

Canadian  
Forces  
College

Collège  
des  
Forces  
Canadiennes



## LE CANADA A-T-IL BESOIN D'UNE CAPACITÉ AÉROPORTÉE AU 21<sup>E</sup> SIÈCLE?

le major E. Richard

**JCSP 39**

**Master of Defence Studies**

**Disclaimer**

Opinions expressed remain those of the author and do not represent Department of National Defence or Canadian Forces policy. This paper may not be used without written permission.

© Her Majesty the Queen in Right of Canada, as represented by the  
Minister of National Defence, 2013

**PCEMI 39**

**Maîtrise en études de la défense**

**Avertissement**

Les opinions exprimées n'engagent que leurs auteurs et ne reflètent aucunement des politiques du Ministère de la Défense nationale ou des Forces canadiennes. Ce papier ne peut être reproduit sans autorisation écrite.

© Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, représentée par le  
ministre de la Défense nationale, 2013.

CANADIAN FORCES COLLEGE – COLLÈGE DES FORCES CANADIENNES  
JCSP 39 – PCEMI 39  
2012 – 2013

MASTER OF DEFENCE STUDIES – MAÎTRISE EN ÉTUDES DE LA DÉFENSE

**LE CANADA A-T-IL BESOIN D'UNE CAPACITÉ AÉROPORTÉE AU 21<sup>E</sup>  
SIÈCLE?**

By Major E. Richard  
Par le major E. Richard

*This paper was written by a student attending the Canadian Forces College in fulfilment of one of the requirements of the Course of Studies. The paper is a scholastic document, and thus contains facts and opinions, which the author alone considered appropriate and correct for the subject. It does not necessarily reflect the policy or the opinion of any agency, including the Government of Canada and the Canadian Department of National Defence. This paper may not be released, quoted or copied except with the express permission of the Canadian Department of National Defence.*

Compte de mots : 17 722

*La présente étude a été rédigée par un stagiaire du Collège des Forces canadiennes pour satisfaire à l'une des exigences du cours. L'étude est un document qui se rapporte au cours et contient donc des faits et des opinions que seul l'auteur considère appropriés et convenables au sujet. Elle ne reflète pas nécessairement la politique ou l'opinion d'un organisme quelconque, y compris le gouvernement du Canada et le ministère de la Défense nationale du Canada. Il est défendu de diffuser, de citer ou de reproduire cette étude sans la permission expresse du ministère de la Défense nationale.*

Compte de mots : 17 722

## Table des matières

Table des matières	i
Préface	ii
Introduction	1
Section 1 - Origine et évolution de la capacité aéroportée	3
Première Guerre mondiale	4
Seconde Guerre mondiale	9
Contexte canadien	12
Section 2 - Caractéristiques des capacités aéroportées	28
Cadre offensif de la capacité aéroportée	31
Lumière sur les limitations	38
Section 3 – La capacité aéroportée au 21 <sup>e</sup> siècle dans une perspective domestique et expéditionnaire.	66
Conclusion	82
Glossaire	88
Bibliographie	90

## Préface

Les forces aéroportées sont d'un attribut léger, déployables par les airs et prêtes à se battre aussitôt les deux pieds touchants le sol. Certains détracteurs diront simplement que la capacité aéroportée ne représente qu'une force légèrement armée et qui bénéficie d'une méthode particulière d'insertion. La nature des opérations aéroportées au Canada tout comme leur vision, a reposé principalement pour ne pas dire essentiellement sur l'influence d'officiers bien particuliers. Bien qu'ils en aient initié le développement, ces derniers ne trouvent plus écho aujourd'hui. Dans ce contexte, les forces aéroportées du Canada ou à vrai dire, la capacité de parachutage, ont toujours été l'enfant mal aimé des forces canadiennes ou chéries de façon ponctuelle par les politiciens. Le Régiment aéroporté du Canada (RAC) a laissé derrière lui un sillon tordu, accouchant d'une doctrine inexistante ainsi que d'un équipement plus archaïque que moderne.

L'utilisation récente de parachutistes dans diverses opérations telles qu'au Mali, en Afghanistan ou en Irak marque peut-être une exception plutôt que la règle quant à l'emploi de cette capacité dans un rôle stratégique principal. Elle repose toujours sur une insertion rapide de points clefs éloignée et reconfigurées expressément en prévision d'une guerre asymétrique? L'emploi des forces aéroportées conventionnelles peut faire la preuve de tous les bénéfices qu'apporte cette capacité dans des contextes domestiques et expéditionnaires. Ainsi, l'Armée canadienne (AC) devrait reconnaître que cette capacité lui offre beaucoup plus qu'un modèle de génération de la force pour l'infanterie légère.

*The Canadian attitude to airborne forces has always been schizophrenic and driven by political purpose rather than by doctrine and operational necessity. The failure to properly identify a consistent and pervasive role for airborne forces led to a roller coaster existence, dependent on the personalities in power and political expedients of the day.<sup>1</sup>*

Bernd Horn, *Bastard Sons*

## INTRODUCTION

À peine l'idée d'un enveloppement vertical avait-elle commencé ses balbutiements lors du premier conflit mondial qu'elle s'apprêtait déjà à disparaître au sein des pays occidentaux pendant l'entre-deux-guerres. C'est en fait, l'harmonie des *Fallschirmjäger* dans un contexte émergeant de *Blitzkrieg* allemande que l'idée d'enveloppement vertical en appui aux opérations mécanisées et d'infanterie d'envergures frappa de plein fouet l'avidité de rejet général. En fait, *l'Opération Merkur*<sup>2</sup>, suivant entre autres les succès rencontrés par ces mêmes *Fallschirmjäger* lors de la prise de la forteresse dite imprenable d'Eben-Emael de mai 1940, a eu un effet *Euréka* chez l'élite militaire alliée quant aux atouts tactiques et stratégiques que cette nouvelle capacité moderne apportait. Il n'en fallait pas plus pour convaincre ces puissances émergentes que les opérations aéroportées à grandes échelles devenaient une composante critique des opérations offensives.<sup>3</sup>

---

<sup>1</sup> Bernd Horn, *Bastard Sons : An examination of Canada's Airborne Experience 1942-1995*, (St. Catharines, Ontario: Vanwell Publishing Limited, 2001), p. 15.

<sup>2</sup> L'opération Merkur fait référence à la bataille de l'île de Crète opposant les troupes britanniques et alliées (néo-zélandaises, australiennes et grecques) aux parachutistes allemands du 20 au 31 mai 1941.

<sup>3</sup> Bernd Horn & al : *Hook-up : The Canadian Airborne Compendium*, (St. Catharines, On, Vanwell Publishing Ltd, 2003), p. 7.

Malgré toutes ces innovations, il faudra attendre 1942 pour que le leadership au Quartier Général de la Défense Nationale (QGDN-NDHQ) entrevoie finalement la capacité aéroportée comme partie intégrante de toutes armées modernes.<sup>4</sup> Néanmoins, l'expérience aéroportée au sein des Forces canadiennes (FC), du développement de sa capacité avec le 1st Canadian Parachute Bataillon (1st Can Para Bn) jusqu'à la fin tragique du RAC en 1995, a été forgé à travers des considérations politiques plutôt qu'opérationnelles, et a également été l'otage d'opportunistes politiques relativement aux besoins militaires réels.<sup>5</sup>

Les prochaines lignes s'attarderont principalement à l'évolution historique de l'enveloppement vertical afin de bien saisir l'apport tactique et stratégique de cette capacité. Ainsi, un lien sera principalement fait quant à l'expérience canadienne. Les motivations politiques ainsi que les fondations de la doctrine entourant l'emploi et les besoins opérationnels de cette capacité au Canada seront mises en avant plan et démontreront que les fondements liés à la doctrine et les besoins militaires ont été modelés surtout par des intérêts politiques.

---

<sup>4</sup> Horn & al, *Hook-up*, p. 7.

<sup>5</sup> Andrew, R. Jayne, « L'avenir des forces aéroportées du Canada : partie 1 », Canadian Army Journal, Vol 11.2 été 2008, consulté le 10 décembre 2012, [http://www.army.forces.gc.ca/caj/documents/vol\\_11/iss\\_1/CAJ\\_vol10.4\\_full\\_e.pdf](http://www.army.forces.gc.ca/caj/documents/vol_11/iss_1/CAJ_vol10.4_full_e.pdf).

## Origine et évolution de la capacité aéroportée

Le concept de l'enveloppement vertical trouve ses sources il y a plus de deux mille ans dans la mythologie grecque avec Bellérophon qui en montant Pegasus acquit la vitesse et l'effet de surprise nécessaire afin de vaincre la Chimère réputée comme invincible. Les Chinois auraient quant à eux possiblement dessiné le premier plan d'un parachute. Mais ce n'est qu'au 15<sup>e</sup> siècle que Léonard de Vinci apporte un peu plus de précision sur ce concept avec la conceptualisation et l'essai d'un prototype de parachute.<sup>6</sup> Ce n'est qu'avec l'arrivée de la montgolfière à la fin du 17<sup>e</sup> siècle que l'idée, de l'enveloppement verticale commença à germer. En fait, en 1784, Benjamin Franklin écrivit :

Quel prince aurait les moyens de protéger son pays avec des troupes pour le défendre, alors que 10 000 hommes descendant des nuages pourraient, en beaucoup d'endroits, provoquer des dommages considérables avant qu'une force suffisante puisse être rassemblée pour les repousser.<sup>7</sup>

C'est avec Napoléon que l'idée la plus révolutionnaire prit forme. À l'aube d'une invasion probable de l'Angleterre, Napoléon concevait déjà l'utilisation de montgolfières pour transporter ses troupes massées sur la côte. « One idea was for 2,500 balloons each carrying four men to be launched before the sea invasion, to land in England a few hours

---

<sup>6</sup> En 1483, inscrit en marge de son cahier de notes, Leonardo da Vinci a dessiné le prototype de ce qui est probablement la première esquisse du parachute. Un addenda écrit de sa main stipule que son utilisation par l'homme lui permettrait de sauter de toutes attitudes sans aucune blessure. Da Vinci n'a jamais tenté de mettre à l'épreuve son parachute. Il a fallu attendre un autre 500 ans avant qu'un Britannique du nom de Adrian Nicholas, prouve que le concept de da Vinci fonctionnait en accomplissant un saut en parachute de conception italienne. Le tout c'est déroulé à Mpumalanga, South Africa.

<http://www.combatreform.org/airborne13.htm>

<sup>7</sup> Charles, Macdonald, *Les parachutistes, une arme d'élite*, (Paris, Marabout, 1970), p. 58.

in advance of the main body and cause confusion, if not complete surrender. »<sup>8</sup> Par contre, l'opération ne s'est jamais matérialisée et il a fallu attendre la conception de l'avion avant de se voir concrétiser ce concept d'enveloppement vertical.

## **Première Guerre mondiale**

Lors de la Première Guerre mondiale (PGM), les parachutistes connaissent leurs premières conceptualisations. Churchill propose même que des colonnes volantes soient larguées afin de prendre comme objectif des ponts, des lignes de communication ennemies, de saboter des usines, etc.<sup>9</sup> En 1916, des Allemands sautent en parachutes afin de conduire une mission de sabotage en Russie. En 1918, des soldats italiens sont parachutés dans les lignes autrichiennes afin d'y conduire une reconnaissance. La même année, des soldats français sautent dans les Ardennes afin de procéder à une opération de sabotage. Néanmoins, nul n'est aussi innovateur que le Général Américain Mitchell, qui en 1918, conçoit la mise en œuvre d'une division de parachutistes, transportée dans deux mille avions afin de conduire un enveloppement vertical sur les forces allemandes.<sup>10</sup> Sommairement, la 1<sup>re</sup> Division d'infanterie devait se lancer à partir de bombardiers britanniques Handley-Page derrière les lignes allemandes afin de s'emparer de la ville de Metz.<sup>11</sup> Malheureusement, son rêve se buta en premier lieu à l'armistice de 1918 et dans les années 20, aux sourires condescendants d'officiers peu visionnaires. Néanmoins, « although the end of the First World War prevented Mitchell's Metz operation from

---

<sup>8</sup> John Weeks, *Assault From the Sky* (New York: G.P. Putnam's Sons, 1978), p. 8.

<sup>9</sup> Macdonald, *Les parachutistes, une arme d'élite*, p. 58.

<sup>10</sup> Albert Merglen, *Histoire et avenir des troupes aéroportées*, (France : Arthaud, 1968), p. 12.

<sup>11</sup> Macdonald, *Les parachutistes, une arme d'élite*, p. 58.



being carried out, his vision of airborne troops outflanking larger ground forces gained currency in the post-war decades ».<sup>12</sup>

C'est en 1930 que la Russie créa la première unité aéroportée du monde marquant ainsi la date officielle de la naissance de cette capacité. En 1932, la première brigade aéroportée prend forme en Russie avec 450 parachutistes et 18 avions. Il peut être lu dans l'un des textes fondateur du Soviet *blitzkrieg theory* intitulé *the Red Army's 1935 : Instructions on Deep Battle*, « In coordination with forces attacking along the front, parachute landing units can go a long way in producing a complete rout of the enemy ».<sup>13</sup>

En 1935 et 1936, les Russes font sauter des centaines de parachutistes, dont 1200 à Kiev en simulant la saisie d'un aéroport, permettant ainsi à 5000 soldats aérotransportés de s'y poser.<sup>14</sup> Les Russes posaient donc, sans le savoir, un concept moderne clef de projection stratégique via la saisie d'un *APOD/SPOD*<sup>15</sup> avec une *Follow on Force*. L'un des témoins qui a assisté à cette démonstration deviendra plus tard le Général Wavell, et il écrira entre autres à ce sujet : « Si je ne l'avais pas vue de mes propres yeux, je n'aurais pas cru possible une pareille opération ».<sup>16</sup> Un autre officier, allemand, y portera une attention plus profonde. Bien que, le nombre de parachutistes croîtera, avec par exemple l'addition de deux brigades aéroportées en 1936 et de quatre de plus en 1938, la purge du corps d'officiers engendrée sous le régime de Staline a fait stagner le développement et le

---

<sup>12</sup> Marc, DeVore « The Airborne Illusion: Institutions and the Evolution of Postwar Airborne Forces », SSP Working Paper, June 2004, consulté le 18 février, p. 2, [http://web.mit.edu/ssp/publications/working\\_papers/wp04-1.pdf](http://web.mit.edu/ssp/publications/working_papers/wp04-1.pdf) .

<sup>13</sup> D. Glantz., *A History of Soviet Airborne Forces*, (Frank Cass, Essex, 1994), p. 34-36.

<sup>14</sup> Merglen, *Histoire et avenir des troupes aéroportées*, p. 12.

<sup>15</sup> APOD/ SPOD: Aerial et Sea Port of Disembarkation.

<sup>16</sup> Merglen, *Histoire et avenir des troupes aéroportées*, p. 12.

raffinement touchant l'évolution des questions aéroportées.<sup>17</sup> En dépit de ces efforts notables afin de développer de nouvelles unités, et contrairement à la croyance populaire, la Russie n'a jamais conduit d'opération aéroportée de grande envergure de toute la Seconde Guerre mondiale (SGM).<sup>18</sup> Cependant, ça ne prouve pas toute la mesure, ni avec qu'elles considérations, les stratèges militaires soviétiques ont envisagé l'importance des opérations aéroportées.

En ce sens, il est clair que depuis la conception de l'enveloppement vertical cité précédemment, les différentes opérations modernes d'assauts aériens et héliportées, ainsi que les questions de mobilités aériennes ont toujours été un concept intégral, en constante évolution dans le principe général de manœuvre soviétique. L'auteur de *The History of Soviet Airborne Forces* va un peu plus loin en stipulant que :

There was an important dimension to the twin 1930s concepts of deep battle and deep operations as well as the 1970s and 1980s concept of modern operational and tactical manoeuvre. Most recently, Soviet and Russian (Commonwealth) theorists have focused on theories of air-mechanisation and postulated the combat employment of a distinct air echelon. For generations, in fact, the theory and practice of airborne operations have seemed to offer at least a partial solution to the problem of escaping from the adverse effects of accelerating changes to combat weaponry in ground combat.<sup>19</sup>

Il serait également difficile de fermer les yeux sur d'autres joueurs clés puisqu'à cette époque, quelques officiers japonais, polonais, américains et britanniques élaboraient, bien que timidement, le concept d'emploi de forces aéroportées tout comme les Français,

---

<sup>17</sup> Glantz, *The history of soviet airborne forces*, p. 17 et 23.

<sup>18</sup> *Ibid*, p. xiii.

<sup>19</sup> *Ibid.*, p. xv.

sous le Capitaine d'aviation Fred Geille. En fait, ce pionnier entame le développement d'une capacité aéroportée dès 1935. La même année, le ministre de l'Aviation Pierre Cot met de l'avant la création de l'*infanterie de l'air*.<sup>20</sup> Néanmoins, bien que ce soit les Italiens qui aient amorcé les premiers développements du parachutage militaire,<sup>21</sup> ce sont réellement les Allemands qui, en 1940-41, apportèrent une pure révélation sur l'abondance des capacités que pouvaient offrir les troupes aéroportées.

Il est important de noter que, bien que l'approche allemande, quant à l'emploi d'une capacité aéroportée s'apparente aux concepts russes, elle a subi une certaine *germanisation*. Le General allemand Kurt Student deviendra profondément convaincu du rôle clef qu'offre cette nouvelle capacité et stipulera au sujet de ses *Fallschirmjagers*, « if we succeed in making them operational, can be the key to our victory ». <sup>22</sup> En fait, l'emploi des *Fallschirmjagers* allemands ne repose pas sur une action d'enveloppement terrestre importante comme chez les Russes, mais s'articule essentiellement sur l'emploi de cette force indépendante ayant la capacité de fixer et de détruire l'habileté ennemi de faire la guerre. En résumé, la saisie simultanée de petits objectifs lors de l'avance, les conduisant vers un gain plus important qui sera consolidé par la suite, constitue le *modus operandi* des *Fallschirmjagers*<sup>23</sup>. Ce schéma de manœuvre s'apparente étroitement aux opérations aéroportées modernes qui seront expliquées davantage à la seconde section.

---

<sup>20</sup> Marc DeVore, « The Airborne Illusion: Institutions and the Evolution of Postwar Airborne Forces », (SSP Working Paper, MIT, 2004), p.3, [http://web.mit.edu/ssp/publications/working\\_papers/wp04-1.pdf](http://web.mit.edu/ssp/publications/working_papers/wp04-1.pdf).

<sup>21</sup> John Weeks, *The Airborne Soldiers*, (U.K. : Blanford Press, 1982), p. 20.

<sup>22</sup> DeVore, « The Airborne Illusion », p. 2.

<sup>23</sup> *Ibid.*

Le premier juillet 1938, le Général Student prenait le premier commandement de *Fallschirmjagers*. La même année, l'Armée italienne largua plus de 300 parachutistes, ce qui fit de ceux-ci des précurseurs, quant à l'emploi dans une zone de combat, de troupes aéroportées. Néanmoins, ce sont les Allemands sous l'influence du Général Student qui furent les premiers à être convaincu que les parachutistes devaient être employés dans un rôle opérationnel ralliant vitesse et longue portée. C'est ce qui est communément appelé aujourd'hui comme étant la capacité qu'a une armée à pouvoir se projeter stratégiquement.

L'idée d'obtenir une capacité aéroportée avait germé dans la tête des Allemands depuis 1932, puisque ces derniers disposaient déjà d'un étroit accord de collaboration avec les Russes sur cette question. De plus, le concept où la capacité de frapper fort, rapidement et par surprise tout en minant le moral ennemi, cadrerait parfaitement avec la philosophie allemande du moment ainsi qu'au sein de la toute récente doctrine du *blitzkrieg*.<sup>24</sup> Contrairement aux autres nations dites de l'ouest, comme les États-Unis, qui souffraient à la fois d'indifférence quant aux questions aéroportées, ainsi que de préoccupations grandissantes touchant l'acquisition d'équipement, l'Allemagne disposait déjà d'une capacité grandissante en transport aérien qui n'allait cesser de s'accroître au cours des années trente.<sup>25</sup> Il est donc possible d'alléguer que, dans les années trente, c'est l'Allemagne qui a pris le leadership du développement d'une force aéroportée intégrée au

---

<sup>24</sup> Michael J. Kazmiersky, « United States Army Power Projection In The 21st Century: The Conventional Airborne Forces must be modernized to meet Army's strategic requirements and the nation's future threats », (mémoire de maîtrise, USAMSA, Fort Leavenworth, 1990),p. 16.

<http://cgsc.contentdm.oclc.org/utis/getfile/collection/p4013coll2/id/1428/filename/1429.pdf> .

<sup>25</sup> *Ibid.*

concept d'enveloppement vertical, unissant le besoin et la capacité de se projeter stratégiquement.

## **Seconde Guerre mondiale**

C'est au cours des premières années de la SGM que la capacité aéroportée deviendra une révélation inattendue, et ce, à cause de l'audace, de l'imagination et de l'ingéniosité technique de certains chefs allemands. En fait, dès 1939, seule l'Allemagne concevait déjà que les troupes aéroportées apporteraient non seulement une aide tactique, mais surtout, un rôle stratégique dans la poursuite des opérations.<sup>26</sup> En somme, tel que le décrit l'auteur de *The airborne illusion* :

The utility of airborne forces was therefore one of the few issues of military doctrine on which the General Staffs of all great powers agreed and all of the great powers entered the Second World War expecting airborne forces to play a decisive role in the proceedings. Almost no offensive plan was without its share of paratroop drops. In 1938, the Germans planned to use them to seize the Sudetanland region of Czechoslovakia, and in 1940, the Soviets actually did employ them against Finland. This was only the beginning. Soon the most of the war's important campaigns included airborne jumps.<sup>27</sup>

Bien que les Allemands détenaient déjà cette capacité d'enveloppement vertical lors de l'invasion de la Tchécoslovaquie en 1938, tout comme en 1939 lors de l'invasion de la Pologne, il fallut attendre avril 1940 avec l'invasion du Danemark et de la Norvège

---

<sup>26</sup> Merglen, « Histoire et avenir des troupes aéroportées », p. 21.

<sup>27</sup> DeVore, « The Airborne Illusion », p. 3.

pour assister à leur emploi véritable. Ce choix s'imposait, puisque le succès de cette invasion reposait principalement sur l'élément de surprise, qui constitue encore aujourd'hui un principe fondamental dans l'emploi de troupes aéroportées, et qu'aucun autre élément de l'Armée ne pouvait espérer avoir le même effet.<sup>28</sup> L'effet de surprise lors de cette campagne amènera certains constats tels que mentionné par John Weeks dans son ouvrage intitulé *Assault from the sky* :

A single airborne battalion captured four separate airfields and a key road bridge, providing the security needed for the build up of follow-on forces. Within two hours, the Luftwaffe was operating from the captured runways and establishing forward fighter bases, while airlanded troops built up a force large enough to compel the surrender of the two countries. For the Allies there was grave concern. Never before had an enemy moved so far, so fast and so deep into friendly territory without warning.<sup>29</sup>

Il n'est donc pas surprenant que dans un concept d'invasion de la Grande-Bretagne, le fer de lance de l'opération Sea Lion<sup>30</sup> aurait été conduit par la 7th Parachute Division si le plan avait été mis à exécution après la bataille d'Angleterre.<sup>31</sup>

En 1941, l'Allemagne cherche à se projeter stratégiquement au-delà de la Grèce en Méditerranée. L'île de Crète dans la mer Égée devient rapidement un enjeu stratégique pour les Allemands et les Britanniques qui s'y sont réfugiés après l'abandon de la Grèce. En mai 1941, l'enjeu stratégique est trop important pour toutes les opérations des trois éléments conduits dans la région. Ainsi, 10 000 *Fallschirmjagers* seront parachutés en

---

<sup>28</sup> Kazmiersky, « United States Army Power Projection In The 21st Century », p. 17.

<sup>29</sup> Weeks, *Assault From the Sky*, p. 15-16.

<sup>30</sup> *L'Opération Sea Lion* en allemand : *Unternehmen Seelöwe* était le plan d'invasion des îles britanniques suivant la chute de la France. Le plan n'a jamais abouti puisque l'Allemagne NAZI n'a été en mesure d'obtenir la suprématie navale et aérienne.

<sup>31</sup> Charles Macdonald, *Airborne*, (New-York : Ballantine Books inc., 1970), p. 70.

Crète et quelque 22 500 Allemands mettront les pieds sur l'île. L'offensive qui devait se dérouler à deux contre un en faveur des Allemands se retrouve rapidement inversée, par une force alliée de plus de 40 000 combattants mal estimée par le renseignement allemand. L'opération tourne rapidement au cauchemar bien que les Allemands enlèvent finalement l'île à gros prix. Crète deviendra rapidement reconnue comme le tombeau des *Fallschirmjager*<sup>32</sup> et Adolf Hitler n'autorisera plus jamais d'opérations aéroportées d'envergure au cours du SGM.<sup>33</sup> En somme, la majorité des opérations aéroportées allemandes subséquentes ne dépasseront guère la grosseur d'un bataillon et beaucoup des unités de *Fallschirmjager* seront tout simplement employées comme troupes d'élite de l'infanterie légère. Pour eux, la prémisse voulant que les parachutistes soient une composante critique aux opérations offensives est rapidement remise en cause.<sup>34</sup>

Paradoxalement, alors que le haut commandement allemand (OKH) balayait du revers de la main la capacité aéroportée suivant leur expérience en Crète, les leaderships américains et britanniques voyaient d'un autre œil les leçons tirées de l'*Opération Merkur*. Presque à la même époque, Winston Churchill avait déjà annoncé la mise sur pied d'un Corps d'au moins 5000 parachutistes pour lesquels ils auraient hérité d'un premier rôle de défense du périmètre britannique comme élément de choc, en attendant une meilleure conceptualisation.<sup>35</sup> Autant pour les Américains que pour les Britanniques, les parachutistes étaient des volontaires formant une force d'élite mentalement et

---

<sup>32</sup> Ibid., p. 76.

<sup>33</sup> Tout au long de la SGM, l'ÉM allemand (OKH) ne saura jamais qu'en vérité, à l'aube de l'Op Merkur, les Alliés avaient déjà intercepté les communications allemandes annonçant ladite invasion ainsi que trouver des cartes contenant des ordres détaillées destinées à des unités de Fallschirmjagers.

<sup>34</sup> Horn, *Hook-up : The canadian airborne compendium*, p. 7.

<sup>35</sup> Macdonald, *Airborne*, p. 91.

physiquement bien au-dessus de la moyenne des autres soldats.<sup>36</sup> Le combattant aéroporté défini comme un soldat d'élite est toujours d'actualité.<sup>37</sup> Encore aujourd'hui, du point de vue américain, les forces aéroportées sont des unités d'élite qui sont spécialement entraînées et équipées pour exécuter une entrée par la force ou prendre la tête d'assauts en territoire ennemi afin de tenir un secteur ouvert jusqu'à ce que des renforts arrivent pour poursuivre les opérations.<sup>38</sup> Mais qu'en était-il de la vision canadienne à cette même époque?

### **Contexte canadien**

Au lendemain des succès allemands, tant en Crète que lors de la prise d'Eben-Emael au début de la SGM, le développement de la capacité aéroportée au Canada prendra forme dans le sillon américain et britannique. En fait, dès 1942, la validité d'une capacité aéroportée a déjà fait ses preuves, tant chez l'ennemi que chez les Alliés.<sup>39</sup> L'élément clef qui différencie le Canada de ses alliés américains, mais qui l'apparente aux Britanniques, repose principalement sur le fait que le 1<sup>st</sup> Can Para Bn sera créé dans un cadre spécifique de défense territoriale, et ce bien avant d'être assigné officiellement à la 6th British Airborne Division (6th BAD) en octobre 1943.<sup>40</sup> Il ne restera que des

---

<sup>36</sup> *Ibid*, p. 94.

<sup>37</sup> Merglen, *Histoire et avenir des troupes aéroportées*, p. 192.

<sup>38</sup> Les forces d'élite sont de petits groupes très qualifiés et extrêmement bien entraînés. Ils reçoivent habituellement des missions spéciales ou non-conventionnelles pour lesquelles leur notoriété quant à leur bravoure et leur excellence est difficilement contestable. Tiré de : Christopher Spearin, « Special Operations Forces a Strategic Resource: Public and Private Divides », p. 64, consulté le 8 décembre 2012, <http://www.carlisle.army.mil/USAWC/parameters/Articles/06winter/spearin.pdf> .

<sup>39</sup> John, A. Willes, *Out of the clouds : The history of the 1st Canadian Parachute Bataillon*, [Canada :s.n.], 1981, p. 11.

<sup>40</sup> *Ibid.*, p. 20.



poussières d'une capacité aéroportée suivant le démantèlement de la plupart des unités de combat suivant la fin de la SGM et le 1<sup>st</sup> Can Para Bn n'y échappera pas. <sup>41</sup>En fait, les particules opérationnelles qui subsistent aujourd'hui de la capacité para au sein des trois bataillons d'infanterie légère, depuis le démantèlement du RAC, ne sont pas d'une formule innovatrice puisque cette articulation s'apparente à la posture qu'a prise cette même capacité dès 1945. En somme, seule la compagnie du Special Air Service (SAS) continuera de porter le flambeau pour ensuite devenir la Force de frappe mobile (FFM) puis la Force de défense du Canada, et ce, avant la mise sur pied du RAC le 2 décembre 1966. <sup>42</sup>

L'évolution en dents de scie du développement de la capacité aéroportée au Canada doit également être analysée, à la lumière des jeux politiques. Les actions des leaders militaires et gouvernementaux canadiens doivent être examinées, afin de bien saisir la profondeur de la dynamique qui a miné la raison d'être d'une capacité aéroportée. En fait, tant le maintien que le développement de la capacité aéroportée au Canada se sont toujours butés aux enjeux en politique de défense ou aux casse-têtes d'attribution judicieuse des ressources. Les tiraillements d'une politique incapacitante se sont jumelés à l'empressement d'un lobbying militaire favorable aux forces aéroportées. Ces prises de positions manifestement incompatibles ont engendré des rôles mal définis

---

<sup>41</sup> Pour de plus amples détails sur le cheminement remarquable du 1st Can Para Bn, lire l'ouvrage de John A. Willies, *Out of the clouds : The history of the 1st Can Para Bn*. [Canada :s.n.], 1981.

<sup>42</sup> La promulgation du CANMOBGEN 098 Comd 2549, dans le cadre du MOBCOM Forces Structure Concept autorise la création d'un régiment de parachutistes à l'aube de la réorganisation de l'Armée canadienne ( AC), le 2 décembre 1966. Willes, *Out of the clouds : The history of the 1st Canadian Parachute Bataillon*, p. 73.

qui ont été maintenus par une finasserie politique plutôt que par les exigences relatives à une réelle capacité aéroportée.<sup>43</sup>

Lors de la SGM, il était avant tout question des difficultés administratives et du commandement et contrôle (C2) qu'occasionneraient d'éventuels parachutistes canadiens OPCOM<sup>44</sup> de la 6th BAD. Par ailleurs, les limitations financières, temporelles et de ressources matérielles, évoquées par Le Directeur — Opérations militaires au QGDN, le Colonel J. C. Murchie, allaient rapidement couper l'herbe sous des pieds du concepteur des questions aéroportées au Canada, le Colonel E. L. M. Burns.<sup>45</sup> En fait, il existe une réalité parallèle entre la situation actuelle et celle de l'époque, puisque l'incapacité d'attribuer un rôle clair et crédible aux forces aéroportées, et ce dans un contexte de gestion minutieuse de ressources limitées, n'allait trouver écho ni au Canada, ni outre-mer.<sup>46</sup> Néanmoins, dès 1942, l'autorisation de commencer un entraînement pour des troupes aéroportées sera donnée, et ce, en dépit de l'émission de directive de la part du Vice Chief of the General Staff (VCGS), à l'effet de reporter tout effort de développement de ladite capacité dû à un vain besoin d'une force aéroportée.<sup>47</sup> Pourtant, en juillet de la même année, le MDN approuva la mise sur pied d'une unité de parachutistes.

---

<sup>43</sup> Jayne, « L'avenir des forces aéroportées du Canada : partie 1 », p. 44.

<sup>44</sup> Une unité de combat ayant une relation de commandement opérationnelle OPCOM conserve toujours la responsabilité administrative de ses membres avec la nation.

<sup>45</sup> Horn, *Bastard Sons: An examination of Canada's Airborne Experience 1942-1995*, p. 28.

<sup>46</sup> Jayne, « L'avenir des forces aéroportées du Canada : partie 1 », p. 44,

[http://www.army.forces.gc.ca/caj/documents/vol\\_11/iss\\_1/CAJ\\_vol10.4\\_full\\_e.pdf](http://www.army.forces.gc.ca/caj/documents/vol_11/iss_1/CAJ_vol10.4_full_e.pdf).

<sup>47</sup> Horn, *Bastard Sons: An examination of Canada's Airborne Experience 1942-1995*, p. 30.

La réticence quant au développement de cette capacité n'allait pas changer pour autant. Le Mgén Henry Pope s'exprimait ainsi à ce sujet: « Parachute troops will not be considered except in passing. Our operations at home are largely static [...], and, as a consequence, do not provide scope for the employment of parachute troops ». <sup>48</sup> Les déclarations, très similaires, prononcées par le Général Hillier à Trenton en 2006, quant à la création d'une nouvelle unité aéroportée et dont il sera question dans la dernière section, font également écho à la citation du Mgén Pope. La troisième section abordera plus amplement les questions relatives à ce sujet, mais il est important de considérer qu'un rôle clair et bien défini n'est pas chose faite lors de la création de cette nouvelle capacité.

En vérité, la création du 1<sup>st</sup> Can Para Bn reposait essentiellement sur un rôle explicite de défense territoriale comme dans un contexte d'une prise d'un *APOD/SPOD* ou afin de renforcer un point vital éloigné par le largage de troupes. À la lumière de la lecture de *Out of the clouds : the history of the 1st Can Para Bn*, il est évident que l'unité n'a jamais joué ce rôle. Par contre, ce bataillon est probablement l'unique entité aéroportée canadienne, parmi celles citées dans le présent travail, à avoir réellement joué un vrai rôle aéroporté. L'auteur de *l'avenir des forces aéroportées du Canada* nous éclaire d'avantage à ce sujet puisque :

L'incohérence entre le rôle déclaré des parachutistes canadiens et l'éventuelle utilisation de l'unité avec les Britanniques constitue le premier

---

<sup>48</sup> *Ibid*, p. 31.

exemple d'une longue histoire de rôles incohérents et de motifs militaires et politiques contradictoires associés aux forces aéroportées au Canada.<sup>49</sup>

Dans un même ordre d'idées, le Dr Horn pousse davantage le raisonnement en concluant que :

Le but ultime n'a jamais été de mettre sur pied la capacité aéroportée pour qu'elle serve à la défense du pays. Il s'agissait là simplement d'une concession destinée à écarter les adversaires et à gagner des partisans. Les partisans voulaient utiliser les parachutistes dans les théâtres actifs de l'Europe. De fait, les forces aéroportées étaient devenues un symbole de la guerre moderne.<sup>50</sup>

Peu de chercheurs ont aussi bien identifié l'évolution des questions militaires suivant l'après-SGM que le Dr Sutherland qui fût une sommité quant aux questions de défense du Canada. Dans ses différents travaux apparus à l'aube de la guerre froide, dont la validité de certains concepts subsiste toujours aujourd'hui, il expose clairement que la géographie, l'économie et les grands intérêts nationaux étaient en fait des canalisateurs des relations canado-américaines. Ces derniers facteurs allaient donc influencer fermement la politique de défense du Canada et de fait, le concept d'emploi d'une force aéroportée au Canada.

Aujourd'hui, tout comme à l'époque du Dr Sutherland, la stratégie de défense canado-américaine articulée autour de la localisation géostratégique du Canada a toujours

---

<sup>49</sup> Jayne, « L'avenir des forces aéroportées du Canada : partie 1 », p. 45.

<sup>50</sup> Bernd Horn et Michel Wyczynski, *In Search of Pegasus*, St. Catharine's (Ontario, Vanwell Publishing Limited, 2001), p. 24.

eu un but unique pour les Américains, soit: la sécurité de leur espace vital.<sup>51</sup> À cet effet, la géographie du Canada a toujours comporté en son sein, une mesure continentale intrinsèque aux questions de sécurité et de défense du Canada.<sup>52</sup> En ce sens, faut-il se surprendre que le Plan de sécurité général canado-américain (BSP) de 1946 exigeât d'ores et déjà du Canada qu'il mette sur pied un groupe-brigade aéroporté ou aérotransportable autonome afin de dissuader toutes intentions soviétiques hostiles dans l'Arctique canadien?<sup>53</sup> Faut-il également s'étonner qu'à la même époque, tout comme aujourd'hui, des trois invariants du Dr Sutherland la géographie fût vitale et déterminante pour l'avenir de la Nation?<sup>54</sup>

Néanmoins, aucune menace ne planait sur le Canada au lendemain de la SGM. En ce sens, « there was no need for specialized paratroops » ou un désir d'engager les deniers des contribuables.<sup>55</sup> En fait, le MDN de l'époque avait le mandat de veiller à maintenir une structure militaire qui puisse remplir les besoins de la nation tel que définis par le régime en place. Les unités aéroportées ne se trouvaient donc pas sur la table à dessins issue d'une vision émergente du gouvernement de l'époque.<sup>56</sup> Néanmoins, suite à l'apparition d'un rapport préconisant un rôle clef quant à la normalisation de la capacité aérienne ainsi que certains essais connexes dans un environnement hivernal canadien,<sup>57</sup>

---

<sup>51</sup> Paul Buteux, Sutherland revisited : *Canada's Long-Term strategic situation*, p.5, consulté le 20 octobre 2012, <http://centreforforeignpolicystudies.dal.ca/cdq/Buteux%20September%201994.PDF>.

<sup>52</sup> *Ibid.*

<sup>53</sup> Jayne, « L'avenir des forces aéroportées du Canada : partie 1 », p. 49.

<sup>54</sup> Dwayne Lovegrove. « Sutherland au 21e siècle : Les invariants dans le programme d'élaboration des politiques du Canada depuis les événements du 11 septembre », consulté le 5 octobre 2012, <http://www.journal.forces.gc.ca/vol10/no3/04-lovegrove-fra.asp> .

<sup>55</sup> Horn, *Bastard Sons: An examination of Canada's Airborne Experience 1942-1995*, p. 69.

<sup>56</sup> *Ibid.*

<sup>57</sup> Jayne, « L'avenir des forces aéroportées du Canada : partie 1 », p. 49.

certaines initiatives virent le jour. Cet aspect ainsi que le BSP de pair avec un appétit interne de maintien des compétences au sein de forces aéroportées, a permis la création d'une compagnie canadienne du SAS.<sup>58</sup>

L'article du Lcol Andrew Jaynes expose l'ambiguïté relative aux mobiles politiques, aux fondements liés à la doctrine ainsi qu'aux besoins militaires émanant déjà de la création du SAS:

L'Armée de terre a proposé pour la compagnie du SAS un rôle qui masquait les vraies intentions applicables à l'unité. Son but déclaré était de procéder à des travaux de recherche et de développement et de faire des démonstrations pour appuyer l'instruction, la lutte contre les incendies depuis les airs, les activités de recherche et sauvetage et l'aide au pouvoir civil. Tandis que la proposition relative à la compagnie du SAS cheminait au QGDN, deux autres éléments se sont ajoutés au rôle de l'unité : aider en cas de catastrophe naturelle et servir de noyau en vue d'une expansion donnant des bataillons de parachutistes. Dès l'approbation de l'unité, en janvier 1948, le masque est tombé et l'ordre de priorité des tâches a clairement été orienté vers l'expansion donnant des bataillons aéroportés et l'instruction, pour préserver et faire progresser les techniques du SAS acquises durant la Seconde Guerre mondiale.<sup>59</sup>

La même année, le concept de FFM voyait le jour et par le fait même, le SAS fut absorbé par osmose. La capacité de déploiement rapide du FFM constituait, à elle seule une justification quant à l'attribution d'une tâche défensive dans l'Arctique, et cela afin d'honorer les besoins énoncés plus tôt dans le BSP.<sup>60</sup> Encore une fois, la motivation ou les intérêts politiques ont été au centre des prétextes afin de veiller à l'essor de la capacité

---

<sup>58</sup> Horn, et Wyczynski, *In Search of Pegasus*, p.71.

<sup>59</sup> Jayne, « L'avenir des forces aéroportées du Canada : partie 1 », p. 49.

<sup>60</sup> *Ibid*, p. 50.

aéroportée au Canada. Dans ce contexte, « la création de la force a été une méthode politiquement commode de respecter les engagements bilatéraux en matière de défense sans que l'opinion plus large des dirigeants militaires ou politiques concernant les forces aéroportées ne change ». <sup>61</sup>

Pendant le cycle d'évolution du FFM, des événements tels que la Guerre de Corée allaient réorienter l'effort principal de l'Armée. Cette période de tribulations militaires voyait aussi l'apparition des menaces combinées de bombardiers soviétiques à long rayon d'action et des missiles balistiques intercontinentaux qui menaçaient l'Amérique du Nord. <sup>62</sup> Par conséquent, le Canada et les É.-U. étaient mutuellement condamnés à préciser leurs interactions en matière de défense. <sup>63</sup> Ce concept d'interaction, toujours d'actualité et qui repose également sur une menace, et celui de la sécurité de notre hémisphère nord depuis les nouvelles visées sur l'Arctique, seront discutés dans la dernière section du présent document. En fait, il existe une éternelle dépendance canadienne d'atténuation des inquiétudes américaines concernant la défense continentale. Force est d'admettre qu'une structure, aussi minimale qu'ait été la FFM, a su tirer son épingle du jeu quant à son rôle de force d'accommodements politiques envers notre voisin du sud. Il y a donc lieu de s'interroger si, dans un cadre de défense intergouvernemental de l'Arctique canadien, une formule similaire pourrait-être envisageable aujourd'hui? <sup>64</sup>

---

<sup>61</sup> Horn, et Wyczynski, *In Search of Pegasus*, p. 77.

<sup>62</sup> Ross Fetterly, « L'incidence du contexte sur le livre blanc sur la défense de 1964 », *Revue militaire canadienne* 5, n°4 (hiver 2004-2005), consulté le 23 octobre 2012, <http://www.journal.forces.gc.ca/vo5/no4/defence-defense-fra.asp>.

<sup>63</sup> *Ibid.*

<sup>64</sup> Le terme conjoint est employé ici puisque le Dr Sutherland, dans ses travaux, nous parle *de la garantie involontaire*, à l'effet que les Américains ne demeureraient pas les bras croisés devant une menace sur le territoire canadien.

Au cours des décennies suivantes, tout comme en 2006, la question de la défense de l'Arctique sera pratiquement toujours au centre des discussions lorsqu'il sera question de la capacité aéroportée au Canada. Pour cette raison, en 1958, la FFM voit son rôle remodeler en force de défense du Canada. Son concept s'apparente encore à celui d'aujourd'hui puisqu'elle doit maintenir trois compagnies de parachutistes au sein des trois régiments d'infanterie à l'exception d'un léger supplément opérationnel quant à un rôle de défense dans l'Arctique.<sup>65</sup> Les propos du Dr Horn exposent ce point à propos de la défense de l'Arctique canadien:

Paradoxically, arguments about the defence of the North not only ensured the airborne's survival, as ethereal as it was, but it also perpetuated their continued marginalization. The lack of a credible and pervasive role consistently supported by the military and political chain of command assured a tenuous existence for Canada's parachute troops.<sup>66</sup>

En 1963, les intérêts politiques allaient encore donner un coup de barre face au cheminement de la question aéroportée au Canada, avec le dépôt d'un rapport secret du comité spécial sur la politique de défense. Ce dernier plaçait les assises d'une intégration possible d'un élément parachutable au sein d'une brigade aérotransportable. Le concept reposait essentiellement sur un rôle de premier rang quant à la conduite d'une intervention domestique armée contre une petite force ennemie.<sup>67</sup> En fait, cette formule s'articulait autour d'une brigade aérotransportable qui allait conjointement servir deux

---

<sup>65</sup> Horn, *Bastard Sons: An examination of Canada's Airborne Experience 1942-1995*, p. 100.

<sup>66</sup> *Ibid*, p. 110.

<sup>67</sup> Pour plus d'information à ce propos, consultez : *Report of the Ad Hoc Committee on Defence Policy*, R. J. Sutherland, président, (Ottawa, MDN, 30 septembre 1963), p. 80, 89 et 173.



intérêts politiques: le maintien des intérêts canadiens envers l'OTAN et l'aide pour un éventuel retrait de troupes en Europe. En somme, ce rapport mettait en lumière un besoin canadien essentiel mais combien défailant à l'époque quant à sa capacité stratégique de se projeter rapidement.<sup>68</sup> Dans ce contexte, le tout sera repris en 1964 sous le ministre de la DN de l'époque, Paul Hellyer, qui préconisait une refonte des FC en maintenant qu'elles puissent se projeter stratégiquement à court préavis.<sup>69</sup> Tout comme à l'époque du FFM, cette proposition plaisait aux bureaucrates puisqu'elle permettait au Canada de maintenir ses engagements en matière de défense, et ce, avec un minimum de ressources humaines, matérielles et financières.

Il semble que le dénominateur commun à ces multiples organisations demeure intimement lié à l'opportunisme politique, plus qu'à « une existence d'un rôle clair et défini ». <sup>70</sup> Par ailleurs, toutes questions relatives à l'unification des trois forces de l'époque englobaient rapidement les quelques dissensions ou tracasseries politiques enflammées concernant la constitution de forces aéroportées.<sup>71</sup>

Néanmoins, au cours de la même décennie, le Canada verra la création du RAC. Le présent travail n'a pas pour but de refaire l'histoire du RAC, puisqu'il s'agit d'histoire militaire contemporaine avec laquelle l'intellect canadien est familier. Par contre, il est important de souligner que son développement repose sur une constante incapacité d'obtenir un rôle clair et bien articulé au sein d'un opportunisme politique qui a pourtant

---

<sup>68</sup> Jayne, « L'avenir des forces aéroportées du Canada : partie 1 », p. 51.

<sup>69</sup> Horn, et Wyczynski, *In Search of Pegasus*, p. 103..

<sup>70</sup> Jayne, « L'avenir des forces aéroportées du Canada : partie 1 », p. 52.

<sup>71</sup> *Ibid.*

influencé de nombreux aspects de l'existence du Régiment, de sa mise sur pied, de son déploiement opérationnel, jusqu'à son démantèlement.<sup>72</sup>

En fait, le Lcol Jayne dans son article sur *l'avenir des forces aéroportées du Canada*, soutient que ce nouveau RAC représentait une force au service d'un opportuniste politique. Le rôle du régiment persistait dans la lignée des entités aéroportées précédentes quant à sa carence de clarté qui allait engendrer une série d'amphibologies. À ces propos, il a écrit au sujet du premier commandant du RAC :

[...] le Colonel Rochester, a eu instruction d'élaborer un concept opérationnel à partir d'une directive qui était trop générale et qui avait une trop grande portée. Cette directive, qui venait du commandant de l'Armée de terre, ordonnait que le Régiment exécute des tâches allant de la défense du Canada, du maintien de la paix et des secours aux sinistrés aux missions des forces spéciales et aux *coups de main* exécutés au cours d'une guerre générale. Le concept opérationnel couvrait en conséquence un large spectre et incluait des environnements opérationnels mondiaux et une gamme complète d'adversaires en puissance. En raison de l'incertitude concernant le rôle que le Régiment devait jouer, il était difficile d'orienter l'instruction, de prétendre que les dépenses de l'organisation satisfaisaient l'intérêt national et d'accomplir au besoin adéquatement des tâches dans un large spectre.<sup>73</sup>

En fait, le RAC, comme la presque totalité de ses prédécesseurs, sera assigné à plusieurs tâches, mais jamais dans un rôle purement aéroporté.<sup>74</sup> Après son déménagement d'Edmonton à Pettawawa, à la fin des années 80, suite à un lobbying

---

<sup>72</sup> *Ibid.*

<sup>73</sup> *Ibid.*

<sup>74</sup> Il est question ici de la crise d'octobre 1970, lors d'une opération d'aide aux pouvoirs civils (OP ESSAY), Chypre en 1974, et les Jeux Olympiques de 1976 à Montréal.

politique,<sup>75</sup> dans le spectre de la Force d'opérations spéciales (FOS), le RAC perd plus qu'une partie de son identité. Outre le fait qu'il est dorénavant embrigadé, avec tout ce que cela implique comme relation de commandement, le RAC perd un accès immédiat à sa ressource la plus précieuse : les aéronefs. Ce déménagement va radicalement altérer la valeur de son entraînement sur deux facettes : quant à sa capacité à réagir rapidement pour la défense de l'Arctique, mais également envers son rôle opérationnel à titre de force de déploiement rapide en cas de catastrophe aérienne majeure (MAJAID). En fait, le RAC doit « dorénavant rouler quatre heures pour aller à un aéroport qui était trop loin de l'Arctique pour que les aéronefs l'atteignent sans escale ». <sup>76</sup>

Le démantèlement du RAC au début des années 90 n'est en fait que la résultante d'un concept canadien de la capacité aéroportée qui a constamment été maintenue artificiellement, soudée par des considérations politiques. Le but n'a pas été de convaincre quiconque de la validité qu'offre la capacité aéroportée canadienne, surtout en sa capacité de projeter stratégiquement une force ou du rôle clef que cette dernière pouvait jouer, mais plutôt de la maintenir dans l'ambiguïté quant à un rôle clair et convaincant. Son évolution a donc tracé un sillon d'improvisation sous un spectacle d'opportuniste politique. Il n'est donc pas surprenant que le centre de l'excellence canadien en parachutiste, CFLAWC, soit lui aussi en crise d'identité puisqu'il est à la fois tiraillé entre le maintien minimal d'une capacité du parachutage à voilure ronde et le développement du concept d'emploi de la voilure carré... à moins que ce ne soit entre

---

<sup>75</sup> Jayne, « L'avenir des forces aéroportées du Canada : partie 1 », p. 55.

<sup>76</sup> *Ibid.*

l'abandon pur et simple d'une capacité en voilure ronde, qui demeure sur respirateur artificiel au sein des bataillons d'infanterie légers, et le désir chez certains de totalement migrer vers une capacité aéroportée uniquement à voilure carrée.<sup>77</sup> La solution initiale est forte simple puisqu'une sous-unité de parachutistes devrait toujours vivre au sein d'une unité de parachutistes. En fait, l'ambiguïté quant aux directions émises, ou de la clarté d'un rôle, autre que de maintenir une capacité de parachutage,<sup>78</sup> freine tout progrès relatif à la question aéroportée. En fait, il semble clair que toutes initiatives ou visions rationnelles, présentes et futures, qui permettraient de faire avancer la question de la capacité aéroportée au Canada trébucheraient précipitamment sous de solides pressions et influences politiques. Ainsi, ce n'est pas un hasard si la stature décentralisée actuelle de la capacité aéroportée au Canada s'apparente énormément à celle vécue à l'époque de la Mobile Striking Force (MSF). Une époque suivant le white paper de 1944 pour lequel aucune annotation, vision, ou besoin quant à une capacité aéroportée ou de parachutage, n'y figurait.<sup>79</sup> Curieusement, tout comme aujourd'hui, alors que la défense du Nord devient un sujet d'actualité, la capacité aéroportée refaisait spontanément surface.

---

<sup>77</sup> Pour davantage d'information, lire : Bruce, Ewing, Lieutenant Colonel, « Precision Parachute Capabilities and their Potential Employment in the Land Force », *Canadian Army Journal* Vol. 8.3 (Fall 2005), 83-92/ Andrew R. Jayne, Lieutenant-Colonel, « The Future of Canadian Airborne Forces-Part I » *Canadian Army Journal* Vol. I 1.1 (Spring 2008), 35-53/ Andrew R Jayne, Lieutenant-Colonel, « The Future of Canadian Airborne Forces Part 2 » *Canadian Army Journal* Vol. I 1.2 (Summer 2008), 28-44/ G Smith, Maj « Breaking Trail - Towards Relevant Canadian Parachute Forces », *Master of Defence Studies Thesis*, Canadian Forces College, 2007.

<sup>78</sup> Une capacité de parachutage est en somme la capacité d'insérer des paras, et ce dans un environnement permissif alors qu'une capacité aéroportée repose principalement sur différents palliers partant de la protection, en passant par le transport et le maintien en puissance. Ceci inclus également l'appui des forces opérant par voie aérienne contre une force ennemie organisée.

<sup>79</sup> Andrew, R. Jayne, « L'avenir des forces aéroportées du Canada : partie 2 », *Canadian Army Journal*, Vol 11.2 été 2008. Consulté le 10 décembre 2012, p. 30.

[http://www.army.forces.gc.ca/caj/documents/vol\\_11/iss\\_2/CAJ\\_Vol11.2\\_06\\_e.pdf](http://www.army.forces.gc.ca/caj/documents/vol_11/iss_2/CAJ_Vol11.2_06_e.pdf) .

Les dernières lignes ont démontré que la capacité aéroportée a toujours été un élément-clé dans l'évolution des opérations offensives, tant sur le plan tactique, opérationnel, que sur le plan stratégique. Cette évolution assidue et rapide qui a été vécue par une majorité importante de forces armées, a été bousculée par l'arrivée de la Guerre froide ainsi que par la propagation d'affrontements révolutionnaires à l'échelle mondiale. En fait, depuis l'apothéose vécue par la capacité aéroportée en Normandie de 1944, le concept d'enveloppement vertical a été partie intégrante de l'évolution militaire, tant au niveau tactique que stratégique.<sup>80</sup> Néanmoins, certains auteurs comme le Lcol Andrew R. Jayne maintiendront que suite à cet apogée de 1944, les opérations aéroportées commençaient déjà à décliner.<sup>81</sup>

Pourtant, l'histoire militaire moderne est jonchée d'opérations aéroportées de toutes envergures. Les auteurs Bernd Horn et Michel Wyczynski dans l'ouvrage intitulé : *Hook-up : The canadian airborne compendium*, ont répertoriés entre 1944 et 2003 plus de 250 opérations aéroportées.<sup>82</sup> Par contre, c'est vraiment les opérations de parachutages de masse de 1940-45 qui ont réellement forgé l'identité fantasmagorique du *para*. En fait, c'est à travers son courage dans l'adversité ainsi que ses capacités physiques élevées que la notoriété des parachutistes s'est forgée à travers des succès épiques dont l'image du soldat prêt au combat qui, dans la détresse, va en tout point, bien au-delà du militaire de l'infanterie régulière est toujours véhiculée de par le monde aujourd'hui. Cette notoriété du *para* comme soldat d'élite s'est répandue à travers le monde par la sueur et le sang

---

<sup>80</sup> William. C. Westmoreland, tiré de Pierre Sergent, *Histoire mondiale des parachutistes*, (Paris :Société de production littéraire, 1974), p. 257.

<sup>81</sup> Jayne, « L'avenir des forces aéroportées du Canada : partie 1 », p. 48.

<sup>82</sup> Horn, & al: *Hook-up : The canadian airborne compendium*, p. 202-218.

laissés par ces derniers sur les champs de bataille.<sup>83</sup> Elle ne s'est jamais estompé et persiste encore aujourd'hui à travers de nouvelles générations qui aspirent à l'élitisme.

Les dernières lignes ont également démontré que, du côté Canadien, le besoin d'acquisition d'une capacité aéroportée a été calqué sur ses alliées de l'époque, mais par-dessus tout que la motivation qui en a engendré son introduction repose davantage sur des besoins politiques que sur des motivations liées au potentiel militaire. L'histoire des forces aéroportées du Canada a toujours oscillé entre l'opportunisme politique et le besoin militaire. En somme, la nécessité opérationnelle des forces aéroportées, tout comme sa doctrine, a toujours été minée par la défaillance d'une attitude canadienne jumelée à un contexte d'opportuniste politique. Des rôles décousus et incongrus, joints aux enjeux politiques, ont condamné les forces aéroportées canadiennes à une turbulente histoire.<sup>84</sup>

La justification de la capacité aéroportée a reposé principalement sur les questions relatives à la défense continentale, voir de l'Arctique canadien. La dernière décennie a placé le centre d'intérêt opérationnel sur l'engagement en Afghanistan et les compagnies de parachutistes, au sein des bataillons d'infanterie des trois régiments, ont été employées au même titre que l'infanterie régulière. Le maintien de notre souveraineté face à une menace grandissante de nos intérêts dans l'Arctique canadien serait-il suffisant pour dégager un rôle clair et des ressources appropriées, afin de maintenir une nouvelle capacité aéroportée? Même avec l'obtention d'un rôle distinct et crédible, une nouvelle

---

<sup>83</sup> Jayne, « L'avenir des forces aéroportées du Canada : partie 1 », p. 48.

<sup>84</sup> Horn, *Bastard Sons: An examination of Canada's Airborne Experience 1942-1995*, p. 15.

capacité aéroportée serait-elle condamnée d'avance, comme il a été démontré dans les paragraphes précédents? Les capacités qu'offre une force aéroportée, justifient-elles la transition d'une simple capacité de parachutage vers une capacité aéroportée, alors que des forces polyvalentes conviendraient peut-être tout autant lors d'opérations domestiques et expéditionnaires?

La section suivante examinera les capacités et les limitations qu'offrent les forces aéroportées. D'abord, il faut saisir l'ampleur de l'effet de surprise qu'apporte une opération aéroportée habilement orchestrée. Il est également important de comprendre qu'il s'agit d'un fragile principe car sa violation engendre des catastrophes presque irréversibles. Les capacités aéroportées, leurs forces et leurs faiblesses, seront donc discutées dans la prochaine section.

*« Dans une opération parachutée, la surprise joue un grand rôle aussi bien pour l'assailli que pour l'assaillant. Il n'est guère possible de fixer aux combattants tombés du ciel un ordre de bataille immuable. Tous les plans peuvent être bouleversés à l'atterrissage et chaque para doit être capable de se tirer des situations les plus imprévues, voire de rassembler, entraîner et commander ses camarades. Et cela, pendant un temps et sur un espace parfois inconnu ».*<sup>85</sup>

*Colonel Otto Skorzeny*

## **Caractéristiques des capacités aéroportées.**

Les grands stratèges militaires, de l'Antiquité grecque aux guerres modernes irakiennes, ont laissé comme patrimoine ce que Liddell Hart qualifiait de l'approche indirecte de la guerre dans un ensemble stratégique triomphant. La force, ainsi que la rapidité d'un largage aéroporté profond au sein du dispositif ennemi, conduisent à un double effet-choc et ce, tant sur le plan psychologique que physique.<sup>86</sup>

Au 21<sup>e</sup> siècle, la nécessité d'un déploiement rapide à l'autre bout du monde avec des unités de combats de plus en plus lourdes se fait presque uniquement par voies aériennes. Le développement récent de la quantité ainsi que de la qualité du transport stratégique offre maintenant une capacité de déploiement sans pareille pour des unités de combats plus abondantes et bien équipées. Le processus de planification opérationnel est influencé directement par sa capacité ainsi que la vitesse avec laquelle une armée peut positionner ses troupes sur le terrain. Un groupement tactique de mille hommes parachutés dans les premiers instants d'une crise sera toujours plus efficace que l'option

---

<sup>85</sup> Sergent, *Histoire mondiale des parachutistes*, p. 327.

<sup>86</sup> Kazmiersky, « United States Army Power Projection In The 21st Century », p 12.



de bouger une division multinationale progressant lentement par voie terrestre ou maritime. C'est comme soigner un cancer à ses premiers jours de développement au lieu d'agir alors qu'il est bien ancré, après 6 mois. Essentiellement, la nature aéroportée de disposer d'une capacité de frapper rapidement et en profondeur, avec surprise et efficacité, doit être dissociée des éléments plus lents, même s'ils sont plus forts et plus nombreux.<sup>87</sup> Paul Scanlan expose cette idée dans son article:

Once at their destination, parachute insertion provides a more efficient means of getting 'an airborne division on the ground in 10 minutes' rather than 'a brigade air-landed in a day and a half'. This is due to the air-land option taking much longer due to the requirement to land individual aircraft, disembarkation time and tarmac management of aircraft on what may be a rudimentary airfield.<sup>88</sup>

Après avoir brièvement survolé l'évolution du concept aéroportée au cours de l'histoire militaire, l'emploi de cette capacité sera examiné au cours des prochaines lignes. Les caractéristiques des capacités aéroportées seront expliquées et appuyées à l'aide de faits afin de comprendre les options qu'elle peut offrir, au Canada et au 21<sup>e</sup> siècle, quant à ses capacités ainsi qu'à ses limites. Avant de procéder à l'examen détaillé des avantages et des limites de la capacité aéroportée, il est important de bien définir le terme de capacité. Brièvement, il s'agit « the ability and capacity to perform a set of tasks

---

<sup>87</sup> Merglen, *Histoire et avenir des troupes aéroportées*, p. 113.

<sup>88</sup> Paul, Scanlan, « Is Parachute Capability Still Relevant to Modern Expeditionary Operations? », page 41, consulté le 2 février 2013, <http://www.army.gov.au/Our-future/DARA/Our-publications/~//media/Files/Our%20future/DARA%20Publications/AAJ/2012Summer/Parachute-Capability-AAJ-Vol9-No3-Summer-2012.pdf> .

designed to produce an effect ». <sup>89</sup> Selon la doctrine canadienne la plus récente, publiée en 2008, l'opération aéroportée est définie comme étant « une opération impliquant la mise à terre dans une zone d'objectif de forces d'assaut et de leur soutien logistique par moyens aériens [sic] ». <sup>90</sup> En fait, la mobilité aérienne tactique n'est pas un synonyme d'opérations aéroportées, mais plutôt le parachutage ou le transport par aéronef à voilure fixe.

Dans cette section, le cadre d'analyse reposera sur certains principes fondamentaux de la guerre issus de la conduite d'opérations offensives de l'Armée canadienne tel que définis au sein de notre doctrine dans le B-GL-300-001/FP-002. <sup>91</sup> Certains de ces principes sont précisément visés puisque les opérations offensives sont prédominantes dans toutes grandes victoires militaires. Les clefs de succès ainsi que les faiblesses instrumentales du concept d'enveloppement vertical conduit par des forces aéroportées seront également abordées dans la présente section afin de présenter les tenants et aboutissants de ladite capacité. Enfin, le lecteur devrait être en mesure d'examiner pourquoi selon certains auteurs, depuis 1948, trente des trente-sept opérations de combats impliquant l'emploi de forces aéroportées conventionnelles se sont soldées en succès, six en échecs et une autre en succès partiel. <sup>92</sup> Ainsi, le potentiel offert par une capacité aéroportée mettra en lumière les options offertes par cette dernière dans tout le

---

<sup>89</sup> Scanlan, « Is Parachute Capability Still Relevant to Modern Expeditionary Operations? », page 39.

<sup>90</sup> Ministère de la Défense nationale, B-GL-300-002/FP-000, *Opérations terrestres*, (Ottawa, : MDN Canada, 2008), p. 8-5,8-6.

<sup>91</sup> Les principes de guerre tel qu'enseigné au sein des FC sont selon le B-GL-300-002/FP-000: Les actions offensives, concentration de la force, la surprise, la sécurité et la flexibilité.

<sup>92</sup> Scanlan, « Is Parachute Capability Still Relevant to Modern Expeditionary Operations? », p. 38.

*spectre* des opérations ainsi que la nécessité d'obtenir une capacité aéroportée au sein d'une armée moderne, capable de se projeter stratégiquement et rapidement dans les endroits les plus isolés.

### **Cadre offensif de la capacité aéroportée**

Bien que certaines réflexions stratégiques, opérationnelles et tactiques puissent demander à ce que l'on prenne une posture défensive pendant une certaine phase, la défaite de l'ennemi commandera tôt ou tard, une transition vers les opérations offensives. Par conséquent, l'emploi de la capacité aéroportée s'effectue dans un but uniquement offensif et certaines armées emploieront cette capacité à des fins d'opération dite d'enveloppement vertical sur les forces ennemies, et ce, souvent pour des questions d'acquisition d'initiative. « This contemporary employment of parachute capability across the spectrum of conflict illustrates its continued relevance to modern expeditionary operations. »<sup>93</sup> La vitesse ainsi que la profondeur qu'offre un assaut aéroporté, en frappant sévèrement les facettes physiques et psychologiques de l'ennemi, sont des plus significatives.

À ce même sujet, nos confrères américains font allusion à leurs principes de guerre et tenants des opérations issus du FM 100-5 qui posent les assises sur lesquelles se fondent les succès et échecs des opérations de combats. *L'Opération Just Cause* au Panama a fourni une excellente plate-forme d'évaluation pour les opérations aéroportées

---

<sup>93</sup> *Ibid.*

récentes et futures. L'opération a confirmé que les opérations aéroportées offraient une excellente capacité de combat moderne et viable dans les opérations contemporaines.

Quatre auteurs du USASMA soutiennent que :

Airborne infantry units have the greatest capability for 6 large-scale force-projection operations. They rapidly deploy over great distances and conduct combined arms combat parachute or air landing assaults to seize and secure vital objectives. These units can be projected to virtually any objective area under almost any weather condition. Once on the ground, their capabilities and lethality are similar to other infantry units.<sup>94</sup>

Au Panama en décembre 1989, la 82nd Airborne Division (82nd AD) a largué près de 1,700 Rangers, et 3,300 parachutistes. Cet enveloppement vertical a conduit à un débordement rapide et instantané des forces armées panaméennes. Cet effet dirigé à des endroits vitaux et à des moments précis afin de créer un effet de choc, a déferlé si rapidement sur les forces ennemies, que leur volonté de résister a été directement minée par une telle déflagration de parachutistes sur presque tout le territoire. *L'Opération Juste Cause* nous apprend combien l'emploi des forces aéroportées apporte une flexibilité escomptée pour un commandant de disposer rapidement d'une capacité de combat à l'endroit et au moment choisi dans son *secteur d'opération joint*.<sup>95</sup> Tant pour les É-U que pour le Canada, « This flexibility to project almost anywhere, together with aerial

---

<sup>94</sup> Jeff Cathcart & al, Airborne operations, (mémoire de maîtrise, USASMA, 1994), p. 6. consulté le 11 janvier 2013, <http://cgsc.contentdm.oclc.org/cdm/singleitem/collection/p15040coll2/id/41/rec/1>

<sup>95</sup> *Ibid.*

delivery platforms capable of inserting personnel or materiel in large numbers, is a worthwhile investment and very much relevant in the modern economic climate. »<sup>96</sup>

Un élément fondamental des opérations offensives, et qui a réussi à survivre au fil du temps, demeure la simplicité. Pourtant, *l'Opération Juste Cause* citée précédemment a été tout, sauf simple. Néanmoins, l'histoire militaire contemporaine montre l'importance du besoin en mobilité et de grandes préparations touchant de près les opérations expéditionnaires. Ainsi, « for as one senior US Army official has remarked, you are not relevant unless you can get to the fight. »<sup>97</sup> Une planification minutieuse ne doit pas toujours être synonyme d'un plan compliqué. Qu'importe l'ampleur du mouvement de troupes, de l'équipement et de l'approvisionnement en de multiples points, lors de l'opération, ce tout s'est révélé être en définitive un effort monumental. Afin de l'illustrer concrètement, le trafic aérien par lequel se sont effectuées plus de 200 sorties a été réparti sur un train aérien de plus de 107km de long.<sup>98</sup> Il est possible de comprendre la complexité de l'opération au niveau opérationnel. En réalité, au niveau tactique, les missions ont été quelque peu simplifiées. Par exemple, la plus complexe des missions, données à la 82nd AD, consistait à un jumelage de deux opérations importantes

---

<sup>96</sup> G.J.S. Cornelia, « ADF Joint Entry Operations: why conventional airborne forces are Fundamental », *Australian Defence Force Journal*, No. 183, 2010, p. 38, consulté le 4 février 2013, [http://www.adfjournal.adc.edu.au/UserFiles/issues/183%202010%20Nov\\_Dec.pdf](http://www.adfjournal.adc.edu.au/UserFiles/issues/183%202010%20Nov_Dec.pdf) .

<sup>97</sup> Michael Arnold, « The Seductive Effect of an Expeditionary Mindset », School of Advanced Military Studies, US Army Command and General Staff College, 2006, p. 20, consulté le 10 février 2013, <http://www.au.af.mil/au/awc/awcgate/cst/csaf57.pdf> .

<sup>98</sup> Jennifer Morrison Taw, « *Operation Just Cause: Lessons for Operations Other Than War* », consulté le 23 janvier 2013, <http://www.dtic.mil/dtic/tr/fulltext/u2/a317901.pdf>.

simultanées. « These three battalions conducted a parachute assault to seize an airhead and assembled and subsequently conducted an air assault to seize an objective »<sup>99</sup>

Malgré toute la complexité de l'opération, l'exécution de la mission par les parachutistes de la 82nd AD s'est déroulée comme s'il s'agissait d'une mission très simple. Cette capacité d'exécution a été rendue possible grâce à l'entraînement exceptionnel ainsi que le constant état de préparation dont les troupes aéroportées savent si bien faire preuve. Cette mystique psychologique constructive qui habite le parachutiste est possiblement issue du saut qu'il exécute de l'aéronef.<sup>100</sup> Selon un parachutiste israélien qui a pris part à la guerre du Kippour de 1973, Gideon Aran, « au combat, la supériorité du parachutiste vient de qualités caractéristiques telles que le courage et le goût de l'action, qui sont étroitement liées à l'expérience du saut. »<sup>101</sup>

Contrairement aux autres principes touchant les opérations aéroportées qui suivront, la surprise demeure l'apport le plus important puisque c'est sur elle que repose principalement le succès de toutes opérations aéroportées.<sup>102</sup> Bien que ce concept de surprise ait été en constante évolution, tantôt à cause du génie militaire, tantôt à cause des

---

<sup>99</sup> Taw, « Operation Just Cause: Lessons for Operations Other Than War ».

<sup>100</sup> Merglen, Histoire et avenir des troupes aéroportées, p. 113.

<sup>101</sup> Aran défend ardemment le statut de soldat d'élite des parachutistes à l'effet qu'il « transcende le saut lui-même » et qu'il repose davantage sur leurs faits d'armes. « Parachuting », *American Journal of Sociology*, vol. 80, numéro 1 (juillet 1974), p. 150. Voir aussi Stephen E. Ambrose, *Band of Brothers* (New York, Simon & Schuster, 1992), p. 26; Roger Beaumont, « Airborne: Life Cycle of a Military Subculture », *Military Review* (juin 1971), 54-55, et le Major James K. McCollum, « The Airborne Mystique », *Military Review* (novembre 1976), 16-21. Tiré Rickard : « Recours aux forces aéroportées dans la guerre asymétrique moderne », [:http://www.army.forces.gc.ca/caj/documents/vol\\_07/iss\\_3/CAJ\\_vol7.3\\_13\\_f.pdf](http://www.army.forces.gc.ca/caj/documents/vol_07/iss_3/CAJ_vol7.3_13_f.pdf) .

<sup>102</sup> Rickard, J.N., « Recours aux forces aéroportées dans la guerre asymétrique moderne », *Le Journal de l'Armée du Canada* 7, n° 3 (Automne / Hiver 2004), consulté le 22 janvier 2013, p. 115. [http://www.army.forces.gc.ca/caj/documents/vol\\_07/iss\\_3/CAJ\\_vol7.3\\_13\\_f.pdf](http://www.army.forces.gc.ca/caj/documents/vol_07/iss_3/CAJ_vol7.3_13_f.pdf) .

innovations, il est un principe clef prédominant au succès de divers engagements au fil du temps. L'auteur de *la surprise stratégique*, Corentin Brustlein ajoute quelques précisions :

Les Grecs remportent notamment la bataille décisive de Marathon en surprenant leurs adversaires perses par une tactique offensive et une vitesse d'exécution inattendue. Hannibal cumule surprise opérationnelle et surprise tactique : il déconcerte les Romains en franchissant les Alpes, puis surprend et défait leurs légions au Lac Trasimène, enfin les trompes et les écrase à Cannes. La prise de risque dans le plan de campagne est ainsi combinée aux batailles reposant sur l'embuscade ou le piège tactique. L'art de la guerre mongole des XIII<sup>e</sup> et XIV<sup>e</sup> siècles, qui leur permet de constituer un empire allant de la mer de Chine aux plaines d'Europe orientale, doit ses réussites tactiques et opérationnelles à l'association de la vitesse, de la ruse et de la surprise... Bonaparte lors des campagnes d'Italie et la Wehrmacht en 1940 comme en 1941 ne procède d'ailleurs pas autrement.<sup>103</sup>

À l'aube de la Campagne de Norvège et du Danemark, en avril 1940, le commandant en chef de la marine affirmait que : « dans l'histoire des guerres, ce sont souvent les entreprises qui allaient à l'encontre de toutes les lois de la guerre qui ont réussi – à condition d'avoir la surprise ».

Différents auteurs et spécialistes ont depuis la fin de la SGM, prédit ou favorisé la

---

<sup>103</sup> Corentin Brustlein, « La surprise stratégique : De la notion à l'implication », (Laboratoire de recherche sur la défense, oct 2008), consulté le 22 décembre 2012, [www.ifri.org](http://www.ifri.org).

l'élimination du concept de forces aéroportées.<sup>104</sup> Les largages de parachutistes lors de la seconde intervention en Irak, et au Panama, il y a plus de deux décennies, constituent les plus grande opérations aéroportées américaines depuis la SGM, démontrant ainsi le besoin d'obtenir vitesse et surprise sur l'ennemi. Lors de l'*Opération Just Cause*, 730 rangers du 75th Ranger ont sauté et sécurisé tous leurs objectifs sans aucune perte civile, ont obtenu l'initiative offerte par cette offensive et l'ont également maintenue.<sup>105</sup>

Par contre, il est possible de penser que l'opération américaine au Panama de décembre 1989 a perdu, ou du moins atténué au niveau stratégique et au niveau opérationnel, une partie de son effet de surprise. Tout comme en Afghanistan, les Panaméens savaient peut-être à travers certains médias et réseaux cellulaires qu'une attaque était imminente. Cependant, c'est le maintien de l'élément de surprise au niveau tactique qui a fait la différence dans le succès de cette opération : le largage de 5000 parachutistes, suivi par une vague d'opération *air-assaut* sur les troupes Panaméennes (PA), démontre que les panaméens ont été totalement pris par surprise puisque ces derniers n'ont procédé à aucune contre-attaque.<sup>106</sup>

---

<sup>104</sup> Andrew Funk, *Airborne forces aren't practical*, extrait de *Soldier of fortune*, mars 1988./ Michael J. Kazmiersky, « United States Army Power Projection In The 21st Century: The Conventional Airborne Forces must be modernized to meet Army's strategic requirements and the nation's future threats », mémoire de maîtrise, ( mémoire de maîtrise, US Army command and general staff college, 1990, consulté le 8 janvier 2013, <http://cgsc.contentdm.oclc.org/utis/getfile/collection/p4013coll2/id/1428/filename/1429.pdf> .

<sup>105</sup> Cathcart, « Airborne operations », p. 9, <http://cgsc.contentdm.oclc.org/cdm/singleitem/collection/p15040coll2/id/41/rec/1>

<sup>106</sup> *Ibid.*, p. 13.



L'effet de surprise jumelé à l'effet de choc lors d'une opération aéroportée est plus que déterminant sur l'issue de la bataille. Au cours de l'histoire des opérations aéroportées, ces dernières ont démontré que les parachutistes peuvent aisément procéder à l'assaut simultané de multiples objectifs opérationnels et d'infrastructures clefs, ou simplement sécuriser un *follow on force* par la saisie d'un APOD ou d'un SPOD. L'auteur de « Is Parachute Capability Still Relevant to Modern Expeditionary Operations? », ajoute une précision importante à ce sujet:

This is increasingly relevant in the modern environment where asymmetric forces can target ports and large airfields to deny access. This access is critical, as expeditionary operations are often followed by long-term stabilization operations. This is the role of a traditional conventional parachute capability, securing an SPOD or APOD so follow-on forces can then be used for the post expeditionary operational environment.<sup>107</sup>

Si la surprise demeure le principe fondamental le plus vitale dans la conduite d'opérations aéroportées, le *Force Entry* quant à lui, demeure certainement sa capacité la plus pertinente dans un contexte moderne d'opérations multinationales outre-mer. Le directeur du *U.S. Army Capabilities Integration Center and the Commanding General, Marine Corps Combat Development Command*, met en lumière l'importance de la capacité de projection de force:

In order to avoid adversarial anti-access and denial efforts, there is a requirement to maintain a forcible parachute entry capability. Parachute capability may be deployed for the purposes of: limited objective strikes and raids; limited attacks to seize key terrain and destroy enemy anti-

---

<sup>107</sup> Scanlan, « Is Parachute Capability Still Relevant to Modern Expeditionary Operations? », p. 42-43.

access capabilities such as air and missile defences and anti-satellite and anti-ship missiles; achieving a coup de main; seizure of existing ports and airfields, or the establishment of expeditionary facilities that enable follow-on operations.<sup>108</sup>

En somme, une capacité aéroportée offre aux commandants toute la flexibilité, la capacité d'adaptation et le potentiel nécessaires afin de se projeter stratégiquement. De plus, les effets néfastes sur l'ennemi sont exponentiels si de telles opérations aéroportées sont conduites dans un cadre d'opérations combinées ou conjointes, tout comme dans un contexte d'opération amphibie tel qu'en Sicile, en Normandie ou au Panama pour ne citer que ces deux-là.<sup>109</sup>

### **Lumière sur les limitations**

Il ne fait aucun doute que les opérations aéroportées, tout comme bien d'autres types d'opérations militaires modernes, éprouvent encore aujourd'hui certaines limites opérationnelles. La dépendance aux conditions météorologiques ainsi que la nécessité d'une planification exhaustive sont quelques exemples évidents. Le talon d'Achille des opérations aéroportées, si elles ne peuvent compléter rapidement une opération de jonctions, a été, depuis ses premiers balbutiements jusqu'à aujourd'hui, une question de chances de survie sur le champ de bataille.

---

<sup>108</sup> US Army Capabilities Integration Center, « *Gaining and Maintaining Access: An Army-Marine Concept* », 2012, p. 8, consulté le 11 février 2013, <http://www.defenseinnovationmarketplace.mil/resources/Army%20Marine%20Corp%20Gaining%20and%20Maintaining%20Access.pdf> .

<sup>109</sup> Scanlan, « Is Parachute Capability Still Relevant to Modern Expeditionary Operations? », p. 38.

Une idée bien rependue repose sur le fait que le parachutiste est le plus vulnérable lors de sa descente.<sup>110</sup> Ce concept de vulnérabilité ne repose pas uniquement sur l'aéronef qui le transporte, mais également sur la notion physique de l'élément même.<sup>111</sup> Les commandants auront toujours à composer avec une vulnérabilité passagère de quelques secondes versus le bénéfice d'un positionnement stratégique d'un millier de parachutistes en quelques instants. Pourtant, en Afghanistan, le largage de deux compagnies a été couronné de succès, et ce en dépit d'avoir été exécuté dans un environnement de défense aérienne hostile.<sup>112</sup> En mars 2003, la 173rd Airborne Brigade (173rd AB) a conduit une des plus importantes opérations aéroportées en ce début du 21e siècle. L'opération s'est déroulée sur la piste d'atterrissage de Bashur dans le nord de l'Irak. Bien que des éléments des forces spéciales fussent déjà positionnés, le saut s'est déroulé dans un environnement hostile obligeant les C-17 à plonger de 9000 mètres à 180 mètres. Étonnement, près de 1000 parachutistes ont été largués en seulement 58 secondes.<sup>113</sup>

Soixante ans plus tôt, certaines sources alliées revendiquaient avoir abattu plusieurs *Fallschirmjagers* pendant les parachutages, mais en fait, tout ceci est véhiculé au sein du folklore hollywoodien puisque des essais ont été conduits à ce sujet. Même sur une courte distance d'à peine 150 mètres, un tireur d'élite a pris en moyenne 340

---

<sup>110</sup> Peter D. Antill : *Crete 1941 : Germany's lightning airborne assault*, (New-York, Osprey publishing, 2005), p. 40.

<sup>111</sup> Janes « L'avenir des forces aéroportées du Canada : partie 1 », p. 53.

<sup>112</sup> David M.G. Beatty, « L'avenir des opérations de parachutages », *Le Journal de l'Armée canadienne*, Vol.5, n°3 (automne 2005), consulté le 5 février 2013, p. 63.

[http://www.army.forces.gc.ca/caj/documents/vol\\_05/iss\\_3/CAJ\\_vol5.3\\_full\\_f.pdf](http://www.army.forces.gc.ca/caj/documents/vol_05/iss_3/CAJ_vol5.3_full_f.pdf) .

<sup>113</sup> E.J., Degen, et al., « On point : The US Army in the Ops Iraki Freedom », Study Group, Washington D.C., 2004, p. 227-229, consulté le 25 janvier 2013,

<http://usacac.army.mil/cac2/cgsc/carl/download/csipubs/OnPointI.pdf> .

cartouches afin d'atteindre une cible lors d'une descente en parachute. Le même essai, toujours avec un *tireur d'élite*, à 300 mètres, a pris à celui-ci 1708 cartouches afin de finalement atteindre la cible lors d'une descente en parachute.<sup>114</sup>

Il suffit de côtoyer quelques militaires pour s'apercevoir avec stupéfaction que bien des légendes urbaines continuent de miner intentionnellement la capacité aéroportée. Une perception populaire se répand toujours à l'effet que le taux de blessures associé à un saut en opération soit important. D'ailleurs, l'auteur de *The Airborne Illusion: Institutions and the Evolution of Postwar Airborne Forces* appuie cette légende urbaine:

Later, in 1989, 5,000 Rangers and paratroops jumped into Panama to face a weak Panamanian Defense Force denuded of surface-to-air missiles, radar-guided anti-aircraft guns and tanks. During this operation, only 1,700 troops or 34 percent of the total airborne force jumped behind enemy lines. The remaining 3,300 paratroopers of the 1st Brigade, 82nd Airborne Division parachuted near an airport, which was already in American hands. As always, paratroop casualties were disproportionate during the invasion of Panama. Altogether paratroops and Rangers comprised 19 percent of the force committed to Panama, they suffered 42 percent of the casualties.<sup>115</sup>

En réalité, il faut comparer les parachutistes avec des parachutistes et des *marines* avec des *marines* puisque la nature de leur travail respectif ne se déroule pas dans le même environnement, ni avec le même niveau de risque. Mettre le pied sur une plage sablonneuse, face à un niveau de menace comparable, ne comporte pas le même risque de blessures qu'une descente en parachute avec 40 kg d'équipement, à une vitesse de

---

<sup>114</sup> Antill : *Crete 1941 : Germany's lightning airborne assault*, p. 40.

<sup>115</sup> DeVore, « *The Airborne Illusion: Institutions and the Evolution of Postwar Airborne Forces* », p. 28.

descente sous voile de plus de 23 pieds seconde, sur un sol parfois accidenté. En vérité, des 5000 parachutistes et Rangers qui ont sauté au Panama, 105 des 137 blessés, l'ont été en conséquence directe des sauts, ce qui représente à peine 2% de pertes totales.<sup>116</sup> Une autre source de la même opération maintien que « During the airdrops, casualties and errors were fairly minimal. There were approximately 50 injuries as a result of the airdrops ». <sup>117</sup> Il est légitime de croire que le taux de blessures lors de sauts en parachute au CFLAWC soit élevé, mais il faut mettre le tout en perspective puisqu'il s'agit d'un centre de formation où la majorité des parachutistes sont des apprentis qui expérimentent leurs premiers sauts et atterrissages en parachute. Or, les chiffres démontrent, qu'en vérité, le taux de blessures associé à ce mode d'insertion se situe autour de 0.5%. <sup>118</sup> En somme, la science du parachutage s'est améliorée au point où le taux de blessures au sein d'une force larguée se situe maintenant à 0.5 %, et ce « en dépit de la vantardise de certains et de la méconnaissance des autres qui ont essentiellement comme projet de perpétuer de manière bien égoïste le mythe du danger associé aux sauts en parachute ». <sup>119</sup>

Au 21<sup>e</sup> siècle, contrairement à l'époque de l'invasion du Panama en 1989, la moyenne des blessures reliées aux sauts en parachute depuis l'intronisation du parachute

---

<sup>116</sup> Gordon Rottman, *Panama, 1989-90*, (London: Osprey, 1991), p. 53-54.

<sup>117</sup> Cathcart, « Airborne operations », p. 8.

<http://cgsc.contentdm.oclc.org/cdm/singleitem/collection/p15040coll2/id/41/rec/1>

<sup>118</sup> Rickard, « Recours aux forces aéroportées dans la guerre asymétrique moderne ». Il est à noter que le 1er Bataillon, The Parachute Regiment, a suivi un cycle d'entraînement intensif en 2001. Après un déploiement opérationnel en Irlande du Nord, ces para ont réalisé au Kenya un exercice majeur qui incluait des sauts en parachute et un entraînement à la guerre dans la jungle. Par la suite, afin de bien saisir le haut niveau opérationnel des membres de cette unité, ces derniers ont pris part à un exercice aventureux des plus exigeant qui mettait le courage à l'épreuve afin d'accroître le moral ainsi que la cohésion de ses membres.

<sup>119</sup> Beatty, « L'avenir des opérations de parachutages », p. 62.

T-11 par exemple, demeure aussi bas que 1% des pertes.<sup>120</sup> À titre d'exemple, dans un article traitant de l'Armée rhodésienne, il est rapporté que ces derniers ont effectué des sauts d'un appareil Dakota, avec parachutes ronds à ouverture automatique sous un plafond aussi bas que 300 pieds (ne laissant que quelques secondes aux parachutistes pour réagir aux mauvaises fonctions partielles et atterrir). Néanmoins, le nombre de blessures expérimentées dans le cadre de ces opérations est demeuré à moins de 1% tout au cours du conflit.<sup>121</sup>

La vulnérabilité des troupes aéroportées est donc uniquement propre à leur nature légère puisque les « Airborne soldiers are very lightly armed. As a consequence, they are vulnerable to even piecemeal attacks by armor, either tanks or APCs». <sup>122</sup> À vrai dire, elles sont vulnérables au même titre que toutes les autres unités d'infanterie légères de ce monde, sans plus, sans moins.<sup>123</sup> Ceci conduit au prochain point quant à la vulnérabilité face aux blindés ennemis.

Ce défi en ressources est propre aux troupes de l'OTAN, puisque depuis l'époque de la Guerre froide, les pays de l'ancien pacte de Varsovie détenaient une capacité de blindés légers importants au sein de leurs unités aéroportées afin de pallier à cette vulnérabilité et faible *firepower*.<sup>124</sup> Ceci est par ailleurs une des innovations que la Russie a apportée à la conceptualisation de l'emploi des forces aéroportées, et ce, dès le début de

---

<sup>120</sup> Scanlan, « Is Parachute Capability Still Relevant to Modern Expeditionary Operations? », p. 44,

<sup>121</sup> Beatty, « L'avenir des opérations de parachutages », p. 65.

<sup>122</sup> Cathcart & al, « Airborne operations », p. 4.

<sup>123</sup> Virgil, Ney, « Évolution of the U.S. Army Divisions 1939-1968 », p. 49, consulté le 2 février 2013, combat operations research group, Virginia, 1969, <http://www.dtic.mil/dtic/tr/fulltext/u2/697844.pdf> .

<sup>124</sup> RiaNovosti, « Russia to commission BMD-4m Airborne vehicles in 2013 », consulté le 8 février 2013, [http://en.rian.ru/military\\_news/20121227/178437013.html](http://en.rian.ru/military_news/20121227/178437013.html) .

la Guerre froide. Plus près de nous, afin de pallier à ce déficit depuis la mise au rancart du véhicule blindé aérotransportable *Sheridan*, suivant le déploiement de troupes aéroportées au sein d'une mission de paix en Haïti en 1994, l'Armée américaine est actuellement en pleine conception d'un nouveau véhicule blindé parachutable.<sup>125</sup> Il est important de souligner ici que la Chine, qui a par ailleurs des intérêts face aux ressources naturelles disponibles en Arctique, peut dorénavant se projeter stratégiquement à l'aide d'une force aéroportée considérable. La Chine est le troisième joueur en importance à ce sujet puisque les forces aéroportées de l'Armée de libération du peuple ont réalisé des avancées technologiques importantes dans le développement quant à leur capacité de parachuter un véhicule de combat qui ajouterait ainsi une robustesse considérable aux troupes aéroportées.<sup>126</sup>

Une autre idée bien répandue veut que les troupes aéroportées d'aujourd'hui, comme autrefois, soient toujours victimes d'une constante imprécision du parachutage. Dans l'édition de mars 1988 du magazine *Soldier of Fortune : Airborne Forces aren't practical* d'Andrew Funk, il est question que de l'excellente notoriété de l'aviation pour larguer les troupes au mauvais endroit.<sup>127</sup> Ce qui, avec les appareils de navigation modernes, apparaît s'être amélioré grandement depuis la SGM. À ce propos, lors du Jour-J de juin 1944, chacune des zones d'atterrissage ou de largage (LZ/DZ) ne disposait pas

---

<sup>125</sup> Kelsey, D. Atherton, « [U.S. Army Starts Planning For An Armored Vehicle That Skydives](http://www.popsci.com/technology/article/2013-02/armor-above) », consulté le 1 mars 2013, <http://www.popsci.com/technology/article/2013-02/armor-above> .  
/Global Security, « M8 Armored gun system », consulté le 22 janvier 2013, <http://www.globalsecurity.org/military/systems/ground/m8-ags.htm> .

<sup>126</sup> Zhang Li and Li Guowen, « Chinese PLA airborne force developed into 'flight group army » , consulté le 1 mars 2013, <http://english.peopledaily.com.cn/90786/7878907.html> .

<sup>127</sup> Andrew Funk, *Soldier of fortune: Airborne forces aren't practical*, extrait de *Soldier of fortune*, mars 1988, p. 33.

d'un contrôleur de LZ/DZ sur place avec la collaboration des *Pathfinders* (le tout, muni d'un système de communication radio fiable et fonctionnelle). Plus de 40 ans plus tard, lors de l'*Opération Juste Cause* en décembre 1989, un seul largage s'est terminé dans un marais hors du LZ/DZ. Néanmoins, l'auteur maintient que « s'ils sont largués sur une telle largeur que la réorganisation devient extrêmement difficile ». <sup>128</sup> C'est vrai avec des parachutistes novices, mais fort possiblement réduits radicalement avec des parachutistes d'expériences.

De plus, ce n'est pas autant l'expérience que la force des vents qui déterminent l'étendue du largage. Tant en Normandie qu'en Crète, beaucoup exécutaient et expérimentaient leurs premiers sauts. Ils n'avaient donc pas le réflexe naturel ou l'expérience de prendre simplement les tractions nécessaires afin de réduire la dérive. Également, un saut à 150 mètres d'altitude, tant à Dien-Bien-Phu qu'à Port-Saïd en 1956, dont les quelques secondes suffisaient à peine pour le déploiement de la voilure, réduisait considérablement les risques de dérive ou la résultante d'avoir des troupes éparpillées sur le DZ. Les chiffres démontrent que 670 *paras* réussirent quand même à atterrir sur un DZ de 350 par 800 mètres. <sup>129</sup> Il est futile d'imaginer de grandes dispersions pour une descente de moins de 30 secondes <sup>130</sup> bien que beaucoup de membres du *3rd Battalton Parachute group* étaient des novices lors du largage sur le canal Suez de novembre 1956. <sup>131</sup> La répartition du largage sur un autre LZ/DZ s'est néanmoins faite sur 1.6 km de profondeur par seulement 800 mètres de largeur. Uniquement 10 à 15 % avaient

---

<sup>128</sup> *Ibid.*

<sup>129</sup> Sergent, *Histoire mondiale des parachutistes*, p.264.

<sup>130</sup> Rickard, « Recours aux forces aéroportées dans la guerre asymétrique moderne », p. 116.

<sup>131</sup> Airborne Assault, 3rd Bataillon Parachute Regiment, <http://www.paradata.org.uk/units/3rd-battalion-parachute-regiment-3-para>



l'expérience du combat.<sup>132</sup> Les 500 parachutistes de la 10e Division parachutiste fraîchement créée, ont aussi pris part à l'attaque. Ils ont exécuté le largage sous le feu ennemi, d'une altitude de 400 pieds dans une LZ/DZ de 800 mètres de profondeur et de 140 mètres de largeur.<sup>133</sup>

Le même auteur soutient aussi que les avions de transport sont si lents qu'ils ne peuvent éviter les systèmes de défense très rudimentaires des puissances du tiers-monde.<sup>134</sup> Il ajoute : « In training situations, unit leaders often can only rally half of their soldiers and hope the rest will show up the next day. »<sup>135</sup> Cependant, la technologie en navigation moderne permet maintenant aux appareils de voler si bas que la détection d'armes antiaériennes est souvent difficile et, peu importe les conditions météorologiques qui rendaient impossible le largage de parachutistes il n'y a pas si longtemps.<sup>136</sup> En fait, l'expérience en Afghanistan démontre que les armées du tiers-monde ne disposent pas, ou très peu, de capacité de vision nocturne alors que la majorité des opérations aéroportées se déroulent dorénavant de nuit. De plus, les paras sautent avec leur système de communication individuel, GPS ou boussole et, pour certains, des lunettes pour vision de nuit. Ils peuvent porter sur leur casque une mini lumière (strobe) aux fins d'identification individuelle pour les troupes ou aéronefs amis. Les points de rendez-vous sont également marqués par les éléments de reconnaissance souvent sur place et qui par ailleurs, ont déjà

---

<sup>132</sup> Rickard, « Recours aux forces aéroportées dans la guerre asymétrique moderne », p. 141. [http://www.army.forces.gc.ca/caj/documents/vol\\_07/iss\\_3/CAJ\\_vol7.3\\_13\\_f.pdf](http://www.army.forces.gc.ca/caj/documents/vol_07/iss_3/CAJ_vol7.3_13_f.pdf) .

<sup>133</sup> R. W. Rathbun, Major , « Operation Musketeer: A Military Success Ends in a Political Failure », Marine Corps Command and Staff College, 1984. Consulté le 24 janvier, <http://www.globalsecurity.org/military/library/report/1984/RRW.htm> .

<sup>134</sup> Funk, « Airborne forces aren't practical », p. 33.

<sup>135</sup> *Ibid.*, p. 30-35.

<sup>136</sup> Anderson, R.B., *America needs Devils in Baggy Pants*, extrait de *Soldier of fortune*, mars 1988.

marqué le DZ/LZ. Il est donc difficile de croire qu'aujourd'hui, 50% de l'unité ne puisse s'y retrouver! L'auteur de, *The employment of airborne (parachute) forces in modern asymmetrical warfare*, apporte de l'eau au moulin en affirmant que « A parachute company could probably re-assemble once on the ground within fifteen minutes. If they were outfitted with GPS, voice-activated communications and individual direction prompters, the assembly time would be reduced even further ». <sup>137</sup>

Lors de l'opération de la 173rd AB en Irak, le largage s'est déroulé dans les pires conditions imaginables avec un plafond très bas de 300 mètres, sans lune, sous une pluie battante qui a transformé le terrain en un amas de boue et ce dans un environnement hostile, bien que permissif. Conséquemment, certains éléments ont quand même été parachutés entre un et deux kilomètres avant ou au-delà de la zone de largage et ont pris toute la nuit afin de rejoindre leurs sous-unités. Par contre, dans ce contexte, la question de mobilité doit être également analysée puisque la densité de la boue était telle, qu'elle réduisait considérablement les mouvements à pied des parachutistes, de sorte qu'il est rapporté que certains avaient même rejoint leurs sous-unités sur un pied, car ils avaient « perdu une botte arrachée par la boue ». <sup>138</sup> N'importe qu'elle unité d'infanterie légère n'aurait progressé plus rapidement dans les mêmes conditions et encore moins si leur maintien en puissance aurait reposé sur un échelon fort en véhicule roue.

---

<sup>137</sup> Rickard, « Recours aux forces aéroportées dans la guerre asymétrique moderne », p. 116.

<sup>138</sup> Global security, « 173rd Airborne Brigade Team : Sky soldiers », consulté le 6 février 2013, <http://www.globalsecurity.org/military/agency/army/173abnbde.htm> .

La récente opération de combat menée par l'Armée française au Mali, *Opération Serval*, a démontré que l'absence de pistes d'atterrissage opérationnelles, n'offrait finalement qu'une seule option viable soit: de parachuter des troupes ou de l'équipement.<sup>139</sup> En réalité, le parachutage en Irak de la 173rd AB, afin de saisir une piste d'atterrissage, démontre en elle-même « the conventional pursuit of such operational objectives ». <sup>140</sup> À ce propos, l'actuel commandant de CFLAWC est un peu plus clair :

Detractors of the parachute capability will indicate that the airfields seize and hold concept is too predictable. However, given the superb ability of the CCI30J to land on small, austere airfields, this is substantially mitigated. An austere airfield does not limit a forces' options to the one airport marked on the tourist map. A straight roadway of at least 18.3m in width and 762m in length (or potentially shorter) can be used. Indeed, in arid regions, from Africa to the Arctic, austere airfields can be created in short order on featureless terrain with relatively few pieces of heavy equipment, and sometimes none at all.<sup>141</sup>

Le positionnement de la 173rd AB dans le nord de l'Irak a placé les défenseurs Irakiens devant un dilemme. Cette posture ancrée dans le dispositif de défense irakien a placé l'Armée ainsi que les logisticiens de l'Air Force face à un défi. Le maintien en puissance de la 173rd AB, ainsi que des unités blindées du 1-63 AR,<sup>142</sup> n'aurait jamais été

---

<sup>139</sup> Nation Presse, *Mali – Opération Serval : la Légion a sauté sur Tombouctou, une nouvelle guerre commence*, consulté le 15 février 2013, <http://www.nationspresse.info/mali-operation-serval-la-legion-a-saute-sur-tombouctou-une-nouvelle-guerre-commence/>.

La voix du Nord, *Opération Serval au Mali : le 2e REP saute sur Tombouctou*, consulté le 15 février 2013, <http://defense.blogs.lavoixdunord.fr/archive/2013/01/28/operation-serval-au-mali-le-2e-rep-saute-sur-tombouctou.html>.

<sup>140</sup> Scanlan, « Is Parachute Capability Still Relevant to Modern Expeditionary Operations? », p. 41.

<sup>141</sup> Lockhard, P.A., Lcol, Light Forces for Rapid Deployment and Theatre Entry, CFLAWC, 12 juin 2012, p. 3.

<sup>142</sup> 63rd Armor Regiment de la 1st Infantry Division de Rose Barracks, Allemagne.

comblé par un unique pont aérien alors que la demande en essence du 1-63 AR était significative. Heureusement, EUCOM, USAREUR, et la USAFE étaient familiers avec la région et des contrats négociés avec les Turques ont permis la livraison d'essence dans le nord de l'Irak.<sup>143</sup>

Ainsi, le maintien en puissance des forces aéroportées peut poser un problème vital. En fait, aucune caractéristique expéditionnaire ne peut être assignée à une force si elle n'est pas en mesure de faire une jonction, ou d'être maintenue en puissance, afin de procéder à ses opérations.<sup>144</sup> Les forces aéroportées doivent, quelques jours suivant leur largage, faire liaison avec des forces terrestres robustes ou elles seront mises rapidement en déroute ou détruites. Dans le cadre de l'invasion du Panama, *Op Juste Cause*, « Simply to keep the 82d AD alive after the third day would take all the cargo aircraft in the entire U. S. Air Force! »<sup>145</sup> En vérité, pour pratiquement toute la durée de l'opération soit : du déploiement en passant par son maintien en puissance, le *Military Airlift Command* (MAC) a dû recourir à l'appui de 24 escadres afin de conduire à bon port le transport de troupes, d'équipement et d'approvisionnement. « They conducted a total of III airlift missions to airdrop the strike forces, supplies, and equipment. MAC used C-141, C-130, C-5A, and C-22 aircraft to accomplish the mission ». <sup>146</sup>

---

<sup>143</sup> Degen, « On point : The US Army in the Ops Iraki Freedom », p. 230, <http://usacac.army.mil/cac2/cgsc/carl/download/csipubs/OnPointI.pdf> .

<sup>144</sup> Scanlan, « Is Parachute Capability Still Relevant to Modern Expeditionary Operations? », p. 42.

<sup>145</sup> Funk, « Airborne forces aren't practical », p. 35.

<sup>146</sup> Cathcart, & al, « Airborne operations », p. 8.

Heureusement, bien des choses ont évolué en aéronautique depuis les dernières décennies. Le maintien en puissance et le transport stratégique au Canada, comme ailleurs, a également fait des avancées importantes. L'arrivée de nouveaux appareils, tels que le CC-130 (J model) et le CC-177 au sein de l'Aviation royale canadienne par exemple, offre maintenant une capacité grandissante de livraison aérienne en matière de largage, ce qui augmente directement l'autonomie des troupes aéroportées classiques quant au support logistique pouvant être offert. À titre d'exemple récent, l'Armée autrichienne a conduit un exercice en 2010 avec le *3<sup>rd</sup> Battalion, The Royal Australian Regiment (3 RAR) Airborne Combat Team*, et la démonstration a été plus concluante sur cet aspect puisque « The recognised efficacy of simultaneous personnel and heavy drop insertion from C130 aircraft and the large increase in capability afforded by the C17 (particularly in the delivery of large engineer plant to open a damaged airfield) was demonstrated by [...] the Airborne Combat Team in 2010 ». <sup>147</sup>

Depuis 2007, les Forces canadiennes offraient déjà de la formation sur la livraison aérienne avec le système SHERPA. <sup>148</sup> La dernière décennie a aussi vu l'arrivée massive de l'emploi du GPS. Un système comme le SHERPA offre aux troupes au sol un réapprovisionnement rapide et précis, et ce à un coût minime. De plus, les troupes aéroportées au sol ne deviennent plus uniquement dépendantes du transport terrestre et même le positionnement d'aéronefs sur une zone d'atterrissage dangereuse n'est plus

---

<sup>147</sup> Scanlan, « Is Parachute Capability Still Relevant to Modern Expeditionary Operations? », p. 42.

<sup>148</sup> CASR, «*Sherpa* Precision Aerial Delivery System », consulté le 20 février 2013, <http://www.casr.ca/doc-acan-sherpa-parachute.htm> .

nécessaire.<sup>149</sup> À titre d'exemple, l'approvisionnement des troupes au contact dans un environnement multinational et coupé de leur approvisionnement comme lors de l'Opération MARKET-GARDEN en 1944, ne serait plus une limitation aussi critique. Cette méthode de livraison aérienne nécessite la présence d'un opérateur sur le terrain avec un besoin minimal. Cette nouvelle forme d'approvisionnement par air permettrait de soutenir des troupes aéroportées parachutées dans un environnement austère comme dans l'Arctique canadien ou à l'intérieur d'une nation hôte ne pouvant soutenir nos forces, et ce, dans tout le spectre des opérations. L'auteur de : *Is Parachute Capability Still Relevant to Modern Expeditionary Operations?*, avance que:

The capacity for a sizeable contingency force element to be launched from strategic distances and landed by parachute on or near an objective (possibly an airfield denied by some expedient means) with its support weapons and immediate logistics delivered by aerial delivery platforms in the space of a few minutes is what makes conventional airborne forces a worthy investment. The option of employing both C-17 and C-130 type aircraft in a paratrooping role gives great flexibility.<sup>150</sup>

En 2009, le Bgén. (retraité) Ian Douglas, qui a commandé le RAC de 1982 à 1985, s'adressait à un groupe d'officiers de CFLAWC et rapportait, entre-autre, que le RAC avait déjà sauté en Arctique dont, un petit bulldozer, qui aussitôt largué au sol, s'était affairé à construire une piste d'atterrissage austère pour les CC-130.<sup>151</sup> Quelques heures plus tard, les CC-130 se posaient sur la piste d'atterrissage établissant ainsi une ligne de communication.

---

<sup>149</sup> Scanlan, « *Is Parachute Capability Still Relevant to Modern Expeditionary Operations?* », p. 42. <http://www.army.gov.au/Our-future/DARA/Our-publications/~media/Files/Our%20future/DARA%20Publications/AAJ/2012Summer/Parachute-Capability-AAJ-Vol9-No3-Summer-2012.pdf>

<sup>150</sup> *Ibid.*, p. 52.

<sup>151</sup> L'auteur, alors CmdtA et IC de CFLAWC était présent avec le Bgén (r) I. Douglas.

Il y aura toujours des détracteurs pour avancer que les expériences aéroportées passées démontrent que le coût en équipement et en nombre ne justifie pas le maintien d'opérations aéroportées d'envergure.<sup>152</sup> En fait, pour Andrew Funk, les divisions aéroportées ne sont tout simplement pas pratiques. Pourtant, pour ne nommer que ceux-là, outre les Américains, les Britanniques, les Allemands ou les Français qui à eux seuls continuent de maintenir une capacité aéroportée forte de 9000 militaires, et ce tout en conduisant au minimum 9 descentes annuellement.<sup>153</sup> La Russie maintient toujours 32 000 parachutistes répartis au sein de 4 divisions de parachutistes, d'une brigade d'assaut aéroportée ainsi que d'un régiment de reconnaissance de forces spéciales.<sup>154</sup> Il sera question de la Russie à la dernière section qui souhaite dorénavant donner une orientation aéroportée à ses nouvelles unités de combat destinées à la défense de l'Arctique. La Chine, quant à elle détient un Corps aéroporté. Certaines sources rapportent qu'une de ses divisions aéroportées, forte de 10 000 hommes, a déjà été transportée au Tibet en moins de 48h en 1988.<sup>155</sup>

Rod Paschall, un officier des forces spéciales et ancien commandant du *Delta Force*, avance que : « There are two good reasons to reduce reliance on parachute

---

<sup>152</sup> Funk, « Airborne forces aren't practical », p. 31.

<sup>153</sup> David Benest, « A British Parachuting Capability », *The Journal of Military Operations*, Vol. 1, n° 1, 2012, p. 26., consulté le 15 février 2013, [http://rh3res.unblog.fr/files/2012/11/military\\_operations\\_issue\\_1.pdf](http://rh3res.unblog.fr/files/2012/11/military_operations_issue_1.pdf).

<sup>154</sup> RiaNovosti, « Russia to create Arctic troops - defense minister », consulté le 11 janvier 2013, [http://en.rian.ru/military\\_news/20110701/164952606.html](http://en.rian.ru/military_news/20110701/164952606.html).

<sup>155</sup> Global security, «15th Airborne Corps », consulté le 3 mars 2013, <http://www.globalsecurity.org/military/world/china/15abn-corps.htm>.

infiltration in the 1990s and beyond. »<sup>156</sup> En plus d'appuyer l'argument d'Andrew Funk, il précise que : « After the drop, the troops must engage in extensive ground movement to reach their target. Also, at the time of the drop or even before, the aircraft must rise to an altitude easily identifiable on radar. This pinpoints the location of the drop and eliminates the element of surprise ». <sup>157</sup> Il soutient aussi que ces problèmes compromettent la mission ainsi que les chances de survie sur le champ de bataille. Pourtant, lors de l'analyse de *l'Opération Juste Cause*, il est clair que ceci n'a joué aucun rôle sur l'une des plus imposantes opérations aéroportées des vingt-cinq dernières années, et ce, à une époque où tous les aéroports modernes, dont celui de Panama City, disposaient de tous les radars nécessaires afin d'appuyer l'argumentation de ce spécialiste des forces spéciales. De plus, selon ses propres références américaines, le FM 100-5 2-22, affirme tout le contraire :

Airborne infantry units have the greatest capability for large-scale force projection operations. They rapidly deploy over great distances and conduct combined arms combat parachute or air landing assaults to seize and secure vital objectives. These units can be projected to virtually any objective area under almost any weather condition. Once on the ground, their capabilities and lethality are similar to other infantry units. <sup>158</sup>

Durant *l'Opération Castor* en Indochine en novembre 1953, la garnison de Dien Bien Phu est renforcée par le largage d'une brigade de parachutistes : 4545 parachutistes ainsi que 190 tons de matériel sont largués en 48 h. <sup>159</sup> Aujourd'hui, la capacité de transport stratégique a radicalement évolué au point de vue technologique, mais

---

<sup>156</sup> Cathcart, & al, « Airborne operations », p. 5.

<sup>157</sup> *Ibid.*

<sup>158</sup> US Army, « US Field Manual FM 100-5 », consulté le 17 décembre 2012, Ch. 2-22, <http://www.fprado.com/armorsite/US-Field-Manuals/FM-100-5-Operations.pdf>.

<sup>159</sup> Horn, & al, *Hook-up : The canadian airborne compendium*, p. 213.



également, au sein de cadres financiers de plus en plus restreints. Par contre, lors de l'*Opération Just Cause* abordée précédemment, l'importante pression exercée sur la capacité de transports stratégiques de l'aviation peut être qualifiée de limitation. Déployer toute la 82<sup>nd</sup> AD en une vague avait été un défi pour les Américains et déjà, à l'époque, la réalité de certaines limitations pointait à l'horizon. À ce propos, l'ouvrage intitulé *Airborne Ops* de Jeff Cathcart et al, relate précisément cette réalité contemporaine :

“Currently, nearly half of the C-141 transport planes in the inventory are grounded for maintenance” (El Paso Times). In the same paper General Joseph Hoar, Commander, CENTCOM, states, "Airlift in this country is broken right now." Loren Thompson, Georgetown University, points out that airlift is not crucial except in the early stages of war. This is when airborne forces might be most useful in establishing tactical and strategic advantage. Thompson is further quoted in the El Paso Times as saying, "It is widely recognized that the U. S. at present does not possess the airlift required in order to quickly respond to a range of potential regional conflicts." The question is whether we will provide the necessary airframes to make airborne operations work.<sup>160</sup>

Ce n'est plus une restriction généralisée en 2013 et encore moins face aux autres grands joueurs qui maintiennent toujours une capacité aéroportée. À titre d'exemple :

« Russia's military air transport force, has enough operational heavy transport aircraft to move one airborne division, manned at peacetime standards, in two-and-a-half lifts ».<sup>161</sup>

Le même raisonnement s'applique pour la Chine puisque cette dernière détient, depuis la

---

<sup>160</sup> Cathcart, & al, « Airborne operations », p. 14-15.

<sup>161</sup> Austin & Muraviev quoting Kedrov & Sokut, "Transportirovat diviziu za odin vyliot [To transport Division in One Take-Off], Nezavisimoe Voennoe Obozrenie, No.11, 1999, p.1, translation from Russia, p.243, 363, consulté le 13 janvier. [http://en.wikipedia.org/wiki/Russian\\_Airborne\\_Troops#cite\\_note-27](http://en.wikipedia.org/wiki/Russian_Airborne_Troops#cite_note-27) .

fin des années 1990, la capacité de déplacer 11000 parachutistes avec leur soutien intégral en blindés et en artillerie auto-propulsée.<sup>162</sup>

Rod Paschall maintient aussi que : « [...] air transport is the answer (helicopter or STOL) but that parachutes are too risky ». <sup>163</sup> À l'opposé, certains auteurs avancent que la 101st Airborne Division (101st AD), qui a un statut d'unité aéromobile, aurait, quant à la fragilité des opérations aéromobiles, perdues, ou endommagée 25% de ses appareils lors des opérations conduites contre la Garde Républicaine de Saddam Hussein.<sup>164</sup> À ce propos, c'est le Général Westmoreland qui, en 1969, décida de reconvertir la 101st AD en division aéromobile. À l'époque, l'hélicoptère devenait rapidement un moyen efficace et disponible au Viêt Nam et les opérations aéroportées devenaient rares, tout comme pour les Français en Algérie, qui, par ailleurs, innovent en ce domaine lors dudit conflit. Pourtant, Westmorland soutient que les parachutistes « ont fourni au commandement les possibilités d'intervention les plus diverses [...], mais si le besoin s'en était fait sentir, pour des attaques éloignées ou pour des assauts face à une force ennemie importante, comme à Khe Sanh, les troupes aéroportées auraient été indispensables ». <sup>165</sup>

---

<sup>162</sup> Global security, «15th Airborne Corps », <http://www.globalsecurity.org/military/world/china/15abn-corps.htm> .

<sup>163</sup> Cathcart, & al, « Airborne operations », p. 5.

<sup>164</sup> Histoire du monde, « 101<sup>e</sup> Division aéroportée », consulté le 3 janvier 2013, <http://www.histoiredumonde.net/101e-division-aerportee-Etats.html> .

<sup>165</sup> Sergent, *Histoire mondiale des parachutistes*, p. 261.

Le Lcol Andrew Jayne, dans son ouvrage intitulé: *L'avenir des forces aéroportées du Canada*, affirme que la capacité hélicoptérée a surclassé la capacité aéroportée, et ce principalement à cause de moyens de transport plus précis et efficace inhérents aux unités hélicoptérées. En somme, il dit que « la vitesse de déploiement est plus rapide avec l'emploi d'hélicoptères ainsi que leurs capacités supérieures à transporter du matériel et de l'équipement ». <sup>166</sup> Il est raisonnable de croire que ceci était valide à l'époque de la Guerre froide. Par contre, à la lumière des opérations aéroportées modernes, un certain nombre de facteurs donnent du poids à l'usage d'opérations de largage au détriment d'opérations hélicoptérées. <sup>167</sup> Il faut saisir la question d'autonomie et de charge utile. Un Hercules CC-130 J peut transporter 92 parachutistes sur une distance de 6852 km sans ravitaillement en vol. La distance est donc démesurée comparativement à l'autonomie normale des hélicoptères de transport tactique. David Benest, Colonel (r) British Army et commandant du *2nd Para* de 1994 à 1997 appuie ceci dans son article intitulé: *A British parachuting capability?:*

It is then wrongly presumed that helicopters might achieve greater precision. But Support helicopters (SH) are painfully slow in terms of tactical, let alone operational, reach and are therefore easy targets in themselves. SH also require large amounts of fuel and nowhere near replicate the capability of relatively fast tactical insertion of a massed combined arms combat force by fixed wing. And as was also seen in Vietnam, helicopters are hugely vulnerable to ground-air fire [...] As just one illustration of the capability gap, during my time as commanding officer of the parachute battalion, a company group was despatched from RAF Lyneham directly into Égypt by parachute insertion, refueled over

---

<sup>166</sup> Jayne, « L'avenir des forces aéroportées du Canada : partie 1 », p. 53.

<sup>167</sup> Beatty, « L'avenir des opérations de parachutages », p. 62.

Mediterranean Sea. A helicopter equivalent would have taken days to achieve the same mission.<sup>168</sup>

Tel que cité plus tôt, les chiffres parlent d'eux même avec le parachutage de la 173rd AB, qui en moins d'une minute a largué près de 1000 parachutistes. Essentiellement, « le parachutage à partir d'aéronef est plus rapide; il permet de livrer plus de puissance de combat et de réduire à des secondes seulement le délai d'exposition de l'appareil ». <sup>169</sup> La capacité de transport de parachutistes à bord d'hélicoptères est également beaucoup plus restreinte qu'en aéronef. Une compagnie de paras d'un des bataillons d'infanterie légère canadiens peut se déployer dans deux Hercules CC-130 J. Depuis l'acquisition de transporteur stratégique, le CC-177 *globemaster*, (et le C-141 StarLifter, dans un environnement multinational) peuvent transporter respectivement 102 et 164 parachutistes.<sup>170</sup> Les Russes, jouissent quant à eux, du AN-124 Condor qui a une capacité de transporter 320 parachutistes.<sup>171</sup>

Des propos opposés reposant sur des faits historiques décrivant des technologies de l'époque de la télévision en noir et blanc ne sont plus valides, car les troupes aéroportées modernes ont radicalement augmenté leur mobilité à travers l'évolution récente de l'aéronautique. Le Canada dispose maintenant de 17x CC130J ainsi que de 4x

---

<sup>168</sup> Benest, « The journal of military operations : A British parachuting capability? »,p.26, [http://rh3res.unblog.fr/files/2012/11/military\\_operations\\_issue\\_1.pdf](http://rh3res.unblog.fr/files/2012/11/military_operations_issue_1.pdf) .

<sup>169</sup> Beatty,« *L'avenir des opérations de parachutages* p. 62.

<sup>170</sup> Rickard, « Recours aux forces aéroportées dans la guerre asymétrique moderne », p. 117.

<sup>171</sup> Kazmiersky, « United States Army Power Projection In The 21st Century: The Conventional Airborne Forces must be modernized to meet Army's strategic requirements and the nation's future threats », p. 48.

CC177.<sup>172</sup> Donc, le Canada possède maintenant toutes les ressources nécessaires afin de conduire un *Force Entry* dans un environnement de menace moyenne, et ce, en toute autonomie.

De plus, les hélicoptères sont plus bruyants que les avions et échangent donc ainsi l'élément de surprise contre leur mobilité, ce qui est en pleine violation du principe le plus fondamental des opérations aéroportées.<sup>173</sup> La vulnérabilité des hélicoptères, même contre les armes légères, est aussi un handicap majeur. « The United States lost some 5000 helicopters in Vietnam, mostly to small-arms fire. They clearly telegraphed operations ». <sup>174</sup> L'appui-feu rapproché offert par les hélicoptères n'est pas plus reluisant. En juillet 1965 au Viêt Nam, la 173rd AB a procédé à des opérations d'assauts aériens conjugués avec le *1st Battalion, Royal Australian Regiment*. Parmi les 1494 sorties en support rapproché à l'opération, 66 Viêt-Cong furent tués. Ce qui signifie 1 Viêt-Cong tué pour 26,7 sorties.<sup>175</sup>

Bien que deux auteurs militaires américains reconnaissent les limitations de la capacité aéroportée, « Hessman and Schemer concluded that it still had redeeming value since it possessed greater strategic mobility and flexibility, and it effected a greater

---

<sup>172</sup> Lockhard, *Light Forces for Rapid Deployment and Theatre Entry*, p. 2.

<sup>173</sup> Ministère de la défense nationale, *B-GL-300-002/FP-000, Opérations terrestres*, p. 8-6.

<sup>174</sup> Rickard, « Recours aux forces aéroportées dans la guerre asymétrique moderne », p. 117.  
[http://www.army.forces.gc.ca/caj/documents/vol\\_07/iss\\_3/CAJ\\_vol7.3\\_13\\_f.pdf](http://www.army.forces.gc.ca/caj/documents/vol_07/iss_3/CAJ_vol7.3_13_f.pdf) .

<sup>175</sup> *Ibid.*, p. 123.

psychological impact on the enemy than the airmobile division. »<sup>176</sup> Bien qu'il soit vrai d'admettre que les hélicoptères possèdent un atout en soi quant à leur capacité d'évacuer rapidement les blessés ou d'extraire les troupes, « The days of parachute capability will fade when vertical takeoff aircraft have an endurance which is comparable to the CC-130J, and the CF has acquired them. However until then, the parachute option remains a viable, and in the Canadian context a necessary option ».<sup>177</sup>

Un autre défi auquel les opérations aéroportées sont confrontées est le besoin constant de recueillir le renseignement touchant la Zone d'opérations, voir bien au-delà. Les expériences de la SGM ont démontré la sensibilité de cet élément fondamental des opérations offensives.<sup>178</sup> De l'information périmée ou fausse peut mener rapidement à la débâcle envers les espoirs de réussite d'une force aéroportée légèrement armée.<sup>179</sup> Marc DeVore dans son ouvrage intitulé *The Airborne Illusion: Institutions and the Evolution of Postwar Airborne Forces*, souligne que :

Before attacking Crete in 1941, Admiral Canaris, chief of German intelligence, assured the armed forces that few enemy soldiers remained on the island and that the governor of the island and all of its notables would greet the Germans with open arms. Instead, 40,000 well-armed British and

---

<sup>176</sup> James R, Lunsford, « Keeping the airborne division a viable forces », (mémoire de maîtrise, US Army command and general staff college, 1993), p. 16, consulté le 7 décembre 2012, <http://cgsc.contentdm.oclc.org/cdm/singleitem/collection/p4013coll2/id/1217/rec/7> .

<sup>177</sup> Lockhard, *Light Forces for Rapid Deployment and Theatre Entry*, p. 9.

<sup>178</sup> Ministère de la défense nationale, B-GL-300-002/FP-000, Opérations terrestres, p. 7-21.

<sup>179</sup> DeVore, « The Airborne Illusion: Institutions and the Evolution of Postwar Airborne Forces », p. 4.

Commonwealth forces were available to inflict 6,650 casualties on the Germans.<sup>180</sup>

En fait, les chiffres initiaux issus du renseignement, établissaient qu'à 12 000 le nombre de défenseurs Alliés sur l'île et c'est dans ce contexte que l'option aéroportée a été sélectionnée. L'auteur a raison sur toute la ligne, puisque la collecte et l'analyse d'information par le renseignement allemand ont été d'une incapacité marquante et reliée directement au grand nombre de pertes du côté allemand lors de l'opération. La capacité aéroportée a peu à voir avec la victoire à l'arraché des troupes allemandes lors de l'opération *Merkur* en Crète puisque c'est au renseignement allemand à qui revient une grande part des difficultés rencontrées. Pourtant, cet exemple historique est cité à outrance et d'ailleurs, la littérature abonde en ce sens. Souvent l'importance porte sur les 6650 pertes du côté allemand afin de bien établir une corrélation entre cette victoire à l'arraché et le choix, ou le risque, de conduire une opération aéroportée avec toutes les limitations qui lui sont intrinsèques. Les faits démontrent que, depuis la fin d'avril de la même année, le renseignement britannique, à travers *Ultra* à Bletchley Park,<sup>181</sup> avait décodé les grandes lignes de l'Opération *Merkur* en Crète : les Britanniques connaissaient la nature de l'opération, à savoir qu'il s'agissait d'une opération aéroportée. Ces derniers avaient obtenu les objectifs allemands quant à la capture des aérodromes, ainsi que la nature du maintien en puissance qui allait s'articuler principalement autour d'un pont aérien dans les premières heures. Ces derniers allaient obtenir davantage d'information

---

<sup>180</sup> *Ibid.*

<sup>181</sup> À Bletchley Park, le gouvernement britannique a localisé au nord de Londres, un petit groupe de *code breakers* utilisant une technique de décryptage de messages encodés par les forces allemandes qui opérait la machine *Enigma* et ses variantes au cours de la SGM.  
<http://www.britannica.com/EBchecked/topic/613385/Ultra> .

alors qu'un BF110 allait s'écraser au Soudan, contenant dans ses entrailles la carte de l'Opération Merkur ainsi que les ordres détaillés pour le 3<sup>e</sup> Régiment de *Fallschirmjager*.<sup>182</sup> Comment les Britanniques allaient prioriser ces informations est un autre débat. Néanmoins, la réussite d'une opération, déjà compromise quant à son secret, avant de franchir la ligne de départ, est condamnée à l'échec, et ce, peu importe sa nature. Il n'y a guère de difficulté à battre un adversaire aux échecs si l'on connaît d'avance ses 10 premiers coups suivant son ouverture! Il serait ainsi superflu de blâmer un emploi inapproprié de ses cavaliers par exemple.

Un autre fait important quant à l'échec du renseignement puisqu'en 1943 sur la rivière Dniepr, le renseignement soviétique n'a pu détecter le mouvement d'une division entière de panzers allemands.<sup>183</sup> Lorsque trois brigades de parachutistes soviétiques ont été parachutées directement dans leur axe de progression, la moitié a été neutralisée en 24h alors que le reste a pris la fuite dans les forêts d'Ukraine.<sup>184</sup> Heureusement, l'imagerie satellite au 21<sup>e</sup> siècle, comme avec l'aide de *drones* nous permet d'éviter de semblables bavures alors que des troupes ennemies pourraient se situer aux abords d'un LZ/DZ. Les *drones* viennent, au 21<sup>e</sup> siècle, appuyer le travail des parachutistes, mais non pas substituer le rôle offert par la capacité aéroportée. L'échec Alliés dans la région de Eindhoven et Arnhem, en septembre 1944, est dû principalement au renseignement britannique qui n'a pu contenir, à la fois, les pressions faites par l'état-major de

---

<sup>182</sup> Antill, *Crete 1941 : Germany's lightning airborne assault*, p. 36.

<sup>183</sup> David, M. Glantz, « The Soviet Airborne experience », *Combat studies institute*, No. 4, 1984, P. 97, consulté le 27 décembre 2012, <http://www.cgsc.edu/carl/download/csipubs/glantz.pdf>.

<sup>184</sup> *Ibid.*, p. 103.



Montgomery quant au déroulement de l'opération (en dépit de photographies aériennes révélatrices, de l'information fournie par la résistance hollandaise ainsi que du décryptage de messages codés allemands), et analyser l'information clef afin de révéler la présence de deux divisions de panzers SS. L'échec du renseignement a donc conduit à la destruction de la 1<sup>e</sup> Division de parachutistes.<sup>185</sup>

Encore aujourd'hui, un renseignement imprécis quant à l'analyse de la géographie du terrain lors du cycle de planification opérationnelle par exemple, peut compromettre le déroulement d'une opération aéroportée. Lors de l'opération américaine *Op Just Cause* au Panama, l'équipement lourd et les véhicules blindés furent largués sur des sols poreux, ce qui a entraîné une perte considérable de mobilité et de *firepower* pour les forces aéroportées.<sup>186</sup> Néanmoins, la sécurité des troupes aéroportées n'a jamais été mise en cause car le largage massif de parachutistes à un moment précis a donné une suprématie indiscutable sur le terrain aux Américains. L'effet-choc a été tel, que le désir de combattre des forces panaméennes (PDF) a été aussitôt anéanti. En fait, « The PDF was essentially destroyed as a conventional fighting force and was not able to make the transition to a guerrilla army throughout the operation, if such was its intention. »<sup>187</sup>

La plus fondamentale limitation de la capacité aéroportée repose sur sa dépendance aux conditions météorologiques qui peuvent compromettre les opérations de

---

<sup>185</sup> DeVore, « The Airborne Illusion: Institutions and the Evolution of Postwar Airborne Forces », p.4

<sup>186</sup> Cathcart, & al, « Airborne operations », (mémoire de maîtrise, USAMSA, 1994), p. 8.

<sup>187</sup> *Ibid.*, p. 12-13.

cette nature.<sup>188</sup> L'opération menée en Irak en mars 2003 avec la 173rd AB, discutée précédemment, démontre ce principe puisque la météo a joué un rôle majeur dans la perte de mobilité des parachutistes lors du largage et du rassemblement au sol. À plus petite échelle, lors de l'*Opération Urgent Fury* en 1983, alors que les forces américaines envahissaient l'île de Grenade, quatre membres du *Naval Special Warfare Development Group* ont perdu la vie lors de l'insertion aéroportée dans des conditions extrêmes près des côtes de l'île.<sup>189</sup> Mais les déploiements amphibies ne sont-ils pas aussi assujettis aux mêmes caprices de mère nature?

Malgré ses limites, la capacité aéroportée est grandement défendue à travers le monde depuis la SGM, et la panoplie d'ouvrages qui s'y sont consacrés en témoigne.<sup>190</sup> La pertinence de la capacité aéroportée a été démontrée, et ce, surtout à cause de ses vertus de vitesse de déploiement, de mobilité, de capacité de projection stratégique ainsi que de haut niveau de préparation typique aux parachutistes. Encore plus essentielle est la composante intrinsèque aux opérations aéroportées quant à la volonté politique qui s'y rattache, de même que celle militaire qui repose également sur la compétence et l'appui inconditionnel de son commandant. L'échec des opérations n'a souvent pas été lié avec l'emploi de parachutistes, mais, au contraire, ces derniers sont parfois devenus victimes des circonstances ou, pire encore, de l'incompétence des officiers supérieurs au sein d'une planification opérationnelle qui, dans certains cas, pourraient être même qualifiée de

---

<sup>188</sup> Rickard, « Recours aux forces aéroportées dans la guerre asymétrique moderne », p. 132.

<sup>189</sup> Scanlan, « Is Parachute Capability Still Relevant to Modern Expeditionary Operations? », p. 44.

<sup>190</sup> Rickard, « Recours aux forces aéroportées dans la guerre asymétrique moderne », p. 130.

criminelle.<sup>191</sup> Un fait demeure quant à la disposition d'une capacité aéroportée puisque si le besoin se fait sentir, « a parachute capability is the quickest means and, more importantly, it's getting there with the right sufficient capability to be able to be decisive quickly ». <sup>192</sup>

Dans cette courte description des caractéristiques et limitations de la capacité aéroportée, au-delà des nomenclatures diverses propres à chaque pays, des missions et des ressources apparaît une constante qui demeure figée dans le temps soit: la valeur internationale du parachutiste. Comme le décrit bien Albert Merglen :

Cette valeur, constitué par la pratique intensive du sport, la maîtrise de soi et la volonté que suppose un saut en parachute, l'habitude des situations difficiles, l'exemple des chefs, la profonde camaraderie des unités et un indomptable esprit d'agressivité, est indispensable pour pouvoir mené de durs combats terrestres en prolongement des périlleux déplacements aériens. La spécialisation d'unités aéroportées, par suite de la difficulté des missions qui leur sont normales, augmente les capacités combattives de leurs personnels. Sur ce plan moral, encore plus important que le matériel, l'histoire du passé enseigne l'importance pour l'avenir, de continuer les traditions et les conceptions aéroportées.<sup>193</sup>

Malgré l'image négative que le RAC avait au milieu des années 1990, les paras canadiens étaient pour le Major-général Guy Tousignant,<sup>194</sup> « les meilleurs soldats que

---

<sup>191</sup> Glantz, « The Soviet Airborne experience », Combat studies institute, p. 109.

<sup>192</sup> *Frontline*, « Interview with General Erik K Shinseki », 1999, consulté le 8 février 2013, p. 44, <http://www.pbs.org/wgbh/pages/frontline/shows/future/interviews/shinseki.html> .

<sup>193</sup> Merglen, *Histoire et avenir des troupes aéroportées*, p. 192.

<sup>194</sup> Le Mgén Tousignant a remplacé le Major général Roméo Dallaire à titre de commandant de la force des Nations Unies au Rwanda en août 1995.

j'avais ». En fait disait-il : « Si on m'avait donné un bataillon complet de soldats du Régiment, j'aurais pu me rendre deux fois plus vite maître des quatre coins du Rwanda. De plus, leur capacité d'opérer de nuit a impressionné l'armée rwandaise. »<sup>195</sup>

Les dernières lignes ont démontré que l'emploi de la capacité aéroportée dans un monde contemporain sur le *spectre* des opérations est une option nécessaire aux opérations modernes. Bien que des opérations aéroportées d'envergures conduites en Crête, à Arnhem, en Normandie, en Égypte ou en Indochine ne soient pas garantes d'une vision future dans la conduite de telles opérations, les opérations conduites au Panama, en Irak, en Afghanistan ou tout récemment au Mali, prouvent, hors de tout doute, qu'une capacité aéroportée offre toujours aujourd'hui cette habilité qu'a une nation de se projeter stratégiquement afin d'insérer une force ou de l'équipement dans un endroit hostile, austère ou en région éloignée.<sup>196</sup>

Il a été également question du fait que l'obtention de la supériorité aérienne demande un effort important de la part de l'aviation tactique afin d'acquérir une protection ainsi que de mettre en déroute les capacités antiaériennes ennemies. Dans les préparatifs d'une opération aéroportée, l'aviation doit procéder à cette neutralisation avant que le parachutage puisse débuter. Néanmoins, dans tout le *spectre* des opérations,

---

<sup>195</sup> Bruce Wallace, « Fighting a Reputation: The Airborne fails to shake the disgrace of Somalia », Maclean's (janvier 30, 1995), p. 17. Tiré de Rickard, « Recours aux forces aéroportées dans la guerre asymétrique moderne », [http://www.army.forces.gc.ca/caj/documents/vol\\_07/iss\\_3/CAJ\\_vol7.3\\_13\\_f.pdf](http://www.army.forces.gc.ca/caj/documents/vol_07/iss_3/CAJ_vol7.3_13_f.pdf) .

<sup>196</sup> E, Jordaan, « An Airborne Capability for South Africa from a Special Operations Forces Perspective », *Scientia Militaria, South African Journal of Military Studies*, Vol. 40, No. 1, 2012, consulté le 7 février 2013, <http://www.ajol.info/index.php/smsajms/article/view/76990> .

tout comme l'Arctique canadien avec la saisie d'un APOD ou SPOD, le tout démontre que disposer d'une capacité aéroportée peut permettre de forger et poser les conditions de succès nécessaire pour les opérations de *follow-on force* comme atout essentiel.<sup>197</sup>

Il est important de se rappeler, tel qu'abordé dans la première section, que l'absence d'une menace ou d'un rôle crédibles dans le Nord signifiant ainsi qu'aucune ressource pour un rôle flou de défense de l'Arctique n'avait été assigné à l'époque du RAC semble prendre une nouvelle orientation avec les développements géo-politiques récents quant aux enjeux dans l'Arctique canadien. En fait, c'est l'absence d'un rôle plausible et distinct qu'a livré toute capacité aéroportée aux caprices de l'opportunisme politique par le passé. Bien que la surprise soit le principe fondamental dominant dans la conduite d'opérations aéroportées, *le Force Entry*, quant à elle demeure certainement sa capacité la plus pertinente dans un contexte moderne d'opérations multinationales ou dans un cadre de force expéditionnaire, et tout ceci, avec une météo favorable. Avec les questions de l'Arctique qui refont surface, est-il temps de reconvertir notre capacité de parachutage en lui donnant un rôle de capacité aéroportée désignée en ressources vitales afin que les forces aéroportées canadiennes puissent jouer un rôle unique dans un contexte d'opérations domestiques et expéditionnaires en ce début de 21<sup>e</sup> siècle?

---

<sup>197</sup> US Army Capabilities Integration Center, « *Gaining and Maintaining Access: An Army-Marine Concept* », p. 8, <http://www.defenseinnovationmarketplace.mil/resources/Army%20Marine%20Corp%20Gaining%20and%20Maintaining%20Access.pdf> .

« It is felt that the whole Mobile Strike Force to fulfill the role given it in the Emergency Plan for the Defence of Canada and the Canada – US Emergency Defence Plan should be airborne and trained for Arctic operations but as this would require tremendous airlift and, as the Brigade Group has the added commitment of retaining and developing the techniques of conventional warfare, a compromise is necessary ».<sup>198</sup>

Army Appréciation 1949

## **La capacité aéroportée canadienne au 21<sup>e</sup> siècle, dans une perspective domestique et expéditionnaire.**

C'est un secret de polichinelle, mais comme le disait le Premier Ministre Harper, « The government of the day disbanded the Airborne Regiment to avoid getting to the bottom of a particular incident ». <sup>199</sup> La question du besoin d'une capacité aéroportée au Canada n'a jamais été mise en cause lors de la décision en catimini de fermer le RAC pour des considérations politiques. En 2006, le gouvernement Harper annonçait qu'un gouvernement conservateur « would boost Canada's ability to project its values around the world with more military aircraft and a new airborne battalion ». <sup>200</sup> Le document produit par le Parti Conservateur intitulé *Canada First defence plan strategy* fait mention d'une proposition afin de mettre sur pieds un nouveau régiment aéroporté ainsi que 14 nouveaux bataillons de défense territoriale à travers le pays.<sup>201</sup> Néanmoins, l'espoir de voir renaître une telle capacité aéroportée à Trenton pour des motivations ou considérations politiques, ne mèneront à rien sinon au même destin qu'a connu le RAC

---

<sup>198</sup> Appréciation on the Employment of the Active Force Brigade in Defence of Canada, 7 november 1949, DHist, File 112.3M2 (d400) tiré de Bernd, Horn, *Bastard Sons*, p. 69.

<sup>199</sup> CBC News, « Tories would bring back airborne regiment », consulté le 25 janvier 2013, <http://www.cbc.ca/news/story/2005/12/13/elxn-harper-military.html> .

<sup>200</sup> *Ibid.*

<sup>201</sup> CBC News, « No need for new military units, says Hillier », consulté le 25 janvier 2013, <http://www.cbc.ca/news/canada/story/2007/07/25/hillier-cfunits.html> .

s'il n'y a l'émission d'une doctrine, des tactiques, techniques et procédures clairement définies.<sup>202</sup> Si une telle innovation ne reçoit pas un rôle et une mission claire dans l'arène des priorités du MDN, elle sera condamnée à récupérer les miettes de tables comme ses prédécesseurs suivant la SGM, c'est-à-dire, sans être réellement assigné à un rôle réel basé sur un besoin réel. Pour le Canada, ce rôle et besoin réel se retrouvent clairement inscrit dans le *Department of National Defence, Canadian Joint Task List. Task 4.2.3.*<sup>203</sup> Il s'agit explicitement de conduire, par des moyens aéroportés, amphibies et d'assauts aériens un *Force Entry*, tel qu'abordé dans les paragraphes précédents.

L'analyse de la présente section va planter le décor en vue de l'examen du rôle que des forces aéroportées canadiennes pourraient jouer dans le contexte expéditionnaire et domestique au 21<sup>e</sup> siècle. La conclusion que le Canada peut jouer un rôle sur le plan domestique et expéditionnaire reposant sur une *Force Entry* s'avérera une avenue possible. De plus, une capacité MAJAID revisitée s'imposera comme une alternative viable au plan domestique.

Comme n'importe quelle force de l'OTAN, il existe des rôles propres aux forces mécanisées ou légères, et le Canada ne devrait pas y échapper. Il subsiste des tâches pour lesquelles des bataillons et groupements tactiques mécanisés classiques ont été

---

<sup>202</sup> Pour plus de détails, consultez : LGen A.B. Leslie, *Land Forces Command Business Plan, Part I—SORP 2007*, (Chief of Land Staff: file 7000-1 (DLSP 4-3), 12 November 2006).

<sup>203</sup> Department of National Defence, Canadian Joint Task List. Task 4.2.3 is to "Conduct Forcible Entry: Airborne, Amphibious & Air Assault. To conduct operations to seize and hold a military lodgement in the face of armed opposition, to strike directly at enemy operational or strategic centre(s) of gravity, or to gain access into a theatre of operations/ JOA or for introducing decisive forces into the region. A joint force may be tasked to do this by airborne, amphibious, and./ or air assault in conjunction with other maritime, air, and special operations forces comprising the Joint Force. Annex E, Directorate of Operational Research (Joint) Research Note RN2001/16, December 2001 tiré de Lockard.

précisément développés. À l'opposé, une force légère, forte d'une composante aéroportée, ne serait-elle pas plus optimale dans un environnement propre à la nature de ses capacités? Par conséquent, un rôle de *Force Entry* est certainement viable à l'intérieur des capacités du Canada d'autant plus qu'une force légère à un rôle naturel inné « which is rapid deployment or terrain which inhibits the manoeuvre of mechanised forces and their integral transport ». <sup>204</sup> Ce rôle repose essentiellement sur des moyens aériens ou maritimes d'entrer unilatéralement dans une zone d'opération, contrairement à un déplacement terrestre, qui supposerait que les forces ont été préalablement repositionnées dans un pays connexe au cours d'un déplacement stratégique. La section précédente a fait la preuve que de procéder à un *Force Entry* fort en éléments hélicoptés est utopique. Il faut tenir compte que, du côté maritime, bien des pays ne jouissent pas d'un littoral ou d'eaux profondes à proximité. L'*Op Toucan*, en 1999-2000, ainsi que plus récemment en Haïti, dans le cadre de l'*Op Hestia*, ont tous deux démontré que le Canada ne dispose pas des ressources maritimes nécessaires afin de déplacer une telle force sauf, s'il le tout se déroule dans un contexte purement administratif. <sup>205</sup>

Il est essentiel d'ajouter que, bien qu'il soit vrai que dans les premières étapes de la Guerre froide, les unités aéroportées canadiennes se sont vu octroyer un rôle, à différentes échelles, purement de défense du Canada, il est également vrai d'affirmer que, l'un des pères de la création du RAC, le Gen J.V. Allard, a établi clairement dans ses

---

<sup>204</sup> Lockhard, *Light Forces for Rapid Deployment and Theatre Entry*, p. 1.

<sup>205</sup> Pour un complément à ce sujet, lire : Robert D. Bradford, Major, « Définition de la force de débarquement et de la force opérationnelle permanente de contingence de l'Armée de terre », consulté le 20 mars 2013, [http://www.army.forces.gc.ca/caj/documents/vol\\_08/iss\\_3/CAJ\\_vol8.3\\_09\\_f.pdf](http://www.army.forces.gc.ca/caj/documents/vol_08/iss_3/CAJ_vol8.3_09_f.pdf) et Canada. Ministère de la Défense nationale. *La sécurisation des frontières maritimes du Canada : Le cap donné par Point de mire*. Ottawa, ON: Chef d'état-major de la Force maritime, 2005.



mémoires, que le rôle premier du RAC en était un de *Force Entry*.<sup>206</sup> Ainsi, une capacité aéroportée revisitée en ce début de 21<sup>e</sup> siècle reposerait sur deux types de *Force Entry*, soient: expéditionnaire et domestique. Dans un contexte expéditionnaire, un *Force Entry* reposerait principalement sur deux piliers essentiels, les *non combattants evacuation* (NEO) et le *Theatre activation Team* (TAT).<sup>207</sup>

Néanmoins, plus de 40 ans après la création du RAC, le Général Rick Hillier déclarait en juillet 2007, que « We're meeting all the operational demands that we would possibly have to meet with an airborne capability right now, ». <sup>208</sup> En fait, il y a une nuance importante, puisqu'à titre d'exemple « The CA generated NEO capability does not currently have a [sic] Notice To Move which is consistent with the speed at which a situation is likely to occur, as demonstrated in Haiti in 2003, when CANSOF which does not have the NEO task, was forced to take it on ». <sup>209</sup>

Davantage criant, est la capacité opérationnelle des FC à soutenir son plan de contingence MAJAID, qui est dans son articulation, largement utopique.<sup>210</sup> Dans ce cadre domestique, la tâche MAJAID, attribuée à CFLAWC, est articulée principalement autour d'une force pouvant porter assistance à un incident aérien se déroulant dans

---

<sup>206</sup> J.V, Allard, Gén., *The Memoirs of General J.V. Allard*, (UBC, Vancouver 1998), p. 237 -238.

<sup>207</sup> « A NEO organisation is one which must have some capacity to enter an unstable environment with little to no assistance from the host nation. A TAT force up to Light Infantry Battle Group size, with a healthy mounted capability, would allow Canada to deploy rapidly and first among allies, should Canada aspire to mission lead status on a new mission ». Tiré de Lockhart.

<sup>208</sup> CBC news, « No need for new military units, says Hillier », consulté le 25 janvier 2013, <http://www.cbc.ca/news/canada/story/2007/07/25/hillier-cfunits.html> .

<sup>209</sup> Lockhart, *Light Forces for Rapid Deployment and Theatre Entry*, p. 9.

<sup>210</sup> L'auteur, alors commandant de la cie chargée de fournir le pers MAJAID à CFLAWC, a travaillé directement sur le développement d'un nouveau plan de contingence de 2008 à 2010.

l'Arctique canadien, et ce, basé sur un écrasement d'aéronef pouvant comporter potentiellement jusqu'à 320 victimes (blessées).<sup>211</sup> La composition s'articule autour de « two to four parachute-inserted SARTECHs, supported by parachute delivered loads of survival supplies and twelve Army parachutists who act as the general duties support to the SARTECHs on scene ». <sup>212</sup> Le commandant de CFLAWC ajoute également quant à la conceptualisation boiteuse:

CORA research indicates it will take up to three days for follow-on rotary wing support to reach parts of the Canadian North without pre-deployments to northern hubs. It is therefore not plausible that sixteen persons, even with literally tonnes of supplies would be able to keep all 320 injured alive. In an earlier version, the MAJAID plan was based upon a parachute sub-unit. Here the 320 number is more plausible, as even an under strength sub-unit of 60-80 soldiers would be an adequate number to feed and keep warm 320 people neither trained nor supplied to exist in our North.<sup>213</sup>

Par conséquent, un tel rôle octroyé à tour de rôle à une compagnie de parachutiste au sein de nos bataillons d'infanterie légère et constituée de plus de cent hommes serait plus réaliste. Une qualification mixte en voilures rondes et carrées à ouverture automatique (SLSC) serait une question résolue rapidement en trois semaines quant aux capacités de qualification de système d'instruction, et facile à maintenir pour les nouveaux arrivants aux compagnies désignées. Suivant un désastre aérien, une compagnie de parachutistes larguée en région isolée peut prendre soin de 320 blessés

---

<sup>211</sup> CONPLAN 10250/10 MAJAID, CF Response to a Major Air Disaster (MAJAID), dated 16Aug 2010, para 1 e.

<sup>212</sup> Lockhard, *Light Forces for Rapid Deployment and Theatre Entry*, p. 3.

<sup>213</sup> *Ibid.*, p. 4.

comparativement à une équipe solo de 16, et ce, même s'ils disposaient de ressources incomensurables en équipement de toutes sortes.<sup>214</sup>

En 2007, le Chef de la Défense ajoutait, « As well, every soldier posted to the new Canadian Special Operations regiment (CSOR/ROSC) is qualified as an airborne trooper ». <sup>215</sup> Encore une fois, il y a nuance: détenir la qualification de sauteur et avoir servi comme parachutiste dans une unité de paras sont deux choses différentes. Par exemple, les tactiques, techniques et procédures dans le cadre du cours de parachutiste de base sont peu enseignées à CFLAWC. De plus, CSOR utilise la capacité à voile carrée comme un moyen d'insertion, ce qui diffère dans la conduite d'une opération aéroportée avec *Mass Drop*. La qualification de parachutiste afin de se joindre au ROSC n'est pas un pré-requis afin de joindre ledit régiment alors que c'était le cas pour le RAC.<sup>216</sup> En 2010, CFLAWC consacrait toujours une série de cours de chute libre avec portion SLSC pour le ROSC afin de qualifier certains de ses membres qui ne détenaient aucune qualification à cet effet car le ROSC doit également composer avec ce manque de ressources pour ce type d'insertion. À l'opposé, l'expertise de certains de ses membres en chute libre est hautement convoitée. Dans un esprit de coopération, CFLAWC a initié d'enlever le pré-requis de parachutiste de base pour le cours parce que trop de jeunes membres de ROSC ne détenaient aucune qualification en ce sens et, avec raison, ne voyaient pas l'utilisation de la voile ronde comme moyen d'insertion. Ainsi, certains de ses membres ne pouvaient être sélectionnés directement sur les cours de parachutisme à voile carrées,

---

<sup>214</sup> Lockhard, *Light Forces for Rapid Deployment and Theatre Entry*, p. 3.

<sup>215</sup> CBC news, « No need for new military units, says Hillier », <http://www.cbc.ca/news/canada/story/2007/07/25/hillier-cfunits.html> .

<sup>216</sup> ROSC : « Conditions d'applications », <http://www.cansofcom-comfoscan.forces.gc.ca/ct/ssp-psps-fra.asp> .

nécessaires aux opérations spéciales, contrairement à la voilure ronde destinée aux largages de masses qui demeurent une tâche propre aux unités aéroportées. Donc, à l'intérieur de l'AC, il existe des rôles bien distincts puisque « both precision and mass parachute forces in Canada is clearly justified in tasks from GOC and by order of magnitude analysis, supportable within current resources and structures ». <sup>217</sup> En 2013, il n'y a dans l'ensemble des Forces canadiennes, qu'une petite capacité de parachutage, contrairement à une capacité aéroportée telle que définie précédemment dans ce document. Dans un même ordre d'idées, il est bien rependu que le CSOR aurait apparemment hérité du rôle du RAC. Pourtant, certains rôles et tâches ne lui incombent pas :

While similar skill sets to the above reside within CANSOF, it is unreasonable to assume that they will take on the land component role of theatre entry and theatre activation on behalf of the CA. Indeed, the task of NEO was designated to CANSOF in 2006, only to return to the CA in the same year due to tempo and capacity reasons within the FE concept of that command. Clearly the roles of strategic reconnaissance, mission advisory and direct action which reside in CANSOF will be inextricably linked to the expeditionary role outlined above. However, it is well beyond to the role and scope foresein for CANSOF to be Canada's theatre entry and theatre activation land component. <sup>218</sup>

Certains auteurs maintiennent que le CSOR « now provides something for motivated volunteers to aspire to achieve and it is unlikely that the Canadian Forces could generate appropriate numbers of suitable volunteers for two organizations of this type ». <sup>219</sup> Pourtant, le Lcol Lokhard fait la démonstration dans son document sur les forces légères, qu'une simple réorganisation sur la forme actuelle des 3 bataillons

---

<sup>217</sup> Lockhard, *Light Forces for Rapid Deployment and Theatre Entry*, p. 4.

<sup>218</sup> *Ibid.*, p. 6.

<sup>219</sup> Jayne, « L'avenir des forces aéroportées du Canada : partie 1 », p. 41.

d'infanterie légère et des positions désignées parachutistes au sein des brigades, permettrait d'obtenir et de maintenir une capacité aéroportée viable, et ce sans *establishment increase*.<sup>220</sup> Deux formations ont déjà fait leurs représentations afin de revoir à la hausse le nombre de positions de parachutistes allouées. En somme, il pourrait être simplement question de revoir plus sérieusement le rôle pathétique octroyé aux trois compagnies de parachutistes au sein des trois bataillons d'infanterie légers canadiens.

Les segments précédents soutiennent qu'une force aéroportée demeure pertinente, précisément dans un contexte où il y aurait un besoin urgent de déployer à très court préavis une force sur un terrain hostile, disposant de faibles infrastructures et pour lequel l'effet de surprise sera la clef de succès. Dans un contexte domestique, l'AC doit maintenir une sous-unité à haut niveau de préparation avec une capacité arctique.<sup>221</sup> Dans un environnement aussi incertain et imprédictible que l'Arctique canadien, une capacité aéroportée, dite classique, avec une capacité de largage de masse avec ouverture automatique, incluant une capacité de largage d'équipement lourd, offre aux Forces canadiennes des options qu'aucune autre capacité ne peut prétendre offrir aujourd'hui quant à l'effet recherché. Également, « A parachute capability provides a deterrent that can be used as an element of national power ». <sup>222</sup>À ce propos, dans le cadre de la *Global Response Force*, « the US Army maintains a brigade of the 82nd Airborne Division at 18 hours notice to move, for intervention anywhere in the world (artic included) for this

---

<sup>220</sup> Pour plus de détail sur le calcul, lire à ce sujet la démonstration faite par le Lcol P.A. Lockhard dans son document intitulé : *Light Forces for Rapid Deployment and Theatre Entry*.

<sup>221</sup> *Land Force Arctic Concept 2021*, dated 10 Jan 2011. Para 22 tiré de Lockhard.

<sup>222</sup> *Frontline*, « Interview with General Erik K Shinseki », p. 120, <http://www.pbs.org/wgbh/pages/frontline/shows/future/interviews/shinseki.html> .

purpose ». <sup>223</sup> Au Canada, chacune des compagnies para au sein des bataillons d'infanterie légère pourrait, à tour de rôle, maintenir un haut niveau de préparation afin d'appuyer les avants-gardes nationaux avec la capacité d'atteindre tous les secteurs de l'Arctique canadien dans un contexte MAJAIID ou au sein d'un concept de défense continentale. <sup>224</sup>

Les exemples historiques mentionnés précédemment démontrent que les unités aéroportées sont maintenues en état de préparation opérationnelle très élevée. Qui plus est, il n'est pas nécessaire de détenir de hautes études en finance pour comprendre que le coût pour ce type d'unité est bien en deçà de ce qu'il en coûte pour un équivalent mécanisé. Le maintien des compétences de nos pilotes quant à leurs heures de vol peut-être facilement synchronisé avec le besoin en sauts des parachutistes, également pour le maintien de la qualification tous les 90 jours, et ce, afin de diminuer radicalement les coûts associés aux besoins en aéronefs. « Au surplus, le cycle relatif à la procédure de combat est grandement diminué. La capacité de déployer rapidement une force d'importance n'importe où dans le monde est un élément stratégique crucial sur lequel nous pouvons miser ». <sup>225</sup>

---

<sup>223</sup> Globalsecurity.org : « 82nd Airborne Division, All American : America's Guard of Honor », <http://www.globalsecurity.org/military/agency/army/82abn.htm> .

<sup>224</sup> Lockhard, « Light Forces for Rapid Deployment and Theatre Entry », p. 5. Pour davantage d'information sur le périmètre de sécurité, lire à ce sujet : Roussel, Stéphane. « Le Canada et le périmètre de sécurité Nord-Américain », consulté le 25 octobre 2012, [http://www.pedc.uqam.ca/pdfs/Option\\_politique\\_avril\\_2002.pdf](http://www.pedc.uqam.ca/pdfs/Option_politique_avril_2002.pdf).

/Roussel, Stéphane. « Canada and the United-States: managing the security relationship », consulté le 23 octobre 2012, / <http://www.cdfai.org/PDF/Canada%20and%20United%20States%20Managing%20the%20Relationship.pdf>

/Roussel, Stéphane. « Homeland Defence et périmètre de sécurité : Quelles sont les conséquences pour le Canada ? Compte-rendu d'une conférence tenue au Collège Glendon le 25 mai 2001 », La politique étrangère canadienne, vol. 9, no. 1, automne 2001.

<sup>225</sup> Beatty, « L'avenir des opérations de parachutages », p. 63.

Donc, une nouvelle capacité aéroportée « assisted by aerial refuelling, can deploy over significant distances, manoeuvring to bypass obstacles and terrain to insert and achieve strategic and operational objectives ».<sup>226</sup> Pourtant, l'AC continue à balayer du revers de la main les opérations aéroportées alors qu'en fait, elles devraient être considérées comme une option viable offerte aux commandants. L'exemple décrit précédemment concernant les parachutages récents de *paras* Français au Mali<sup>227</sup> ou encore des opérations planifiées de parachutage comme en Afrique Centrale en 1997 avec le Royaume- Uni ou encore avec les Américains qui avaient prévu de sauter en parachute et de capturer l'aéroport de Kigali, au Rwanda<sup>228</sup> démontrent clairement qu'il y a un besoin criant sur tout le *spectre* des opérations.<sup>229</sup> Lors du déploiement du 3eR22eR en janvier 2010 en Haïti, dans le cadre de *l'Op Hestia*, les vérifications d'état-major nécessaires avaient été faites afin de parachuter la compagnie A dans la probabilité ou l'unique piste d'atterrissage identifiée aurait été trop endommagée suivant le tremblement de terre,<sup>230</sup> et ce, parce que le Canada « does not currently own sufficient sealift to put a unit level land task force into a foreign land in anything other than an administrative

---

<sup>226</sup> Scanlan, « Is Parachute Capability Still Relevant to Modern Expeditionary Operations? », p. 41.

<sup>227</sup> « Si deux compagnies peuvent avec succès être larguées dans une zone visée et remplir leur mission, ne pourrait-on pas parachuter un bataillon renforcé de quatre à cinq compagnies (y compris une compagnie de soutien) avec des ressources d'appui-feu et du matériel de communication intégré? Tous ces éléments peuvent être largués au moyen de 26 CC-130, avec une réserve de trois à quatre jours de fournitures logistiques. Un raid au niveau du bataillon nécessiterait beaucoup moins d'appareils. Voilà bien une capacité à la mesure de nos moyens, mais qu'on ne retient pas comme option ». Tiré de David Beatty.

<sup>228</sup> Beatty, « L'avenir des opérations de parachutages », p. 63.

<sup>229</sup> « Durant la guerre du Golfe de 1991, le Secrétaire de la défense, Dick Cheney, a proposé le largage de la 82e Division aéroportée sur des emplacements possibles de missiles Scud irakiens dans le désert occidental, à 500 milles du Koweït. Sa proposition a fini par être battue par le chef de l'état-major interarmes, le Général Colin Powell, et le commandant du CENTCOM, le Général Norman Schwarzkopf. Général Norman H. Schwarzkopf, Mémoires (Paris, Plon, 1992), 416. Même si aucun de ces plans n'a été exécuté, le fait qu'on y ait songé illustre parfaitement la valeur que nos alliés attribuent à de telles opérations. En janvier 2002, les États-Unis ont organisé une cérémonie pour marquer la remise en service d'une de ses unités de parachutistes, le Second Battalion (Airborne) 503rd Infantry ». Tiré de J.N. Rickard, p. 142.

<sup>230</sup> Entretien avec le major Frédérique Pruneau, commandant de la cie A du 3R22eR de l'époque.

manner ». <sup>231</sup> Dans ce contexte, et à l’instar des multiples exemples décrits au cours des lignes précédentes, il apparaît de plus en plus évident que « as a more dynamic and contested, less secure world emerges, there is a continued relevance for the vertical dimension of modern expeditionary operations ». <sup>232</sup>

La triste vérité est que nos leaders militaires et politiques canadiens n’ont jamais cru qu’une force aéroportée représentait une ressource nationale crédible. Le 1st Can Para Bn demeure, à ce jour, l’unique formation aéroportée canadienne ayant été employée dans son rôle original, alors que cette dernière était attachée à la 6th BAD durant le SGM. Les forces aéroportées sont précisément organisées, équipées et entraînées afin d’être principalement larguées par air dans un secteur et saisir rapidement un objectif. En somme, une force aéroportée est principalement mise en valeur par la surprise et la vitesse à laquelle elle peut se déployer. Elle offre une capacité de projection stratégique parfaite pour une opération telle que dans l’Arctique canadien. La différence principale entre le défunt RAC et le Régiment des opérations spéciales du Canada (ROSC), quant à l’identité para, est que, fondamentalement, tous les membres du RAC étaient des parachutistes œuvrant au sein d’une unité de para, ce qui n’est pas forcément vrai pour les membres du ROSC. En fait, le ROSC est la ressource de premier ordre pour les opérations irrégulières et non, pour les opérations aéroportées. Le ROSC n’a jamais eu à conduire des largages de masse, ni à veiller à la défense de l’Arctique canadien comme tâche primaire non plus. À ce propos, le largage de masse semble souvent mis aux

---

<sup>231</sup> Lockhard, *Light Forces for Rapid Deployment and Theatre Entry*, p. 2.

<sup>232</sup> Glantz, *A History of Soviet Airborne Forces*, p. 393.



oublies. Le Lcol Ewing soutenait il y a peu de temps que :

L'idée de reconstituer une capacité aéroportée associée à des largages massifs est déphasée par rapport aux réalités militaires, politiques et financières d'aujourd'hui et qu'elle ne tient pas compte des changements rapides survenus dans le domaine du parachutage. Il croit que l'avenir des forces de parachutistes au Canada réside dans l'insertion précise de petits groupes de soldats en vue de tâches particulières qui n'incluent pas nécessairement une intervention d'urgence dans l'Arctique ou les tâches aéroportées traditionnelles telles qu'une prise de possession par la force.<sup>233</sup>

Mais les dernières lignes démontrent que le besoin existe toujours. Ceci implique donc de revisiter la capacité de parachutage au sein des bataillons d'infanterie légère, incluant certains de leurs éléments attachés, ainsi que les ressources allouées. Le tout devrait s'articuler autour d'une doctrine opérationnelle afin d'employer convenablement cette capacité aéroportée au sein du *Managed Readiness Plan*.

Néanmoins, certaines indications semblent arborer qu'il existe possiblement un désir de changement. Le 4 décembre 2012, alors que le *Joint Strategic Airdrop Oversight Committee* (JSAOC) présidé par un Mgén de l'Armée et un autre de l'Aviation se réunissait, le besoin au sein d'une nouvelle capacité de larguer 200 parachutistes en deux minutes faisait partie d'une orientation visée dans un futur immédiat et partagé avec les membres clefs du comité.<sup>234</sup> Alors, pourquoi la question de la capacité de procéder à un largage de masse refait-elle sérieusement surface en 2012 alors que l'on croyait le tout bien enterré? Bien qu'une capacité aéroportée offrant rapidité d'action ou de déploiement

---

<sup>233</sup> Jayne, « L'avenir des forces aéroportées du Canada », p. 36.

<sup>234</sup> Source CFLAWC, entretien avec le Senior Paracute Rigger 3 février 2013.

rapide ne soit pas populaire au Canada, des pays tels que le Royaume-Uni, les É.-U., la France et, la Russie continuent à y attacher une grande importance.

En 2007, « Vladimir Putin described the Arctic as Russia's strategic reserve in the development of its statehood. He proclaimed the urgent need to secure Russia's strategic, economic, scientific, and defense interests in the Arctic ». <sup>235</sup> La Russie annonçait en juillet 2011 que le *General Staff* travaillait à ce moment à l'établissement de deux formations arctiques et que des formations similaires voyaient le jour dans d'autres états arctiques tel que la Finlande, la Norvège et la Suède. Le premier ministre indiquait quant à lui, que « Russia will not backtrack on its territorial claims on the underwater Lomonosov and Mendeleev ridges in the Arctic region and will protect its geopolitical interests "firmly and consistently » . <sup>236</sup> Qui plus est, le commandant russe des troupes aéroportées a soumis une étude le même mois au Ministre de la Défense à l'effet d'amalgamer des parachutistes au contingent arctique existant. <sup>237</sup> Ainsi, il est juste de se demander pourquoi la Russie souhaite détenir cette capacité offensive pour ces unités chargées de la protection de leurs intérêts dans l'Arctique alors que le Canada ne semble y porter aucune attention. Peut-être que la réponse se trouve chez l'auteur de *Canadian Arctic security : Preparing for a changing future* alors qu'il met le cadran en éveil en déclarant que « Canada needs to begin preparing now for a future that is uncertain, but one that will certainly require Canada to be much better prepared than it previously has

---

<sup>235</sup> Vsevolod, Gunitskiy, « On Thin Ice: Water Rights and Resource Disputes in the Arctic Ocean », *Journal of International Affairs*, (Spring/Summer 2008), 261-271.

<sup>236</sup> RiaNovosti, « Russia to create Arctic troops - defense minister », [http://en.rian.ru/military\\_news/20110701/164952606.html](http://en.rian.ru/military_news/20110701/164952606.html) .

<sup>237</sup> RiaNovosti, « Russia's Arctic force may include paratroopers - general », consulté le 11 janvier 2013, [http://en.rian.ru/military\\_news/20110728/165434778.html](http://en.rian.ru/military_news/20110728/165434778.html) .

been. »<sup>238</sup> Le Lcol Dave Abboud dans son mémoire de maîtrise intitulé : *Safeguarding canadian Arctic sovereignty against conventional threats*, décrit les capacités militaires des joueurs clefs dans l'Arctique et précisément celles touchant la Russie.<sup>239</sup> L'auteur arrive à la conclusion que même si le Canada advenait à acquérir toutes les capacités désirées, « a significant difference in quantity of forces would still exist in a military clash against the United States or Russia ».<sup>240</sup> Cependant, il serait utopique d'inclure les Américains dans l'équation puisqu'ils demeurent notre allié géographique le plus naturel. Par conséquent, il serait irréal de croire que le Canada puisse à lui seul faire face à un géant de taille. Depuis un siècle, la stratégie de défense canado-américaine prise dans son empreinte géostratégique du Canada, a toujours été véhiculée comme un espace vital sécuritaire aux yeux des États-Unis.<sup>241</sup> Il a été question du Dr Sutherland dans les paragraphes précédents dont la géographie, tout comme l'économie et les grands intérêts nationaux étaient véhiculés par ce dernier comme étant les principaux canalisateurs des relations canado-américaines. Il affirmait également que la combinaison résiduelle de ses trois invariants était immuable et que le maintien des États-Unis comme allié principal était l'unique option pour le Canada.<sup>242</sup> Ainsi, le Canada n'a pas à composer avec le poids d'un voisin trop affamé puisque le Canada jouira toujours de la *garantie involontaire* de la part des États-Unis, ce qui sous-entend qu'en cas de menace du périmètre, ce dernier ne demeurerait pas les

---

<sup>238</sup> Rob Huebert, « Canadian Arctic Security: Preparing for a Changing Future », *Behind the Headlines* 65, no4, (août 2008), p. 20.

<sup>239</sup> Dave Abboud, maj, « Safeguarding canadian Arctic sovereignty against conventional threats », *Master of military arts and science*, (A thesis presented to the Faculty of the U.S. Army Command and General Staff College, Fort Leavenworth, Kansas 2009 ), p. 51-58.

<sup>240</sup> *Ibid.*, p. 63.

<sup>241</sup> Buteux, « Sutherland revisited : Canada's Long-Term strategic situation », p.5.

<sup>242</sup> Lovegrove, « Sutherland au 21e siècle : Les invariants dans le programme d'élaboration des politiques du Canada depuis les événements du 11 septembre ».

bras croisés.<sup>243</sup> Dans ce contexte, et ce, bien que les conclusions du Lcol Abboud prouvent que le Canada ne peut militairement défendre l'Arctique canadien à lui seul, un rôle pour une force aéroportée au Canada, dans un contexte multinational avec un rôle de *Force Entry*, s'impose plus que jamais. D'ailleurs, la participation récente de la compagnie de para du 3 RCR au *Joint Operational Access Exercice 13-02* prouve qu'il existe un besoin réel de raffiner les compétences communes en matière d'organisation et d'exécution d'opérations aéromobiles à déploiement rapide avec les É.U.<sup>244</sup>

Il a été démontré que le Canada peut donc disposer des outils nécessaires quant à la mise en place d'une capacité aéroportée dans un rôle de *Force Entry*. La politique étrangère du Canada peut être, dans une certaine mesure, plus indépendante de ses alliés, et ce, afin d'avoir la capacité d'agir unilatéralement, de manière autonome comme chef de file. En somme, la capacité de procéder à un *Force Entry* dans un contexte domestique et expéditionnaire a été mise en lumière. Il n'est pas à propos d'insinuer que l'insertion par parachute est l'unique ou le meilleur moyen dans toutes circonstances dont dispose une nation afin de se projeter stratégiquement. Par contre, dans le contexte canadien, selon nos ressources limitées en transport, quant à notre Marine limitée versus les récentes acquisitions de l'Aviation face aux nouvelles plateformes en transport, la capacité d'un largage aéroportée au sein d'une articulation combinée, est certainement une valeur ajoutée aux options disponibles des commandants.<sup>245</sup> La disponibilité de ressources en transport stratégique pour une opération aéroportée dans un contexte

---

<sup>243</sup> Pour plus de détails, lire : Roussel, « Le Canada et le périmètre de sécurité Nord-Américain », p.17, [http://www.pedc.uqam.ca/pdfs/Option\\_politique\\_avril\\_2002.pdf](http://www.pedc.uqam.ca/pdfs/Option_politique_avril_2002.pdf).

<sup>244</sup> La feuille d'érable : « Airborne!: Allies train together at Fort Bragg », Mars 2013, volume16, no3, p. 16-17.

<sup>245</sup> Lockhard, *Light Forces for Rapid Deployment and Theatre Entry*, p. 4.

multinational, alors que certains de nos alliés disposent d'un éventail de ressources dans ce domaine, pourraient rapidement devenir une option envisageable pour le Canada.

Pour le moment, la technologie n'a pas enrayé les capacités offertes par l'enveloppement vertical sous d'autres moyens aussi rapide et efficace. Bien que le Canada fasse face à de sévères coupures qui touchent amplement le MDN en ce début d'année 2013, le parachutage dans un environnement de conflit de moyenne intensité demeure un moyen d'insertion à un coût abordable. En fait, le largage est le moyen le plus efficace de déployer rapidement du personnel ainsi que de l'équipement sur de grandes distances, tant sur les côtes qu'à l'intérieur des terres ce qui inclut également la saisie d'un SPOD/APOD dans le cadre d'une opération aéroportée, et ce, sur tout le spectre des opérations. Une réalité s'imposera dans les années à venir, puisque le GoC est déterminé à exercer sa souveraineté dans l'Arctique canadien.<sup>246</sup> Ainsi, le Canada doit également composer avec un environnement d'incertitudes et de restrictions économiques.

Dans ces conditions, une capacité aéroportée revisitée, sans augmentation du nombre de militaires au sein des formations, et ce sans création d'une nouvelle unité, tel que le démontre le travail du Lcol Lockhart cité précédemment, demeure un choix sérieux et peu coûteux afin de maximiser la capacité pour le Canada à se projeter rapidement dans un contexte domestique et expéditionnaire. La réaffectation de la tâche MAJAID aux compagnies aéroportées plutôt qu'à CFLAWC, serait un premier pas dans la bonne

---

<sup>246</sup> Office of the Prime Minister of Canada, *Prime Minister Harper Announces New Arctic Offshore Patrol Ships* (July 9, 2007), <http://pm.gc.ca/eng/media.asp> . Tiré de Abboud, p. 39.

direction quant au développement d'une capacité aéroportée sérieuse versus une capacité de parachutage placé sur respirateur artificiel. Une capacité aéroportée développée dans un cadre expéditionnaire et domestique moderne ne restreindrait par le Canada à un environnement unique quant à son habileté et à sa capacité d'acquiescer une multitude de tâches dans le but de produire un effet ou une influence souhaitée vers l'atteinte d'un objectif stratégique militaire ou politique. C'est ce qu'une capacité aéroportée classique peut offrir au détriment d'une capacité de déploiement par voies maritimes lentes et coûteuses.

La branche du Génie réunit tous ses régiments de génie de combat dans le cadre d'un exercice commun annuel. Ex Roguish Buoy est un exercice mandaté par l'AC et conduit par le centre d'excellence de plongée (Army Dive Center) de l'École du Génie militaire des FC. Chaque régiment de génie doit envoyer une équipe (environ 8 à 10 pers) chaque année pour maintenir la capacité de plongée de l'AC à un niveau de compétence élevé. Au même titre, chacun des bataillons d'infanterie légère de la force régulière devrait recevoir annuellement et à alternativement, les 3 compagnies de parachutistes afin de conduire un exercice annuel de quelques jours avec un *mass drop*. Le C2 et le support pourraient être assumés par le bataillon hôte. Ainsi, un premier pas serait fait avec le développement de TTP communs, et ce dans une perspective d'avenir.

## CONCLUSION

Le parcours de ce travail s'est articulé autour d'un point essentiel voulant que la question aéroportée au Canada devrait porter essentiellement sur l'envergure et la nature des opérations, et non seulement sur la validité de celles-ci, puisque le démantèlement du RAC a démontré que le besoin pour la nation de détenir une capacité aéroportée n'a jamais été au centre des discussions politiques ou militaires de l'époque.

Le présent travail s'est donc efforcé de repousser les critiques, délaisser les détracteurs et mettre objectivement en lumière certains faits afin d'entrevoir l'avenir des forces aéroportées dans un contexte canadien au 21<sup>e</sup> siècle.<sup>247</sup> Mais, il doit être cédé, au profit de certains, qu'il faut encore briser cette attitude sclérosée chez certains officiers supérieurs qui n'ont trop peu d'expérience et de connaissance sur la question.<sup>248</sup>

Les questions aéroportées au sein des Forces canadiennes ont toujours subi une forme de schizophrénie politique motivée par des ambitions purement opportunistes au lieu de justifications sur la doctrine ou encore sur des nécessités opérationnelles. Pourtant, le développement de la capacité aéroportée au Canada lors de la SGM s'était articulé autour d'un profond désir d'acquérir cette nouvelle capacité ainsi que dans un contexte de sécurité nationale. Néanmoins, les années suivant le démantèlement du 1st Can Para Bn ont démontré l'incapacité de nos leaders à octroyer un rôle clair et défini aux

---

<sup>247</sup> Expression adapté au contexte canadien tiré du livre de A. Merglen, Histoire et avenir des troupes aéroportées.

<sup>248</sup> Ceci désigne les militaires qui ont obtenu la qualification de parachutistes de base au Canada mais qui n'ont jamais souhaité ou eu la chance de servir en tant que parachutistes.

forces aéroportées, les condamnant à une existence comateuse. En fait, la saveur du jour était le miroir du pouvoir en place et ce, en lien avec tout le capital politique qu'ils pouvaient obtenir en moussant les questions relatives aux forces aéroportées canadiennes. C'est dans des conditions semblables que s'est déroulé le procès du RAC sur la place publique après les événements déplorables de la Somalie.<sup>249</sup>

Aujourd'hui, la capacité aéroportée repose essentiellement sur une capacité de parachutage minimale articulée au sein des bataillons d'infanterie légère qui ne savent trop comment leur assigner des tâches avantageuses quant à leur nature. Ironiquement, on les emploie tout simplement comme les autres sous-unités d'infanterie légère. La capacité a été placée sur respirateur artificiel depuis le démantèlement du RAC, et ce, malgré les propos à saveur politique du gouvernement conservateur au cours de la dernière décennie qui semblent toujours s'orienter dans la même direction. Les compagnies de parachutistes ont plutôt besoin d'obtenir les bonnes ressources et d'être employées au sein d'une doctrine clairement définie, et bien élaborée, et articulée dans un cadre de *Managed Readiness Plan*.<sup>250</sup>

La seconde section a fait la preuve que le besoin existe quant à l'acquisition de la capacité de conduire un enveloppement vertical. La nécessité de posséder de telles capacités aéroportées classiques ainsi que les besoins grandissants, ont été examinés au sein d'un cadre historique. Les insertions aéroportées ont toujours été caractérisées par un attribut de risque opérationnel délicat. Les leçons tirées du jour J et de l'*opération*

---

<sup>249</sup> Horn, Lcol, *Bastard Sons*, p. 15.

<sup>250</sup> Lockhard, *Light Forces for Rapid Deployment and Theatre Entry*, p. 4.



*Market-Garden*, pour ne nommer que celles-ci, ont déjà, durant les opérations modernes, imposé des changements qui avaient pour but d'atténuer une partie des risques.<sup>251</sup> Les avancées technologiques récentes ont atténué grandement certaines faiblesses passées alors que les opérations aéroportées étaient encore au stade adolescent de leur évolution. Encore aujourd'hui, la capacité aéroportée est, tout comme toutes autres jeunes capacités dépeintes dans l'évolution des capacités militaires, fréquemment questionnée. Néanmoins, la plupart des nations modernes continuent de maintenir cette capacité aéroportée car elle permet encore de frapper vigoureusement, promptement et par surprise,<sup>252</sup> ce qu'une capacité hélicoptérée ne peut offrir à la même échelle. La géographie canadienne ainsi que nos aspirations indépendantes quant à nos relations étrangères imposent la remise en valeur, l'acquisition d'une capacité sérieuse et autonome de *Force Entry*.

Ainsi, une capacité aéroportée classique possédant une avenue de mobilité stratégique et une capacité de *Force Entry* dans un environnement de détérioration rapide, continuera d'entretenir un besoin réel dans le cadre d'opérations expéditionnaires et domestiques modernes. Les rôles opérationnels énoncés plutôt dans un cadre domestique et expéditionnaire ne portent pas en eux un choix unique mais nos succès futurs seront déterminés par notre capacité à maintenir une force capable de composer avec la majorité des situations futures. Donc, « Until technology enables individual or collective vertical envelopment through alternative means, the most cost effective way to deliver personnel

---

<sup>251</sup> Jayne, « L'avenir des forces aéroportées du Canada : partie 1 », p. 48.

<sup>252</sup> Bruce Quarrie, *German Airborne Divisions – Blitzkrieg 1940-41*, (UK, Osprey publishing, 2004), p. 88.

and materiel over long distances in an inland or littoral environment, including SPOD or APOD seizure, is with a parachute capability ». <sup>253</sup>

L'inconnu persiste donc quant à la viabilité d'une réelle capacité aéroportée au Canada. Néanmoins, à moins que des avenues, telles qu'expliquées à la dernière section, ne soient envisagées dans le futur, le Canada ne pourra aspirer à obtenir une liberté d'action ou comme nation *leader* dans un contexte multinational puisqu'il ne possède toujours pas cette capacité unilatérale d'entrer dans un théâtre d'opération ce qui inclut également l'Arctique canadien. Par conséquent, si rien n'est fait, tant sur la facette domestique qu'expéditionnaire quant à une capacité aéroportée canadienne revisitée au 21<sup>e</sup> siècle, le Canada ne pourra jouir et disposer d'une capacité à se projeter rapidement. Les pistes partagées ou reprises du Lcol Lockhart à la dernière section exposent le besoin grandissant pour une force aéroportée déployable, versatile et opérationnelle face à nos réalités contemporaines. Ainsi, les avenues explorées à la dernière section quant au *MAJAJD*, au *NEO* et au *TAT* justifient d'avantage le besoin pour le Canada d'acquérir une force aéroportée au 21<sup>e</sup> siècle. La nature du travail exécuté par le ROSC dans un cadre de guerre irrégulière est, en certains points étrangers à celle requise par une unité aéroportée classique dans un cadre de parachutage de masse. Également, s'il n'existe aucun effort concerté d'officiers supérieurs afin de déterminer en quoi une telle capacité aéroportée doit se munir afin d'affronter les défis futurs du Canada, une modernisation de la capacité sans rôle clair sera vouée à l'échec. En somme, l'incapacité à définir une

---

<sup>253</sup> Scanlan, « Is Parachute Capability Still Relevant to Modern Expeditionary Operations? », p. 50.

doctrine claire et précise renverrait tout effort de développement de la capacité aéroportée canadienne vers le même échec qu'a connu d'autres entités qui l'ont précédé.<sup>254</sup>

Enfin, le prochain livre blanc doit s'assurer de contenir une direction claire quant à la question aéroportée.<sup>255</sup> Certaines capacités doivent donc être revisitées afin d'évaluer l'efficacité des coûts tout en les priorisant, à l'intérieur de nos plus récentes compressions budgétaires, et ce afin de mener à bien nos objectifs stratégiques et opérationnels dans une perspective d'efficacité optimale future. La tenue d'un exercice annuel commun quant aux trois sous-unités aéroportées permettrait de poser les bases doctrinaires, et ce, dans une perspective d'avenir.

---

<sup>254</sup> Jayne, « L'avenir des forces aéroportées du Canada : partie 1 », p. 41.

<sup>255</sup> Lockhard, *Light Forces for Rapid Deployment and Theatre Entry*, p. 5.

## GLOSSAIRE

AC/ CA	Armée canadienne/ Canadian Army	NEO	Non combattants evacuation
APC	Armoured Personnel Carrier	OKH	Oberkommando des Heeres
APOD/SPOD	Aerial et Sea Port of Disembarkation.	NDHQ/ QGDN	National Defence Headquarters
BF110	Chasseur moyen bimoteur	OPCOM	Operational Command
Blitzkrieg	Guerre éclaira	PA/PD/PDF	troupes panaméennes
BSP	Plan de sécurité général canado- américain	Para	Parachutiste
C2	commandement et contrôle	OTAN	Organisation du traité de l'Atlantique Nord
C-17	Transporteur stratégique	Pathfinder	Parachutiste spécialisé
CORA	Canadian Opinion Research	PGM	Première Guerre mondiale
CFLAWC	Canadian Forces Land Advanced Warfare Centre	RAC	Régiment aéroportée du Canada
CANSOF	Canadian Special Operations Forces	SARTECH	Search and Rescue Technician
CENTCOM	United States Central Command	SAS	Special Air Service
CSOR/ROSC	Canadian Special Operations Regiment	SGM	Seconde Guerre Mondiale
Drones	Aérodyne télécommandé	SHERPA	Precision Aerial Delivery System
EUCOM	United States European Command	SLSC	Static Line Square Canopy
Fallschirmjäger	Parachutistes allemands	STOL	Short takeoff and landing
FC	Forces canadiennes	TAT	Theatre activation Team
FFM	Force de frappe mobile	TTP	Techniques, tactics and procedures
FOS	Force d'opérations spéciales	USAFE	US Air Forces en Europe
GOC	Government of	USAREUR	U.S. Army Europe

GPS	Canada Global Positioning System	USASMA	United States Army Sergeant Majors Academy
JSAOC	Joint Strategic Airdrop Oversight Committee	VCGS	Vice Chief of the General Staff
LZ/DZ	Drop Zone (DZ) is where Paratroopers land, a Landing Zone (LZ) is where Gliders land.	101st AD	101st Airborne Division
MAJAID	Major Air Disaster	1st Can Para Bn	1st Canadian Parachute Bataillon
MAC	Military Airlift Command	3 RAR	3rd Battalion, The Royal Australian Regiment
MDN	Ministère de la défense nationale	6th BAD	6th British Airborne Division
MRP	Managed Readiness Plan	82nd AD	82nd Airborne Division
MSF	Mobile Striking Force	173rd AB	173rd Airborne Brigade

## BIBLIOGRAPHIE

### Livres

- Allard, J.V, Gén., *The Memoirs of General J.V. Allard*, UBC, Vancouver 1998.
- Anderson, R.B., America needs Devils in Baggy Pants, extrait de *Soldier of fortune*, mars 1988.
- Antill, Peter D., *Crete 1941 : Germany's lightning airborne assault* , New-York, Osprey Publishing, 2005.
- Glantz, D., *A History of Soviet Airborne Forces*, Frank Cass, Essex, 1994.
- Horn, Bernd & al, *Hook-up : The canadian airborne compendium*, St.Catharines, On, Vanwell Publishing ltd, 2003.
- Horn, Bernd, *Bastard Sons: An examination of Canada's Airborne Experience 1942-1995*, St. Catharine's, Vanwell Publishing Limited, 2001.
- Horn, Bernd et Wyczynski, Michel, *In Search of Pegasus*, St. Catharine's, Ontario, Vanwell Publishing Limited, 2001.
- Macdonald, Charles, *Les parachutistes, une arme d'élite*, Paris, Marabout, 1970.
- Macdonald, Charles, *Airborne*, New-York : Ballantine Books inc., 1970.
- Merglen, Albert, *Histoire et avenir des troupes aéroportées*, France, Arthaud, 1968.
- Quarrie, Bruce, *German Airborne Divisions – Blitzkrieg 1940-41*, UK, Osprey Publishing, 2004.
- Rottman, Gordon, *Panama: 1989-90*, London: Osprey, 1991.
- Sergent, Pierre, *Histoire mondiale des parachutistes*, Paris :Société de production littéraire, 1974.
- Westmoreland, William, C, lettre tirée de Pierre Sergent, *Histoire mondiale des parachutistes*, Paris : Société de production littéraire, 1974.
- Weeks, John, *Assault From the Sky*, New York: G.P. Putnam's Sons, 1978.
- Weeks, John, *The airborne soldiers*, U.K. : Blanford Press, 1982.

Willes, John, A., *Out of the clouds : The history of the 1st Canadian Parachute Battalion*, [Canada :s.n.], 1981.

### **Publication du gouvernement américain**

Ney, Virgil, « Évolution of the U.S. Army Divisions 1939-1968 », consulté le 2 février 2013, combat operations research group, Virginia, 1969, <http://www.dtic.mil/dtic/tr/fulltext/u2/697844.pdf> .

Degen, E.J., Lcol & al., « On point : The US Army in the Ops Iraki Freedom », Study Group, Washington D.C., 2004, consulté le 25 janvier 2013, <http://usacac.army.mil/cac2/cgsc/carl/download/csipubs/OnPointI.pdf> .

Taw, Jennifer Morrison, « Operation Just Cause: Lessons for Operations Other Than War », consulté le 23 janvier 2013, <http://www.dtic.mil/dtic/tr/fulltext/u2/a317901.pdf>.

US Army Manuel, « Fundamentals of offense », consulté le 11 décembre, [http://library.enlisted.info/field-manuals/series-2/FM100\\_5/CH7.PDF](http://library.enlisted.info/field-manuals/series-2/FM100_5/CH7.PDF) .

US Army, « US Field Manuel FM 100-5 », consulté le 17 décembre 2012, Ch. 2-22, <http://www.fprado.com/armorsite/US-Field-Manuals/FM-100-5-Operations.pdf> .

US Army Capabilities Integration Center, « *Gaining and Maintaining Access: An Army-Marine Concept* », 2012, consulté le 11 février 2013, <http://www.defenseinnovationmarketplace.mil/resources/Army%20Marine%20Corp%20Gaining%20and%20Maintaining%20Access.pdf>.

### **Mémoires de maîtrises et doctorats**

Abboud, Dave, « Safeguarding canadian Arctic sovereignty against conventional threats », Master of military arts and science. A thesis presented to the Faculty of the U.S. Army Command and General Staff College, Fort Leavenworth, Kansas 2009.

Arnold, Michael, « The Seductive Effect of an Expeditionary Mindset », Master of military arts and science, A thesis presented to the Faculty of the U.S. Army Command and General Staff College, Fort Leavenworth, 2006, consulté le 10 février 2013, <http://www.au.af.mil/au/awc/awcgate/cst/csatsat57.pdf> .

Cathcart, Jeff & al, Airborne operations, (mémoire de maîtrise, USASMA, 1994), Consulté le 11 janvier 2013, <http://cgsc.contentdm.oclc.org/cdm/singleitem/collection/p15040coll2/id/41/rec/1>

DeVore, Marc, « The Airborne Illusion: Institutions and the Evolution of Postwar Airborne Forces », SSP Working Paper, June 2004, consulté le 18 février, [http://web.mit.edu/ssp/publications/working\\_papers/wp04-1.pdf](http://web.mit.edu/ssp/publications/working_papers/wp04-1.pdf) .

Kazmiersky, Michael J., « United States Army Power Projection In The 21st Century: The Conventional Airborne Forces must be modernized to meet Army's strategic requirements and the nation's future threats », (mémoire de maîtrise, US Army command and general staff college, 1990), Consulté le 8 janvier 2013, <http://cgsc.contentdm.oclc.org/utills/getfile/collection/p4013coll2/id/1428/filename/1429.pdf> .

Lunsford, James R., « Keeping the airborne division a viable forces », (mémoire de maîtrise, US Army command and general staff college, 1993), consulté le 7 décembre 2012, <http://cgsc.contentdm.oclc.org/cdm/singleitem/collection/p4013coll2/id/1217/rec/7>.

Rathbun, R. W., « Operation Musketeer: A Military Success Ends in a Political Failure », Marine Corps Command and Staff College, 1984. Consulté le 24 janvier, <http://www.globalsecurity.org/military/library/report/1984/RRW.htm> .

Smith, G. « Breaking Trail - Towards Relevant Canadian Parachute Forces », Master of Defence Studies Thesis, Canadian Forces College, 2007.

### **Périodiques**

Atherton, Kelsey, D., « U.S. Army Starts Planning For An Armored Vehicle That Skydives », consulté le 1 mars 2013, <HTTP://WWW.POPSCI.COM/TECHNOLOGY/ARTICLE/2013-02/ARMOR-ABOVE> .

Bashow, David, L., Lcol., « Reconciling the irreconcilable : Canada's foreign and defence policy linkage », consulté le 10 janvier 2013, <http://www.journal.forces.gc.ca/vol1/no1/doc/17-26-eng.pdf> .

Beatty David M.G., capt., « L'avenir des opérations de parachutages », Le Journal de l'Armée canadienne, Vol.5, no.3 (automne 2005), consulté le 5 février 2013, [http://www.army.forces.gc.ca/caj/documents/vol\\_05/iss\\_3/CAJ\\_vol5.3\\_full\\_f.pdf](http://www.army.forces.gc.ca/caj/documents/vol_05/iss_3/CAJ_vol5.3_full_f.pdf) .

Beaumont, Roger, « Airborne: Life Cycle of a Military Subculture », *Military Review* (juin1971), consulté le 23 janvier 2013, <http://cgsc.contentdm.oclc.org/cdm/singleitem/collection/p124201coll1/id/573/rec/17> .

Benest, David, « A British Parachuting Capability », *The Journal of Military Operations*, Vol. 1, No. 1, 2012, consulté le 15 février 2013, [http://rh3res.unblog.fr/files/2012/11/military\\_operations\\_issue\\_1.pdf](http://rh3res.unblog.fr/files/2012/11/military_operations_issue_1.pdf) .

Bradford, Robert D., Major, « Définition de la force de débarquement et de la force opérationnelle permanente de contingence de l'Armée de terre », consulté le 20 mars 2013, [http://www.army.forces.gc.ca/caj/documents/vol\\_08/iss\\_3/CAJ\\_vol8.3\\_09\\_f.pdf](http://www.army.forces.gc.ca/caj/documents/vol_08/iss_3/CAJ_vol8.3_09_f.pdf) .



Cornelia, G.J.S., maj., « ADF Joint Entry Operations: why conventional airborne forces are Fundamental », *Australian Defence Force Journal*, No. 183, 2010, consulté le 4 février 2013, [http://www.adfjournal.adc.edu.au/UserFiles/issues/183%202010%20Nov\\_Dec.pdf](http://www.adfjournal.adc.edu.au/UserFiles/issues/183%202010%20Nov_Dec.pdf) .

Bruce, Ewing, Lcol, « Precision Parachute Capabilities and their Potential Employment in the Land Force », *Canadian Army Journal* Vol. 8.3 (Fall 2005).

Fetterly, Ross, « L'incidence du contexte sur le livre blanc sur la défense de 1964 », consulté le 23 octobre 2012, <http://www.journal.forces.gc.ca/vo5/no4/defence-defense-fra.asp> .

Funk, Andrew, *Airborne forces aren't practical*, extrait de *Soldier of fortune*, mars 1988.

Glantz, David, M., Col, « The Soviet Airborne experience », *Combat studies institute*, No. 4, 1984, consulté le 27 décembre 2012, <http://www.cgsc.edu/carl/download/csipubs/glantz.pdf> .

Griffiths, Franklyn, *Canada's Arctic Interests and Responsibilities*, Behind the Headlines vol 65, no 4 (août 2008), <http://opencanada.org/features/reports/behind-the-headlines/>

Gunitskiy, Vsevolod, « On Thin Ice: Water Rights and Resource Disputes in the Arctic Ocean », *Journal of International Affairs*, (Spring/Summer 2008).

Huebert, Rob. *Canadian Arctic Security: Preparing for a Changing Future*, Behind the Headlines 65, no 4 (août 2008), [http://www.opencanada.org/wp-content/uploads/2011/05/BTH\\_vol65\\_no41.pdf](http://www.opencanada.org/wp-content/uploads/2011/05/BTH_vol65_no41.pdf)

Jayne, Andrew, R., « L'avenir des forces aéroportées du Canada : partie 1 », *Canadian Army Journal*, Vol 11.2 été 2008. Consulté le 10 décembre 2012, [http://www.army.forces.gc.ca/caj/documents/vol\\_11/iss\\_1/CAJ\\_vol10.4\\_full\\_e.pdf](http://www.army.forces.gc.ca/caj/documents/vol_11/iss_1/CAJ_vol10.4_full_e.pdf) .

Jayne, Andrew, R., « L'avenir des forces aéroportées du Canada : partie 2 », *Canadian Army Journal*, Vol 11.2 été 2008. Consulté le 10 décembre 2012, [http://www.army.forces.gc.ca/caj/documents/vol\\_11/iss\\_2/CAJ\\_Vol11.2\\_06\\_e.pdf](http://www.army.forces.gc.ca/caj/documents/vol_11/iss_2/CAJ_Vol11.2_06_e.pdf) .

Jordaan, E., « An Airborne Capability for South Africa from a Special Operations Forces Perspective », *Scientia Militaria, South African Journal of Military Studies*, Vol. 40, No. 1, 2012, consulté le 7 février 2013, <http://www.ajol.info/index.php/smsajms/article/view/76990> .

Lovegrove, Dwayne. « Sutherland au 21e siècle : Les invariants dans le programme d'élaboration des politiques du Canada depuis les événements du 11 septembre », consulté le 5 octobre 2012, <http://www.journal.forces.gc.ca/vol10/no3/04-lovegrove-fra.asp> .

McCollum, James K., « The Airborne Mystique », *Military Review* (novembre 1976), consulté le 20 janvier 2013, <http://cgsc.contentdm.oclc.org/cdm/singleitem/collection/p124201coll1/id/322/rec/59> .

Rickard, J.N., « Recours aux forces aéroportées dans la guerre asymétrique moderne », consulté le 22 janvier 2013, [http://www.army.forces.gc.ca/caj/documents/vol\\_07/iss\\_3/CAJ\\_vol7.3\\_13\\_f.pdf](http://www.army.forces.gc.ca/caj/documents/vol_07/iss_3/CAJ_vol7.3_13_f.pdf) .

Roussel, Stephane. « Le Canada et le périmètre de sécurité Nord-Américain », consulté le 25 octobre, [http://www.pedc.uqam.ca/pdfs/Option\\_politique\\_avril\\_2002.pdf](http://www.pedc.uqam.ca/pdfs/Option_politique_avril_2002.pdf).

Roussel, Stephane. « Homeland Defence et périmètre de sécurité : Quelles sont les conséquences pour le Canada ? Compte-rendu d'une conférence tenue au Collège Glendon le 25 mai 2001 », *La politique étrangère canadienne*, vol. 9, no. 1, automne 2001.

Scanlan, Paul, maj., « Is Parachute Capability Still Relevant to Modern Expeditionary Operations? », consulté le 2 février 2013, <http://www.army.gov.au/Our-future/DARA/Our-publications/~media/Files/Our%20future/DARA%20Publications/AAJ/2012Summer/Parachute-Capability-AAJ-Vol9-No3-Summer-2012.pdf> .

Spearin, Christopher, « Special Operations Forces a Strategic Resource: Public and Private Divides », consulté le 8 décembre 2012, <http://www.carlisle.army.mil/USAWC/parameters/Articles/06winter/spearin.pdf> .

Wallace, Bruce, « Fighting a Reputation: The Airborne fails to shake the disgrace of Somalia », *Maclean's* (janvier 30, 1995).

## Sites internet

Airborne Assault, 3rd Bataillon Parachute Regiment, <http://www.paradata.org.uk/units/3rd-battalion-parachute-regiment-3-para>.

Austin & Muraviev quoting Kedrov & Sokut, 'Transportirovat diviziu za odin vyliot [To transport Division in One Take-Off], *Nezavisimoe Voennoe Obozrenie*, No.11, 1999, p.1, translation from Russia, consulté le 13 janvier 2013. [http://en.wikipedia.org/wiki/Russian\\_Airborne\\_Troops#cite\\_note-27](http://en.wikipedia.org/wiki/Russian_Airborne_Troops#cite_note-27) .

Brustlein, Corentin, « La surprise stratégique :De la notion à l'implication », consulté le 22 décembre 2012, Laboratoire de recherche sur la défense, oct 2008, [www.ifri.org](http://www.ifri.org).

Buteux, Paul, Sutherland revisited : Canada's Long-Term strategic situation, p.5, consulté le 20 octobre 2012, <http://centreforforeignpolicystudies.dal.ca/cdq/Buteux%20September%201994.PDF>.

CASR, « *Sherpa* Precision Aerial Delivery System », consulté le 20 février 2013, <http://www.casr.ca/doc-acan-sherpa-parachute.htm> .

CBC news, « No need for new military units, says Hillier », consulté le 25 janvier 2013, <http://www.cbc.ca/news/canada/story/2007/07/25/hillier-cfunits.html> .

CBC news, « Tories would bring back airborne regiment », consulté le 25 janvier 2013, <http://www.cbc.ca/news/story/2005/12/13/elxn-harper-military.html> .

*Frontline*, « Interview with General Erik K Shinseki », 1999, consulté le 8 février 2013, <http://www.pbs.org/wgbh/pages/frontline/shows/future/interviews/shinseki.html> .

Global security, « 173rd Airborne Brigade Team : Sky soldiers », consulté le 6 février 2013, <http://www.globalsecurity.org/military/agency/army/173abnbde.htm> .

Global security, « 82nd Airborne Division, All American : America's Guard of Honor », consulté le 29 janvier 2013, <http://www.globalsecurity.org/military/agency/army/82abn.htm> .

Global Security, « M8 Armored gun system », consulté le 22 janvier 2013, <http://www.globalsecurity.org/military/systems/ground/m8-ag.s.htm> .

Global security, « 15th Airborne Corps », consulté le 3 mars 2013, <http://www.globalsecurity.org/military/world/china/15abn-corps.htm> .

La voix du Nord, Opération Serval au Mali : le 2e REP saute sur Tombouctou, consulté le 15 février 2013, <http://defense.blogs.lavoixdunord.fr/archive/2013/01/28/operation-serval-au-mali-le-2e-rep-saute-sur-tombouctou.html> .

Li, Zhang, and Guowen, Li , « Chinese PLA airborne force developed into 'flight group army », consulté le 1 mars 2013, <http://english.peopledaily.com.cn/90786/7878907.html> .

Nation Presse, *Mali – Opération Serval : la Légion a sauté sur Tombouctou, une nouvelle guerre commence*, consulté le 15 février 2013, <http://www.nationspresse.info/mali-operation-serval-la-legion-a-saute-sur-tombouctou-une-nouvelle-guerre-commence/> .

Office of the Prime Minister of Canada, *Prime Minister Harper Announces New Arctic Offshore Patrol Ships* (July 9, 2007), <http://pm.gc.ca/eng/media.asp>.

RiaNovosti, « Russia to create Arctic troops - defense minister », consulté le 11 janvier 2013, [http://en.rian.ru/military\\_news/20110701/164952606.html](http://en.rian.ru/military_news/20110701/164952606.html) .

RiaNovosti, « Russia to commission BMD-4m Airborne vehicles in 2013 », consulté le 8 février 2013, [http://en.rian.ru/military\\_news/20121227/178437013.html](http://en.rian.ru/military_news/20121227/178437013.html) .

RiaNovosti, « Russia's Arctic force may include paratroopers - general », consulté le 11 janvier 2013, [http://en.rian.ru/military\\_news/20110728/165434778.html](http://en.rian.ru/military_news/20110728/165434778.html) .

ROSC : Conditions d'applications, <http://www.cansofcom-comfoscan.forces.gc.ca/cr/ssp-psps-fra.asp> .

Roussel, Stephane. « Canada and the United-States: managing the security relationship », consulté le 23 octobre 2012,  
<http://www.cdfai.org/PDF/Canada%20and%20United%20States%20Managing%20the%20Relationship.pdf>

### **Documents publics**

Canada, Ministère de la Défense nationale. B-GL-300-002/FP-000, *Opérations terrestres*, Ottawa, : MDN Canada, 2008.

Canada. Ministère de la Défense nationale. La sécurisation des frontières maritimes du Canada : Le cap donné par Point de mire. Ottawa, ON: Chef d'état-major de la Force maritime, 2005.

Canada, Ministère de la Défense nationale. *Report of the Ad Hoc Committee on Defence Policy*, R. J. Sutherland, président, Ottawa Ontario, MDN, 30 septembre 1963.

CONPLAN 10250/10 MAJAID, CF Response to a Major Air Disaster (MAJAID), dated 16 Aug 2010, para 1 e.

Direcrorate of operarional Research (Joint) Research, Annex E, Note RN2001/16, December 2001 tiré de Lockard.

Leslie, A.B., LGen, *Land Forces Command Business Plan, Part 1—SORP 2007*, (Chief of Land Staff: file 7000-1 (DLSP 4-3), 12 November 2006).

Leslie, A.B., Lgén, « *Land Forces Command Business Plan* », *Part 1—SORP 2007*, (Chief of Land Staff: file 7000-1 (DLSP 4-3), 12 November 2006).

### **Documents non-publiés**

Lockhard, P.A., Lcol, *Light Forces for Rapid Deployment and Theatre Entry*, CFLAWC, 12 juin 2012.

### **Articles d'encyclopédie**

Encyclopedia Britannica, « Académic edition »,  
<http://www.britannica.com/EBchecked/topic/613385/Ultra> .

Histoire du monde, « 101<sup>e</sup> Division aéroportée », consulté le 3 janvier 2013,  
<http://www.histoiredumonde.net/101e-division-aerportee-Etats.html> .

**Journaux**

La feuille d'érable : « Airborne!: Allies train together at Fort Bragg », Mars 2013, volume 16, no3.