

Introduction

Ce document a été préparé en 2024 en réponse à une demande de Monsieur Boucher Florian, président de l'Association des Anciens Combattants de la ville de Samer (Pas-de-Calais). Pour commémorer le 80e anniversaire de la libération de Samer, son association organisait une cérémonie et une exposition. Pour cette exposition, il recherchait des documents, des histoires, des anecdotes, des photos et d'autres informations sur les soldats vaillants et courageux qui ont participé aux combats autour de Samer. Jusqu'à présent, il avait identifié le 7th Reconnaissance Regiment (17th Duke of York's Royal Canadian Hussars) en tant que première unité à entrer à Samer le 4 septembre 1944, permettant ainsi sa libération.

De plus, il avait identifié le major Bowen comme l'officier commandant l'escadron « A », qui a mené l'avance dans la ville. Un résumé de la vie du major Bowen est fourni en annexe.

Origines de l'unité

Avant la Seconde Guerre mondiale, le 17th Duke of York's Royal Canadian Hussars était l'un des deux régiments de cavalerie basés dans la région de Montréal. Des unités de cavalerie existent dans la région de Montréal depuis que des troupes indépendantes ont été formées pour aider le pays à se défendre contre les envahisseurs américains lors de la guerre de 1812. Au fil du temps, ces troupes sont regroupées en régiments basés à Montréal. Dans les années qui ont précédé la Seconde Guerre mondiale, le 17th Duke of York's Royal Canadian Hussars était équipé de chevaux et stationné à son manège militaire au 4185, chemin de la Côte-des-Neiges, à Montréal. Au début de la Seconde Guerre mondiale en 1939, le régiment se débarrasse de ses chevaux et est mobilisé pour le service actif, en commençant par des tâches de protection locales. En 1940, il a été converti en régiment de motocyclettes dans un premier pas vers la mécanisation.



Aperçu du rôle du 7th Canadian Reconnaissance Regiment (17th Duke of York's Royal Canadian Hussars) lors de la libération de Samer, en France, le 4 septembre 1944, et les profils des membres de l'unité qui ont perdu la vie dans le processus : du point de vue du régiment

Plusieurs années après la guerre, en 1958, l'unité a été fusionnée avec le 6th Duke of Connaught's Royal Canadian Hussars pour former le Royal Canadian Hussars (Montreal).

Déploiement en Angleterre

En 1941, l'unité de service actif est rebaptisée le 7th Canadian Reconnaissance Regiment (17th Duke of York's Royal Canadian Hussars) et est envoyée à Camp Debert, en Nouvelle-Écosse, pour s'entraîner comme régiment de reconnaissance divisionnaire pour la 3e Division d'infanterie canadienne. Le 23 août 1941, il s'embarque pour le sud de l'Angleterre afin d'aider ce pays à se défendre contre une invasion allemande anticipée. Pendant qu'il y était déployé, il a continué à s'entraîner à la guerre, en mettant de plus en plus l'accent sur les opérations offensives.



En 1944, le 7th Canadian Reconnaissance Regiment (17th Duke of York's Royal Canadian Hussars) comptait environ 42 officiers et 778 autres soldats, pour un total de 820 hommes de tous grades. Ils étaient divisés en trois escadrons de reconnaissance, « A », « B » et « C », et un escadron de commandement. Chacun des escadrons de reconnaissance avait trois troupes de reconnaissance et une troupe d'assaut. Chaque troupe de reconnaissance comprenait un poste de commandement, une section de reconnaissance avec deux voitures de reconnaissance légères et deux voitures blindées, et deux sections de transporteurs, chacune avec des transporteurs (chenillettes) Universal. Derrière les lignes de front, le 1^{er} unité de renfort du Corps blindé canadien a rassemblé et entraîné des renforts de partout au Canada et les a affectés aux unités de première ligne en fonction de leurs besoins les plus importants.

Déploiement en France

Le jour J, le régiment a fourni 65 soldats de tous grades pour doter les détachements de contact et deux équipes de contrôle du trafic sur la plage pour aider à améliorer les communications et le contrôle pendant le débarquement et le mouvement ultérieur vers Caen. Le reste du régiment a été déployé progressivement en France sur une période de six semaines après le jour J, alors que la

tête de pont alliée s'étendait. La première sous-unité à débarquer en France est l'escadron B, qui arrive le 11 juin. Il est rejoint par le 62e détachement d'aide légère (une équipe de réparation de véhicules et d'armes) le 16 juin, par l'escadron A le 25 juin et par l'escadron C, l'escadron de commandement et le poste de commandement régimentaire le 15 juillet. Au cours de la période entre son arrivée en France et le 22 août 1944, le régiment a aidé à défendre et à étendre la tête de pont, à capturer Caen, à percer la ligne de défense allemande le long de la crête des Verrières et à acculer les forces allemandes dans la bataille de la poche de Falaise.

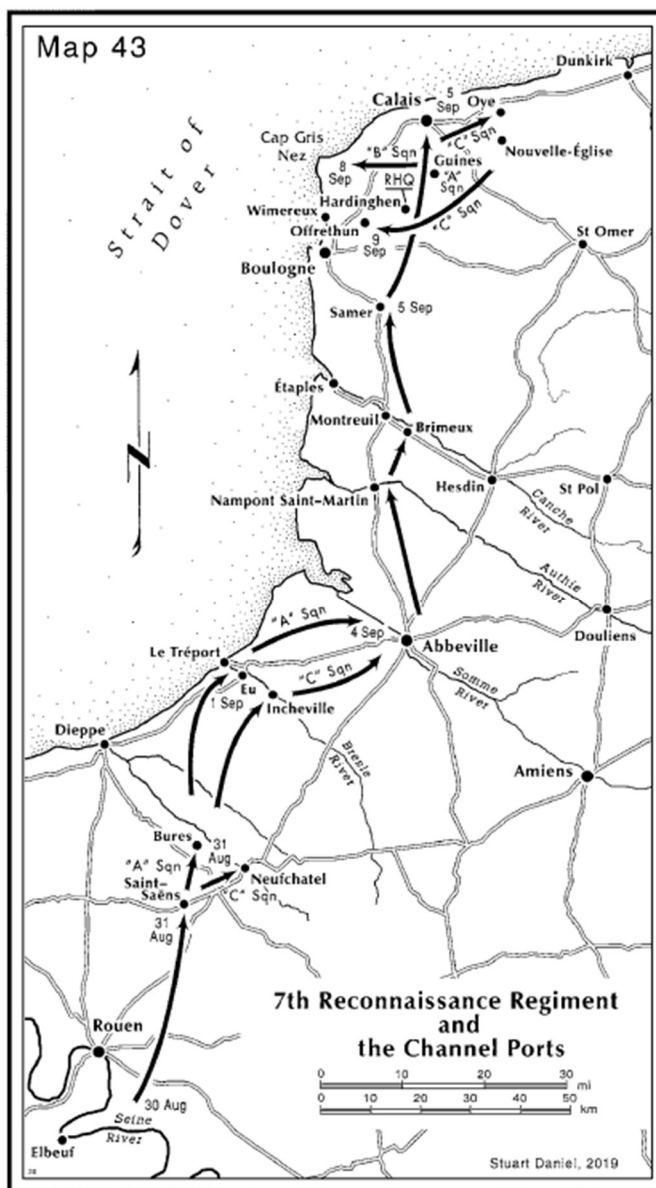


Poursuite vers les ports de la Manche

Après la bataille de la poche de Falaise, le 7th Canadian Reconnaissance Regiment (17th Duke of York's Royal Canadian Hussars) a été chargé de poursuivre les Allemands en retraite en direction du nord-est. Il s'agissait d'avancer devant la 3e Division d'infanterie canadienne, de vaincre de petites concentrations d'ennemis, de signaler et de piquer les points forts de l'ennemi en vue de leur capture ultérieure par l'infanterie, de s'emparer des passages de rivières dans la mesure du possible et, enfin, de couper la voie de fuite de l'ennemi à partir des ports de la Manche. Dans ses véhicules, le régiment avance rapidement sur un large front loin devant l'infanterie. Il poussa fort sur les talons de l'ennemi qui battait en retraite, complètement désorganisé. L'unité a pu se déplacer rapidement, traverser la Seine le 30 août 1944 et atteindre la Somme le 2 septembre. Sur la Somme, son avancée est bloquée pendant deux jours jusqu'à ce que les ingénieurs polonais puissent construire un pont.

L'avancée des escadrons de reconnaissance vers Samer

À l'aube du 4 septembre, l'escadron A mène le régiment à travers le pont nouvellement construit sur la Somme près d'Abbeville. Le régiment s'étend ensuite sur un large front et se déplace vers le nord, avec l'escadron B sur le flanc gauche, l'escadron C sur le flanc droit et l'escadron A au centre. Une progression rapide fut faite jusqu'à Nampont Saint-Martin, où le pont principal sur la rivière Authie fut détruit par l'ennemi. Cependant, un autre pont a été rapidement localisé lors d'une reconnaissance à courte portée. La rapidité avec laquelle l'unité a trouvé une autre route a été attribuée au large front qu'elle a couvert au fur et à mesure de sa progression.



L'escadron « A » était sur les talons de l'ennemi au moment où il atteignit Montreuil, et les Allemands eurent juste le temps de faire sauter le pont sur la rivière Canche. Peu de temps après,

un autre pont alternatif a été trouvé près de Brimeux, à 6 kilomètres à l'est. Il n'y avait pas de routes menant à ce pont car il n'avait pas été utilisé depuis de nombreuses années. Cela explique pourquoi il n'a pas été détruit par les forces allemandes. Les voitures blindées n'ont pas tardé à profiter de cette nouvelle route pour traverser la rivière. L'escadron C a traversé en moins de 30 minutes, et les deux autres escadrons ont suivi à tour de rôle. La durée totale de la traversée pour les trois escadrons a été de moins de deux heures, malgré leur large dispersion le long du front et la nature désaffectée du pont. Après la traversée, chaque escadron est retourné à sa position respective le long du front et a avancé pour faire face à ses propres défis. Sur la droite, l'escadron C trouve un convoi allemand en fuite et détruit 12 véhicules, ce qui permet de capturer des approvisionnements et des prisonniers. Dès que possible, l'escadron C avança à nouveau et se trouva bientôt juste au sud de Calais et presque directement à l'est de Boulogne.

L'escadron B a d'abord pris du retard en revenant sur le flanc gauche, mais n'a rencontré presque aucune opposition et a rapidement récupéré le temps perdu.

Juste avant l'arrivée de l'escadron A à Samer, le chef de la troupe 3, le lieutenant Allan Edward Doig et sa troupe rattrapent un important convoi allemand. Il était arrivé au sommet d'une colline surplombant la ville, et là, à environ 100 mètres plus loin dans la vallée, se trouvait un convoi entier qui s'éloignait lentement de lui, sur la route de la ville. Utilisant toutes les armes qu'il pouvait, y compris les canons automoteurs de la troupe antichar attachée, la troupe coupa le convoi en rubans. Puis, sans prêter attention au désordre brûlant sur la route, la troupe les dépassa, au milieu de la ville. Le reste de l'escadron, commandé par le major Bowen, sur ses talons, s'engouffra à fond dans la ville en arrosant les bâtiments de tirs de Besa et de 37 mm pour couvrir l'arrivée des canons M10 automoteurs qui démolissent rapidement les bâtiments d'où proviennent les tirs et mettent hors de combat les deux armes antichars.

Grâce à la rapidité d'appréciation du combat et à l'action audacieuse du major Bowen, l'escadron a géré la situation avec une relative facilité, concentrant sa puissance de feu et endommageant, détruisant, et dispersant les soldats et l'équipement allemands, nettoyant ainsi en quelques minutes ce qui aurait pu prendre un jour ou deux. Plutôt que d'appeler des renforts et de ralentir l'avancée de l'ensemble de la division, l'escadron a opéré en dehors d'un modèle de reconnaissance standard et a géré la situation sans l'aide de l'infanterie, permettant à l'avance de se poursuivre sans entrave. Le major Bowen a été en mesure de rallier rapidement ses troupes et de diriger leurs actions, assurant ainsi des réponses efficaces.

Bien que les membres du régiment disposaient d'armes puissantes, ils étaient relativement peu nombreux et ils étaient répartis sur un large front, ce qui rendait difficile la gestion de situations tactiques complexes. Par conséquent, dans cette phase de la guerre, ils n'avaient d'autre choix que de suivre la directive suivante qui leur avait été donnée par leur commandant, le lieutenant-colonel Lewis : « Frappez l'ennemi en premier et frappez-le avec tout ce que vous avez ; on subit moins de pertes en infligeant des pertes ».

Tout au long de l'avance, l'escadron A a toujours été en mesure de garder la route principale ouverte malgré une résistance acharnée, accélérant ainsi considérablement le rythme de l'avance de la division.

Aperçu du rôle du 7th Canadian Reconnaissance Regiment (17th Duke of York's Royal Canadian Hussars) lors de la libération de Samer, en France, le 4 septembre 1944, et les profils des membres de l'unité qui ont perdu la vie dans le processus : du point de vue du régiment

Au cours de cette seule journée, les escadrons ont avancé d'environ 150 kilomètres. Lorsque les voitures blindées se sont mises à l'abri pour la soirée, certaines avaient moins d'un gallon de carburant restant.



Le Lieutenant Allan Edward Doig est vu à droite devant son tableau de carte, avec son chauffeur, le Cavalier Robert Henry Munkittrick, à gauche. Doig était le chef de troupe de la 3e troupe, de l'escadron A, du 7th Canadian Reconnaissance Regiment. De nombreux membres de la famille Doig de Lachute, Québec, s'enrôlent dans l'unité. Une fois sur le continent, le lieutenant Allan Doig a dirigé sa troupe lors de plusieurs engagements importants, par exemple, on a prétendu que sa voiture de reconnaissance Humber était le premier véhicule canadien à entrer à Caen. Cependant, étant donné les visages et les uniformes propres, la photo ci-dessus a probablement été prise en Angleterre, peut-être pendant l'exercice Spartan, qui était un grand exercice tactique interarmes organisé en 1943.

Conditions humaines pendant l'avancée

Alors qu'ils avançaient au cours de cette poussée à travers la France, les soldats de l'unité ont subi un stress et une fatigue extrêmes. Ils commençaient leur avance tôt chaque matin et continuaient généralement jusqu'au coucher du soleil. La nuit, ils devaient effectuer l'entretien et le nettoyage de leurs véhicules et de leurs armes, ainsi que des tâches de réapprovisionnement et de garde avant de dormir un peu. La nourriture était consommée en déplacement, ou juste après la libération d'une ville, voire pas du tout. Tout au long de la journée, les membres de l'équipage

devaient être constamment en alerte pour détecter la présence de l'ennemi et les embuscades. Ce n'était pas facile car ils essayaient d'avancer rapidement.

Un point positif a été la réaction des citoyens locaux qui ont célébré la libération de leurs villes respectives avec beaucoup d'enthousiasme, en accueillant les soldats et en offrant de la nourriture et des rafraîchissements. Cependant, les troupes n'ont pu passer que quelques minutes avec eux avant de repartir pour affronter l'ennemi de l'autre côté de la ville. Les soldats ont également été confrontés à d'autres défis, tels que l'évacuation rapide des blessés, la récupération des véhicules en panne et la prise en charge d'un grand nombre de prisonniers.

Voici un exemple amusant de la façon dont la fatigue a finalement rattrapé les troupes de l'escadron B. Le 4 septembre, à 21h30 alors qu'il commence à faire nuit, l'escadron B (sur le flanc gauche) doit suspendre sa progression vers Boulogne en raison de l'extrême fatigue des troupes et de problèmes logistiques. L'escadron avait avancé de plus de 150 kilomètres depuis le petit matin et il y avait environ moins d'un gallon d'essence dans chaque véhicule. Dès que sa situation a été reconnue, l'escadron a reçu l'ordre d'occuper deux vergers, un de chaque côté de la route et de dormir un peu. Quelques gardes étaient postés, tandis que les troupes guidaient leurs transporteurs Universal et leurs véhicules blindés sous les arbres les plus proches. Épuisés, les équipages sont littéralement tombés des véhicules et ont dormi là où ils ont atterri. La nourriture ou les couvertures n'ont même pas été prises en compte. Dans sa progression rapide, l'escadron avait contourné un ou plusieurs groupes de soldats allemands. Cette nuit-là, l'un de ces groupes a tenté de se retirer, remontant la route entre les deux vergers de pommiers depuis l'arrière de la position de l'escadron. À l'approche du convoi allemand, les gardes de l'escadron tentent en vain de réveiller les troupes. Cependant, les troupes dormaient comme des morts et ne voulaient tout simplement pas être réveillées. Finalement, après beaucoup d'efforts, l'un d'eux a réussi à obtenir un souffle de vie de l'un des chefs de troupe. Lorsqu'il a appris la situation critique de l'escadron, sa seule remarque, avant de se rendormir à nouveau, a été : « Dites-leur de revenir demain matin ». Un deuxième chef de troupe a également été à moitié réveillé, et il a dit au garde de se taire et de les laisser passer, car si les hommes avaient été réveillés, ils auraient fait beaucoup de bruit et auraient été attaqués dans l'obscurité par les soldats allemands. Les Allemands, qui n'étaient pas très silencieux, sont passés, sans le savoir, à travers un groupe d'hommes qui étaient tout simplement trop fatigués pour faire quoi que ce soit à leur sujet. Peu de membres de l'escadron étaient au courant de l'incident jusqu'au matin.

L'avancée des échelons logistiques à travers la ville de Samer

Chaque nuit, l'échelon « A » du régiment, composé d'un convoi de gros camions de fret et de carburant, approvisionnait chacun des escadrons en munitions, en carburant, en nourriture et en d'autres articles. Commandé par le lieutenant John Thom, il suit les escadrons mais reste à plusieurs kilomètres du front.

À 9 h le 4 septembre, ce groupe atteint Montreuil, où l'ennemi a fait sauter tous les ponts. Il se déplaça ensuite sur le flanc gauche derrière l'escadron B sur une route parallèle à la mer. Peu de temps après, l'artillerie allemande tourna ses gros canons de siège vers l'intérieur des terres pour bombarder la ville d'Etaples, de sorte que le groupe d'échelon se retira rapidement de quelques

kilomètres. Il reçut alors l'ordre de suivre le poste de commandement du régiment, mais de rester à l'écart de la route principale. Par conséquent, il s'est déplacé hors de la route et à travers les champs, jusqu'à ce qu'il arrive à la rivière Canche. Alors qu'il se dirigeait vers la rivière, il tomba sur l'une des troupes de mortiers, sous le commandement du sergent Cliff Scott, occupée à creuser des tombes temporaires pour certains de leurs gars, qui avaient été tués lorsqu'un obus d'un canon antichar allemand de 88 avait détruit un arbre sous lequel ils s'abritaient.

En arrivant à la Canche, l'officier en charge de l'échelon est informé que le nouveau pont construit à la hâte sur lequel traversent l'infanterie et le poste de commandement régimentaire ne peut pas transporter les véhicules de transport de marchandises lourdes de l'échelon. Il devrait donc soit attendre qu'un pont plus robuste soit construit, soit trouver un autre passage. Les officiers remontèrent la rivière et trouvèrent le pont de pierre utilisé par les escadrons pour traverser. Cela plaça l'échelon à l'extrême droite de la division, de sorte qu'elle se déplaça vers le nord en portant vers la gauche à chaque occasion. Vers 1800 heures, une estafette du poste de commandement régimentaire les a trouvés et les a ramenés à la route principale Montreuil-Samer en disant que les éléments avancés avaient besoin de carburant et de munitions.

Vers 2100 heures, il a commencé à faire sombre et à pleuvoir. À ce moment-là, l'axe principal était encombré de véhicules des unités d'infanterie. Malgré cela, l'échelon avança lentement, presque jusqu'à Samer. Au moment où il est arrivé, il était 0100 heures le lendemain matin et il pleuvait de façon intense. Deux heures plus tard, un officier de l'escadron C est arrivé, également à la recherche du poste de commandement régimentaire. Il était passé par Samer et avait dit que la ville dormait paisiblement.

L'officier en charge de l'échelon envoya trois véhicules à travers Samer pour chercher le poste de commandement. Depuis la place de la ville au centre de Samer, quatre routes partent dans des directions différentes. Les quatre routes ont été essayées l'une après l'autre, pendant environ 16 kilomètres sans succès. De retour à l'endroit où l'Échelon était stationné dans un champ, ils rencontrèrent l'officier du renseignement régimentaire, qui leur promit de les conduire à travers Samer au poste de commandement.

Tout était calme au poste de commandement régimentaire lorsque les véhicules du premier échelon entrèrent dans un champ juste à côté de la route. Lorsqu'ils sont entrés, l'un d'eux a glissé dans un fossé et s'est coincé. En revenant pour l'aider, l'officier responsable a découvert qu'environ les deux tiers des véhicules n'avaient pas suivi. De retour à Samer, il trouve l'un des camions, en panne au milieu de la ville, et de nombreux civils dans les rues en pyjama, célébrant leur libération en partageant du cognac avec les soldats. Le conducteur a informé l'officier que son véhicule et les autres n'avaient pas suivi après que les équipages se soient endormis pendant une courte halte. Finalement, quelqu'un s'est réveillé et s'est rendu compte que les véhicules de tête s'étaient éloignés, de sorte que le reste, dirigé par le Sergent quartier-maître de l'escadron Marrier, a décidé d'essayer de trouver le poste de commandement régimentaire par ses propres moyens. L'officier en charge de l'échelon s'est alors mis à leur poursuite et, à environ sept kilomètres plus loin, les a trouvés arrêtés par un groupe de civils bloquant la route en criant « Mines ».

Pendant ce temps, de retour au poste de commandement régimentaire, les deux hommes dans le camion dans le fossé ont été faits prisonniers par deux soldats allemands qui s'étaient faufiletés sur eux. Alors que les prisonniers étaient escortés le long de la route, ils ont été accueillis par le sergent quartier-maître de l'escadron qui a sorti son propre pistolet et leur a ordonné de s'arrêter. Heureusement, les soldats allemands se sont rendus tranquillement. Lorsqu'on s'aperçut qu'ils parlaient français, ils furent interrogés par le cavalier Crevier et reconnurent qu'il y en avait une centaine d'autres de l'autre côté du ruisseau. Pendant ce temps, les véhicules restants de l'échelon se sont arrêtés dans le bivouac et, dès qu'ils ont été garés, les conducteurs se sont endormis, après avoir conduit pendant vingt-sept heures sans nourriture ni repos. Après quelques discussions, les deux soldats allemands se mirent d'accord pour demander à leurs camarades de se rendre. Cette décision a sans doute été facilitée par l'arrivée du reste de l'échelon. L'un d'eux, avec le cavalier Crevier, s'est déplacé le long de la route en direction d'un pont, sous la protection du reste du groupe. Les conducteurs qui dormaient étaient très contrariés d'être réveillés, jusqu'à ce qu'ils apprennent qu'ils avaient une centaine de soldats allemands comme voisins immédiats. Ils saisirent leurs armes et se précipitèrent dans les haies sur la rive du ruisseau, pointant leurs armes sur la rive opposée et le pont. Heureusement, l'ennemi décida de ne pas se battre, car après avoir été désarmé, on découvrit qu'il avait des mitrailleuses et de petits canons, dépassant de loin la puissance de feu de l'échelon. Au total, un officier et 96 hommes ont été faits prisonniers dans cet incident.

Encerclement de Boulogne, du Cap Gris-Nez et de Calais

Le lendemain matin, le 5 septembre 1944, les trois escadrons reprennent leur avance vers le nord, après avoir été réapprovisionnés aux premières heures du matin.

À l'origine, les plans prévoyaient que le régiment s'empare de Boulogne, mais une reconnaissance préliminaire montra que la résistance y était beaucoup plus forte que prévu. Par conséquent, les escadrons se sont occupés de capturer et de bloquer les routes autour de la région, laissant la tâche à la 9e Brigade d'infanterie canadienne. Au fur et à mesure que les escadrons avançaient, ils ont été confrontés à des tirs d'artillerie lourde sur les routes principales.

À la fin de la journée, l'escadron A avait coupé la route principale de Calais à Guînes, l'escadron B tenait les hauteurs à l'extérieur de Marquise qui coupaient la route Calais-Boulogne, et l'escadron C achevait l'encerclement en coupant la route de Calais à Dunkerque et en établissant une liaison avec l'escadron A. Le régiment avait contenu Calais avec une force ridiculement petite et, trois jours plus tard, il la contenait encore. Ce fut un énorme succès, qui a permis à la 3e Division d'infanterie canadienne de s'emparer de Calais et de Boulogne. Sur une dernière note positive, le régiment s'est emparé d'un hôpital allemand de 800 lits qui était entièrement doté en personnel et opérationnel avant la fin de la journée du 5 septembre.

Victimes dans la région près de Samer

Au cours de cette phase de l'avance, les soldats suivants ont été signalés comme étant des victimes :

Tué au combat le 4 septembre

- CLEARY, ELDRIC, (D077859), Cavalier
- KEDDY VERNON T., (F079091), Cavalier

Blessé le 4 septembre

- BREEN, THOMAS, (D109828), Caporal suppléant
- FECTEAU. ROGER E., (D123017), Cavalier
- LAWRENCE CHARLES A, (D003070), Sergent
- OLEARY BERNARD J., (D077600), Cavalier
- THIBERT ROLAND A., (M044882), Caporal suppléant
- THOMSON VICTOR, (D076900), Sergent

Blessé les 5 et 6 septembre

- BREEN THOMAS, (D109828), Caporal suppléant
- MILLER ALDEN B, (H102819), Cavalier

Profils des camarades tombés au combat

Les deux soldats qui ont été tués au combat le 4 septembre sont presque certainement des membres de la troupe de mortiers du sergent Cliff Scott qui avaient été tués lorsqu'un obus d'un canon antichar allemand 88 avait touché un arbre sous lequel ils s'abritaient. Comme mentionné précédemment dans ce texte, la troupe de mortiers a été observée en train de creuser des tombes temporaires juste au sud de Montreuil. Voici quelques notes décrivant leurs profils, en fonction de l'information trouvée dans leurs dossiers de service militaire qui sont disponibles en ligne à Bibliothèque et Archives Canada.

Keddy, Vernon Theodore (F79091), Cavalier



- Vernon Keddy est né le 30 novembre 1918 à Kentville, en Nouvelle-Écosse. Il est âgé de 34 ans lorsqu'il meurt le 1er septembre 1944.

- Avant de se porter volontaire pour le service actif le 23 septembre 1941, il était un homme célibataire qui travaillait comme ouvrier, peintre et, pendant 4 ans, comme poseur de quilles au Dartmouth Bowling Alley. Il s'est enrôlé après que le régiment ait été déployé en Angleterre, il a donc été formé au Camp Bordon, en Ontario, et a été envoyé en Angleterre en renfort individuel. Il arrive en Angleterre le 3 mai 1942 et est affecté à la 3e unité de renfort du Corps blindé canadien. Le 14 août 1942, il est transféré au 7th Canadian Reconnaissance Regiment (17th Duke of York's Royal Canadian Hussars).
- Il était le fils de M. Charles William Keddy et de Lahlia Keddy de Dartmouth, en Nouvelle-Écosse.
- Selon son premier examen médical militaire, il mesurait 5 pi 1 po et pesait 125 livres. Il avait les yeux bleus, les cheveux roux et le teint rougeâtre. Il aimait nager et pêcher et était le lanceur d'une équipe locale de softball.
- Il débarque en France le 11 juin 1944, date à laquelle l'escadron B débarque en Normandie.
- Il avait déjà servi comme réserviste dans le 2e bataillon du West Nova Scotia Regiment.
- Immédiatement après sa mort, son cadavre a été enterré temporairement à 32 mètres de la route, près d'une haie dans un verger de pommiers près de Montreuil-sur-Mer, à environ 22 kilomètres au sud de Samer. Il a ensuite été transféré au cimetière militaire canadien de Calais à Saint-Inglevert, en France – tombe 3, rangée B, lot 1.

Cleary, Eldric (D077859), Cavalier



- Le cavalier Eldric Cleary est né le 13 août 1922 à Gaspé, au Québec. Il avait 22 ans lorsqu'il a été tué au combat.
- Il était le fils de M. Albert Cleary et de Mme Joséphine Cleary, qui, au moment de son enrôlement, habitaient rue Saint-Urbain à Montréal.
- Il s'enrôle le 4 janvier 1942 dans le Royal Montreal Regiment et est envoyé au Centre canadien d'entraînement à la mitrailleuse à Trois-Rivières, au Québec, avant d'être envoyé en Angleterre le 11 juin 1942, où il s'entraîne avec le 32nd Canadian Reconnaissance Regiment jusqu'à sa dissolution.

- Il est transféré au 7th Canadian Reconnaissance Regiment le 1er juin 1944. Il s'embarque pour la France le 11 juin 1944, peut-être avec l'escadron B.
- Avant de s'enrôler, il était célibataire et travaillait comme ouvrier pour un entrepreneur.
- Selon son premier examen médical militaire, il mesurait 5 pi 8 po et pesait 168 livres. Il avait les yeux bleus et les cheveux blonds.
- Il avait 4 frères : William (34 ans), Ernest (33 ans), John (31 ans) et Russel (25 ans) (ce dernier était à l'étranger). Il avait trois sœurs : Corine (29 ans), Isabella (27 ans) et Anita (19 ans).
- Il a été enterré temporairement à 32 mètres de la route, près d'une haie dans un verger de pommiers près de Montreuil-sur-Mer, à environ 22 kilomètres au sud de Samer. Il a ensuite été transféré au cimetière militaire canadien de Calais à Saint-Inglevert, en France – tombe 2, rangée B, lot 1.

Le mot de la fin

Que ces soldats reposent en paix. Leur sacrifice n'a pas été oublié, surtout pas par les habitants des villes de France qu'ils essayaient de libérer. Nous nous souviendrons d'eux.

Bibliographie

- La cavalerie de Montréal – L'histoire des Royal Canadian Hussars (Montreal), par Anthony Kellett, Steven Linton et John Cochrane, publié par l'Institut de cavalerie de Montréal, 2021
- The Development of the 7th Canadian Reconnaissance Regiment in Normandy and the Scheldt, by McGowan, Victoria, published by University of Calgary's Digital Repository, 2019
- An Historical Account of the 7th Canadian Reconnaissance Regiment (17th Duke of York's Royal Canadian Hussars) in the World War (1939-1945), by Capt. Walter P. Pavey, 1947
- War Diaries of the 7th Canadian Reconnaissance Regiment (17th Duke of York's Royal Canadian Hussars) for August and September 1944, on the Canadiana Heritage Website
- Remember, No News is Good News: A collection of letters written by a WW2 soldier to his family back home in Montreal during the period 1941 to 1945, by Alan Stanley Canavan, published by the Montreal Cavalry Institute in 2018.
- Dossiers de service des victimes de guerre : 1939-1947, disponibles en ligne à Bibliothèque et Archives Canada.

Appendix - Profil du Lieutenant-colonel William Charles Bowen (1913-1998)

 <p>LT.-COL. W. C. BOWEN</p>		
<p>Le Lieutenant-colonel William (Bill) Bowen, à droite, s'adressant au régiment avant que ses membres ne soient libérés du service actif au manège militaire, le 29 décembre 1945.</p>	<p>Le Lieutenant-colonel William Bowen dans ses années de retraite.</p>	

Le major William Charles Bowen était le commandant de l'escadron « A » lorsque ce dernier a libéré la ville de Samer, en France. Son appréciation rapide du combat et l'ordre qu'il donnait à ses troupes de frapper durement l'ennemi accélérèrent considérablement le processus.

Il est l'un des rares officiers à avoir servi au sein du 7th Canadian Reconnaissance Regiment (17th Duke of York's Royal Canadian Hussars) depuis son déploiement à partir de Montréal en février 1941 jusqu'à son retour en décembre 1945. En reconnaissance de ses réalisations, il a reçu la distinction dite « cité à l'ordre du jour ».

William est né le 12 août 1913 à Winnipeg-Sud, au Manitoba. Son père, Henry Blane Bowen, avait immigré au Manitoba en 1905 en provenance du Derbyshire, en Angleterre, et avait épousé en 1909 Margaret Eleanor Cross, d'Ottawa. Henry a travaillé comme conducteur de train pour le Chemin de fer Canadien Pacifique.

En 1938, William épouse Dawn Elsie Ekers qu'il a peut-être rencontrée lorsqu'il étudiait à l'Université McGill à Montréal. Le couple a eu un enfant nommé Anthony. En 1941, William a été déployé en Angleterre avec le 7th Canadian Reconnaissance Regiment (17th Duke of York's Royal Canadian Hussars).

Au début de 1944, Bowen est affecté au commandement de l'un des deux petits groupes de contrôle du trafic sur les plages lors de l'invasion du jour J, le 6 juin 1944. Ces groupes étaient chargés d'établir des routes au large des plages et de diriger les troupes d'invasion de la 3^e Division d'infanterie canadienne vers l'intérieur des terres jusqu'à leurs points de formation pour la poussée ultérieure vers Caen. Bowen dirigeait les quatre officiers et un soldat qui composaient le 7^e Groupe de plage, qui était rattaché à la 8th (Liverpool Irish) Battalion, The King's Regiment. Il débarque dans la deuxième vague à quelques centaines de mètres à l'ouest de Courseulles-sur-Mer.

Le 21 juin 1944, le major Bowen retourne au régiment en Angleterre et prend le commandement de l'escadron A à temps pour son déploiement en France le 25 juin 1944. Il continue de commander l'escadron tout au long de son déploiement en France. Le 20 août 1944, il est blessé, mais reste en service malgré sa blessure.

Le 4 septembre, le major Bowen, à la tête de son escadron, pénétra rapidement dans la place de la ville de Samer, engageant les forces ennemies qui s'y trouvaient et, en quelques minutes, il prit le contrôle de la place de la ville.

Il joue ensuite un rôle important dans cet encerclement de Calais, où son escadron prétend être une formation plus importante, notamment en bloquant les routes se dirigeant vers l'est et en tirant sur tout ce qui bouge. Il lança un ultimatum au commandant de la garnison allemande : il devait « se rendre ou bien ». Bowen n'avait pas grand-chose pour faire respecter le « bien », mais sa bravade soutenait la fiction selon laquelle la garnison ennemie était encerclée par une force considérable. Le commandant de la garnison lui conseilla de partir avant qu'il ne retourne ses canons lourds contre les forces de Bowen. Bowen a répondu qu'il avait été jeté hors de meilleurs endroits. Finalement, alors que d'autres ports de la Manche étaient capturés, d'autres troupes arrivèrent et, le 1er octobre 1944, la garnison se rendit.

Le 4 octobre 1944, à la veille de la bataille de l'Escaut, Bowen est nommé commandant en second du régiment. Il occupe ce poste jusqu'en août 1945, date à laquelle il est promu lieutenant-colonel et devient le commandant du régiment, dont les effectifs sont réduits en attendant son retour au Canada, qui a finalement lieu en décembre 1945. Par la suite, il a été le premier commandant du régiment après la fin de la guerre, après que celui-ci soit retourné à son statut de réserve.

William avait la réputation d'être suave, sophistiqué, fringant et débonnaire. Il a joué le rôle d'un officier supérieur comme s'il avait été écrit pour lui.

Dans les années 1960, il s'est remarié, cette fois avec Una Prower, la fille du Brigadier général John Mervyn Prower. Plus tard, il contracte un troisième mariage, cette fois avec Raymonde Chevalier, de Senneville, au Québec. Elle était une éminente militante pacifiste et la petite-fille du sénateur Louis-Joseph Forget, un homme d'affaires riche qui possédait un grand domaine à Senneville, à l'extrémité ouest de l'île de Montréal. Ensemble, William et Raymonde ont travaillé comme agents immobiliers jusqu'à leur retraite. En 1982, ils ont acheté et exploité par la suite une petite ferme d'agrément à Elgin, au Québec (au sud de Montréal, près de la frontière américaine). William est décédé le 23 décembre 1998, à l'âge de quatre-vingt-six ans, d'une insuffisance cardiaque à l'Hôpital Barrie Memorial, à Ormstown, au Québec.

Qu'il repose en paix, il a fait sa part.