi parler anglais, de sorte que les Québécois peu ou pas bilingues (la majorité) étaient simplement éliminés. Même Roméo Vachon, un pionnier de l'aviation civile, fut considéré «inapte» comme pilote militaire parce qu'il ne parlait pas assez bien l'anglais; cela ne l'empêchera pas d'accomplir des centaines de missions de sauvetage dans le Grand Nord. À partir de 1941, la pénurie de volontaires canadiens sera suppléée par un nombre important de candidats venus des pays alliés. Tout compte fait, le Canada forma 45% de tous les aviateurs navigants du Commonwealth.

L'expérience du PEACB s'est avérée positive. Le plan coûta 2.2 milliards qui retombèrent en grande partie dans l'économie de toutes les régions du Canada. Partout s'éleva une infrastructure aéroportuaire — indispensable à l'espace canadien — et dont le réseau fut exploité par l'aviation civile en plein essor. On aurait bientôt grand besoin des milliers de citoyens nouvellement initiés à la civilisation mécanique et technique. Après la guerre, l'Aviation civile internationale s'installera à Montréal, reconnaissant ainsi notre apport à l'aviation.

Cette oeuvre du Dr Hatch repose sur une documentation monstrueuse, au sens hugolien du terme, et demanda de nombreuses années de labeur. L'auteur analyse tous les aspects de ce colossal plan d'entraînement qui, malgré son importance majeure, reste si méconnu de l'opinion publique. Plus que tout, l'évolution de la souveraineté canadienne est mise en évidence tout au long de ce livre — par surcroît agréable à lire grâce à une bonne traduction et d'intéressantes illustrations.

*Aredor-Guinée*  
*Conakry*  
*Afrique de l'Ouest*

JEAN-YVES GRAVEL