



CANADA

**Production et distribution
du film de
l'Office national du film intitulé
«The Kid Who Couldn't Miss»**

**Rapport du Comité sénatorial des
affaires sociales, des sciences et de la technologie**

Membres du Comité

Le Comité administratif permanent des affaires sociales, des sciences et de la technologie:

L'honorable Arthur Tremblay, Président
L'honorable M. Lorne Bonnell, M.D., C.M., Vice-président

les honorables sénateurs:

Côté hon. Fernand
David, Paul

Morin hon. Jean
Marshall, Jack

Production et distribution du film de l'Office national du film intitulé

«The Kid Who Couldn't Miss»

les honorables sénateurs:

David, Paul
Morin hon. Jean

Tremblay, Arthur

Membres d'office:

Les membres d'office du Comité: Les honorables sénateurs: M. J. Goyette, Robert Marle, Yvonne Hébert

Les membres d'office qui ont participé à l'étude de ce projet: Les honorables sénateurs: James Ballant, Ann McLaughlin, Stacey L. Buchanan, Richard J. Doyle, Douglas D. Everett, Ross Firth, John Morris, Arthur Henry D. Kirk, Paul C. Laframboise, Daniel A. Lang, Philip Macdonald, Hoffman, John M. Macdonald (Cap Breton), Charles McCrean, Gilroy L. Wolgat, Murray de M. Nelson, Raymond J. Proulx, Ian Sinclair, D. J. Stewart (Prince Albert, Saskatchewan) et D. J. Walker.

© Ministère des Approvisionnements et Services Canada (1988)

10-1-88-11-01

9-88-0-000-0

Production et distribution

du film de

l'Office national du film intitulé

«The Kid Who Couldn't Miss»

© Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1986

N° de cat. YC 17-331-1-01

ISBN 0-662-54393-9

Membres du Comité

Le Comité sénatorial permanent des affaires sociales, des sciences et de la technologie:

L'honorable Arthur Tremblay, *Président*

L'honorable M. Lorne Bonnell, M.D., C.M., *Vice-président*

et

les honorables sénateurs:

Cottreau, Ernest G.	Marsden, Lorna
David, Paul	Marshall, Jack
Gigantès, Philippe D.	Molgat, Gildas L.
LeMoyne, Jean	Robertson, Brenda M.
* MacEachen, Allan J.	* Roblin, Duff
Marchand, Len	Rousseau, Yvette

* *Membres d'office*

Le Sous-comité des affaires des anciens combattants:

L'honorable Jack Marshall, C.D., *Président*

L'honorable M. Lorne Bonnell, M.D., C.M., *Vice-président*

et

les honorables sénateurs:

David, Paul	LeMoyne, Jean
Gigantès, Philippe D.	* Tremblay, Arthur

* *Membre d'office*

Autres sénateurs qui ont été membres du sous-comité: Les honorables sénateurs: E.W. Barootes, Robert Muir et Yvette Rousseau.

Autres sénateurs qui ont participé à l'étude du sous-comité: Les honorables sénateurs: James Balfour, Ann Elizabeth Bell, Sidney L. Buckwold, Richard J. Doyle, Douglas D. Everett, Royce Frith, John Morrow Godfrey, Henry D. Hicks, Paul C. Lafond, Daniel A. Lang, Finlay MacDonald (*Halifax*), John M. Macdonald (*Cap-Breton*), Charles McElman, Gildas L. Molgat, Hartland de M. Molson, Raymond J. Perrault, Ian Sinclair, D.G. Steuart (*Prince Albert-Duck Lake*) et David Walker.

Ordres de renvoi

Extrait des *Procès-verbaux du Sénat*, le mardi 8 octobre 1985:

«A la lecture de l'Ordre du jour,
Avec la permission du Sénat,

L'honorable sénateur Molson reprend le débat sur la motion de l'honorable sénateur Molson, appuyé par l'honorable sénateur Macdonald (*Cap-Breton*),

Que le Comité sénatorial permanent des affaires sociales, des sciences et de la technologie soit autorisé à faire une étude et un rapport sur les activités de l'Office national du film concernant la production et la distribution du film intitulé: «The Kid Who Couldn't Miss».

Après débat,
La motion, mise aux voix, est adoptée, à la majorité.»

Le greffier du Sénat
Charles A. Lussier

Extrait des *Procès-verbaux du Comité sénatorial permanent des affaires sociales, des sciences et de la technologie*, du mardi 15 octobre 1985:

«L'honorable sénateur Rousseau propose,—Que l'Ordre de renvoi du mardi 8 octobre 1985, déferé au Comité sénatorial permanent des affaires sociales, des sciences et de la technologie, autorisé à faire une étude et un rapport sur les activités de l'Office national du film concernant la production et la distribution du film intitulé: «The Kid Who Couldn't Miss», soit déferé au sous-comité des affaires des anciens combattants et que ledit sous-comité fasse rapport au comité au besoin.

Après débat,
La motion, mise aux voix, est adoptée.»

Le greffier du Comité
André Reny

Introduction

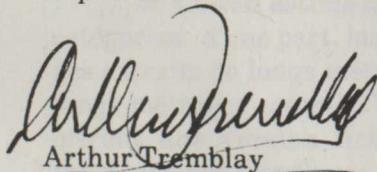
Le 8 octobre 1985, le Comité sénatorial permanent des affaires sociales, des sciences et de la technologie a été autorisé à examiner la production et la distribution du film de l'Office national du film intitulé «The Kid Who Couldn't Miss», «biographie» du maréchal de l'air William Avery Bishop, V.C., D.S.O. et barrette, M.C., D.F.C., et à en faire rapport. Cette tâche a été assignée au Sous-comité des affaires des anciens combattants, sous la présidence de l'honorable sénateur Jack Marshall.

Les audiences du sous-comité ont été suivies de près par un grand nombre d'honorables sénateurs qui n'étaient pas membres du sous-comité. Nous désirons les remercier de leur assiduité et de l'intérêt qu'ils ont ainsi manifesté pour cette étude.

L'objet de notre rapport, un film qui met en doute l'intégrité et la réputation de l'un des anciens combattants et héros militaires les plus connus du Canada, a également suscité beaucoup d'intérêt au sein du public. Nous avons une dette de reconnaissance envers les citoyens qui ont écrit au sous-comité, particulièrement envers ceux qui ont rédigé des mémoires et qui sont venus témoigner.

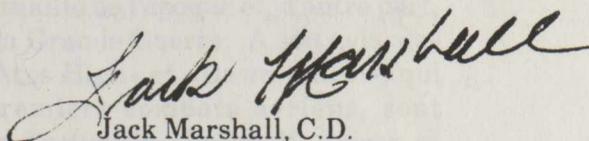
Le comité est également redevable aux membres du sous-comité de leur excellent travail. Il tient en outre à exprimer sa gratitude au greffier du sous-comité, M^{me} Diane Deschamps, et à M. Grant Purves, du Service de recherche de la Bibliothèque du Parlement, pour l'aide précieuse qu'ils lui ont fournie dans le cadre de ses travaux et de la rédaction de son rapport.

Le président



Arthur Tremblay
Comité sénatorial permanent
des affaires sociales, des sciences
et de la technologie

Le président



Jack Marshall, C.D.
Sous-comité des
affaires des anciens
combattants

Production et distribution du film de l'Office national du film intitulé

«The Kid Who Couldn't Miss»

Le film de l'ONF intitulé «The Kid Who Couldn't Miss» a été conçu et réalisé en grande partie par M. Paul Cowan. M. Cowan a dit au comité que l'idée lui était venue de faire un film sur Billy Bishop, le pilote militaire canadien le plus connu et le plus décoré de la Première Guerre mondiale, pendant qu'il tournait un film sur les arts de la scène. Amené à filmer des extraits de la pièce populaire «Billy Bishop Goes to War», il a conçu un vif intérêt pour la pièce et pour l'histoire même de Billy Bishop. Ayant constaté qu'aucun film n'avait jamais été consacré à la vie et aux exploits de Bishop, il a soumis un projet de film à l'ONF.

M. Cowan a proposé que le film «Billy Bishop» s'articule autour de trois éléments: des extraits de la pièce «Billy Bishop Goes to War», des séquences de films d'archives et des entrevues avec des contemporains de Bishop. A son avis, la pièce se prêtait parfaitement à une transposition à l'écran, parce que le récit retrace la vie d'un seul personnage. De plus, la structure même de la pièce, construite par épisodes et dans le respect de la chronologie, s'adaptait fort bien à l'insertion de séquences d'entrevues et de films d'archives. Enfin, l'acteur Eric Peterson, qui jouait le rôle de Billy Bishop dans la pièce, ressemblait à son personnage tel qu'on le voit sur des photographies et dans les films d'archives.

M. Cowan estime que les films d'archives appartiennent à deux catégories: d'une part, les films d'actualité de l'époque et, d'autre part, des extraits de longs métrages sur la Grande Guerre. A son avis, des longs métrages comme «Wings», «Aces High» et «Dawn Patrol», qui offrent une version fictive des premiers combats aériens, sont pratiquement identiques à des films d'actualité. Enfin, M. Cowan se proposait de filmer en entrevue un grand nombre de personnes qui avaient connu Billy Bishop, soit des membres survivants de sa famille, ainsi que des pilotes des 60^e et 85^e Escadrilles, auxquelles Bishop a appartenu au Canada et en Angleterre. Chose plus importante, M. Cowan entendait interviewer d'autres témoins,

notamment «un fantassin ayant assisté à l'attaque de l'aéroport allemand que Bishop mena seul».

En conclusion, M. Cowan a résumé dans les termes suivants l'objectif du film qu'il comptait faire:

Notre intention est d'axer le plus possible les documents cinématographiques sur la vie de Billy Bishop. Notre propos n'est pas tant de tourner un film de guerre qu'un film sur un homme ayant vécu la guerre. Notre héros, cet aviateur, a subi la même métamorphose que la plupart de ceux qui ont vécu une guerre. Vient d'abord l'allégresse naïve de celui qui s'apprête à rencontrer l'ennemi, puis l'ardeur sanguinaire du tueur suivie de la peur qui paralyse et, enfin, l'horreur qu'éprouve le combattant qui se rend compte de la futilité de la guerre. Ce film se veut l'histoire intime d'un héros plutôt spécial, mais aussi la complainte de tous les combattants de toutes les guerres.⁽¹⁾

Pendant l'hiver 1981, M. Cowan a fait un voyage de recherche en Europe pour réunir des films d'archives et interviewer des gens qui avaient connu Bishop pendant son service outre-mer. Au cours de son séjour, il a appris des choses qui, à son avis, laissaient planer un doute sur les versions officielles et acceptées des exploits de Billy Bishop et, en particulier, sur le nombre officiel d'avions ennemis qu'il aurait abattus et sur le *fait* même de son raid solo contre un aérodrome allemand. Face à cette situation, M. Cowan a dit que trois possibilités s'offraient alors à lui: laisser tomber le film complètement, raconter de nouveau la légende qu'il croyait désormais contestable ou réaliser un film qui refléterait ses doutes. Il en était venu à la conclusion que «ces doutes étaient trop nombreux et que leurs sources étaient trop dignes de foi pour tourner le film prévu et approuvé à l'origine par l'Office national du film <sans en tenir compte>.» Il estimait qu'agir autrement eût été un mensonge. En revanche, M. Cowan nie que son film ait été tourné dans le dessein de détruire une légende. Il cherchait plutôt à «susciter des interrogations au sujet de la raison d'être des héros, en particulier des héros de guerre, et de leur importance pour leurs pays respectifs».⁽²⁾

(1) Canada, Sénat, Comité sénatorial permanent des affaires sociales, des sciences et de la technologie, Sous-comité des affaires des anciens combattants, *Délibérations*, 28 novembre 1985, Annexe «VA-6-A», p.6A:18.

(2) *Ibid.*, p. 6:55.

Votre comité est convaincu que dans la conception et l'exécution du film, M. Cowan a fait montre d'intégrité et sur le plan personnel et sur le plan professionnel; il a voulu que le film reflète ses convictions personnelles et il a cherché à les exprimer à sa manière. Nous reconnaissons que c'est là un désir fondamental chez tous les bons cinéastes, même si nous ne croyons pas que les témoignages que nous avons entendus confirment les convictions de M. Cowan au sujet de la nature des exploits de Billy Bishop et si nous contestons certaines des techniques qu'il a employées pour les exprimer. Cependant, nous mettons sérieusement en doute le jugement de l'Office national du film, qui a accepté le projet et les objectifs révisés du film.

Témoignant devant le comité, M. François Macerola, Commissaire du gouvernement à la cinématographie, a souligné qu'à toutes les étapes de la production - de la conception à la sortie d'un film - chaque décision du producteur, du producteur administratif et du vice-président chargé de la programmation anglaise ou française est pesée. Avant la sortie du film, le Commissaire du gouvernement à la cinématographie doit le visionner et l'approuver. Si l'objectif original du film ne prêtait pas à discussion, le projet révisé, lui, allait nécessairement soulever une vive controverse. En l'occurrence, de l'avis de votre comité, la simple prudence aurait dû amener l'Office à se demander sérieusement s'il était dans l'intérêt public de produire un tel film et, dans le cas de l'affirmative, quelles précautions il convenait de prendre pour en assurer l'exactitude historique, d'autant plus qu'il devait être distribué comme documentaire.

Plusieurs honorables sénateurs n'admettent pas qu'il est conforme au mandat de l'Office national du film de remettre en question la raison d'être des héros nationaux. Le récit de la vie d'hommes et de femmes exceptionnels est source d'inspiration et d'exemple pour les jeunes et les moins jeunes. Que les vies de plusieurs de nos héros accusent et exagèrent nos traits ethniques et culturels, voilà une cause fréquente d'embarras pour les Canadiens. Le fait que l'exploration et la colonisation du pays par les Européens soient inévitablement associées au déclin des civilisations autochtones et l'ascendant des rivaux que sont nos héros coloniaux français et britanniques est un exemple parmi bien d'autres.

Quelle que soit la valeur intellectuelle d'un film mettant en question la nécessité des héros, les membres du comité et d'autres honorables sénateurs qui ont assisté à ses réunions n'ont pas goûté que, pour développer ce thème, on laisse planer le doute non pas sur un ou plusieurs personnages fictifs, mais sur l'intégrité personnelle et les états de service d'un ancien combattant et héros de guerre, l'un des rares que tous les Canadiens peuvent admirer. Cette réserve ne

signifie pas qu'à notre avis, l'ONF devrait contribuer à créer de toutes pièces de faux héros ou s'abstenir de dénoncer les imposteurs. Il va sans dire, cependant, que nous avons été surpris de découvrir que l'on n'avait retenu les services d'aucun spécialiste ou historien professionnel pour collaborer à la réalisation du film. On comprend fort bien que M. Cowan ait tenu à avoir la haute main sur l'aspect artistique du film, à tout le moins lorsque le film a pris une tournure «révisionniste», mais il incombait quand même à l'Office national du film de s'assurer de l'exactitude et de la vraisemblance tant des détails que des grands thèmes.

Même si une certaine Dominique Parent figure au générique à titre de responsable de la recherche historique, le comité ne l'a pas entendue et les témoins qui ont comparu devant lui n'y ont pas fait allusion. D'après nos audiences, il semble que M. Cowan se soit chargé de faire la totalité, ou presque, de la recherche.

M. Cowan qui a fait carrière dans les domaines du cinéma et de la presse électronique, n'a pas une formation d'historien. A l'époque où il a fait ses recherches, écrit, produit, dirigé et co-monté »The Kid Who Couldn't Miss«, il n'avait pas d'expérience dans la réalisation de documentaires sur des sujets historiques, même s'il connaissait bien tous les aspects de la réalisation cinématographique. Lorsqu'il a écrit le scénario, il semble qu'il ait eu surtout recours à des interviews, comme on pouvait s'y attendre de la part d'un ancien journaliste. Presque tous ceux qui ont été témoins des événements de la Première Guerre mondiale ou qui y ont participé sont maintenant disparus. Que M. Cowan ait mené lui-même des entrevues avec les survivants, ou qu'il se soit appuyé sur des entrevues déjà enregistrées ou sur des conversations avec des personnes qui ont eu des contacts avec les anciens combattants de la 60^e Escadrille, le résultat est le même: on demande aux personnes interrogées de se rappeler le détail d'événements qui remontent à quelque 40 ou 60 ans, notamment dans quel état un avion est revenu d'une sortie sensationnelle, si le bruit avait couru dans le temps d'un gonflage du compte officiel des victoires parmi les membres d'une escadrille, et autres choses semblables.

On peut croire en l'intégrité personnelle des interviewers comme des interviewés, et demeurer extrêmement sceptique quant à la véridicité relative des renseignements communiqués, à tout le moins dans leur détail. Les informations tirées de ces entrevues peuvent donner de la couleur à un récit et montrer ce que d'anciens combattants pensent des événements, longtemps après qu'ils sont survenus, mais elles peuvent tout aussi bien nuire qu'aider à la reconstitution d'un passé lointain.

M. Cowan s'est aussi beaucoup appuyé sur des entrevues avec une poignée de personnes choisies qui avaient fait des recherches sur les états de service de Billy Bishop, particulièrement sur son attaque d'un aérodrome allemand. Ces gens n'expriment pas de réserves et de doutes au sujet des exploits de Bishop dans le film et leurs noms n'apparaissent pas au générique à titre de sources importantes d'information. Néanmoins, leurs conclusions ou suppositions inédites sont incorporées dans le film comme des témoignages probants.

Si l'on en juge d'après le générique du film, il ne semble pas que M. Cowan ait consulté d'importantes collections de documents consacrés à la guerre aérienne et à la participation de Bishop. Le *British Public Records Office*, qui renferme une documentation volumineuse à ce sujet, ne figure pas sur la liste des sources d'information, non plus que le service historique du ministère de la Défense nationale du Canada, qui possède les dossiers les plus complets sur Bishop et d'autres Canadiens qui ont servi dans le Royal Flying Corps.⁽¹⁾ Lorsqu'on lui a demandé pourquoi il avait consulté des autorités et des témoins britanniques à l'exclusion de la plupart des sources canadiennes, M. Cowan a répondu: «Je ne pensais pas que personne au pays, à ma connaissance en tout cas, aurait eu autre chose à ajouter, sinon répéter que Bishop a agi comme le rapporte l'histoire officielle».⁽²⁾

Si l'instinct du journaliste professionnel le porte à s'appuyer essentiellement sur des entrevues, celui de l'historien professionnel l'incite à se fonder le plus possible sur des «sources originales», c'est-à-dire des archives, des ouvrages publiés et des documents inédits comme des journaux intimes, des lettres, etc., dont l'origine se rapproche le plus possible des événements à l'étude. Il consultera aussi avidement des sources de seconde main comme les mémoires et les ouvrages publiés par d'autres spécialistes en la matière. La tâche la plus délicate consiste à peser cette multitude de documents, à en éprouver la validité et à procéder à leur évaluation, tout comme le ferait un tribunal avant de rendre un jugement. D'ailleurs, «ce jugement sera toujours complexe parce que les événements historiques sont eux-mêmes complexes».⁽³⁾

(1) *Délibérations*, 7 novembre 1985, p. 5:5-6.

(2) *Ibid.*, 10 décembre 1985, p. 8:15.

(3) *Ibid.*, 7 novembre 1985, p. 5:7-8.

Le jugement de l'historien professionnel est soumis à une épreuve ultime par la publication de ses travaux qu'il soumet ainsi à l'attention minutieuse de ses pairs, et non par les réserves qu'il peut être disposé à exprimer en privé ou sous le sceau du secret. De l'avis de votre comité, quiconque fait un usage direct de tels renseignements le fait à ses propres risques sur le plan professionnel, qu'il s'agisse d'un journaliste ou d'un historien. Nous estimons que l'Office national du film aurait dû insister pour que soient appliquées des normes de recherche beaucoup plus rigoureuses et veiller à «l'admissibilité en preuve» des informations, ou encore exiger la collaboration étroite d'historiens professionnels au projet, avant de permettre que l'on aille de l'avant avec le film. Nous pensons aussi qu'il aurait fallu modifier la forme prévue du film pour en faire un documentaire traditionnel, afin d'éviter d'alimenter la controverse additionnelle susceptible d'être provoquée par les techniques avant-gardistes et la licence artistique qu'admet le *docu-drame* moderne. Comme M. Macerola l'a admis devant le comité, «c'est une forme nouvelle, et dangereuse évidemment».⁽¹⁾

Le film «The Kid Who Couldn't Miss» alimente une vive controverse depuis sa sortie en 1982. Certains intervenants conviennent que le film en soi est un divertissement de premier ordre. Des esprits éminents ont défendu dans des lettres aux journaux ses objectifs, la perspective choisie et la qualité de la production. D'autre part, il n'est pas exagéré de dire qu'il a scandalisé des groupes et des individus aussi divers que des associations d'anciens combattants, des associations de diplômés du Collège militaire royal, des historiens de la guerre aérienne, des chroniqueurs de journaux et de simples citoyens, ainsi que des contemporains de Billy Bishop, qu'il s'agisse de compagnons de guerre, d'amis ou de parents. Après avoir vu le film, étudié son texte et entendu de nombreux témoignages, votre comité est d'avis que le film prête le flanc à la critique pour au moins quatre motifs légitimes: 1) le biais historique selon lequel les exploits de Billy Bishop auraient été faux pour une bonne part; 2) les techniques cinématographiques employées pour communiquer et renforcer cette insinuation; 3) l'existence d'un grand nombre d'erreurs factuelles et chronologiques dans le film et dans son texte, dont bon nombre servent à faire accepter le thème du film, et 4) la description du film, dans la publicité, comme un «documentaire long métrage». L'examen que nous allons faire de ces préoccupations est schématique et ne prétend pas être exhaustif.

(1) *Ibid.*, 28 November 1985, p. 6:38.

La controverse au sujet des états de service de Billy Bishop s'articule surtout autour de son raid solitaire sur un aérodrome allemand, à l'aube du 2 juin 1917, qui lui a valu la Croix de Victoria. Selon le rapport de combat rédigé par Billy Bishop, à son retour à la base, l'aérodrome en question aurait été celui d'Esnes ou d'Awoingt. Sa description a été brève:

CONFIDENTIEL

J'ai tiré sur 7 appareils posés sur l'aérodrome. Le moteur de certains tournait déjà. L'un d'eux a décollé et j'ai tiré quinze coups sur lui, à courte distance et à 60 pieds d'altitude, et il s'est écrasé. Un deuxième a décollé et j'ai tiré sur lui 30 coups, à 150 verges de distance; il s'est écrasé sur un arbre. Deux autres ont décollé ensemble. J'ai pris de l'altitude et j'ai commencé à tirer sur l'un deux à [moins de] mille pieds, vidant sur lui mon chargeur et il s'est écrasé à quelque 300 verges de l'aérodrome. J'ai changé mon chargeur et [je suis] monté vers l'est. Un quatrième appareil m'a poursuivi et j'ai tiré sur lui le contenu d'un chargeur entier. Il a pris la fuite et j'ai alors volé, sur une distance d'un mille, à une altitude de [moins de] 1,000 pieds, sous quatre Scouts qui se trouvaient à une altitude de [moins de] 5,000 pieds. J'ai pris ensuite de l'altitude, tournant vers l'ouest. L'aérodrome était défendu par une ou plusieurs mitrailleuses. Les six appareils au sol étaient des Scouts (Albatros type I ou II) dont l'un était un biplace.

Sous cette description, l'officier commandant de Bishop, le major Jack Scott, a ajouté ces commentaires:

On avait encouragé le capitaine Bishop à détruire [les appareils ennemis désignés] dans le résumé n° 151 du VII^e Corps Daily Intelligence. Sa méthode n'a pas été tout à fait celle que j'avais prévue. Il s'est trouvé, à plusieurs reprises, à une altitude de 50 pieds au-dessus de l'aérodrome ennemi et à au moins 17 milles à l'est des lignes. Son appareil a été criblé par le feu des mitrailleuses au sol.⁽¹⁾

(1) *Délibérations*, Annexe «VA-1-B», 17 octobre 1985, p.3A:3.

Le lendemain, le major Scott a rédigé le rapport confidentiel suivant au Quartier général:

Quartier général
13^e escadre, R.F.C.

Je tiens à rédiger un rapport spécial sur une attaque individuelle extrêmement courageuse brillamment lancée contre un aérodrome allemand, près de CAMBRAI, par le capitaine W.A. Bishop D.S.O., M.C., le 2/6/17.

Décollant avant le jour, le capitaine Bishop projette d'attaquer l'aérodrome de NEUVILLE, mais en (y arrivant), il trouve les hangars fermés et ne repère aucun signe d'activité. Il se dirige alors vers le sud-est de CAMBRAI jusqu'à ce qu'il atteigne un aérodrome où 7 appareils étaient au sol, dont deux ou trois avaient déjà leurs moteurs en marche. Un premier décolle, sur lequel il tire 15 cartouches presque à bout portant; l'appareil s'écrase. Un deuxième, pris en chasse de la même manière, s'écrase contre un arbre. Deux autres décollent ensemble. Il tire le reste de son chargeur sur l'un d'eux, qui s'abat à quelque 300 verges de l'aérodrome. Le quatrième le prenant en chasse, il vide sur lui un chargeur complet, mais sans résultat apparent. Ces combats se livraient à des altitudes variant de 40 à 1,000 pieds. Il repère alors 4 appareils Scout, volant à 5,000 pieds d'altitude. Il monte à 4,000 pieds, juste au-dessous d'eux, et vole ainsi en parallèle sur une distance d'un mille. Voyant que les Scout s'élevaient au moins aussi rapidement que lui, il braque vers l'ouest et revient sain et sauf à son aéroport.

A titre de manoeuvre préliminaire, et avant que les appareils dont nous avons parlé aient décollé, il avait aspergé les mécaniciens occupés à mettre en marche les moteurs et avait vu tomber l'un d'eux. A son retour, il constate que son appareil était criblé de balles de mitrailleuses tirées de l'aérodrome.

(signé) Jack Scott, major
Officier commandant,
60^e escadron, R.F.C.⁽¹⁾

⁽¹⁾ *Ibid.* Annexe «VA-1-C», 17 octobre 1985, p. 3A:6.

Ce rapport ne trahit aucun doute ou réserve quant à l'exactitude ou à l'authenticité de l'exploit de Bishop. Le major Scott aurait-il rédigé un rapport aussi élogieux si, comme le film le laisse entendre, le bruit s'était déjà répandu que les comptes rendus de Bishop étaient exagérés au point d'être faux, et si le fait qu'il les acceptait officiellement avait déjà causé des dissensions ouvertes parmi les membres de l'Escadrille? Par ailleurs, le rapport donne des indications générales quant à l'état de l'avion de Bishop à son retour, notant qu'il était «criblé de balles de mitrailleuses tirées de l'aérodrome». D'autres renseignements documentaires à ce sujet proviennent d'un autre rapport confidentiel adressé au Quartier général le 30 juin 1917, soit près de quatre semaines après l'attaque:

Comme suite à notre conversation téléphonique d'aujourd'hui, vous trouverez ci-joint l'information requise:

1. Départ de l'aérodrome 3 h 57; arrivée à l'aérodrome ennemi 4 h 25; retour 5 h 40.
2. Témoignage personnel seulement.
3. Dommages: 17 trous de balles. [Le bord de fuite du plan inférieur de l'avion a été rogné jusqu'au bâti.]
4. Distance 30 milles. Aérodrome S. de CAMBRAI.⁽¹⁾

Votre comité considère que ce document revêt une importance particulière pour plusieurs raisons. Il a été soumis par le capitaine Caldwell, qui avait remplacé temporairement le major Scott comme commandant de la 60^e Escadrille. On y souligne le fait que dans les semaines qui ont suivi le raid, aucune confirmation n'est venue l'étayer, si tant est qu'on ait cherché à en obtenir une. Il renferme en outre des renseignements plus précis au sujet de l'état de l'avion de Bishop. Étant donné que, selon le témoignage de M. Cowan, le capitaine Caldwell a exprimé, dans une lettre personnelle adressée au chef d'escadrille Warne près de 50 ans après les faits, de sérieux doutes quant aux états de service de Bishop et au raid en question, le rapport est aussi important pour ce qu'il tait. Il passe sous silence l'existence d'un certain scepticisme parmi les mécaniciens de l'Escadrille ou les camarades pilotes de Bishop, il n'attire pas l'attention sur un groupement suspect de trous de balles sur l'avion, et il ne signale pas que la mitrailleuse de l'avion manquait au retour du raid de Bishop. Contrairement au major Scott, le capitaine Caldwell n'était pas un ami personnel proche de Bishop. Si des doutes quant à

⁽¹⁾ *Délibérations*, 28 novembre 1985, p. 6:66.

l'authenticité du raid avaient fait surface dans l'intervalle de quatre semaines, il était bien placé pour les communiquer à ses supérieurs et faire ainsi pencher la balance contre l'octroi d'une Croix de Victoria pour un exploit étayé par un «témoignage personnel seulement».

A notre avis, les documents officiels susmentionnés établissent que Bishop est revenu de son raid avec un avion sérieusement endommagé, mais ils ne laissent aucunement entendre que les dommages étaient sérieux au point de ne pouvoir être réparés sans difficultés et assez rapidement pour que Bishop puisse reprendre les commandes de l'appareil plus tard le même jour. Dans ses mémoires publiés, M. W.M. Fry, l'un des derniers pilotes survivants de la 60^e Escadrille qui ait volé avec Bishop et servi sous ses ordres, laisse clairement entendre qu'un avion gravement endommagé pouvait être réparé avec une rapidité surprenante. Faisant allusion à deux notes dans son carnet de vol, il cite ce qui suit à la date du 25 mai: «Perdu l'aile inférieure droite. Atterri à la 12^e Escadrille.» Néanmoins, toujours d'après son carnet, il aurait piloté le même avion le lendemain, lors d'un combat où il prétend avoir abattu un avion ennemi.⁽¹⁾

De mémoire, M. Fry raconte comment Bishop l'a invité à participer au raid, la veille et avant les premières lueurs du lendemain, et comment, tout juste après son attaque, menée à l'aube, Bishop a fait irruption dans sa chambre pour lui en parler. Il affirme se souvenir «clairement d'avoir vu quelque cinq trous de balles derrière le plan fixe horizontal, soit sur le gouvernail de profondeur, ramassés dans un cercle d'au plus six pouces de diamètre.» Il conclut son récit par les observations suivantes:

Il est certainement très rare que la Croix de Victoria ou toute autre éminente distinction soit accordée sur la seule parole du récipiendaire, sans que ses exploits aient été corroborés par des participants ou des témoins. Notre commandant connaissait si bien Bishop qu'il l'a cru implicitement, tout comme l'Escadrille entière et nos supérieurs.⁽²⁾

Rédigeant ses mémoires près de 60 ans après l'événement, il se rappelle qu'à l'époque du raid, toute l'Escadrille, y compris son commandant, avait accordé foi au récit de Bishop. Même si cette

⁽¹⁾ W.M. Fry, M.C., commandant d'escadre, *Air of Battle*, Londres, William Kimber and Co., 1974, p. 132 [traduction libre].

⁽²⁾ *Ibid.*, p. 135-137 [traduction libre].

affirmation est fondée sur des souvenirs remontant à 50 ou 60 ans plus tôt, le comité estime qu'elle est importante, parce que M. Cowan a indiqué, dans son témoignage, que son entrevue avec le commandant d'escadre Fry avait beaucoup fait pour attiser ses doutes au sujet des états de service militaires de Bishop⁽¹⁾ et parce que le film laisse entendre que, bien avant le raid qui lui a valu la Croix de Victoria, les camarades pilotes de Bishop n'accordaient pas foi à ses prétentions.

La seule source identifiable de l'assertion répétée tout au long du film selon laquelle la créance de Bishop était mise en doute sont les réminiscences enregistrées de sir Archibald Henry James, qui n'a pas servi à la 60^e Escadrille, mais qui était stationné tout près. M. James, qui a été interviewé quelques décennies après la Première Guerre mondiale dans le cadre d'un projet d'histoire orale associé à l'Imperial War Museum, mentionne brièvement que Bishop était le pilote «le mieux connu et le plus populaire», et il ajoute que «malheureusement, Bishop était un tricheur». Lorsque l'interviewer lui a demandé comment il le savait, M. James a répondu: «Tout le monde le savait. C'était un fait bien connu... bien connu, malheureusement».

Au cours d'une entrevue en champ, M. Cowan a soumis l'opinion de M. James à un autre pilote, Cecil Knight, qui a rejeté carrément l'idée que Bishop exagérait ses exploits. Néanmoins, M. Cowan l'a reprise sous la forme d'une anecdote racontée par l'acteur qui interprète le rôle du mécanicien de Bishop à la 60^e Escadrille, Walter Bourne. Le personnage de Bourne dit dans le film qu'il se souvient d'une altercation entre un pilote nommé Carlisle et Bishop au sujet des «victoires non confirmées» de ce dernier. Plus loin dans le film, M. Cowan affirme de nouveau par la bouche du narrateur que les doutes au sujet de Bishop se multiplient puis il fait raconter une autre anecdote à l'acteur qui incarne Walter Bourne.

De l'avis du comité, si M. Cowan avait étudié plus à fond les réminiscences de sir Archibald Henry James enregistrées sur bande, il se serait rendu compte qu'elles se sont souvent révélées inexactes et irréfléchies, bref, une source historique peu sûre. Ainsi, à l'émission «Newsnight» de la BBC, Peter Simpkins, historien officiel de l'Imperial War Museum, a fait remarquer que James avait déjà fait des déclarations contestables au sujet d'autres personnalités militaires.⁽²⁾ Si M. Cowan avait puisé aux sources canadiennes, il aurait pu en outre interviewer J.B. Crompton, qui a servi dans le Vol

⁽¹⁾ *Délibérations*, 28 novembre 1985, p. 6:52.

⁽²⁾ «Newsnight» avec Ian Smith, 22 h 45, le 22 janvier 1986, et *Délibérations*, 5 décembre 1985, p. 7:16.

C de la 60^e Escadrille en août 1917. M. Crompton, qui vit à Thornhill (Ontario), a déclaré formellement que durant son service dans la 60^e Escadrille: «Jamais les exploits de mon commandant de vol Billy Bishop n'ont suscité de controverse au sein de l'Escadrille.»⁽¹⁾

D'aucuns qui ont fait des recherches sur les états de service de Bishop aux 60^e et 85^e Escadrilles sont tombés sur des rumeurs, des potins et des conjectures selon lesquels il aurait embelli ses comptes rendus de combat et, notamment, inventé le raid sur un aérodrome allemand; il aurait atterri, démonté sa mitrailleuse et tiré avec soin sur son avion avant de rentrer à la base. Pour autant que le sache le comité, aucun historien de bonne réputation n'a jamais publié pareille accusation; au contraire, cette supposition a été traitée avec tout le mépris qu'elle mérite presque certainement, parce qu'elle ne repose sur aucune preuve. Bien que rien n'indique que ces rumeurs circulaient déjà au moment où Bishop a servi outre-mer, le mémoire rédigé par le chef d'escadrille D.W. Warne, qui, à titre de passe-temps, écrit l'histoire de la 60^e Escadrille depuis la fin des années 50, contient des renseignements et des explications concernant les doutes qui les ont inspirés.⁽²⁾

Selon le chef d'escadrille Warne, les dossiers du *Royal Flying Corps* n'aident en aucune façon à justifier une bonne partie des prétentions de Bishop; en outre, certains historiens de l'époque qui se sont spécialisés dans l'analyse des archives allemandes n'ont pas réussi à faire correspondre le nombre d'avions ennemis censément abattus par Bishop aux pertes allemandes consignées dans les journaux de guerre des unités intéressées et aux listes des morts et blessés allemands. Il n'a pas été possible non plus de confirmer d'après les sources allemandes l'attaque d'un aérodrome allemand qui a valu à Bishop la Croix de Victoria. Pour compliquer les choses, le gros des archives allemandes pertinentes a été perdu ou détruit, soit pendant la retraite des Allemands du front de l'Ouest en 1918, soit durant la Seconde Guerre mondiale. Dans son résumé de la «Controverse au sujet de Billy Bishop», Warne note à juste titre: «Inévitablement, l'absence de faits nous amène à des suppositions, ce qui est une affaire personnelle».⁽³⁾

(1) Note écrite par M. Crompton et certifiée par Stewart Taylor.

(2) «Controverse au sujet de Billy Bishop, telle que perçue par le chef d'escadrille D.W. Warne, MRAeS, RAFRO», *Délibérations*, Annexe «VA-6-C», 28 novembre 1985, p. 6A:21-33.

(3) *Ibid.*, p. 6A:33.

Les doutes émis dans le film au sujet de l'attaque d'un terrain d'aviation par Bishop semblent fondés essentiellement sur l'acceptation pure et simple par M. Cowan des suppositions personnelles du chef d'escadrille Warne, particulièrement pour ce qui est de l'importance que ce dernier accorde à l'état de l'avion de Bishop à son retour et à l'absence de sa mitrailleuse.

Le comité note que le chef d'escadrille Warne n'a jamais rien publié au sujet de ses réserves. En fait, dans ses publications, il semble accepter entièrement les états de service officiels de Bishop et l'attaque d'un aérodrome allemand. Il va même jusqu'à dire: «[...] mon intention est de ne rien publier qui risque d'entacher la mémoire de Billy Bishop, ni celle de n'importe quel autre membre de la 60^e Escadrille [...]».⁽¹⁾

Au cours des audiences, on nous a signalé que bien que les archives de la République fédérale d'Allemagne contiennent peu de renseignements intéressants sur le service outre-mer de Bishop, il n'en est pas de même des collections privées. M. Cowan a lui-même fréquemment cité l'une d'elles, à l'heure actuelle en la possession de M. A.E. Ferko, des États-Unis, comme preuve qu'il existe des documents allemands, que ces documents confirment, comme il le prétend dans le film, que Bishop a exagéré ses victoires et qu'ils ne font nullement état de son raid contre un aérodrome allemand.⁽²⁾ Apparemment, dans les années 30, un petit nombre de chercheurs allemands ont été autorisés à examiner personnellement certains documents d'archives pour les recopier à la main, en faire des résumés et prendre des notes. Certains historiens étrangers ont pu communiquer avec eux pour essayer d'obtenir des réponses à des questions précises. Une partie au moins des notes d'un chercheur allemand du nom de Turnuss est tombée en la possession de l'Américain William Puglisi, qui l'a remise à M. Ferko, en même temps que des lettres échangées avec d'autres chercheurs allemands. De toute évidence, le comité n'est pas en mesure de dire si ces renseignements sont authentiques, complets et représentatifs des documents allemands perdus ou détruits. C'est une autre tâche qu'il lui faut laisser aux historiens de profession.

Bien que les sources de M. Cowan aient exprimé leur scepticisme au sujet des états de service et des exploits de Bishop, plusieurs autres historiens qui ont consulté le plus de documents

⁽¹⁾ *Délibérations*, 28 novembre 1985, p. 6A:32.

⁽²⁾ *Ibid.*, «Déclaration de A.E. Ferko», 28 novembre 1985, p. 6A:19-20 et Annexe «VA-6-E», «Erreurs relevées dans les témoignages», p. 6A:36.

possible ont découvert que, dans une très grande proportion, les victoires revendiquées peuvent être confirmées. Stewart Taylor, qui a témoigné devant le comité et qui a été désigné historien officiel des pilotes de la Première Guerre, a commencé à étudier la carrière des pilotes canadiens de la Première Guerre mondiale en 1960. Comme le chef d'escadrille Warne, il a essayé d'entrer en communication, personnellement ou par téléphone, avec le plus d'anciens combattants possible et de recueillir le maximum de documents, journaux, lettres, mémoires et carnets de vol inédits. Il a en outre consulté le dossier «Turnuss» que possède maintenant M. Ferko. Il croit être en mesure d'identifier, dans le cas de Bishop, un pourcentage beaucoup plus élevé de pilotes abattus qu'il ne peut le faire pour d'autres pilotes.⁽¹⁾

M. S.F. Wise est l'auteur du premier volume de l'histoire officielle de l'Aviation royale canadienne, *Canadian Airmen and the First World War*, qui est le résultat de quelque dix années de travaux auxquels il s'est consacré de concert avec une équipe d'historiens de profession. En se fondant sur ses recherches, il a pu dire au comité que, dans l'ensemble, il faudrait retrancher probablement le tiers des victoires attribuées à tous les pilotes de chasse qui ont combattu sur le front de l'Ouest.⁽²⁾ Cette généralisation vaut autant pour Bishop que pour les autres, qu'ils soient britanniques, allemands ou français. Au sujet du dossier de Bishop, il a réfuté catégoriquement les allégations de fraude qui sont à son avis sans fondement. «Des témoignages ont corroboré pour une très large part les hauts faits de Bishop.»⁽³⁾

D'après M. Wise, l'attaque qui a valu la Croix de Victoria à Bishop est presque sans équivalent, parce qu'elle est quasi impossible à corroborer. Bishop aurait pu attaquer l'un ou l'autre d'une demi-douzaine d'aérodromes, et pas seulement Estourmel, comme le donne à entendre le film. Étant donné la perte ou la destruction des archives allemandes, «il n'y a aucune possibilité de se reposer sur les dossiers allemands pour vérifier les prétentions de Bishop». Face à un tel problème, l'historien ne peut que revoir la carrière militaire du combattant et mesurer la probabilité relative des diverses options.⁽⁴⁾ A son avis, il est très probable que le raid a eu lieu, parce que «le récit

(1) *Délibérations*, 17 octobre 1985, p. 3:25-26 et Annexe «VA-1-A», p. 3A:1-2.

(2) *Ibid.*, 7 novembre 1985, p. 5:7.

(3) *Ibid.*, p. 5:8.

(4) *Ibid.*

cadre avec toute la carrière et tout le comportement de Bishop pendant la guerre.»⁽¹⁾

Le comité ne croit pas qu'il existe de preuves historiques dignes de foi pour appuyer les allégations faites dans le film selon lesquelles on savait déjà en 1917-1918 que bon nombre des prétentions de Bishop étaient fausses ou, comme on l'a maintes fois répété dans le film, qu'il s'agissait là d'une source flagrante de tensions ou de dissensions au sein de l'escadrille. Il serait normal de s'attendre à ce que l'attribution, à titre exceptionnel, de la Croix de Victoria uniquement sur la base d'un témoignage personnel fasse sourciller et suscite peut-être même jalousie et bavardages.

Quelque temps après la guerre, cependant, il semble effectivement que des doutes au sujet de Bishop se soient répandus privément et que d'anciens combattants y aient prêté foi. Ces doutes sont peut-être nés de l'impossibilité pour les premiers historiens de trouver confirmation, dans les archives allemandes, du raid qui a valu à Bishop la Croix de Victoria. Ceux qui ont étudié l'histoire de la guerre aérienne les connaissent très bien.

Comme les doutes, les rumeurs et les conjectures ont influé sur l'opinion que certains pilotes collègues de Bishop en sont venus à se former sur ses exploits, votre comité est d'avis que M. Cowan a agi de bonne foi lorsqu'il a décidé d'en faire état dans son film. Par contre, nous ne pouvons accepter les techniques utilisées pour semer et renforcer le doute dans l'esprit des spectateurs.

La plupart des soupçons et suppositions soulevés par les sources qu'invoque M. Cowan sont attribués au mécanicien de Bishop à la 60^e Escadrille, Walter Bourne, qui est campé par un acteur qu'on voit devant des arrière-plans authentiques, par exemple, un hangar d'avions. La technique utilisée est l'interview. Bien que l'apparition d'une claquette et les instructions données hors-champ indiquent aux spectateurs qu'il s'agit d'une séquence filmée jouée par un acteur, rien ne montre qu'il n'y a absolument aucune raison de croire que le véritable Walter Bourne ait eu des doutes au sujet de Bishop ou qu'il ait fait aucun des commentaires qui lui sont attribués.

Votre comité estime que l'usage de cette technique constitue l'aspect le plus choquant du film, car il diffame la mémoire de Walter Bourne et la relation très étroite qui existait entre les pilotes et leur mécanicien. La vie du pilote dépendait de la qualité du travail du

⁽¹⁾ *Ibid.*, p. 5:12.

mécanicien. De plus, comme celui-ci devait vérifier l'appareil après chaque sortie et faire les réparations nécessaires, il était très bien placé pour remarquer les avaries anormales ou suspectes. Ainsi, les doutes attribués à Walter Bourne ont un effet d'autant plus désastreux sur la réputation de Bishop qu'ils sont exprimés par son mécanicien. Nous avons déjà parlé de certaines de ces déclarations: nous citons ci-dessous des extraits du texte du film, dont chacun est suivi d'une brève observation indiquant sa provenance, lorsqu'elle est connue:

Voix
(Walter Bourne)

... les patrouilles de défense sont revenues ... six ou sept avions, et les pilotes n'avaient rien vu, absolument rien. Lui, il sort un peu plus tard, tout seul, et revient quelques heures après; il tire une salve comme si c'était la foutue Fête de Guy Fawkes, prétendant qu'il en a abattu un, deux, trois. Il prétend qu'il les a abattus, mais c'est le commandant, le major Scott, qui lui a attribué ces victoires. ⁽¹⁾

Lorsqu'il revenait à sa base après une sortie réussie, Bishop avait l'habitude de tirer une salve. L'observation se comprend en lisant le témoignage du chef d'escadrille Warne. (6A:22-26)

Voix
(Walter Bourne)

Chacun savait qu'il [le raid contre un aérodrome allemand] était imminent. Ce que je veux dire, c'est qu'il y avait un tas d'officiers supérieurs à la base. Nous étions tous dehors, sur le terrain d'aviation, attendant qu'il revienne pour voir s'il avait réussi. Il ne manquait que la fanfare. On aurait dit que le roi s'en venait. ⁽²⁾

Le célèbre as anglais, Albert Ball, avait abordé Bishop pour lui proposer d'attaquer avec lui un aérodrome allemand. Après la mort de Ball, Bishop ne pourrait-il pas avoir proposé la même chose à d'autres pilotes? Cette observation n'est que pure fiction, tout comme le plan d'archives qui montre Sa Majesté visitant le terrain d'aviation. En

⁽¹⁾ «The Kid Who Couldn't Miss», texte, p. 40. [traduction libre, comme pour les autres extraits qui suivent].

⁽²⁾ *Ibid.*, p. 48.

fait, personne n'attendait Bishop, ni le roi, ni aucun officier supérieur. Pour tout dire, si l'on s'en fie à ses observations sur le rapport de combat fait par Bishop au sujet du raid (voir ci-dessus), le major Scott aurait, à tout le moins, été pris de court par l'événement.

Voix
(Walter Bourne)

J'ai dit qu'il était probablement parti. Il était très silencieux et très tendu. Mais quand il est revenu, vous savez, il était tout sourire ... il jubilait. Très content de lui.⁽¹⁾

Cet extrait pourrait être basé sur les mémoires de W.M. Fry. Selon lui, Bishop l'avait invité à participer au raid, mais il avait refusé; après le raid, Bishop lui avait rendu visite dans sa chambre et lui avait tout raconté, en proie à une grande agitation.⁽²⁾

Voix
(Walter Bourne)

C'est assez curieux, non? Je veux dire, l'avion avait perdu sa mitrailleuse Lewis. Il a dit qu'il l'avait larguée sur le chemin du retour, vous savez, pour alléger l'avion et aller plus vite. Eh bien moi, j'aimerais bien voir un pilote arracher une de ces mitrailleuses en plein vol ... je ne sais trop, mais ... c'est moi qui les installe sur les avions.⁽³⁾

Le chef d'escadrille Warne signale qu'il est difficile d'enlever une mitrailleuse Lewis d'un avion en vol (6A:30). Bien qu'on convienne en général que l'avion avait perdu sa mitrailleuse, il semble que le fait ne soit pas noté dans les documents officiels relatifs au raid reproduits ci-dessus. Les témoins qui ont comparu devant le comité ont révélé qu'ils avaient déjà entendu dire que des pilotes s'étaient débarrassés de leur mitrailleuse en plein vol et que cela ne devait pas être beaucoup plus difficile que de changer les chargeurs, manoeuvre que Bishop avait maîtrisée et qu'il pouvait faire pendant le combat.⁽⁴⁾ Lorsqu'on

(1) *Ibid.*, p. 50.

(2) Fry (1974), p. 135.

(3) Texte du film, p. 51.

(4) *Délibérations*, 17 octobre 1985, p. 3:30-31 et 7 novembre 1985, p. 5:17.

l'attribue au mécanicien de Bishop, cette observation est peut-être le témoignage le plus accablant et le plus injuste dont l'auteur du film se soit servi pour convaincre les spectateurs que Bishop pourrait avoir «inventé» le raid.

Narrateur

Dans le compte rendu du raid, il est dit qu'à son retour, l'avion de Bishop était en lambeaux. Ce n'est pas vrai.

Voix

(Walter Bourne)

Dans la queue, il y avait environ 17 trous de balle, voyez-vous ... tous gentiment groupés, comme cela, voyez-vous. J'ai déjà vu beaucoup d'avions qui avaient été touchés par l'ennemi, mais personne ne peut toucher un avion en vol de cette manière. Non ... personne. C'est un vrai mystère.

Ni le rapport de combat de Bishop ni les rapports officiels ne disent que l'avion était «en lambeaux». Dans ses mémoires, Fry, dont nous avons parlé plus haut, dit qu'il y avait cinq trous de balle à l'intérieur d'un cercle de six pouces. Il faut beaucoup d'imagination pour croire qu'on pouvait compter 17 trous de balle dans le rectangle de 18 pouces sur 24 montré par l'acteur qui joue le rôle de Bourne; l'idée qu'on puisse grouper ainsi ses coups avec une mitrailleuse démontée qu'on tient à la main est absurde.

Voix

(Walter Bourne)

Ils ont eu ce qu'ils voulaient, vous savez, lorsqu'ils en ont fait un héros. Vous savez, lorsqu'ils lui ont épinglé des médailles, qu'ils lui ont donné la Croix de Victoria - ils ont eu ce qu'ils voulaient. Il était prêt à mourir comme tous les autres. Il était ambitieux, mais ... peut-être beaucoup trop ... trop ambitieux... je ne sais trop.

Cette dernière observation attribuée à Walter Bourne exprime peut-être les propres sentiments de M. Cowan au sujet de Bishop.

D'un bout à l'autre du film, la chronologie des événements est complètement bouleversée. En général, cela arrive lorsque le réalisateur prend des libertés avec les faits pour donner à son film une plus grande valeur dramatique et plaire davantage aux spectateurs.

Toutefois, dans un cas particulier, le réalisateur fait un transfert chronologique pour donner à Bishop un motif puissant d'«imaginer» le raid contre le terrain d'aviation allemand.

En réalité, Bishop a effectué ce raid vers le milieu de son premier tour de service comme pilote en France. Lorsqu'il est revenu au Canada et a épousé sa fiancée, il avait déjà reçu la Croix de Victoria. Par contre, dans le film, le réalisateur modifie délibérément la chronologie des événements de sorte que le raid semble avoir eu lieu dans la dernière semaine du tour de service au front de Bishop. Il lui fournit ainsi une «raison» de faire croire à un raid: Bishop aurait eu là sa dernière occasion de jouer les héros pour plaire aux officiers supérieurs qui, à en croire le film, attendaient son retour.

Le film comporte beaucoup d'autres erreurs sur les plans historique et chronologique; elles sont mineures pour la plupart, mais certaines ont de l'importance. Le lecteur trouvera en annexe à nos délibérations d'autres détails à ce sujet ainsi que l'opinion de M. Cowan sur les témoignages entendus par le comité.⁽¹⁾

RÉSUMÉ ET RECOMMANDATIONS

Le film «The Kid Who Couldn't Miss» est un récit très romancé et tendancieux de la vie et des exploits de Billy Bishop, à l'époque où il appartenait à la 60^e Escadrille, pendant la Première Guerre mondiale. Dans les recherches effectuées pour ce film, on a omis de consulter une foule de sources, d'anciens combattants et de spécialistes de la question au Canada et l'on s'en est surtout remis à quelques sources britanniques. Grâce à une technique qui consiste à interviewer de temps à autre un acteur qui joue le rôle du mécanicien de Billy Bishop, le film prête foi, à tort et de façon trompeuse, à ce que la plupart des historiens considèrent comme des rumeurs et de pures suppositions. M. Cowan et l'Office national du film ont parfaitement le droit d'exprimer des réserves quant aux états de service de Billy Bishop; toutefois, le comité se demande s'il est dans l'intérêt public, selon ce qu'exige la loi constitutive de l'Office, de présenter ces rumeurs, apparemment nées quelque temps après les événements décrits, comme si elles reposaient sur les déclarations de témoins oculaires ou sur des renseignements de première main.

⁽¹⁾ *Délibérations*, Annexes «VA-2-D» et «VA-2-E», p. 4A:82-153; Annexe «VA-6-E», p. 6A:36-49.

Selon MM. Macerola et Cowan, «The Kid Who Couldn't Miss» a été conçu comme un «docu-drame» pour faire passer un message «sur l'héroïsme, les légendes, la guerre, ceux qui y ont combattu et ceux, plus rares, qui sont devenus les symboles de cet héroïsme».⁽¹⁾ Comme nous l'avons mentionné précédemment, le docu-drame est un type de cinéma d'essai relativement nouveau qui peut osciller entre la réalité et la fiction. C'est ainsi que «The Kid Who Couldn't Miss» a remporté des prix internationaux dans le cadre de différents festivals, à la fois dans la catégorie «documentaire» et dans la catégorie «fiction».⁽²⁾

Des membres du comité et du public se sont fermement opposés à ce que le film soit annoncé comme un «documentaire long métrage». A leurs yeux, un «documentaire» doit nécessairement faire autorité et être exact, juste et impartial, dans les limites de l'objectivité personnelle, particulièrement si c'est l'Office national du film qui est en cause. A notre avis, ces qualités peuvent être présentes, même lorsqu'il est question de sujets historiques et que des acteurs jouent le rôle de personnages qui ont vraiment existé.

Dans l'industrie cinématographique, le terme «documentaire» a toutefois un sens beaucoup plus large. A ce sujet, M. Macerola a d'ailleurs rappelé que, selon John Grierson, le fondateur de l'ONF, il existe de nombreux types de documentaires, à commencer par les actualités filmées, en passant par le champ de l'expression dramatique, où un film peut susciter l'émotion ou faire appel à l'imagination, jusqu'à l'univers poétique.⁽³⁾ Si vaste que soit cette définition, le rôle du documentaire consiste à capter «des fragments d'actualité» et à les assembler pour leur donner un sens.⁽⁴⁾

M. Macerola a reconnu que la désignation «documentaire» peut être trompeuse. Il a dit aux membres du comité que, dorénavant, le générique du film comportera une mention précisant qu'il s'agit d'un *docu-drame* présentant un point de vue sur la nature de l'héroïsme et la légende de Billy Bishop.⁽⁵⁾ Le comité déplore l'affliction que ce film a pu causer à la famille de Billy Bishop.

(1) *Ibid.*, p. 6:8 et 6:11.

(2) *Ibid.*, p. 6:16.

(3) *Délibérations*, 28 novembre 1985, p. 6:9.

(4) *Ibid.*, p. 6:10.

(5) *Ibid.*, p. 6:13.

RECOMMANDATION

Le comité a adopté à l'unanimité la recommandation suivante:

Qu'on ajoute au générique du film une rectification ainsi libellée:

Ce film est un *docu-drame* qui allie réalité et fiction. Il ne se veut pas une biographie impartiale ou chronologique de Billy Bishop.

Bien qu'un certain Walter Bourne ait effectivement été le mécanicien de Bishop, le réalisateur s'est servi de ce personnage pour exprimer ses propres doutes et réserves au sujet des exploits de Billy Bishop. Rien ne prouve que le véritable Walter Bourne ait partagé ces opinions.

Certains membres du comité estiment que cette recommandation ne va pas assez loin.

Annexe «A»

Liste des personnes qui ont comparu devant le Sous-comité
des affaires des anciens combattants avec le numéro et la
date du fascicule

Première session de la trente-troisième législature, 1984-86

Nom	Fascicule	Date
Bauer, Capitaine de groupe A.J. Président Héritage de Billy Bishop	3, 4 and 7	17 octobre 1985 30 octobre 1985 5 décembre 1985
Cowan, Mr. Paul Metteur en scène du film «The Kid Who Couldn't Miss» L'Office national du film	6 and 8	28 novembre 1985 10 décembre 1985
Kear, Professeur A.R. Président Division du Manitoba «Royal Military College Club of Canada»	4	30 octobre 1985
Macerola, M. François N. Commissaire du gouvernement à la cinématographie L'Office national du film	6	28 novembre 1985
Symansky, M. Adam Producteur administratif du film «The Kid Who Couldn't Miss» L'Office national du film	8	10 décembre 1985
Taylor, M. Stewart K. Historien officiel des pilotes de la Première Guerre mondiale Transport aérien	3	17 octobre 1985
Wise, Professeur Sydney F. Doyen de la Faculté des études supérieures et de la recherche Université Carleton	5	7 novembre 1985

