



MDN, photo PL-52817

En 1951, la Princesse Élisabeth et le Duc d'Édimbourg inspectent la Base de l'ARC Trenton et l'entrée commémorative des installations du Programme d'entraînement aérien du Commonwealth britannique. La participation du maréchal en chef de l'Air Frank Miller à ce projet a été très importante.

LE MARÉCHAL EN CHEF DE L'AIR FRANK MILLER – UN LEADER CIVIL ET MILITAIRE

par Ray Stouffer

Introduction

Le jeudi 28 avril 1960, le quotidien *Ottawa Citizen* rapportait que Frank Miller, ancien maréchal de l'Air et plus récemment sous-ministre de la Défense nationale, avait été choisi par le gouvernement Diefenbaker pour succéder au général Charles Foulkes à la présidence du Comité des chefs d'état-major. Les 24 années de service de Miller dans l'Aviation royale du Canada lui avaient « donné un précieux bagage de connaissances sur toutes les questions relatives à la défense¹. » En tant que sous-ministre, Miller avait été « célébré comme un des esprits les plus vifs et perspicaces du ministère de la Défense². » Dans le même article, le journaliste laissait entendre que l'armée canadienne devait opérer des changements qui nécessitaient l'expérience, les compétences en gestion et le leadership de Miller. Ce dernier était « considéré comme l'un des très rares hommes capables de diriger l'armée canadienne durant l'ultime transformation qui en fera une force unifiée³. » La réintégration de Miller dans l'armée s'accompagnait donc de solides états de service et de grands espoirs. Il deviendrait l'officier de plus haut rang au Canada, mais peu de Canadiens le connaissaient à l'époque, et encore moins aujourd'hui.

Le but de cet article est en partie de faire la lumière sur la vie publique de Miller afin de mieux comprendre qui il était et pourquoi il a été choisi comme successeur de Foulke. Que l'on n'ait pas entrepris cet exercice auparavant en dit long *en géné-*

ral sur le peu d'intérêt des chercheurs pour l'armée de l'air du Canada durant la guerre froide, et *en particulier* sur le manque de biographies d'officiers supérieurs de ce service. La carrière de Miller a été remarquable; il est remarquable aussi qu'elle soit aujourd'hui en grande partie méconnue et donc mésestimée. Une meilleure connaissance des services de Miller, dans l'armée comme dans le civil, permet de mieux comprendre pourquoi il a été nommé président du Comité des chefs d'état-major, et d'aborder la question du leadership militaire en temps de paix. Ceux qui ont nommé le maréchal de l'air Miller jugeaient sans doute qu'il possédait plus que ses pairs les qualités de leadership requises pour présider ce comité et qu'il comprenait les besoins d'une armée en temps de paix.

Pour étayer cette opinion, le présent article se concentre sur deux facettes de la carrière de Miller. D'abord il décrit son ascension dans les rangs et ses affectations à des postes de plus en plus élevés dans le contexte de l'évolution de l'Aviation royale du Canada en temps de paix et de guerre. Puis il compare les réalisations professionnelles de Miller à celles de deux de ses contemporains qui ont aussi très bien réussi : le maréchal de l'Air Roy Slemmon et le lieutenant-général Charles Foulkes. Slemmon, qui avait quatre ans de plus que Miller, avait joint

Le major Ray Stouffer, CD, Ph. D., officier de logistique dans la force aérienne, est actuellement professeur adjoint d'histoire au Collège militaire royal du Canada.

l'Aviation royale du Canada plus tôt que lui, mais ils auraient tous les deux des affectations de vol et de commandement similaires pendant plus de trente ans. Leur ascension parfois fulgurante dans l'armée de l'air en temps de guerre et de paix a fait d'eux des rivaux sur le plan professionnel. Slemon sera finalement nommé chef d'état-major de la force aérienne en 1953. Sept ans plus tard, Miller atteindra un rang encore plus élevé en devenant président du Comité des chefs d'état-major et chef d'état-major de la Défense.

Selon un historien, Foulkes comprenait mieux que ses rivaux que, pour diriger une armée durant la guerre froide, il fallait des compétences particulières. Il était sensible au fait que le maintien d'une force coûteuse en temps de paix posait problème aux gouvernements canadiens qui devaient faire la part des choses entre leurs intérêts politiques sur le plan national et international⁴. Cet article fera valoir que Miller relevait aussi bien, sinon mieux, que son prédécesseur les défis que présentait la direction de l'armée canadienne en temps de paix durant la première moitié de la guerre froide. Les carrières de Miller dans l'armée et dans le civil le distinguaient de ses pairs et de Foulkes. Les détenteurs de l'autorité politique estimaient qu'il était plus apte que Foulkes à guider les forces armées du pays durant les années turbulentes d'intégration et d'unification.



MDN, photo RE86-1426-1

Maréchal en chef de l'Air Frank Miller

La vie dans l'Aviation royale du Canada – Première partie

Une des principales difficultés que pose la rédaction d'un article sur Miller est dans la rareté des sources. Comme Miller ne tenait pas de journal, il y a peu de sources de première main pour retracer sa carrière et encore moins sa jeunesse. Les sources secondaires aident peu, mais heureusement des sources connexes permettent de tracer un portrait acceptable de sa vie et de sa carrière.

Frank Miller est né le 30 avril 1908 à Kamloops, en Colombie-Britannique, où il a fait ses études primaires et secondaires. Il a fait un baccalauréat en génie civil à l'Université d'Alberta de 1925 à 1931. Durant son séjour à Edmonton, il était membre du Corps-école d'officiers canadiens⁵ et, à l'obtention de son diplôme, il souhaitait devenir pilote de l'armée. Comme Roy Slemon quelques années plus tôt, il a été accepté dans la force aérienne dont les planificateurs durant l'entre-deux guerres « estimaient qu'un diplôme d'ingénieur était une qualification essentielle pour devenir pilote⁶. » Autre similitude : les deux hommes avaient manifesté le désir de s'enrôler quand ils étaient membres du Corps-école d'officiers canadiens.

Miller a obtenu son brevet d'officier de la force permanente de l'Aviation royale du Canada le 15 septembre 1931. Le mois suivant, le sous-lieutenant d'aviation Miller était affecté au 1^{er} Escadron basé au Camp Borden, en Ontario. Dès décembre 1931, il avait terminé son entraînement et obtenu son brevet de pilote. Le 16 décembre, il était promu lieutenant d'aviation⁷. Même s'il s'était joint à l'Aviation royale du Canada parce qu'il voulait piloter, il n'était pas satisfait de l'envergure du service ni de ses capacités militaires embryonnaires. Avant de s'enrôler, il avait l'impression que l'armée de l'air du Canada n'était capable d'assumer que des rôles non militaires. Il s'attendait à être au service d'autres organisations gouvernementales dans le cadre d'activités comme la cartographie aérienne, la lutte contre les incendies, les communications et le transport⁸. Dans une large mesure, ce qu'il pensait de l'Aviation royale du Canada était juste. Son expérience confirmerait que, durant presque tout l'entre-deux guerres, les aviateurs militaires canadiens étaient des « pilotes de brousse en uniforme ». Il était néanmoins impressionné par tous les rôles que remplissait l'Aviation royale du Canada au début des années 1930. Ainsi, au Camp Borden, on donnait des cours sur la coopération avec l'armée de terre, en plus des instructions sur les combats aériens⁹.

Malheureusement pour Miller et ses collègues de la force aérienne, ils sont entrés au service de l'Aviation royale du Canada lorsque s'amorçait la Grande dépression. Cherchant désespérément des moyens de financer des programmes d'aide à la population, le gouvernement Bennett a réduit à l'extrême les budgets militaires en 1932 et la force aérienne a été contrainte d'effectuer des compressions d'effectif draconiennes. Comme le rappellerait plus tard Miller : « La terre s'est effondrée [...] On m'a mis à la porte [de l'Aviation royale du Canada]¹⁰! » Heureusement, son « congé temporaire » a été de courte durée : en juillet 1932, il était embauché par le Commandement des forces aériennes à Ottawa et, en janvier 1933, il retournait à Borden pour y poursuivre son entraînement en vol, cette fois à l'École de coopération avec l'armée de terre.

Miller était parmi les rares privilégiés qui ont eu la possibilité de continuer leur entraînement durant ces années de « coupures importantes ». En 1932 et 1933, l'Aviation royale du Canada a vu son effectif passer de 906 officiers et hommes du rang à 694 membres. Le budget a été amputé de plus d'un million de dollars par rapport à ce qu'il était avant la crise et il n'était que de 1 405 000 \$. Comme Miller en a fait l'expérience, des aviateurs ont été congédiés et l'instruction des pilotes a énormément ralenti. Dans certains cas, l'entraînement en vol a complètement cessé. L'expansion de l'aviation était impos-

sible à cause du manque de fonds pour construire des bases, effectuer des missions ou des vols d'entraînement, ou même acquérir de nouveaux appareils¹¹. Les restrictions budgétaires ont même freiné le perfectionnement professionnel du personnel plus expérimenté car cette formation était coûteuse. Les seuls cours d'état-major offerts aux officiers supérieurs de l'aviation pour qu'ils connaissent les théories les plus récentes en matière de puissance aérienne, ainsi que les fonctions de commandement et d'état-major, étaient donnés en Grande-Bretagne par la Royal Air Force¹².

Bien que les vols aient été beaucoup moins nombreux au Camp Borden durant cette période, le lieutenant d'aviation Miller a pu suivre son cours de coopération avec l'armée de terre du 1^{er} février au 31 mai 1933, et a accumulé 34 heures de vol à bord de l'Avro 621 *Tutor* et du Consolidated O-17 *Courier*. Ce cours avait pour but d'apprendre aux pilotes à travailler avec l'armée de terre et Miller y a appris la photographie aérienne, la lecture de cartes, la reconnaissance aérienne, l'observation d'artillerie et le morse¹³.

C'était un véritable sacrilège pour les aviateurs canadiens qui suivaient de près l'évolution de la puissance aérienne en Grande-Bretagne de consacrer les précieuses heures d'entraînement au soutien de l'armée de terre. La doctrine de l'aviation britannique était fondée sur la prédominance des bombardements stratégiques; l'aide à la force terrestre n'était pas une priorité. Malheureusement pour l'aviation canadienne, elle n'était pas en mesure de mettre cette théorie en pratique et jusqu'en 1938 elle est restée sous l'autorité du chef d'état-major général de l'Armée de terre. Les officiers supérieurs de ce service voulaient que les éléments d'actif de l'aviation soient sous leurs ordres à l'échelle de la division et du corps d'armée, comme cela avait souvent été le cas durant la Première Guerre mondiale. Malgré les exigences de l'armée de terre, durant la dépression les aviateurs canadiens s'estimaient chanceux de mener *n'importe quelle* forme d'entraînement opérationnel, vu le nombre limité d'avions et de pilotes en service.

Jusqu'à la fin de 1933, Miller a poursuivi son entraînement au Camp Borden et à Ottawa, en Ontario. En juin, il a réussi à Borden son cours de vol aux instruments, pour lequel il a piloté le de Havilland (D. H.) 60 *Gipsy Moth*, prédécesseur de l'omniprésent avion-école de guerre, le D. H. 62 *Tiger Moth*. Son instructeur, le commandant d'aviation R. S. Grandy, lui a donné l'appréciation « très bien » et a déclaré qu'il avait fait d'immenses progrès durant le cours et n'avait pas commis de grave erreur. En juillet, Miller a suivi le cours de perfectionnement en hydravions à la base Rockcliffe d'Ottawa, où il a piloté l'hydravion à flotteurs D. H. 60 et l'avion amphibie Vickers *Vedette*. Du 1^{er} août au 22 décembre 1933, il était de retour à Borden pour suivre le cours d'officier d'armement de l'escadron à l'École des armes de l'air et de bombardement. Cette formation lui a permis d'accumuler d'autres heures de vol sur divers appareils de l'armée de l'air comme le Fairchild 71 *Courier*, le Armstrong Whitworth *Siskin*, et le *Gypsy Moth*.

Au cours d'une année où la plupart des vols de l'armée de l'air étaient interrompus, il a réussi, ce qui est étonnant, à suivre quatre cours d'instruction en vol¹⁴.



Roy Slemon (commodore de l'air au centre) alors qu'il servait dans le groupe de bombardement n° 6 en 1944.

Étant donné les contraintes financières de la Grande dépression, la force aérienne permanente assurait une présence minimale à l'échelle nationale et un semblant d'activités aériennes. Sur la côte Ouest, la base de Vancouver était le siège du 4^e escadron d'hydravions à coque et de deux détachements mobiles. C'est là que Miller a obtenu sa première affectation opérationnelle en janvier 1934. Il a été nommé capitaine-adjutant de l'unité, responsabilité qui s'ajoutait à ses tâches principales de pilote d'escadrille¹⁵. Cette année-là, les « nuages de la guerre » en Europe étaient à quelques années de distance, et le 4^e escadron d'hydravions continuait de remplir des fonctions non militaires pour d'autres services fédéraux et provinciaux. Miller et les membres de l'escadrille pilotaient des hydravions à coque Vickers *Vedette*, Vickers *Vancouver* et Fairchild 51/71 lors des missions de lutte contre la contrebande et des prises de photographies aériennes¹⁶.

En 1935, les parcours de carrière de Frank Miller et de Roy Slemon se croiseraient une première fois. De 1933 à 1938, Slemon était instructeur à Borden et officier d'état-major au quartier général de la force aérienne¹⁷. En avril 1935, le capitaine d'aviation Slemon, qui était l'instructeur de Miller dans le cadre du cours de navigation à vue, l'a jugé « au-dessus de la moyenne ». En juin, Miller a passé son cours d'instructeur de vol. Il a été qualifié d'« excellent élève » par nul autre que le commandant d'aviation G. E. Brookes, le futur commandant du 6^e groupe (ARC) du Bomber Command durant la Seconde Guerre mondiale¹⁸.

De 1935 à 1938, Miller a eu plusieurs affectations comme instructeur de vol et de navigation aérienne. Il a été promu au rang de capitaine d'aviation le 1^{er} avril 1937. Ce n'était sûrement pas un poisson d'avril! Le mois suivant, il est passé de l'École de pilotage de Borden à l'École de navigation aérienne et d'hydravion de Trenton. Puis, en septembre 1938, il est allé

CLIFC, photo PL-28731

poursuivre sa formation en Grande-Bretagne : l'armée de l'air l'a affecté à l'école de navigation aérienne, à Manston, pour y suivre le cours de spécialiste en navigation aérienne¹⁹. Quelques mois plus tôt, le 3 mai 1938, Miller avait épousé Dorothy Virginia Minor à Galveston, au Texas²⁰.

Lorsque Miller a traversé l'Atlantique à l'automne 1938, la menace d'une guerre imminente causait de vives inquiétudes. Quoique, en privé, le premier ministre Mackenzie King ait admis que le Canada viendrait à l'aide de la Grande-Bretagne si la guerre était déclarée contre l'Allemagne nazie, le ministère de la Défense se contentait de dresser des plans pour la défense continentale. La politique mise à part, les planificateurs de la défense, dont ceux de l'armée de l'air, ne pouvaient ignorer la probabilité d'une autre guerre en Europe. Le plus difficile était de mettre sur un pied de guerre les petites forces armées canadiennes de temps de paix. Il fallait que les planificateurs de la défense sachent quels marins, soldats et aviateurs ayant prouvé leurs grandes compétences et leur leadership pouvaient faire cela²¹. Frank Miller était l'un d'entre eux.

Si l'armée canadienne reconnaissait la nécessité de devenir une force de guerre, elle n'avait pas les moyens de réaliser cet objectif au cours des années qui ont immédiatement précédé la Seconde Guerre mondiale. Faute de ressources, l'armée de l'air a dû envoyer onze aviateurs suivre une formation spécialisée à la Royal Air Force²². Miller faisait partie de ce groupe privilégié parce que ses exceptionnelles qualités de pilote avaient attiré l'attention de ses supérieurs. Il avait aussi montré un potentiel de leadership hors du commun. Le 1^{er} avril 1939, il a été promu au rang d'officier supérieur commandant d'aviation au grade de major²³. L'Aviation royale du Canada s'attendait à ce qu'il rentre au pays une fois son cours achevé, avec des connaissances avancées en matière de navigation. Les hauts gradés comptaient sur lui pour commander des écoles de navigation dans le cadre d'un programme d'instruction aérienne en pleine expansion.

Quand le Canada a déclaré la guerre à l'Allemagne, le 10 septembre 1939, les dirigeants de sa force aérienne ont rappelé Miller dans l'intention de le nommer à la direction d'une école de pilotage pour qu'il contribue à l'expansion prévue pour la guerre²⁴. L'Aviation royale du Canada ne savait pas que ce plan deviendrait beaucoup plus vaste. À la fin de septembre, le gouvernement Mackenzie King discutait des modalités de son engagement immédiat auprès de la Grande-Bretagne et de ses alliés du Commonwealth. Les Britanniques ont été choqués d'apprendre que Mackenzie King ne proposait alors qu'une seule division d'infanterie. Ils ont demandé à Ottawa si le Canada serait prêt à soutenir un programme d'entraînement aérien pour le Commonwealth qui s'inscrivait dans le grand plan d'entraînement aérien de l'Empire britannique.

Après plusieurs mois de négociations acrimonieuses, le gouvernement Mackenzie King a accepté d'engager des ressources financières, matérielles et humaines substantielles afin d'organiser une entreprise nationale aussi importante²⁵. Il était entendu que l'organisation et la mise en œuvre du Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique constitueraient la principale contribution du Canada au développement de la puissance aérienne du Commonwealth en temps de guerre. En fait, Mackenzie King acceptait de diriger ce programme parce qu'il croyait que cela lui éviterait d'avoir à fournir d'importantes forces militaires pour l'effort de guerre, mais ce ne serait pas le cas. Quelles qu'aient été les motivations de Mackenzie King, cette responsabilité nationale représenterait « une énorme tâche » pour la minuscule force aérienne du Canada²⁶. Le vice-maréchal Croil, chef d'état-major de la force aérienne, estimait que la mise en œuvre du Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique « équivalait au maintien de 50 escadrons en campagne²⁷ ». Avant la guerre, l'Aviation royale du Canada avait du mal à entraîner 125 pilotes par année. On lui demandait désormais de former 450 pilotes, 340 observateurs et 580 radiotélégraphistes-mitrailleurs de bord tous les quatre mois! Heureusement pour elle, elle avait acquis de l'expérience en entraînant des équipages alliés durant la guerre précédente. Et elle avait aussi des leaders chevronnés qui avaient fait leurs preuves, comme Frank Miller, grâce auxquels ce grand plan d'entraînement serait efficace.

Avant même que les derniers détails du Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique soient finalisés et que Mackenzie King signe l'entente le jour de son anniversaire, le 17 décembre 1939, la sélection et l'arpentage des sites pour les écoles avaient débuté. Des contrats étaient signés pour répondre aux besoins en matière d'entraînement et de logistique. Le besoin le plus important, et de loin, était l'embauche d'instructeurs de vol civils et militaires. Nombre de jeunes pilotes de la force aérienne, qui s'attendaient à être déployés outre-



Frank Miller, alors lieutenant-colonel d'aviation, à bord de l'Avro Anson aux services de navigation aérienne de Rivers (ANS Rivers) au Manitoba, le 4 juin 1941.

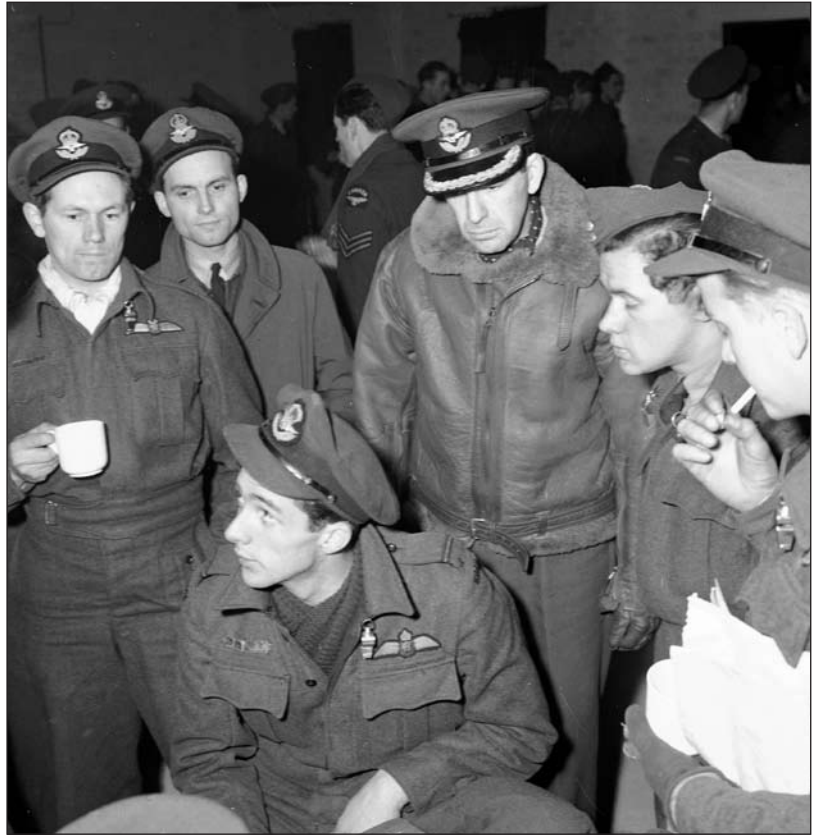
CIFC, photo PL-3714

mer pour mener des missions de combat, ont été déçus d'apprendre qu'ils devaient rester au Canada en tant qu'instructeurs²⁸. Miller était trop occupé pour songer à la possibilité de mener des missions opérationnelles. Au début des négociations anglo-canadiennes sur le plan d'entraînement, il a été nommé commandant de l'École de navigation et de reconnaissance aériennes à Trenton²⁹. Ce serait la première d'une série d'affectations importantes durant lesquelles il a commandé des écoles d'entraînement spécialisé dans le cadre du Plan d'entraînement aérien du Commonwealth. Dans chaque cas, les évaluations de son rendement portaient la mention « exceptionnel ». De plus, certains des principaux officiers supérieurs de l'Aviation royale du Canada ont recommandé sa promotion accélérée avant celle de ses pairs.

Parmi les supérieurs de Miller, à l'époque où il commandait l'École de navigation et de reconnaissance aériennes, il y avait les deux futurs commandants du 6^e groupe (ARC) du Bomber Command : les colonels d'aviation G. E. Brookes et C. M. McEwen. En janvier 1940, McEwen a noté que Miller était fiable et énergique, qu'il faisait preuve de tact, d'un jugement sûr et de bon sens. Il ajoutait que Miller remplissait ses fonctions avec beaucoup de compétence et qu'il était un excellent meneur d'hommes. En septembre 1940, Brookes a noté que Miller avait un jugement solide et qu'il avait fait preuve d'un grand sens de l'initiative pour faire face aux nombreux problèmes qui s'étaient posés durant les premiers mois d'opération de son école. Il a aussi écrit que Miller avait une conduite exemplaire et qu'il le recommandait en vue d'une promotion accélérée³⁰.

En novembre 1940, la No. 1 Air Navigation School (ANS) (c'était son nom à l'époque) a été transférée à Rivers, au Manitoba. Moins d'un mois plus tard, Miller impressionnait encore une fois ses supérieurs. Le colonel Sully, futur directeur du personnel du Conseil de l'air au quartier général de l'armée de l'air, a noté que Miller, à titre de commandant de la No. 1 Air Navigation School, faisait un excellent travail dans des conditions difficiles. Il a recommandé Miller en vue d'une promotion accélérée au rang de lieutenant-colonel de l'aviation par intérim. Le commodore de l'Air Shearer appuyait fortement cette recommandation. À l'évidence, Miller avait prouvé qu'il était un officier particulièrement compétent en guidant la No. 1 Air Navigation School lors des débuts difficiles du Plan d'entraînement aérien. Il a été promu au rang de lieutenant-colonel d'aviation en décembre 1940; six mois plus tard, il était affecté au commandement de la No. 2 Air Navigation School à Pennfield Ridge, au Nouveau-Brunswick³¹.

L'année qu'a passée Miller à Pennfield Ridge s'est avérée aussi fructueuse que ses affectations à Rivers et Trenton. Le colonel Costello a rapporté que Miller avait organisé et commandé l'école de Pennfield Ridge de façon très efficace sur le plan de l'entraînement et de l'administration. Le vice-maréchal de l'Air, le major-général A. A. L. Cuffe, qui était directeur de



Le colonel d'aviation Frank Miller (portant la casquette garnie d'un galon d'or) pendant un débriefing du Groupe n° 6 avec l'équipage du 433^e Escadron, vers 1944

l'entraînement au Conseil de l'air, a appuyé la recommandation de Costello en vue de la promotion accélérée de Miller au rang de colonel d'aviation. Miller a été réaffecté comme commandant de l'École centrale de navigation aérienne de Rivers en mai 1942. Il a encore une fois fort bien réussi car il a été promu colonel d'aviation par intérim deux mois plus tard et transféré à Summerside, à l'Île-du-Prince-Édouard, à titre de commandant de la No. 1 General Reconnaissance School, qui venait d'être créée³².

Bien qu'il ne soit resté à Summerside que six mois, Miller a porté à un niveau élevé la qualité de l'entraînement donné par la No. 1 General Reconnaissance School. En janvier 1943, le vice-maréchal de l'Air Cuffe a noté, dans son évaluation de Miller, que celui-ci était très intelligent et doté d'une personnalité agréable, et que les normes d'efficacité qu'il avait établies se reflétaient dans l'excellente situation de l'école de formation. Dans leur évaluation le mois suivant, deux autres « étoiles montantes » de la force aérienne, le commodore de l'Air et brigadier-général Morfee et le vice-maréchal de l'Air G. O. Johnson ont déclaré que Miller avait fait un excellent travail comme commandant de la No. 1 General Reconnaissance School. Ils lui attribuaient aussi tout le mérite de la qualité de l'entraînement et de l'efficacité de l'administration de la Station Summerside³³. Au printemps 1943, les supérieurs de Miller sont arrivés à la conclusion que l'excellent travail accompli jusque-là par Miller dans le cadre du Plan d'entraînement aérien du Commonwealth britannique l'avait préparé à des tâches au sein de quartiers généraux plus importants, et Miller a été affecté au quartier général de la Force aérienne à Ottawa, au poste de Directeur – Plans et exigences de l'entraînement³⁴.

CITFC, Photo PL-29938



CITEC, photo RE68-1785

Un des premiers intercepteurs Avro CF-100 *Canuck*.

Miller y a travaillé de janvier 1943 à avril 1944. Durant cette période, il a été promu commodore de l'Air par intérim, et il a fini par devenir directeur de l'entraînement aérien et directeur adjoint responsable de la formation. Les réalisations de Miller au cours des quatre années précédentes comme directeur d'établissements de formation dans le cadre du Plan d'entraînement aérien avaient assis sa réputation d'officier exceptionnel. Au moment de son affectation au quartier général de la Force aérienne, il était l'un des plus hauts gradés de l'Aviation royale du Canada à superviser le programme d'entraînement aérien, qui était alors à son apogée. Cependant, au début du printemps 1944, le Plan d'entraînement aérien était sur le point de s'achever. La victoire se profilait à l'horizon et le Canada avait besoin des talents d'aviateurs comme Miller pour assumer des postes de commandement outre-mer. C'est ainsi qu'en avril 1944 Miller a été affecté au quartier général du 6^e groupe (ARC) du Bomber Command, à Allerton Hall dans le Yorkshire. Ce faisant il perdait son rang de commodore de l'Air par intérim³⁵.

D'avril à juin 1944, Miller « a appris les ficelles » des innombrables tâches d'état-major associées à la direction des opérations des bombardiers canadiens, et a travaillé de nouveau aux côtés de Roy Slemmon, qui servait en tant qu'officier supérieur d'état-major de l'Air au quartier général du 6^e groupe depuis sa création en janvier 1943. L'expérience du commodore Slemmon s'avérerait inestimable pour son protégé³⁶.

Au cours de l'été 1944, Miller a obtenu son premier commandement d'unité opérationnelle de bombardiers à la station de l'Aviation royale du Canada de Skipton-on-Swale³⁷. Pour des raisons de sécurité, le rang et le poste de Miller lui interdisaient « officiellement » de mener des missions de combat. Selon le peu de données relatives à ses affectations au 6^e

groupe, il se souciait beaucoup de ses subalternes. Il conseillait et encourageait ses équipes d'aviateurs lorsqu'elles avaient des déboires opérationnels, ce qui n'était pas facile. Il les accueillait à leur retour de mission et participait activement à leurs débriefings³⁸. L'examen des journaux de guerre des 424^e et 433^e escadrons révèle que Miller « a volé » lors d'une mission au-dessus de la région de Falaise, en Normandie, le 17 juillet 1944. Il voulait voir en personne comment ses hommes soutenaient l'avance des alliés en France³⁹.

Le premier commandement opérationnel de Miller a impressionné ses supérieurs. Le vice-maréchal de l'Air McEwen a noté en août 1944 que Miller était un bon organisateur, doté d'une solide connaissance de la nature humaine, et qu'il se montrait infatigable dans ses efforts pour assurer le fonctionnement opérationnel de sa station⁴⁰. Le 14 octobre 1944, Miller a été promu au rang de commodore de l'Air et nommé commandant de la 61^e Base à Topcliffe.

Au printemps 1945, Miller était devenu un commandant de station expérimenté et respecté au sein du 6^e groupe. Il a également commandé la 63^e Base de l'Aviation royale du Canada à Leeming, dans le Yorkshire. Il s'est montré à la hauteur de la tâche et a réussi à maintenir le rythme des sorties en dépit des changements d'aéronefs, de l'instruction de conversion des équipages et de la rotation des effectifs. Il convient aussi de noter qu'il a été affecté au poste de commandant adjoint de Roy Slemmon à la tête de la *Tiger Force*, en juillet 1945. Cette unité était la contribution du Canada à une flotte de bombardiers du Commonwealth qui devait combattre l'Empire japonais aux côtés des Américains. Mais, le Japon s'étant rendu quelques semaines plus tard, ces plans ont été abandonnés et Miller a été rapatrié en septembre 1945⁴¹.

La carrière de Frank Miller n'a pas été freinée durant cette période de transition.

La démobilisation a été aussi rapide que spectaculaire. Durant la guerre, il y avait eu jusqu'à plus d'un million de Canadiens et Canadiennes en uniforme; après la guerre, le gouvernement Mackenzie King a réduit l'effectif militaire à moins de 50 000 membres, tous rangs confondus. Le premier ministre et ses proches conseillers savaient toutefois que, vu les réalités géostratégiques, le pays ne pouvait pas se contenter d'une force militaire dérisoire, comme avant la guerre. C'était désormais l'agressivité de l'Union Soviétique qui menaçait la paix mondiale. Dotés de bombardiers à long rayon d'action et, à compter de septembre 1949, d'armes atomiques, les Soviétiques menaçaient le continent nord-américain. Ottawa ne pouvait ignorer cette menace ni la nécessité de se rapprocher des États-Unis pour défendre le continent contre toute attaque stratégique. Le Canada s'est donc joint aux États-Unis pour mettre sur pied ce qui deviendrait le Commandement de la défense aérienne de l'Amérique du Nord (NORAD) en 1957. Avant cet engagement

sans précédent en temps de paix, le Canada était devenu membre de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN). La menace soviétique planait en effet sur toute l'Europe de l'Ouest en plus de l'Amérique du Nord. Rompant encore une fois avec la tradition, le gouvernement canadien a créé une importante force constituée permanente et, en cette nouvelle ère atomique, l'alliance occidentale a fondé ses stratégies offensives et défensives sur la puissance aérienne. Au début des années 1950, l'Aviation royale du Canada deviendrait donc la plus importante des trois armes combattantes du pays, celle qui connaîtrait la croissance la plus rapide⁴².

La carrière de Frank Miller n'a pas été freinée durant cette période de transition. À l'évidence, on le préparait à devenir un des principaux dirigeants de la force aérienne. Cependant, de 1945 à 1948 les vols se limitaient surtout à des missions de cartographie aérienne et de communications et Miller a été affecté au Commandement du matériel aéronautique, d'abord comme chef d'état-major puis, en juin 1946, comme commandant. D'août 1948 à septembre 1949, il a étudié au US National War College⁴³. Les amitiés et les relations qu'il a nouées avec ses collègues américains et de l'OTAN ont été très utiles et profiteraient grandement à l'Aviation royale du Canada dans ses contacts avec les membres de l'alliance. Au printemps 1949, Miller a été affecté au quartier général de la Force aérienne à titre de directeur des opérations et de l'instruction au Conseil de l'air. Deux ans plus tard, il a été promu vice-maréchal de l'Air et est devenu vice-chef d'état-major de la Force aérienne sous le maréchal de l'Air Curtis. Une de ses tâches principales était de représenter l'aviation canadienne au sein de la Commission permanente mixte de défense Canada-États-Unis. À ce propos, le chef d'état-major a noté que la contribution de Miller aux relations entre le Canada et les États-Unis avait été exceptionnelle⁴⁴. À cette époque où la coopération entre les armées de l'air canadienne et américaine prenait rapidement de l'ampleur, Miller est devenu le contact de plus haut rang de l'Aviation royale du Canada auprès de l'armée de l'air américaine pour discuter de doctrine commune, d'acquisition conjointe de matériel, et pour planifier la défense aérienne de l'Amérique du Nord.

On ne sait pas vraiment si Miller s'attendait à remplacer Curtis au poste de chef d'état-major de la Force aérienne. Les documents qui subsistent semblent indiquer que Curtis formait Roy Slemon pour lui succéder. Cette interprétation s'appuie sur le fait que Curtis occupait son poste depuis 1947, ce qui sous-entend que Claxton, le ministre de la Défense, lui avait permis de rester plus longtemps pour que Slemon puisse acquérir davantage d'expérience⁴⁵. En janvier 1953, ce vieil ami et rival de Miller a été nommé au poste que Miller convoitait. L'année suivante, Slemon a donné à Miller une excellente occasion d'avancer dans sa carrière. Il s'est arrangé avec le général Foulkes pour que Miller soit affecté au Grand Quartier général des Puissances alliées en Europe (SHAPE), à titre de vice-adjoint, Air, du général Lauris Norstad⁴⁶. L'Aviation royale du Canada jugeait tout à fait appropriée l'attribution d'un poste d'état-major aérien aussi prestigieux, car elle déployait une division de 12 escadrons de chasseurs dans la zone centrale de l'OTAN. Miller n'est donc pas devenu chef d'état-major de la Force aérienne, mais il a été l'aviateur canadien le plus haut gradé à l'OTAN.

Le 14 juin 1954, Claxton a profité de la visite à Ottawa du général américain Gruenther, commandant suprême des Forces alliées en Europe (SACEUR), pour annoncer la nouvelle affectation de Miller. Malgré un moment de gêne lorsqu'il a déclaré par erreur que Miller serait immédiatement promu maréchal de l'Air (lieutenant-général), ce fut un grand événement pour l'Aviation royale du Canada *dans son ensemble* et pour Miller *personnellement*. La visite du général Gruenther avait surtout pour objet de convaincre les responsables de la Défense de l'importance d'une défense collective en Occident et de la nécessité du soutien du Canada. Gruenther a fait remarquer que la puissance aérienne était devenue le facteur déterminant de la planification de la défense, et il a remercié ses hôtes de la participation accrue de leur pays dans ce domaine. Il était par conséquent tout indiqué qu'un aviateur si chaudement recommandé que Miller fasse partie de la direction d'état-major de l'OTAN⁴⁷.

Un an après l'annonce de sa nomination, Miller a été promu maréchal de l'Air. Il rejoignait ainsi Roy Slemon à l'échelon le plus élevé dans l'aviation durant cette période qui deviendrait « l'âge d'or » de l'Aviation royale du Canada. Outre les 12 escadrons de chasseurs Canadair F-86 *Sabre* en Europe, celle-ci disposait au pays de neuf escadrons de la force permanente de défense aérienne équipés de l'Avro CF-100 *Canuck*, un chasseur tout-temps entièrement conçu et fabriqué au Canada. En 1955, elle recevait une part plus importante du budget de la Défense que les deux autres services réunis et son effectif de 51 000 membres était supérieur à celui de l'Armée de terre. Et 1955 serait une année capitale pour Miller lui-même; le premier ministre Louis Saint-Laurent, qui participait à une réunion de l'OTAN à Paris, a rendu visite à Miller en compagnie du sous-ministre de la Défense, Bud Drury. Au grand étonnement de



Le général Charles Foulkes en compagnie de ses commandants supérieurs en Italie pendant la Deuxième Guerre mondiale.

CIIFC, photo ZK-954-A

Miller, le premier ministre voulait qu'il rentre au Canada et prenne le poste de Drury⁴⁸.

Frank Miller, le haut fonctionnaire

Comment se fait-il que le premier ministre ait choisi un aviateur en service actif pour devenir sous-ministre de la Défense nationale? Miller rapportera quelques années plus tard qu'il avait envoyé un message à Drury lui demandant de reconsidérer la question. Il disait que, d'après lui, c'était un travail de civil, pas de militaire, parce que le sous-ministre représentait le personnel civil du ministère. Drury, qui n'était pas heureux de se faire remplacer, était d'accord avec Miller, mais ses supérieurs s'étaient montrés très clairs : Miller n'était pas « invité à le remplacer, mais sommé de le faire⁴⁹. » Le parcours de Drury, avant sa nomination à ce poste six ans plus tôt, avait été semblable à celui de Miller. Diplômé du Collège militaire royal du Canada, il avait été nommé brigadier pendant la guerre. Il n'y avait donc aucune réaction négative de la part des hauts fonctionnaires à la nomination de Miller comme sous-ministre. L'ancien brigadier Drury avait établi un précédent et on l'avait bien accueilli au sein du ministère. C'est à regret qu'il cédait son poste à Miller et seulement pour des raisons familiales⁵⁰.

Les responsabilités de Miller, lorsqu'il est devenu sous-ministre de la Défense, ont changé radicalement, tant en envergure qu'en nature. Bien qu'il ait surtout eu à administrer les fonctionnaires civils et à coordonner le budget du ministère, son influence sur les étapes préalables à l'intégration et à l'unifica-

Les responsabilités de Miller, lorsqu'il est devenu sous-ministre de la Défense, ont changé radicalement, tant en envergure qu'en nature.

tion des Forces canadiennes était omniprésente. L'organisation du pouvoir consistait en une multitude de comités importants⁵¹, et Miller siégeait à chacun d'entre eux. Il était notamment membre du Conseil de la Défense, du Comité des chefs d'état-major et du Conseil de recherche pour la défense. Lorsque le ministre de la Défense nationale était absent, il assistait aux réunions du Comité du Cabinet pour la Défense et parfois même aux réunions du conseil des ministres. Il rencontrait rarement le premier ministre Saint-Laurent ou son successeur, Diefenbaker, mais il avait beaucoup d'échanges avec ses supérieurs immédiats, les ministres de la Défense Ralph Campney et George Parkes. Et il dirait plus tard qu'il s'entendait bien avec le président du Comité des chefs d'état-major, Charles Foulkes⁵².

Tout indique que deux tâches importantes attendaient Miller : il voulait mieux intégrer les chaînes civile et militaire de commandement et il fallait modifier la structure du ministère de la Défense nationale. Miller a en partie résolu le premier problème; bien que les employés civils du ministère aient été soumis à une réglementation distincte de celle des militaires, ils ont fini par mieux s'intégrer à la chaîne opérationnelle militaire. Mais il y a eu peu de progrès en ce qui a trait à la structure de la Défense. À ce chapitre, Miller partageait dans une certaine mesure les frustrations de Foulkes. Se fondant sur leurs expériences au sein du Comité des chefs d'état-major, ils savaient qu'aussi longtemps que les chefs d'état-major de chaque arme auraient le droit de communiquer directement avec le ministre de la Défense nationale, la gestion du ministère serait ineffi-



CIIFC, photo PCN-215

Lancement officiel de l'Avro CF-105 Arrow, véritable merveille technologique à l'époque.

cade. Après avoir passé cinq ans à essayer en vain d'amener ces dirigeants à mieux coordonner et rationaliser leurs programmes, Miller savait qu'un changement s'imposait pour que le ministère puisse accomplir les tâches de défense qui lui étaient imparties. Mais les changements internes ne constituaient pas la seule solution. Non seulement Miller était confronté à l'animosité interarmes, mais il devait aussi traiter avec un Conseil du Trésor parcimonieux et insensible au fait que l'ameusement constant du budget de la Défense était beaucoup plus inquiétant que l'inefficacité du ministère⁵³.

Miller a rapporté qu'il avait eu de bonnes relations avec le général Foulkes, mais les procès-verbaux des réunions du Comité des chefs d'état-major montrent qu'ils n'étaient pas toujours d'accord. Il est intéressant de noter que leurs désaccords ne portaient pas uniquement sur des sujets tels que les évaluations budgétaires de la Défense et la gestion du personnel civil du ministère, deux responsabilités du sous-ministre, mais portaient aussi sur des questions opérationnelles. Miller avait des opinions bien tranchées sur toutes sortes de questions de politique stratégique. Il faisait des recommandations sur l'usage et l'entreposage des armes nucléaires, préconisait des pourparlers sur le désarmement et commentait les évaluations stratégiques du renseignement. On comprend que Foulkes et lui n'aient pas toujours eu le même point de vue sur autant de sujets. Cela dit, Miller reconnaissait l'autorité du président lors des réunions⁵⁴. En outre, sur le plan personnel de même que dans d'autres comités comme le Conseil de la Défense, Miller et Foulkes « avaient une très bonne relation [et] travaillaient en étroite collaboration⁵⁵ ».

En dépit des frustrations que lui causaient les chefs d'état-major, Miller avait en général de bons rapports professionnels avec eux, notamment avec son vieil ami et rival, Slemon. Ils collaboraient bien ensemble et ont fait front commun pour défendre l'infortuné programme du CF-105 Avro Arrow et faire valoir la nécessité de créer, de concert avec les États-Unis, un commandement conjoint de défense aérienne⁵⁶. À la mise sur pied du NORAD en 1957, Slemon a été nommé commandant en chef adjoint de l'entité, une autre affectation prestigieuse. Mais surtout, en ce qui concerne le gouvernement Diefenbaker, les liens étroits qu'entretenait Frank Miller avec les autorités de la défense des États-Unis ont facilité la signature de l'Accord sur le partage du développement industriel pour la défense avec les États-Unis. Pour les Conservateurs, le NORAD était autant synonyme de production industrielle intégrée pour la défense que de défense continentale intégrée⁵⁷.

Les contacts de Miller avec l'armée de l'air américaine ont aussi profité aux programmes de mise à niveau des systèmes et d'acquisition de matériel, dont les CF-104 *Starfighter* destinés aux missions de combat et de reconnaissance en Europe, les missiles sol-air BOMARC et les intercepteurs CF-101 *Voodoo* pour la défense aérienne de l'Amérique du Nord. Miller a supervisé le financement et l'attribution des contrats pour ces coûteuses plateformes d'armes. Il n'est donc pas étonnant qu'il se soit souvent permis de commenter les politiques opérationnelles de



Le maréchal de l'Air Hugh Campbell, chef d'état-major de la Force aérienne, Aviation royale du Canada (ARC), vers 1957.

la force aérienne durant les réunions du Comité des chefs d'état-major⁵⁸. Ce n'était sans doute pas pour plaire à Hugh Campbell, qui était alors chef d'état-major de ce service. Quoi qu'il en soit, en tant que sous-ministre, Miller s'intéressait certainement de près aux coûts connexes en matière d'infrastructure, de logistique et de personnel. En outre, il soutenait plus souvent qu'autrement les intérêts de la force aérienne⁵⁹. Finalement, à titre de sous-ministre, il était mieux placé que le chef d'état-major de cette force pour comprendre la nécessité de rationaliser les besoins de ce service et ceux des autres armes combattantes.

Miller n'avait peut-être pas voulu être sous-ministre, mais une fois engagé, il a accompli son devoir de manière aussi remarquable que durant toute sa carrière militaire. Cela ne signifie pas qu'il pouvait faire son travail tout seul. Pour les questions relevant du personnel civil, il s'appuyait beaucoup sur Elgin Armstrong, ce qui a eu deux conséquences positives. D'abord, la grande expérience d'Armstrong en matière de personnel civil et de finances l'a énormément aidé, car il s'agissait d'une dimension importante de son travail. Ensuite, et cela importe davantage pour l'avenir du ministère de la Défense nationale, Miller a formé Armstrong pour lui succéder⁶⁰. Il a ainsi pu conjuguer une solide connaissance des affaires civiles de la Défense nationale et ce qu'il jugeait être les vrais problèmes auxquels était confronté le secteur militaire du ministère.

De nouveau en uniforme, la recrue la plus âgée de l'Aviation royale du Canada

Quand le public a appris au début de 1960 que Diefenbaker voulait remplacer Foulkes, ceux qui connaissaient bien le ministère de la Défense ont avancé, ce qui était surprenant, que Miller était un candidat sérieux pour ce poste. Le choix logique aurait été un des chefs d'état-major. Le vice-amiral Dewolf, chef d'état-major de la Marine, semblait le mieux placé si le gouvernement décidait d'établir un précédent en instaurant une rotation entre les chefs des trois armes à la présidence. Mais il était jugé trop âgé et la marine était la plus petite des armes en termes d'effectifs et de dépenses. Et, ce qui reflète le peu d'importance qu'avait la force terrestre à ce moment-là de la guerre froide, le chef d'état-major général, le lieutenant-général Clark, n'était pas considéré comme un choix sérieux. Bref, le gouvernement ne voulait ni un marin ni un soldat pour succéder à Foulkes. Mais, ce qui est curieux, l'aviateur le mieux placé par son rang, le chef d'état-major de la Force aérienne, Hugh Campbell, était jugé tout aussi inacceptable. À l'époque, Ottawa avait à résoudre plusieurs questions cruciales en matière de politique de défense ayant trait à la puissance aérienne et aux armes nucléaires, mais Campbell n'a pas été choisi pour occuper ce plus haut poste militaire⁶¹. Le ministre de la Défense nationale George Pearkes a fini par informer Miller qu'il devait réendosser l'uniforme pour devenir président du comité des chefs d'état-major.

collaboré avec le ministre de la Défense, Paul Hellyer, afin d'intégrer et d'unifier les forces armées. En août 1964, il est devenu le premier chef d'état-major de la Défense du Canada. Il est intéressant de noter que le ministre Hellyer l'a gardé comme chef d'état-major de la Défense pendant encore deux ans, bien qu'il ait su que son officier de plus haut rang favorisait l'intégration des forces armées, pas leur unification. Charles Foulkes a tenté de convaincre le premier ministre Lester Pearson et Hellyer de lui permettre de redevenir chef d'état-major de la Défense, en raison de son appui indéfectible aux changements structurels proposés par le ministre de la Défense pour réorganiser les forces armées du pays, mais Hellyer est resté fidèle à Miller et a écrit plus tard que ce dernier, en tant que chef d'état-major de la Défense, possédait « les qualités voulues⁶³ ».

Miller s'est retiré en 1966, laissant l'avenir de la force armée entre les mains de son ministre, Paul Hellyer, et de son successeur dûment désigné. Sous la direction de Miller, le travail de préparation des forces armées au changement avait considérablement avancé. Miller est resté loyal jusqu'à la fin. Sa retraite a permis à Hellyer de choisir un chef d'état-major de la Défense fermement décidé à mener des forces armées unifiées. Miller et son épouse ont vécu leurs années de retraite à Charlottesville, en Virginie, où il s'est éteint le 20 octobre 1997. Malheureusement, comme sa vie publique, sa disparition est passée pratiquement inaperçue au Canada.

Conclusion

En retraçant la carrière de Miller, cet article visait deux objectifs. D'abord, l'auteur espère qu'il a aidé à mieux faire connaître cet homme remarquable dont les 35 années de service distingué donnent un aperçu de l'évolution de l'Aviation royale du Canada durant quatre périodes : la Grande dépression, la Seconde Guerre mondiale, l'après-guerre et la guerre froide. Miller est devenu un pilote et un leader accompli. Ses affectations opérationnelles et sa formation professionnelle en Grande-Bretagne et aux États-Unis l'avaient préparé à faire face aux problèmes qu'a rencontrés l'aviation militaire canadienne alors qu'elle se relevait du repli d'après-guerre et reprenait de l'expansion durant la guerre froide. Au milieu des années 1950, la brillante carrière de Miller avait été remarquée non seulement par ses supérieurs, mais aussi par les politiciens et les hauts fonctionnaires. Le premier ministre Saint-Laurent l'« a sommé » en réalité de devenir sous-ministre de la Défense nationale. Un autre événement sans

précédent a suivi celui-ci : cinq ans plus tard, le ministre George Pearkes a demandé à Miller de réendosser l'uniforme pour qu'il devienne le plus haut gradé des forces armées.

Le deuxième objectif de cet article découle du premier. L'auteur espère qu'en relatant la carrière de Miller il a répondu à la question suivante : pourquoi cet homme est-il parvenu au plus haut rang de la hiérarchie militaire pour diriger nos forces



Bibliothèque et Archives Canada/Duncan Cameron/PA-117109

De gauche à droite : le premier ministre Lester B. Pearson, le ministre de la Défense nationale Paul Hellyer et le maréchal de l'Air Frank Miller, juin 1965.

En avril 1960, Frank Miller a donc « épousseté » son uniforme de maréchal de l'Air et entamé sa deuxième carrière dans l'Aviation royale du Canada, en tant que plus vieille recrue cette fois. Le 2 juin, il présidait sa première réunion du Comité des chefs d'état-major et 16 mois plus tard, le 1^{er} septembre 1961, il était promu maréchal en chef de l'Air au rang de général, devenant le seul aviateur canadien en service à détenir ce grade⁶². Lorsque les Libéraux sont revenus au pouvoir en 1963, Miller a

armées en temps de paix? Son travail toujours exceptionnel et l'expérience qu'il avait acquise comme officier supérieur et grand serviteur de l'État l'ont mis en tête de liste des candidats éligibles à ce poste suprême. Ses antécédents dans la force aérienne et sa longue collaboration avec les alliés du Canada en ont sans doute fait un candidat préférable à ses homologues de la Marine et de l'Armée. En tant qu'aviateur, il a bénéficié du fait que la stratégie nucléaire de la guerre froide dépendait beaucoup de la puissance aérienne. Durant cette période, le Canada consacrait davantage d'argent à la force aérienne qu'aux forces terrestres et navales réunies. Pourtant, ce n'est pas Miller l'aviateur que le gouvernement a choisi; l'expérience civile de Miller, que l'on louangeait pour son travail de sous-ministre, était tout aussi importante que son parcours militaire pour diriger une force armée en temps de paix. Bref, Miller a fait preuve d'excellence, de conscience professionnelle et de loyauté durant toute sa carrière dans le civil et dans l'armée.

Telles étaient les « qualités voulues » qu'évoquait Hellyer. Elles plaçaient Miller dans une classe à part, en tant que leader,

des autres officiers de haut rang. Ces qualités personnelles et professionnelles le distinguaient également de ses deux contemporains, Roy Slemon et Charles Foulkes. Tous deux étaient des leaders exceptionnels et ils ont fait une très belle carrière dans l'armée. Il s'est trouvé que leurs réalisations professionnelles ont éclipsé celles de Miller jusqu'à maintenant, notamment parce que leurs carrières ont fait l'objet de diverses publications, et, dans le cas de Foulkes, parce qu'il a laissé beaucoup de textes qu'il avait écrits. Cet article a tenté de rétablir quelque peu l'équilibre historiographique. L'auteur espère qu'il a donné à ses lecteurs une meilleure compréhension et une meilleure appréciation de la vie publique remarquable de Frank Miller, et, ce faisant, qu'il a montré que cet homme a été non seulement un chef exceptionnel des forces canadiennes durant la guerre froide, mais aussi l'un des meilleurs à avoir servi sous notre drapeau.



NOTES

- 1 « Airman Heads Chiefs », *Ottawa Citizen*, 28 avril 1960, Direction – Histoire et patrimoine (DHP), dossier Miller.
- 2 *Ibid.*
- 3 *Ibid.*
- 4 Sean M. Maloney, « General Charles Foulkes: A Primer on How to be CDS », dans *Warrior Chiefs: Perspectives on Senior Canadian Military Leaders*, Bernd Horn et Stephen Harris (dir.), Toronto : Dundurn Press, 2001, p. 219.
- 5 Bibliothèque et Archives Canada (BAC), Record Group 2, états de service ARC 139 du maréchal en chef de l'Air Frank Miller, CBE, CD; document signé par Paul Hellyer, ministre de la Défense nationale du Canada (MDNC), août 1966. Ci-après « États de service de Miller ».
- 6 Sandy Babcock, « Air Marshal Roy Slemon: The RCAF's Original », dans *Warrior Chiefs*, p. 258.
- 7 Résumé de carrière destiné au directeur du personnel au conseil de l'air (DPA), 28 août 1946, états de service Miller, DHP.
- 8 Interview du maréchal en chef de l'Air à la retraite Frank Miller par Douglas Bland, 22 septembre 1992, DHP. Ci-après « Interview de Bland ».
- 9 Résumé destiné au DPA, 28 août 1946, États de service de Miller, DHP.
- 10 Interview de Bland.
- 11 Larry Milberry, *Sixty Years: The RCAF and CF Air Command 1924-84*, Toronto : CANAV Books, 1984, p. 47.
- 12 W. A. B. Douglas, *The Creation of a National Air Force: The Official History of the Royal Canadian Air Force Volume II*, Toronto : University of Toronto Press, 1986, p. 120.
- 13 Résumé destiné au DPA, 28 août 1946, états de service Miller, DHP.
- 14 Résumé destiné à Paul Hellyer, août 1966, états de service de Miller, DHP.
- 15 *Ibid.*
- 16 Milberry, p. 53. Pendant la dépression, l'aviation consacrerait la moitié du temps de ses vols civils à la conduite de patrouilles contre la contrebande pour le compte de la GRC. Voir Douglas, p. 117.
- 17 Babcock, dans Horn et Harris, p. 264.
- 18 Résumé destiné à Paul Hellyer, août 1966, états de service de Miller, DHP.
- 19 Interview de Bland.
- 20 Résumé destiné au DPA, 28 août 1946, états de service de Miller, DHP.
- 21 Brereton Greenhous, Stephen J. Harris, William C. Johnston, et William G. P. Rawling, *The Crucible of War 1939-1945: The Official History of the Royal Canadian Air Force Volume III*, Toronto : University of Toronto Press, 1994, p. 13.
- 22 Douglas, p. 145.
- 23 Résumé destiné au DPA, 28 août 1946, états de service de Miller, DHP.
- 24 *Ibid.*
- 25 Greenhous *et al.*, p. 20-23.
- 26 Anonyme, « The Canadian Overseas Air Force Policy », résumé non daté, DHP, dossier 83/698, p. 1.
- 27 *Ibid.*
- 28 *Ibid.*
- 29 Résumé destiné au DPA, 28 août 1946, états de service de Miller, DHP.
- 30 *Ibid.*
- 31 *Ibid.*
- 32 *Ibid.*
- 33 *Ibid.*
- 34 *Ibid.*
- 35 Interview de Bland.
- 36 Résumé destiné au DPA, 28 août 1946, états de service de Miller, DHP.
- 37 Pour des raisons inconnues, les documents officiels ne mentionnent pas l'affectation de Miller à la station de Skipton-on-Swale. La date précise de son arrivée n'est pas claire, non plus. L'auteur du présent article a pu établir qu'il avait quitté le quartier général du 6^e groupe en juin ou au début de juillet 1944, bien avant la date officiellement rapportée de son départ pour Topcliffe en septembre 1944. Voir Greenhous *et al.*, p. 915. Voir aussi les états de service de Miller à la DHP.
- 38 Greenhous *et al.*, p. 915, et photo, p. 495.
- 39 Rapports historiques, Station ARC de Skipton-on-Swale, en date du 17 juillet 1944, DHP.
- 40 Résumé destiné au DPA, 28 août 1946, états de service de Miller, DHP.
- 41 *Ibid.*
- 42 Major Stouffer, « An Expression of Canadian Nationalism: The History of No.1 Air Division and RCAF Cold War Air Power Choices », thèse de doctorat inédite, janvier 2005, Collège mili-
- taire royal du Canada, Kingston (Ontario), chapitres 1 et 2.
- 43 Note non datée du maréchal de l'Air Curtis, états de service de Miller, DHP.
- 44 Résumé destiné au DPA, 28 août 1946, états de service de Miller, DHP.
- 45 Babcock, dans Horn et Harris, p. 264.
- 46 Lettre du maréchal de l'Air Slemon au général Norstad, 5 juin 1954, états de service de Miller, DHP.
- 47 Message de Claxton au général Norstad, 12 juin 1954, états de service de Miller, DHP.
- 48 Interview de Bland.
- 49 *Ibid.*
- 50 *Ibid.*
- 51 Douglas L. Bland, *Chiefs of Defence: Government and the Unified Command of the Canadian Armed Forces*, Toronto : Brown Book Company Limited, 1995, p. 154-158.
- 52 Interview de Bland.
- 53 *Ibid.*
- 54 Divers procès verbaux des réunions du Comité des chefs d'état-major, dossier 2002/17, boîte 71, fonds de l'état-major interarmées, DHP.
- 55 Interview de Bland.
- 56 *Ibid.*
- 57 Jon B. McLin, *Canada's Changing Defense Policy, 1957-1963: The Problems of A Middle Power in Alliance*, Baltimore : John Hopkins University, 1967, p. 178-181.
- 58 Procès verbal d'une réunion spéciale du Comité des chefs d'état-major, paragraphe 27, 4 décembre 1957, dossier 2002/17, boîte 71, fonds de l'état-major interarmées, DHP.
- 59 À titre d'exemple, voir le procès verbal de la 608^e réunion du Comité des chefs d'état-major, paragraphe 17, dossier 2002/17, boîte 71, fonds de l'état-major interarmées, DHP.
- 60 Interview de Bland.
- 61 « Un civil pourrait succéder à Foulkes », *The Province*, 23 janvier 1960, dossier de Miller, DHP.
- 62 Lloyd Breadner a été promu maréchal en chef de l'Air à sa retraite en 1945.
- 63 Paul Hellyer, *Damn the Torpedoes: My Fight to Unify Canada's Armed Forces*, McClelland & Stewart, 1990, p. 85.