



CANADA ET LA GRANDE GUERRE – 1917

1917 fut une année déterminante pour le Canada en tant que nation, marquée tant par le triomphe que par la tragédie. À 5 h 30 le 9 avril, le Corps canadien lançait son attaque contre la crête de Vimy, jusque-là imprenable. Trois jours plus tard, à la suite d'une préparation et d'une planification méticuleuses, mais au prix de 10 602 victimes, quatre divisions du Corps canadien avaient avancé sur un front de 6 400 mètres pour une distance d'environ 4 000 mètres et devenaient maîtres des hauteurs. Cette victoire consolidait la réputation des Canadiens comme faisant partie de l'élite sur le front occidental et annonçait une série ininterrompue de victoires.

Le 9 juin 1917, en reconnaissance de ses prouesses en matière de planification et de son leadership éprouvé, Arthur Currie reçut le commandement du Corps canadien,

remplaçant Sir Julian Byng, un officier britannique, et devenant ainsi le premier commandant canadien du Corps.

Currie reçut ensuite l'ordre de s'emparer de la ville de Lens. Avant de le faire, il se rendit compte que, pour réussir, il devait prendre la cote 70, un point d'observation surplombant Lens. La bataille de la cote 70 se déroula du 15 au 18 août et ce fut la première fois que le Corps livrait une grande bataille entièrement sous commandement canadien. Malgré les 9 200 pertes subies, la cote 70 fut prise et plusieurs contre-attaques féroces furent repoussées. De nombreux historiens considèrent cette victoire comme plus importante que celle d'Ypres, même si elle demeure beaucoup moins connue.

En octobre, fort de ces succès, le Corps fut redéployé au nord dans les Flandres, où il prit part à la troisième bataille d'Ypres, mieux connue au Canada sous le nom



La prise de la crête de Vimy, le lundi de Pâques 1917 par Richard Jack
Collection d'art militaire Beaverbrook MCG 19710261-0160

de bataille de Passchendaele. Même si la bataille se déroula dans des conditions effroyables, le Corps canadien réussit à atteindre tous ses objectifs contre une résistance féroce, mais à un prix terrible. Le Corps perdit 15 654 des siens à Passchendaele.

Dans ce contexte de combat et à la suite des lourdes pertes, le premier ministre déposa au Parlement un projet de loi pour la conscription. Malgré la vive opposition, en particulier de la part du Canada français, la Loi du Service Militaire fut adoptée le 29 août 1917. Bien que relativement peu de Canadiens finirent par être conscrits ou aller au front, la controverse entourant la conscription et les dissensions qu'elle a créées continuent de faire partie du tissu

politique canadien de nos jours.

En dépit des succès sur le champ de bataille, l'année 1917 se termina en une tragédie pour le Canada. Le 6 décembre, le Mont Blanc, un navire de munitions français chargé de puissants explosifs, entra en collision avec le navire de secours belge Imo dans le port de Halifax.

L'explosion qui se produisit à 9 h 4 fut la plus grande explosion non nucléaire d'origine humaine de l'histoire et dévasta Halifax et Dartmouth. Près de 2 000 personnes moururent dans l'explosion, près de 10 000 autres furent blessées et plus de 6 000 se retrouvèrent sans abri dans ce qui demeure la pire catastrophe causée par l'homme au Canada.

L'utilisation des animaux durant la Première Guerre mondiale

Plus de 16 millions d'animaux ont servi durant la Première Guerre mondiale et ont joué un rôle fondamental dans les efforts de guerre des deux côtés.

Même si la charge de cavalerie est devenue de moins en moins praticable dans les conditions du front ouest, les chevaux restaient des participants inestimables puisqu'ils transportaient du matériel au front. Les véhicules militaires de l'époque étaient enclins aux problèmes mécaniques et se déplaçaient avec beaucoup de difficultés sur le paysage

en ruines des champs de bataille européens. Les chevaux et les mulets servaient de moyens de transport plus fiables et nécessitant relativement très peu d'entretien.

Les pièces d'artillerie étaient tirées par des équipes de six à douze chevaux et les morts et les blessés étaient transportés dans des ambulances tirées par des chevaux. Les millions d'hommes au front et derrière les lignes devaient également recevoir de la nourriture et de l'équipement, dont une grande part était transportée par des bêtes de somme. En novembre 1918, l'armée britannique comptait presque 500 000 chevaux, lesquels ont contribué à la distribution de 34 000 tonnes de viande et de 45 000 tonnes de pain chaque mois. Les animaux eux-mêmes avaient besoin de manger et de boire et les chevaux de l'armée britannique devaient transporter quelque 16 000 tonnes de fourrage chaque mois. Des soldats spécialement formés s'occupaient de l'entretien de ces animaux; ils savaient en prendre soin puisque c'était leur travail avant de prendre part à la guerre et qu'ils étaient formés selon des méthodes modernes en élevage d'animaux.

L'utilisation des chevaux était tellement intense durant la Première Guerre mondiale que plus de 8 millions sont morts de tous côtés dans les combats. Deux millions et demi ont été soignés dans des hôpitaux vétérinaires et environ deux millions de ce nombre sont retournés en service.



Des chevaux allemands munis de masques à gaz (IWM : Q50651)

Le réapprovisionnement en chevaux et autres animaux est devenu une préoccupation majeure pour les leaders de tous côtés. La difficulté de remplacer les chevaux a sans doute contribué à l'éventuelle défaite des puissances centrales.

Les chiens ont également joué un rôle essentiel dans la Première Guerre mondiale. On estime qu'en 1918, 50 000 chiens ont été utilisés des deux côtés sur le front ouest. Des chiens comme les terriers, étaient utilisés comme « ratiers » et ils étaient formés pour chasser et tuer les rats qui infestaient les tranchées.

Il y avait aussi des chiens spécialement formés pour trouver les blessés et les morts ou les soldats agonisants sur les champs de bataille. Ces chiens transportaient du matériel médical et un soldat blessé pouvait alors se soigner lui-même sur place.

Les chiens sentinelles, pour leur part, apprenaient à grogner ou japper lorsqu'ils détectaient la présence d'un étranger qui approchait d'une zone défendue.

Les chiens constituaient également d'excellents moyens de transporter des messages aller-retour entre les tranchées et les zones arrière. Ils étaient moins visibles qu'un être humain et ils pouvaient se déplacer plus rapidement

sur les terrains difficiles.

Les pigeons ont joué un rôle indispensable dans la Première Guerre mondiale à titre de porteurs de messages extrêmement fiables. Plus de 100 000 pigeons ont été utilisés dans la guerre et on compte un taux de réussite incroyablement de 95 % en ce qui a trait à leur arrivée à destination avec leur message.

Une des contributions animales les plus extraordinaires de la Première Guerre mondiale était le lampyrus noctiluca, mieux connu sous le nom de ver luisant européen. Regroupés dans leurs tranchées obscures et humides, les soldats les recueillaient dans des pots et la lumière qui s'en échappait leur permettait d'examiner des rapports de renseignements, d'étudier des cartes de combat ou tout simplement de lire des lettres provenant de leur famille.

Plusieurs organisations ont érigé des monuments commémoratifs en souvenir d'animaux de service en temps de guerre. Parmi ces derniers, on compte une plaque érigée par la British RSPCA qui commémore le « décès par attaques ennemies, par maladie ou par accident de 484 143 chevaux, mulets, chameaux et bœufs et de plusieurs centaines de chiens, de pigeons-voyageurs et d'autres créatures, sur les divers fronts durant la Grande Guerre ».

Crise de la conscription de 1917

par Malcolm Embree

Le patriotisme à l'égard du roi et du pays est presque palpable au Canada lorsque la Première Guerre mondiale éclate. Des foules ardentes de jeunes hommes et de jeunes femmes affluent dans les rues partout au pays, de Vancouver à Halifax. Même les Canadiens français, qui étaient restés relativement insensibles au dernier appel de l'Empire, remplissent les rues de Montréal et de Valcartier.

Le premier contingent du corps expéditionnaire canadien met les voiles vers l'Angleterre le 3 octobre 1914 avec 32 000 volontaires. Au cours des premières années de la guerre, l'appui des Canadiens ne faiblit pas, alimenté par les reportages sanglants de la presse sur les atrocités prétendument commises par les Allemands en France et en Belgique. Au pays, les hommes qui ne portent pas l'uniforme sont traités de « fainéants » ou se voient offrir une plume blanche, symbole de la lâcheté.

Toutefois, dans la foulée des pertes énormes subies sur le front occidental pendant les batailles de la Somme et de Verdun, le besoin pressant de nouveaux volontaires se bute à l'enthousiasme faiblissant pour l'enrôlement au Canada, et tout particulièrement au Canada français.

Le premier ministre Robert Borden, un fervent impérialiste, est convaincu que la conscription est le seul moyen de répondre au besoin accru de soldats. Le 29 août 1917, il dépose la *Loi du service militaire* au Parlement; celle-ci

autorise la conscription des hommes admissibles. La conscription est accueillie avec véhémence par la plupart des Canadiens français, à la tête desquels se trouve Henri Bourassa. En revanche, au Canada anglais, l'accueil, quoique peu enthousiaste, est largement favorable.

Des élections fédérales sont tenues en décembre 1917 et les débats portent presque exclusivement sur l'enjeu de la conscription. Pour consolider sa position, Borden fait adopter la *Loi des électeurs militaires* qui permet aux soldats outre-mer, majoritairement favorables à la conscription, de voter. En outre, la *Loi des élections en temps de guerre* permet aux femmes dont un membre la famille est déployé à l'étranger de voter pour la première fois.

Borden, soutenu par un groupe dissident de libéraux, ainsi que par sa coalition du Parti unioniste, s'empare du pouvoir avec une forte majorité et le plus grand pourcentage du vote populaire recueilli par un parti de toute l'histoire du Canada, et ce, malgré la vive opposition du Parti libéral divisé de Sir Wilfrid Laurier, appuyé par Bourassa au Québec.

Le 1er janvier 1918, le gouvernement unioniste fait appliquer la *Loi du service militaire*. Un mouvement de résistance se manifeste immédiatement. Bien que l'opposition provienne en grande partie du Québec, des pacifistes et d'autres groupes du Canada anglais protestent aussi. Des

404385 conscrits, 385510 demandent une exemption. Il devient évident que les Canadiens français ne sont pas les seuls opposés à la conscription. La *Loi du service militaire* est imprécise et offre plusieurs exemptions. Presque tous les hommes conscrits évitent donc le service militaire.

La conscription est un événement sans précédent et le problème provient du fait que certains hommes peuvent être exemptés parce qu'ils exercent un métier essentiel, ou simplement parce qu'ils ont une objection de conscience. La question resterait controversée et non résolue jusqu'à la fin de la guerre.

Au printemps 1918, le gouvernement modifie la *Loi* afin de limiter le nombre d'exemptions. Toutefois, en dépit de ces modifications, seuls 125 000 hommes sont mobilisés et de ce nombre, seulement 25 000 sont envoyés outre-mer.

Les protestations les plus violentes contre la *Loi* ont lieu à Québec pendant les fêtes de Pâques en 1918. Des émeutes éclatent et obligent le maire à demander l'aide du fédéral. Le gouvernement de Borden invoque alors la *Loi* sur les mesures de guerre de 1914, qui donne le pouvoir au gouvernement fédéral de veiller directement au maintien de l'ordre public à Québec. Les émeutes de la conscription à Québec, qui font 500 blessés et causent 300 000 \$ de dommages, restent l'un des événements les plus violents de l'histoire du Canada.

Heureusement pour Borden, la guerre prend fin quelques mois plus tard, avant que les conscrits ne prennent part aux combats. Néanmoins, la crise de la conscription, jumelée à la grande contribution des Canadiens à la victoire des Alliés, contribue à l'émergence d'un nouvel esprit nationaliste, qui s'éloigne de l'Empire britannique, mais qui, en même temps, jette les fondations du mouvement séparatiste québécois.

Malcom Embree est un stagiaire des AMCG.

Sir Arthur Currie

Arthur Currie (à sa naissance, son nom de famille s'écrivait « Curry ») est né dans une famille de fermiers près du village de Napperton, en Ontario, juste à l'Ouest de [Strathroy](#); il était le fils de William Garner Curry et de Jane Patterson. Il a étudié au Strathroy District Collegiate Institute et a fréquenté très brièvement l'Université de Toronto avant de déménager en Colombie-Britannique en 1894, où il a enseigné dans des écoles publiques de Sidney et de Victoria. C'est durant cette période qu'il a décidé de changer l'orthographe de son nom de famille pour l'écrire ainsi : Currie.

Le 6 mai 1897, il se joint au 5e régiment canadien d'Artillerie de forteresse à titre de mitrailleur, et en 1900, il atteint le grade de caporal. Il reçoit ensuite le statut d'officier et peu après, il est promu au grade de capitaine en 1902,

et puis au grade de major en 1906. En septembre 1909, il s'élève au grade de lieutenant-colonel et commande le 5e régiment canadien d'Artillerie de forteresse.

En 1913, le boom du secteur immobilier de Victoria se transforme en crise et laisse Currie avec des biens sans valeurs et des dettes importantes. Devant le risque d'une faillite personnelle et d'une disgrâce dans la milice, il détourne des fonds gouvernementaux destinés aux uniformes du régiment dans ses comptes personnels pour payer ses dettes.

Lorsque la guerre éclate en Europe en 1914, Sam Hughes, ministre de la Défense, distribue de nombreux bons postes de commandement au sein de la 1re division de la naissante Force expéditionnaire du Canada à des acolytes et à des connaissances. Compte tenu que Currie était le commandant de son fils, Hughes propose à Currie le commandement de la 2e brigade. Cependant, Currie décline l'offre et préfère rester à Victoria pour essayer de résoudre ses problèmes financiers. Il change d'avis à la demande insistante de Garnet Hughes. Il est ironique que Sam et Garnet Hughes soient responsables de l'envoi à l'étranger de Currie et de sa réussite ultérieure, puisque Currie et les Hughes deviendront des ennemis implacables jusqu'à la fin de la guerre. La promotion de Currie au grade de brigadier-général est confirmée le 29 septembre 1914.

Il commande une brigade dans le premier contingent et prouve sa valeur en démontrant ses compétences pour l'organisation. Les malversations financières de Currie sont portées à l'attention du premier ministre Borden quand la 1re division atteint l'Angleterre; mais Borden ne veut pas rapatrier Currie au Canada et décide de ne rien faire quant à la situation.

Durant la seconde bataille d'Ypres en avril 1915, la brigade de Currie joue un rôle central dans le maintien de la position alliée. Il est le commandant de la 1re division canadienne en septembre 1915 et il la dirigera de façon très efficace durant les deux prochaines années.

Arthur Currie n'était pas un leader charismatique et il n'était pas facile avec ses soldats. Cependant, sa compréhension de l'importance d'une préparation préalable au combat et « l'assaut classique » restreint aux positions de l'ennemi auquel la tactique « mordre et tenir bon » s'applique proviennent de son désir profond de limiter les pertes de vie inutiles dans des assauts de front futiles.

Sir Julian Byng, commandant du Corps d'armée canadien de 1915 à 1917, entraîne Currie pour le remplacer. Lorsque Byng est promu au grade de commandant de l'armée après l'attaque réussie de la crête de Vimy par ses soldats canadiens en avril 1917, Currie est désigné chef du Corps d'armée canadien. Premier et unique soldat canadien à occuper ce poste, Currie s'avère un excellent commandant de corps. Son empressement à exiger davantage de canons ou de temps de préparation avant les grands assauts sauve des vies alliées et contribue à l'augmentation



*Sir Arthur Currie par Sir William Orpen
Collection d'art militaire Beaverbrook MCG 19710261-0539*

des chances de réussite. Sous le commandement de Currie, les Canadiens consolident leur réputation de formation d'assaut d'élite, comptant une série ininterrompue de victoires importantes en 1917-1918, dont la bataille de la colline 70, Passchendaele, Amiens, Arras et le Canal du Nord. Currie aura acquis une très grande notoriété comme étant l'un des meilleurs généraux de guerre.

La réputation reluisante de Currie en temps de guerre ne reste pas intacte dans l'après-guerre. Quand la guerre prend fin, Hughes père accuse Currie d'avoir sacrifié des vies canadiennes dans d'inutiles batailles à la veille de

l'Armistice. Il s'agit d'une fausseté, mais l'accusation suivra Currie pendant de nombreuses années, même quand il deviendra recteur de l'Université McGill au début des années 1920. Le général finit par riposter et gagne un procès en diffamation très suivi en 1928, mais cette lutte ruiner sa santé et il décède en 1933 à l'âge de 57 ans. Des dizaines de milliers de personnes assistent à ses obsèques, foule beaucoup plus nombreuses que pour tout autre Canadien jusqu'à ce moment de l'histoire du pays.

Sources : Site Web du MCG, Wikipédia

Les matelots et les aviateurs en 1917 : La MRC, le Royal Naval Air Service et le Royal Flying Corps.

Par Alec Douglas.

Au début de 1917, l'état-major de la marine canadienne, en prévision des opérations sous-marines de l'Allemagne dans l'Atlantique Ouest, recommande la mise en place de stations aériennes à Halifax et à Sydney, en Nouvelle-Écosse, avec une flotte de 34 hydravions et près de 300 employés. Le premier ministre Robert Borden et le ministre de la marine John Hazen sont tous les deux en Angleterre pour concrétiser un tel projet lorsque le conseil des ministres, sous la direction du premier ministre intérimaire Sir George Foster, rejette les plans en raison des coûts. Le groupe consultatif du Royal Naval Air Service (RNAS), qui était venu au Canada, retourne alors en Angleterre où il prend des dispositions pour fournir les avions et le matériel au Naval Flying Corps des États-Unis. Ces événements témoignent du désintéressement du cabinet canadien et des inquiétudes de l'Amirauté vis-à-vis de la guerre en Europe.

À cette époque, c'est donc à contre-courant que l'aviation britannique élabore ses politiques et ses stratégies. En janvier 1917, plus d'un tiers des 839 pilotes qualifiés du RNAS servent dans des escadrons d'avions de chasse ou de bombardiers sur le front occidental. Parmi les aviateurs du 3^e Escadron naval, surnommé le Luxeuil Wing, se trouve le premier groupe important de Canadiens à avoir terminé leur entraînement aérien. L'escadron mène ses opérations indépendamment de l'armée et de la marine. Il effectue des bombardements stratégiques en collaboration directe avec l'aviation française. Comme le fait remarquer S.F. Wise dans *Canadian Airmen and the First World War*, « la croyance que l'Allemagne pouvait être vaincue avec les bombardements, une croyance partagée par certains haut placés ou du moins défendue par les hauts gradés de l'armée, était illusoire et chimérique ». Du 30 juillet 1916 au 14 avril 1917, le 3^e Escadron ne lance que 18 raids. Le dernier est lancé contre la ville ouverte de Fribourg, en représailles du tor-

pillage de l'*Asturias*, un navire-hôpital, le 20 mars 1917, et de ce que les Anglais considèrent comme l'une des nombreuses atrocités commises par les Allemands. À la même époque, les 4^e et 5^e Escadrons de Dunkerque mènent 52 raids contre les chantiers maritimes et les ports à Ostende, Zeebrugge et Bruges.

Sur le front occidental, les escadrons du Royal Flying Corps (RFC) et du RNAS jouent un rôle de plus en plus important dans les opérations au sol. Les aviateurs canadiens sont réputés pour leur adresse et leur courage. R.H. Mulock, Raymond Collishaw, D.R. Maclaren, Billy Bishop, W.G. Barker, A. E. McKeever et Lloyd Breadner (qui deviendrait chef d'état-major de la Force aérienne de l'ARC de 1940 à 1944) se démarquent à cette époque. Sous le commandement de Mulock, le 3^e Escadron naval est considéré comme l'escadron « le mieux organisé et le mieux dirigé » tant du RNAS que du RFC. Hugh Trenchard vante les mérites de Mulock, « sa connaissance des machines et la manière dont il dirige ses officiers et ses hommes ». Au même moment, les pertes sont élevées dans les escadrons de reconnaissance et de collaboration avec l'armée, qui effectuent un travail indispensable. Avril 1917 est un « avril sanglant » : des escadrons de chasseurs allemands abattent des avions collaborant avec l'artillerie. Par exemple, le 13 avril 1917, le lendemain du repli des Allemands sur la crête de Vimy, un groupe d'aviateurs allemands, à la tête duquel se trouve Manfred von Richthofen, abat six avions de reconnaissance RE8 en à peine quelques minutes, tuant ainsi dix pilotes et observateurs.

Lors de la bataille d'Arras, du 9 avril au 25 août 1917, et lors de la troisième bataille d'Ypres, du 31 juillet au 6 décembre 1917, le RFC et le RNAS subissent des pertes si importantes qu'ils ne peuvent guère faire plus que maintenir leur position. D'autre part, l'Allemagne ne dispose pas des ressources nécessaires pour combattre la supériorité



La guerre dans les airs
 par Christopher Richard Wynne Nevinson
 Collection d'art militaire Beaverbrook
 MCG 19710261-0517

numérique et les avancées technologiques que finissent par avoir le RFC et le RNAS. Au cours de la même période, sur le théâtre d'opérations méditerranéen, les aviateurs canadiens, dont W.G. Barker et George M. Croil (qui deviendrait chef d'état-major de la Force aérienne canadienne en 1938), effectuent des vols en Macédoine et en Italie. En décembre 1917, après quelques difficultés, le RFC et le RNAS réussissent à assurer leur suprématie dans les airs sur ce théâtre d'opérations.

Il faudra un grand remaniement en janvier 1917, la nomination d'un cinquième Sea Lord de l'aviation (commandeur Godfrey Paine, Royal Navy) et la création d'une unité anti-sous-marine pour que l'Amirauté accorde suffisamment d'importance au rôle de l'aviation dans les opérations anti-sous-marines. Un nouvel accent est mis alors sur l'entraînement et la sélection, et 25 % des nouveaux pilotes sont affectés désormais à de telles opérations. L'hydravion Curtiss H12 *Large America* prend du service et, plus tard la même année, c'est le tour de l'hydravion F2A, qui est une version améliorée du H12. Tandis que les Allemands intensifient les opérations sous-marines, le RNAS met au point de nou-

velles tactiques. La station d'hydravions à Felixstowe crée la Spider Web Patrol, qui effectue des patrouilles aériennes au-dessus de la mer du Nord, près de Harwich, Felixstowe, Lowestoft et Hoek van Holland. La Spider Web Patrol bombarde environ 25 U-boot. Le 22 septembre 1917, les sous-lieutenants d'aviation canadiens N.A. Magor et C.E.S. Lusk réalisent la seule attaque aérienne victorieuse contre un sous-marin de la Première Guerre mondiale; ils coulent le UB32 alors qu'ils survolent le HMS *Terror*, un monitor qui bombarde Ostende. (Beaucoup de confusion entoure cet exploit : l'histoire officielle britannique de la guerre aérienne a mal identifié le sous-marin et a revendiqué, à tort, plusieurs autres attaques aériennes victorieuses.)

Les hydravions *Large America* ont joué un rôle crucial dans les combats contre les dirigeables allemands. L'une des attaques réussies est menée le 14 mai 1917 : le lieutenant d'aviation Robert Leckie (qui, de 1944 à 1947, remplacerait G.M. Croil et Lloyd Breadner à titre de chef d'état-major de la Force aérienne de l'ARC) abat le zeppelin L22. Un mois plus tard, le 14 juin, J.O. Galpin et R.F.L. Dickie font exploser le L43. Parmi le nombre croissant de Canadiens qui survolent la mer du Nord et la Manche, le sous-lieutenant d'aviation C.B. Sproatt, du 5^e Escadron naval de Dunkerque, connaît un succès considérable avec l'officier marinier australien A. Hinkler à bord de leur DH4. Le 3 septembre 1917, au cours de combats contre les Albatros D.III, Sproatt évite une attaque lancée par six avions en effectuant un piqué. Il remarque alors qu'un avion ennemi est juste au-dessus de lui, « si proche que [son] observateur aurait pu l'atteindre avec une canne ». En fait, Hinkler utilise sa mitrailleuse et atteint le réservoir d'essence de l'Albatros qui chute « comme une grosse boule noire de fumée ». Douze jours plus tard, lors d'un vol à l'appui des monitors qui tentent de bombarder Ostende, Sproatt et Hinkler rapportent avoir touché ce qui semble être un torpilleur avec une bombe de 65 lb, larguée d'une hauteur de plus de 2700 m. En décembre, alors qu'il escorte les bombardiers du RNAS dans le ciel de la Belgique, Sproatt raconte avoir atteint un Albatros : « Le moteur a calé et l'avion a chuté en tournoyant rapidement. Je l'ai perdu de vue pendant quelques secondes avant de voir, enfin, des morceaux tomber dans la mer. » C'est la dernière victoire aérienne le long des côtes en 1917.

Le 1^{er} avril 1918, le RNAS et le RFC sont regroupés pour former la Royal Air Force, sous le contrôle de l'Air Ministry. Toutefois, à part les changements touchant les désignations de grade et les numéros des escadrons, la guerre aérienne subit peu de modifications, et cela fera l'objet d'un autre numéro du *Flambeau*.

Alec Douglas est un bénévole des Amis.
Il a été officier de marine et directeur, Histoire, de la Défense nationale.

La Croix de Victoria : les récipiendaires canadiens de 1917

La Croix de Victoria (VC), instituée en 1856 par la Reine Victoria, est la première décoration militaire du Commonwealth récompensant les actes de bravoure. Elle est remise pour honorer le courage exceptionnel des soldats face à l'ennemi, mais elle a aussi été décernée, dans de rares cas, pour souligner d'autres gestes courageux.

Depuis sa création pendant la guerre de Crimée, la VC a été décernée 1 358 fois. Selon les sources citées et les critères de sélection, entre 94 et 100 Canadiens, ou membres des forces armées canadiennes, auraient été décorés de la Croix de Victoria.

Une variante canadienne de la médaille a été créée en 1993, mais personne ne l'a encore reçue.

Dans son livre *Men of Valour* (voir le présent numéro du *Flambeau*), l'auteur

affirme qu'il y a eu 100 récipiendaires canadiens. Ici, le mot « canadien » est utilisé comme adjectif et les critères retenus sont les suivants : toute personne qui est née au Canada, qui a vécu et est décédée au Canada, qui a reçu la VC alors qu'elle servait au sein des forces armées canadiennes, ou qui était en service au Canada quand elle a obtenu la VC (un seul cas).



En se fondant sur ces critères, l'auteur a déterminé que 73 Canadiens avaient été décorés de la Croix de Victoria pendant la Première Guerre mondiale. Les récipiendaires ci-dessous ont reçu la décoration pour leurs actes de bravoure en 1917.

Lt Frederick Harvey, 27 mars 1917, Guyencourt

Capt Thain MacDowell, 9 avr. 1917,
crête de Vimy

Sdt William Milne, 9 avr. 1917, crête de Vimy

Sgt (suppléant) Ellis Sifton, 9 avr. 1917,
crête de Vimy

Sdt John Pattison, 10 avr. 1917, crête de Vimy

Lt Robert Combe, 3 mai 1917, Acheville

Lt Lloyd Algie, 16 août 1917, côte 70

Sdt Michael O'Rourke, 17 août 1917, côte 70

Sgt Frederick Hobson, 18 août 1917, côte 70

Maj O'Kill Learmonth, 18 août 1917, côte 70

Sgt-maj Robert Hanna, 21 août 1917, côte 70

Cpl Filip Konowal, 21 août 1917, côte 70

Lcol Phillip Bent, 1 oct. 1917, Polygon Wood
(avec l'armée britannique)

Sdt Thomas Holmes, 26 oct. 1917,
Passchendaele

Capt Christopher O'Kelly, 26 oct. 1917,
Passchendaele

Lt Robert Shankland, 26 oct. 1917,
Passchendaele

Sdt Cecil Kinross, 30 oct. 1917, Passchendaele

Lt Hugh McKenzie, 30 oct. 1917, Passchendaele

Sgt George Mullin, 30 oct. 1917, Passchendaele

Maj George Parkes, 31 oct. 1917,
Passchendaele

Cpl Colin Barron, 6 nov. 1917, Passchendaele

Sdt James Robertson, 6 nov. 1917,
Passchendaele

Lt Marcus Strachan, 20 nov. 1917, Masnières