


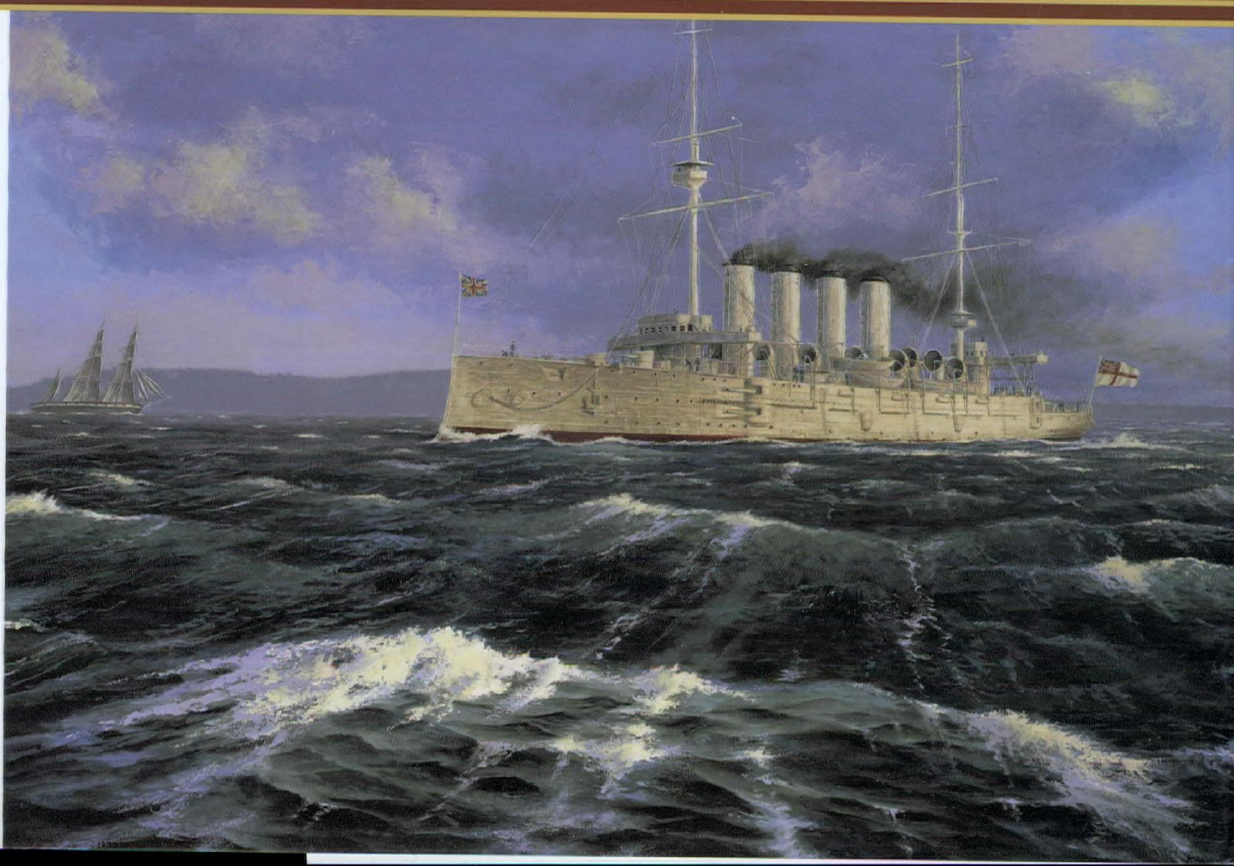
LE SERVICE NAVAL DU CANADA, 1910-2010



SOUS LA DIRECTION DE RICHARD H. GIMBLETT

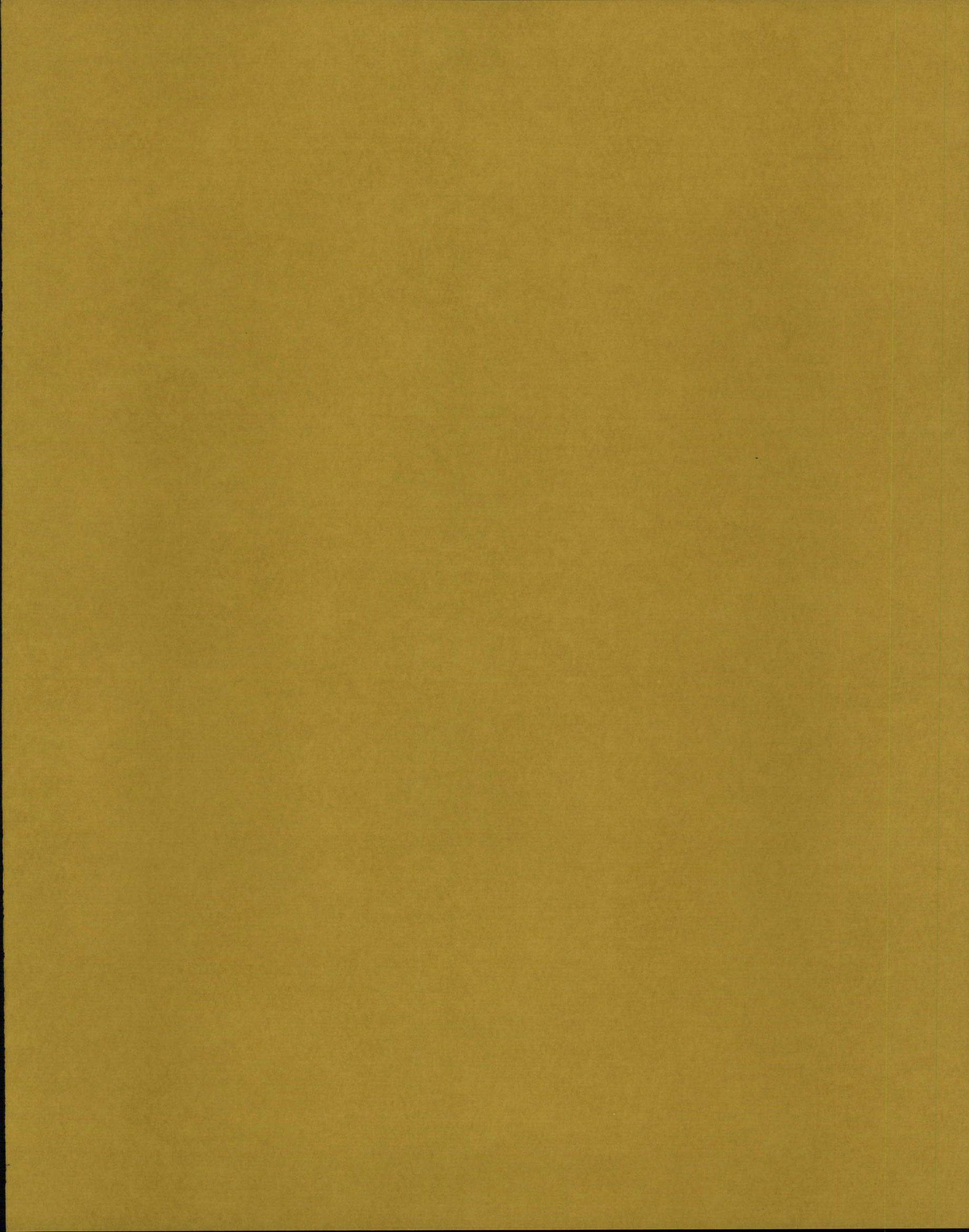
LE SERVICE NAVAL DU CANADA 1910-2010 CENT ANS D'HISTOIRE

RICHARD H.
GIMBLETT, RÉD.
 DUNDURN



LA MARINE CANADIENNE célébrera ses 100 ans en 2010 avec tous les Canadiens et Canadiennes. Connue officiellement jusqu'à 1968 comme la Marine royale du Canada, et après comme le Commandement maritime des Forces canadiennes, le service naval du Canada a joué un rôle important dans le développement et la sécurité de notre pays. Son Excellence la gouverneure générale Michaëlle Jean, commandante en chef des Forces canadiennes, a écrit l'avant-propos de cet ouvrage commémoratif richement illustré.

Dans cette collection d'articles, tous écrits par d'éminents historiens spécialistes de leur période, chaque chapitre est consacré à une période de l'histoire de la marine : ses origines remontant à 1867, les deux guerres mondiales, la guerre de Corée, la Guerre froide, et sur l'avenir de la marine; il y a également un chapitre sur les œuvres des peintres de guerre. Les auteurs des chapitres font référence à une multitude d'archives et d'ouvrages d'autres auteurs dans leurs écrits. Ce livre se veut un tour d'horizon général qui saura plaire à de nombreux lecteurs, notamment les passionnés de marine, les anciens de la marine et leur famille, les historiens et les bibliothécaires.



LE SERVICE NAVAL DU CANADA
1910–2010



CENT ANS D'HISTOIRE

*La Marine canadienne est reconnaissante à
la Fondation W. Garfield Weston et au groupe
Weston-Loblaw de leur généreux appui financier,
qui a rendu possible la publication de ce livre.*

LE SERVICE NAVAL DU CANADA
1910–2010



CENT ANS D'HISTOIRE

Sous la direction de
Richard H. Gimblett



DUNDURN PRESS

Toronto

Publié par Dundurn Press Limited en collaboration avec le ministère de la Défense Nationale et Travaux publics et Services gouvernementaux Canada.

Tous droits réservés. La reproduction totale ou partielle de cet ouvrage, par quelque procédé que ce soit, tant électronique que mécanique ou par photocopie ou enregistrement, est interdite sans l'autorisation écrite et préalable du ministre de Travaux publics et Services gouvernementaux Canada.

© Sa Majesté la Reine du Chef du Canada, 2009

Catalogue No. : D2-237/2009F

Conception typographique et mise en pages : Kim Monteforte, WeMakeBooks.ca

Impression : Friesens

Catalogage avant publication de Bibliothèque et Archives Canada

Le Service naval du Canada, 1910–2010 : cent ans d'histoire / sous la direction de Richard H. Gimblett.

Publ. aussi en anglais sous le titre: The naval service of Canada, 1910–2010.

Comprend des références bibliographiques et un index.

ISBN 978-1-55488-472-8

1. Canada — Histoire navale. 2. Canada. Marine royale — Histoire. 3. Canada. Forces armées canadiennes. Commandement maritime — Histoire. I. Gimblett, Richard Howard, 1956–

VA400.N37514 2009

359.00971

C2009-902463-2

1 2 3 4 5 13 12 11 10 09



Canada Council
for the Arts

Conseil des Arts
du Canada

Canada



ONTARIO ARTS COUNCIL
CONSEIL DES ARTS DE L'ONTARIO

La publication de cet ouvrage a été rendue possible grâce à l'aide financière du ministère du Patrimoine canadien par l'entremise du Programme d'aide au développement de l'industrie à l'édition (PADIE), du Conseil des Arts du Canada, du Conseil des Arts de l'Ontario, et de l'association pour l'exportation du livre canadien (AELC).

Nous avons pris soin de retrouver les propriétaires du copyright se rapportant au contenu de ce livre. L'auteur et l'éditeur seront heureux de recevoir tout renseignement leur permettant de rectifier des références et des crédits dans des éditions ultérieures.

J. Kirk Howard, President

Imprimé et relié au Canada.

www.dundurn.com

Dundurn Press
3 Church Street, Suite 500
Toronto, Ontario, Canada
M5E 1M2

Gazelle Book Services Limited
White Cross Mills
High Town, Lancaster, England
LA1 4XS

Dundurn Press
2250 Military Road
Tonawanda, NY
U.S.A. 14150

Table des matières



Avant-propos par Son Excellence la très honorable Michaëlle Jean, gouverneure générale et commandante en chef du Canada	vii
Préface et remerciements du directeur de la publication, Richard H. Gimblett	ix
Introduction, Alec Douglas	xiii
1 • 1867–1914 : Les fondements du Service naval du Canada	1
<i>Roger Sarty</i>	
Recherche et développement maritimes jusqu'à la fin de la Première Guerre mondiale	20
<i>Harold Merklinger</i>	
2 • La Marine royale du Canada et la Première Guerre mondiale	23
<i>William Johnston</i>	
3 • L'entre-deux-guerres	43
<i>Bill Rawling</i>	
Recherche et développement maritimes pendant l'entre-deux-guerres : 1919–39	60
<i>Harold Merklinger</i>	
4 • 1939–45 : La Marine royale du Canada étend ses ailes : Les opérations à l'étranger	63
<i>Donald E. Graves</i>	
Recherche et développement maritimes pendant la Deuxième Guerre mondiale	89
<i>Harold Merklinger</i>	
5 • 1939–45 : La guerre contre les sous-marins allemands	93
<i>Marc Milner</i>	
6 • Les peintres de marine canadiens de la Deuxième Guerre mondiale	113
<i>Pat Jessup</i>	

7 • 1945–60 : Les temps modernes	131
<i>Isabel Campbell</i>	
Recherche et développement maritimes : 1945–60	147
<i>Harold Merklinger</i>	
8 • Les années de crise : La Marine canadienne dans les années 1960 ...	151
<i>Richard Oliver Mayne</i>	
Recherche et développement maritimes : 1960–68	171
<i>Harold Merklinger</i>	
9 • 1968–89 : De l'incertitude à la maturité	175
<i>Peter T. Haydon</i>	
Recherche et développement maritimes : 1968–89	195
<i>Harold Merklinger</i>	
10 • L'ère de la transformation : De 1990 à nos jours	199
<i>Richard H. Gimblett</i>	
Recherche et développement maritimes : depuis 1990	219
<i>Harold Merklinger et Ross Graham</i>	
11 • Le monde problématique du deuxième siècle de la Marine	223
<i>James Boutillier</i>	
Collaborateurs	237
Index	239

Avant-propos



LA GOUVERNEURE GÉNÉRALE
THE GOVERNOR GENERAL

RIDEAU HALL
OTTAWA

C'est sir Wilfrid Laurier qui, en 1910, a dit « croyez-moi bien, quiconque prend le pouvoir d'un pays devra avoir une Marine, comme toute nation ayant un littoral doit en avoir une et a dû en avoir une dans le passé. » Il aura fallu deux guerres mondiales, d'innombrables crises internationales et domestiques et maintes catastrophes naturelles pour que les gouvernements subséquents finissent par comprendre la sagesse de cette prédiction.

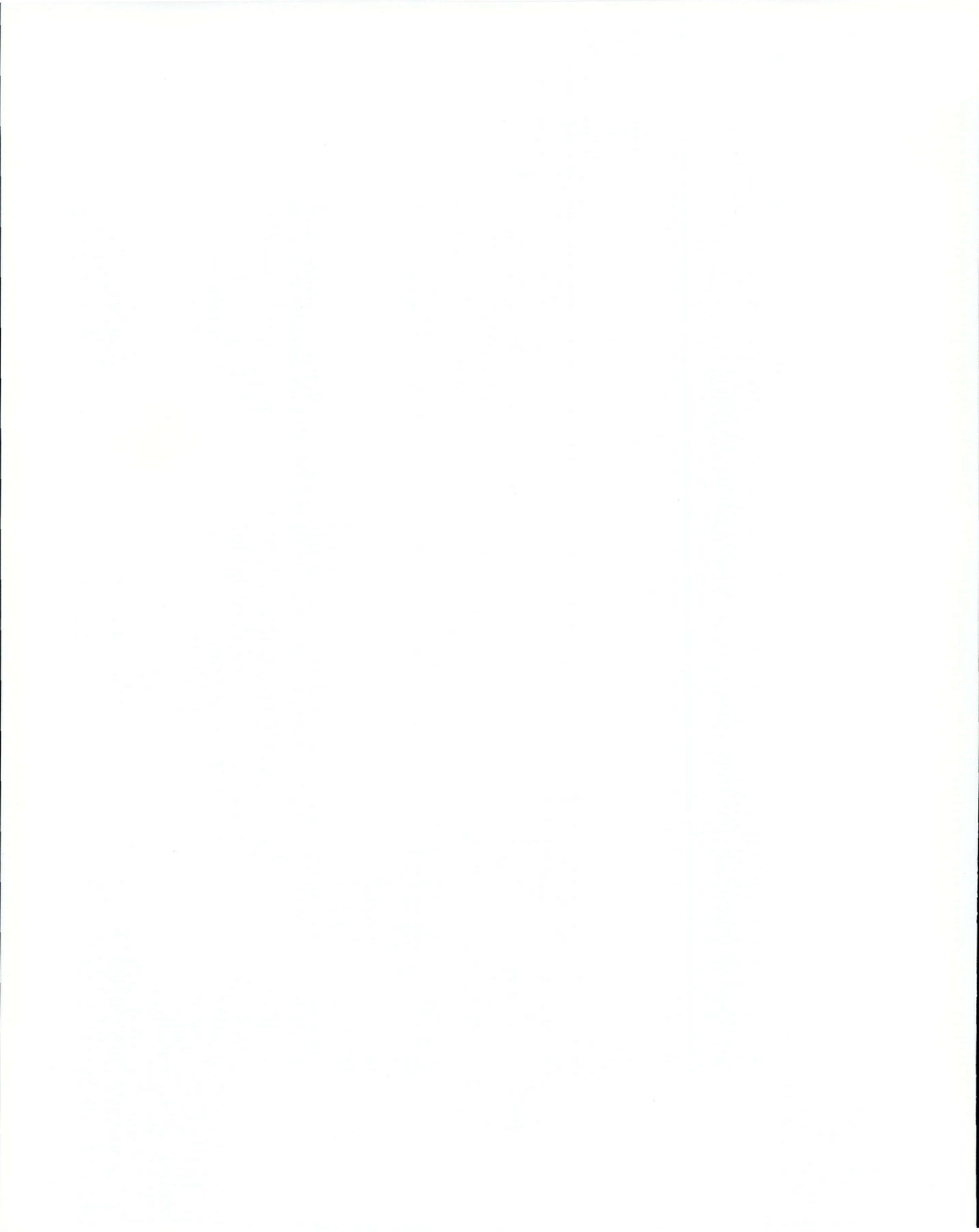
Le Canada était une nation encore relativement jeune il y a un siècle, lorsqu'il a entrepris l'ambitieux projet de se bâtir une Marine et se donner une vocation maritime. L'histoire ne cesse de nous démontrer que la Marine est toujours le premier intervenant lorsque surviennent des tragédies, que ce soit au pays ou à l'étranger. Et rien ne semble indiquer que cela changera à l'avenir.

La célébration de ce centenaire vise, entre autres, à mieux faire connaître aux Canadiennes et aux Canadiens leur Marine et son apport au cours des 100 dernières années. Des activités organisées à travers le pays permettront d'honorer le passé, de souligner et de promouvoir les réalisations actuelles, et de reconnaître l'engagement que s'est donné la Marine de contribuer à l'avenir du Canada, le tout sous la bannière du slogan du centenaire : Commémons, Célébrons, et Engageons-nous.

Ce volume commémoratif exprime avec brio toute la grandeur de cette institution qu'est la Marine canadienne. L'éloquence du texte ainsi que les magnifiques exemples d'art et de photographies reliés à la mer illustrent le rôle important que la Marine a joué dans le développement et la sécurité de notre pays. Les auteurs y décrivent l'immense contribution et les énormes sacrifices des hommes et des femmes qui ont servi le Canada, en temps de guerre comme en temps de paix, et nous font sentir la force de caractère des familles qui restent derrière, pendant que les êtres qui leur sont chers sillonnent les mers.

En cette occasion spéciale, j'ai le privilège, à titre de commandante en chef, de souhaiter « Bon vent et bonne mer! » à tous les marins en activité de service et aux anciens vers un avenir prospère. Votre engagement envers le pays restera dans la mémoire des Canadiennes et des Canadiens reconnaissants pour des générations.





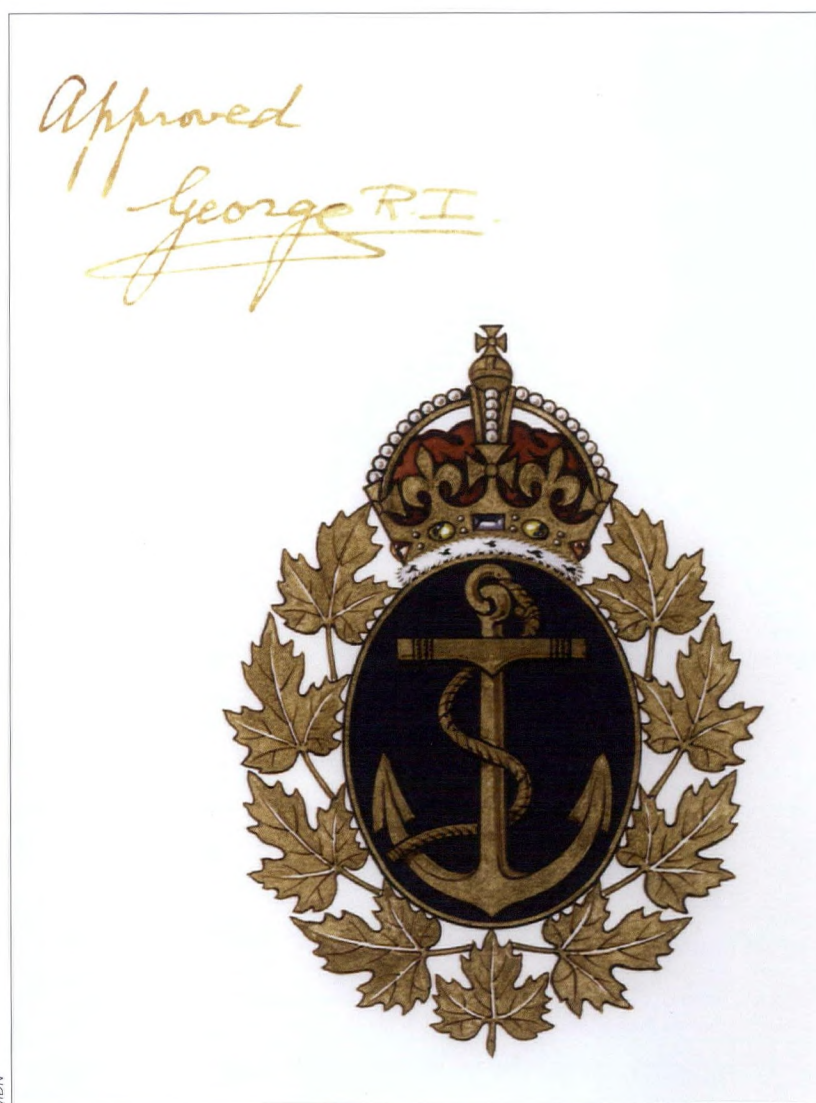
Préface et remerciements du directeur de la publication



De nombreux ouvrages ont été écrits sur la Marine canadienne, et il y en aura sans doute plusieurs autres à l'occasion du centenaire de sa fondation. Mais celui-ci soulève tout naturellement deux questions : pourquoi et pourquoi ce titre ?

La réponse à la première est facile. L'institution qu'est la Marine canadienne voulait souligner ses cent ans de bons et loyaux services auprès du Canada par un cadeau aux Canadiens et Canadiennes qui l'ont soutenue toutes ces années dans leur cœur et de leur portefeuille. Les livres sont universellement accessibles et ils savent préserver la mémoire. Ayant décidé de produire une histoire commémorative et sachant bien qu'il n'est pas possible d'en offrir un exemplaire à chaque Canadien et Canadienne, le directeur du projet du Centenaire de la Marine, le Capitaine de vaisseau John Pickford, a opté pour un ouvrage caractéristique qui sera vendu à un prix modique. La Marine canadienne est donc reconnaissante à la Fondation W. Garfield Weston et au groupe Weston-Loblaw de leur généreux appui financier, qui a rendu possible la publication de ce livre.

Quant au titre, il est vrai que « Service naval du Canada » est un peu désuet et pas très accrocheur, mais nous voulions éviter toute ambiguïté. Bien sûr, « La Marine du Canada » aurait été un meilleur titre, mais il avait déjà été utilisé (sous le titre *Canada's Navy*) par l'auteur d'un des chapitres de ce volume, Marc Milner, dont l'étude de 1999 va être rééditée cette année. L'autre titre possible, « La Marine canadienne » a été écarté, d'une part parce qu'il aurait pu être confondu avec le titre choisi par Marc Milner et aussi parce que ce terme n'a pas été utilisé pendant les trente ans qui ont suivi l'unification de 1968 et la dissolution de la Marine royale du Canada, période pendant laquelle l'élément



L'insigne de la MRC, approuvé par le Roi George VI en 1944.

Mer des Forces canadiennes portait le nom de Commandement maritime. Ce n'est que récemment que « Marine canadienne » a recommencé à être officiellement utilisé (sans le qualificatif « royale »). Comme nous l'expliquons plus loin, cet ouvrage n'est pas une histoire « officielle » de la marine, mais comme elle est sanctionnée par l'organisme, nous devons respecter la terminologie établie, et le terme général « service naval » ne présente pas la même difficulté que les autres. Le lecteur averti remarquera que le terme « marine », d'usage plus courant, a été utilisé dans le texte.

Il n'est pas facile d'assembler un ouvrage rédigé par de nombreux auteurs, mais dans ce cas, les difficultés ont été largement compensées par les satisfactions que j'en ai tirées. Une des premières difficultés a été de décider qui allait faire quoi. Pour la répartition des chapitres entre les différents auteurs, j'ai travaillé en étroite collaboration avec mon collègue Michael Whitby, historien naval principal à la Direction de l'histoire et du patrimoine (DHP) du ministère de la Défense nationale (MDN), afin d'exposer le lecteur à diverses sources

d'érudition sur la Marine canadienne. Nous avons confié les divers chapitres à des sommités de l'histoire navale canadienne, chacune spécialiste de sa période. Par souci de concision, je renvoie le lecteur à la partie « Collaborateurs », à la fin du livre, sachant fort bien que ces brèves notes biographiques ne sauraient refléter l'ampleur de leur œuvre.

Beaucoup des auteurs qui ont rédigé un chapitre de cet ouvrage ont déjà contribué, à un moment ou un autre de leur carrière, à l'histoire officielle de la Marine, et nous ne voulions pas que cet ouvrage soit perçu comme un substitut de l'œuvre magistrale qu'est en train d'assembler l'équipe navale de la DHP. Chacun des chapitres ci-après, de l'ordre de 5 000 à 7 000 mots, ne représente qu'un aperçu de la période étudiée. Par comparaison, chaque période de l'histoire officielle fait l'objet de plusieurs chapitres de 30 000 mots, ou dans le cas des trois chapitres consacrés à la Deuxième Guerre mondiale, de deux volumes complets de 1 300 pages de texte concis. De fait, il a été difficile à ces historiens de se limiter aux 5 000 à 7 000 mots imposés et de concentrer toute une vie de recherches en un exposé aussi bref. Dans cet ouvrage, nous avons privilégié les illustrations afin de faire découvrir au lecteur moyen les nombreuses activités de cette institution nationale qu'est la Marine, dans l'espoir de vous encourager — vous le lecteur — à consulter les volumes de l'histoire officielle.

Cette collaboration avec d'éminents historiens m'a beaucoup apporté professionnellement. Comme

L'insigne du Commandement maritime (COMAR), approuvé par la Reine Elizabeth II en 1968.



Canadian Forces Headquarters
June, 1968

P. Buckingham
Director of Ceremonial

MDN



simple lecteur de cet exposé historique, je reconnais avoir appris quelque chose de chacun d'entre eux. Comme directeur de la publication, j'ai trouvé que je n'avais pratiquement rien à faire pour améliorer les exposés de ces experts et j'ai décidé dès le début de ne pas essayer de les faire parler « d'une seule voix », me limitant dans mon uniformisation au respect des conventions stylistiques et grammaticales. Chaque chapitre a donc son propre ton et son propre caractère, et reflète les intérêts et la personnalité de l'auteur. Pour la plupart des lecteurs, cela ne devrait pas poser de problèmes, mais ceux qui auraient souhaité une approche plus rigoureuse sont invités à consulter les histoires officielles.

Quelques mots sur les ouvrages de référence. De façon générale, les citations directes sont indiquées par des notes de bas de page, mais il faut savoir que les auteurs des différents chapitres font référence à une multitude d'archives et d'ouvrages d'autres auteurs dans leurs écrits. Une bibliographie, même brève, des ouvrages consacrés à l'histoire navale canadienne prendrait beaucoup de place dans cet ouvrage, place que nous avons préféré consacrer à des illustrations. Les lecteurs qui désirent en savoir plus pourront consulter un site Web prévu à cette fin : www.navy.forces.gc.ca/centennial/11/11-c_fra.asp.

Ce livre contient de nombreuses reproductions, notamment celles des peintures qui ont été commandées pour commémorer les six grands conflits auxquels a participé le Service naval du Canada. Chacune de ces peintures est l'illustration principale du chapitre correspondant, mais elle est accompagnée de minutieux plans en coupe verticale des grandes classes de navires et d'aéronefs, exquisément réalisés par Carl Gagnon. Nous avons également choisi de reproduire différentes peintures de guerre de la collection du Musée canadien de la guerre (MCG) et de John Horton, président de la *Canadian Society of Marine Artists* (CSMA).

Nous nous sommes efforcés de trouver des photographies rarement publiées, mais certaines photos iconiques se sont imposées pour la simple raison qu'elles illustrent parfaitement un aspect donné ou bien parce qu'il n'existe rien d'autre. Beaucoup de ces photos ont été suggérées par les auteurs, mais la majorité ont été choisies avec l'aide de Dean Boettger, Kevin Sirko, Carl Gagnon, et Nathalie Ménard du projet du Centenaire de la Marine, qui ont trié les milliers d'images des collections de Bibliothèque et Archives Canada (BAC), du Centre d'imagerie interarmées des Forces canadiennes (CIIFC) ainsi que du Musée naval et militaire de la Base des Forces canadiennes d'Esquimalt. Valerie Casbourn, archiviste à



L'insigne du Centre de recherches pour la défense Atlantique.



L'insigne du Centre de recherches
pour la défense Pacifique.

la Direction de l'histoire et du patrimoine (DHP), nous a aimablement fourni des illustrations des collections de la DHP. D'autres illustrations nous ont été fournies par le *Imperial War Museum* (IWM), le *United States Naval Institute* (USNI) et la Ville de Vancouver. D'autres encore sont tirées de collections privées et ont été obtenues par Rick James, dont le père était officier marinier dans la RVMRC en temps de guerre. Je voudrais exprimer ma reconnaissance à toutes ces personnes.

Au début de la préface, j'ai souligné le rôle critique qu'a joué le Capitaine de vaisseau John Pickford dans la publication de ce volume. Outre les membres de l'équipe du Centenaire de la Marine canadienne, je voudrais remercier d'autres personnes qui ont contribué de diverses façons à cet ouvrage : le Commodore René J. Marin, le Capitaine de frégate Barry Houle et Samaneh Bakhshi. Ross Graham, Bob Thwaites, et Mark Tunnicliffe nous ont aidés à inclure un supplément sur la recherche et le développement maritimes à la fin de plusieurs chapitres. Annie Williams, du Bureau de la traduction du gouvernement du Canada, a traduit le manuscrit en français et Serge Durflinger, professeur à l'Université d'Ottawa, a révisé le texte dans les deux langues pour en assurer l'uniformité. Enfin, j'ai eu le très grand plaisir de travailler de nouveau avec l'excellente équipe de Kirk Howard de la maison d'édition Dundurn. J'ai eu tant de plaisir à travailler avec Michael Carroll, Beth Bruder, Margaret Bryant, Jennifer Scott, Nigel Heseltine, and Jennifer McKnight que j'ai déjà hâte d'entreprendre un autre projet, sachant que je n'aurai pas à attendre le prochain siècle.

Richard H. Gimblett, CD, Ph. D.
Historien du commandement
de la Marine canadienne
Ottawa, avril 2009

Introduction



Alec Douglas

Au départ, la marine canadienne de temps de paix devrait se composer de deux croiseurs, probablement de deux croiseurs légers, de dix à douze destroyers et du nombre voulu de navires auxiliaires, tous ... très modernes, tandis qu'en réserve et pour l'instruction, nous conserverons un certain nombre de frégates....

Une bonne petite flotte facilement manœuvrable ... qui pourra facilement être augmentée s'il le faut.

— MINISTRE DE LA DÉFENSE NATIONALE
DOUGLAS ABBOTT CHAMBRE DES
COMMUNES, DÉBATS, OCTOBRE 1945

À la fin de la Deuxième Guerre mondiale, Douglas Abbott — qui avait remplacé Angus L. Macdonald au poste de ministre de la Défense nationale pour la Marine en avril 1945, puis le Général Andrew McNaughton au poste de ministre de la Défense nationale en août — avait pour tâche principale la démobilisation de la plus grande force maritime, terrestre et aérienne de toute l'histoire du Canada. Il s'attaqua à la tâche avec sa prudence et sa perspicacité habituelles. La « bonne petite flotte ... » qu'il proposait correspondait au but, modeste il faut le dire, que visait la Marine depuis sa création mais que, pour toutes sortes de raisons, elle n'avait jamais pu atteindre. Or, en 1945, les planificateurs de la Marine canadienne avaient finalement des arguments convaincants pour justifier une marine qui servirait les intérêts nationaux plutôt qu'une simple unité de la flotte du Commonwealth, comme elle l'avait été avant la guerre. C'était un résultat naturel de la grande contribution du pays à la victoire et un résultat qui allait donner forme à la Marine d'aujourd'hui.

Une marine canadienne pour défendre les intérêts canadiens n'était pas un concept nouveau. En effet, du XVII^e au XIX^e siècle, le commerce et le territoire de l'Amérique du Nord avaient été protégés par des forces navales improvisées et des corsaires parce que les marines impériales qui auraient dû le faire ne suffisaient pas à la tâche. Ces forces s'alliaient aux marines impériales pour lutter contre des ennemis communs et parfois, comme dans les

colonies américaines pendant la Révolution américaine, elles défiaient les marines impériales et, ce faisant, donnaient un exutoire aux marins qui se souciaient autant — voire plus — de leurs propres intérêts que de ceux de l'Empire. C'est à ce genre d'activités, dans les années qui précédèrent la Première Guerre mondiale, qu'on doit la création d'un service naval canadien permanent.

Après le traité de Washington de 1871, le Canada mit en place des forces de protection des pêches — la *Royal Navy* (RN) ayant refusé de le faire — afin que les États-Unis respectent le traité. En 1903, la RN, sous le commandement de l'Amiral « Jacky » Fisher, décida de retirer les forces navales britanniques de ses bases éloignées afin de centraliser ses forces près du pays. C'était bien entendu la réponse la plus économique à la menace que représentait l'expansion navale allemande. Mais pour les Canadiens, chez qui se développait le sens de l'autonomie nationale, cela posait un dilemme. Fallait-il contribuer à assurer la suprématie navale britannique en venant directement en aide à la Grande Bretagne ou bien s'occuper de la défense du Canada? La Grande Bretagne remit au Canada les arsenaux d'Halifax (Nouvelle-Écosse) et d'Esquimalt (Colombie-Britannique) en 1907. Le premier ministre sir Wilfrid Laurier (qui avait prédit en 1904 que le vingtième siècle appartenait au Canada) et son ministre de la Marine et des Pêches, Louis-Philippe Brodeur, qui avaient tous les deux un sens aigu du nationalisme, décidèrent de combler ce vide par des navires appartenant à l'État canadien. Lorsque le prince de Galles vint en visite à Québec en 1908, pour le tricentenaire de la ville, il y eut une revue navale à laquelle participa, aux côtés de bâtiments de la RN et de la marine américaine, le navire *Canada*, qui appartenait à l'État canadien. Il avait à son bord des jeunes gens en cours d'instruction qui allaient former le noyau de la future Marine royale du Canada (MRC).

Le navire du gouvernement canadien *Canada* (à l'avant-plan), à bord duquel se trouvent le Prince de Galles (le futur George V) et le gouverneur général Lord Grey, reçoit le salut des bâtiments britanniques, français et américains mouillés dans le Saint-Laurent à l'occasion de la revue navale du tricentenaire de Québec, en juillet 1908.

Beaucoup d'adversaires politiques de Laurier s'y opposaient, mais il y avait en 1909 suffisamment d'accord, chez les Conservateurs comme chez les Libéraux, pour qu'un député de l'opposition conservatrice, George Foster, dépose la résolution du projet de loi du service naval. Son langage, repris dans la proposition déposée devant la Chambre des communes le 29 mars 1909, était à l'image de l'époque. Des paroles comme « les ressources immenses et variées du Canada ... sa position géographique et son environnement naturel et cette indépendance et ce respect de soi qui conviennent à un peuple fort et en pleine croissance »



Collection du directeur de la publication

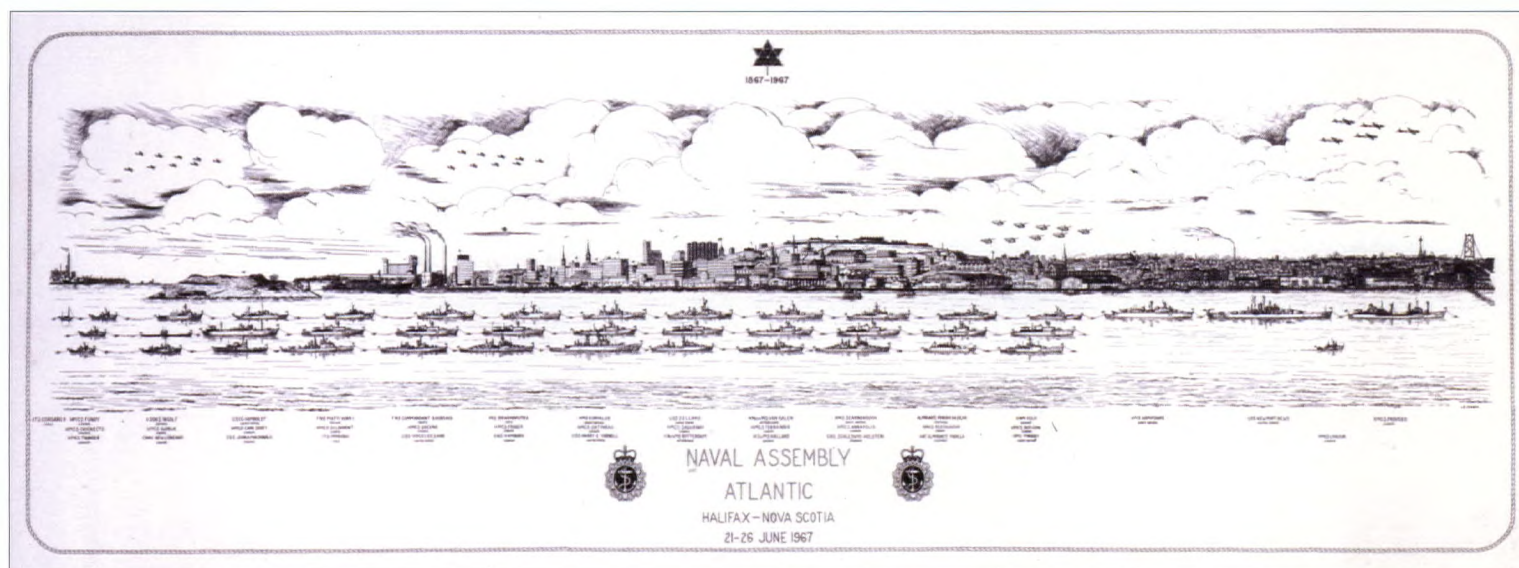


surent rallier le Parlement qui, après moult discussions, passa la *Loi du service naval* le 4 mai 1910. Inévitablement, les attributs canadiens dont parlait George Foster en 1909 furent repris dans des débats politiques passionnés et lorsque le 19 août 1911, le Service naval du Canada eut le droit de s'appeler Marine royale du Canada, les Conservateurs de Robert Borden avaient défait le gouvernement Laurier, en partie sur la question de la politique navale.

Borden avait promis de révoquer la *Loi du service naval*, mais après avoir parlé au premier lord de l'Amirauté, Winston Churchill, il décida de présenter un projet de loi d'aide à la R.N. Après la défaite de son projet au Sénat en 1913, il opta pour le compromis canadien classique : ne rien faire. Par conséquent, lorsque la guerre éclata en 1914, la Marine royale du Canada se composait de petits navires capables de défendre les côtes et de protéger le commerce maritime. C'était d'ailleurs plus ou moins la recommandation qu'avait faite en 1909 le futur directeur du Service naval, le Contre-amiral d'origine canadienne — et plus tard Amiral — sir Charles Edmund Kingsmill, de la R.N, en se basant sur son expérience de commandement de navires en Australie. Ce n'était pas la flotte que souhaitaient les enthousiastes, mais en quatre ans de guerre, elle allait prouver que le Canada avait besoin d'une marine capable de seconder ses alliés plus puissants. Mais surtout, elle devait faire en sorte que le Canada n'ait jamais à dépendre de ses alliés pour sa défense, comme ce fut le cas de l'éphémère Service aéronaval royal du Canada en 1918. Grâce en grande partie à des marins britanniques aguerris qui se trouvaient au Canada et qui comprenaient les besoins de la MRC, cette toute jeune marine parvint non seulement à soutenir le test de la guerre, mais sut empêcher les sous-marins allemands de décimer les navires marchands sur la côte atlantique. Il faut toutefois admettre que la MRC ne parvint jamais à se tailler, dans l'histoire de la Première Guerre mondiale, une place comparable à celle du Corps canadien ou des aviateurs canadiens déployés sur le front occidental.

Aucune des forces armées du Canada ne prospéra entre les deux guerres mondiales, mais la Marine faillit disparaître. En 1919, le ministre responsable de la Marine, C. C. Ballantyne, dit à l'amiral de la flotte, Lord Jellicoe, que si rien n'était fait pour mettre en place une marine de temps de paix, il allait supprimer le Service naval du Canada, qui était ni plus ni moins qu'un gaspillage d'argent. Lord Jellicoe convint qu'il avait raison. En 1922, Ottawa ferma le Collège naval royal du Canada, fondé en 1910. Bien des jeunes gens qui voulaient faire carrière dans la Marine y avaient reçu une excellente formation, mais virent alors tous leurs espoirs anéantis. Pendant la récession de l'après-guerre, le gouvernement rejeta la plupart des recommandations qu'avait faites Lord Jellicoe en 1919 et désarma tous les navires sauf deux destroyers. En 1932, le chef d'état-major général, le Lieutenant-général Andrew McNaughton, qui s'efforçait de développer la défense aérienne au Canada, dit à Maurice Hankey (le greffier du Conseil privé à Londres) que « la Marine dans son état actuel ne résout aucun des problèmes de la défense canadienne ». L'année suivante, la dépression ayant entraîné de graves réductions dans les dépenses de la Défense, il recommanda de sacrifier la Marine, qu'il considérait comme la moins utile des trois services, laissant la défense côtière aux soins de l'Armée et de l'Aviation.

Face à de tels revers et sans la réputation de combat que s'étaient méritée les soldats et les aviateurs canadiens pendant la Première Guerre mondiale, la Marine était en péril et ne pourrait être sauvée qu'au prix de mesures extraordinaires. Le successeur de l'Amiral



La revue navale d'Halifax à l'occasion du Centenaire du Canada, 1967.

Kingsmill, Walter Hose, refusa d'être subordonné aux généraux, se fit reconnaître comme chef de l'état-major de la Marine plutôt que comme directeur du Service naval et établit des divisions de la Réserve de volontaires dans tout le pays. Pendant ce temps, en grande partie parce que les décideurs l'avaient laissée se débrouiller seule, la MRC devint à certains aspects plus britannique que canadienne. Elle devint une famille très unie qui cherchait conseils et soutien auprès de la *Royal Navy*, comptait sur la Grande-Bretagne pour son instruction et sur les règlements de l'Amirauté pour sa gouvernance, ce qui ne fit qu'aggraver le problème. Brooke Claxton, lorsqu'il devint ministre de la Défense nationale une génération plus tard, décrivait ainsi les officiers supérieurs de la MRC : « Ils s'étaient tous engagés autour de 1914, avaient suivi le gros de leur instruction dans la RN, avaient fait carrière ensemble et avaient un accent anglais et des idées fixes. »¹

Ce n'était pas entièrement faux, mais c'était un jugement superficiel. L'écrivain britannique James Morris remarqua en 1973 que « ... à l'apogée de l'ère britannique, dont les moins jeunes se souviennent sans doute, » la *Royal Navy* était « ... le symbole suprême du patriotisme. La MR était britannique et inégalée. La *Royal Navy* voyageait toujours en première classe ... Ses membres avaient acquis un caractère anthropomorphique : grands buveurs, mais toujours alertes, excentriques, mais superbement professionnels, pétulants, malicieux, chics, généreux, toujours nelsonnienement prêts à désobéir à un ordre pour la bonne cause ou à détruire un misérable navire étranger ... ».² Ceux qui s'étaient engagés entre les deux guerres avaient généralement cette vision de la marine, et certains espéraient peut-être que la MRC les conduirait à la *Royal Navy*, ou encore comme le Capitaine de frégate L. B. Jenson qui avait déclaré en 1938 au Capitaine de corvette E. Rollo Mainguy : « Mon oncle est capitaine dans la *Royal Navy* et il a une vie très intéressante. Je ne veux pas passer ma vie à Calgary à regarder des silos à grains. J'aime la mer et je veux voir le monde. »³

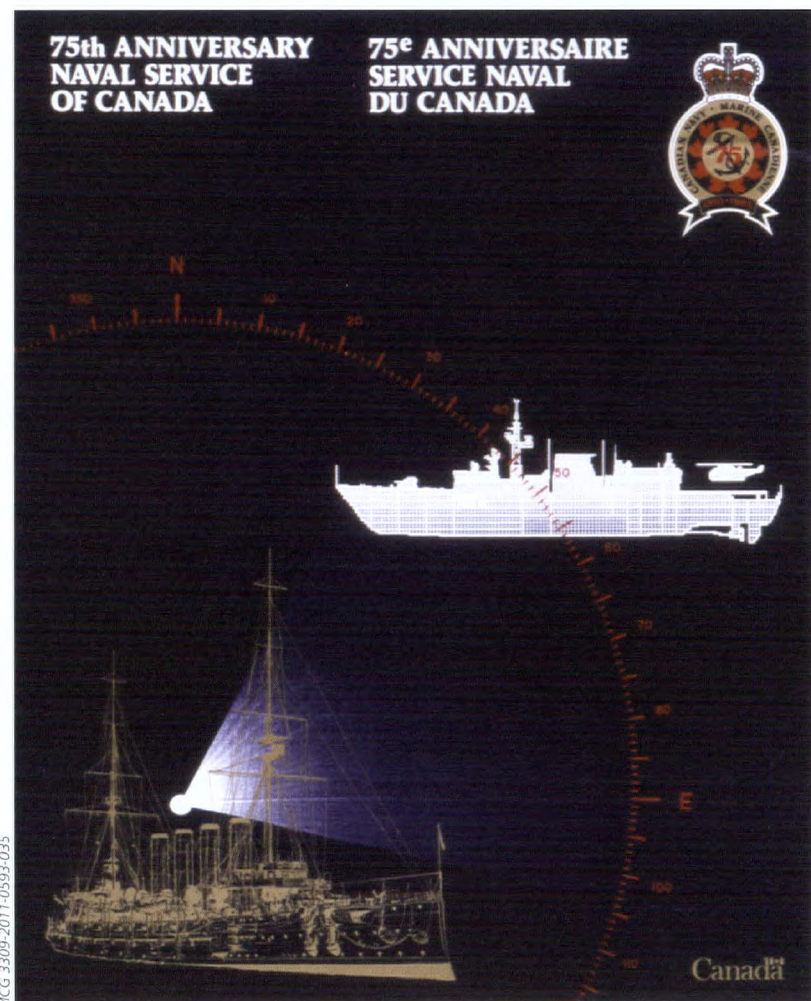
« Un marin est un marin dans tous les pays du monde » remarqua un jour un éloquent premier maître et instructeur d'artillerie du nom de Harry Catley. Les marins canadiens n'auraient certainement pas refusé de se voir attribuer les vertus décrites par James Morris, vertus qui ne demandaient qu'à être émulées.⁴ Les hommes qui firent tourner la Marine entre



les deux guerres appartenaient à cette tradition, mais n'en étaient pas moins canadiens pour autant. Le parfait exemple est ce jeune officier, affecté sur un navire canadien après deux ans dans la *Royal Navy* qui, entendant son commandant balayer d'un simple « bullshit » les excuses que lui donnaient un contrevenant pris en faute, se rendit compte avec plaisir qu'il était de retour dans la MRC. C'est autour de ces quelques marins, officiers ou simples matelots, professionnels jusqu'au bout des ongles et très proches de leurs homologues britanniques, mais conscients de leur identité canadienne, que la marine de guerre s'est bâtie.

Pendant la Deuxième Guerre mondiale, la Marine passa de six destroyers, trois dragueurs de mines et moins de trois mille hommes à 385 navires de combat et plus de 90 000 hommes et femmes en juin 1944, la période de la plus forte activité. En six ans, dans tous les théâtres d'opérations et participant à pratiquement n'importe quel type d'opération, la MRC se rendit indispensable à la victoire alliée en escortant avec brio des dizaines de milliers de navires marchands qui transportaient des denrées indispensables en Europe du Nord-Ouest, en Afrique ou dans le Nord de la Russie et qu'il fallait protéger pendant la traversée de l'Atlantique, de la Méditerranée ou des mers arctiques. La Marine subit donc une énorme transformation, passant d'une petite force très homogène, calquée sur la *Royal Navy*, en une grande institution nationale.

Mais la transformation fut pénible. Le repli de l'après-guerre et l'adaptation difficile à un climat de paix sapèrent le moral des marins. La réduction des effectifs (de près de 100 000 à seulement 7 500) et le désir par certains marins de la vieille école de revenir aux coutumes d'avant guerre n'étaient pas de bon augure pour la Marine. Certains « incidents » sur les navires de la MRC donnèrent lieu à une célèbre enquête présidée par le Contre-amiral Rollo Mainguy (alors vice-chef d'état-major de la Marine) et la production d'un rapport qui recommandait la « canadianisation » de la MCR. Ce rapport était à bien des égards la Grande Charte de la Marine, mais un bon nombre des mesures recommandées ne furent pas immédiatement mises en œuvre, soit par manque d'empressement de la part des instances dirigeantes, soit en raison de la lenteur administrative dans un climat de graves restrictions budgétaires. Et bien sûr, à cette époque, les francophones n'étaient pas encouragés à s'engager dans la Marine; ce ne serait le cas que bien plus tard. Certains se souviendront de la situation embarrassante dans laquelle se trouva la Marine du Canada en 1958, à la suite d'un exercice international en Méditerranée. Aucun des membres de l'équipe canadienne de débriefing ne parlait français, et c'est un capitaine de vaisseau de la *Royal Navy* qui dut traduire le bilan pour les Canadiens.



Affiche du 75^e anniversaire de la Marine canadienne, 1985.

La Marine sert néanmoins très bien la politique diplomatique et militaire ainsi que les intérêts du Canada depuis la Deuxième Guerre mondiale. La guerre de Corée et la Guerre froide obligèrent encore une fois le Canada à augmenter la taille et la capacité de la MRC. La revue de la flotte de 1960, cinquantième anniversaire de la MRC, vit la plus grande force de temps de paix de son histoire. Pendant la Crise des missiles de Cuba de 1962, la Marine se mérita des éloges pour son aptitude à répondre rapidement et efficacement à la crise internationale. En outre, c'est un brise-glaces canadien, le Navire canadien de Sa Majesté (NCSM) *Labrador*, qui effectua la première traversée du passage du Nord-Ouest par un navire à fort tirant d'eau (haut fait qui fut quelque peu effacé par le transfert du *Labrador* à la Garde côtière canadienne). Depuis, elle a subi d'autres compressions, surmonté le traumatisme de l'unification des trois services et souffre d'un grand manque de capacités par rapport à ce qu'on attend d'elle, mais elle peut être fière de nombreuses avancées scientifiques et techniques canadiennes. Pendant la Deuxième Guerre mondiale, des scientifiques d'Halifax inventèrent le dispositif canadien antitorpille acoustique, le CAAT. Après la guerre, la MRC se fit le champion du premier dispositif d'appontage d'hélicoptères sur les navires de guerre, jeta les bases du système de transmission de données informatiques navire-navire et développa la technologie du sonar actif et passif. La Marine canadienne peut aussi être fière d'une avancée technologique : l'intégration des systèmes de bord, dont ni la *Royal Navy* ni la marine américaine n'étaient capables en raison de la taille de leurs équipes de concepteurs.

Depuis la fin de la Guerre froide, après ce que l'historien Marc Milner qualifie de « renaissance », c'est-à-dire la construction de navires modernes et bien équipés, nos forces navales se sont distinguées par leur intervention lors de diverses crises internationales, tout particulièrement la guerre contre le terrorisme dont nous parlerons plus loin. Les Canadiens ont mis beaucoup de temps à reconnaître à quel point leur marine les a bien servis, peut-être parce qu'un grand nombre d'entre eux vivent loin de la mer. Et pourtant, la Marine a su — dans tous les hauts et les bas qu'elle a connus et dans son aptitude à surmonter tous les obstacles qui ont jonché sa route — remarquablement bien exprimer l'esprit canadien.

Notes

1. Brooke Claxton (Papers), cité par James Eayrs dans *In Defence of Canada: Peacemaking and Deterrence* (Toronto: University of Toronto Press, 1972), 59.
2. James Morris, *Encounter* (1973).
3. L.B. Jenson, *Tin Hats, Oilskins and Seaboats: A Naval Journey, 1938–1945* (Toronto: Robin Brass Studio, 2000), 25.
4. Premier maître de 1^{er} classe Harry Catley, second maître-canonnière : *Gate and Gaiters, A Book of Naval Humour and Anecdotes. Including a glossary of naval language for the uninformed* (Toronto : Thorn Press, 1949), 28.

CHAPITRE 1

1867–1914 : Les fondements du Service naval du Canada



Roger Sarty

*Nous devrions être prêts, nous devrions être désireux
d'enlever à la mère patrie la responsabilité de protéger nos
côtes et nos ports ... Nous devrions traiter sérieusement la
question de la défense nationale sur mer ... nous devrions
l'adopter d'après le projet d'autonomie locale ...*

— SIR FREDERICK BORDEN, MINISTRE DE LA
MILICE ET DE LA DÉFENSE, CHAMBRE DES
COMMUNES, DÉBATS, 10 FÉVRIER 1910

L'établissement de la Marine canadienne est remarquable à deux points de vue : son caractère tardif et ses maigres résultats. Le Canada, qui a pour devise « d'un océan à l'autre », a le plus long littoral au monde. Et pourtant, la Marine n'a été fondée que le 4 mai 1910, près de 43 ans après la création de l'état canadien moderne, le 1^{er} juillet 1867. Malgré la tension croissante dans les relations internationales à cette époque, le nouveau service était si controversé qu'il faillit ne jamais voir le jour. Le Canada n'était donc pas du tout préparé lorsque la guerre éclata en Europe à l'été 1914.

La première affiche de recrutement de la MRC.

Ce paradoxe s'explique par le fait que le Canada s'est développé au sein de l'Empire britannique, qui a lui-même été créé et s'est développé grâce à la *Royal Navy*, la marine la plus puissante au monde de la fin du XVII^e siècle jusqu'au début des années 1940. La Grande-Bretagne put s'emparer des colonies d'Amérique du Nord de la France pendant la guerre de Sept Ans parce que la prédominance de la *Royal Navy* dans l'Atlantique avait permis à la Grande Bretagne de masser ses forces en vue d'attaquer les forteresses françaises de Louisbourg en 1758 et de Québec en 1759, tout en empêchant l'arrivée de renforts en Nouvelle-France. Quant aux colonies américaines de la Grande-Bretagne, elles ne purent obtenir leur indépendance en 1783 que parce qu'une alliance européenne, menée par la France, avait temporairement pris la haute main sur la RN. Et pourtant, la *Royal Navy* repoussa une invasion américaine du Canada en 1775-1776 et empêcha à plusieurs reprises, entre 1812 et 1814, les États-Unis de conquérir l'Amérique du Nord britannique. C'est la menace que représentait la *Royal Navy* pour le littoral américain, à partir de bases comme Halifax, les Bermudes et la Jamaïque, qui en fin de compte sauva le Canada de la destinée manifeste américaine pendant les crises des années 1830, 1840, 1850, et 1860.

Le Canada a été créé grâce à la puissance militaire de la Grande-Bretagne, qui a assuré sa défense sans rétribution financière. Il faut savoir que la grande cause de la révolte des



colonies américaines en 1775 avait été la taxation des colons pour payer les coûts énormes de la conquête du Canada, effectuée par les troupes britanniques de 1754 à 1763 pour protéger les territoires américains contre les incursions des Français. Par la suite, la Grande-Bretagne n'essaya plus de récupérer ces dépenses auprès des colonies, particulièrement dans le cas du Canada dont la population de langue française percevait les militaires britanniques comme des occupants et non comme des protecteurs.

Il s'agissait là de forces terrestres et non de forces navales. Depuis l'invasion américaine de 1775, la frontière sud des colonies britanniques devait être protégée par des fortifications et des garnisons de soldats britanniques, professionnels mais coûteux. Ces fortifications et ces garnisons étaient nécessaires pour empêcher l'invasion des territoires pendant que la *Royal Navy* menait des offensives contre le commerce américain et les villes portuaires américaines. Dans les années 1840 et 1850, le gouvernement britannique calma les troubles politiques qui fomentaient dans ses colonies d'Amérique du Nord en leur accordant l'autodétermination pour les questions internes, mais il commença aussi à réduire considérablement l'effectif des garnisons, expliquant que l'autodétermination s'accompagnait d'une plus grande responsabilité d'autodéfense, ce qui aurait également pour effet de réduire les dépenses pour le trésor britannique. La guerre de Sécession américaine (1861-1865) menaçait les colonies, et l'armée britannique renforça massivement ses garnisons, mais le coût élevé de cette opération conduisit le gouvernement britannique à appuyer le projet de confédération des colonies et de création du dominion du Canada en 1867. La Grande-Bretagne retira toutes ses troupes de l'intérieur du nouveau pays en 1871 et la défense de la frontière revint à la Milice canadienne, force composée de quelque 40 000 volontaires à temps partiel, instruite par une toute petite « force permanente » de professionnels à plein temps — 1 000 hommes tout au plus — jusqu'au début du XX^e siècle.

Mais la garantie ultime de la sécurité du Canada était encore la *Royal Navy*. Même les politiciens britanniques les plus parcimonieux devaient admettre que la protection du Canada découlait du besoin qu'avaient les Britanniques de contrôler l'Atlantique Nord, par où passait l'essentiel du commerce maritime vital pour la Grande-Bretagne. Celle-ci conserva ses arsenaux fortifiés d'Halifax et des Bermudes ainsi que des escadres permanentes dans l'ouest de l'Atlantique et dans l'est du Pacifique, notamment un nouvel arsenal à Esquimalt en Colombie-Britannique. Quelque 2 000 soldats britanniques restèrent en garnison à Halifax et aux Bermudes, et les troupes britanniques construisirent plus tard des défenses à Esquimalt. Les dirigeants politiques canadiens de la fin du XIX^e siècle pensaient que la présence navale britannique dissuadait les États-Unis d'envahir le Canada et ils évitaient donc de prendre des initiatives en matière de défense navale de peur d'inciter la Grande-Bretagne à retirer une partie de ses forces.

La possibilité de création d'une marine canadienne distincte apparut à la fin des années 1880, à la suite d'un conflit avec les États-Unis. Afin d'empêcher les bateaux de pêche américains d'entrer illégalement dans les eaux territoriales canadiennes, soit les eaux situées à trois milles marins (environ 5 km) des côtes, le gouvernement mit en place un service de protection des pêches, composé de six à huit petits navires armés. Ces navires et leur équipage faisaient partie du ministère canadien de la Marine et des Pêches, qui s'occupait principalement des phares et autres aides à la navigation et de la réglementation de la

Les premières recrues
du Service naval
canadien.



MDN, HS89-0198-79

navigation maritime civile. Les anciens officiers de la *Royal Navy* qu'avait embauchés le gouvernement du Canada pour ce service et les représentants britanniques au Canada virent la possibilité de transformer cette force de protection des pêches en une force navale, mais l'Amirauté n'était pas intéressée. La technologie avait évolué et, vers la fin des années 1880, la *Royal Navy* disposait de grands navires de guerre en acier, rapides et à très grande autonomie, qu'elle pouvait, aussi facilement qu'au temps de la marine à voile, contrôler centralement depuis Londres et envoyer intercepter pratiquement n'importe quelle force ennemie. En 1887, les colonies australiennes et la Nouvelle-Zélande commencèrent à verser chaque année des sommes à l'Amirauté pour financer l'affectation de croiseurs de la *Royal Navy* dans leurs eaux.

Vers la fin des années 1890, l'idée que l'Empire devrait devenir une alliance militaire plus homogène afin de répondre à la concurrence croissante des grandes puissances fit rapidement des adeptes en Grande-Bretagne et dans les colonies autonomes. Lorsqu'en 1899, la Grande-Bretagne entra en guerre avec les Boers en Afrique du Sud, le gouvernement libéral de Wilfrid Laurier, le premier premier ministre canadien français, se trouva pris entre les demandes de participation des Canadiens anglais et la forte résistance des Canadiens français. Le compromis adopté par Laurier, n'envoyer que des contingents de jeunes gens qui s'étaient portés volontaires, ne fit rien pour apaiser la querelle entre les deux camps. Le brillant député libéral et journaliste Henri Bourassa démissionna pour marquer son opposition à la coopération avec la Grande-Bretagne. Il se méfiait tout particulièrement des initiatives navales, car l'Amirauté avait pour doctrine de contrôler depuis Londres les



défenses navales de l'Empire. Cependant, même Bourassa reconnaissait qu'il fallait protéger la pêche.

Laurier s'efforça de faire la quadrature du cercle politique en qualifiant les réformes militaires de mesures de défense nationale qui rehausseraient le profil du Canada, mais qui contribueraient aussi à la force de l'Empire en dégageant les forces armées britanniques débordées de leurs engagements en Amérique du Nord. Il était prêt à mettre sur pied le Service de protection des pêches et, en 1903–1904, le gouvernement fit l'acquisition du navire du gouvernement du Canada (NGC) *Canada*, un vapeur de 910 tonneaux construit aux spécifications navales. Les autres initiatives navales furent cependant mises de côté en décembre 1904 lorsque la Grande-Bretagne, désireuse de concentrer ses forces armées plus près de son territoire en raison de la montée de la menace de guerre en Europe, ferma les arsenaux d'Halifax et d'Esquimalt et annonça le retrait des escadres de la *Royal Navy* qui opéraient sur la côte Atlantique et la côte Pacifique de l'Amérique du Nord. Il fallait toutefois garder des défenses à Halifax et à Esquimalt, qui resteraient des bases pour la flotte britannique, et Laurier saisit l'occasion de proposer une mesure nationaliste qui fut chaudement reçue par tous les Canadiens, anglais et français; il offrit de prendre la pleine responsabilité des garnisons permanentes et des fortifications d'Halifax et d'Esquimalt. Cette offre, acceptée avec reconnaissance par la Grande-Bretagne, fit tripler l'effectif de la force terrestre permanente et fut la raison principale du doublement du budget annuel de la milice terrestre, qui passa à quelque 6 millions de dollars par an.

Laurier maintenait que le service de protection des pêches était le « noyau » de la Marine, mais il ne put aller plus loin. C'est un scandale qui fit évoluer les choses. Au début de 1908, une commission royale découvrit que le ministère de la Marine et des Pêches était totalement

L'escadron aérien du Pacifique de la Marine royale, au mouillage dans le port d'Esquimalt, 1870, dont (en bas, à gauche) le HMS *Charybdis*.



Beaulieu 17 Flying Squadron Esquimalt 1870
Charybdis 20 Liverpool 20
Indymian 21
Iller 30

inefficace. Laurier et le ministre, Louis-Philippe Brodeur, un avocat qui avait fait carrière parmi les nationalistes politiques québécois et qui avait donc de la crédibilité dans cette province, procédèrent immédiatement à un grand nettoyage. Georges Desbarats, un ingénieur du Ministère qui était réputé pour ses talents d'administrateur, devint sous-ministre. Laurier avait déjà rencontré Charles E. Kingsmill, un Canadien qui était entré dans la RN en 1869 à l'âge de 14 ans et qui avait atteint le grade de capitaine de vaisseau, et il avait été impressionné par ses compétences. Kingsmill accepta de prendre la direction du Service maritime du gouvernement. Promu au grade de contre-amiral à son départ de la RN, il avait des qualifications très différentes de celles de ses prédécesseurs, qui avaient pour la plupart quitté la *Royal Navy* très tôt dans leur carrière d'officier.

Les Conservateurs, dirigés par Robert Borden depuis 1900, n'avaient pas plus envie que les Libéraux de s'attaquer au problème épineux de la Marine. Ils se contentaient de rappeler périodiquement au gouvernement de s'occuper du développement naval du Service de protection des pêches. En janvier 1909, sir George Foster, un des collègues de Borden et ancien ministre de la Marine et des Pêches dans le gouvernement MacDonald, mit à l'ordre du jour de la prochaine session du Parlement la résolution suivante : « le Canada doit assumer sans plus tarder la part de responsabilité et du fardeau financier qui lui revient pour protéger convenablement son littoral exposé et ses grands ports de mer ». Cette résolution s'inspirait d'une initiative australienne visant à mettre fin aux subventions annuelles versées à la Royal Navy et à mettre en place une marine australienne. L'Amirauté, qui tenait à ce que la Grande-Bretagne continue à contrôler les navires de haute mer, consentit à ce que tous les services coloniaux acquièrent les nouveaux torpilleurs côtiers, destroyers et sous-marins, qui avaient été mis au point depuis la fin des années 1880. En effet, ces torpilleurs permettaient de sécuriser les ports pour les déploiements stratégiques de la flotte britannique.

Avant que la résolution Foster ne soit discutée en Chambre, la question navale prit un nouveau tournant en raison d'événements outre-mer. Le 16 mars, le premier lord de l'Amirauté dans le gouvernement libéral britannique, Reginald McKenna, demanda une rallonge budgétaire pour la construction de cuirassés, en se fondant sur l'accélération du programme de construction navale de l'Allemagne. En 1905–1906, la *Royal Navy* avait pris de l'avance en construisant le HMS *Dreadnought*, premier grand cuirassé moderne (16 270 tonnes), armé d'une batterie de gros canons de calibre uniforme — 10 canons de 12 pouces — au lieu des canons lourds et des canons légers qui étaient installés sur les cuirassés de 9 100 tonnes. Et maintenant, on apprenait que l'Allemagne serait peut-être en mesure d'avoir autant de « dreadnought » que la Grande-Bretagne dès 1912.

La nouvelle que la suprématie maritime de la Grande-Bretagne était gravement menacée par une seule puissance fit l'effet d'une « bombe » selon un commentateur canadien de l'époque. La Nouvelle-Zélande offrit rapidement de faire un paiement unique au gouvernement britannique afin de lui permettre de construire un ou même deux cuirassés. De nombreux Canadiens anglais, chez les Libéraux comme chez les Conservateurs, souhaitaient que le Canada en fasse autant, causant à Borden et à Laurier le même dilemme, puisque tous deux avaient des partisans canadiens français qui s'opposaient à toute forme d'initiative navale. Pour résoudre ce problème, les partis trouvèrent un compromis en une seule journée de débats de la résolution Foster, le 29 mars 1909. Dans une nouvelle résolution



appuyée par les deux partis, Laurier promit d'organiser « rapidement », conjointement avec l'Amirauté, une force de défense côtière, sur le modèle de l'Australie (qui, il l'avait toujours soutenu, était bâtie sur le modèle de la défense côtière du Canada par des forces sous contrôle canadien). La proposition de Laurier excluait tout versement d'argent au gouvernement britannique, mais le texte fut révisé à l'insistance de Borden, et la version finale ne rejetait que des contributions régulières et n'excluait donc pas un paiement « d'urgence » à l'avenir.

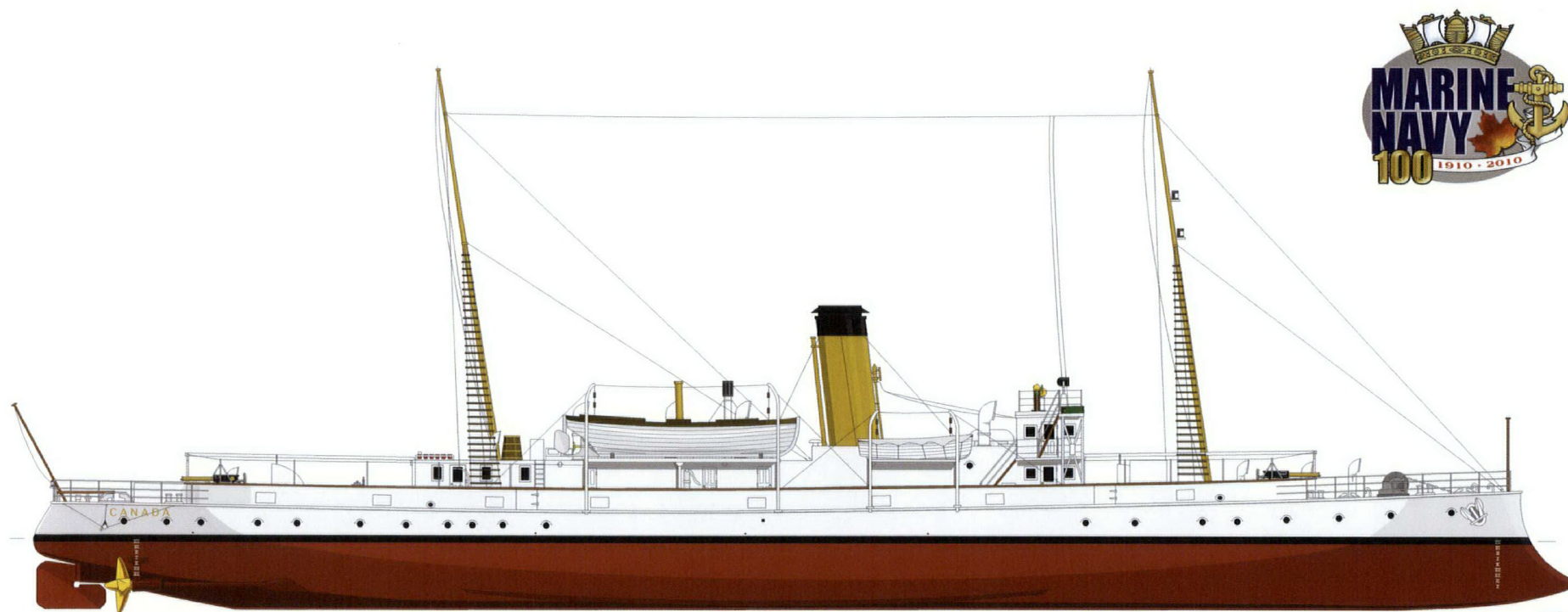
Quelques semaines plus tard, pour respecter la résolution conjointe de collaboration avec les autorités britanniques, Laurier annonça au Parlement en avril que Brodeur et le ministre responsable de la milice, Sir Frederick Borden (cousin du chef conservateur) se rendraient bientôt à l'Amirauté pour discuter du développement de la force navale canadienne. L'Amiral Kingsmill rédigea un document de travail dans lequel il proposait l'acquisition, pour commencer, de trois petits croiseurs (3 400 tonnes), de deux grands destroyers de haute mer et de six petits destroyers ou grands torpilleurs.

Le gouvernement britannique, surpris de l'intérêt et du désir d'agir des dominions, s'empressa d'en tirer parti et convoqua une conférence impériale de défense qui se réunit à Londres au mois d'août. L'Amirauté comprit enfin que son seul espoir d'engagement substantiel à long terme de la part des dominions — et donc d'allègement des dépenses de défense britanniques — était d'encourager les dominions à créer leurs propres forces armées

Le futur NGC *Canada* pendant son armement au chantier Vickers à Barrow-in-Furness, 1904, à couple du HMS *Dominion*, lui aussi en construction et dont le premier commandant, en 1906, sera le Capitaine de vaisseau C. E. Kingsmill, RN.



DHR 0-233



©XG09

Illustration par Karl Gagnon

Patrouilleur / Patrol Ship
Classe CANADA Class

N.G.C. CANADA 1904

Lancé en 1904. Construit par Vickers-Armstrong, Barrow.

Dimensions: 62,8 m x 7,6 m x 3,9 m
Déplacement: 557 tonnes Vitesse: 22 noeuds Équipage: 60
Armement: 4 x 1 - canons de 3 livres.

0 m 5 m 10 m

C.G.S. CANADA 1904

Launched in 1904. Built by Vickers-Armstrong, Barrow.

Dimensions: 62.8 m x 7.6 m x 3.9 m
Displacement: 557 tons Speed: 22 knots Crew: 60
Armament: 4 x 1 - 3-pound guns.

comme ils le souhaitaient. Les possibilités d'action étaient particulièrement intéressantes dans les dominions du Pacifique, qui avaient été privés de cuirassés par la concentration de la flotte britannique dans les eaux européennes depuis 1904. Ainsi, au lieu d'organiser seulement les éléments de soutien d'une organisation navale, comme dans les modèles canadien et australien de défense côtière, l'Amirauté présenta un nouveau projet de collaboration impériale à grande échelle. Les dominions obtiendraient chacun un groupe naval de haute mer, composé d'un seul croiseur cuirassé (navire moins blindé qu'un cuirassé, mais plus rapide et avec les mêmes canons de gros calibre), trois grands croiseurs de classe Bristol de 4 370 tonnes, six destroyers et trois sous-marins. La somme versée par la Nouvelle-Zélande servirait à construire un troisième croiseur cuirassé qui serait stationné en Extrême-Orient. Le groupe naval canadien serait basé sur la côte du Pacifique, prêt à se joindre aux navires australiens et néo-zélandais en cas d'urgence.

Laurier fut atterré par cette proposition en raison de l'opposition prévue du Québec à ce plan « impérial ». Brodeur et Sir Frederick Borden précisèrent bien qu'aucune mesure ne serait prise sans résolution du Parlement canadien. Outre l'opposition du Québec, il fallait composer avec une autre réalité politique : l'essentiel de la population (et des électeurs) se trouvaient dans l'Est du pays et toute proposition devrait donc donner la même importance à la côte Est qu'à la côte Ouest, ne serait-ce que parce que la plus grande partie de la population de gens de mer et de recrues possibles se trouvait sur l'Atlantique. Quant au croiseur cuirassé, il était inacceptable, expliqua Borden, parce que : « le Canada ne fait que commencer à se construire une marine; il faut donc procéder graduellement, en commençant par des navires plus petits. »¹ [trad.]

Brodeur demanda donc à l'Amirauté de proposer deux projets : un de 400 000 £ (approximativement 2 millions \$) et l'autre de 600 000 £ (approximativement 3 millions \$). Le chiffre important était 600 000 £, puisqu'il dénotait la volonté de consensus politique de Laurier. Robert Borden avait indiqué qu'il faudrait à la force navale environ la moitié des dépenses de la milice terrestre, soit environ 6 millions \$ par an à l'époque. La demande du plan de 400 000 £ indiquait donc que le Canada était déterminé à ne pas se laisser pousser à acquérir un groupe naval complet.

Il faut souligner que l'Amirauté répondit de façon raisonnable à ces deux projets. Le projet de 600 000 £, donna lieu à un rapide accord mutuel. Il proposait six destroyers de haute mer, un navire chef de file (un petit croiseur qui pourrait faire office de navire de commandement pour la force des destroyers) et quatre croiseurs de classe Bristol améliorée. Tous les destroyers et deux des Bristol seraient stationnés sur la côte de l'Atlantique, et les deux autres Bristol sur la côte du Pacifique. L'Amirauté se rangea aussi au vif désir des Canadiens que les navires soient construits au Canada. Les Libéraux et les Conservateurs avaient tous largement exposé, dans le débat du 29 mars 1909, l'avantage que cela représenterait pour l'industrie canadienne. On prévoyait six ans pour la construction des destroyers et des croiseurs au Canada, et l'Amirauté convint d'aider les Canadiens à bâtir cette force en appuyant le plan proposé par Kingsmill au mois d'avril. Kingsmill, qui accompagnait Brodeur et Borden, avait demandé au départ deux croiseurs Apollo de 3 100 tonnes et deux destroyers : un croiseur pour la côte du Pacifique et l'autre, qui recevrait le plus grand nombre de recrues, pour la côte de l'Atlantique. En novembre 1909, le gouvernement du

Canada acheta un croiseur Apollo, le HMS *Rainbow*, pour la côte Ouest. L'Amirauté offrit un deuxième Apollo, mais il n'y avait pas de destroyers disponibles, et Kingsmill fit le nécessaire pour acheter, en janvier 1910, un croiseur de la classe Diadem, beaucoup plus grand, le HMS *Niobe*, pour instruire les recrues de la côte Est. Le *Niobe* avait un déplacement de 10 000 tonnes et un équipage de 705 personnes par comparaison à 273 sur les Apollo. Le *Niobe* était aussi plus moderne car il était sorti du chantier en 1899, alors que le *Rainbow* datait de 1893. Pour trouver l'argent nécessaire à l'achat du *Niobe*, 215 000 £, il avait fallu renoncer à acquérir le navire chef de file prévu.

Le 12 janvier 1910, Laurier présenta le projet de loi du service naval à la Chambre des communes. Ce projet fut voté par la majorité libérale et reçut la sanction royale le 4 mai 1910, créant le nouveau Service naval du Canada et le ministère du Service naval pour l'administrer. Fidèle à ses origines bien canadiennes, le nouvel organisme fut formé à partir du ministère de la Marine et des Pêches. Aucun nouveau ministre ne fut nommé; Brodeur resta à la tête de la Marine et des Pêches et prit aussi celle du nouveau ministère. Les politiciens canadiens répondaient depuis longtemps, quand on les accusait d'inaction dans le domaine de la défense navale, que le ministère de la Marine et des Pêches s'était chargé de fonctions importantes qui, en Grande-Bretagne, revenaient à la Marine. Après le passage de la *Loi du service naval*, les composantes navales du ministère de la Marine et des Pêches — le Service de protection des pêches, le Service hydrographique, le Service des relevés de marée et de courants et le Réseau de radiotélégraphie sans fil des stations de radio côtière pour les communications mer-terre — furent transférées au nouveau ministère. Desbarats devint sous-ministre, et l'Amiral Kingsmill devint directeur du Service naval, c'est-à-dire chef professionnel du Ministère. Le contrôle national était garanti par la clause que le service naval canadien ne pouvait, ni dans son entier ni en partie, être transféré à la *Royal Navy* sous commandement britannique qu'avec l'approbation explicite du gouvernement du Canada, qui devait lui-même demander immédiatement l'approbation du Parlement.

Ce qui est remarquable chez Laurier, c'est le consensus politique qu'il s'efforça de bâtir, la façon dont il construisit sa politique navale sur les mêmes principes que sa réforme dramatique de la milice et la vitesse et la confiance avec lesquelles il agit, conséquence directe du succès politique de ses réformes de la milice.

L'Amirauté, en accord avec Kingsmill, fit le nécessaire pour prêter au Canada une cinquantaine d'officiers et plus de 500 marins engagés, pour une période de deux à cinq ans, afin d'armer les croiseurs et d'instruire les recrues canadiennes. La Marine canadienne fut symboliquement inaugurée le 21 octobre 1910, le jour de l'arrivée à Halifax du *Niobe*, escorté par le navire de protection des pêches *Canada*, que le gouvernement Laurier avait adopté comme « noyau » de la Marine canadienne. Le *Rainbow* arriva à Esquimalt le 7 novembre 1910. Parti d'Angleterre près de 12 semaines plus tôt, il avait fait un périple de quelque 15 000 milles marins (28 000 km) qui lui avait fait contourner l'Amérique du Sud et traverser le détroit de Magellan.

Les premiers membres de la Marine canadienne affectés sur les nouveaux navires furent six élèves officiers du NGC *Canada* qui embarquèrent sur le *Niobe* le lendemain de son arrivée à Halifax. Deux de ces élèves officiers avaient commencé leur instruction sur le



BAC, PA-123952

L'équipage du NGC *Canada* à l'entraînement pendant le voyage d'hiver aux Bermudes en 1905.

Canada en 1908 et les quatre autres en 1909, dans le cadre des mesures d'amélioration du Service de protection des pêches prises par l'Amiral Kingsmill. Un des deux cadets qui avaient embarqué en 1908 était Percy W. Nelles, le fils d'un officier des Royal Canadian Dragoons, le régiment de cavalerie de la petite armée régulière du Canada. Percy, comme il l'a déclaré à un journaliste bien plus tard dans sa carrière, avait grandi à Brantford, Ontario, et était fasciné par la navigation sur la rivière Grand. Lorsqu'il avait 16 ans, son père lui demanda un jour ce qu'il voulait faire plus tard, et il le surprit en lui annonçant qu'il voulait entrer dans la Marine. Nelles deviendrait chef d'état-major de la Marine en 1933 et c'est à ce titre qu'il dirigea l'énorme expansion de la MRC pendant la Deuxième Guerre mondiale.

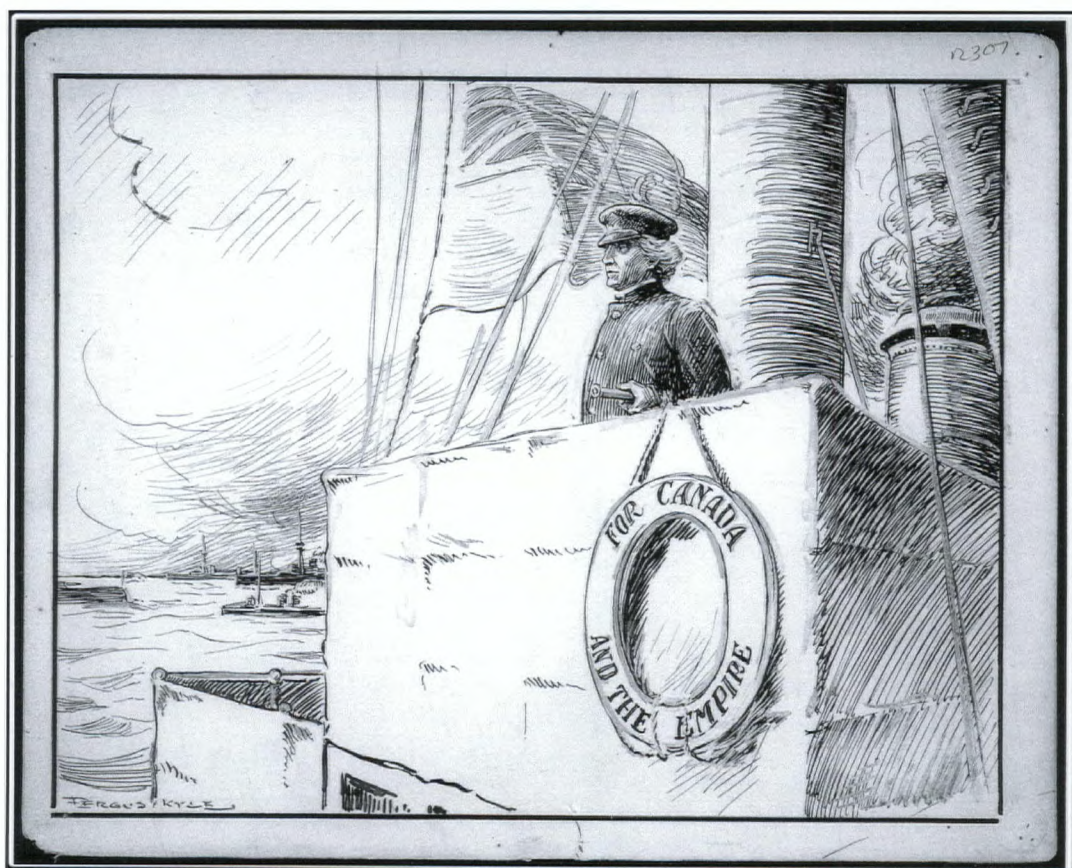
Parmi les élèves officiers qui avaient commencé en 1909 se trouvait le propre fils de Brodeur, Victor Gabriel. Celui-ci raconta plus tard qu'au début d'octobre 1909, alors qu'il était chez lui, au lit, en train de se remettre d'une appendicite, son père :

... entra dans [sa] chambre et [lui] dit « Victor, est-ce que tu voudrais entrer dans la marine? » J'avais déjà navigué plusieurs fois dans le golfe du Saint-Laurent et j'aimais beaucoup la mer. Alors, j'ai saisi l'occasion parce qu'il aurait fallu que je rentre au collège [Mont-Saint-Louis] faire un discours, et s'il y a une chose que je déteste, c'est bien de donner un cours ou de faire un discours. Alors, il me dit « D'accord ... le mois prochain, je t'emmènerai à Halifax ». Et voilà, c'est ce qui s'est passé.² [trad.]

Victor-Gabriel Brodeur, qui devint contre-amiral pendant la Deuxième Guerre mondiale, au cours de laquelle il commanda la Marine sur la côte Ouest et fut pendant plusieurs années le représentant naval du Canada à Washington, avait été surnommé « the gift » par certains.

Ce début prometteur ne dura pas très longtemps. Ce que Louis-Philippe Brodeur avait bien compris est que l'élément essentiel de la création d'une marine vraiment canadienne n'était pas des navires ou des arsenaux, ni même des canons ou du matériel radio dernier cri, mais des marins professionnels canadiens. Malgré les offres de la marine britannique de former les élèves officiers canadiens dans les collèges de la *Royal Navy*, le Canada voulait son propre collège naval, et cela était prévu dans la *Loi du service naval*. Cela n'était d'ailleurs pas sans précédent puisque les forces terrestres avaient le Collège militaire royal, qui avait été établi à Kingston en 1876. Le Collège naval royal du Canada ouvrit ses portes dans l'ancien hôpital naval de l'arsenal d'Halifax, avec un cadre d'officiers et d'instructeurs prêtés par

Dessin humoristique du *Globe* de Toronto de 1909. Le premier ministre Wilfrid Laurier à la barre de la future marine, naviguant entre les écueils des conflits entre nationalistes et impérialistes soulevés par la question.





l'Amirauté. La première promotion (21 élèves officiers) y entra en janvier 1911. Il fallait maintenant armer en équipage les deux croiseurs, et une campagne nationale de recrutement commença, à grand renfort d'affiches et d'annonces dans les journaux, en février 1911. Les maîtres de poste avaient le pouvoir d'admettre les recrues, et les médecins locaux commencèrent à faire des examens médicaux.

Brodeur souhaitait que le *Niobe* parte pour un long voyage d'instruction aux Antilles dans les premiers mois de 1911, mais ce souhait resta un souhait car les autorités britanniques déclarèrent que les dominions n'avaient aucun pouvoir au-delà de leurs eaux territoriales, soit trois milles marins. Furieux, Brodeur s'en plaignit au gouverneur général, Lord Grey, qui compatit mais ne put rien faire.

Je ne vois pas pourquoi ils ne font pas confiance au Canada ... Est-ce qu'ils ont peur d'actes illégaux? ... Nous avons depuis des années un Service de protection des pêches qui entre constamment en contact avec des navires étrangers ... mais nous n'avons jamais rien fait pour mettre les autorités impériales en grave difficulté.³ [trad.]

Un compromis acceptable fut atteint à la conférence impériale de mai et juin 1911. Le gouvernement britannique désigna comme « station navale canadienne » des secteurs de l'Atlantique Nord-Ouest et de l'est du Pacifique où les navires de guerre canadiens pouvaient opérer sans consulter l'Amirauté. Laurier et Brodeur étaient ravis, car cela voulait dire que les Britanniques convenaient que la Marine canadienne était avant tout une force régionale chargée de protéger les eaux qui entouraient le Canada. En août 1911, le Service naval du Canada reçut un nouveau nom. En effet, le roi avait approuvé le nom « Marine royale du Canada » et il avait aussi sanctionné l'appellation « Navire canadien de Sa Majesté » pour les nouveaux croiseurs du dominion.

Le *Niobe* n'alla pas bien loin. La nuit du 31 juillet 1911, à son retour de Yarmouth (Nouvelle-Écosse), il s'échoua sur les rochers du cap Sable. S'il ne coula pas, c'est grâce au sang-froid de l'équipage de la RN et des jeunes recrues canadiennes qui se trouvaient à bord. Il fut dégagé et remorqué jusqu'à Halifax, mais les réparations durèrent jusqu'en décembre 1912, et la nouvelle Marine était alors aussi désespérée que le *Niobe* sur les rochers du cap Sable.

La politique navale de Laurier, bien qu'elle ait été élaborée pour trouver un consensus politique, eut des résultats désastreux. Les difficultés avaient commencé à l'automne 1909, en réponse à la position du gouvernement Laurier à la conférence de Londres. Les dirigeants conservateurs canadiens anglais trouvaient inadmissible que Laurier ait refusé d'acheter un croiseur cuirassé, que l'Amirauté jugeait absolument urgent. Pendant ce temps, F. D. Monk, le chef des Conservateurs canadiens français dénonçait les résultats de la conférence pour des raisons contraires. Il accusait Laurier « d'ivresse impériale » pour s'être laissé embarquer par l'Amirauté dans un projet qui dépassait la mission de défense côtière et de protection des pêches que prévoyait la résolution du Parlement.

Depuis le début du débat sur le Service naval à la Chambre des communes en 1910, le chef conservateur Robert Borden s'était efforcé d'unifier son parti divisé en passant à l'attaque.



Le premier ministre Robert Borden quitte l'Amirauté en compagnie du Premier Lord, Winston Churchill, en juillet 1912.

Borden demanda alors une contribution d'urgence en argent à l'Amirauté. Dans un geste qui plut à la fois aux adeptes de l'Empire et aux Canadiens français du parti, il rejeta catégoriquement la *Loi du service naval* de Laurier. Il dénonça tout particulièrement la clause nationaliste prévoyant que les navires de guerre canadiens ne pourraient être transférés sous contrôle britannique qu'avec l'accord du gouvernement du Canada et il brossa un tableau humiliant de navires britanniques attaqués pendant que les navires canadiens attendaient les ordres d'Ottawa pour passer à l'action. Ce projet de loi, déclara-t-il, n'était rien d'autre qu'une déclaration de séparation de l'Empire de la part du Canada.

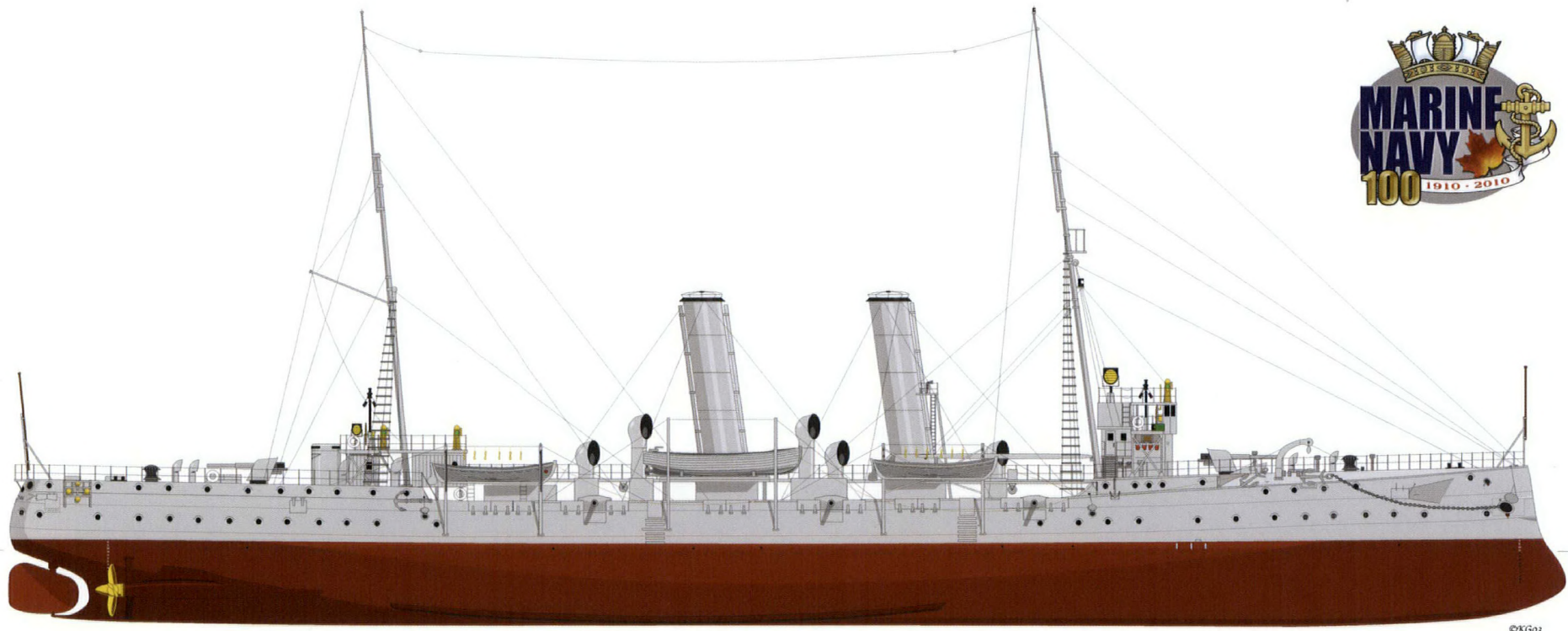


Le danger que représentait cette controverse politique pour le gouvernement apparut clairement le 3 novembre 1910. Dans une élection partielle, l'ancienne circonscription électorale de Laurier, Drummond-Arthabaska, qui avait longtemps été un fief libéral, passa aux mains d'un nationaliste peu connu qui se présentait comme un adversaire de la politique navale impériale de Laurier. Celui-ci perdait son emprise sur le Québec. Dans les mois qui suivirent, le gouvernement cessa pratiquement de s'occuper de la Marine. Il ne plaça même pas les contrats de construction de navires de guerre moderne, qui pourtant avaient passé le stade de l'appel d'offres. D'autres événements avaient supplanté la Marine. Le gouvernement Laurier avait réussi à négocier un accord réciproque de libre-échange avec les États-Unis, et le premier ministre déclencha une élection sur la question. Les Conservateurs de Robert Borden gagnèrent cette élection, qui eut lieu le 21 septembre 1911, en créant dans le pays la peur de la domination économique des États-Unis.

Lorsque le nouveau Parlement se réunit en mars 1912, Robert Borden avait réévalué la situation et décidé que la contribution d'urgence n'était pas si urgente que ça. Il révoqua la très impopulaire loi de Laurier, et ramena les prévisions de la Marine de 3 millions à 1,6 million de dollars. C'était toutefois, comme le note Desbarats dans son journal, du « sur place ». Borden attendait que le gouvernement soit en mesure de coopérer avec l'Amirauté mieux que ne l'avait fait Laurier avec son Service naval canadien.

Le jour-même où Borden promettait prudence et respect de la loi à Ottawa, le premier lord de l'Amirauté, Winston Churchill, annonça à la Chambre des communes britannique l'expansion inquiétante de l'Allemagne en construction de cuirassés. La Grande-Bretagne allait donc devoir faire des efforts extraordinaires pour maintenir son avance sur l'Allemagne. Lorsque Borden se rendit à Londres en juillet 1912 pour consulter Churchill sur la « politique permanente », Churchill lui demanda d'honorer sa promesse de contribution d'urgence. Borden accepta de verser 35 millions de dollars à la Grande-Bretagne pour construire trois « super dreadnoughts » modernes et, en décembre 1912, il présenta le projet de loi à l'aide navale. Les Libéraux s'y opposèrent furieusement, et le gouvernement dut clore les débats pour la première fois dans l'histoire canadienne. La majorité conservatrice aux Communes passa le projet de loi le 15 mai 1913, mais les Libéraux avaient la majorité au Sénat, dont les membres ne sont pas élus, et deux semaines plus tard, le projet de loi fut rejeté.

Les dirigeants des deux partis s'efforcèrent de trouver un compromis et continuèrent à le faire pendant les premiers mois de 1914. Les politiciens canadiens anglais étaient généralement d'avis que le Canada devait construire sa propre marine et envisageaient diverses mesures, notamment de consacrer une partie des fonds de l'aide navale au développement du service canadien et à l'affectation de militaires canadiens sur les cuirassés achetés pour la Grande-Bretagne dans l'intention de prendre un jour possession de ces navires. Toutes ces propositions échouèrent à cause de la *Loi du service naval*, sur laquelle aucun des partis ne voulait bouger. Laurier avait engagé l'unité de son parti sur cette loi, et Borden avait engagé l'unité de son parti sur la promesse de la révoquer. Cette intransigeance n'était pas simplement politique; elle traduisait deux visions diamétralement opposées du Canada et de son avenir. Laurier avait à cœur l'autonomie du pays et sa liberté d'action; pour lui, le Canada participerait ou non aux guerres de la Grande-Bretagne selon les circonstances. En revanche, Borden voulait que le Canada prenne un rôle plus important dans l'empire. En échange de



©Xgo3

Croiseur / Cruiser
Classe APOLLO Class

Illustration par Karl Gagnon

N.C.S.M. RAINBOW (I)

1910

(ex H.M.S. RAINBOW)

Lancé le 25 mars 1891. Construit par Palmers, Hebburn-on-Tyne.

04 août 1910 - 01 juin 1920

Dimensions: 95,9 m x 13,2 m x 5 m
Déplacement: 3 600 tonnes Vitesse: 18 noeuds Équipage: 273
Armement: 2 x I - 152 mm; 6 x I - 102 mm; 8 x I - 6 livres; 2 x II - TLT de 356 mm.

0 m 5 m 10 m



H.M.C.S. RAINBOW (I)

1910

(ex H.M.S. RAINBOW)

Launched 25 March 1891. Built by Palmers, Hebburn-on-Tyne.

04 August 1910 - 01 June 1920

Dimensions: 95,9 m x 13,2 m x 5 m
Displacement: 3,600 tons Speed: 18 knots Crew: 273
Armament: 2 x I - 152-mm; 6 x I - 102-mm; 8 x I - 6 pound; 2 x II - 356 mm TT.



la mise automatique à la disposition de l'Amirauté des forces navales canadiennes et d'autres formes d'assistance comme des contributions en espèces, le gouvernement britannique devrait permettre au Canada, par l'intermédiaire d'un haut représentant, de participer à la prise de décisions du gouvernement britannique. Autrement dit, le Canada était peut-être tenu de participer aux guerres de la Grande-Bretagne, mais il devrait aussi participer à la décision de faire la guerre.

Le fiasco du projet de loi sur l'aide navale jeta la Marine dans l'oubli. Le nouveau gouvernement n'autorisa aucun effort spécial de recrutement, ne poursuivit aucun des nombreux déserteurs et ne remplaça aucun des marins de la Royal Navy qui, à la fin de leur engagement de deux ans, repartirent. L'effectif de la Marine royale du Canada passa de 700 personnes (le personnel britannique prêté et les recrues canadiennes) au printemps de 1911 à 330 au printemps de 1914. Les élèves officiers de la première promotion du Collège naval terminèrent leurs études en décembre 1912 et firent honneur au nouveau service en réussissant tous les examens fixés par l'Amirauté avec une moyenne « supérieure à la normale ». Sans équipage, les croiseurs canadiens ne pouvaient pas naviguer et ne pouvaient donc pas donner la formation pratique qui est le complément de la formation théorique au Collège. La Royal Navy offrit de prendre les élèves officiers sur le croiseur HMS *Berwick*. Les élèves officiers qui étaient entrés en 1908 et 1909 et qui avaient embarqué sur le *Niobe* à son arrivée étaient allés en Angleterre pour poursuivre leur instruction sur le HMS *Dreadnought*, premier bâtiment de la nouvelle classe de cuirassés. Malgré cela, le nombre d'élèves officiers désireux d'entrer au Collège diminuait et il n'y avait que quatre élèves à la rentrée de 1914.

Alors, pourquoi garder ces deux croiseurs? C'est la question que posa le gouvernement à l'Amiral Kingsmill en octobre 1912. Même si le gouvernement décidait de ne pas acquérir des navires de guerre moderne, répondit-il, on aurait toujours besoin de personnel qualifié, ne serait-ce que pour la défense côtière, le fonctionnement des installations de communication côtière, l'arraisonnement des navires (petits navires qui arrêtaient les navires marchands à l'entrée de ports défendus, comme Halifax, pour s'assurer que ce n'était pas des navires ennemis) et pour faire fonctionner des navires armés civils pour le dragage de mines, les patrouilles côtières, etc. Les croiseurs, même s'ils restaient à quai, faisaient de bonnes installations d'instruction en temps de paix et, s'ils étaient bien entretenus, pourraient prendre la mer afin de protéger les navires marchands qui entraient dans les eaux canadiennes ou en sortaient.

En fait, une des grandes activités de la Marine entre 1912 et 1914 fut de contribuer à la préparation de la défense côtière. Les navires et les équipages du service de protection des pêches, la chaîne de stations radio sans fil côtières et les ressources d'autres ministères, comme par exemple les agents des douanes, leur étaient essentiels. En 1912, le NGC *Canada* et d'autres navires de protection des pêches commencèrent à mener des opérations de dragage de mines et d'arraisonnement à Halifax, en même temps que les exercices de mobilisation de la milice dans les forts, opérations qui ne seraient plus de simples exercices en août 1914.

Le Capitaine de frégate Walter Hose, le commandant du *Rainbow*, était un des officiers de la Royal Navy détaché au Canada qui, malgré l'avenir sombre de la MRC, décida d'y

rester et joua un rôle crucial dans sa survie. Il se souvient de cette période de l'histoire de la Marine canadienne comme d'une « période de famine crève-cœur ».

Le directeur du Service naval se rendit à Esquimalt au printemps 1912 ... Il semblait très déprimé et craignait beaucoup que le nouveau gouvernement ne donne suite à l'intention de révoquer la Loi du service naval, exprimée par M. Borden en période pré-électorale.

... Je lui dit que ce que j'avais lu me portait à croire qu'il serait difficile d'obtenir le soutien de la population pour une marine dans ce vaste pays. Je lui suggérai de s'inspirer de la Milice et de créer une marine populaire — une marine de réservistes volontaires, qui aurait des unités dans tout le pays. Sa réponse fut : « mon cher Hose, vous ne comprenez pas; c'est impossible ».¹⁴ [trad.]

Hose fit cependant tout son possible pour encourager un groupe de jeunes gens qui voulaient établir une unité navale de volontaires à Victoria. Leur effort bien organisé parvint à convaincre sir Richard McBride, le premier ministre conservateur de la Colombie-Britannique, et à faire des adeptes pour une force de volontaires dans d'autres villes notamment à Vancouver, où une unité était en train de se former, et à Toronto. Ce lobbying convainquit Borden, qui passa outre les protestations des membres canadiens français de son gouvernement et évita le piège politique que représentait la mise en œuvre de loi de Laurier; il créa la Réserve navale royale des volontaires du Canada (RNRVC) par un décret distinct en mai 1914, même si elle prévoyait la même chose, pour trois ans de service, que la force des volontaires de la *Loi du service naval*.

Les volontaires entrèrent en service actif pratiquement dès leur reconnaissance officielle. Au début de 1914, le gouvernement Borden accepta que le Canada fasse respecter l'interdiction de la chasse aux phoques dans la mer de Behring qui résultait d'un accord entre la Grande-Bretagne et les États-Unis et dans lequel le Canada était fortement concerné. Le *Rainbow* était le seul navire canadien ou britannique disponible sur la côte Ouest et son équipage fut complété par un détachement de la Royal Navy, un autre du *Niobe* et par des volontaires de Victoria et de Vancouver. Le *Rainbow* n'arriva jamais dans la mer de Behring. Le 20 juillet, Hose reçut l'ordre d'Ottawa de se rendre à Vancouver, où le navire japonais

Le NCSM *Rainbow* surveille le *SS Komagata Maru* à Vancouver, en juillet 1914.



Archives municipales de Vancouver, LGN 1031.1, photo de W. J. Moore



Komagata Maru était immobilisé depuis deux mois. À son bord se trouvaient 400 Indiens Sikh qui, à titre de sujets britanniques, demandaient à entrer au Canada comme immigrants et refusaient d'être rejetés par les lois canadiennes. La police, qui avait essayé de monter à bord, avait dû se retirer sous une pluie de morceaux de charbon lancés par les passagers. Toutefois, lorsqu'ils virent le croiseur, les Indiens acceptèrent de partir, et le *Rainbow* les escorta au-delà des eaux canadiennes.

Le croiseur retourna à Esquimalt pour terminer les préparatifs de sa mission dans la mer de Behring, mais moins d'une semaine plus tard, le 29 juillet 1914, la Grande-Bretagne avertit le Canada par télégramme qu'elle craignait une guerre avec l'Allemagne et l'Empire austro-hongrois. Les préparatifs frénétiques qui suivirent en réponse à des rumeurs, presque toutes fausses, que des croiseurs allemands se dirigeaient vers les deux côtes canadiennes faisaient penser à une comédie « tarte à la crème ». Cette activité courageuse aurait même pu être tragique. Le 2 août, le *Rainbow* partit, à la demande de l'Amirauté, protéger le HMS *Shearwater*, qui remontait vers le nord depuis les eaux mexicaines où un navire de guerre allemand mieux armé et plus rapide était censé se trouver. S'il avait rencontré ce navire allemand, le *Rainbow* n'aurait eu aucune chance de s'en tirer.

Ce qu'il faut retenir c'est que la Marine canadienne fut rapidement capable de prendre des mesures pour protéger ses côtes, particulièrement les bases d'Halifax et d'Esquimalt dont les navires britanniques et alliés avaient besoin pour protéger les navires marchands en mer. Le *Rainbow* sur la côte Ouest et, après seulement quelques semaines de recrutement, le *Niobe* sur la côte Est furent en mesure de jouer leur rôle dans la défense de la navigation commerciale. C'était toute une réalisation pour ce nouveau service qui avait en quelque sorte été abandonné par le gouvernement dans les mois suivant sa création.

Notes

1. *Notes of the Proceedings of Conference at the Admiralty on Monday, 9 August 1909, Between Representatives of the Admiralty and of the Dominion of Canada* (Laurier Papers, BAC).
2. Transcription d'une interview du Contre-amiral V-G Brodeur (DHP).
3. Brodeur à Lord Grey, 16 mars 1911 (Brodeur Papers, BAC).
4. Contre-amiral Walter Hose, *The Early Years of the Royal Canadian Navy*, 19 février 1960 (DHP).

Recherche et développement maritimes jusqu'à la fin de la Première Guerre mondiale

Harold Merklinger

Avant la Première Guerre mondiale, il y avait relativement peu d'organismes de recherche et de développement scientifiques au Canada. Les nombreuses contributions canadiennes aux sciences maritimes et navales de cette époque furent donc faites par des gens travaillant dans le commerce ou dans d'autres pays. C'est notamment le cas de Simon Newcomb (1835–1909), né au Canada, mais qui était amiral dans la Marine américaine au moment de son décès et qui est peut-être le scientifique américain le mieux connu de son époque. Il simplifia les tables astronomiques des éphémérides nautiques qui étaient essentiels aux calculs de la navigation maritime avant l'ère informatique.

Mieux connu des Canadiens est Alexander Graham Bell (1847–1922) qui, entre autres réalisations, forma l'Aerial Experiment Association à Baddeck (Nouvelle-Écosse) avec Frederick W. (Casey) Baldwin et J. A. D. McCurdy. Leurs travaux en dynamique des fluides leur permirent de réaliser le premier vol d'un appareil plus lourd que l'air dans l'Empire britannique (le 23 février 1909), mais aussi un hydroptère qu'ils proposèrent (sans succès) comme chasseur de sous-marins pendant la guerre.

Wallace R. Turnbull (1870–1954), de Rothesay (Nouveau-Brunswick), construisit en 1902 le premier tunnel aérodynamique au Canada. Plus tard, en 1927, il inventa l'hélice à pas variable qui fut adoptée sur les navires et sur les avions. Reginald Fessenden (1866–1932), d'East Bolton (Québec), fit des travaux préliminaires sur la modulation à fréquence vocale d'ondes radio à monofréquence, travaux qui débouchèrent sur la création de la radio à multiples canaux simultanés que nous connaissons de nos jours. La veille de Noël 1906, il fit la première diffusion publique à la radio. En 1914, il démontra la première application pratique de ce qui deviendrait le « sonar actif ». Ses travaux visaient à détecter les icebergs, mais lui permirent de détecter le fond marin, et son invention permit de créer le sondeur à ultrasons. Pendant la guerre, il mit au point un système acoustique de détection des tirs d'artillerie et poussa ses travaux sur le sonar pour les sous-marins britanniques.

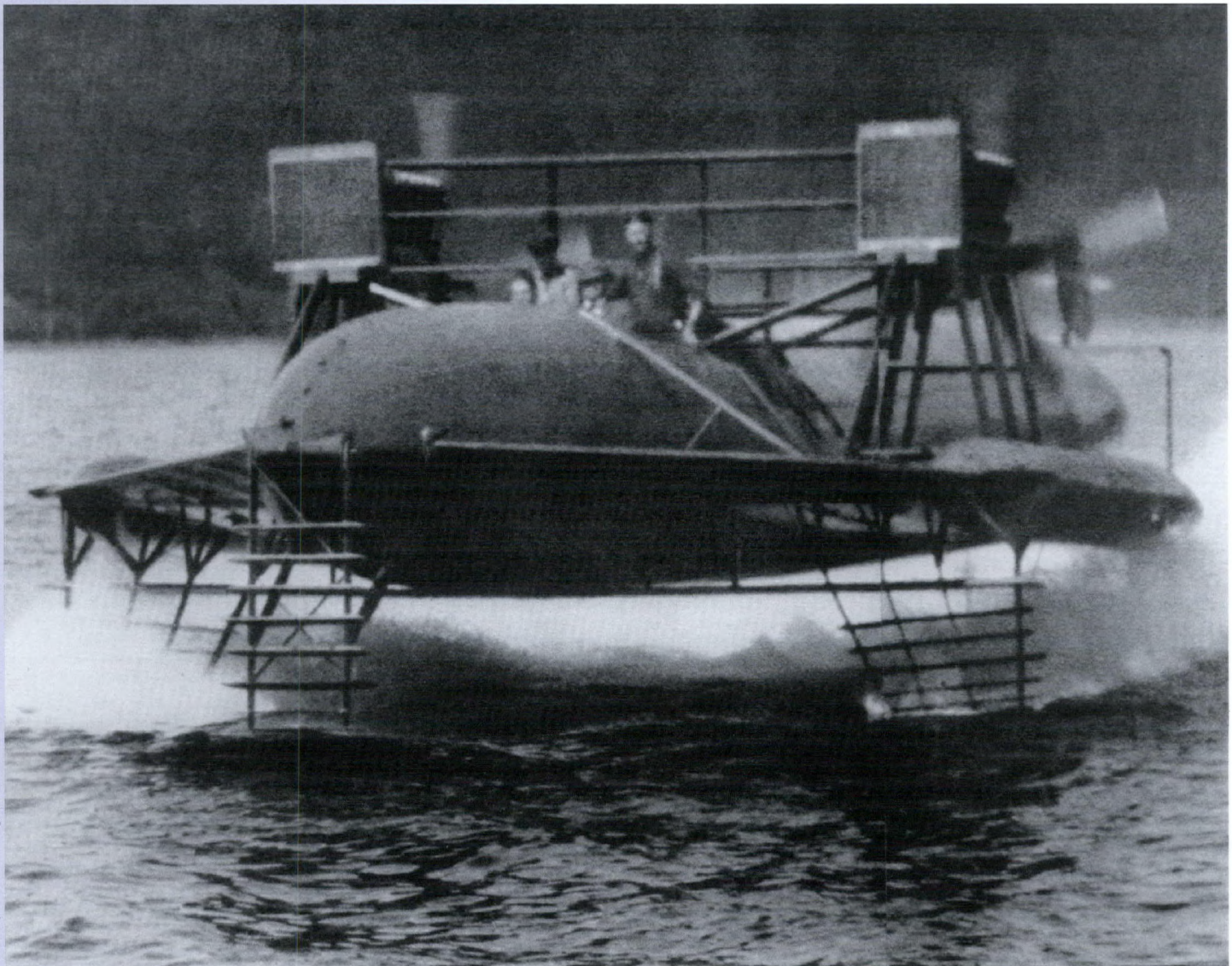
Après le passage de la *Loi du service naval* en 1910, la Marine prit en charge la recherche hydrographique. L'acquisition du *NGC Acadia* en 1913 permit de faire des levés hydrographiques dans les eaux envahies par les glaces, et l'*Acadia* fut immédiatement déployé



dans le détroit d'Hudson. La MRC cofinança l'expédition de Vilhjalmur Stefansson dans l'Arctique occidental sur le NGC *Karluk* en 1913. En cinq ans, il cartographia le Grand Nord canadien. En 1915, le Ministère entreprit le premier levé hydrographique de la côte Est, sous la direction du scientifique Johan Hjort et du commandant de l'*Acadia*, F. Anderson. Le rapport du Service naval sur la caractérisation de la structure des eaux de la côte Est devint l'étude de référence en recherche biologique et océanographique canadienne.

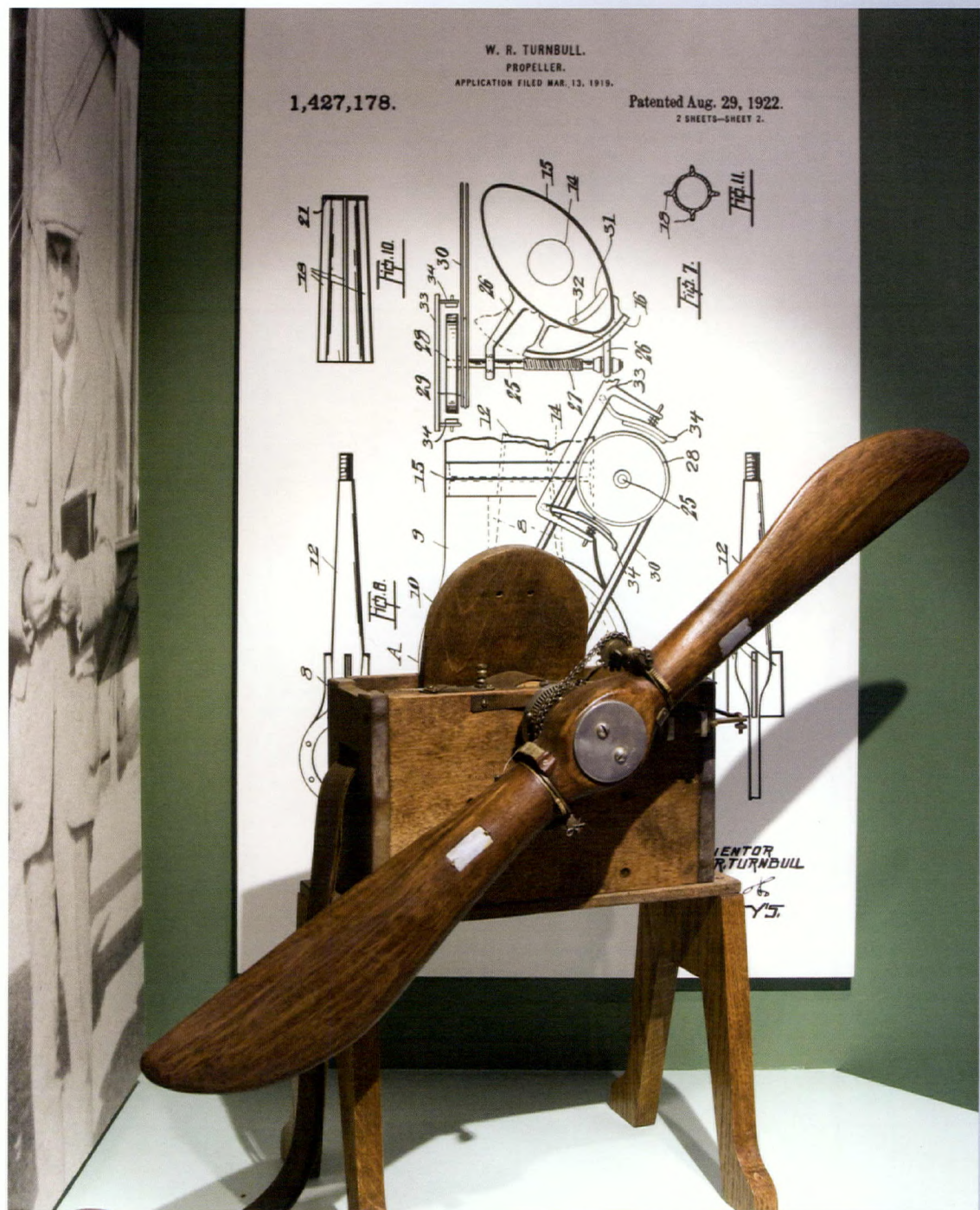
Et pourtant, il ne restait au Canada aucune structure organisée pour utiliser les recherches scientifiques et techniques en planification de la défense. Pendant la guerre, le gouvernement britannique avait recommandé la mise en place au Canada de comités de recherche scientifique chargés d'orienter les ressources techniques vers l'industrie et la défense. Finalement, en 1916, le gouvernement créa un organisme qui deviendrait plus

L'« hydrodome » de Bell, le HD-4, à pleine vitesse sur le lac Bras d'Or, au Cap-Breton.



Photothèque National Geographic, collection Bell

tard le Conseil national de recherches du Canada (CNRC). Ce dernier ne commencerait à faire de recherches qu'en 1925, mais sa création donnait au pays une capacité scientifique, technique et industrielle qui serait bien nécessaire à l'avenir.



L'hélice à pas variable est une des inventions de Wallace R. Turnbull qui a des applications pour la marine.

La Marine royale du Canada et la Première Guerre mondiale



William Johnston

En ce qui concerne la coopération du Canada en matière de défense navale pendant la guerre, l'Amirauté m'informe qu'elle ne pense pas que le Canada puisse maintenant faire quoi que ce soit d'utile, car la construction de navires de guerre prend trop longtemps. Elle nous conseille donc de concentrer nos efforts sur l'Armée. [trad.]

— SIR GEORGE PERLEY, HAUT-COMMISSAIRE PAR
INTÉRIM EN GRANDE-BRETAGNE AU PREMIER
MINISTRE SIR ROBERT BORDEN, 10 OCTOBRE
1914, DOCUMENTS RELATIFS AUX RELATIONS
EXTÉRIEURES DU CANADA, 1909-1918

Lorsque le gouvernement du Canada apprit, par l'intermédiaire du haut commissaire en Grande-Bretagne, que le gouvernement britannique jugeait la Marine royale du Canada « inutile » à l'effort de guerre de l'Empire, la Première Guerre mondiale faisait déjà rage depuis deux mois. Aussi décevante qu'elle ait pu être cette réponse pour les officiers du Quartier général du Service naval (QGSN) à Ottawa, elle traduisait la politique



Peter Rindlisbacher, *HMCS Niobe at Daybreak* (le NCSM *Niobe* gagnant la mer à l'aube).

navale — ou le manque de politique navale — du gouvernement Borden d'avant guerre. Le télégramme de Perley indiquait clairement qu'un bon nombre des décisions de base qui seraient prises au sujet de la défense navale du Canada pendant la guerre seraient prises par l'Amirauté et non par Ottawa. Pendant la guerre, les conseils donnés par Londres en matière de forces navales étaient souvent déçus et l'aide promise se matérialisait rarement. Malgré cela, le gouvernement Borden n'osa jamais aller à l'encontre de la politique de Londres, ni mettre en place un plan proposé par les professionnels, mieux informés, du QGSN. Comme le souhaitait Londres, le Canada recruta le Corps expéditionnaire canadien, composé de quatre divisions, et l'envoya sur les champs de bataille de France et de Belgique; ce corps expéditionnaire se fit une réputation bien méritée de formation choc de l'Empire britannique, mais le gouvernement Borden ne se décida jamais à donner à la Marine canadienne les ressources dont elle avait besoin pour s'acquitter de ses obligations de temps de guerre. Par conséquent, il revint à ce qui restait du Service naval de Laurier la tâche de protéger les intérêts maritimes du Canada avec une collection hétéroclite de navires civils réquisitionnés, de chalutiers et de harenguiers construits pendant la guerre et, vers la fin de la guerre, une poignée de bateaux à moteur et d'hydravions armés en équipage par des Américains.

Voyant que la Grande-Bretagne allait déclarer la guerre à l'Allemagne, ce qu'elle fit le 4 août 1914, la Marine royale du Canada avait fait entrer son plus grand navire de guerre,

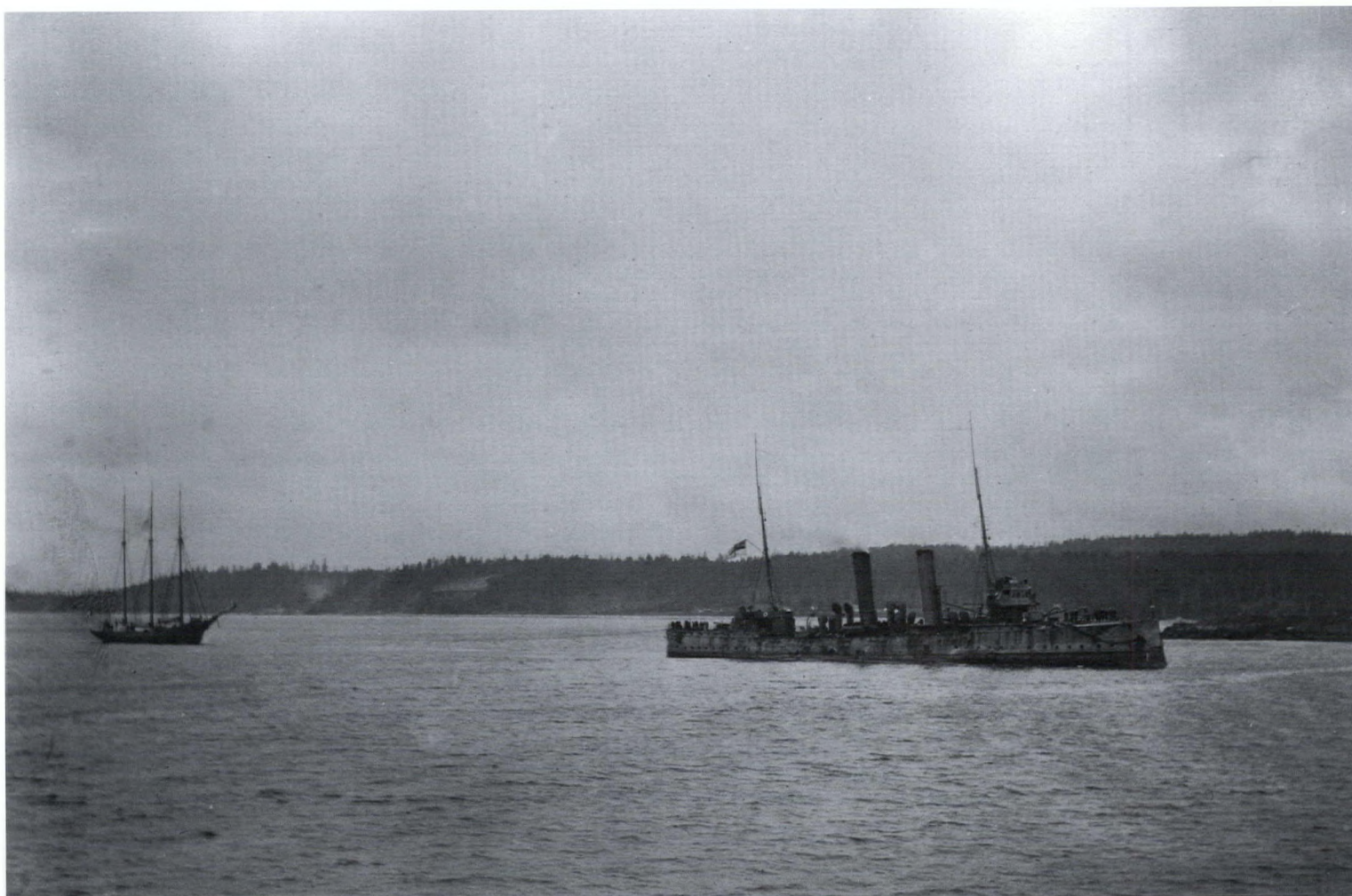


le croiseur *Niobe*, en cale sèche à Halifax afin de l'équiper pour combattre; il n'en sortit qu'au début de septembre et dut alors partir faire des essais en mer. Pendant ce temps, l'autre Navire canadien de Sa Majesté, le *Rainbow*, qui était basé à Esquimalt sur la côte du Pacifique, avait déjà pris la mer. En effet, conformément à la *Loi du service naval*, les deux croiseurs, malgré leur vétusté, avaient été mis à la disposition de l'Amirauté britannique, pour être utilisés par la RN, lorsque la guerre fut déclarée. Les seules fonctions qui restaient à la Marine étaient donc des fonctions de surveillance dans les ports du pays, car les équipages civils des navires du gouvernement faisaient l'essentiel du travail. À Halifax, par exemple, la Marine du temps de guerre avait les fonctions suivantes : bloquer l'entrée du port par le passage de l'Est derrière l'île MacNab, placer les filets anti-sous-marins, préparer le dragage de mines et la pose de bouées dans le chenal pour la guerre, mettre en place un service d'arraisonnement, contrôler la station de radio sans fil de Camperdown, transporter le personnel préposé à la censure et les détachements de la Milice dans les autres stations radio de la côte et contrôler le trafic dans le port. Le 12 août, le capitaine du port informa le directeur Service naval, le Contre-amiral Charles E. Kingsmill, que : « tous les travaux du plan de défense révisé ont été faits, sauf le balisage du chenal pour la guerre »; quant à la préparation du *Niobe* à prendre la mer, elle était jugée « satisfaisante ».¹

Le plus grand navire de guerre de la MRC étant immobilisé en cale sèche à Halifax, la première croisière opérationnelle de la guerre eut lieu sur la côte Ouest. Le commandant du *Rainbow*, le Capitaine de frégate Walter Hose, avaient reçu l'ordre le 1^{er} août de préparer son croiseur à entrer en service actif parce que l'escadre de Chine de l'Amiral Maximilian von Spee, qui comprenait les croiseurs lourds *Scharnhorst* et *Gneisenau*, avait quitté l'Extrême-Orient en direction du Pacifique Est. Effectivement, l'Amirauté signala le 2 août que le croiseur allemand *Leipzig* avait quitté le port mexicain de Mazatlan le matin du 30 juillet, et le *Rainbow* reçut l'ordre de partir immédiatement vers le sud afin de protéger les routes commerciales situées au nord de l'équateur. Malgré les craintes que lui inspiraient les obus désuets que transportait le *Rainbow* pour ses deux canons de six pouces et le grand nombre de réservistes (de la Réserve navale royale des volontaires du Canada) qui se trouvaient à bord, Hose choisit sa route le 5 août après avoir reçu d'Ottawa la directive de protéger les bâtiments britanniques *Algerine* et *Shearwater* qui étaient partis de San Diego (Californie).

Le croiseur canadien arriva à San Francisco le matin du 7 août avec l'intention de prendre du charbon. Mais les autorités américaines firent respecter à la lettre la proclamation de neutralité du président américain Woodrow Wilson; le *Rainbow* ne put donc embarquer qu'une cinquantaine de tonnes. Son rayon d'action ainsi diminuée, le Capitaine de frégate Hose décida de patrouiller au large de San Francisco.

Il me semblait qu'il était de mon devoir, puisque nous étions apparemment très près de l'ennemi, d'essayer d'entrer en contact avec lui sans tarder. Je suis donc parti à minuit et j'ai fait route, dans la brume, jusqu'à un point situé à la limite des trois milles, à 15 milles au sud de San Francisco et de là, j'ai fait route vers le sud tout l'avant-midi, car le temps était successivement clair et brumeux.²



BAC, CN-6366

Le *Rainbow* rentre à Esquimalt avec la goélette allemande capturée *Leonor*, mai 1916.

Le *Rainbow* continua donc ses patrouilles au large du port californien sans jamais voir l'ennemi et, le matin du 10 septembre, dut repartir pour Esquimalt en raison du manque de charbon. Ce fut un heureux hasard car le *Leipzig* — dont les 10 canons de 4,1 pouces avaient une bien plus grande portée que les canons de six pouces désuets du *Rainbow* — arriva près de San Francisco le 11 août et resta dans les eaux du Nord de la Californie jusqu'à son départ vers le sud le 18. Le croiseur canadien ne vit jamais l'ennemi allemand de plus près.

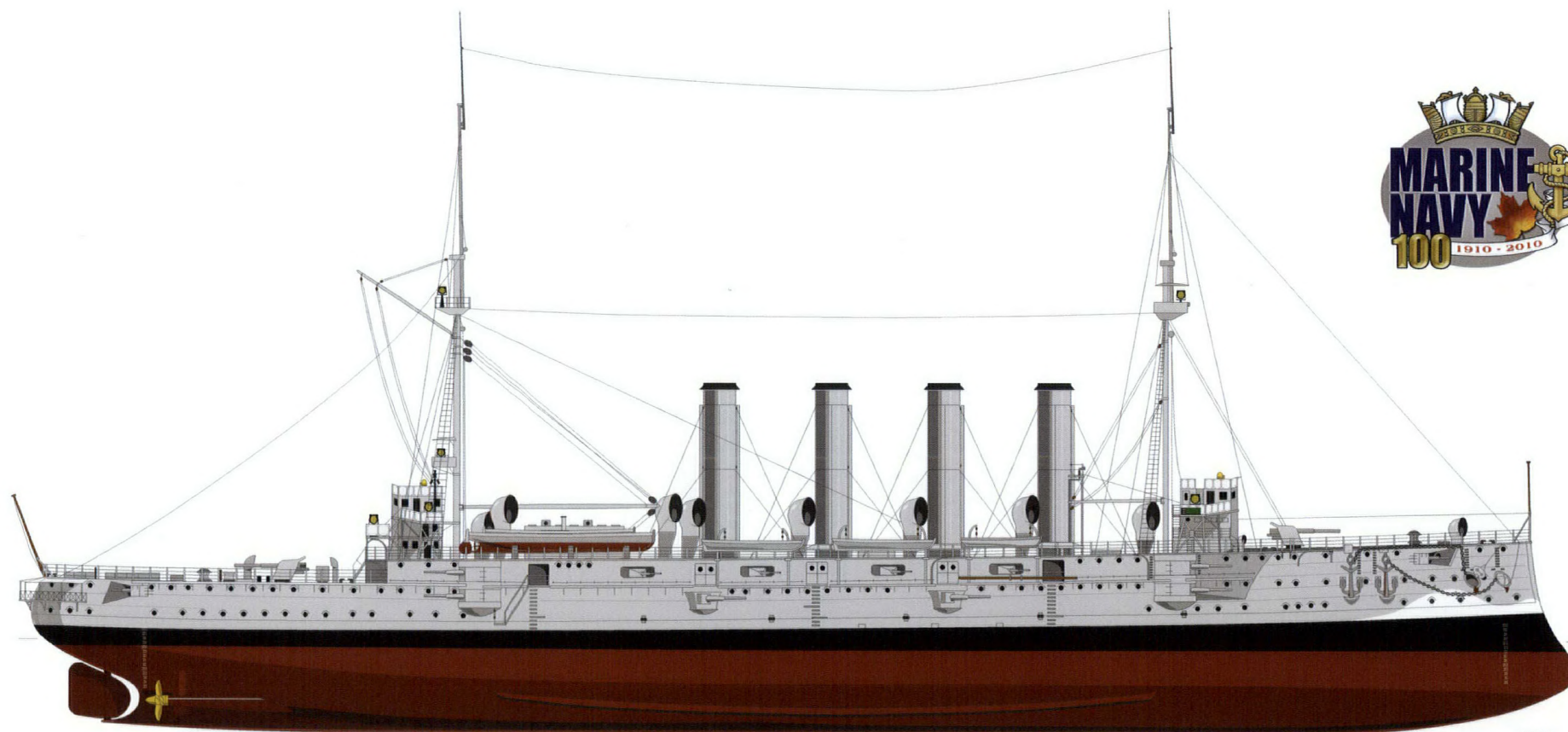
Pendant ce temps, la peur des raids ennemis sur la côte relativement peu défendue de la Colombie-Britannique conduisit le gouvernement de cette province à acheter clandestinement deux sous-marins dans un chantier naval de Seattle (Washington). Mis en service sous le nom de *CC1* et *CC2*, ces deux bateaux étaient armés en équipage par des réservistes canadiens et une poignée de professionnels expérimentés. Cependant, le temps que ces sous-marins deviennent opérationnels, la menace allemande sur la côte Ouest s'était pratiquement dissipée. L'Amiral von Spee avait concentré ses deux croiseurs lourds et ses trois croiseurs légers à l'ouest de l'Amérique du Sud et vainquit facilement l'escadre britannique — deux croiseurs cuirassés vétustes, un croiseur léger et un croiseur marchand armé — du Contre-amiral Sir Christopher Craddock qui avait été envoyée pour l'attaquer. La bataille de Coronel, livrée le soir du 1^{er} novembre 1914 au large des côtes du Chili, se termina par la destruction



de deux croiseurs lourds britanniques. Dans l'histoire canadienne, on se souvient de cette bataille navale parce que les quatre aspirants de marine canadiens qui venaient d'embarquer sur le navire-amiral de Craddock, et qui périrent avec le reste de l'équipage britannique, furent les premières victimes de guerre de la MRC. Cette escadre allemande victorieuse fut par la suite interceptée et coulée par une puissante force britannique, qui comprenait les croiseurs cuirassés *Invincible* et *Inflexible*, au large des îles Malouines le 8 décembre. Après cette victoire britannique dans l'Atlantique sud, le seul danger pour la côte Ouest venait des navires marchands allemands dans les ports neutres, s'ils étaient équipés pour le raid. Or, malgré son âge, le *Rainbow* était tout de même plus rapide que la grande majorité des navires de commerce et suffisamment armé pour les mettre à la raison s'il le fallait.

Sur la côte atlantique, la MRC craignait surtout une attaque par les navires marchands allemands qui se trouvaient dans les ports de la côte Est américaine. Comme on l'a vu plus tôt, le *Niobe* était en train d'être équipé pour prendre la mer lorsque la guerre fut déclarée le 4 août. Ce croiseur désuet devait rejoindre l'escadre de l'Amérique du Nord et des Antilles de la RN et surveiller les routes commerciales de l'Atlantique Nord occidental, particulièrement celles qui menaient à New York, puisque plusieurs paquebots allemands qui avaient été équipés en croiseur auxiliaire risquaient de les emprunter. Dès sa sortie de la cale sèche, le *Niobe* était prêt à faire sa croisière d'endurance; il ne restait plus qu'à l'armer en équipage. Or, l'*Algerine* et le *Shearwater* avaient été désarmés à Esquimalt et leur équipage se trouvait libre. Le commandant de l'*Algerine*, le Capitaine Robert Corbett, prit le commandement du *Niobe*, sur lequel furent transférés 16 officiers et 194 matelots de la RN. Vingt-huit officiers et 360 matelots de la MRC et de la Réserve navale royale des volontaires du Canada se joignirent à eux. Pour compléter l'équipage, le gouvernement de Terre-Neuve affecta un officier et 106 matelots de la division de Terre-Neuve de la Réserve navale royale sur le navire. Le *Niobe* prit rapidement sa place parmi les croiseurs britanniques qui patrouillaient à tour de rôle la côte américaine, et il s'acquitta de sa mission d'octobre 1914 à juillet 1915. Son second, le Capitaine de frégate C. E. Aglionby, de la MRC, relata en 1944 que le *Niobe* faisait partie de « l'escadre britannique qui bloquait le port de New York, où se trouvaient trente-huit navires allemands, dont quelques paquebots rapides, capables de détruire les navires de commerce s'ils parvenaient à s'échapper. »

Nous arraisonnions et fouillions tous les navires qui quittaient le port et, dans les premiers temps, nous avons pris de nombreux réservistes allemands qui essayaient de rentrer en Allemagne sur des navires neutres ... Nous étions obligés de laisser passer beaucoup de choses qui, nous le savions, seraient utilisées en Allemagne contre nos hommes. Je me souviens particulièrement d'un grand voilier qui faisait route vers Hambourg. Il transportait du coton, mais comme ce n'était pas de la contrebande, nous avons dû le laisser partir. C'était un travail très monotone, surtout au bout de quelques semaines, car nous devons parcourir le secteur, en zigzaguant sans cesse, à cause de la possibilité d'attaques par des sous-marins. Au bout de quelques semaines, nous avons dû nous éloigner de la côte, car des sympathisants allemands s'étaient plaints à la presse que nous étions à la porte de l'oncle Sam et que nous empêchions les gens d'entrer et de sortir. Les marins américains étaient



©XG01

Illustration par Karl Gagnon

Croiseur protégé / Protected Cruiser
Classe DIADEM Class

N.C.S.M. NIOBE (I)

1915

(ex H.M.S. NIOBE)

Lancé le 20 février 1897. Construit par Vickers, Barrow.

06 septembre 1910 - 06 septembre 1915

Dimensions: 141 m x 21 m x 7,8 m

Déplacement: 11 000 tonnes Vitesse: 21 noeuds Équipage: 677
Armement: 16 x I - 152 mm; 12 x I - 12 livres; 5 x I - 3 livres; 2 - TLT de 458 mm.

0 5 10 m

H.M.C.S. NIOBE (I)

1915

(ex H.M.S. NIOBE)

Launched 20 February 1897. Built by Vickers, Barrow.

06 September 1910 - 06 September 1915

Dimensions: 141 m x 21 m x 7.8 m

Displacement: 11,000 tons Speed: 21 knots Crew: 677
Armament: 16 x I - 152-mm; 12 x I - 12-pound; 5 x I - 3-pound; 2 - 458-mm TT.

aimables à notre endroit et quand leurs navires passaient près de nous, ils nous saluaient et jouaient des airs anglais.³

En septembre 1915, il était évident que le croiseur se détériorait; il fut donc retiré des opérations, mais il fut remis en service comme bâtiment-base à Halifax, où il passa le reste de la guerre. Il servit aussi de bâtiment-base aux navires affectés à des missions de patrouille et de bureau aux officiers d'état-major du Service naval canadien employés à Halifax. Les nouvelles fonctions du *Niobe* traduisaient l'évolution de la guerre de course de l'Allemagne. En effet, celle-ci avait adopté un nouveau mode d'attaque des navires marchands : les sous-marins. Après l'annihilation de l'escadre du Pacifique de von Spee aux îles Malouines et le manque de résultats des attaquants de surface pendant les premiers mois de la guerre, l'*Admiralstab* allemand lança une lutte sous-marine sans restriction contre le commerce maritime le 1^{er} février 1915.

Malgré le petit nombre de sous-marins qui pouvaient opérer en même temps dans les eaux britanniques — en moyenne quatre au début de 1915, dont deux seulement étaient susceptibles d'être sur place à l'ouest des îles Britanniques — les résultats obtenus par les sous-mariniers allemands compensèrent largement leur petit nombre. Pendant les sept premiers mois de la campagne, les sous-marins coulèrent 470 navires, soit 787 000 tonnes, dont le grand paquebot britannique *Lusitania* le 7 mai 1915. Face aux succès des sous-marins dans les eaux britanniques, les services de renseignement de l'Amirauté mirent en garde le Quartier général du Service naval contre des agents allemands situés aux États-Unis qui essaieraient d'établir des bases d'approvisionnement pour les sous-marins sur les côtes isolées de Terre-Neuve et du Canada. À la fin juin, le chef d'état-major de la Marine, le Capitaine de frégate R. M. Stephens, proposa d'envoyer dix patrouilleurs surveiller les eaux du golfe du Saint-Laurent et la côte de la Nouvelle-Écosse entre Halifax, le cap Race et le détroit de Belle-Isle. Les cinq patrouilleurs auxiliaires disponibles — les NCSM *Canada*, *Margaret*, *Sable I*, *Premier* et *Tuna* — étaient représentatifs des navires de guerre que la MRC allait employer pendant la guerre. Deux étaient des patrouilleurs de pêche qui avaient au moins été construits selon les spécifications navales, mais le *Premier* et le *Sable I* étaient des navires civils affrétés par la Marine. En revanche, le *Tuna* était un yacht à turbine américain, qui avait été acheté par un riche playboy montréalais, J. K. L. Ross, et offert à la MRC. Ross acheta plus tard un autre yacht à turbine, plus grand, aux États-Unis, qui fut mis en service sous le nom de Navire canadien de Sa Majesté *Grilse*. Il était armé de deux canons de 12 livres et d'un tube lance torpilles, et le QGSN vit tout de suite les possibilités que ce bâtiment représentait. La MRC l'employa donc comme unité offensive principale près des routes de navigation du Golfe. Deux autres grands yachts américains, équipés de machines alternatives, furent achetés et mis en service à la mi-août sous le nom de NCSM *Stadacona* et NCSM *Hochelaga*.

Kingsmill, chargé de mettre en place la force de patrouille du Golfe, décida judicieusement d'en faire un commandement séparé de celui d'Halifax. Craignant que les Britanniques n'essaient de prendre le contrôle des opérations dans le Golfe sans se soucier des besoins et des priorités du Canada, le directeur du Service naval voulait que la patrouille reste exclusivement sous le contrôle du QGSN et il en donna le commandement à un officier basé

à Sydney, qui relevait directement d'Ottawa. Le travail de la flottille du golfe commença à la mi-juillet avec le *Margaret* et le *Sable* chargés de surveiller le détroit de Cabot et les bateaux à moteur civils affrétés par la Marine pour patrouiller la côte. Le commandement de la patrouille fut confié au Capitaine de vaisseau F. F. C. Pasco, un officier qui avait servi dans la RN en Australie. Ayant été rejeté par l'armée australienne à cause de son âge, Pasco accepta allègrement de commander la patrouille du golfe et il arriva à Sydney le 5 septembre 1915. Selon un jeune officier de la MRC qui servait sous ses ordres, Pasco était : « un vieux grincheux, qui aimait prendre les gens en faute ... Pour nous cela voulait dire qu'il n'y avait que le service qui comptait et qu'il fallait respecter à la lettre la soi-disant bible navale, les Ordonnances et règlements royaux. »⁴

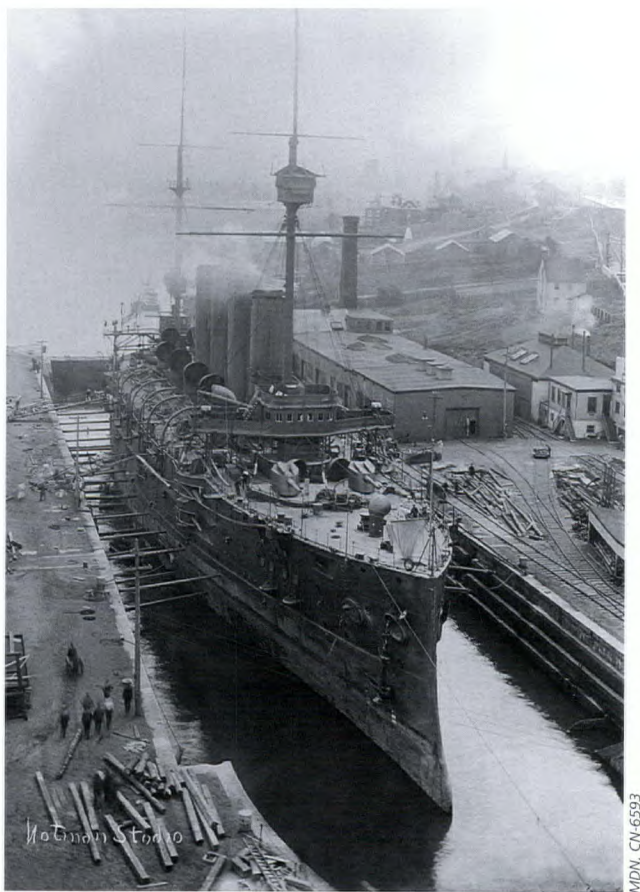
La petite force qui attendait Pasco à Sydney n'inspirait guère confiance. Les bateaux civils que la MRC avait chargé de surveiller les nombreuses baies et les nombreux passages de la côte du golfe du Saint-Laurent permettaient au moins d'assurer une présence dans le secteur et de vérifier les nombreuses rumeurs et fausses alertes données par des civils inquiets qui croyaient avoir aperçu l'ennemi. Les équipages étaient largement composés de membres de la Réserve navale royale des volontaires du Canada, mais des officiers et des officiers mariniers de la RN et de la Réserve de la RN donnaient à la flottille une certaine

expérience navale et encadraient les recrues. Même si c'était une force de fortune, cette patrouille ne put obtenir de meilleurs navires de guerre pendant toute la guerre, malgré les efforts du QGSN.

Les sous-marins allemands n'avaient pas encore traversé l'Atlantique en 1915, mais l'augmentation du volume des approvisionnements de guerre canadiens qui étaient transportés en Europe laissait supposer que ce n'était qu'une question de temps. Par conséquent, au début de mars 1916, le QGSN demanda à l'Amirauté quelles mesures elle recommanderait pour les patrouilles navales de 1916 et aussi quelles formes d'assistance elle pourrait offrir. En réponse à ces questions, Londres ne recommanda aucune nouvelle mesure par rapport à 1915 et laissa entendre qu'il ne fallait attendre aucune aide. Comprenant que « si la Grande-Bretagne n'était pas en mesure de fournir des navires à présent, elle ne serait probablement jamais en mesure de le faire »,⁵ Kingsmill suggéra de bâtir des destroyers pour la MRC au chantier Canadian Vickers de Montréal. À Ottawa, les politiciens et les bureaucrates savaient que le chantier montréalais avait assemblé des sous-marins de classe H pour le gouvernement britannique en 1915 et qu'il était en train de construire des vedettes pour la *Royal Navy*. Il faudrait donc passer le contrat au printemps 1916 pour que Vickers puisse construire les destroyers pour l'automne 1917.

La proposition de destroyers canadiens reçut un accueil favorable, mais lorsqu'elle arriva sur le bureau du chef d'état-major de la *Royal Navy*, celui-ci suggéra que la capacité de construction navale canadienne

serait peut-être mieux employée à la construction de navires marchands, opinion partagée par le ministre, sir Arthur Balfour. Or, sans l'approbation de l'Amirauté, le projet de Kingsmill



Le *Niobe* en cale sèche à Halifax, août 1914, équipé pour la guerre.



n'avait aucune chance de voir le jour. Élu avec une politique navale qui prévoyait le remplacement de la Marine proposée par Laurier par un soutien financier à la *Royal Navy*, le gouvernement Borden aurait eu besoin d'une directive claire de Londres pour donner suite à sa proposition de construire des navires de guerre de bonne taille. Et pourtant, les destroyers proposés auraient donné à la MRC une force navale efficace pour lutter contre les sous-marins allemands qui se rassemblèrent dans les eaux canadiennes pendant l'été 1918.

Pendant que la Marine s'employait à assembler sa force de patrouille de fortune pour protéger les routes de navigation de la côte Est, elle continuait à maintenir une présence navale dans le Pacifique, où le *Rainbow*, malgré sa désuétude, effectuait des patrouilles de reconnaissance contre la navigation allemande le long des côtes du Mexique et de l'Amérique centrale. Le croiseur canadien, encore commandé par Walter Hose, avait été choisi pour cette opération parce qu'il n'y avait pas d'autres navires britanniques pour le faire. Il passa donc le printemps 1916 à patrouiller la côte ouest du Mexique et de l'Amérique centrale et captura deux goélettes appartenant à l'Allemagne. Il arraisonna l'*Oregon*, alors sous pavillon américain, et s'en empara le 23 avril et il captura le *Leonor* le 2 mai. Le *Rainbow* rentra à Esquimalt avec ses prises le matin du 21.

Même si l'effort de guerre canadien se concentrait sur le Corps expéditionnaire, il y avait beaucoup de jeunes Canadiens qui préféraient servir dans la Marine que dans l'Armée. Au début de la guerre, le QGSN avait fait le nécessaire pour le transport de tous les officiers et de tous les hommes de la *Royal Navy Reserve* résidant au Canada qui désiraient retourner en Grande-Bretagne, et il avait aussi aidé l'Amirauté à enrôler des hommes directement dans la RN. Pendant toute l'année 1915, la MRC fut occupée à maintenir les équipages de ses deux croiseurs, puis à organiser et à armer en équipage une flotte de patrouille dans le golfe du Saint-Laurent; ce n'est donc qu'au début de 1916 que la question d'envoyer des marins outre-mer fut de nouveau soulevée. Intéressée, l'Amirauté accepta en février 1916 la proposition du ministre d'enrôler des Canadiens dans la patrouille auxiliaire de la Marine royale, au taux de solde britannique. Les recruteurs britanniques s'aperçurent rapidement que les Canadiens n'avaient aucun intérêt à entrer dans la RN, qui payait ses matelots 40 cents par jour, alors que la MRC payait 70 cents et le Corps expéditionnaire 1,10 \$ pour les mêmes qualifications. Ottawa offrit alors de recruter une division d'outre-mer de la Réserve navale royale des volontaires du Canada et de mettre les marins à la disposition de la RN. Cependant, en raison de l'expansion de la force de patrouille dans les deux dernières années de la guerre, un grand nombre de ces recrues restèrent au Canada. Par conséquent, bien qu'Ottawa ait eu au départ l'intention d'envoyer jusqu'à 5 000 Canadiens membres de la division d'outre-mer dans la RN, seulement quelque 1 700 d'entre eux traversèrent l'Atlantique et la majorité, 6 300 marins volontaires, restèrent dans les eaux canadiennes pendant la guerre.

Le QGSN souhaitait aider la RN en Europe, mais la menace d'une attaque sous-marine en Amérique du Nord se matérialisa par l'arrivée soudaine d'un cargo sous-marin allemand nom armé, le *U-Deutschland*, sur la côte des États-Unis en juillet 1916. La menace devint donc bien réelle pour les autorités navales britanniques et canadiennes, et le danger augmenta encore lorsque le sous-marin de combat *U-53* apparut près du bateau-phare de Nantucket, le 8 octobre, et coula quatre navires marchands, soit 15 355 tonnes, et le paquebot *Stephano*, immatriculé en Grande-Bretagne, qui faisait route d'Halifax à New York avec 146 passagers

à son bord. Dans les deux cas, les Allemands respectèrent les principes de la guerre : ils arrê-
tèrent le navire, examinèrent ses papiers et donnèrent le temps à l'équipage et aux passagers
d'embarquer dans les canots de sauvetage avant de couler le navire à l'aide de leurs canons, de
charges de sabordage ou de torpilles. Les destroyers américains qui se trouvaient sur place ne
purent rien faire d'autre que de repêcher les survivants, et pendant ce temps, le *U-53* avait
le champ libre pour procéder à ses attaques et repartir pour l'Allemagne tard dans la nuit.

La vulnérabilité des routes de navigation nord-américaines devint particulièrement
évidente trois semaines plus tard lorsque le *U-Deutschland* entreprit un autre voyage
commercial. La troisième traversée de l'Atlantique par un sous-marin allemand finit par

Les premiers marins canadiens
victimes de la guerre : les quatre
aspirants de marine embarqués sur le
HMS *Good Hope* qui périrent avec
le bâtiment à la bataille de Coronel,
le 1^{er} novembre 1914.



Équipe du patrimoine de la Marine canadienne



convaincre l'Amirauté qu'il était nécessaire de revoir ses conseils au sujet de la défense fournie par la MRC. Le 11 novembre 1916, Londres informa le gouvernement canadien qu'il faisait machine arrière. Cependant, outre la suggestion que la MRC devrait passer de 12 à 36 patrouilleurs, tout ce que les Britanniques offrirent comme aide fut de « prêter un officier rompu à la patrouille pour conseiller le gouvernement de Terre-Neuve et le gouvernement du Canada sur la façon d'acquérir des navires. »⁶ [trad.]

Les 36 patrouilleurs auxiliaires que recommandait Londres protégeraient bien les navires marchands dans les environs immédiats de Saint John ou d'Halifax pendant l'hiver mais ils ne seraient pas en mesure d'escorter les navires sur la route très fréquentée du golfe du Saint-Laurent pendant le reste de l'année, où Montréal redevenait le port principal de la côte atlantique du Canada. En outre, la MRC n'avait pas beaucoup de succès dans son acquisition de nouveaux patrouilleurs. Sur les deux navires d'État transféré par le Service hydrographique, le *Cartier* était capable d'une vitesse de 12 nœuds, ce qui était acceptable, mais l'*Acadia*, plus grand, n'était capable que de 8 nœuds. La Marine ne put leur ajouter que le *Laurentian* (355 tonnes, 11 nœuds) qu'elle avait acheté à la Canada Steamship Lines, et le *Lady Evelyn* (440 tonnes, 9 nœuds) qui avait été transféré du Service des postes au printemps. La Marine se tourna alors vers les États-Unis et acheta sept chalutiers construits en Nouvelle-Angleterre et les mit en service sous le nom de *PV I* à *PV VII*, même si leur faible vitesse, 8 nœuds, les destinait au dragage de mines plutôt qu'à la patrouille.

Malgré ces acquisitions, la MRC était encore loin des 36 patrouilleurs suggérés par l'Amirauté, et le Service naval s'adressa alors aux chantiers navals canadiens pour voir s'ils pourraient construire d'autres navires auxiliaires pour le service de patrouille. À la mi-février 1917, le gouvernement passa un contrat de construction avec deux chantiers navals canadiens — Polson Iron Works de Toronto et Vickers de Montréal — pour la construction de douze chalutiers à vapeur de 40 m et de 320 tonnes, six dans chaque chantier. Cette classe de bâtiments, la classe *Battle*, fut la première construite expressément pour la Marine royale du Canada. Pendant ce temps, l'Amirauté avait décidé de commander 36 chalutiers et 100 harenguiers en bois à différents chantiers navals canadiens. Tous ces bateaux devaient être capables de 9 ou 10 nœuds, les premiers seraient armés d'un seul canon de 12 livres et les derniers d'un seul canon de six livres. Cependant, la pénurie de main-d'œuvre et de matériaux retarda la construction, et la MRC ne commença à recevoir ses bateaux que vers la fin de 1917.

En février 1917, le haut commandement allemand décida de jouer son va-tout et déclara une guerre sous-marine sans restriction, au risque de faire entrer les États-Unis dans la guerre aux côtés des alliés. Ainsi, 500 navires, soit 1 million de tonnes, avaient été envoyés par le fond à la fin de mars et, en avril, les alliés perdirent 395 navires soit 800 933 tonnes, la plus grosse perte totale subie en un mois de cette guerre. Les flottes marchandes alliées ne pouvaient tout simplement pas supporter autant de pertes. Malgré les succès des sous-marins allemands, cette décision eut le résultat que craignait l'Allemagne, puisque les États-Unis lui déclarèrent la guerre le 6 avril 1917 et devint une puissance associée du côté allié. Désarmée par l'escalade des pertes, l'Amirauté envisagea une tactique qu'elle avait jusque-là refusé d'employer : les convois. Après plusieurs essais concluants, un système élaboré fut mis en place pendant l'été. Les premiers des convois nord-américains réguliers

À la fin de 1917, des chalutiers et des harenguiers construits à cet effet au Canada étaient prêts à se joindre aux patrouilles de la côte Est.



BAC, PA-167307

de la série HH (Homeward from Hampton Roads) partirent à quatre jours d'intervalle, à partir du 2 juillet. Les convois HN (Homeward from New York) se mirent en route le 14 juillet et partirent à intervalle de huit jours. Le 22 juin, le commandant en chef de la station de l'Amérique du Nord et des Antilles fut informé que l'Amirauté avait décidé d'élargir le système des convois aux ports canadiens. Le premier des convois HS (Homeward from Sydney), soit 17 navires marchands au total, partit de Sydney, au Cap-Breton, le 10 juillet et fut suivi d'autres convois à huit jours d'intervalle. Un convoi transporteur de troupes HX (Homeward from Halifax) partit pour la première fois le 21 août et comprenait les navires marchands partis de New York ou de Montréal qui étaient capables de maintenir une vitesse d'au moins 12,5 nœuds.

Le système des convois réussit peut-être à diminuer les pertes mais il contribua aussi à une des plus grandes catastrophes qu'ait connues le pays. Le matin du 6 décembre 1917, le SS *Imo*, chargé de ravitaillement d'urgence pour la Belgique, sortait du bassin de Bedford pour se rendre à New York, et le navire de munitions français *Mont-Blanc* entra dans le port pour y attendre le prochain convoi HX. Ce navire de 2 840 tonnes, avait été chargé de plus de 2 360 t d'acide picrique sec et liquide, de TNT et de fulmicoton par les agents maritimes de New York. En outre, des barils de benzène inflammable étaient entassés, trois ou quatre de haut, sur la plage avant et la plage arrière. L'*Imo* qui était parti en retard faisait route vers le sud à grande vitesse, du mauvais côté du chenal de navigation et heurta le navire français à un kilomètre au nord de l'arsenal. Quelques barils de benzène furent éventrés par le choc et prirent feu; l'équipage abandonna rapidement le navire en flammes et le laissa



dérivait vers la rive d'Halifax. Vingt minutes après la collision, des marins canadiens du *Niobe* se dirigèrent vers le *Mont-Blanc* pour éteindre le feu, mais le navire de munitions explosa. Ce fut la plus forte détonation d'explosifs artificiels jusque là.

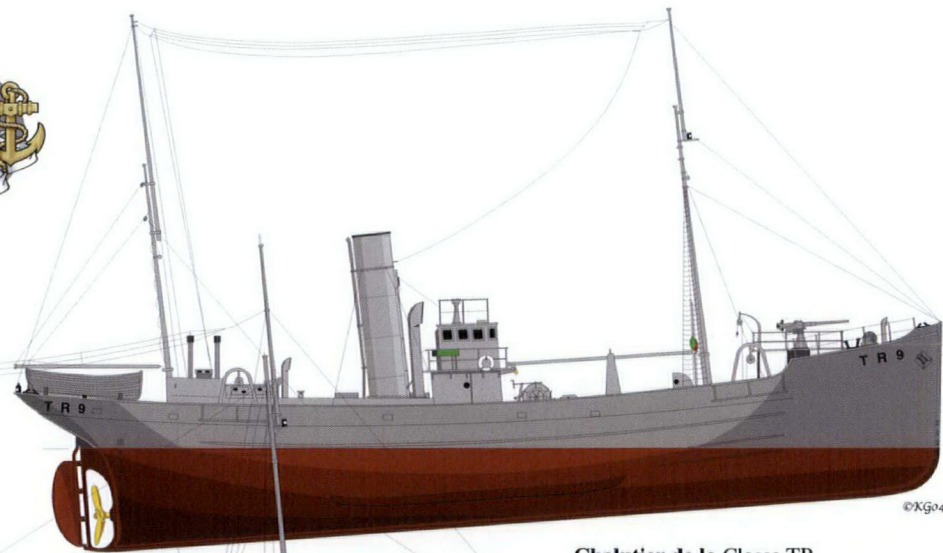
La déflagration tua quelque 1 600 personnes, la plupart sur le coup, et en blessa 9 000. Il faut savoir qu'un grand nombre des blessés l'avaient été par des éclats de verre projetés par l'explosion alors qu'ils regardaient le navire en flammes depuis leur fenêtre. Outre les morts et les blessés, 6 000 Haligoniens se retrouvèrent sans abri dans la partie nord de la ville, complètement dévastée. À 700 m vers le sud, l'arsenal fut lui aussi très touché. Pour la MRC, le plus grand impact de l'explosion d'Halifax fut le désir du public de blâmer les instances dirigeantes. Le QGSN savait parfaitement que l'explosion avait été causée par le chargement dangereux du *Mont-Blanc* à New York et par son arrivée à Halifax pour attendre le convoi, mais il fut déterminé que le gouvernement du Canada n'avait pas compétence pour faire enquête dans les affaires de l'Amirauté. Par conséquent, l'enquête publique présidée par le juge Arthur Drysdale ne put pas examiner les mouvements du navire français avant son arrivée à Halifax; la culpabilité de l'Amirauté ne fut donc même pas soulevée, et les actes des officiers de la MRC furent mis sous la loupe. Face à l'intense colère, bien compréhensible, des Haligoniens, et dans l'ignorance des circonstances réelles de la collision, l'enquête blâma le commandant et le pilote du *Mont-Blanc*, mais jugea aussi coupable de négligence l'enquêteur principal de la MRC pour ne pas avoir été suffisamment au courant des mouvements des navires dans le port.

Les conclusions de l'enquête du juge Drysdale furent un rude coup pour la Marine, mais au début de 1918, le QGSN avait un problème bien plus important : il devait planifier la saison de navigation sans un seul navire de lutte anti-sous-marin dans sa force de patrouille. En janvier, l'Amirauté avait évalué de façon réaliste l'étendue probable des attaques par les sous-marins allemands et les forces dont la MRC aurait besoin pour les combattre. Londres prévoyait qu'il y aurait en tout temps un ou deux sous-marins à longue portée près des côtes canadiennes et déclara qu'il faudrait six destroyers, six chalutiers rapides à canon de quatre pouces, 36 nouveaux chalutiers et 36 harenguiers pour lutter contre ces sous-marins, en plus de la force de patrouille existante de la MRC. Le télégramme de l'Amirauté assurait aussi à Ottawa que les navires de guerre les plus importants pour ce plan, les six destroyers et les six chalutiers rapides seraient fournis soient par la RN soient par la marine américaine. Fort de cette promesse d'aide de Londres, le QGSN se prépara à mettre en place son premier plan de défense adéquat de la guerre, mais l'Amirauté lui fit faux bond quelques semaines plus tard. À la mi-mars, l'Amirauté informa brusquement Ottawa que les chalutiers rapides promis n'arriveraient pas et que la question des six destroyers « s'ils deviennent nécessaires, serait examinée par le commandant de l'escadre de l'Amérique du Nord et des Antilles avec les autorités navales américaines. »⁷

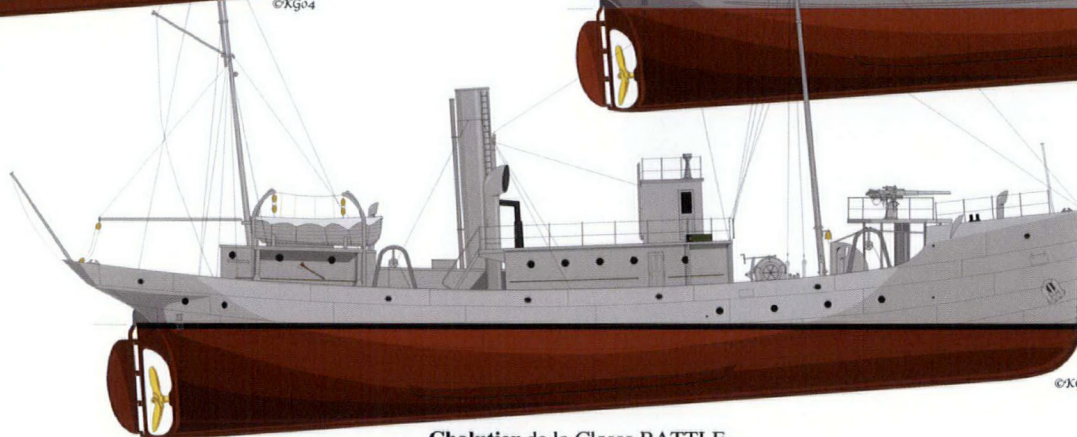
La Marine se retrouva encore dans la situation où elle devait défendre les routes de navigation du Canada avec des chalutiers, des harenguiers et des patrouilleurs auxiliaires mal armés et tous très lents. L'arrivée des chalutiers et des harenguiers de construction canadienne à Halifax et à Sydney en juin et en juillet 1918 donna finalement au commandant des patrouilles la possibilité de défendre les approches des deux ports où s'assemblaient les convois. Le Capitaine Hose, qui était à la tête de la force de patrouille de la côte Est depuis le mois



Chalutier de la Classe CD



Chalutier de la Classe TR



Chalutier de la Classe BATTLE
NCSM ST JULIEN
 1917

0 m 5 m 10 m

CD-27
 1917

Complété le 19 novembre 1917. Construit par Davie Shipbuilding Co. Ltée, Lauzon.
 19 novembre 1917 - février 1919

Dimensions: 28,7 m x 6,1 m x 3,1 m
 Déplacement: 99 tonnes Vitesse: 9 noeuds Équipage: 15
 Armement: 1 x I - 6 livres.

Lancé le 06 June 1917. Construit par Polson Iron Works Ltd., Toronto.
 13 novembre 1917 - 1920

Dimensions: 45,1 m x 7,2 m x 4,1 m
 Déplacement: 375 tonnes Vitesse: 10 noeuds Équipage: 17
 Armement: 1 x I - 12 livres.

TR-9
 1918

Complété le 16 mai 1918. Construit par Collingwood Shipbuilding Ltée, Collingwood.
 16 mai 1918 - février 1919

Dimensions: 40,9 m x 7,2 m x 4,1 m
 Déplacement: 360 tonnes Vitesse: 10 noeuds Équipage: 10
 Armement: 1 x I - 12 livres.

Illustrations par Karl Gagnon



d'août 1917, fut donc obligé de dresser un autre plan de défense au début juin. La Marine n'aurait pas les 12 destroyers et chalutiers rapides sur lesquels comptaient Hose et Kingsmill en mars, mais quelques renforts étaient arrivés de la Marine américaine sous la forme de six chasseurs de sous-marins — bateaux à moteur armés de grenades sous-marines — et de deux très vieux torpilleurs. La menace pour la côte Est du Canada se précisa lorsque le premier sous-marin ennemi, le *U-151*, commença à couler des navires marchands au large des États-Unis à la fin mai et en juin. À la mi-juillet un autre sous-marin croiseur allemand, le *U-156*, avait été repéré faisant route vers New York, où il posa des mines dans les approches du port. Le 19 juillet, le USS *San Diego*, un croiseur cuirassé de 12 440 tonnes, coula après avoir heurté une des mines posées près de Long Island; six marins périrent. Ce fut le plus grand navire de guerre américain coulé pendant la guerre.

Le 22 juillet, le *U-156* attaqua avec audace un remorqueur et quatre chalands à seulement 5 km du cap Cod, sous les yeux de milliers de baigneurs abasourdis. Le 2 août, il coula le quatre-mâts canadien *Dornfontein* à 40 km au sud-ouest de l'île Grand Manan, à l'entrée de la baie de Fundy. Si on avait pendant quelque temps cru qu'il repartirait vers les routes maritimes menant à New-York, où le trafic était bien plus important, le doute était maintenant levé. Le sous-marin continua sa route vers l'est, en direction de la côte sud de la Nouvelle-Écosse où il coula quatre bateaux de pêche américains et trois canadiens du 3 au 5 août, puis repartit vers le nord en direction des approches de Halifax. Le matin du 5, il torpilla le pétrolier *Luz Blanca* à 58 km au sud-sud-ouest du bateau-phare de Sambro.

Le commandement de Halifax fit un effort honorable pour placer dans la zone de l'attaque tous les chalutiers, harenguiers et chasseurs de sous-marins qu'il avait à sa disposition (le *U-156* passa les deux semaines suivantes dans les eaux américaines), mais après la destruction du *Luz Blanca*, les autorités navales décidèrent que les convois s'assembleraient désormais à Québec. Cette décision vida pratiquement les routes de navigation qui conduisaient à Halifax et, lorsque le *U-156* retourna sur les côtes de la Nouvelle-Écosse le 18 août, il n'y restait plus que des bateaux de pêche en train de pêcher sur les bancs du Canada et de Terre-Neuve. Ces bateaux de pêche étaient néanmoins des cibles intéressantes, et les sous-mariniers allemands étaient tout à fait prêts à changer de tactique afin de les attaquer.

Le *U-156*, qui suivait la côte en direction du nord-est, se trouvait à 110 km au sud-sud-ouest du cap Canso, le 20 août à 12 h, lorsqu'il captura le chalutier canadien *Triumph*. Ayant installé sur le chalutier un canon de trois livres qu'il avait apporté dans ce but, l'équipage du sous-marin obligea l'équipage canadien du chalutier à embarquer dans un canot de sauvetage, puis attaqua et coula quatre autres bateaux de pêche cet après-midi-là. Le sous-marin et le *Triumph* firent route vers le nord-est à la vitesse maximum du chalutier et coulèrent deux autres bateaux de pêche à l'aube du 21, à 80 km à l'est-sud-est de l'île du Cap-Breton. Le chalutier fut probablement sabordé le matin du 21, et le sous-marin allemand disparut jusqu'à 1 h 30 le matin du 25 août et attaqua alors le vapeur britannique *Eric* à environ 115 km à l'ouest-nord-ouest de l'île française de Saint-Pierre puis, vers 6 h du matin, le *U-156* surprit la goélette terre-neuvienne *Wallie G.* à 40 km à l'ouest de Saint-Pierre.

Le *U-156* mit le cap au sud-sud-ouest et parcourut une trentaine de kilomètres; il aperçut alors un groupe de quatre goélettes de pêche à l'ancre, à environ 1 km les unes des autres. Le sous-marin s'apprêtait à les couler, mais il fut aperçu depuis la passerelle du NCSM

Hochelaga, qui avec trois autres patrouilleurs canadiens était à la recherche du sous-marin allemand. Au lieu de foncer droit sur l'ennemi, le commandant du *Hochelaga*, le Lieutenant de vaisseau R. D. Legate, se tourna vers le commandant de la flottille et lui recommanda d'agir avec prudence et d'attendre des renforts. Le commandant de la flottille, qui se trouvait sur le NCSM *Cartier*, le trouvant trop timoré, ne l'écouta pas et fonça vers la dernière position connue du sous-marin, mais celui-ci avait déjà plongé après avoir coulé les autres goélettes. Le commandant du *Hochelaga* fut mis aux arrêts et traduit en cour martiale au début d'octobre à Halifax. Il fut reconnu coupable d'avoir manqué de courage devant l'ennemi et il fut renvoyé de la Marine avec la perte de son brevet d'officier, de sa prime de service de guerre, de ses médailles et d'autres avantages. Le *U-156*, lui, s'était échappé et avait coulé une goélette de pêche canadienne de 118 tonnes, le *Gloaming*, le 26 à 130 km au sud-ouest de l'île de Miquelon, puis avait pris le chemin du retour. Contrairement aux autres sous-marins allemands qui opéraient au large de la côte nord-américaine en 1918, le *U-156* ne retourna pas au pays. Il disparut le 25 septembre, probablement victime de la barrière de mines posées par les Britanniques à l'ouest de l'île Fair. Néanmoins, la réaction de Legate le 25 août apporta une bien triste conclusion à la seule rencontre de la MRC avec un bâtiment ennemi pendant toute la guerre.

Pendant que les navires de la force d'escorte de la côte Est se déployaient sur les bancs de pêche pour prévenir les goélettes de la présence du *U-156*, un deuxième sous-marin apparut au large de la Nouvelle-Écosse. Le *U-117* qui avait opéré au sud de New York rentra en Allemagne et s'arrêta pour attaquer la goélette canadienne *Bianca* à 275 km au sud-est de Halifax le 24 août. Il essaya de la couler à la bombe, mais la goélette était chargée de tabac, et sa cargaison se gonfla d'eau de mer, bouchant tous les trous de la coque. Trois jours plus tard, le *Bianca* fut pris en remorque par une goélette de pêche de Boston qui le ramena à Halifax. Il fallut longtemps pour ramener les survivants à terre, à cause de la distance à laquelle le *U-117* opérait, ce qui retarda l'intervention des autorités. Par exemple, lorsque Halifax apprit l'attaque du *Bianca*, le sous-marin allemand avait déjà coulé le

L'explosion d'Halifax du 6 décembre 1917 dévasta le port, mais, incroyablement, le *Niobe* échappa à la destruction et on le voit ici, sur la droite, surmonté d'un panache de fumée.





chalutier américain *Rush* le matin du 26, à environ 260 km à l'est-sud-est de Canso et à 170 km au sud-sud-ouest de l'endroit où le *U-156* avait coulé le *Gloaming* le matin même. Le lendemain, le *U-117* torpilla et coula un navire marchand norvégien de 2 320 tonnes à 175 km au sud-ouest du cap Race. Le soir du 30 août, le sous-marin gagna de vitesse deux goélettes de pêche canadiennes qui naviguaient de conserve et il les coula à la bombe à 450 km au nord-est de St. John's. Heureusement, les pêcheurs naufragés furent secourus deux jours plus tard par un navire marchand qui les ramena à bon port. Le sous-marin, quant à lui, arriva sain et sauf en Allemagne à la fin d'octobre.

Les maigres forces sous-marines de la Marine canadienne reçurent des renforts fort appréciés à la fin du mois d'août. Depuis le début du printemps, le QGSN essayait de mettre en place une force aéronavale chargée d'effectuer des patrouilles aériennes le long des routes de navigation. Étant donné que les aviateurs canadiens avaient besoin d'instruction pour s'acquitter de cette nouvelle mission, le gouvernement américain accepta d'envoyer des avions et des équipages de la marine américaine en Nouvelle-Écosse pour effectuer ces patrouilles. Un détachement précurseur arriva à Halifax le 5 août. Il avait apporté des hangars mobiles afin d'établir un aérodrome temporaire à Baker Point, sur la rive de Dartmouth. Ayant reçu quatre hydravions Curtiss HS-2L par le train, les aviateurs américains commencèrent à patrouiller au large d'Halifax à la fin août. Un autre détachement, affecté à la station aérienne de Sydney, commença aussi à effectuer des patrouilles au large du Cap-Breton à la mi-septembre. Pendant que les Américains se préparaient à patrouiller, le nouveau Service aéronaval de la Marine royale du Canada (RCNAS) commença à recruter dans les journaux le 8 août, avant même que le gouvernement n'ait approuvé l'établissement de ce nouveau service (il le ferait le 5 septembre). Soixante-quatre volontaires du RCNAS furent envoyés au Massachusetts Institute of Technology, à Boston, à la fin septembre et au début octobre pour commencer leur instruction, et un troisième contingent les suivit à la fin d'octobre. Douze élèves-officiers et six officiers marinières de la MRC partirent pour la Grande-Bretagne au début d'octobre afin de commencer leur instruction d'aviateur, mais ils ne la terminèrent pas car la guerre avait pris fin.

Les sous-marins *U-156* et *U-117* quittèrent les eaux canadiennes à la fin d'août et le *U-Deutschland*, modernisé et remis en service sous le nom de *U-155* arriva à la mi-septembre et posa une série de mines de 10 à 15 km à l'ouest de Chebucto Head et de l'île Sambro. Le sous-marin allemand fut gêné dans ses opérations par la brume qui se produit régulièrement en Nouvelle-Écosse pendant les mois d'été, mais il dut aussi interrompre son travail car il avait repéré des destroyers et des patrouilleurs dans les routes de navigation passant à proximité du bateau-phare de Sambro : sans aucun doute le *Grilse* déployé dans les approches du port et les trois chasseurs de sous-marins américains qui défendaient le port. Après avoir passé la nuit du 18 au 19 septembre à une vingtaine de kilomètres de la côte, le sous-marin allemand partit pour l'île de Sable afin de couper les câbles télégraphiques qui reliaient le Canada à la Grande-Bretagne, mais il ne prit le temps d'en couper qu'un seul avant de partir pour les eaux américaines. Le 17 octobre, le *U-155* coula un cargo américain de 6 130 tonneaux, le *Lucia*, qui se rendait, en convoi mais sans escorte, de New York à Marseille; ce fut le dernier navire coulé dans les eaux nord-américaines pendant la guerre.



La MRC créa la station navale Dartmouth pendant l'été 1918 comme base de son futur Service aérien, mais à la fin de la guerre, elle n'avait accueilli que des hydravions HS-2L de la marine américaine, comme celui-ci.

Étant donné l'absence totale de destroyers de l'ordre de bataille de la Marine, le fait que les sous-marins allemands ne coulèrent pas un seul navire en convoi prouve bien que la décision d'assembler les convois à Québec plutôt qu'à Halifax était justifiée, mais aussi que la MRC savait tirer parti de ses yachts armés, de ses chasseurs de sous-marins, de ses chalutiers et de ses harenguiers. Les trois navires coulés dans les eaux canadiennes naviguaient seuls, comme d'ailleurs les navires coulés dans les eaux américaines. Les seules autres victimes dans les eaux canadiennes furent les 15 petites goélettes de pêche et chalutiers coulés par les sous-marins *U-156* et *U-117* du 20 ou 30 août. Il est indéniable qu'il était beaucoup plus efficace d'assembler les convois à Québec plutôt qu'à Halifax, mais cette décision était évidente pour les autorités navales. En effet, 80 p. cent du trafic maritime destiné au Canada devaient remonter le Saint-Laurent pour être chargés à Montréal, ce qui fait que le choix d'Halifax comme port de rassemblement était peu logique dans le réseau de transport canadien — dont le système des convois n'était qu'un simple prolongement — puisqu'il ajoutait 650 km de route dans les eaux les plus exposées aux attaques des sous-marins allemands. Il était cependant beaucoup plus difficile de protéger la flotte de pêche. Les goélettes non armées, qui n'avaient pas de radio, n'étaient en mesure d'alerter les autorités navales qu'à leur arrivée à terre, soit 12 à 24 heures après avoir été attaquées. Par conséquent, tout ce que pouvait faire la Marine canadienne était de voir à ce que tous les bateaux de pêche soient prévenus du danger, sachant bien que son incapacité à intercepter les sous-marins allemands (à l'exception de la rencontre du *Hochelaga*) la faisait paraître complètement inefficace aux yeux de beaucoup de gens des Maritimes. Néanmoins, les officiers de la Marine canadienne furent soulagés de voir les sous-marins allemands attaquer des bateaux de pêche vulnérables au lieu des convois de navires marchands, d'une bien plus grande valeur.

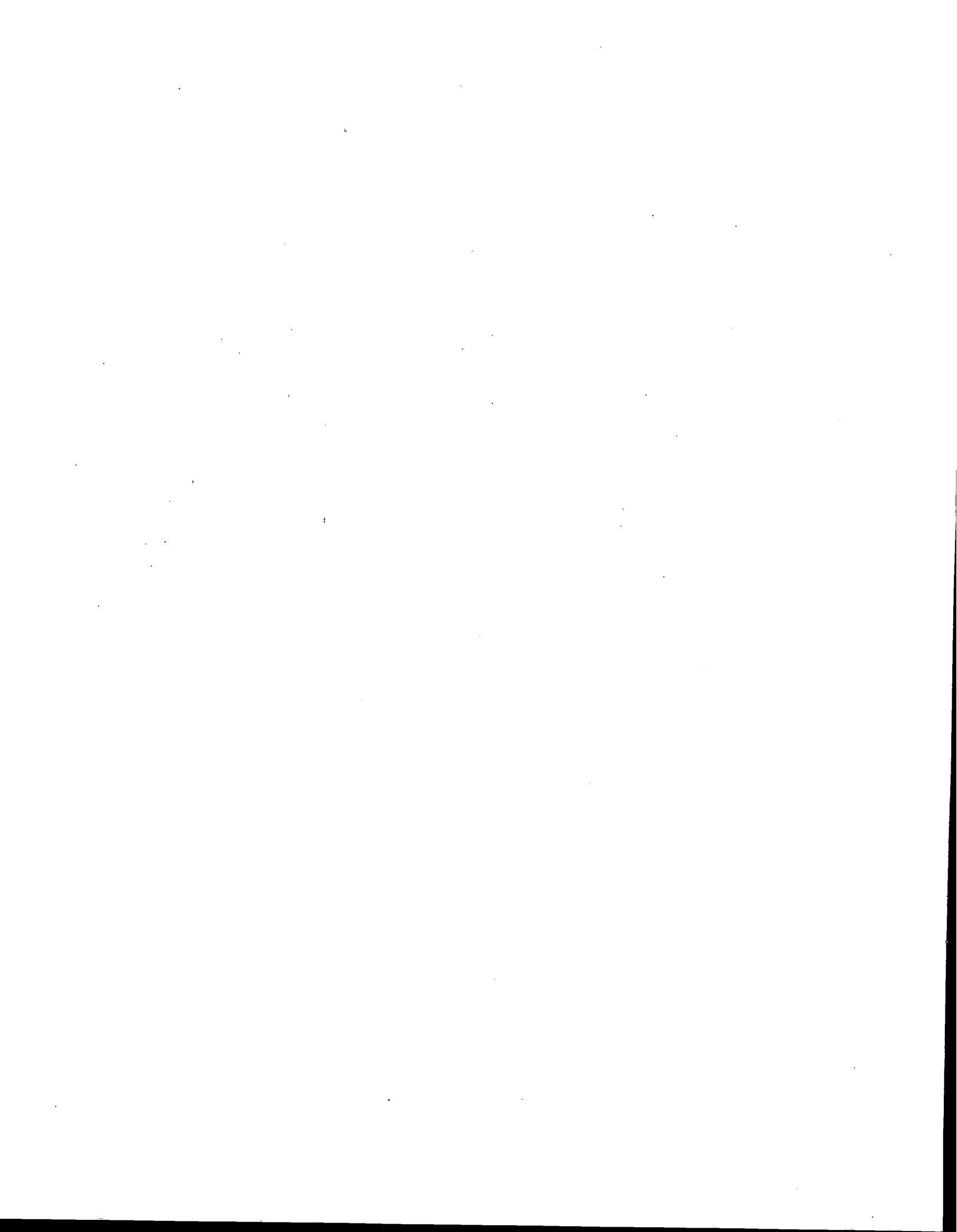
Pendant toute la Première Guerre mondiale, la MRC fut prise entre la relative indifférence de l'Amirauté à l'égard de la défense navale du Canada et le refus du premier ministre Borden d'accepter les conseils du QGSN sans l'approbation de Londres. En 1918, la Marine se trouvait donc dans une situation peu enviable puisqu'elle devait lutter contre des sous-marins armés de canons de six pouces avec une flotte composée principalement de chalutiers et de harenguiers lents, armés de canons de la moitié de la taille de ceux de l'ennemi. Malgré ce handicap, la MRC connut des succès pendant la guerre. Au total, 8 826 Canadiens servirent dans la MRC pendant la guerre : 388 officiers et 1 080 matelots de la MRC, ainsi que 745 officiers et 6 613 matelots de la Réserve navale royale des volontaires du Canada. En outre, 90 officiers et 583 matelots de la RN et de la RNR servirent dans la MRC, soit 9 499 marins au total. Sur ce nombre, 190 moururent au combat, de leurs blessures, de maladie ou d'accident, cette dernière catégorie comprenant ceux qui périrent dans l'explosion d'Halifax. Toutes proportions gardées, la MRC connut à peu près le même taux de mortalité pendant la Première Guerre mondiale que pendant la Deuxième Guerre mondiale, soit environ 2 p. cent. Les croiseurs d'avant-guerre *Niobe* et *Rainbow* étaient les plus grands



bâtiments de la MRC, mais celle-ci employa 130 petits navires de guerre sur la côte Est pendant la guerre et quatre dans le Pacifique. Néanmoins, il est indéniable que la réputation de la MRC souffrit beaucoup pendant la guerre aux yeux du public canadien. Elle avait été jugée en partie responsable de l'explosion d'Halifax, mais la décision de l'Allemagne d'attaquer la flotte de pêche fut aussi une attaque directe, bien qu'involontaire, de la crédibilité déjà entamée de la MRC aux yeux du public. Le Capitaine Hose, qui dirigea la Marine pendant 15 ans après la guerre, déclara vers la fin de sa vie que la Marine canadienne avait été « ridiculisée, et même calomniée dans la presse et au Parlement, alors qu'elle essayait de s'acquitter le plus efficacement possible de sa mission avec des ressources bien insuffisantes et qu'elle ne pouvait pas se défendre; c'était vraiment décourageant ».⁸ [trad.] Le découragement contenu dans ces paroles eut toutefois pour effet de donner à beaucoup de jeunes officiers la volonté de tout faire pour que la MRC ne se retrouve plus jamais dans une telle situation en cas de conflit.

Notes

1. *Defensive Measures — 1914. Reports on Situation. Copies for Chief of Staff*, 12 août 1914 (DHP).
2. Hose à l'officier supérieur de la Marine à Esquimalt, *Report of Proceedings*, 17 août 1914 (DHP).
3. Traduction du récit d'Aglionby, cité par Tucker dans *The Naval Service of Canada (I)*, 243-4.
4. W. McLaurin à E.C. Russell (historien naval), 11 février 1963 (DHP).
5. Kingsmill, *Memorandum for the Deputy Minister*, 17 avril 1916 (BAC).
6. Secrétaire aux colonies au gouverneur général du Canada, 11 novembre 1916 (BAC).
7. Amirauté au Service naval, Ottawa (trad.), 16 mars 1918 (BAC).
8. Contre-amiral Walter Hose : *The Early Years of the Royal Canadian Navy*, 19 février 1960, (DHP).



CHAPITRE 3

L'entre-deux- guerres

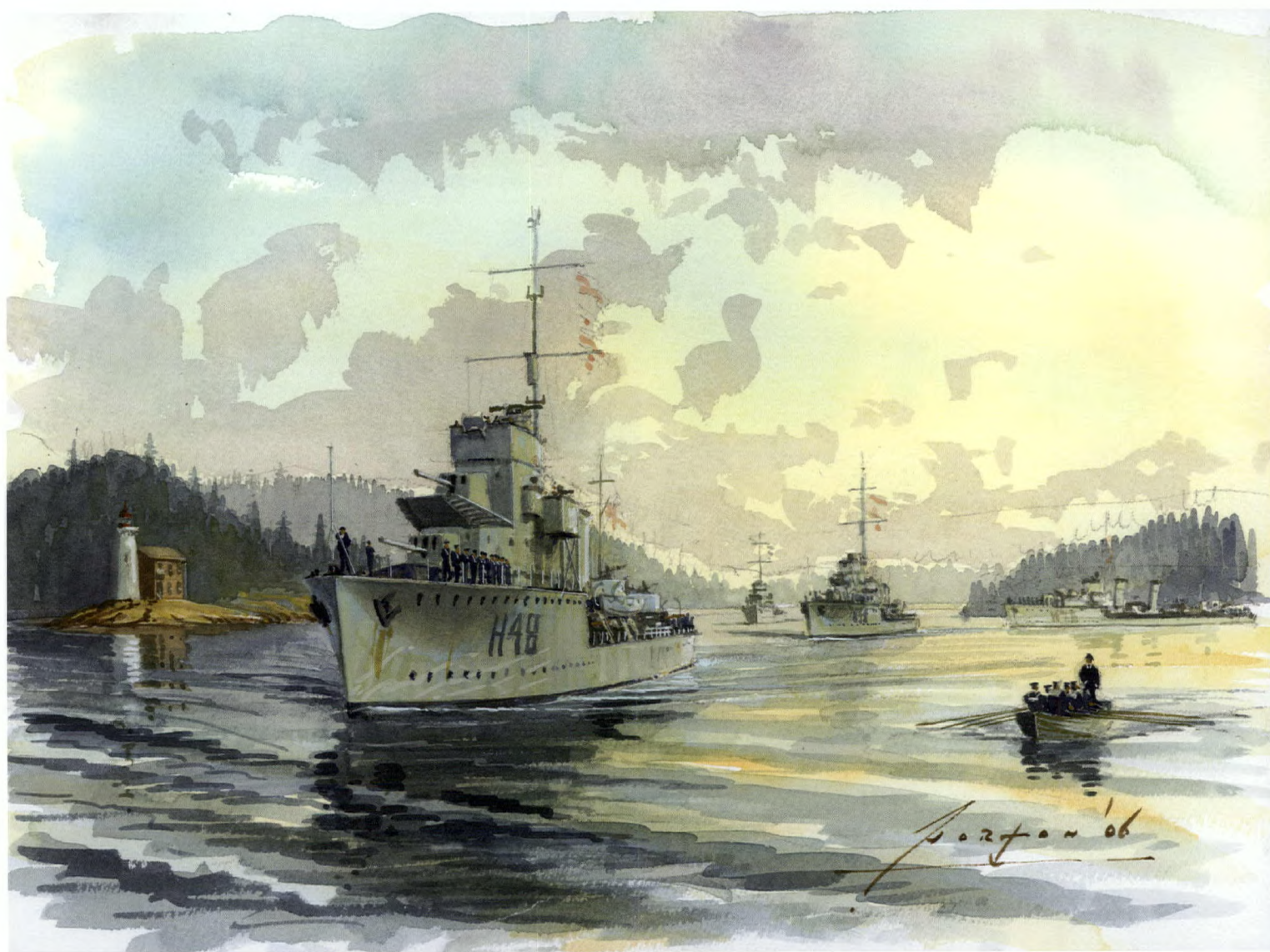


Bill Rawling

J'étais arrivé à Londres par le train le matin du 11 novembre 1918. En passant devant le magasin Selfridge, je vis depuis le taxi qu'on hissait un grand panneau sur lequel était écrit « Armistice signé à 5 h ce matin ». La nouvelle mit à un certain temps à se répandre, et ce n'est qu'à 11 h du matin, après l'entrée en vigueur de l'Armistice, que tout se déchaîna ... D'un commun accord, tout le monde se mit à crier de joie, les femmes pleuraient en public, on agitait des drapeaux. Londres était en folie! Des hommes en uniforme ou en civil, des jeunes filles de toutes les formes et de toutes les tailles embarquaient comme ils pouvaient dans les taxis ou les autos ... certains sur le toit. Les camions étaient pris d'assaut et zigzaguaient dangereusement dans les rues, des passagers accrochés un peu partout, poussant des cris et agitant des drapeaux, des feuilles de palmier arrachées dans les halls d'hôtel, leur propre chapeau ou celui de leur voisin, et même des sous-vêtements. Un exemple remarquable de joie et de soulagement spontanés. [trad.]

— FRANK LLEWELLYN HOUGHTON, MEMOIRS

Jeune officier de la Marine canadienne à l'époque, Frank Llewellyn Houghton, ne fit le récit de ses souvenirs que bien plus tard, mais ils étaient encore frais dans sa mémoire. Le carnage qu'avait été la Première Guerre mondiale avait pris fin, mais l'institution qu'était la Marine royale du Canada, devait alors évaluer sa place dans la politique du



Collection John Horton

John Horton, *West Coast Squadron Leaving Esquimalt*.

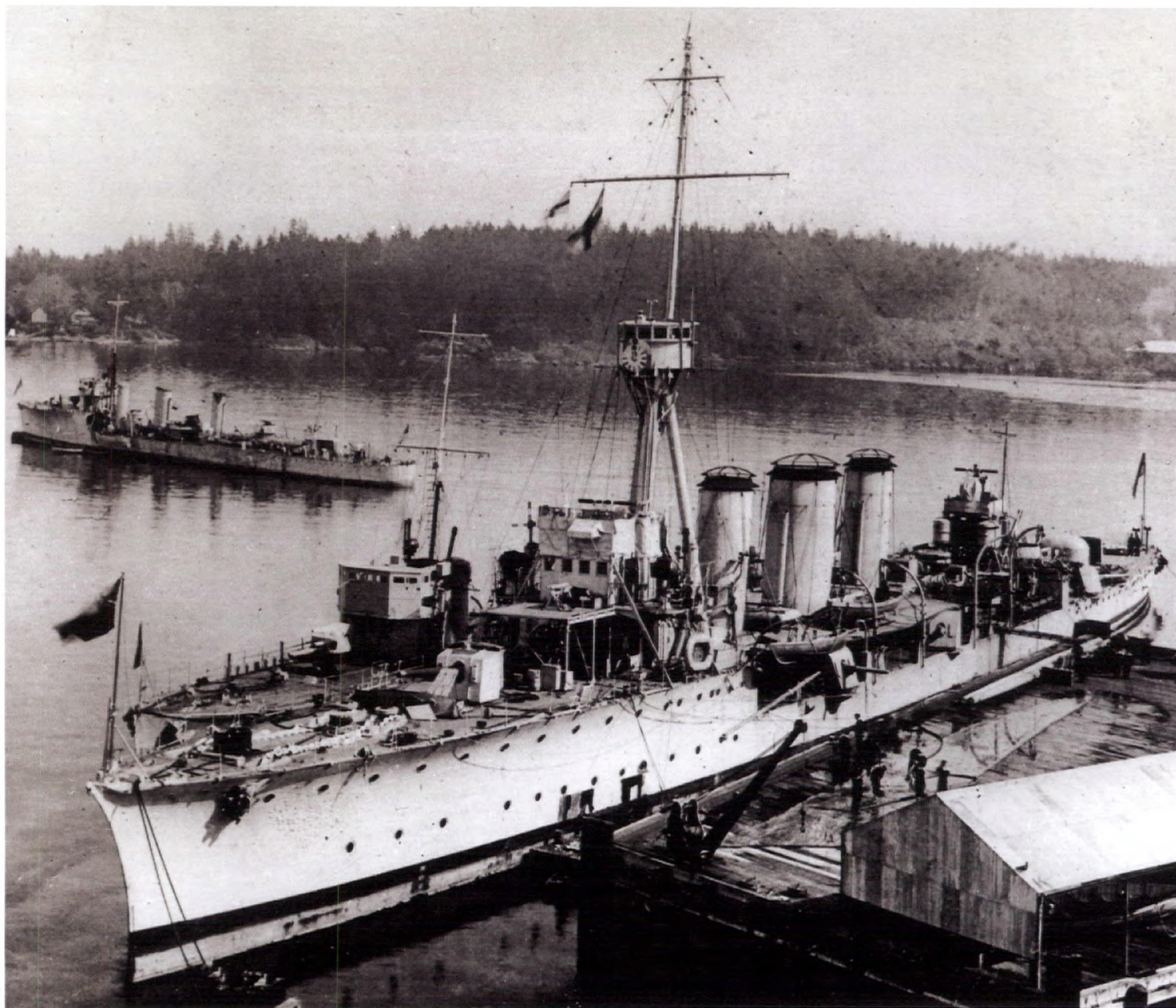
gouvernement du Canada et sa priorité dans le budget fédéral. Les grandes menaces navales, particulièrement l'Allemagne, avaient été éliminées et, même si la Grande-Bretagne et les États-Unis étaient devenues rivales sur les mers (sur le plan du commerce), la possibilité d'un conflit de grande envergure entre ces deux pays était bien trop éloignée pour justifier une planification navale. En outre, les 60 000 Canadiens qui avaient été tués sur les champs de bataille européens avaient touché un grand nombre de familles, et celles-ci étaient bien naturellement sceptiques quant à ce que cela avait changé et elles étaient peu enclines à faire d'autres sacrifices, à terre comme en mer. Les historiens Michael Hadley et Roger Sarty remarquent : « le Canada n'avait pas la volonté nationale de se créer une marine et il n'avait pas non plus de mythe de gloire et d'empire pour nourrir une telle volonté. Les débats parlementaires de mai 1919 sur les prévisions du service naval mirent le rendement de la Marine canadienne pendant la Grande Guerre sous la loupe et l'accablèrent souvent injustement. » Comme nous l'avons vu au chapitre précédent, la MRC avait fait son devoir, mais elle n'avait pas capturé l'imagination du public et elle avait même été en partie blâmée pour l'explosion d'Halifax. « Cette absence de hauts faits semblait priver la Marine de toute



possibilité de développement à venir. Le prestige naval n'était pas un enjeu canadien. »¹ Le Corps expéditionnaire canadien, qui s'était sans contredit couvert de gloire, avait été dissous, et on comprend donc que les membres de la MRC envisageaient l'avenir avec une certaine appréhension.

Mais pas au point de mettre fin à toute planification. L'amiral de la flotte, Lord Jellicoe, recommanda au Canada, lors de sa visite aux colonies de l'Empire, de se doter de trois croiseurs légers, d'un navire chef de file, d'une douzaine de torpilleurs et de huit sous-marins avec un bateau-mère afin de protéger son commerce et ses ports. Il recommanda aussi l'obtention d'un bâtiment de ligne qui pourrait faire partie de la RN en cas d'urgence, mais il fut décidé à la Conférence impériale de 1921 que « tout en reconnaissant le besoin de coopération entre les diverses forces de l'Empire pour produire la défense navale nécessaire

La flotte canadienne en 1921 : le croiseur *Aurora* (à l'avant-plan) et les destroyers *Patriot* et *Patrician* dans le port d'Esquimalt.

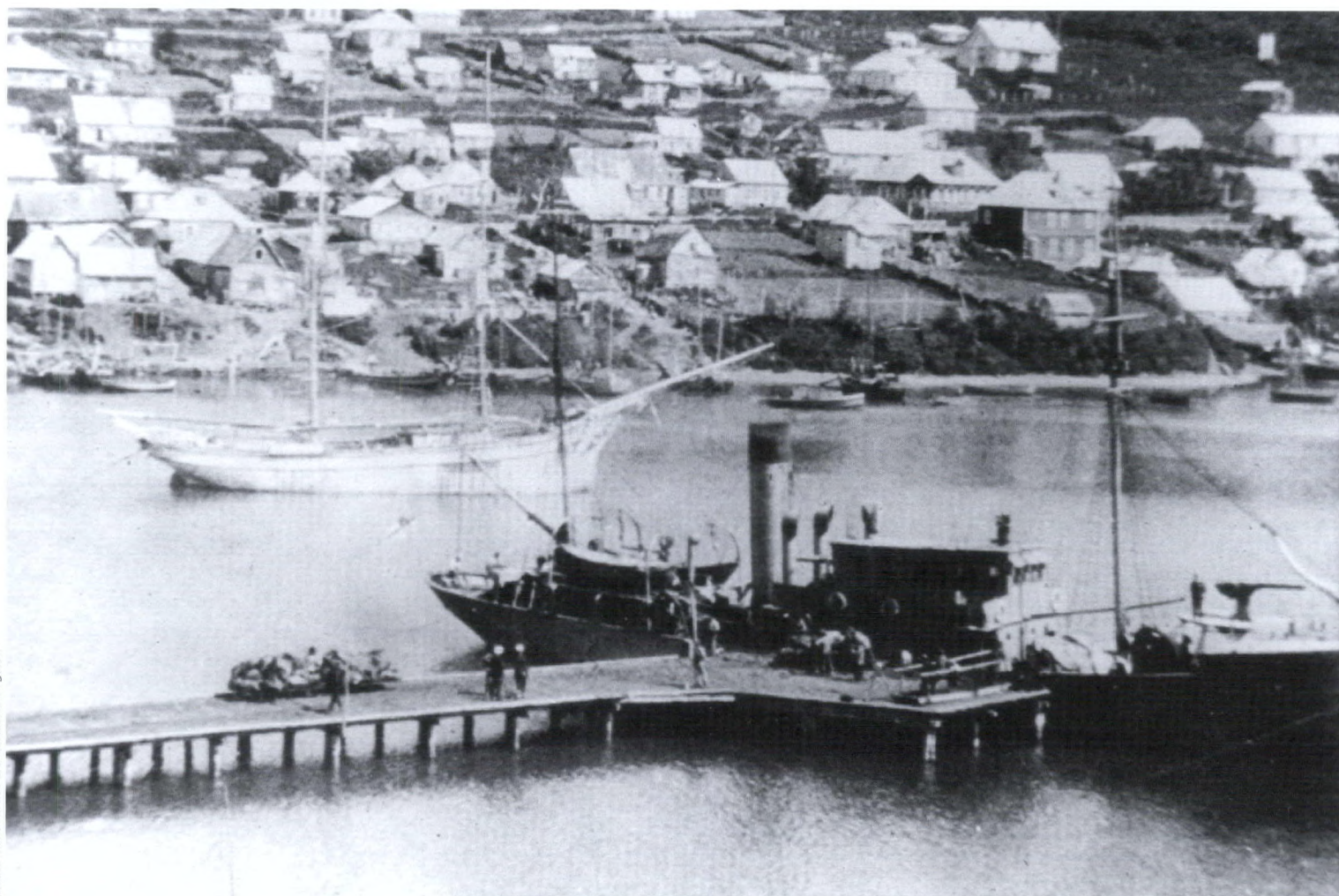


à la sécurité et tout en maintenant que l'égalité avec la force navale de toute autre puissance est un minimum à cette fin, la Conférence est d'avis qu'il appartient aux divers parlements concernés de décider la forme que prendra cette coopération. » L'autonomie des dominions l'emporta donc sur la centralisation navale, et tout ce que put obtenir la RN fut un certain nombre de « consultations utiles » avec plusieurs dominions et avec l'Inde, consultations au cours desquelles fut discutée la coopération locale de chaque dominion en matière de réservoirs de carburant, de défense navale locale, etc.²

« Défense navale locale » faisait penser à Laurier, et la guerre n'était finie que depuis un an et demi lorsqu'un gouvernement conservateur canadien fit l'acquisition, le 24 mars 1920, d'une marine à la Laurier. Il accepta l'offre du gouvernement britannique d'un croiseur léger et de deux destroyers, qui seraient mis en service sous les noms de NCSM *Aurora*, *Patriot* et *Patrician*. Cette acquisition était quelque peu ironique puisque la MRC disposerait de plus de capacités en temps de paix que pendant la guerre. En effet, aucun des navires qu'elle avait pendant la Grande Guerre n'aurait pu être caractérisé de « navire de guerre ». Les nouveaux navires seraient basés à Halifax et à Esquimalt, tout comme les chalutiers transformés en dragueurs de mines. Pendant les premières années de paix, tous ces navires resteraient très près des ports, à des fins d'instruction et d'opérations et consacraient une grande partie de leur temps à la surveillance des pêches. Le Service naval avait pris en charge une partie de ce travail — effectué auparavant par le ministère de la Marine et des Pêches — dès les premières années de son existence et il continua à jouer un rôle important dans la protection des ressources naturelles maritimes pendant tout le siècle et même au-delà. Il le fit à ses propres frais, car ce travail lui donnait l'occasion d'entraîner son personnel. En 1921–1922, le Service naval consacra 325 000 \$, et le ministère de la Marine et des Pêches 350 000 \$, à la surveillance des pêches. Étant donné la nature des lois qui régissent l'exploitation des ressources, leur application n'était pas toujours facile. On lit notamment dans le rapport mensuel du commandant du *Thiepval* (5 mars 1920) :

... au large du cap Scott, nous avons vu un bateau de pêche qui rassemblait ses doris. Notre commandant ordonna à son capitaine de venir à bord, car c'était La Paloma, de Seattle, qui se trouvait vraisemblablement à moins de trois milles de nos côtes. Nous l'avons donc pris en remorque et l'avons emmené jusqu'à la bouée intérieure. Après nous être assurés, en faisant le point au sextant, qu'il était à 3,5 milles de l'île West Haycock, nous l'avons relâché et notre commandant lui a donné l'ordre de s'éloigner, car son capitaine, un certain Hurley, avait déjà été averti en 1914 par le Malaspina, au large de Rose Spit, alors qui commandait le bateau américain Malola.³ [trad.]

Quant aux trois plus grands navires de guerre de la MRC, ils furent mis en service le 1^{er} novembre 1920. Après l'installation et les essais de l'équipement, ils quittèrent les Îles Britanniques le 1^{er} décembre, mais dès 18 h, comme le rapporte le commandant de l'*Aurora*, H. G. H. Adams, « tous les navires étaient à la cape dans un fort coup de vent du sud ... Les trois navires avaient une excellente tenue de mer, mais l'équipage dû réparer toutes sortes de petites avaries, notamment des fuites dans le pont supérieur. »



Musée maritime des Grands Lacs à Kingston

Le terme « manque d'expérience » était très fréquent dans les rapports sur l'équipage. Par exemple, sur les 323 membres d'équipage de l'*Aurora*, 47 matelots de troisième classe et mousses avaient été recrutés au Canada sans aucune expérience. « Le nombre est pratiquement aussi élevé qu'il y a de places à bord » ajouta-t-il. En effet, le navire n'avait pas le nombre d'artisans qu'il lui fallait. Il lui manquait deux artificiers d'ordonnance, un artisan en électricité, un plombier, un menuisier et un directeur de tir (pour le *Patriot*). Adams pensait aussi qu'il devrait y avoir à bord des destroyers « un artificier d'armement, un artisan en électricité et un charpentier de marine, en plus de l'équipage normal, car il y a sur un destroyer plus de travail que ne peut le faire l'équipage de l'*Aurora* ». Il y avait notamment des exercices de télémétrie tous les jours ouvrables, bien que « il reste beaucoup de travail à faire sur les canons avant de pouvoir tirer sans danger ... Je ne pense pas être prêt à entreprendre un véritable programme de tir avant deux mois. En attendant, nous nous entraînons tous les jours ... »⁴ [trad.]

Comme prévu, les choses s'arrangèrent avec la pratique. L'*Aurora* et d'autres navires firent des exercices d'escorte de convois et de défense portuaire dans l'année et jouèrent un rôle sur la scène internationale en 1921. C'était au Costa Rica, pendant une campagne de l'*Aurora*, du *Patriot* et du *Patrician* au printemps et à l'été. Un message de l'Amirauté arriva le 6 juin, informant les navires que Puerta Culebra, qui était une escale possible pour les

Le chalutier *Thiepval* en train de charbonner à Petropavlovsk, le 31 juillet 1924.

navires de guerre canadiens, « ne convenait pas à une escale de Navires canadiens de Sa Majesté, car les saluts habituels et autres formes de courtoisie internationale ne pouvaient se pratiquer dans ce port. Le ministre britannique au Costa Rica suggéra Punta Arenas, qui était relié directement à la capitale par chemin de fer. Les navires arrivèrent le 6 juillet et après les politesses d'usage (échange de salves) :

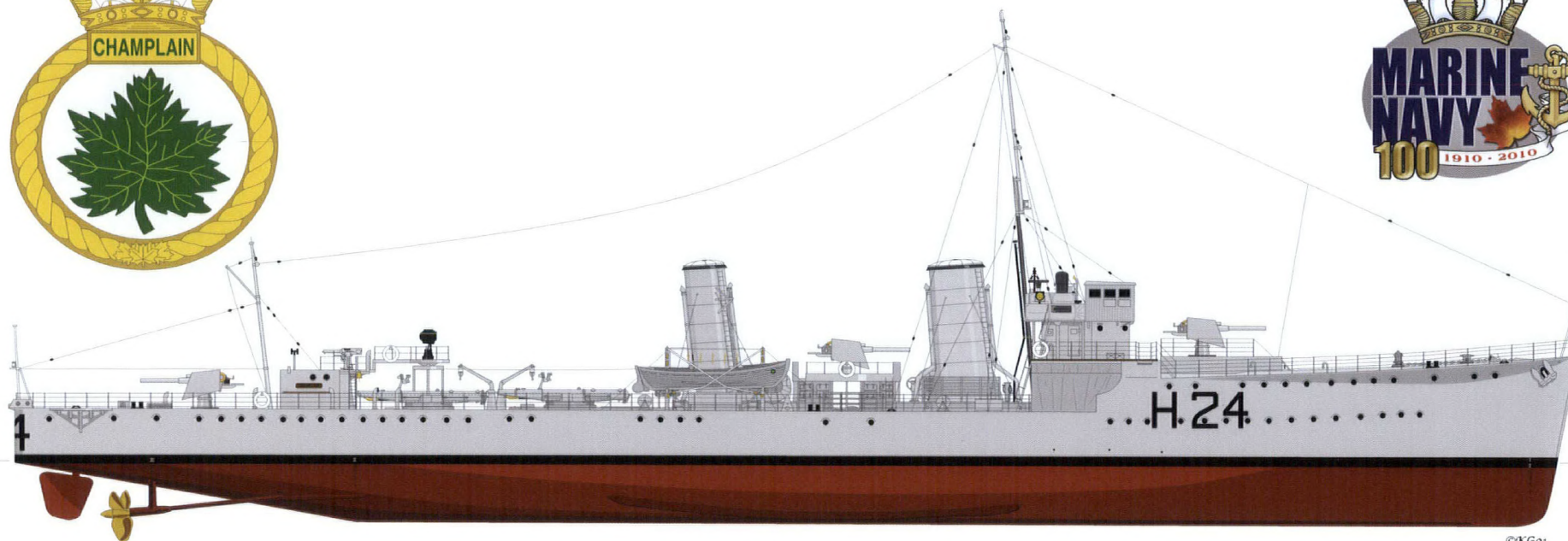
Le ministre britannique arriva par train spécial dans l'après-midi, accompagné d'une délégation de Britanniques établis à San José et fut mon invité à bord pendant son séjour au port. Douze officiers de l'escadre furent invités à visiter San José le lendemain et à y rester deux nuits. J'acceptai, car le ministre pensait que cette invitation lui donnerait un atout dans ses négociations avec le gouvernement du Costa Rica au sujet de la Banque royale du Canada et qu'elle lui permettrait de convaincre le gouvernement du Costa Rica de réaccorder à une entreprise britannique les concessions pétrolifères qu'il lui avait retirées.⁵ [trad.]

Les négociations furent couronnées de succès. Il y eut même une soirée à l'opéra; c'était plus une mission commerciale que de la diplomatie de la canonniers, mais c'était néanmoins un signe que la petite marine du Canada était capable de jouer un rôle dans les affaires de l'Empire.

En 1921, l'élection des Libéraux de William Lyon Mackenzie King obligea la MRC à réévaluer ses effectifs et ses capacités. Le budget de la Marine était passé de 1,2 million de dollars en 1919 à près de 2 millions dans les deux exercices financiers qui suivirent, et le nouveau gouvernement limita le budget à 1,5 million de dollars. Le chef de l'état-major de la marine, le Commodore Walter Hose, qui avait remplacé Kingsmill en 1920, conclut rapidement que cela ne suffirait pas à maintenir une marine, même petite, à flot. La Marine dépendrait alors de réservistes, et le plan qu'il soumit le 19 avril 1922 fut approuvé sans tarder le 24. Ce plan prévoyait que l'*Aurora* serait désarmé et que le Collège naval royal du Canada serait fermé; les deux destroyers resteraient en service.

C'est à ce moment que Frank Houghton retourna au Canada, après huit ans de service dans la RN, et devint commandant en second du *Patriot*. Le commandant était le Lieutenant de vaisseau Howard Emerson Reid, « qui avait un an de plus que moi et seulement six mois d'ancienneté de plus. » La situation n'était guère réjouissante car « j'étais revenu au moment où la MRC était à son plus bas. Je me souviendrai toujours de la fête d'adieu que nous avons donnée à mon prédécesseur, le Lieutenant Cuthbert Robert Holland Taylor ... J'entends encore les derniers mots qu'il a réussi à prononcer avant de tomber ivre mort : 'J'ai vu une marine mourir, les gars! J'ai vu une marine mourir!' » [trad.]⁶ C'était peut-être mélodramatique, mais il ne faut pas oublier que la MRC n'était pas seulement une institution, mais aussi une société et une communauté. Et pourtant, un membre de cette société, Walter Hose, semblait moins furieux et beaucoup plus optimiste, au moins au bout de quelque temps. Il écrivit à un de ses collègues qui avaient pris sa retraite avant les restrictions budgétaires que :

« Comme vous vous en doutez, nous avons eu des moments difficiles en ce qui concerne la Marine canadienne, mais même si je déplore la réduction arbitraire de



©XG01

Illustration par Karl Gagnon

Contre-torpilleur / Destroyer
Classe S Special Class

N.C.S.M. CHAMPLAIN (I)

1932

(ex H.M.S. TORBAY)

Lancé le 06 mars 1919. Construit par Thornycroft, Southampton.

01 mars 1928 - 25 novembre 1936

Dimensions: 84,2 m x 8,3 m x 3,2 m

Déplacement: 1 087 tonnes Vitesse: 32 noeuds Équipage: 90
Armement: 3 x I - 102 mm; 1 x I - 2 livres; 2 x II - TLT de 533 mm.

0 m 5 m 10 m

H.M.C.S. CHAMPLAIN (I)

1932

(ex H.M.S. TORBAY)

Launched 06 March 1919. Built by Thornycroft, Southampton.

01 March 1928 - 25 November 1936

Dimensions: 84.2 m x 8.3 m x 3.2 m

Displacement: 1,087 tons Speed: 32 knots Crew: 90
Armament: 3 x I - 102 mm; 1 x I - 2-pound; 2 x II - 533 mm TT.

un million de dollars de notre crédit, je n'ai absolument pas perdu espoir et j'espère que d'ici deux ans, nous aurons une réserve efficace d'au moins 1 500 hommes, organisés et entraînés par le noyau de militaires de la force permanente, et je crois encore que nous redeviendrons un jour une marine qui navigue. »⁷ [trad.]

Il avait raison. Il avait aussi la tête froide et préférait les arguments logiques aux débordements d'émotion pour expliquer pourquoi la MRC servait les intérêts du Canada. En octobre 1922, dans un rapport au Cabinet, il demanda aux décideurs de ne pas oublier que

... à cause de notre position géographique, particulièrement sur la côte du Pacifique, l'aide d'autres parties de l'Empire met très longtemps à nous arriver. Et ceci s'applique encore plus à nos entreprises maritimes, l'immense capital embarqué dans nos pêches, nos navires marchands, notre commerce maritime et les industries connexes qu'à notre territoire ...

La nécessité de défendre le commerce plutôt que le territoire était un thème qui revenait souvent dans l'analyse de Hose. Il remarque par exemple que les relations économiques avec des pays autres que les États-Unis avaient une valeur de 695 millions de dollars :

Cette somme est simplement la valeur réelle des marchandises et ne tient pas compte de la souffrance que cause aux fermiers et aux bûcherons, aux artisans et aux pêcheurs de tout le dominion le déplacement d'un tel volume de marchandises.⁸ [trad.]

Tout cela s'élevait à un total de 796,5 millions de dollars. La Marine devait aussi tenir compte des besoins de la Milice, car le transport des troupes outre-Atlantique, comme pendant la Première Guerre mondiale, devait se faire sous escorte navale.

Le budget de la Marine augmenta effectivement d'année en année pendant la période où Mackenzie King était au pouvoir, atteignant près de 3,6 millions de dollars en 1930–1931 et permettant le fonctionnement des bases navales d'Esquimalt et d'Halifax, de deux destroyers (le *Patriot* et le *Patrician*) et de quatre dragueurs de mines (le *Festubert*, l'*Ypres*, l'*Armentières* et le *Thiepval*). Deux réserves furent mises en place : la Réserve de la Marine royale du Canada (RMRC), composée d'officiers et de marins de la marine marchande qui pouvaient passer quelques semaines par an à s'entraîner pour servir un jour dans la MRC, et la Réserve de volontaires de la Marine royale du Canada (RVMRC). En ce qui concerne la première, des centres d'enrôlement avaient déjà ouvert à l'automne 1923 à Charlottetown, Québec, Saint John, Halifax, Montréal, Lunenburg, Prince Rupert, Victoria et Vancouver. Quant à la RVMRC, elle comptait 24 officiers et 577 matelots en 1926–1927, si on ne compte que ceux qui se présentaient à l'instruction. Ses membres avaient déjà de l'expérience au sein de la Marine ou de la marine marchande, et ses compagnies et demi-compagnies dispersées dans des villes de tout le Canada servaient non seulement à préparer les officiers et les marins, mais faisaient connaître la MRC dans des localités situées à des centaines, et même des milliers, de kilomètres de la mer. L'expérience ultime pour un membre de la RVMRC était de naviguer sur un navire de la Marine canadienne. En septembre 1924,



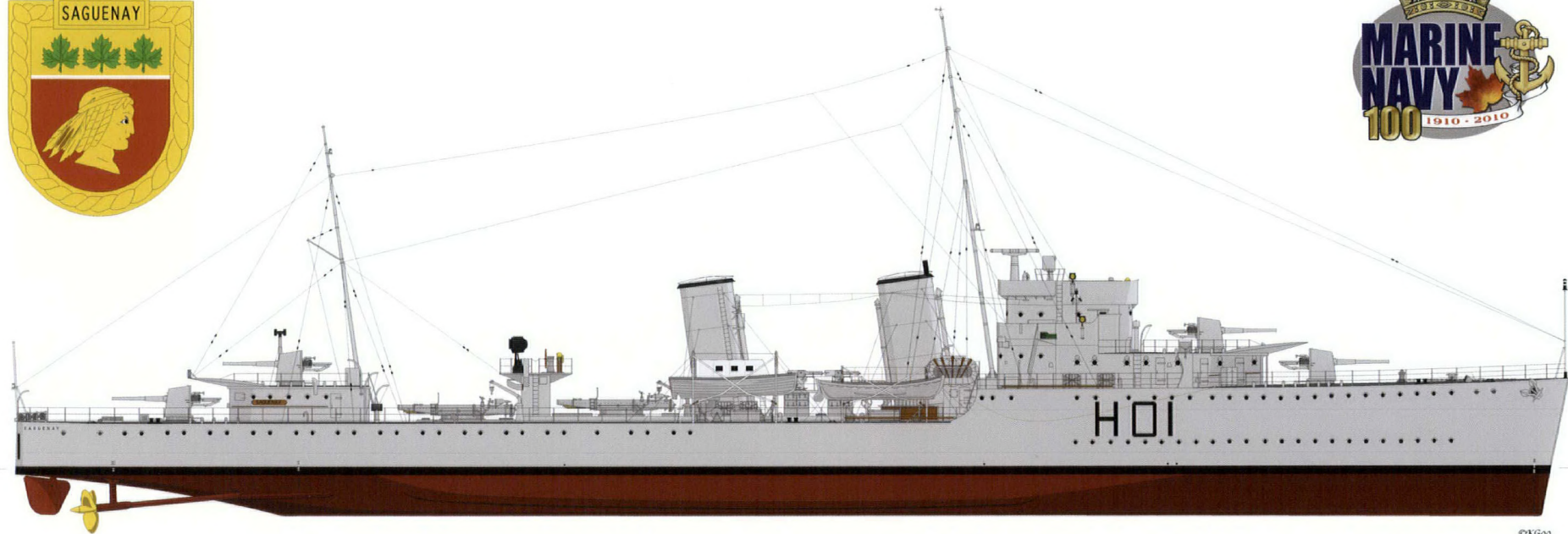
par exemple, une cinquantaine de réservistes embarquèrent sur des navires de l'escadre de l'Amérique du Nord et des Antilles qui effectuaient toutes sortes d'évolutions dans les eaux canadiennes et terre-neuviennes.

La Marine royale du Canada mena une opération intéressante dans les années 1920. Au printemps de 1924, le dragueur de mines *Thiepvat* partit d'Esquimalt, chargé de deux missions. La première consistait à cacher du carburant à différents endroits entre les Aléoutiennes et le Japon pour un tour du monde en avion par un équipage britannique. La deuxième consistait à recueillir des renseignements après que des officiers du renseignement de la MRC eurent fait remarquer qu'il s'agissait d'une occasion à ne pas manquer. À son retour, le 21 août, le navire déposa un rapport de 30 pages (ce qui était très détaillé pour l'époque) sur plusieurs ports des Aléoutiennes et des îles Pribiloff (Alaska), de la presqu'île du Kamtchatka et des îles Komandorski de l'Union soviétique et des îles Kourile du Japon. On lit dans ce rapport qu'aux îles Aléoutiennes et aux îles Pribiloff, « les conditions de santé sont généralement bonnes ... il y a des suintements de pétrole près des lacs Ugashik et Becherof en Alaska ... il y a une église à Oestkamchatka, dans la presqu'île du Kamtchatka, ce qui prouve bien que l'athéisme n'a pas complètement gagné cette partie de l'Union soviétique ». Dans une autre partie du rapport, on trouve des renseignements sur des stations de radio, avec photo, nom de la ville la plus proche, latitude et longitude, altitude au-dessus du niveau de la mer, type de station et nombre et type de mâts, soit 21 renseignements différents.⁹

On voit donc que si la Marine royale du Canada n'était pas capable de livrer la guerre, elle était tout de même capable de mener des opérations utiles en temps de paix, et pas seulement des opérations de surveillance des pêches ou de sauvetage. À la fin des années 1920, la MRC s'était imposée comme un instrument de la politique du gouvernement du Canada qui, en temps de guerre, aurait pour rôle de défendre les points névralgiques du commerce canadien. À cette fin, le Commodore Hose déclarait « le nombre d'unités est plus important que leur taille et leur puissance offensive, car si un croiseur est tout à fait capable de tenir tête à un raider marchand armé, il ne peut lutter que contre une menace à la fois, alors que deux ou trois destroyers rendraient la position dangereuse, en particulier en cas d'attaque de nuit pour un croiseur léger. Chacun tiendrait tête à la plupart des attaquants armés. Pour la recherche, ces navires pourraient couvrir un grand rayon d'action et se concentrer rapidement sur un seul point. En outre, en ce qui concerne la lutte anti-sous-marine, ils sont pratiquement essentiels. »¹⁰ La MRC deviendrait donc une marine de destroyers.



Destroyers de la MRC et du RN en manœuvre dans les Caraïbes à la fin des années 1930.



©XGeo

Illustration par Karl Gagnon

Contre-torpilleur / Destroyer
Classe SAGUENAY Class

N.C.S.M. SAGUENAY (I)
1932

Lancé le 11 juillet 1930. Construit par John I. Thornycroft & Co. Ltd., Southampton.

22 mai 1931 - 30 juillet 1945

Dimensions: 97,5 m x 9,9 m x 3 m

Déplacement: 1 337 tonnes Vitesse: 36 noeuds Équipage: 181
Armement: 4 x I - 120 mm; 2 x I - 2 livres; 2 x IV - TLT de 533 mm; grenades sous-marines.



H.M.C.S. SAGUENAY (I)
1932

Launched 11 July 1930. Built by John I. Thornycroft & Co. Ltd., Southampton.

22 May 1931 - 30 July 1945

Dimensions: 97.5 m x 9.9 m x 3 m

Displacement: 1,337 tons Speed: 36 knots Crew: 181
Armament: 4 x I - 120 mm; 2 x I - 2-pound; 2 x IV - 533 mm TT; depth charges.



Le *Patriot* et le *Patrician* avaient été remplacés par les destroyers *Champlain* et *Vancouver*, qui portaient le nom de deux grands explorateurs de l'Est et de l'Ouest canadien. Les dragueurs de mines faisaient surtout de la surveillance des pêches et des opérations de sauvetage, et les destroyers s'entraînaient au tir de canons et de torpilles, mais ils faisaient aussi connaître la Marine dans les villes et villages de la côte et des fleuves navigables. Ils partaient aussi en mission dans les mers du Sud. Ces deux destroyers avaient été acquis à titre de mesure temporaire, car le gouvernement King passa contrat pour la construction du *Saguenay* et du *Skeena* en 1929. Ces deux navires seraient équipés de certaines des technologies de pointe en construction navale. Ils furent mis en service en 1931 et suivirent le même programme opérationnel, d'instruction, de visites à l'étranger et de campagnes dans le Sud que leurs prédécesseurs.

Il y eut toutefois une exception en janvier 1932. Les conditions économiques avaient conduit le peuple du Salvador à se révolter. Le parti communiste s'attribuait le mérite de cette révolte, mais celle-ci avait en fait des causes bien plus matérielles qu'idéologiques. Le consul de Grande-Bretagne, craignant que les insurgés n'attaquent les installations britanniques (voies ferrées, etc.), demanda de l'aide navale. Or, les Navires canadiens de Sa Majesté *Skeena* et *Vancouver* se trouvaient dans la région. Les ordres du *Skeena*, qu'il avait reçus par radiotélégraphe pendant qu'il faisait route vers le port d'Acajutla, étaient clairs et précis, selon les habitudes de la Royal Navy et de la MRC :

À votre arrivée, prenez contact avec le consul de Grande-Bretagne ou une autre autorité britannique et voyez ce qu'il y a moyen de faire. À défaut, adressez-vous à une autorité salvadorienne constituée et voyez si de l'aide est nécessaire pour protéger des sujets ou des biens britanniques. Prenez aussi contact avec les autorités américaines et coopérez avec elles et voyez si des Canadiens ont besoin d'aide. Ne prenez aucune mesure à moins que ce soit absolument nécessaire pour sauver la vie de sujets britanniques.¹¹ [trad.]

Cinq femmes britanniques qui se croyaient en danger embarquèrent; pendant ce temps, le commandant, Victor-Gabriel Brodeur, et son second, l'omniprésent Frank Houghton, allèrent en reconnaissance à terre.

Ils trouvèrent une population paysanne en pleine révolte, mais qui épargnait les églises, les chemins de fer et les fermes qui payaient plus que la moyenne. L'armée salvadorienne rétablit l'ordre, exécutant près de 20 000 personnes, et l'insurrection fut écrasée avant la fin du mois. La MRC tira une leçon importante de cette campagne; elle avait bien vu qu'il était nécessaire d'installer une station de télégraphie sans fil moderne à Ottawa, car les messages du *Skeena* avaient dû être transmis par les Bermudes à Halifax, qui n'avait pas pu communiquer avec Ottawa pendant toute la journée du 25 janvier et n'avait pu communiquer que partiellement le 26 et le 27 à cause de perturbations atmosphériques. Il y avait bien une station dans la banlieue d'Ottawa, à Rockliffe, mais :

La faible puissance de l'émetteur de Rockliffe posait un grand problème ... Certains messages étaient arrivés directement, mais il n'avait pas été possible d'en accuser

réception tout de suite, ce qui avait causé une certaine congestion et un trafic télégraphique inutile puisque les messages étaient retransmis par une station intermédiaire ... La station des Bermudes aurait été beaucoup plus efficace si Ottawa avait pu accuser réception des messages dès leur arrivée ... Les communications auraient aussi été bien plus faciles si Ottawa avait été en mesure de transmettre directement au Skeena pendant toute la période où Ottawa recevait les signaux du navire.¹² [trad.]

Rockliffe devrait être, selon le directeur du Renseignement naval, le Capitaine de frégate W. B. Hynes, RN, la grande priorité lorsque le Canada rééquiperait ses stations de radio sans fil. La leçon était claire : la MRC de 1932 n'était pas une force côtière.

Pendant que Walter Hose et l'état-major de la Marine se penchaient sur une telle expansion et une telle modernisation, ils ne savaient pas que l'année suivante, l'institution qu'ils servaient serait pratiquement frappée à mort. Le pays traversait une des plus fortes crises économiques de son histoire et, comme le remarque l'historien Desmond Morton « les politiciens et les bureaucrates cherchaient désespérément à réduire les budgets, et celui de la défense était la cible parfaite. Craignant le mouvement communiste qui se répandait parmi les chômeurs, le Cabinet décida de ne pas trop couper le budget de la Milice et celui de la force permanente (l'Armée), mais les autres services étaient plus vulnérables ». ¹³ Comme l'expliquait à l'époque le chef d'état-major général, le Général Andrew McNaughton, « la situation à laquelle nous faisons face nous oblige à réduire fortement les fonds disponibles pour la défense, et il ne serait pas raisonnable de répartir ces réductions entre toutes les forces, car cela ne ferait que les affaiblir toutes ... Il serait donc préférable de nous concentrer sur les forces nécessaires au maintien et au soutien du pouvoir civil et à la création d'une dissuasion minimale aux attaques maritimes. » Une petite marine ne réaliserait pas cet objectif, au moins pas de l'avis du chef d'état-major général :

Par contre, des forces aériennes, même en petit nombre, sont indéniablement un élément dissuasif, surtout dans les passages maritimes étroits et en haute mer à proximité des côtes. Elles peuvent être augmentées très rapidement, à condition d'avoir du personnel qualifié dans un établissement d'instruction approprié. Les pilotes engagés dans l'aviation civile peuvent rapidement être formés pour la défense. Les avions civils ne sont pas inutiles à des fins de défense et toutes les usines de construction d'avions peuvent aussi bien produire des avions militaires que des avions civils.¹⁴

Devant une telle alternative, McNaughton prit, à tort ou à raison, la décision de soutenir l'Aviation royale du Canada, quitte à sacrifier la MRC s'il le fallait.

À Ottawa, McNaughton n'était pas le seul à envisager de se défaire complètement de la Marine. Par contre, Hose, maintenant chef d'état-major de la Marine, rappela au Conseil du Trésor que même si la Grande Dépression obligeait le gouvernement à réduire ses dépenses, la géostratégie n'avait pas changé. Il menaça aussi de démissionner. On ne sait pas laquelle de ces initiatives sut convaincre le président du Conseil du Trésor de changer d'idée, mais il le fit. Le budget de la Marine fut réduit mais pas anéanti; il passa de près de 3,6 millions



de dollars en 1930–1931 à un peu moins de 3 millions de dollars l'année suivante. Il serait encore réduit — ramené à 2,2 millions de dollars — en 1933–1934, mais l'existence de la Marine ne fut plus jamais mise en doute. Lorsque Walter Hose prit sa retraite le 1^{er} janvier 1934, il avait de bonnes raisons d'être satisfait.

Son successeur fut Percy Nelles, un des élèves-officiers de la première promotion qui s'étaient engagés en 1908, avant même la création de la MRC. À la fin de 1935, il était chef d'état-major d'un organisme permanent qui comptait 102 officiers, 804 matelots et quatre destroyers — bientôt six puisque le budget de 1937–1938 prévoyait l'acquisition de deux nouveaux destroyers. Puis, entre 1935 et 1939, le budget de la défense quadrupla, et le rôle principal de la Marine commença à prendre forme. Il passa d'un besoin général de défense contre des attaquants de surface à une fonction plus spécifique énoncée dans le plan de défense n° 2 de l'Armée : protéger la neutralité du Canada en cas de guerre entre les États-Unis et une troisième puissance — très probablement le Japon. La Marine se concentrerait donc surtout sur la côte Ouest, même si l'invasion de l'Abyssinie (Éthiopie) par l'Italie en octobre 1935 donna l'occasion de réfléchir aux besoins logistiques de la MRC le jour où

Mise en service du NCSM *Fraser* à Chatham (Royaume-Uni), transféré par le *Royal Navy*, le 17 février 1937.



la guerre éclaterait en Europe. Le gouvernement du Canada n'avait nullement l'intention d'intervenir, mais le Service naval ne le savait pas et il se prépara donc à opérer avec les quelques navires qu'il avait. Il avait besoin, par ordre de priorité : de munitions pour des canons de quatre pouces et de 12 livres à installer sur les navires auxiliaires (20 000 \$), de deux filets anti-sous-marins (32 500 \$), d'un stock général de munitions (110 000 \$), de cinq torpilles, soit la moitié d'un armement (70 000 \$), de deux radios sans fil (30 000 \$), d'équipement de dragage de mines (15 000 \$), de deux horloges de conduite du tir (30 000 \$) et, en dernier lieu, de la deuxième moitié de l'armement de torpilles (70 000 \$). Tout cela s'élevait à 377 500 \$. L'Italie réussit à annexer l'Éthiopie sans réelle opposition, et l'équipement et les approvisionnements ne furent pas achetés, mais cet exercice avait peut-être été utile sur le plan de la planification logistique.

L'acquisition du *Fraser* et du *St-Laurent* en 1937 fut une mesure plus concrète et, au début de 1938, le Cabinet autorisa un effectif de 1 582 matelots, soit près du triple de l'effectif de l'après-guerre. À la Réserve navale, qui avait des bureaux d'enregistrement dans tous les grands ports du Canada, et à la RVMRC, qui avait des divisions dans toutes les grandes villes du pays, fut ajoutée la Réserve des pêcheurs, sur la côte Ouest seulement, chargée de surveiller les milliers de baies, de bras de mer et de fleuves de la côte tout en maintenant la neutralité du Canada conformément au Plan de défense n° 2. La surveillance des pêches et le sauvetage en mer continuèrent à faire partie du travail courant de la MRC, mais elle fut aussi chargée de missions de déglacage et de reconnaissance dans le Grand Nord canadien. L'*Ottawa* et le *Restigouche* furent mis en service en 1938 et l'instruction du personnel commença, surtout sur la côte Ouest, tandis que les bruits de bottes se faisaient plus forts, surtout depuis l'invasion de la Chine par le Japon en 1937.

Puis en 1938, Adolf Hitler réclama l'annexion des Sudètes — région de la Tchécoslovaquie où vivaient plus d'un million d'Allemands de souche — au III^e Reich. Une conférence, qui réunirait la France, la Grande-Bretagne et l'Allemagne et d'autres interlocuteurs, fut convoquée à Munich, mais en attendant, il était raisonnable de supposer que la guerre n'était pas loin. Comme le relate le commandant du *Fraser* :

Pendant que nous étions à Cypress Bay, la situation internationale devint extrêmement tendue. Les seules nouvelles que nous avions étaient les informations non officielles que nous recevions par la radio principale et les différentes émissions que captaient des membres d'équipage sur leur propre radio. Le mardi 27 septembre au soir, le commandant décida de mettre les navires sur le pied de guerre, à l'exception de ce qui représentait un embarquement massif de matériel et de ce qui n'était pas absolument nécessaire ... Le travail commença à 6 h le mercredi 28 septembre et se poursuivit jusqu'à la tombée de la nuit. Ce qui nous prit le plus de temps fut la préparation de huit torpilles et l'installation des ogives de guerre sur le Fraser. Le travail ne fut terminé que le jeudi 29 septembre à midi.¹⁵ [trad.]

Comme dans le cas de la crise abyssinienne, ce fut plus un exercice qu'une nécessité, mais c'était la première fois depuis l'Armistice de 1918 que les navires canadiens se préparaient à entrer en guerre.



L'instruction devint donc encore plus importante, et Frank Houghton s'en souvient :

En dépit — ou peut-être à cause — de la situation internationale, qui depuis Munich (remise d'une partie de la Tchécoslovaquie à l'Allemagne) devenait de plus en plus sombre, nous sommes partis pour notre campagne habituelle de printemps dans les Caraïbes en janvier 1939, et nous avons fait des exercices de guerre avec les croiseurs de l'escadre de l'Amérique du Nord et des Antilles.¹⁶ [trad.]

Ces exercices étaient réalistes et entraînaient les navires de la MRC à des opérations qu'ils devraient mener en temps de guerre. « Je me souviendrai toujours d'un exercice où les deux croiseurs représentaient des attaquants ennemis armés et avaient pour objectif de couler les navires marchands britanniques dans l'Ouest des Caraïbes. » La flottille canadienne avait pour mission de les trouver et de les couler. C'était très grisant car :

Cérémonie de remise du drapeau royal à la Marine royale du Canada par le roi George VI au parc Beacon Hill, le 30 mai 1939.



Il fallait naviguer à grande vitesse sur de grandes distances, dans un cadre idéal pour un tel exercice à cette période de l'année. À un moment donné, les destroyers étaient dispersés, presque trop éloignés les uns des autres pour se voir, à la recherche de « l'ennemi ». Vers le soir, comme personne n'avait rien aperçu, le commandant rappela les destroyers et les rassembla pour un balayage de nuit. Mais à ce moment-là, d'après des renseignements que j'avais pu intercepter à la radio, j'étais pratiquement certain d'être sur la piste d'un des croiseurs; j'ai donc décidé de prendre un risque calculé et de désobéir au signal de ralliement.

Environ une demi-heure plus tard, « à mon grand soulagement », les Canadiens aperçurent le haut des mâts d'un croiseur à l'horizon. Nous avons immédiatement fait demi-tour afin de ne pas être vus et j'ai envoyé un rapport d'aperçu de l'ennemi. Vers 2 h du matin, les destroyers ayant rejoint le commandant, nous avons pu faire une attaque surprise sur le croiseur et le « couler » avec nos torpilles. Houghton ne fut pas réprimandé de n'avoir pas suivi les ordres. [trad.]

Les forces d'Hitler envahirent la Pologne le 1^{er} septembre 1939, la France et la Grande-Bretagne déclarèrent la guerre à l'Allemagne le 3, et le Canada en fit autant le 10. La MRC entra dans la Deuxième Guerre mondiale avec une force bien plus cohérente et un bien meilleur sens de ce qu'on attendait d'elle que dans le premier conflit mondial, principalement parce que ses dirigeants ne se laissaient pas distraire de ce qui comptait vraiment. Au début des années 1920, le manque de financement pour entretenir un croiseur et deux destroyers avait obligé la Marine à sacrifier le croiseur et à confier aux réservistes le soin d'établir un lien avec les localités de tout le pays; le Service naval fit donc de son mieux avec les moyens qu'il avait. Face au désastre budgétaire du début des années 1930, il expliqua avec cohérence son rôle dans la défense du Canada, notamment la protection des ports par lesquels passait une très grande partie du commerce canadien et les routes de navigation qui menaient à ces ports. Pendant toute l'entre-deux-guerres, il eut des navires, notamment des destroyers, et pouvait donc légitimement se qualifier de Marine, par opposition à une simple liste de noms de réservistes qui naviguaient sur des petits chalutiers ou d'autres bateaux qui n'avaient rien à voir avec des navires de guerre. Ce n'était pas la flotte de croiseurs cuirassés et d'autres bâtiments que certains avaient espérée dans les années qui suivirent la Première Guerre mondiale, mais c'était une petite force réaliste, qui savait naviguer en mer et qui était capable de se tenir. Dans un pays peu peuplé, sortant d'une dépression qui avait menacé les fondements de son économie et de sa société, l'institution qu'était la Marine royale du Canada en 1939 n'était pas une mince réalisation.

Notes

1. Michael L. Hadley et Roger Sarty, *Tin-Pots and Pirate Ships*, 301.
2. A. Temple Patterson (ed.), *The Jellicoe Papers: Selections from the Private and Official Correspondence of Admiral of the Fleet Earl Jellicoe, Vol II* (London, 1968), 370–71, 374–76, 378.
3. NCSM *Thiepval*, *Captain's Monthly Report for March 1921* (BAC).
4. Commandant de l'*Aurora* au secrétaire du Service naval, 17 décembre 1920 (BAC).



5. NCSM *Aurora*, *Letter of Proceedings*, 14 juillet 1921 (BAC).
6. Houghton, *Memoirs*, 91.
7. Walter Hose au Capt. H. E. Holme, 10 août 1922 (Hose Papers, DHP).
8. Walter Hose à William Lyon Mackenzie King, 26 octobre 1922 (King Papers, BAC).
9. Directeur du Renseignement naval à l'officier de district du Renseignement, Esquimalt, 27 septembre 1924 (BAC).
10. Chief of the Naval Staff, *The Naval Defence Policy in Canada*, 21 août 1930 (BAC).
11. Chef d'état-major de la Marine au *Skeena*, 23 janvier 1932 (BAC).
12. Directeur du Renseignement naval au Chef d'état-major de la Marine (*trad.*), 12 février 1931 (BAC).
13. Desmond Morton, *Canada and War*, 97 (*trad.*).
14. Chef d'état-major de la Marine au ministre de la Défense nationale, 1^{er} juin 1933 (BAC).
15. NCSM *Fraser* et *St-Laurent*, *Reports of Proceedings*, 1^{er}-30 septembre 1938.
16. Houghton, *Memoirs*, 136-37.

Recherche et développement maritimes pendant l'entre-deux-guerres : 1919–39

Harold Merklinger

L'entre-deux-guerres fut une période presque catastrophique pour la MRC, mais les semences de développement technique qui avait été plantées avant et pendant la Grande guerre continuèrent à pousser. Les relations organisationnelles qui s'étaient formées entre le gouvernement, les universités et, dans une certaine mesure, l'industrie furent officialisées et développées.

Ce fut notamment le cas de l'Université McGill de Montréal, dont l'éminent soldat canadien Arthur Currie devint président en 1920. Cependant, c'est le commandant d'artillerie de Currie pendant la guerre (et ancien élève et professeur de McGill), Andrew McNaughton qui, en 1935, lorsqu'il était président du Conseil national de recherches du Canada (CNRC), commença à façonner les relations entre le CNRC, les universités, l'industrie canadienne et le ministère de la Défense nationale.

Après la guerre, McNaughton mit ses travaux antérieurs sur les tubes cathodiques au service de la navigation aérienne, ce qui conduisit à l'invention du radiogoniomètre à rayons cathodiques, qui lui-même révolutionnerait plus tard les techniques de guerre anti-sous-marine (ASM) et le radar. Pendant sa présidence du CNRC de 1935 à 1939, il favorisa l'échange de personnel entre le MDN et le CNRC et entre l'industrie canadienne et le CNRC, mettant le Canada en position de faire de solides contributions techniques dès le début de la Deuxième Guerre mondiale.

La recherche océanographique continua, principalement sous l'égide de l'Office de biologie du Canada. En 1928, H. B. Hachey fut le premier océanographe physique nommé à la Station biologique de St. Andrews (Nouveau-Brunswick) et en 1931, J. P. Tully arriva à la station de Nanaimo (Colombie-Britannique) où une grande partie de ses travaux d'avant-garde dans le même domaine furent financés par le CNRC. Le parrainage de sa recherche fut transféré à l'Office de biologie du Canada quand celui-ci fut créé en 1937.

Charles F. Goodeve (1904–1980), de Winnipeg, était officier subalterne dans la RVMRC lorsqu'il reçut une bourse pour faire des études de chimie au University College de Londres. Il entra alors dans la Royal Naval Reserve et en 1939, il était capitaine de corvette au HMS Vernon, le centre d'études sur les torpilles et les mines de la RN. Ses premières réalisations



furent des méthodes de démagnétisation et le balayage « Double-L » pour la protection contre les mines. Pendant la guerre, il fut directeur du Service de développement des armes diverses et contribua largement au développement du mortier anti-sous-marin Hedgehog. Plus tard, lorsqu'il était contrôleur adjoint de la recherche et du développement en Grande-Bretagne, il encouragea le suivi rationnel et la priorisation des travaux de R et D ainsi que ceux des alliés. Cela lui valut l'Ordre de l'Empire britannique (en 1942) et le titre de chevalier (1945).

Un autre Canadien, Frederick G. Creed, proposa en 1938 à l'Amirauté britannique un modèle de porte-avion basé sur le principe de son Small Waterplane Area Twin Hull (SWATH). Ce concept ne fut réalisé qu'en 1968, mais c'est encore un concept de navire prometteur de nos jours.

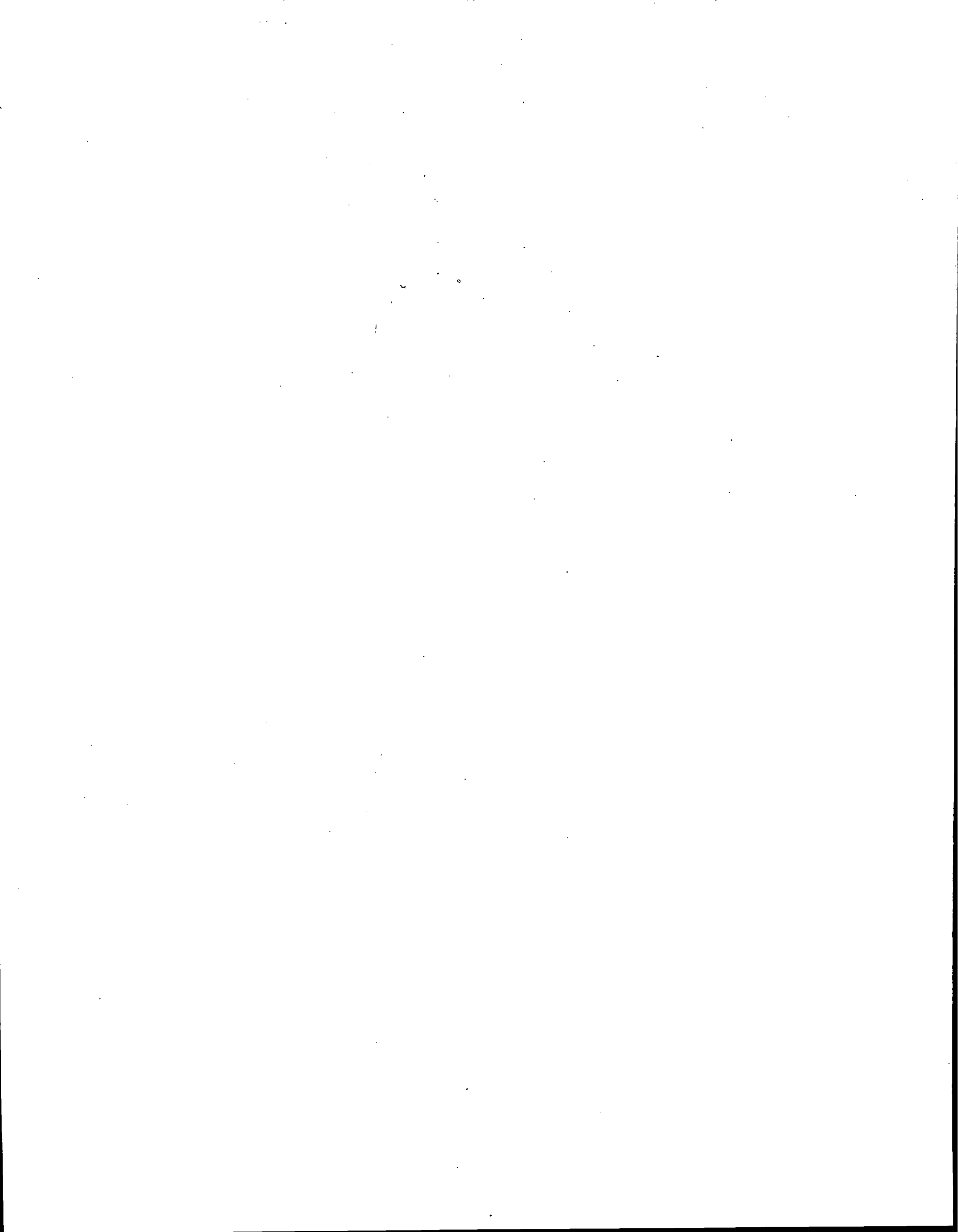
La guerre étant devenue inévitable, les processus gouvernementaux se révélèrent incapables, à cause de leur lenteur et de leur lourdeur, de financer à temps la recherche et le développement. Le secteur privé se mobilisa donc — des sociétés et des particuliers donnèrent environ 1,3 million de dollars au total — pour mettre en route la recherche prioritaire. C'est ce financement providentiel qui donna à l'effort de guerre scientifique canadien une bonne longueur d'avance.



Archives du CNRC

**C.R.D.F. RADIO DIRECTION FINDING EQUIPMENT (BANDS 'A' & 'B' & 'C')
IN OPERATION**

Le radiogoniomètre à rayons cathodiques mis au point par le CNRC eut plusieurs applications militaires, dont le radar et (comme on le voit ici) la localisation d'émetteurs radio comme ceux des sous-marins.



CHAPITRE 4

1939–45 : La Marine
royale du Canada
étend ses ailes :
Les opérations
à l'étranger



Donald E. Graves

*Up to Kola Inlet, back to Scapa Flow,
Soon we shall be calling, for oil at Petsamo.
Why does it always seem to be, Flotilla No. 23,
Who plough the Arctic Ocean and thrash the Barents Sea?*

*When we get to Scapa, do we get a rest,
All we have is signals invariably addressed.
"Dear ALGONQUIN" with love from "D,"
Why are you here? Get back to sea!*

*Over in our mileage, due for boiler clean,
When we're not with convoys, there's practice in between,
Now as you have surely guessed,
We do our best, but need a rest.*

— CHANSONS DE LA 23^e FLOTTILLE¹



Finale, de Donald Connolly, illustre l'engagement du 9 août 1945, dans la rade d'Onagawa (Japon), pour lequel le Lieutenant Robert Hampton Gray, VC, DSC, a reçu à titre posthume la seule croix de Victoria décernée à un membre de la MRC.

La plus grande contribution de la Marine royale du Canada à la Deuxième Guerre mondiale est le rôle qu'elle a joué dans la bataille de l'Atlantique, l'inlassable lutte contre les sous-marins allemands qui fait l'objet du prochain chapitre. Ce qu'on oublie souvent cependant, c'est que toutes sortes de navires de guerre (croiseurs légers, chalands de débarquement, etc.) armés en personnel par la MRC ont participé aux opérations en Europe et dans le Pacifique. Et si la MRC a participé à la guerre de surface dans ces théâtres, c'est parce que le Quartier général du Service naval (QGSN) avait l'ambition de bâtir une « flotte équilibrée », une « marine hauturière » qui serait la base d'une marine d'après-guerre si forte qu'elle ne serait plus jamais menacée de dissolution comme elle l'avait été dans les années 1920.

Lorsque la guerre éclata, en septembre 1939, la plus grande menace selon le QGSN était les grands raiders de surface, pas les sous-marins, et pour lutter contre cette menace il voulait une flotte de puissants destroyers de la classe Tribal. Pendant l'hiver 1939–1940, il conclut un accord avec l'Amirauté à Londres; le Canada s'engageait à produire des escorteurs pour la RN et, en échange, la Grande-Bretagne s'engageait à construire pour le Canada quatre navires de la classe Tribal au Royaume-Uni. Dans l'attente de ces navires, le QGSN fit convertir trois grands paquebots — les NCSM *Prince David*, *Prince Henry* et *Prince Robert* — en croiseurs auxiliaires; les sept destroyers de la flotte d'avant-guerre furent utilisés comme escorteurs de convois dans l'Atlantique et les trois « Prince » opérèrent principalement sur



la côte Ouest. Après la défaite de la France en juin 1940 et l'arrivée des sous-marins allemands sur le littoral atlantique, la MRC fut de plus en plus occupée dans l'Atlantique Nord, mais le QGSN n'abandonna jamais vraiment son ambition d'armer en équipage de grands navires de guerre.

Cette ambition ne pouvait toutefois se réaliser à court terme, car le premier des destroyers Tribal ne fut mis en service que vers la fin de 1942. Pourtant, pendant les premières années de la guerre, beaucoup d'officiers et de marins canadiens acquièrent une expérience précieuse dans la R.N. Leur histoire n'a jamais vraiment été racontée, mais il faut souligner que les marins canadiens ont servi en mer, dans tous les théâtres de la guerre à des titres variés, allant du conventionnel à l'extrême.

Pour ne citer que quelques exemples, l'Aspirant de marine L. B. Jenson, MRC, était sur le croiseur cuirassé HMS *Renown* lorsqu'il engagea le combat contre les cuirassés allemands *Scharnhorst* et *Gneisenau* au large de la Norvège le 10 avril 1940. Le Lieutenant de vaisseau R. W. Timbrell, MRC, reçut la *Distinguished Service Cross* pour son service à Dunkerque en juin 1940 et l'Enseigne de vaisseau de 1^{re} classe G. H. Hayes, RVMRC, survécut à un naufrage au cours de la même évacuation. L'Enseigne de vaisseau de 1^{re} classe G. Strathey,

Le NCSM *Prince Robert*, un des trois paquebots de la Compagnie nationale de navigation du Canada, convertis en croiseurs marchands armés par la MRC, en cale sèche au Royaume-Uni en janvier 1944, après une autre conversion en croiseur antiaérien.



MDN A-215

RVMRC, était officier radar sur le croiseur HMS *Ajax* lorsque celui-ci coula trois destroyers italiens en Méditerranée en octobre 1940. Le Lieutenant de vaisseau S. E. Paddon, RVMRC, était officier radar sur le HMS *Prince of Wales* qui combattit le *Bismarck* au printemps 1941 et il survécut au naufrage de son navire au large de la Malaisie sept mois plus tard. Cinq officiers canadiens périrent lorsque le HMS *Bonaventure* fut coulé près de la Crète en mars 1941 et le Lieutenant de vaisseau C. Bonnell, DSC, RVMRC, périt sur une « torpille humaine » Chariot dans un raid sur les côtes de Sardaigne en décembre 1941. Le Lieutenant de vaisseau et médecin W. J. Winthrope, RVMRC, fut tué dans une audacieuse attaque de commando sur Saint-Nazaire en mars 1942. Le Lieutenant de vaisseau J. H. O'Brien, MRC, fut témoin des débarquements amphibies alliés en Sicile et en Italie en 1943. Soixante matelots canadiens servaient sur le HMS *Belfast* lors de l'attaque qui contribua à couler le *Scharnhorst* dans la mer de Barents en décembre 1943. Le Lieutenant de vaisseau R. H. Lane, RVMRC, servit sur le croiseur lourd britannique HMS *Glasgow*, et le Capitaine de corvette F. H. Sherwood, RVMRC, commanda le sous-marin HMS *Spiteful* dans l'océan Indien en 1945. Le Capitaine de vaisseau H. T. W. Grant, MRC, commanda le croiseur HMS *Enterprise* en 1943–1944 et le Lieutenant de vaisseau F. R. Paxton, RVMRC, était officier radar sur le destroyer HMS *Venus* lorsque, en mai 1945, il détecta le croiseur lourd japonais *Haguro* à la limite extrême de détection, 55 km, contact qui permit la destruction de l'ennemi. Il ne faut pas oublier le Capitaine de corvette B. S. Wright, RVMRC, qui fut chargé d'un travail pas comme les autres pendant la guerre. En effet, en 1945, il faisait partie d'un détachement des opérations spéciales dans le centre de la Birmanie, chargé de traverser à la nage le fleuve Irawaddy, la nuit, pour attaquer l'ennemi.

Les Canadiens étaient très présents dans deux branches de la RN, les forces côtières et l'aéronavale, en partie parce que le QGSN permettait à la Grande-Bretagne de faire du recrutement au Canada pour ces spécialités. En 1943, plus d'une centaine d'officiers de la MRC servaient dans les forces côtières, commandant des vedettes d'attaque, petites mais lourdement armées, dans la Manche et dans la Méditerranée. Ils se distinguèrent par leurs exploits. Le Capitaine de corvette T. G. Fuller, RVMRC, reçut l'Ordre du service distingué et deux agrafes pour avoir opéré contre des navires ennemis dans l'Adriatique, et le Lieutenant de vaisseau R. Campbell, RVMRC, participa à des commandos contre les troupes de Rommel en Afrique du Nord. Quatre jeunes officiers de la RVMRC, les Lieutenants de vaisseau J. Davies, W. Johnston, R. MacMillan et J. M. Ruttan, furent chargés de déminer Tobrouk pendant le siège de 1941–1942 et les Capitaines de corvette G. Stead et N. J. Alexander, RVMRC, commandèrent des flottilles de la force côtière britannique dans la Méditerranée. Le Capitaine de corvette J. D. Maitland, RVMRC, se distingua en mai 1943 par le combat entre le navire qu'il commandait, le *MGB 657*, et un sous-marin allemand en surface. Maitland repoussa non seulement l'ennemi, mais il parvint à distraire l'équipage de la passerelle du sous-marin, au point où celui-ci éperonna accidentellement un autre sous-marin ennemi et que les deux sous-marins coulèrent. Le Lieutenant de vaisseau A. G. Law, RVMRC, prit part à l'attaque des cuirassés allemands *Scharnhorst* et *Gneisenau* lors de leur célèbre remontée de la Manche (l'opération Cerbère) en février 1942. Pendant que Law s'efforçait d'éviter les vedettes et destroyers allemands déterminés à couler sa fragile vedette lance-torpilles avant qu'elle ne puisse s'approcher suffisamment, son patron



BAC, PA-204587

d'embarcation attira son attention sur le ciel : « Monsieur, avions à deux paires d'ailes; sans doute des Anglais »,² et c'était vrai. Il y avait effectivement cinq avions torpilleurs Swordfish venus, eux aussi, attaquer les cuirassés ennemis. Les cinq furent abattus, mais les cuirassés allemands s'échappèrent.

Le Capitaine de frégate G. C. Edwards, RVMRC, pilotait un de ses cinq avions, mais il survécut et commanda plus tard une escadrille de Swordfish dans l'Aéronavale britannique. Edwards survécut non seulement à l'écrasement de son « Stringbag » (c'est ainsi qu'on appelait alors ces biplans) dans la Méditerranée mais il fut l'un des rares pilotes à survivre à un amerrissage en urgence dans les eaux glaciales de l'océan Arctique pendant l'escorte d'un convoi jusqu'à Mourmansk. Le Capitaine de frégate D. R. B. Cosh, RVMRC, commanda une escadrille de chasseurs Wildcat, plus modernes, embarqués sur le porte-avions d'escorte HMS *Pursuer* qui participa à l'attaque du cuirassé allemand *Tirpitz* en avril 1944. Le Capitaine de frégate R. E. Jess, RVMRC, commanda une escadrille d'Avenger chargée d'attaquer des cibles japonaises dans le Pacifique en 1945. Parmi les pilotes de chasse de l'aéronavale dans le Pacifique, il y avait un bon nombre de Canadiens. Le Lieutenant de vaisseau D.J. Sheppard,

La guerre que la Marine attendait : des recrues à l'entraînement au NCSM *York*, en février 1942; au fond, une maquette grandeur nature d'un cuirassé de classe King George V.

RVMRC, et le Lieutenant de vaisseau W. H. I. Atkinson détruisirent cinq cibles dans ce théâtre, et trois de celles d'Atkinson étaient des interceptions de nuit, très difficiles. Le Lieutenant de vaisseau D. M. Mcleod, RVMRC, survécut miraculeusement, presque sans une égratignure, au décollage raté de son Corsair (le moteur coupa au moment du décollage et l'avion, après quelques tonneaux, s'écrasa en mer). Le Lieutenant de vaisseau A. Sutton, RVMRC, fut porté disparu dans son Corsair pendant un raid sur Sumatra en 1945. Le Lieutenant de vaisseau R. H. Gray, RVMRC, pilota aussi des Corsair, et sa courageuse attaque d'un destroyer japonais en août 1945 lui valut la seule croix de Victoria décernée à un membre de la MRC pendant la guerre (elle lui fut décernée à titre posthume). Le Lieutenant de vaisseau G. Anderson, RVMRC, qui faisait partie de la même escadrille que Gray, fut tué dans la même attaque, car son Corsair très endommagé s'écrasa à l'appontage sur le porte-avions HMS *Formidable*. Anderson fut le dernier membre de la Marine canadienne à mourir pendant la Deuxième Guerre mondiale.

La MRC contribua largement au travail de l'organisation — connue sous le nom de *Combined Operations* — chargée d'effectuer des raids sur l'Europe occupée et de mettre au point les techniques spécialisées nécessaires au déroulement des grandes opérations amphibies qui marquèrent les dernières années de la guerre. Au début de 1942, 50 officiers et 300 marins partirent pour la Grande-Bretagne afin de former deux flottilles de chalands de débarquement. Le 19 août 1942, 15 officiers et 55 matelots de ce groupe se trouvaient dans les flottilles de débarquement britanniques qui participèrent à l'opération Jubilee, l'infortuné raid sur Dieppe qui coûta à l'armée canadienne 3 000 pertes, soit environ 65 pour cent des effectifs engagés. Dans une lettre envoyée à sa famille peu de temps après, l'Enseigne de vaisseau de 1^{re} classe D. Ramsay, RVMRC, offre un kaléidoscope dramatique de tout ce qu'il avait vu cette terrible journée :

... Un chalutier armé allemand a été soufflé hors de l'eau par un de nos destroyers; un obus de 5 pouces l'a traversé de part en part sans exploser près de moi; l'officier d'embarcation, skipper Jones, RNR (ancien pêcheur sur chalutier, naturellement) qui vocifère des invectives à un avion allemand et qui de temps à autres, lance un fameux « prend ça enculé »; une grosse troupe de mitrailleurs allemands cloue au sol quiconque ose s'approcher de la plage; un Ju 88 a une aile sectionnée par le Mat 2 Mitchinson, de l'Ontario, qui tire depuis la poupe de la barge; un avion qui fait du rase-mottes derrière un destroyer avant de lâcher sa bombe de 2 000 livres, qui ricoche sur le mât et explose à quelque 10 verges par tribord avant; je risque un œil par-dessus le poste du patron d'embarcation et je vois la bouche du canon fumant d'un Me 109. Il s'en est fallu de peu.³

Réparti en quatre flottilles distinctes, le personnel canadien des *Combined Operations* prit ensuite part à l'opération Torch (le débarquement en Afrique du Nord en novembre 1942), à l'opération Husky (le débarquement en Sicile en juillet 1943) et à l'opération Baytown (le débarquement en Italie en septembre de la même année). Au grand désespoir du QGSN, les faits d'arme de ces flottilles passèrent pratiquement inaperçus au Canada, et le QGSN se promit bien que cela ne serait pas le cas des destroyers de la classe Tribal.



Le premier de ces destroyers, le NCSM *Iroquois*, fut mis en service en novembre 1942 et fut suivi, dans les huit mois suivants, par les NCSM *Athabaskan*, *Haida* et *Huron*. Armés de six canons de 4,7 pouces, de deux canons de quatre pouces à tir vertical, de quatre tubes lance-torpilles de 21 pouces et d'armes antiaériennes de plus petit calibre, ces gracieux et puissants destroyers étaient destinés à être non seulement la force de frappe de la MRC, mais aussi le noyau de la flotte d'après-guerre. Le QGSN se défendit contre la proposition du premier ministre William Lyon McKenzie King qui souhaitait que les destroyers de la classe Tribal soient employés comme escorteurs de convois dans l'Atlantique Nord ou bien à la défense de la côte du Pacifique. Mais le Capitaine de frégate H. G. DeWolf, directeur des plans, déclara que ces destroyers étaient avant tout des navires de combat et que ce serait du gaspillage que de les utiliser à autre chose. Il était d'avis que la meilleure chose à faire était de placer les destroyers « sous contrôle opérationnel britannique » où ils pourraient « contribuer à la cause générale ». ⁴ Heureusement, la logique triompha, et les quatre navires passèrent le reste de la guerre au sein de la flotte britannique, la *Home Fleet*, où ils se taillèrent un impressionnant palmarès.

Après leur croisière d'endurance et après que des problèmes techniques et des problèmes de personnel eurent été réglés, l'*Athabaskan* et l'*Iroquois* furent affectés à l'offensive du golfe de Gascogne, leur premier affrontement. Cette offensive, qui eut lieu pendant l'été 1943, avait pour but d'intercepter et de détruire les sous-marins allemands qui se rendaient dans l'Atlantique Nord depuis leurs bases en France, mais elle ne connut qu'un succès mitigé, surtout parce que les navires alliés étaient à portée de l'aviation allemande. Le 27 août, l'*Athabaskan* opérait en compagnie du destroyer HMS *Grenville* et du HMS *Egret* lorsqu'il fut attaqué par un nouveau type d'armes : une bombe planante radioguidée — en fait un missile lancé et guidé par avion. Le commandant de l'*Athabaskan*, le Capitaine de corvette G. R. Miles, MRC, se souvient d'avoir vu approcher 19 bombardiers Dornier 217

... les trois premiers avions lâchèrent leur bombe roquette presque en même temps; deux manquèrent leur cible, mais la troisième, sans la moindre déviation, fonça droit sur la passerelle de l'Athabaskan. C'était un coup magnifique et il était impossible de l'éviter. Elle toucha le côté bâbord à la jonction du pont du canon B et de la timonerie; elle traversa le mess des officiers marinières et en ressortit à tribord où elle explosa à vingt ou trente pieds du navire.⁵ [trad.]

Un autre bombardier visa l'*Egret*, qui fut touché et coula. L'*Athabaskan* fut très endommagé, mais fort heureusement les dégâts furent surtout matériels et le navire put regagner Plymouth où il passa longtemps en cale sèche afin d'être remis en état de combattre.

En novembre 1943, les trois destroyers Tribal opérationnels reçurent l'ordre de remonter vers Scapa Flow, la base désolée et isolée de la flotte britannique dans les îles Orkney, afin d'escorter des convois de Grande-Bretagne en Russie. De leur mise en place, en août 1941, à la fin de la guerre, ces convois furent les opérations les plus dangereuses effectuées par les marines alliées, les pertes furent lourdes, tant pour les navires marchands que pour les navires de guerre, car les convois devaient passer à faible distance des bases allemandes de Norvège. Les convois de l'Arctique risquaient d'être attaqués non seulement par des sous-marins et

des avions mais aussi par de grands bâtiments de guerre — notamment le cuirassé *Tirpitz*, le jumeau du *Bismarck* — et ils devaient affronter des conditions météorologiques très difficiles et des froids extrêmes. Les convois de Mourmansk étaient peut-être essentiels à l'effort de guerre russe, mais tous les marins les redoutaient, et le Lieutenant de vaisseau P. D. Budge, MRC, du *Huron* explique pourquoi :

Il y avait sans cesse des coups de vent, la mer était sombre et les nuages aussi. Le disque du soleil atteignait à peine l'horizon, le navire tanguait et roulait sans cesse, nos vêtements humides sentaient le moisi, le froid était mordant, les quarts longs et fréquents semblaient ne jamais vouloir finir. Et pour arranger les choses, nous n'avions que du pain rassis, des œufs en poudre, des tomates étuvées et du bacon à manger. Le bonheur c'était de s'étendre dans un hamac bien tendu et de dormir quelques heures. Il n'y avait pas de répit pour les servants des canons, des torpilles ou des grenades sous-marines car toutes les 15 minutes, il fallait reprendre l'exercice afin d'empêcher la formation de glace dans les armes. On faisait monter la bordée de repos afin de déglacer le navire — c'est à peu près les seuls moments où on enviait le personnel de la salle des machines. Chaque voyage aller et retour semblait durer une éternité et il n'y avait rien à attendre à l'autre bout, à part peut-être du courrier à Scapa Flow.⁶ [trad.]

Les puissants destroyers de classe Tribal *Haida* et *Athabaskan* en formation dans la Manche au printemps 1944.



BAC, PA-151742



À la fin de décembre 1943, le *Haida*, le *Huron* et l'*Iroquois* escortèrent le convoi JW 55B qui fut attaqué par le croiseur cuirassé allemand *Scharnhorst*. Les navires canadiens ne participèrent pas directement à ce combat mais ils furent témoins par radio de la destruction du *Scharnhorst* le lendemain de Noël 1943. Lorsqu'ils mouillèrent près de Mourmansk deux jours plus tard, les équipages célébrèrent Noël avec un peu de retard, et un des officiers du *Haida* se souvient que « les postes d'équipage étaient drapés de pavillons de signalisation, il y avait sur la table une bouteille de bière pour chaque homme, les chandelles répandaient une douce lumière et pratiquement tout le monde était ivre. »⁷ [trad.]

Les Tribal commencèrent à participer aux opérations en 1943 et, au cours de l'année, le QGSN s'employa — avec beaucoup de succès d'ailleurs — à mettre en place la flotte qu'il souhaitait : une flotte équilibrée qui survivrait aux inévitables compressions des dépenses de l'après-guerre. Quatre facteurs accélérateurs l'aiderent à atteindre cet objectif ambitieux. Tout d'abord, 1943 fut un tournant significatif dans la bataille de l'Atlantique, et les Alliés prirent le dessus dans la guerre contre les U-boot, ce qui permit à la MRC de « reprendre son souffle » pour la première fois depuis 1940 et d'envisager l'avenir. Deuxièmement, le recrutement pour la Marine canadienne avait atteint le stade où il y avait un surplus de personnel qui attendait d'embarquer sur les navires encore en construction. Troisièmement, la RN manquait de personnel et avait un surplus de navires. Quatrièmement, et surtout, l'heure d'une opération transmanche pour les Alliés occidentaux approchait, et cette opération exigerait non pas des centaines mais des milliers de navires et de petites embarcations.

Ces facteurs se remarquèrent à la conférence de Québec (nom de code Quadrant), à laquelle assistèrent les dirigeants de la Grande-Bretagne, des États-Unis et du Canada en septembre 1943. Au cours de réunions avec l'Amiral Dudley Pound, chef d'état-major de la RN, et le Vice-amiral Louis Mountbatten, chef des *Combined Operations*, le chef d'état-major de la Marine canadienne, le Vice-amiral Percy Nelles, ne voulait pas qu'à la fin de la guerre, la Marine canadienne « soit une marine de petits navires »⁸, et d'ailleurs, il informa ses homologues britanniques de son intention de créer une flotte d'après-guerre composée de cinq croiseurs, de deux porte-avions légers et de trois flottilles de destroyers d'escadre. Nelles demanda à la Grande-Bretagne de l'aider à atteindre cet objectif ambitieux et il eut gain de cause. Avec l'aide de Winston Churchill, il sut manœuvrer autour du premier ministre canadien Mackenzie King, toujours méfiant des dépenses de la Défense et réussit à obtenir ce qu'il voulait. Il fut convenu que la MRC prendrait en charge et armerait en équipage deux porte-avions d'escorte, deux croiseurs légers, deux destroyers d'escadre et trois flottilles de péniches de débarquement et qu'elle fournirait un « commando » (le *Beach Commando W*), c'est-à-dire une unité amphibie de contrôle du trafic, pour l'invasion.

D'autres initiatives entreprises en 1943 et au début de 1944 renforcèrent la présence de la MRC dans les eaux européennes. Le *Prince David*, le *Prince Henry* et le *Prince Robert*, dont on n'avait plus besoin comme croiseurs auxiliaires, furent rebâtis pendant l'année. Le *Prince David* et le *Prince Henry* furent convertis en navires de débarquement, dont chacun transporterait une flottille de chalands de débarquement, et le *Prince Robert* fut transformé en navire de défense antiaérienne. Cette forte présence canadienne dans les forces côtières



Des marins du destroyer *Algonquin* (classe V) nettoient leur canon de 4,7 pouces (12 cm) après un bombardement des défenses côtières allemandes depuis la tête de pont en Normandie.

conduisit les Britanniques à proposer à la MRC d'armer en équipage deux flottilles de vedettes lance-torpilles en vue de l'invasion, et le Canada commença à envoyer du personnel en Angleterre à la fin d'octobre 1943. Au début de 1944, la Grande-Bretagne demanda des dragueurs de mines, et le Canada envoya 16 navires de la classe Bangor. Tout compte fait, le Canada contribua 126 bâtiments de toutes sortes et au moins 10 000 marins et officiers à l'opération Neptune — la composante navale du débarquement en Normandie. Le QGSN était convaincu que cette participation à l'opération la plus cruciale de la guerre, outre le renfort qu'elle apporterait à la cause alliée, donnerait du prestige à la MRC et rehausserait son profil auprès des Canadiens. L'opération Neptune fut effectivement le point culminant de l'extension en temps de guerre de la Marine canadienne et elle fit appel à la crème de la Marine.

En janvier 1944, à la grande satisfaction de leur équipage, les quatre destroyers canadiens de la classe Tribal furent transférés de Scapa à Plymouth, où ils formeraient, avec d'autres destroyers de la même classe de la RN, la 10^e Flottille de destroyers, chargée de mener des



opérations destinées à affaiblir les grandes unités de surface allemandes qui se trouvaient dans la Manche. Ces opérations, surnommées *Tunnel*, commencèrent à la fin février. La 10^e Flottille patrouillait la nuit, à la recherche de destroyers et de torpilleurs (en réalité des petits destroyers) ennemis basés au Havre et à Cherbourg. Ces patrouilles continuèrent jusqu'en avril sans résultat, ce qui leur valut le surnom de « FAFC », acronyme de *Fooling Around the French Coast*. Les choses changèrent dans la nuit du 25 au 26 avril 1944; l'*Athabaskan*, le *Haida* et le *Huron*, ainsi que des bâtiments britanniques rencontrèrent trois grands torpilleurs allemands, les T-24, T-27 et T-29, et engagèrent un combat à l'artillerie et à la torpille qui se transforma en une longue poursuite. Le T-27 et le T-24 s'échappèrent — quoique le premier ait été très endommagé par les tirs canadiens — mais le T-29 eut moins de chance. Les destroyers canadiens l'encerclèrent et l'attaquèrent avec tous les canons qu'ils pouvaient pointer sur lui, lui causant tant de dommages que son équipage dut le saborder; c'était le plus grand bâtiment de guerre coulé par la MRC jusque là.

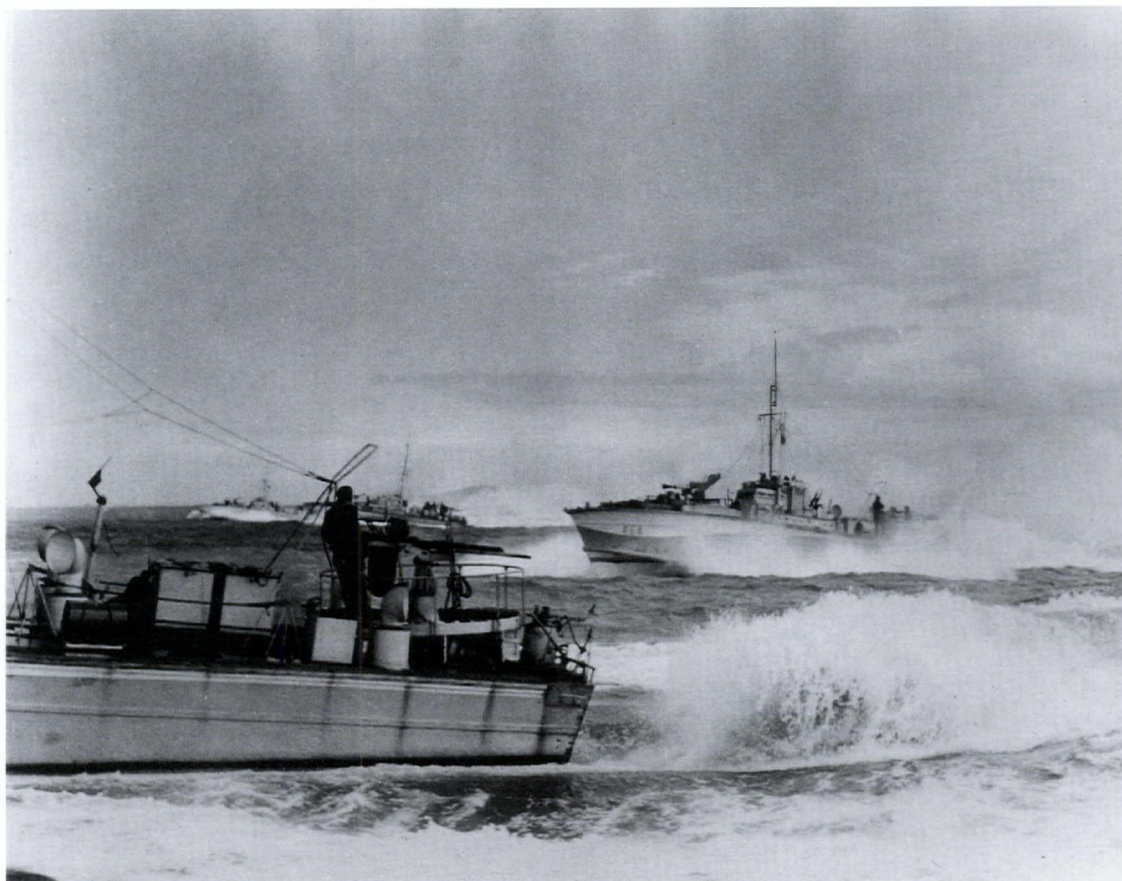
Deux nuits plus tard, l'*Athabaskan* et le *Haida*, guidés par radar, rattrapèrent le T-24 et le T-27 et réussirent à infliger au T-27 tant de dommages que son commandant le jeta à la côte. L'*Athabaskan* fut malheureusement touché par une torpille allemande; une des soutes à munitions explosa, le mazout s'embrasa, et le navire en flammes coula rapidement. Tout se passa très vite. Le Matelot de 1^{re} classe B. R. Burrows, au radar de tir, courut vers le côté tribord du navire désemparé et raconta plus tard :

J'ai été projeté par-dessus bord. Mon instinct me disait « sors-toi de là, vite! » Alors j'ai nagé aussi vite que je pouvais. Le mazout est très volatil et j'en ai été aspergé et brûlé des pieds à la tête. Je ne m'en suis pas rendu compte sur le moment car tout s'est passé très vite et j'ai continué à nager. Je ne le savais pas à l'époque, mais je nageais dans une mare de mazout, le carburant noir et gluant qu'on brûle dans les machines du navire. J'en étais complètement couvert.⁹ [trad.]

La plupart des membres d'équipage de l'*Athabaskan* eurent le temps de sauter avant que leur navire ne coule, mais les explosions avaient détruit la plupart des canots de sauvetage. DeWolf, sur l'*Haida*, se rapprocha et commença à repêcher les survivants, mettant ainsi son propre navire en danger. Voyant cela, le commandant de l'*Athabaskan*, le Capitaine de corvette Stubbs, qui était dans l'eau avec ses hommes lui cria : « *Haida*, éloignez-vous! »¹⁰ et DeWolf, à regret, quitta les lieux, n'ayant repêché que 42 survivants; il laissa toutefois ses propres canots de sauvetage pour les naufragés. Sur les 261 officiers et hommes d'équipage de l'*Athabaskan*, 128 périrent, dont le Capitaine de corvette Stubbs. Mais l'*Athabaskan* ne fut pas perdu en vain. En effet, à la fin d'avril 1944, au moment des derniers préparatifs de l'invasion alliée, il ne restait plus que cinq destroyers allemands dans la Manche.

À ce moment-là, les bâtiments de guerre canadiens qui devaient participer à l'opération Neptune avaient commencé à s'assembler dans les ports de la côte sud de l'Angleterre. Les 16 dragueurs de mines de la classe Bangor étaient arrivés en avril et avaient commencé à s'entraîner au dragage de mines, ce qui était une nouvelle activité pour leurs équipages. Leur attitude nonchalante ne fit pas bonne impression sur les instructeurs britanniques, qui leur firent subir six semaines d'entraînement rigoureux au terme desquelles ils avaient oublié

La 29^e Flottille de vedettes lance-torpilles traverse la Manche à toute vapeur.



MDN, GM-2016-R

que le dragage de mines était un « jeu d'enfant » et étaient devenus « efficaces et compétents »¹¹ aux yeux de la RN. Huit des navires de la classe Bangor formaient la 31^e Flottille de dragueurs de mines de la MRC, commandée par le Capitaine de frégate A. G. Storrs, MRC, et les autres étaient répartis entre les flottilles britanniques.

Les deux flottilles de vedettes lance-torpilles canadiennes ainsi que les flottilles de navires de débarquement et de péniches de débarquement eurent moins de problèmes, car elles avaient un noyau d'officiers et d'adjudants aguerris qui connaissaient bien leur travail. Les NCSM *Prince David* et *Prince Henry* ainsi que la 260^e, la 262^e et la 264^e Flottilles de péniches de débarquement participèrent aux grands exercices amphibies qui eurent lieu en avril et en mai, mais le *Beach Commando W* eut la grande déception d'apprendre qu'il ne ferait pas partie des forces d'assaut mais débarquerait bien plus tard. La 29^e Flottille de vedettes lance-torpilles de la MRC, commandée par le Capitaine de corvette A. G. Law, RVMRC, dans des bateaux de 70 pieds armés de canons de deux livres (40 mm) et de torpilles de 18 pouces, et la 65^e Flottille de vedettes lance-torpilles de la MRC, commandée par le Capitaine de corvette J. R. H. Kirkpatrick, RVMRC, dans des vedettes plus grandes et plus lourdement armées (les Fairmile *D Type Dog Boat*), s'entraînèrent à Holyhead pendant tout le mois d'avril et de mai. Law fut horrifié de voir les tubes lance-torpilles de la 29^e Flottille enlevés et remplacés par de petites grenades sous-marines. « Je n'ai pas de mots pour exprimer l'effet que cela eut sur le moral de la flottille. Nous étions tous complètement démoralisés de voir partir notre force de frappe » expliqua-t-il plus tard.¹² Law s'efforça par tous les moyens de récupérer les torpilles, mais il lui fallut deux mois pour avoir gain de cause.

À la fin mai, deux des destroyers cédés par la RN après les discussions de la conférence de Québec de septembre 1943, les NCSM *Algonquin* et *Sioux*, arrivèrent à Portsmouth. Même s'ils portaient le nom de tribus indiennes, ces nouveaux arrivants faisaient partie d'une classe plus moderne (la classe V). Ils étaient un peu plus petits et moins armés (seulement quatre canons de 4,7 pouces au lieu de six et de deux canons de 4 pouces sur les Tribal), mais ils étaient robustes et avaient une plus grande autonomie que leurs prédécesseurs. Après leur mise en service et leur croisière d'endurance, les deux destroyers furent envoyés à Scapa Flow en avril, et servirent de navire écran pendant deux frappes aériennes contre le cuirassé *Tirpitz*. Ils se distinguèrent, mais les deux équipages furent très heureux d'être envoyés bombarder les plages de Normandie en vue du débarquement. Ils n'eurent pas très longtemps à attendre. À 15 h le 5 juin 1944, le commandant de l'*Algonquin*, le Capitaine de corvette D. W. Piers, rassembla ses officiers et ses hommes sur la plage arrière et les informa que le débarquement commencerait le lendemain et que leur navire avait été choisi pour être dans le fer de lance. Le Matelot de première classe K. Garrett se souvient que :

Tous ceux qui étaient là ont poussé un gémissement sourd, mais Debbie [Piers] n'avait pas terminé, et ce qu'il avait à dire nous coupa la parole. Il dit que nous avions été choisis pour être la pointe du fer de lance. Je dis à mes camarades que parfois les lances s'épointent, mais le commandant avait autre chose à dire. Il nous dit « Si nous sommes touchés près de la côte, nous nous jetterons à la côte et nous continuerons à tirer jusqu'à épuisement de nos obus. »

Je n'avais plus peur. Avec ce genre d'attitude, nous ne pouvions pas perdre. J'ai su à ce moment « là que nous allions gagner. »¹³

Trois heures plus tard, le NCSM *Algonquin* partit pour la France.

L'armada assemblée pour l'opération Neptune se composait de 6 900 bâtiments de toutes sortes (cuirassés, navires marchands, etc.), dont 63 navires de guerre canadiens et au moins 4 100 péniches et chalands de débarquement, dont 46 étaient armés en équipage par la MRC. Les premiers navires canadiens à monter au front pendant cette opération furent les équipages des 16 dragueurs de mines de la classe Bangor, qui avaient la tâche cruciale de déminer des corridors afin de permettre aux chalands de débarquement d'atteindre les plages. Du soir du 5 juin jusqu'à l'aube du 6 juin, la 31^e Flottille dragua et marqua un chenal d'accès au secteur de débarquement américain désigné par le code « Omaha Beach ». Le 6 au matin, leur tâche terminée, les démineurs virent des centaines de chalands de débarquement s'approcher de la côte, tandis que les cuirassés, les croiseurs et les destroyers bombardaient les défenses côtières allemandes.

Les NCSM *Algonquin* et *Sioux* participèrent à ces bombardements. Ils avaient pour tâche initiale de pilonner les batteries côtières situées du côté Est de Juno Beach et ils commencèrent à tirer peu après 7 h du matin. Le *Sioux* pilonna une batterie côtière pendant 40 minutes et ne cessa de tirer que lorsque le premier chaland arriva à proximité de la plage.



Le visage encore tendu, le commandant du *Haida*, le Capitaine de frégate Harry DeWolf, discute avec le commandant en chef de la force de Plymouth de l'engagement du matin (29 avril 1944) au cours duquel l'*Athabaskan* a été coulé.

Le Lieutenant L. B. Jenson, MRC, commandant en second de l'*Algonquin*, se souvient que le destroyer hissa son pavillon blanc avant de commencer à tirer sur une batterie côtière près du village de Saint-Aubin-sur-Mer. Quarante-cinq minutes plus tard, lorsque l'*Algonquin* mit halte au tir, « la mer commençait à s'agiter et les centaines de chalands de débarquement n'avaient pas l'air très à l'aise » se souvient Jenson. Jusque-là :

aucune bombe et aucun obus n'était tombé sur nous et nous avions l'avantage d'une vue imprenable sur les forces britanniques et canadiennes participant à cet incomparable assaut. Il y avait des incendies sur la côte et certains des chalands semblaient aussi être en feu, mais on voyait des soldats débarquer des autres chalands sans opposition apparente.¹⁴ [trad.]

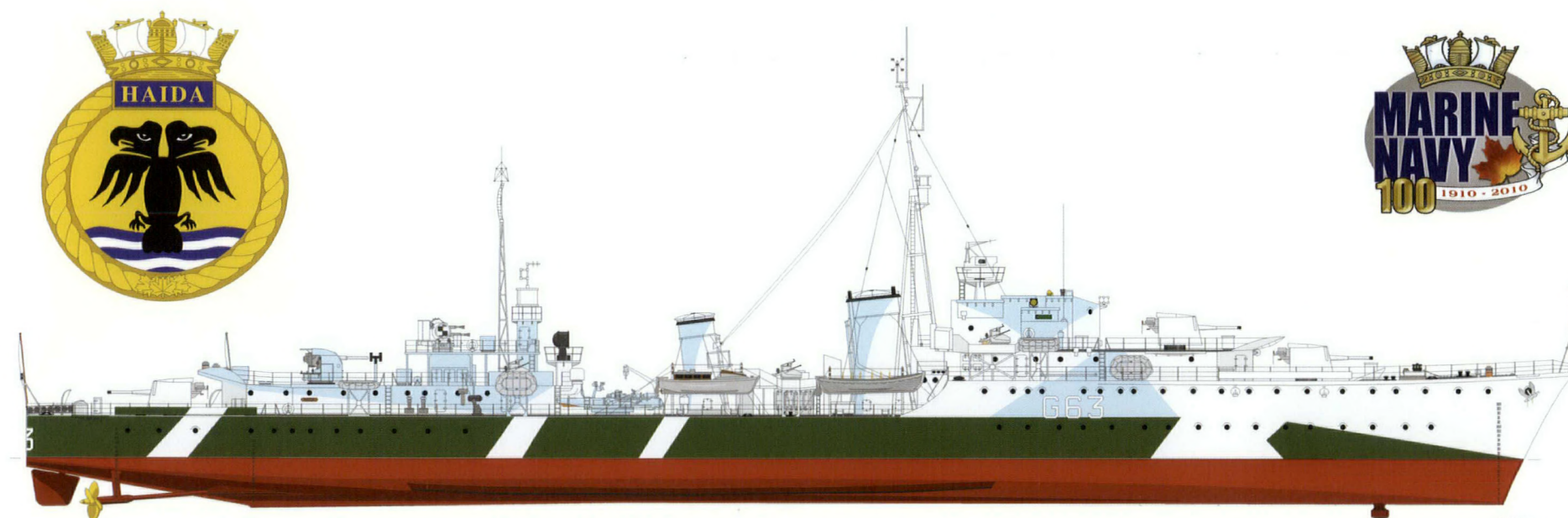
Les deux destroyers restèrent en vue de la côte jusqu'à ce que les troupes d'assaut aient pris les plages, après quoi ils servirent d'appui-feu aux officiers observateurs avancés qui avaient

débarqué avec l'infanterie. À 10 h 51, l'*Algonquin* détruisit de sa troisième salve deux canons allemands autopropulsés.

Les flottilles canadiennes de LCI (péniches de débarquement d'infanterie) et les deux flottilles de LCA (chalands d'assaut de débarquement) transportées par le *Prince David* et le *Prince Henry* n'eurent pas la tâche facile. La 529^e Flottille du *Prince David* transportait des soldats de la 3^e Division canadienne d'infanterie sur Juno Beach, mais un retard de 10 minutes dans l'opération eut des conséquences catastrophiques. En effet, pendant ces 10 minutes, la marée montante avait couvert une grande partie des obstacles de la plage, et sept des huit LCA furent détruits par les mines ou par l'artillerie allemande. La 528^e Flottille, transportée par le *Prince Henry*, subit de lourdes pertes sous le tir ennemi, et d'autres infligées par des charges explosives; un LCA fut détruit par une mine. La 260^e Flottille de LCI connut des difficultés semblables un peu plus tard dans la matinée et le *LSI 285* fut attaqué par un avion en piqué, qui heureusement manqua son but. Toutes les péniches de la Flottille réussirent à repartir, mais la 262^e Flottille de LCI fut obligée d'abandonner sur la plage cinq de ses 12 péniches qui avaient été endommagées par des mines. Les 10 LCI de la 264^e Flottille transportaient des soldats britanniques à Gold Beach, mais la course que se livrèrent les embarcations (il y avait 10 £ à gagner pour le capitaine de la première péniche qui toucherait terre) eut d'étranges résultats; certaines embarcations, dont le moteur avait été bloqué « en avant toute », touchèrent terre avec tellement de force qu'elles ne purent pas se dégager.¹⁵ À part cela, la Flottille n'eut pas trop de difficultés.

L'opération Neptune fut une réussite complète et, à la tombée de la nuit le 6 juin 1944, plus de 150 000 soldats alliés étaient en France, au prix de 9 000 pertes, dont 1 081 marins et soldats canadiens. Ayant débarqué la première vague, les marines alliées s'employèrent à protéger leurs lignes de communications maritimes très vulnérables, et la 29^e Flottille de vedettes lance-torpilles fut la première unité canadienne à monter à l'assaut. Le soir du 6 juin, le Capitaine de corvette Law et quatre de ses navires attaquèrent des vedettes allemandes qui essayaient de mouiller des mines sur le flanc Est de la tête de plage. Une bataille rapide et acharnée suivit, au cours de laquelle la 29^e Flottille et d'autres vedettes lance-torpilles britanniques coulèrent une des vedettes allemandes et en endommagèrent d'autres. Les deux nuits suivantes, les bateaux de Law attaquèrent plusieurs petits destroyers allemands qui rodaient près de la tête de plage. Gravement sous-armées par rapport à l'ennemi et maudissant l'enlèvement de leurs torpilles, les vedettes lance-torpilles attaquèrent avec leurs canons de deux livres et réussirent à faire fuir l'ennemi avant qu'il ne leur inflige de dégâts.

Mais la *Kriegsmarine* ne faisait que commencer. Pendant la nuit du 8 au 9 juin, une importante force allemande composée de trois destroyers (les *Zh-1*, *Z-24* et *Z-32*) et d'un torpilleur (le *T-24*) essayèrent d'attaquer des navires marchands à l'ouest de la tête de plage. Heureusement les signaux allemands furent interceptés par la 10^e Flottille de destroyers — huit bâtiments dont le *Haida* et le *Huron*. Ils établirent le contact aux petites heures du 9 juin, et un féroce engagement de nuit s'ensuivit, au canon et à la torpille. Évitant les torpilles allemandes, le *Haida*, le *Huron* et les destroyers britanniques ouvrirent le feu avec leurs canons principaux et infligèrent de lourds dégâts à l'ennemi. En un peu plus d'une heure, le *ZH-1* fut coulé et les trois navires de guerre allemands qui avait survécu à l'attaque s'échappèrent et firent route vers Brest, traversant involontairement un champ de mines qui gêna la



Contre-torpilleur / Destroyer
Classe TRIBAL Class

©XG01
Illustration par Karl Gagnon

N.C.S.M. HAIDA
1944

Lancé le 25 août 1942. Construit par Vickers-Armstrongs Ltd, Newcastle-on-Tyne.

30 août 1943 - 11 octobre 1963

Dimensions: 114,9 m x 11,4 m x 3,4 m
Déplacement: 1 927 tonnes Vitesse: 36 noeuds Équipage: 259
Armement: 3 x II - 120 mm; 1 x II - 102 mm; 1 x IV - 2 livres;
6 x II - 20mm; 1 x IV - TLT de 533 mm; grenades sous-marines.

0 m 5 m 10 m

H.M.C.S. HAIDA
1944

Launched 25 August 1942. Built by Vickers-Armstrongs Ltd, Newcastle-on-Tyne.

30 August 1943 - 11 October 1963

Dimensions: 114.9 m x 11.4 m x 3.4 m
Displacement: 1,927 tons Speed: 36 knots Crew: 259
Armament: 3 x II - 120 mm; 1 x II - 102 mm; 1 x IV - 2 pound;
6 x II - 20mm; 1 x IV - 533 mm TT; depth charges.

poursuite. Ayant repris contact avec le Z-32, le *Haida* et le *Huron* pilonnèrent le malheureux destroyer avec des canons à conduite de tir radar d'une grande précision jusqu'à ce que le commandant allemand échoue volontairement son navire. Cet engagement très réussi, au cours duquel les destroyers Tribal canadiens détruisirent leur troisième grand navire de guerre allemand en deux mois, fut une source de publicité positive pour les navires de guerre de la MRC, et le QGSN vit se réaliser ses espoirs.

Pendant tout l'été 1944, les navires canadiens continuèrent à surveiller le flanc vers la mer pendant que les armées alliées élargissaient graduellement leur tête de pont. Les deux flottilles de vedettes lance-torpilles participèrent régulièrement au combat. La 65^e Flottille du Capitaine de corvette Kirkpatrick arriva en Normandie le 11 juin afin d'opérer sur le côté ouest de la tête de plage et, au cours des deux semaines suivantes, les Fairmile *Dog boats* engagèrent plusieurs combats contre des convois côtiers allemands, coulant plusieurs petits escorteurs. La Flottille connut son moment de gloire dans la nuit du 3 au 4 juillet dans le port de Saint-Malo, où elle attaqua deux patrouilleurs allemands puis se retira saine et sauve sous un tir d'artillerie nourri. Ensuite, les choses se calmèrent sur le flanc occidental, et la 65^e Flottille, après un été relativement tranquille, fut rappelée en Grande-Bretagne au début septembre.

Les choses étaient un peu plus mouvementées à l'est. La 29^e Flottille se réjouit d'être réarmée de torpilles à la mi-juin, car cela lui donnait une arme efficace contre les incursions de nuit des navires de surface allemands (destroyers, torpilleurs, *E-boats* et petits dragueurs de mines) qui essayaient de pénétrer dans le secteur de la tête de plage alliée. À la fin de juin et pendant une bonne partie du mois de juillet, la 29^e Flottille livra plusieurs combats de nuit, dont un particulièrement dangereux contre neuf *E-boats* allemands qui essayaient de sortir du Havre dans la nuit du 4 au 5 juillet et qui se heurtèrent à trois des vedettes lance-torpilles de Law au large du cap d'Antifer. Law se souvient que :

Simpson, l'opérateur radar, capta tout de suite des échos à 2 000 verges droit devant nous, et Footsie signala à la frégate que nous avions capté l'ennemi. Effectivement, neuf E-boats, tout près de la côte, s'avançaient vers nous et j'imagine la surprise désagréable qu'ils ont eue en voyant l'opposition bien établie dans leur cachette. Le 459 s'éloigna, prenant régulièrement de la vitesse, suivis de près par Bobby et Bish. L'ennemi était maintenant à 1 500 verges de nous, et les deux côtés se rapprochaient droit devant nous. C'est à minuit juste que nos trois bateaux ouvrirent le feu à 1 400 verges et, à 1 200 verges, tous les canons crachaient le feu sur le E-boat de tête. Nous avons alors décidé de changer de cible et d'attaquer le troisième torpilleur qui, attaqué de toutes parts par notre artillerie, prit feu et se mit à couler. Ses camarades firent rapidement de la fumée mais nous voyions encore le rougeoiement du feu à travers la brume et je doute fort que ce bateau aurait pu regagner Le Havre.¹⁶ [trad.]

La *Luftwaffe* intensifiait souvent ses attaques la nuit, avec pour seul résultat d'empêcher les gens de dormir, car elle ne touchait jamais rien. Certains avions allemands posaient cependant des mines « huitres », ou mines à dépression, qu'il était pratiquement impossible de draguer. Le NCSM *Algonquin* qui, de même que le *Sioux*, avait continué à engager des

cibles terrestres à la demande de l'armée dans les semaines qui suivirent le jour J, eut la peur de sa vie le 24 juin alors qu'il se préparait à jeter l'ancre devant la tête de plage. Le Lieutenant L. B. Jenson, MRC, qui était officier de quart à ce moment-là, repéra une mine flottante et demanda la permission de la détruire à la mitrailleuse. Il se souvient :

J'avais décidé de le faire moi-même, avec ma mitrailleuse Sten. Avec le recul, je me rends compte que nous étions bien trop près et que c'était une idée absolument stupide, mais je n'avais pas pris le temps de réfléchir. J'ai eu beaucoup de chance car, en explosant, la mine aurait pu nous couvrir de shrapnel, mais Dieu était avec moi et elle coula sans exploser.

Le [destroyer britannique, HMS] Swift nous signala « Pendant que vous vous amusez, est-ce que je peux mouiller à votre place et vous prendre la mienne? ». Je lui signalais « Allez-y! » et il avança jusqu'à l'endroit où nous devrions jeter l'ancre. Je regardais avec mes jumelles et je vis le navire enveloppé dans un nuage d'écume blanche au moment où l'ancre toucha l'eau. Puis il y eut une seconde explosion qui cassa le destroyer en deux et celui-ci commença à couler.¹⁷

Cinquante-sept marins britanniques périrent dans cet incident, mais cela n'empêcha pas les hardis marins de l'*Algonquin* de mettre les canots à la mer et d'aller jusqu'à l'épave pour voir ce qu'ils pourraient récupérer. Ils trouvèrent toutes sortes de choses utiles dont une bonne quantité de rhum au mess des officiers mariniers. Peu après, leur mission de bombardement terminée, les deux destroyers de classe V furent rappelés en Grande-Bretagne.



Chaland de débarquement transportant l'infanterie de la MRC en route vers les plages du débarquement le 6 juin 1944.

BAC, PA-132790



Après l'invasion transmanche, la participation de la MRC aux *Combined Operations* commença à diminuer. Les trois flottilles de LCI furent désarmées au moment où le Beach Commando W débarqua en Normandie, où il resta deux mois afin de contrôler le transport maritime et le transport des véhicules sur Juno Beach; lui aussi fut retiré du service. Les NCSM *Prince David* et *Prince Henry*, ainsi que leur flottille de LCI quittèrent la Normandie à la fin de juillet et se dirigèrent vers la Méditerranée où ils se joignirent à la force navale alliée qui s'assemblait en vue de l'opération Dragoon, l'invasion du sud de la France. Le débarquement eut lieu le 16 août et les deux navires furent ensuite affectés jusqu'à la fin de l'année au transport de troupes et de ravitaillement dans la Méditerranée orientale pour les forces alliées qui opéraient en Yougoslavie et en Grèce.

Les Tribal canadiens et la 10^e Flottille restèrent dans le secteur de la Normandie tout l'été et ils eurent fort à faire. Dans la nuit du 27 au 28 juin, le *Huron* coula un dragueur de mines allemand lourdement armé et plusieurs patrouilleurs avant de rentrer au Canada pour subir un carénage. À la fin de l'été, l'*Iroquois* et le *Haida* effectuèrent des balayages offensifs dans le golfe de Gascogne afin de détruire le trafic côtier allemand. Dans la nuit du 5 au 6 août, les deux destroyers engagèrent un convoi ennemi de huit navires au sud de Saint-Nazaire et coulèrent deux dragueurs de mines d'escorte puis entreprirent de bombarder les autres navires. Le *Haida* venait de commencer lorsqu'une salve détonna prématurément dans un canon de la tourelle Y, tuant et blessant plusieurs servants de canons. Le Matelot de 2^e classe M. R. Kerwin, aveuglé et étourdi par l'explosion et blessé par des éclats de métal, se précipita dans la tourelle en feu et réussit à en sortir un de ses camarades, ce qui lui valut la Médaille pour actes insignes de bravoure (CGM). Le *Haida* dut se retirer pour être réparé, laissant l'*Iroquois* comme seul représentant de la Marine canadienne dans le golfe de Gascogne.

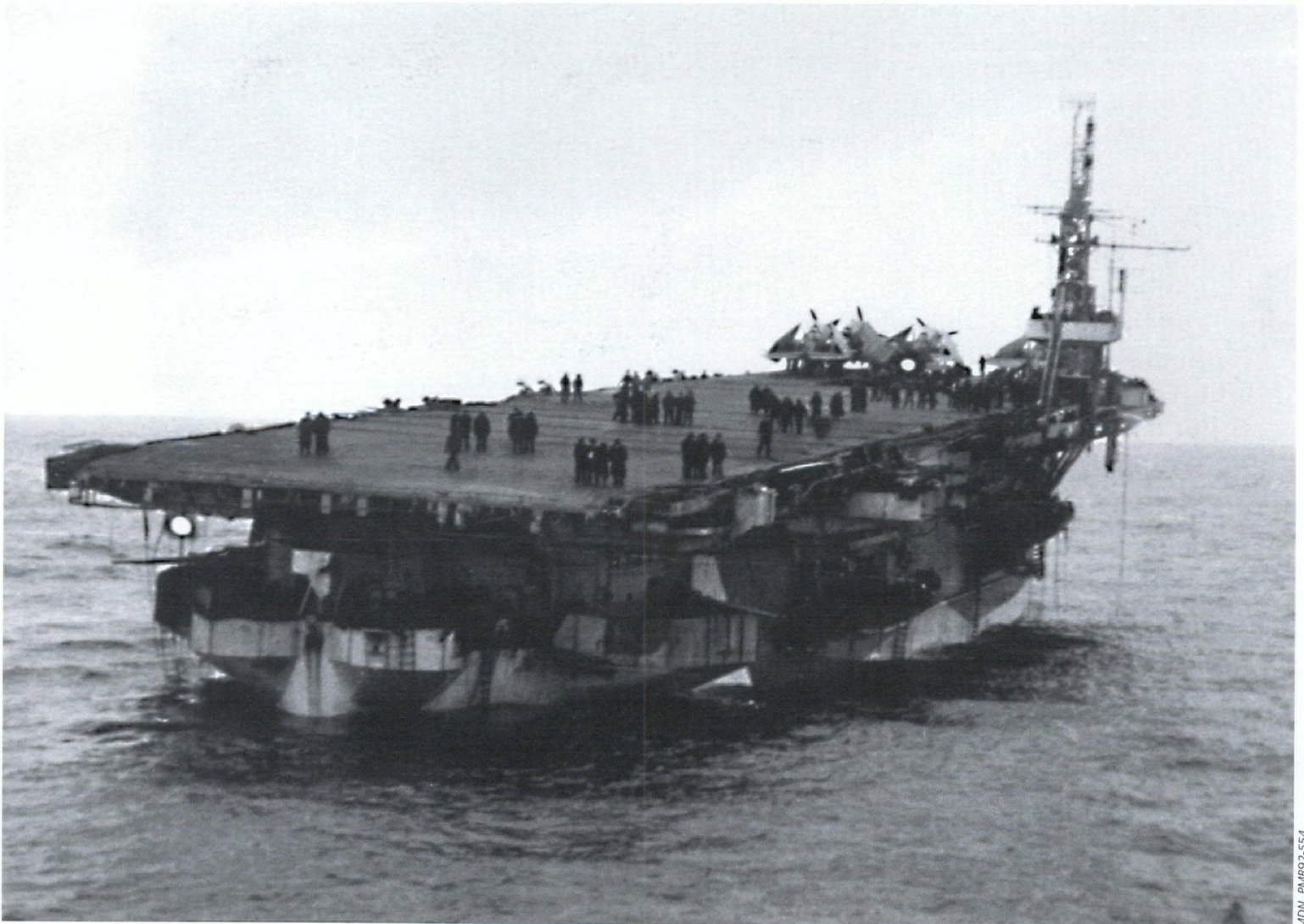
Aux petites heures du 16 août, l'*Iroquois*, le croiseur HMS *Mauritius* et le destroyer HMS *Ursa* rencontrèrent un grand convoi près de l'estuaire de la Gironde. Les escorteurs ennemis — le T-24 bien connu, un ravitailleur d'avions et plusieurs dragueurs de mines — se défendirent énergiquement. Après avoir évité les torpilles tirées par le T-24, l'*Iroquois* lança lui-même des torpilles, mais la Force 27 dut prendre la mer sous le feu des batteries côtières lourdes allemandes. Un peu plus tard, l'*Ursa* et l'*Iroquois* coulèrent à eux deux ou repoussèrent à la côte trois dragueurs de mines et deux autres navires. L'énigmatique T-24 s'échappa, mais fut plus tard coulé par des avions britanniques et canadiens. Le commandant du *Mauritius* et celui de l'*Ursa* ne tarirent d'éloges pour les tirs d'artillerie de l'*Iroquois*, et le commandant de l'*Ursa* remarqua que cela faisait honneur au commandant de l'*Iroquois*, le Capitaine de frégate James Hibbard, MRC. L'*Iroquois* resta au sein de la Force 27 jusqu'au début de septembre, puis fut rappelé car les forces navales allemandes en France étaient alors pratiquement anéanties, soit coulées, soit détruites au port par les bombardements aériens.

Les 16 dragueurs de mines canadiens continuèrent leur travail, peu glorieux mais important, dans la Manche. Ce n'est qu'au début de 1945 qu'ils recommencèrent à escorter des convois, mais ils furent de nouveau affectés au dragage de mines dans le cadre d'un effort international de déminage des eaux européennes. Pour les Bangor canadiens, ce travail prit fin en septembre 1945, mais le déminage continua pendant de nombreuses années après la fin des hostilités.

Les armées alliées sortirent de Normandie à la mi-août pour aller libérer Paris et les Pays-Bas, mais les bâtiments de guerre canadiens continuèrent à protéger leur flanc vers la mer. Tout l'automne, la 29^e et la 65^e Flottille de vedettes lance-torpilles, basées dans le sud-est de l'Angleterre, interceptèrent les raids des vedettes torpilleurs allemands (*E-boats*) et harcelèrent le trafic côtier allemand. Pour les vedettes lance-torpilles canadiennes, le haut fait de cette période fut le débarquement amphibie sur l'île Walcheren, dans l'estuaire de la Scheldt, qui eut lieu au début de novembre. Peu après, la 29^e Flottille du Capitaine de corvette Law eut la malchance de rencontrer les « quatre cavaliers de l'Apocalypse », quatre chalutiers de défense antiaérienne allemands armés de canons meurtriers de 88 mm qui occupaient une place légendaire dans les forces côtières. Law se souvient :

Le porte-avions HMS *Nabob*, armé par des Canadiens, réussit à rentrer à Scapa Flow après avoir été torpillé par un U-boot le 22 août 1944, véritable exploit de matelotage.

Je n'avais pas rencontré ces grossiers personnages depuis 1943, mais je savais qu'ils étaient loin d'être aimables ... Nous avons passé le reste de la nuit à nous tirer les uns sur les autres. Il n'y eut pas de morts, mais c'était un jeu terriblement dangereux. Dès que nous nous étions en position de lancer des torpilles et que nous nous préparions à le faire, que se passait-il? Les quatre cavaliers mettaient immédiatement





le cap sur nous et, histoire de se distraire, nous envoyaient quelques salves de 88 mm
... Nous avons continué à jouer, mais à la fin du match, nous étions zéro à zéro.¹⁸

En décembre, la 29^e Flottille fut très heureuse d'être transférée dans le port d'Ostende, libéré, car elle aurait désormais moins de chemin à faire dans la Manche. Le jour de la Saint-Valentin 1945, la Flottille connut une fin malheureuse. Un accident dans le port d'Ostende entraîna la destruction par le feu de 12 vedettes lance-torpilles et la mort de 64 marins et officiers, dont 29 Canadiens. Comme il ne restait que quatre vedettes lance-torpilles, très usées, il fut décidé de dissoudre la 29^e Flottille et de la remplacer par la 65^e Flottille, qui resta à Ostende jusqu'à la fin de la guerre.

Les deux destroyers canadiens de classe V retournèrent vers le nord. Une série d'opérations furent menées dans le but de détruire les grands navires allemands basés en Norvège et de réduire ainsi la menace allemande pour les convois de Mourmansk. Les NCSM *Algonquin* et *Sioux* se joignirent à la flottille de destroyers de la *Home Fleet*, à la détestable base de Scapa Flow, et participèrent à l'opération Mascot le 17 juillet, protégeant les porte-avions dont les avions essayaient, mais en vain, de couler le redoutable *Tirpitz*. Celui-ci fut de nouveaux attaqué plusieurs fois, mais toujours sans résultat et il resta redoutable jusqu'à sa destruction par des bombes *Tallboy* de 5 450 kg lâchées par des bombardiers Lancaster de la *Royal Air Force*.

Avant cela, en août, un porte-avions d'escorte qui avait un équipage canadien, le HMS *Nabob*, se joignit à l'*Algonquin* et au *Sioux*. Le *Nabob*, qui avait à son bord 13 bombardiers torpilleurs Grunman Avenger et huit chasseurs Wildcat, vit le feu pour la première fois dans le cadre de l'opération Offspring, opération aérienne de mouillage de mines dans les eaux norvégiennes, le 9 août, et il s'acquitta de sa mission avec brio. Puis vint l'opération Goodwood, une attaque aérienne planifiée du *Tirpitz* par trois porte-avions d'escadre, les HMS *Formidable*, *Furious* et *Indefatigable*, combinée à une frappe de mouillage de mines par le *Nabob* et un autre porte-avions d'escorte dans l'Altenfjord, le repaire du cuirassé allemand. Le mauvais temps empêcha le déroulement de l'opération, et la plupart des frappes aériennes et des attaques de mouillage de mines furent annulées. L'après-midi du 22 août, le *Nabob* fut malheureusement touché par une torpille lancée par un sous-marin allemand, qui ouvrit un trou de 30 pieds sur 50 dans son côté tribord. Le navire ayant commencé à s'enfoncer par l'arrière, son commandant, H. N. Lay, MRC, prit des mesures de contrôle des avaries et évacua tout le personnel non essentiel sur les destroyers avoisinants, dont l'*Algonquin*. En l'espace de quatre heures, les voies d'eau avaient été colmatées, et le *Nabob* était en mesure de se remettre en route. Pendant les cinq jours suivants, le malheureux porte-avions parcourut péniblement les 1 000 miles qui le séparaient de Scapa Flow, et réussit même à lancer, malgré son pont dangereusement incliné, deux Avenger chargés de harceler le sous-marin allemand qui le poursuivait. Pour l'équipage du *Nabob*, en grande partie canadien, c'était du grand matelotage, mais le porte-avions n'était plus en état de combattre; son équipage fut libéré et le navire fut cannibalisé.

En septembre et en octobre, l'*Algonquin* et le *Sioux* recommencèrent à escorter des convois jusqu'à Mourmansk. C'était, selon un des officiers, le retour à une « des opérations navales les plus dangereuses et les plus horribles » puisqu'il fallait non seulement lutter

contre les sous-marins et les avions allemands, mais aussi braver les glaces, les tempêtes féroces, « la nuit perpétuelle en hiver et le jour perpétuel en été. »¹⁹ En novembre, l'*Algonquin* eut un peu de répit de ces missions pénibles. Il fut affecté à l'opération Counterblast, qui visait à intercepter les cargos ennemis transportant du minerai de fer de Norvège en Allemagne. En compagnie de croiseurs et de destroyers britanniques, l'*Algonquin* intercepta un grand convoi le 12 novembre, à la hauteur de Stavanger, ce que relate son commandant, le Capitaine de corvette D. W. Piers, MRC :

De nombreuses cibles étaient nettement visibles et furent rapidement engagées. L'Algonquin ouvrit le feu à 5 400 [verges, ou 4 937 m] à 23 h 14 et fit mouche avec sa première salve. La cible était aussi attaquée par d'autres navires qui se trouvaient devant nous; elle prit feu dans l'espace d'une minute. À 23 h 17, nous avons commencé à tirer sur un navire marchand à une distance initiale de 8 000 verges [7315 mètres]. Avec notre canon n° 2 (B) chargé d'obus éclairants pour illuminer le secteur, et le reste des armes crachant des munitions semi perforantes, nous avons incendié cette deuxième cible avec nos premières salves.²⁰ [trad.]

L'opération Counterblast eut pour résultat la destruction de deux des quatre navires marchands allemands et de cinq des six escorteurs. Malheureusement, des opérations semblables menées pendant l'hiver n'eurent pas d'aussi bons résultats.

L'*Algonquin* rentra au Canada en janvier 1945 afin d'entrer en carénage, mais le *Sioux* continua à escorter les convois de Mourmansk. Les choses ne firent qu'empirer lorsque la *Luftwaffe* déploya une importante force de bombardiers torpilleurs dans le nord de la Norvège; les attaques aériennes devinrent plus fréquentes et, inévitablement, les pertes plus lourdes. Le 10 février, le *Sioux* escortait le convoi JW-64 à destination de Mourmansk lorsqu'il fut attaqué par un grand nombre d'avions. Comme le relate le commandant du *Sioux*, le Capitaine de corvette E. Boak, MRC, la *Luftwaffe* ne lâcha pas prise :

un JU 188 surgit au cap 90 tribord ... à environ 50 pieds au-dessus de l'eau et à 3 000 verges [2 743 m], venant droit vers nous. À environ 1 500 verges [1 371 m], l'avion lance une torpille, s'incline à tribord et s'envole entre le NCSM SIOUX et le HMS LARK ... Mon navire met « en avant toute, à bâbord toute » et prend le cap 060, les Oerlikon tribord [20 mm] ouvrent le feu juste avant que l'avion ne lance sa torpille et le suivent jusqu'à ce qu'il soit hors de portée; nous l'attaquons aussi au canon B, mais le tir est trop court. Le moteur bâbord de l'ennemi dégage une grosse fumée, puis disparaît dans un nuage de neige.²¹ [trad.]

Au retour, le convoi RA-64 traversa une affreuse tempête. Un des officiers du *Sioux* se souvient de « moteurs malmenés qui tombaient en panne, de cargaisons qui se déplaçaient, de ponts qui se fendaient, d'appareils à gouverner qui se détraquaient, d'hélices ébréchées par la glace qui s'affoliaient, par une mer absolument démontée. »²² Mais le mauvais temps ne découragea pas les Allemands. Le convoi RA-64 fut attaqué non seulement par des bombardiers torpilleurs, mais aussi par une importante force de U-boot, qui réussit à



couler deux des escorteurs et perdit un seul bâtiment. Le 19 février, on vit surgir des avions de la *Luftwaffe* et à un moment donné :

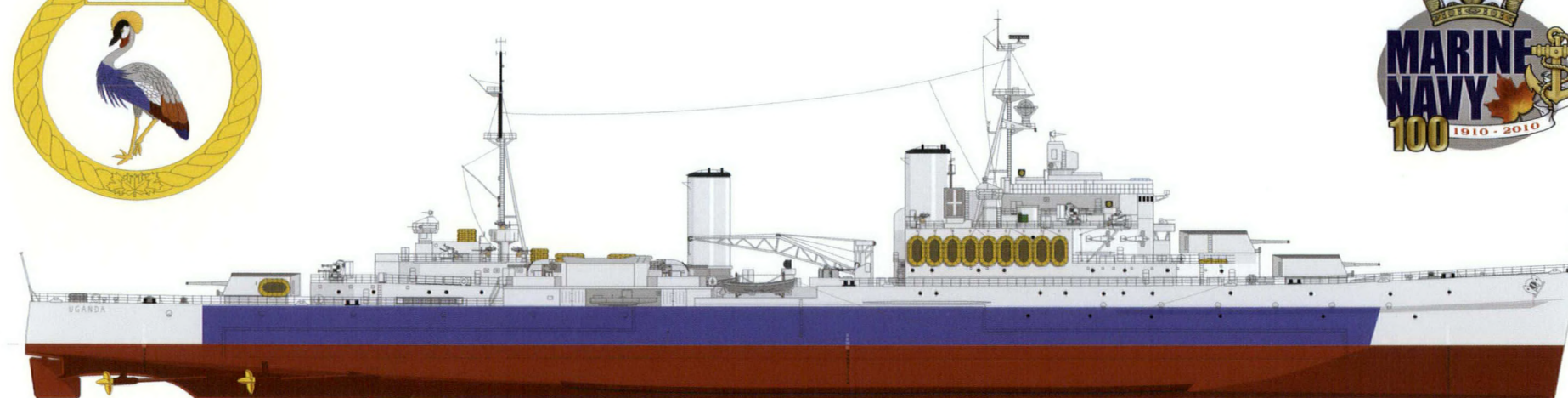
Un des avions se rapproche pour torpiller le [navire marchand] n° 103. Nous ouvrons le feu et l'avion lâche sa torpille, qui explose en bout de course entre la 9^e et la 10^e colonne [de navires marchands]. L'avion disparaît à bâbord, engagé aux armes à courte portée. En même temps, un autre avion arrive par l'arrière tribord; nous l'engageons et nous le chassons.²³ [trad.]

Ces deux convois furent pratiquement constamment attaqués, et les efforts de l'équipage et du commandant du *Sioux* pour les défendre valurent au commandant, le Capitaine de corvette Boak, de recevoir l'Ordre du service distingué (DSO). Peu de temps après, le *Sioux* rentra au Canada pour subir un carénage bien nécessaire et bien mérité.

Le *Sioux* fut remplacé par l'*Haida*, le *Huron* et l'*Iroquois*, juste sortis de carénage, ainsi que par le second porte-avions armé en équipage par des Canadiens, le *HMS Puncher*. Ce dernier eut plus de chance que le *Nabob* et participa à quatre opérations en février, mars et avril contre des cibles norvégiennes, envoyant ses chasseurs Wildcat assurer la couverture aérienne des frappes contre les navires marchands et les opérations de mouillage de mines. Après ces opérations, il se retira pour un nettoyage des machines. Pendant les derniers mois de la guerre, les Tribal furent principalement affectés — exception faite de l'attaque d'un convoi côtier par l'*Iroquois*, qui coula un pétrolier — aux interminables convois de l'Arctique, et personne dans la MRC ne fut plus heureux que leurs équipages d'apprendre, en mai 1945, que l'Allemagne avait capitulé, marquant la fin de ces pénibles missions.

Mais il restait un ennemi. Depuis 1943, c'est-à-dire depuis qu'il était devenu clair que la bataille de l'Atlantique et la guerre en Europe étaient en bonne voie pour les Alliés, le QGSN s'employait à planifier la guerre dans le Pacifique. Il voulait démontrer que la MRC n'était pas une simple force d'escorte anti-sous-marine et il voulait aussi atteindre l'objectif qu'il visait depuis 1939 : une grande contribution avec une flotte de surface qui serait le fondement de la flotte de haute mer d'après-guerre. Ces ambitieux projets de la Marine ne furent que partiellement contrariés par Mackenzie King, qui était non seulement très soucieux des dépenses de l'État, mais ne voulait pas que le Canada soit mêlé aux problèmes coloniaux de la Grande-Bretagne. Après de longues délibérations et beaucoup de manœuvres politiques entre le gouvernement, le QGSN et la RN, il fut convenu que la MRC armerait en équipage deux porte-avions légers d'escadre, sur lesquels embarqueraient quatre escadrons canadiens, deux croiseurs légers, quatre destroyers de classe Tribal, deux destroyers de classe V, huit nouveaux destroyers de classe Crescent, le navire de défense antiaérienne *Prince Robert* et au moins 44 navires de lutte anti-sous-marine. Environ 37 000 officiers et marins canadiens, soit près de la moitié des effectifs de la MRC à la fin de 1944, serviraient sur ces navires et à terre.

La MRC était particulièrement fière des deux croiseurs légers offerts au Canada par la Grande-Bretagne. Armés de neuf canons de six pouces, de huit canons de quatre pouces



©XG09

Illustration par Karl Gagnon

Croiseur / Cruiser
Classe UGANDA Class

N.C.S.M. UGANDA

1945

(ex H.M.S. UGANDA)

Lancé le 07 août 1941. Construit par Vickers-Armstrong Ltd., Newcastle-on-Tyne.

21 octobre 1944 - 13 juin 1956

Dimensions: 169,4 m x 19,2 m x 5 m

Déplacement: 8 800 tonnes Vitesse: 30 noeuds Équipage: 730
Armement: 3 x III - 152 mm; 4 x II - 102 mm; 3 x IV - 2-livres;
2 x IV - 40 mm; 4 x II - 20mm; 8 x I - 20 mm; 2 x III - TLT de 533 mm.

0 5 10 m

H.M.C.S. UGANDA

1945

(ex H.M.S. UGANDA)

Launched 07 August 1941. Built by Vickers-Armstrong Ltd., Newcastle-on-Tyne.

21 October 1944 - 13 June 1956

Dimensions: 169.4 m x 19.2 m x 5 m

Displacement: 8,800 tons Speed: 30 knots Crew: 730
Armament: 3 x III - 152 mm; 4 x II - 102 mm; 3 x IV - 2-pound;
2 x IV - 40 mm; 4 x II - 20mm; 8 x I - 20 mm; 2 x III - 533 mm TT.



à tir vertical et de nombreux canons de 20 et 40 mm, ces navires étaient destinés à renforcer les défenses antiaériennes de la flotte britannique du Pacifique au sein de laquelle ils serviraient. Le NCSM *Uganda*, le premier croiseur à entrer en service, fut mis en service à Charleston (Caroline du Sud) le 21 octobre 1944 (anniversaire de la bataille de Trafalgar). Un nombre impressionnant de dignitaires et d'officiers supérieurs américains, britanniques et canadiens assistèrent à la cérémonie, et l'ambassadeur de Grande-Bretagne remarqua que les officiers de marine canadiens « travaillaient avec enthousiasme, animés d'un sentiment d'anticipation dû à l'acquisition de ce qu'ils appelaient dans leurs brochures officielles 'le premier croiseur canadien'. C'était comme si la Marine canadienne avait atteint l'âge adulte et que, par l'intermédiaire de sa marine, le Canada étendait ses ailes. »²⁴ Au début de février 1945, après sa croisière d'endurance, l'*Uganda* partit pour le Pacifique; quant au second croiseur, le NCSM *Ontario*, il fut mis en service en avril.

En mai, l'*Uganda* participa aux bombardements des îles Sakashima, dans le cadre de l'invasion d'Okinawa, mais son rôle normal au sein de la flotte britannique du Pacifique était de monter la garde antiaérienne, ce qu'il fit en juin et juillet au cours de plusieurs frappes aériennes contre l'archipel japonais. Cependant, en juillet, la guerre de l'*Uganda* et le projet d'une importante force navale dans le Pacifique connurent une fin ignominieuse. En effet, le gouvernement fédéral avait décidé que désormais seuls des volontaires serviraient dans le Pacifique et que tous les militaires volontaires recevraient 30 jours de congé au Canada avant d'être envoyés dans ce théâtre. Cela voulait dire que si l'équipage de l'*Uganda* ne se portait pas volontaire en masse, le navire devrait rentrer au Canada et être remis en service avec un équipage entièrement composé de volontaires. Un vote fut donc tenu à bord le 28 juillet 1945 et 80 p. cent des officiers et des marins de l'*Uganda* décidèrent de ne pas être volontaires. Le navire repartit donc pour Esquimalt et y arriva quelques jours seulement avant le lâcher de bombes atomiques sur Hiroshima et Nagasaki, qui mit fin à la guerre dans le Pacifique. Il n'y avait donc pas de navires de guerre canadiens dans la rade de Tokyo le jour où les Alliés reçurent la capitulation inconditionnelle du Japon à bord du cuirassé américain USS *Missouri*.

Le rôle de la Marine canadienne dans la guerre de surface pendant la Deuxième Guerre mondiale avait été quelque peu effacé par sa grande contribution à la victoire dans la bataille de l'Atlantique. Pendant les longues années de ce combat interminable, la MRC s'était toutefois constitué un impressionnant palmarès dans les opérations navales conventionnelles en Europe et dans le Pacifique, palmarès qui serait très utile à l'établissement de la marine d'après-guerre.

Notes

1. HMCS *Algonquin* Ship file (DHP).
2. C.A. Law, *White Plumes Astern* (Halifax, 1989), 11.
3. Cité dans Douglas, Sarty and Whitby, *A Blue Water Navy*, 111.
4. Captain H.G. De Wolfe, *Employment of Tribal Destroyers*, 7 décembre 1942 (BAC).
5. Report of Proceedings, HMCS *Athabaskan*, 30 août 1943, National Archives of Britain (NAB).
6. Discours du Contre-amiral P.D. Budge, 19 septembre 1981 (DHP).

7. R.D. Butcher, *I Remember Haida* (Hantsport, 1985), 36–37.
8. Minutes of Meeting, Québec, 11 août 1943 (NAB).
9. P.R. Burrows, *Prisoners of War, Salty Dips, vol 3* (Ottawa, 1988), 171.
10. Len Burrow et Emile Beaudoin, *Unlucky Lady: The Life and Death of HMCS Athabaskan* (Toronto, 1982), 125.
11. Le commandant du bureau de dragage de mines, Devonport, au Commandement des dragueurs de mines, 22 avril 1944 (DHP).
12. Law, *White Plumes Astern*, 37.
13. Cité par L.B. Jenson dans *Tin Hats, Oilskins and Seaboats* (Toronto, 2000), 222.
14. Jenson, *Tin Hats, Oilskins and Seaboats*, 226.
15. J.M. Ruttan, *Race to Shore, Salty Dips, vol. 1* (Ottawa, 1985), 193.
16. Law, *White Plumes Astern*, 104.
17. Jenson, *Tin Hats, Oilskins and Seaboats*, 233.
18. Law, *White Plumes Astern*, 148.
19. Jenson, *Tin Hats, Oilskins and Seaboats*, 213.
20. Report of Proceedings, NCSM *Algonquin*, 13 novembre 1944 (BAC).
21. Narrative of Air Attack, HMCS *Sioux*, 10 février 1945 (BAC).
22. Hal Lawrence, *A Bloody War* (Toronto, 1979), 168–69.
23. Report of Air Attack, HMCS *Sioux*, 20 février 1945 (BAC).
24. Sir Gerald Campbell au directeur des opérations, 30 octobre 1944 (NAB).



Recherche et développement maritimes pendant la Deuxième Guerre mondiale

Harold Merklinger

Après le déclenchement des hostilités, le CNRC s'intéressa à presque tous les aspects de la guerre. Les chercheurs firent des études sur la prévention du mal de mer (avec assez peu de succès), les méthodes d'instruction, les communications radio, la radiogoniométrie et l'éclairage diffusé pour réduire la visibilité des navires la nuit. Un des projets les plus originaux, nom de code Habbakuk, portait sur la construction d'une plate-forme d'atterrissage pour les avions en plein Atlantique à l'aide d'un mélange réfrigéré de sciure de bois et de glace, appelé Pykrète.

Il y eut d'abord le problème des mines allemandes à déclenchement magnétique; le CNRC demanda à l'Université Dalhousie de se pencher à temps partiel sur la question. Une petite unité de recherche fut créée et devint le Centre de recherches navales (le *Naval Research Establishment*, NRE), directement contrôlé par la Marine, en janvier 1944. Des stations de démagnétisation furent établies à plusieurs endroits afin de mesurer systématiquement le champ magnétique naturel des navires et de l'éliminer. Lorsque les sous-marins allemands commencèrent à utiliser des torpilles acoustiques à tête chercheuse, en septembre 1943, le NRE mit rapidement au point une contre-mesure : un bruiteur remorqué, qui prit le nom de Dispositif canadien antitorpille acoustique.

Les chercheurs du CNRC se concentrèrent particulièrement sur le développement du radar, qui eut de nombreuses applications, notamment en guerre ASM. En septembre 1939, le CNRC entreprit des travaux sur un système de surveillance simple pour le port d'Halifax et, au printemps 1941, le système *Night Watchman* était en place; c'était le premier radar opérationnel en Amérique du Nord. Le premier radar de bord mis au point par le CNRC fut un radar anti-sous-marin de 1,5 m, le SW-1C. Son importante longueur d'onde limitait son efficacité contre les sous-marins, mais en 1944, le CNRC avait mis au point un radar de 3 cm très efficace (type 268) pour la détection des petites cibles. Le savoir-faire canadien dans le domaine du radar était évident dans d'autres domaines de la guerre en mer. En effet, dans le cadre d'une entente inhabituelle avec le CNRC, la plupart des officiers radar des grands navires de guerre britanniques, aussi chargés de donner l'instruction radar, étaient des Canadiens. Les chercheurs du CNRC s'intéressaient aussi

aux armes de guerre ASM et mirent au point un système de stabilisation gyroscopique du mortier ASM Hedgehog, qui permit l'utilisation de ce mortier par mer très agitée.

On croyait généralement que le sonar résoudrait tous les problèmes de guerre anti-sous-marine, mais il se révéla pratiquement inutile dans les eaux canadiennes. Le bathythermographe, qui mesure les variations de température en fonction de la profondeur de plongée révéla la complexité de la structure des couches de surface où opéraient les sous-marins. Tully et Hachey furent détachés pour faire de la recherche océanographique sur les NCSM *Ehkoli* et *Moncton*, et leurs travaux permirent de mieux comprendre les implications tactiques de la composition de l'eau de mer.

L'adoption de la recherche opérationnelle au Canada permit également de résoudre un certain nombre de problèmes navals. La recherche opérationnelle avait au départ été développée au Royaume-Uni; c'était une technique mathématique d'analyse et d'optimisation de la défense aérienne, et elle fut rapidement appliquée à d'autres secteurs de la guerre. Une équipe de six mathématiciens fut mise en place au QGSN, sous la direction du scientifique J. H. L. Johnstone, assistée par un petit groupe de chercheurs du Centre

Une des premières versions du bruiteur CAAT, leurre antitorpille acoustique simple mais efficace.

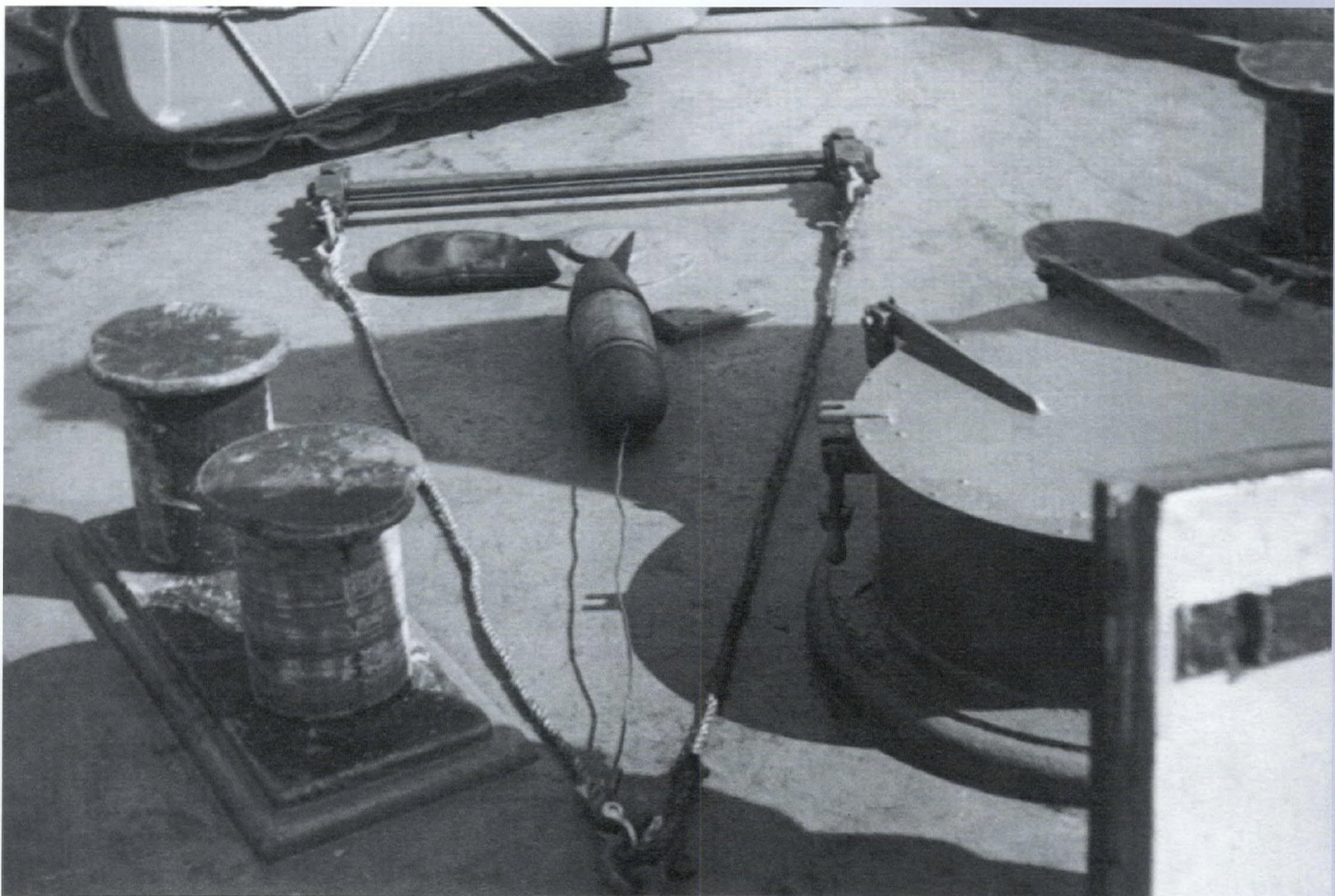


Photo RD/DC Atlantique



Photo H. Merklinger

Le radar britannique de type 271 (semblable à une cheminée au-dessus de la passerelle) et le mortier anti-sous-marin Hedgehog (sous l'aileron de passerelle) installés sur la corvette Sackville.

de recherches navales d'Halifax; l'essentiel de leurs travaux portèrent sur la tactique et la statistique de guerre ASM.

La fin des hostilités entraîna la réduction du personnel de la Défense — le Centre de recherches navales n'avait plus que sept personnes en 1946 — mais ce qui avait été réalisé en temps de guerre donna aux Canadiens confiance en leur capacité de résoudre n'importe quels problèmes technologiques. Ces réalisations du temps de guerre furent la source de toutes sortes de succès technologiques et d'une compétence nationale en physique nucléaire, en électronique, en océanographie, en génie naval, en avionique et en médecine qui se manifesterait après la guerre.

CHAPITRE 5

1939–45 : La guerre contre les sous-marins allemands



Marc Milner

*« La réputation de la MRC dans cette guerre dépend de la réussite
ou de l'échec de la Force d'escorte de Terre-Neuve ... »*

— COMMODORE L. W. MURRAY, MRC, OFFICIER
GÉNÉRAL, FORCE DE TERRE-NEUVE, OCTOBRE 1941

La guerre contre les U-boot, de 1939 à 1945, fut l'expérience formative de la Marine royale du Canada au 20^e siècle. Livrée en grande partie par des réservistes et des petits navires construits au Canada et opérant depuis le Canada, cette guerre destinée à défendre les navires marchands qui traversaient l'Atlantique contre les sous-marins ennemis, définit le rôle naval du Canada dans le cadre d'une alliance bien plus vaste. Après 1945, la MRC devint la meilleure marine de guerre anti-sous-marine (ASM) parmi les membres de l'OTAN, mais elle n'y arriva ni directement ni facilement.

En 1939, la MRC pensait que les sous-marins seraient un problème gérable. Le Commodore Percy Nelles, chef de l'État-major naval, fit remarquer en 1937 : « Si les lois internationales sont respectées, les attaques par les sous-marins ne devraient pas être graves.....[mais si les sous-marins se remettent à attaquer sans restriction,] nous avons



Dans *Halifax — The Spring Board*, John Horton illustre bien l'intense activité de l'Arsenal pendant la Seconde Guerre mondiale.

maintenant des moyens très avancés de les combattre. Si nous utilisons le système de convois et les forces aériennes, nous devrions être en mesure d'infliger à l'ennemi de telles pertes qu'il se verra dans l'obligation d'abandonner cette forme d'attaque.» [trad.]

Les convois et la puissance aérienne avaient réduit l'efficacité des sous-marins en 1917–1918, mais le grand espoir des officiers de marine en matière de défense anti-sous-marine était l'ASDIC (maintenant appelé sonar). En effet, cet appareil de localisation acoustique permettait d'attaquer avec de bons résultats les sous-marins en plongée. Il n'avait jamais été utilisé dans des conditions opérationnelles, mais l'entraînement et les essais faits entre les deux guerres permettaient de penser que peu de sous-marins — qui opéreraient dans les zones littorales et en plongée — échapperaient à la défense combinée de l'ASDIC et des grenades sous-marines.

Le naufrage du paquebot *SS Athenia*, coulé par le sous-marin *U-30* le 3 septembre 1939, le premier jour de la guerre, fut interprété comme un signe de reprise de la campagne sans restriction des sous-marins allemands contre les navires marchands alliés. Des convois furent donc assemblés sans tarder, et le premier formé à Halifax, le *HX-1*, partit sous escorte des NCSM *Saguenay* et *St. Laurent* le 16 septembre. Ces destroyers protégèrent le convoi près des côtes et furent remplacés, dès l'arrivée du convoi en haute mer, par des navires plus gros



qui devaient le défendre contre d'éventuels raids de surface, menace bien réelle jusqu'en 1941. Les convois avaient pour fonction principale de faire arriver les navires à bon port, et l'objet de la traversée était d'éviter l'ennemi. Certains convois furent en mesure de traverser l'Atlantique sans rencontrer aucun U-boot grâce à l'ULTRA, le décryptage des codes opérationnels allemands. Mais ce ne fut pas toujours le cas, et l'escorte de convois fut le rôle principal de la MRC dans la guerre contre les U-boot.

La première année de la guerre, il n'y avait pas lieu de croire que les sous-marins poseraient un gros problème. Au début du programme de construction navale de guerre, début 1940, le navire principal de la MRC était la corvette, navire qui devait être polyvalent mais n'excella à aucune de ses tâches. Il était équipé d'un appareil de dragage de mines, d'un seul compas magnétique et de l'ASDIC le plus élémentaire, le 123A. En 1940, rien de tout cela ne semblait avoir d'importance.

Toutefois, en conditions opérationnelles, les sous-marins se révélèrent remarquablement difficiles à localiser et à détruire, mais ce qui déconcerta vraiment les Alliés fut l'adoption par les sous-mariniers allemands de la tactique de la « meute ». Vers la fin de l'été 1940, les U-boot avaient de nouvelles bases en France et se mirent à poursuivre les convois alliés en une longue ligne de patrouille, ce qui leur permettait de les localiser facilement dans l'immensité de l'océan. Ils attaquaient la nuit, en surface, et ne plongeaient que pour échapper aux forces alliées. Suivit une période où les sous-marins allemands faisaient la loi dans l'Atlantique, les minuscules escorteurs des convois n'étant pas en mesure de leur résister. C'était aussi l'heure de gloire des U-boot, une période où de nombreux commandants de sous-marins devinrent des as de l'attaque.

La MRC eut un rôle modeste dans cette phase. En effet, ses destroyers étaient déjà en Europe afin de protéger la Grande-Bretagne d'une invasion allemande. Ces destroyers se joignirent rapidement aux forces d'escorte des convois dans les Approches de l'ouest. C'est au cours de cette période que le NCSM *Ottawa* contribua à la destruction du sous-marin italien *Faa' di Bruno* le 6 novembre; c'était la première fois que la MRC coulait un ennemi en mer.

Ce qui en fin de compte plongea la MRC dans la guerre contre les sous-marins fut l'avancée des attaques de la meute vers l'ouest. Au printemps 1941, les Britanniques avaient étendu l'escorte anti-sous-marine des convois jusqu'au sud de l'Islande, ce qui laissait sans protection toute la partie comprise entre le sud de l'Islande et les Grands Bancs, limite des escortes de la MRC. En mai 1941, la Grande-Bretagne demanda que soit comblé ce vide entre les deux zones d'escorte. C'est ainsi que fut établie la Force d'escorte de Terre-Neuve et que commença la guerre de la MRC contre les U-boot.

C'est aux corvettes — ces navires à tout faire construits pour la navigation côtière — que revint le gros de ce travail. Au printemps 1941, leur grande valeur était leur tenue de la mer et leur portée opérationnelle, qui leur permettaient d'escorter les convois. Les clés d'une bonne défense des navires marchands étaient un choix de route qui éviterait l'ennemi, donc basé sur le renseignement, et la flotte de combat britannique, qui coula le *Bismarck* en mai. Les escorteurs ne combattaient qu'en cas d'échec du système. On voit donc qu'en 1941, il était risqué d'utiliser des corvettes récemment mises en service, mal équipées et aux équipages insuffisamment entraînés.

Les anciens vapeurs américains à quatre cheminées n’étaient pas les meilleures plates-formes de guerre anti-sous-marine, mais ils étaient mieux que rien dans les années 1940-1941. Ici, le *St. Croix* rentre à Halifax après une dure traversée hivernale.



Ken Macpherson / Musée naval Alberta, IKMD-04124

À la MRC, certains étaient d’avis que la corvette était un excellent bâtiment de lutte anti-sous-marine, notamment l’officier supérieur responsable des corvettes, le Capitaine de corvette James Douglas « Chummy » Prentice, de la Réserve de la MRC. Ce dernier était un Canadien qui avait pris sa retraite de la RN en 1934. Il pensait que la corvette, agile et manœuvrable, était parfaite pour la lutte anti-sous-marine, et il inculqua à ses équipages le principe de l’attaque éclair. Ces attaques étaient faites à 12 nœuds, pendant la phase de recherche comme pendant la phase finale de lancement de grenades sous-marines, afin de garder le contact jusqu’au dernier moment et d’éliminer l’accélération finale qui alerterait le sous-marin. Il sut certainement donner aux équipages qu’il entraînait le désir d’attaquer et de couler des U-boot, ce qui explique peut-être en partie le nombre de sous-marins coulés par les corvettes.

Cette capacité de destruction était bien sûr importante mais, de 1941 à 1943, on avait encore plus besoin de capacité de défense des convois, ce que ne facilitait guère la pénurie d’équipement. Pour défendre les convois, il fallait un bon renseignement tactique, une bonne direction des opérations, un excellent travail d’équipe et de bonnes communications. Or, en 1941, les corvettes n’avaient ni bon équipement de signalisation visuelle, ni radiotéléphones ni télescopes pour pouvoir lire les signaux. Les groupes d’escorte étaient souvent assemblés selon les circonstances, la direction manquait d’uniformité et l’entraînement de groupe était inexistant — parce qu’il n’y avait pas d’organisme permanent d’entraînement de groupe.



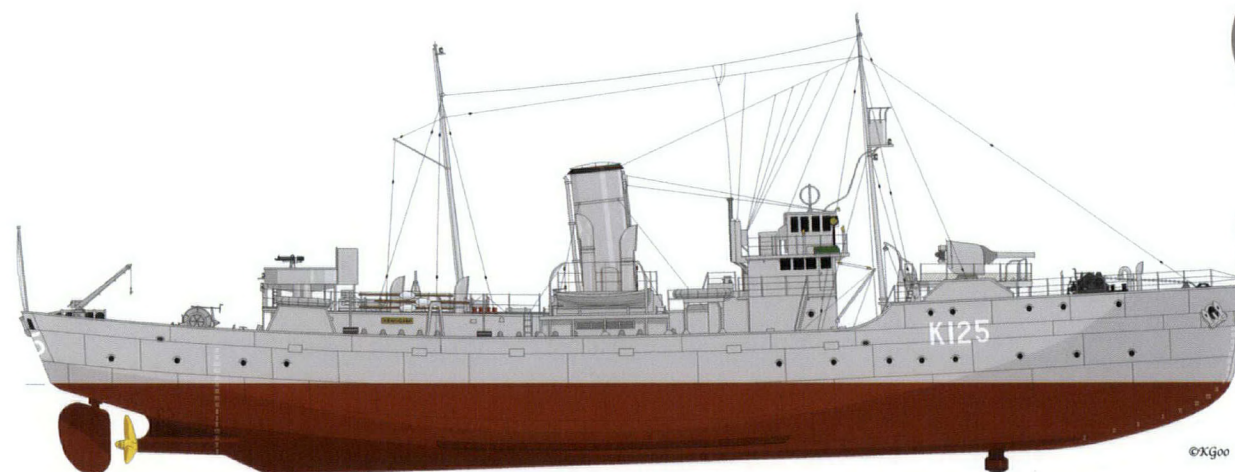
Tous ces problèmes étaient évidents dans toutes les activités de la Force d'escorte de Terre-Neuve, notamment durant l'attaque du convoi SC-42, en septembre 1941. Ce convoi faisait lentement route vers l'est, sous escorte du destroyer *Skeena* et de trois corvettes, avec l'appui du *Chambly* et du *Moose Jaw*, du groupe d'entraînement de Prentice, qui était devenu capitaine de frégate. Pendant les combats embrouillés de la nuit du 8 au 9 septembre, qui entraînèrent la perte de sept navires, les escorteurs ne firent qu'apercevoir les attaquants. Le *Kenogami* tira sur un sous-marin avec son canon de 4 pouces, aveuglant tout le monde pendant quelques instants, et le sous-marin s'échappa. Pendant ce temps, le *Skeena* poursuivit un sous-marin à l'intérieur du convoi, au moment-même où celui-ci amorçait un virage d'urgence. Le *Skeena* évita la collision, mais le sous-marin prit la fuite dans la direction opposée, sous le feu des canons qui étaient à portée de tir. Le *Skeena* et le sous-marin s'en tirèrent sains et saufs.

Les Canadiens se rattrapèrent le lendemain soir. À coup de grenades sous-marines, le *Chambly* força le U-501 à faire surface, en plein devant le *Moose Jaw*. Lorsque le *Moose Jaw* passa à côté du sous-marin, le commandant du U-boot monta allègrement sur la plage avant de la corvette. Le sous-marin repartit, mais le *Moose Jaw* finit par l'éperonner et, sous les tirs de ses canons, empêcha les sous-mariniers allemands de se servir de leurs armes. La plupart d'entre eux furent capturés avant que leur sous-marin ne sombre. Ce fut la première destruction confirmée d'un sous-marin allemand par la MRC et aussi sa première destruction, sans aide, d'un bâtiment ennemi.

En fin de compte, le SC-42 perdit seize navires marchands. La MRC réagit en augmentant la taille des groupes d'escorte et fit le nécessaire pour acquérir au plus vite radiotéléphones, radars et autres appareils. Mais cela prit du temps; seulement quinze radars de première génération furent installés sur les corvettes avant la fin de l'année, et les communications restèrent insatisfaisantes. À la mi-octobre, le *Shediac* ne vit pas un signal qui ordonnait un changement de route et, le lendemain, se retrouva coupé du convoi. Pendant l'automne 1941, la Force d'escorte de Terre-Neuve resta aux prises avec du mauvais matériel, une pénurie de destroyers et de commandants de groupes d'escorte, un entraînement insuffisant et un cycle opérationnel entre Terre-Neuve et l'Islande devenu intenable à l'arrivée de l'hiver. La MRC n'était pas sans idées quant à la façon de remédier à ces problèmes, mais pour toutes sortes de raisons, ses propositions ne purent être mises en œuvre. Ce qui sauva la malheureuse Force d'escorte de Terre-Neuve fut le tournant que prit la guerre le 7 décembre 1941.

L'entrée des États-Unis dans la guerre ouvrit un vaste théâtre d'opérations pour l'ennemi et, à la fin de janvier 1942, les sous-marins allemands étaient déjà près de la côte américaine. Le manque de préparation des Américains pour cet assaut laissa les navires marchands alliés sans protection, et les pertes triplèrent par rapport à la moyenne de l'année précédente. Le Canada, lui, échappa en grande partie à cette calamité grâce à la rapide mise en place de convois sur la côte Est, et la MRC put convoier sans encombre des pétroliers jusqu'en Amérique du Sud.

Mais la généralisation du conflit en 1942 entraîna deux défaites pour la MRC cette année-là. Toutes deux étaient attribuables à la désuétude de l'équipement, exacerbée par le surengagement de la MRC dans les opérations de soutien à ses alliés.



Corvette / Corvette
Classe FLOWER Class

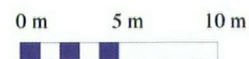
Illustration par Karl Gagnon

N.C.S.M. KÉNOGAMI
1941

Lancé le 05 septembre 1940. Construit par Port Arthur Shipbuilding Co. Ltd., Thunder Bay.

29 juin 1941 - 09 juillet 1945

Dimensions: 62,5 m x 10,1 m x 3,5 m
Déplacement: 950 tonnes Vitesse: 16 noeuds Équipage: 85
Armement: 1 x I - 102 mm; 2 x II - mitrailleuses de 7.62 mm; grenades sous-marines.



H.M.C.S. KÉNOGAMI
1941

Launched 05 September 1940. Built by Port Arthur Shipbuilding Co. Ltd., Thunder Bay.

29 June 1941 - 09 July 1945

Dimensions: 62.5 m x 10.1 m x 3.5 m
Displacement: 950 tons Speed: 16 knots Crew: 85
Armament: 1 x I - 102 mm; 2 x II - 7.62 mm machine-guns; depth charges.



Le premier secteur victime de cette inflexibilité fut le golfe du Saint-Laurent. La Marine attendait depuis longtemps des attaques de sous-marins allemands dans le golfe, et cela arriva en mai. Le sous-marin *U-553* coula les vapeurs *Nicoya* et *Leto* entre Gaspé et l'île d'Anticosti. Lorsque le *U-132* arriva dans le Saint-Laurent au début juillet, le trafic marchand circulait déjà en convois. Il y avait toutefois un point faible. Dans le fleuve, entre Pointe-au-père et le cap Gaspé, ils étaient obligés d'emprunter une route facile à attaquer et étaient donc vulnérables. Le sous-marin *U-132* profita de cette faiblesse par une belle nuit de lune, la nuit du 6 au 7 juillet, près de Rimouski; il coula trois navires du convoi Québec-Sydney QS-15. L'escorteur *Drummondville*, un dragueur de mines de la classe Bangor, surprit le sous-marin en surface et essaya de l'éperonner, mais ne put l'empêcher de plonger rapidement et de lui échapper. Le *Drummondville* pilonna alors le *U-132* de grenades sous-marines et lui infligea de grosses avaries, mais n'obtint aucun contact ASDIC.

Deux autres U-boot, les *U-517* et *U-165*, firent des ravages. Aux petites heures du 27 août, dans le nord du golfe, le *U-517* coula le transporteur de troupes américain *Chatham* (seulement 13 des 562 passagers et membres d'équipage périrent), et le *U-165* attaqua le gros du convoi, coulant un navire et en désamarrant un autre, qui serait plus tard achevé par le *U-517*.

Le sous-marin *U-517* échappa à la destruction dans la baie Forteau où se trouvait la corvette *Weyburn* qui n'arriva pas à obtenir de contact ASDIC. C'est cette même impossibilité d'obtenir un contact acoustique qui sauva de nouveau le sous-marin plusieurs jours plus tard, après qu'il eut attaqué le petit convoi Québec-Labrador NL-6. Le *Weyburn* tomba sur le *U-517* qui était sur le point de torpiller le *Donald Stewart*, et le força à plonger à peine les torpilles lancées. Le vapeur coula, et le *Weyburn* fut incapable de trouver le sous-marin. Tony German, un des officiers subalternes qui se trouvait sur la passerelle du *Weyburn* ce jour-là expliqua : « Sur le *Weyburn*, nous n'avons capté aucun ping à l'ASDIC et pourtant, nous avons vu deux fois le sous-marin; il n'y avait pas à s'y tromper. »¹ [trad.]

En septembre, les sous-marins *U-517* et *U-165* s'installèrent dans le Saint-Laurent et laissèrent les convois venir à eux. Le premier fut le QS-33, qui perdit un navire et le yacht armé NCSM *Raccoon*, tous deux coulés par le *U-165*, le 7 septembre au large de Cap-Chat. Le lendemain, le *U-517* coula trois navires du convoi au large du cap Gaspé. La radio allemande en jubila, qualifiant la flotte d'escorte canadienne de flotte de troisième catégorie. Quatre jours plus tard, le *U-517* coula la corvette *Charlottetown* en plein jour, au large du cap Gaspé. Puis, le 15 septembre, le *U-517* attaqua le convoi SQ-36 en se laissant dériver silencieusement vers lui, mettant à profit le flux d'ouest en est du fleuve et le déplacement vers l'avant du convoi; il coula ainsi deux navires. Le *U-165*, informé de l'avance du convoi, fit une attaque de jour en plongée, et toucha trois navires.

Aucune contre-attaque navale ne sut mettre fin aux exploits de ces deux intrépides sous-marinières. Dans bien des cas, les escorteurs se trouvaient sur place, voyaient le sous-marin plonger, et pourtant les ASDIC de recherche n'arrivaient pas à pénétrer les couches complexes de l'océan. Un commandant de sous-marin allemand expliqua plus tard que, dans le Golfe, une fois que le sous-marin avait pénétré la « couche » des 50 pieds de profondeur, il était en sécurité, comme dans le « sein d'Abraham ».²

La Marine dut reconnaître sa défaite, et le gouvernement interdit le Golfe à la navigation océanique en septembre 1942. Les pertes pour les convois du Golfe étaient en fait



BAC, PA-133246

Attaque à la grenade sous-marine.

négligeables (1,2 p. cent pour la seule série QS-SQ), la décision fut prise vers la fin de la saison de navigation et d'autres ports étaient en mesure d'envoyer et de recevoir ces marchandises. La Marine et le gouvernement furent cependant très critiqués de ne pas avoir été capables de défendre la principale artère du pays.

C'est peut-être pour cela que d'autres problèmes dans l'escorte des convois de haute mer, l'autre grande mission de la Marine, restèrent secrets pendant quarante ans. L'élimination

en février du point de relais de l'Islande (pour libérer les escorteurs en vue d'autres missions) obligea dès le printemps 1942 les convois à emprunter une route transatlantique prévisible. Pour la MRC, cela eut pour avantage de donner aux quatre groupes d'escorte basés à Terre-Neuve accès à d'excellentes installations en Irlande du Nord, notamment des installations d'instruction. Lorsque la meute des U-boot s'attaqua brièvement aux convois en haute mer, en mai, elle trouva facilement les convois escortés par des Canadiens, mais ne put les attaquer impunément.

Néanmoins, la Marine manquait cruellement d'équipement, notamment de radars modernes. En effet, pendant que la MRC s'adaptait au radar de 1,5 m, le SW-1C, les Britanniques installaient déjà un radar à ondes plus courtes, donc plus précis, le radar de 10 cm de type 271. Ce dernier était capable de détecter de toutes petites cibles sur la mer à des distances considérables. La MRC manquait aussi de destroyers et de radiogoniomètres à haute fréquence (HF). Les destroyers étaient suffisamment rapides pour obliger les U-boot suiveurs à plonger et donc pour faire fuir l'ennemi, mais seuls les bâtiments de la classe River (d'avant guerre) de la MRC et les destroyers américains à quatre cheminées de la classe St Croix avaient une autonomie suffisante pour faire des escortes de haute mer. En principe, les groupes d'escorte canadiens étaient complétés par des destroyers britanniques, mais ceux qu'affectait la RN aux escortes étaient souvent en mauvais état et, pendant l'automne 1942, les groupes canadiens d'escorte de haute mer partageaient souvent avec un seul destroyer.

Les destroyers étaient d'autant plus efficaces que leur balayage était guidé par radiogoniomètre HF. En effet, cet appareil pouvait donner la direction et la distance approximative d'une émission par ondes radioélectriques émanant d'un sous-marin et, avec deux appareils, on pouvait déterminer son emplacement par triangulation. Si c'était fait tôt et bien, les balayages du destroyer pouvaient permettre au convoi de s'échapper sain et sauf. Au pire, les balayages par radiogoniomètre HF permettaient d'éviter certains U-boot et donc de ne pas avoir à en combattre trop. Or, en 1942, le seul navire canadien équipé de radiogoniomètre HF était le *Restigouche*.

La MRC se rendait bien compte qu'il fallait renforcer la protection des convois menacés, surtout dans les brumes des Grands Bancs et, lorsque les Britanniques s'opposèrent à la création d'un groupe de soutien canadien spécial à cet endroit, la MRC trouva un moyen. Le groupe d'entraînement de « Chummy » Prentice fut rétabli en avril 1942 et, pendant les quatre mois suivants, entraîna une vingtaine de corvettes et assura le soutien de presque autant de convois à l'est de Terre-Neuve. Lorsque ce groupe dut être dissous en août en raison du nombre croissant des engagements opérationnels, les Américains et les Britanniques établirent sans tarder la « Force de soutien de l'Ouest » pour répondre au besoin.

Il ne fait aucun doute que vers la fin de 1942, la MRC semblait vouée à escorter les convois les plus lents et que ceux-ci avaient bien besoin d'aide. Au deuxième semestre de 1942, la MRC escorta quatorze des vingt-quatre convois lents tandis que la Marine royale protégeait les convois HX, beaucoup plus rapides. Les navires britanniques firent certainement plus que leur part en matière d'escorte de convois lents vers l'ouest (dix-sept sur vingt et un), mais vers l'ouest, la vitesse n'avait pas la même importance puisque tous les navires en ballast, contre les vents dominants, étaient lents. Cela veut dire que les convois

escortés par les Canadiens, soit environ trente-cinq pour cent du trafic, étaient plus faciles à intercepter et à attaquer que les autres, et qu'ils passaient plus longtemps dans la zone dangereuse.

Les attaques de convois en haute mer commencèrent vraiment au début juin. Le convoi ONS-100, le centième convoi lent, fut attaqué pendant son retour de Grande-Bretagne à Halifax sous escorte du groupe C-1. Le convoi lent suivant, l'ONS-102, escorté par le groupe « américain » A-3 — composé de deux vedettes de la Garde côtière américaine, d'un destroyer américain, du destroyer canadien *Restigouche* et de trois corvettes de la MRC ainsi que de deux bâtiments du groupe d'entraînement de Prentice, le *Chambly* et l'*Orillia*, eut beaucoup plus de chance. En une seule journée, le *Restigouche* parvint, grâce à son radiogoniomètre HF, à localiser cinq U-boot pendant qu'ils faisaient leur rapport de convois aperçus et à les repousser; deux d'entre eux furent endommagés. Pendant ce temps, Prentice assurait une couverture à distance ainsi qu'une force d'attaque autour du convoi ONS-102.

Salle des opérations combinées
MRC-ARC à St. John's.



BAC, PA-176130



En fin de compte, un seul sous-marinier eut l'audace de se faufiler dans le convoi; il coula un navire.

Ces batailles confirmèrent que les navires avaient besoin d'équipement moderne, mais la MRC n'était pas en mesure d'en obtenir avant la fin de l'année. Par ailleurs, la MRC connut des succès en juillet et en août. À la fin de juillet, le convoi rapide ON-113, qui allait de Grande-Bretagne à New York fut attaqué; deux navires furent envoyés par le fond, mais le *St Croix* coula le sous-marin *U-90*. Une semaine plus tard, le groupe C-3, qui escortait le convoi ON-115, dut combattre la meute pendant toute la traversée, sans victoire ni d'un côté ni de l'autre. En l'absence de radiogoniomètre HF, le groupe utilisa les radiogoniomètres à fréquence moyenne (qui servaient à la navigation) pour localiser le radiophare des U-boot qui suivaient le convoi. Cela ne donna que des résultats moyens, et c'est peut-être tout simplement l'agressivité du *Saguenay* et du *Skeena* pendant la traversée qui empêcha les sous-marins d'attaquer. C'est encore grâce au balayage radar que le *Skeena* et la corvette *Wetaskiwin* coulèrent le sous-marin *U-558* le 31 juillet.

Le convoi ON-115 subit malgré tout des pertes dans la brume des Grands Bancs; trois navires furent touchés, deux coulés. Si les navires survivants du C-3 avaient été équipés de radar moderne, le convoi aurait pu tirer parti de la mauvaise visibilité. La corvette *Sackville* se trouva face à trois sous-marins la nuit du 31 juillet au 1^{er} août. Sur le moment, elle croyait en avoir coulé un et gravement endommagé un autre, mais aucun ne fut détruit. Des officiers d'état-major britanniques auraient même dit plus tard : « le *Sackville* aurait eu les deux [sic : c'était trois] sous-marins s'il avait été équipé du radiogoniomètre [radar] 271. »³

Deux autres sous-marins allemands furent détruits cet été-là, dont le *U-210* qui fut coulé en août par l'*Assiniboine* lors d'un combat mémorable pour défendre le convoi SC-94 dans la brume, et au terme d'un échange de tir qui dura une heure. Pendant que l'*Assiniboine* essayait d'éperonner le sous-marin et que celui-ci s'efforçait de maintenir son cap assez longtemps pour pouvoir plonger, les deux bâtiments tiraient l'un sur l'autre. La tourelle du sous-main était criblée de balles et jonchée de morts; les ponts supérieurs et la passerelle de l'*Assiniboine* étaient déchiquetés par le 40 mm allemand et de petits incendies se déclenchèrent dans la superstructure. En fin de compte, l'*Assiniboine* éperonna le sous-marin et l'envoya par le fond; quant à lui, il dut rentrer au port et fut immobilisé plusieurs mois par des réparations. La corvette britannique *Dianthus*, qui protégeait elle aussi le SC-94, éperonna et coula un autre sous-marin.

La MRC détruisit un autre U-boot en 1942 (mais ce ne fut confirmé qu'en 1982) : le *Morden* coula *U-756* qui avait attaqué le SC-97 le 1^{er} septembre. Mais ce fut la fin des victoires remportées cet été-là par les Canadiens chargés d'escorter des convois dans l'Atlantique Nord. Sur les cinq sous-marins allemands détruits en haute mer depuis le mois de mai, quatre avaient été coulés par des Canadiens. Face à un tel succès, on peut se demander ce que les groupes d'escorte canadiens auraient fait s'ils avaient été bien équipés. Mais lorsqu'ils cessèrent de détruire des U-boot, les escorteurs de haute mer de la MRC furent jugés à leur aptitude — ou inaptitude — à défendre les convois.

La crise commença en septembre, à la suite de la traversée du convoi ONS-127, au cours de laquelle des balayages agressifs par le *St. Croix* et l'*Ottawa* ne surent empêcher la perte de sept navires et de l'*Ottawa* lui-même, avec de nombreuses pertes humaines. Les Canadiens

félicitèrent les escorteurs du convoi de leur travail dans des conditions difficiles et attribuèrent les pertes au manque de radar moderne. Du côté britannique, cependant, on ne vit pas les choses du même œil. Des officiers supérieurs critiquèrent vivement les balayages qu'ils jugeaient mal dirigés. Il faut savoir que les Britanniques soupçonnaient depuis longtemps que les Canadiens étaient agressifs mais peu judicieux, et le désastre du ONS-127 semblait leur donner raison.

Ayant perdu l'*Ottawa* et, privée temporairement de l'*Assiniboine* et du *St. Laurent* qui étaient en carénage, la MRC n'avait plus qu'un destroyer pour chacun de ses quatre groupes d'escorte de haute mer. Pendant qu'elle cherchait des moyens d'acquérir de nouveaux destroyers d'escorte, elle arriva enfin à éliminer les obstacles administratifs qui l'empêchaient d'installer du matériel moderne dans les ports britanniques et espéra que les destroyers britanniques affectés aux groupes C seraient en mesure de naviguer. Malheureusement, les Allemands avaient un nouvel appareil capable de détecter les radars de première génération — à ondes métriques. À l'automne 1942, ils utilisèrent ce nouveau détecteur pour se diriger sur les Canadiens équipés du radar SW1C.

En revanche, les groupes britanniques d'escorte de haute mer coulaient des sous-marins allemands et avaient de bonnes barrières de détection radar pour protéger leurs convois. Dans la plus âpre bataille britannique de l'automne — celle du convoi SC-104 à la mi-octobre — le convoi perdit huit navires, mais les destroyers britanniques détruisirent deux U-boot. Puisque les navires canadiens n'étaient plus capables de couler des U-boot, ils devaient au moins protéger les navires marchands, mais la tragique épopée du SC-107 donna lieu de croire qu'ils n'en étaient pas capables non plus.

Le convoi SC-107, escorté par le *Restigouche* et six corvettes, fut intercepté alors qu'il était encore à l'ouest du cap Race. Dix-sept sous-marins allemands avaient reçu l'ordre de l'attaquer. Un fut coulé par l'Aviation royale du Canada dès le début de l'engagement et le *Restigouche* parvint à éloigner les suiveurs à l'aide du radiogoniomètre HF, mais avec un seul destroyer et avec seulement le *Restigouche* et la corvette britannique *Celandine* équipés de radar moderne, le convoi avait peu de chances de s'en tirer. Huit navires furent coulés la première nuit de ce combat acharné, suivis de sept autres au cours de la semaine. Les escorteurs ne purent couler aucun U-boot. Cette défaite fut dévastatrice pour le prestige des Canadiens et pour leur moral.

En revanche, le convoi ONS-144 navigant dans l'autre direction la semaine suivante et défendu par seulement cinq corvettes norvégiennes et une corvette britannique du groupe B-6 fut lui aussi attaqué par une meute importante. Heureusement, tous les escorteurs étaient équipés du radar de type 271 et, en formant un écran de protection autour du convoi, ils réussirent à le défendre, ne perdant que six navires.

En novembre, le manque d'efficacité des Canadiens dans l'Atlantique n'était pas le seul sujet de préoccupation des Britanniques. Le débarquement en Afrique du Nord du 8 novembre entraîna la suspension des convois dans l'Est de l'Atlantique, ce qui fit de la route transatlantique la seule route à destination ou en provenance de la Grande-Bretagne. En outre, le gros des navires marchands perdus en 1942 étaient britanniques ou affrétés par la Grande-Bretagne, et la campagne d'Afrique du Nord sollicitait considérablement les ressources restantes.



MDN, NF 790

En novembre, les Alliés opéraient dans l'Atlantique sans l'avantage d'Ultra, le décryptage des communications radio allemandes (depuis février, les cryptanalystes n'arrivaient plus à percer le code allemand). Jusque vers la fin de l'année 1942, ce n'était pas un problème grave, car les U-boot attaquaient dans les eaux côtières. Cependant, vers la fin de l'année, ils recommencèrent à se concentrer en haute mer. La phase décisive de la bataille de l'Atlantique approchait, et toute faiblesse des forces d'escorte alliées pourrait avoir des conséquences désastreuses.

La tragédie du convoi SC-107 fit des Canadiens le maillon faible de la chaîne. Leur instruction, leur entretien, leur leadership et leur équipement, tout semblait insuffisant. Les Américains confièrent même aux Britanniques que les compétences des Canadiens les inquiétaient. D'obscurs avertissements au sujet de mesures « drastiques » pour régler les problèmes de la force d'escorte de haute mer parvinrent aux oreilles d'Ottawa début décembre. La MRC savait bien qu'il fallait agir. En novembre, le *Saguenay* fut endommagé par une collision et le *St. Croix* entra en carénage, ce qui priva les groupes d'escorte de

St. John's : le Contre-amiral L. W. Murray, officier d'état-major à Terre-Neuve, accueille l'équipage du destroyer *Assiniboine* qui a coulé le U-210 le 6 août 1942; le commandant de bord, le Capitaine de corvette John Stubbs (à droite), périra plus tard avec son prochain bâtiment, l'*Athabaskan*.

haute mer de destroyers dont ils avaient pourtant désespérément besoin. Au début de décembre, le gouvernement demanda à la Grande-Bretagne de lui prêter au moins douze destroyers d'escorte.

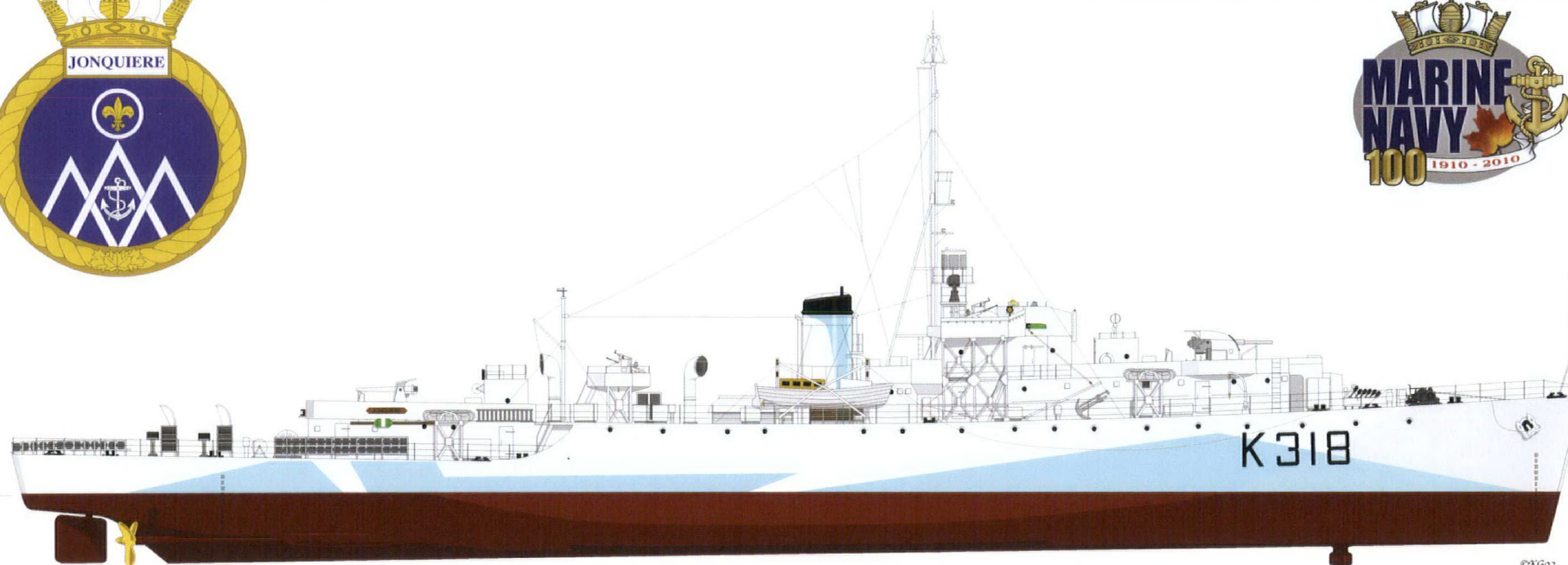
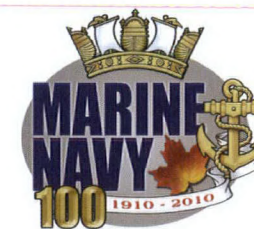
Les Britanniques n'étaient toutefois pas convaincus que c'était-là la solution. Ils étaient d'avis que la MRC s'était développée trop rapidement, avait pris en charge trop de tâches et qu'elle était mal entraînée et mal dirigée. Il fallait donc faire quelque chose, et les Britanniques proposèrent de retirer les Canadiens de la force d'escorte de haute mer. Le 17 décembre 1942, Winston Churchill demanda officiellement au gouvernement du Canada le retrait des groupes C.

L'état-major canadien réfuta les déclarations de Londres. La MRC souffrait d'un manque d'équipement crucial, les destroyers britanniques affectés aux groupes canadiens n'étaient pas fiables et les Canadiens avaient la charge d'escorter les convois les plus lents. Même le Capitaine de corvette P. M. Bliss, de la *Royal Navy*, qui venait d'être nommé officier d'état-major — Sous-marins à Ottawa après avoir été en poste à St. John's fit remarquer : « lorsque les groupes C seront équipés comme les groupes B, ils seront beaucoup plus efficaces, peu importe leur niveau d'entraînement et d'instruction. »⁴ [trad.]

Bliss avait raison, mais les événements en mer ne firent rien pour défendre la cause canadienne. À la fin de décembre, le convoi ONS-154, escorté par le groupe C-1, dut emprunter une route qui traversait la plus grande partie du secteur sans couverture aérienne, assailli par des vents de fin d'ouragan et par vingt U-boot. Les escorteurs avaient beaucoup de nouveau matériel à bord, mais les radars et les radiogoniomètres HF n'étaient pas encore calibrés; quant au destroyer britannique affecté à cette escorte, il manquait au rendez-vous. Le groupe C-1 dut donc combattre sans visibilité et tint tête à la meute pendant les deux premiers jours, coulant le *U-356* (ce qui ne lui serait crédité qu'après la guerre). Puis la défense fut subjuguée, et le convoi perdit quinze navires, sans que les escorteurs puissent infliger de pertes à l'ennemi.

Le 6 janvier 1943, le Cabinet accepta le retrait temporaire des navires canadiens des groupes d'escorte de haute mer. « C'est un autre service que vous nous avez rendu » répondit Winston Churchill, et il avait raison. L'énorme pression de l'ennemi avait acculé la MRC au bord du gouffre en 1942. Comme le concédait le rapport mensuel de la guerre anti-sous-marine de la RN : « Depuis six mois, les Canadiens soutiennent le poids des attaques des U-boot dans l'Atlantique Nord, c'est-à-dire environ la moitié des sous-marins allemands qui naviguent, avec des équipages composés en grande partie de réservistes. Le beau travail qu'ils ont fait est donc tout à leur honneur. » En bref, pendant la seconde moitié de l'année 1942, la Marine canadienne s'était chargée de l'essentiel de la guerre contre les sous-marins allemands. Malheureusement, cela passa inaperçu des historiens de la guerre dans l'Atlantique.

En 1943, les Alliés gagnèrent la bataille de l'Atlantique et, en trois phases distinctes, infligèrent une défaite punitive aux U-boot. La MRC n'avait pas vraiment participé à cette grande offensive alliée; elle était restée principalement chargée d'escortes à courte distance. Au printemps de 1943, les Alliés gagnèrent la guerre des convois transatlantiques grâce à l'amélioration des conditions météorologiques, du renseignement et du soutien aérien, ainsi qu'à l'aide des groupes de soutien chargés de poursuivre les sous-marins ennemis et de les



Frégate / Frigate
Classe RIVER Class

Illustration par Karl Gagnon

N.C.S.M. JONQUIÈRE

1944

Lancé le 28 octobre 1943. Construit par Davie Shipbuilding & Repairing Co. Ltd., Lauzon.

10 mai 1944 - 04 décembre 1945
20 septembre 1954 - 12 septembre 1966

Dimensions: 91,9 m x 11,1 m x 3,9 m
Déplacement: 1 445 tonnes Vitesse: 19 noeuds Équipage: 141
Armement: 1 x II - 102 mm; 1 x I - 12 livres; 4 x II - 20 mm;
Hedgehog; grenades sous-marines.

0 m 5 m 10 m

H.M.C.S. JONQUIÈRE

1944

Launched 28 October 1943. Built by Davie Shipbuilding & Repairing Co. Ltd., Lauzon.

10 May 1944 - 04 December 1945
20 September 1954 - 12 September 1966

Dimensions: 91.9 m x 11.1 m x 3.9 m
Displacement: 1,445 tons Speed: 19 knots Crew: 141
Armament: 1 x II - 102-mm; 1 x I - 12-pound; 4 x II - 20 mm;
Hedgehog; depth charges.

détruire. La MRC fut aux premières loges de cette offensive lorsque ses escorteurs furent de nouveau affectés à des missions en haute mer, en mars et au début d'avril. Malgré leurs efforts, les Canadiens n'arrivèrent à envoyer un autre groupe de soutien qu'à la fin de mai, mais le carnage avait déjà cessé, et les Allemands avaient temporairement renoncé à leurs attaques en meute.

L'offensive alliée de l'été fut livrée par l'aviation dans le golfe de Gascogne et par les porte-avions d'escorte de la marine américaine au nord-ouest de l'Afrique et au sud des Açores. Lorsque le premier groupe de soutien de la MRC — le Groupe d'escorte 5 (EG-5) — arriva dans le golfe de Gascogne pour prêter main forte à l'aviation, le combat s'était élargi et comprenait des navires de surface et d'imposants renforts de l'aviation allemande. En conséquence, la première incursion du EG-5 au nord-ouest de l'Espagne faillit se solder par une catastrophe sous l'effet d'une nouvelle arme, la bombe planante, utilisée par les Allemands contre les navires alliés (dont le nouveau destroyer de la classe Tribal *Athabaskan*, mentionné au chapitre précédent). Les opérations de guerre anti-sous-marine par des navires de surface furent abandonnées.

Pendant ce temps, le groupe de soutien EG-9 de la MRC était arrivé au Royaume-Uni. Lors de sa première mission, il subit lui aussi les effets d'une nouvelle arme qui détruisit pratiquement le groupe. En septembre, les Allemands, bien décidés à reprendre la haute main dans l'Atlantique Nord, avaient renforcé leur défense anti-aérienne et s'étaient dotés d'une nouvelle torpille acoustique à tête chercheuse. À la fin septembre, vingt U-boot ainsi équipés embusquèrent les convois ONS-18 et ON-202 qui s'étaient regroupés. Le groupe EG-9 fut envoyé à la rescousse.

Lorsque le groupe EG-9 arriva, le 20 septembre, la bataille faisait rage. L'arrière de la frégate britannique *Lagan*, du groupe C-2, avait été arraché par une torpille à tête chercheuse et, pendant qu'il faisait un balayage, le *St. Croix*, du groupe EG-9, fut lui aussi frappé par une torpille qui le désarma. L'officier supérieur du groupe EG-9 arriva à bord du HMS *Itchen* au moment où le *St. Croix*, frappé par une deuxième torpille, explosait dans les airs. Une torpille détona dans le sillage du *Itchen*, qui partit protéger le sauvetage de la corvette *Polyanthus*, mais tout ce que trouva l'*Itchen* de la malheureuse corvette fut un seul homme, accroché à des débris flottants. Le *Polyanthus* avait lui aussi été complètement détruit par une seule torpille à tête chercheuse. Le lendemain matin, l'*Itchen* repêcha 100 survivants du *St. Croix* puis retourna au combat.

Malgré l'intensité du soutien aérien et la destruction d'un des attaquants, dix U-boot étaient encore en contact avec les convois ONS-18 / ON-202 le 22 septembre à la tombée de la nuit. Cette nuit-là, les corvettes *Morden*, *Chambly* et *Sackville*, du groupe EG-9, échappèrent toutes à des torpilles à tête chercheuse, mais l'*Itchen* n'eut pas cette chance. Il fut anéanti par une explosion causée par une torpille qui avait détoné juste au-dessous de sa soute à munitions. Il n'y eut que trois survivants : deux de l'*Itchen* et un du *St Croix*; le seul survivant du *Polyanthus* périt.

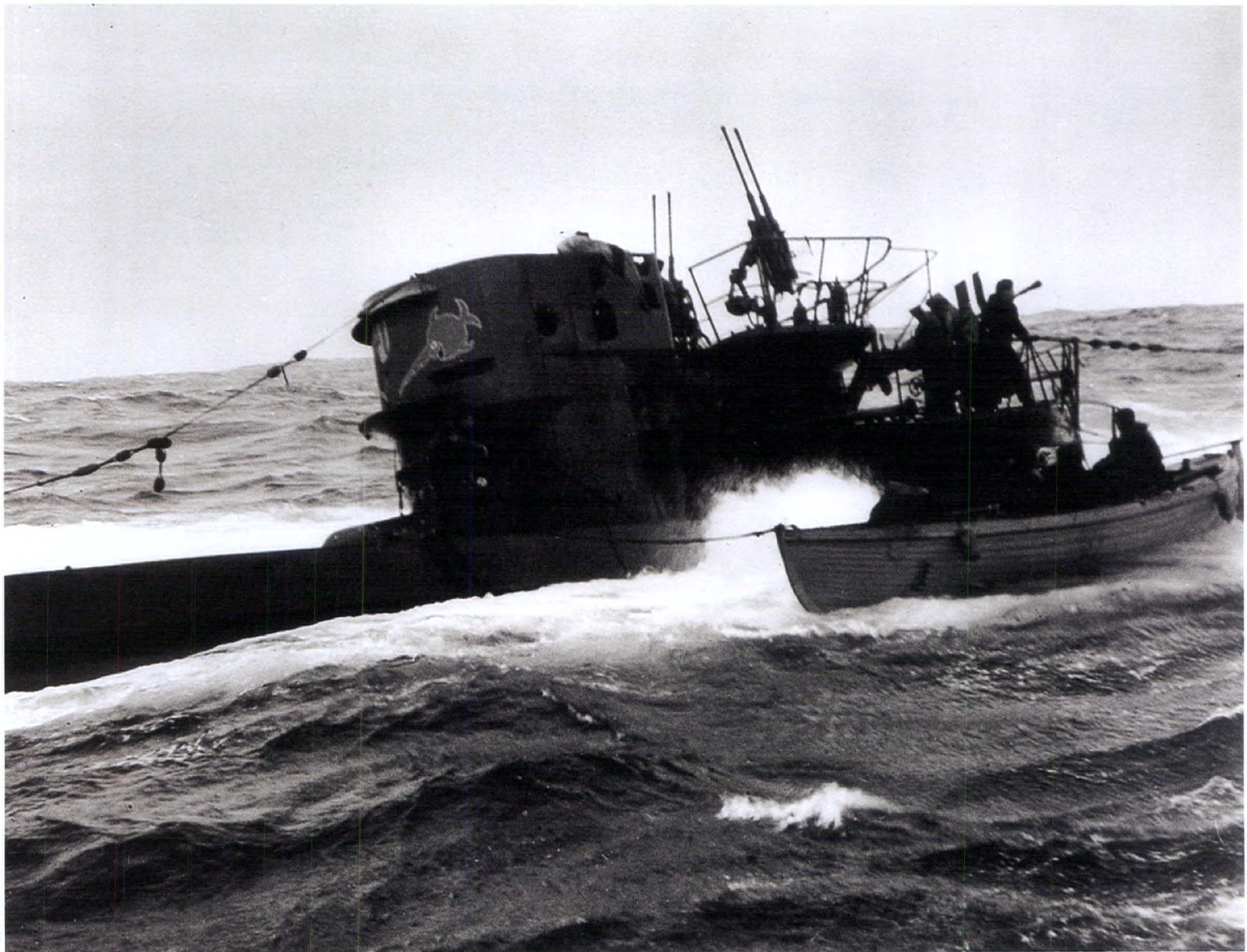
Les Allemands déclarèrent avoir remporté une grande victoire sur les convois ONS-18 et ON-202, mais ce n'était pas le cas. En effet, si les Alliés avaient perdu trois escorteurs et six navires marchands, les Allemands avaient perdu deux sous-marins. Quant à la MRC, elle avait su réagir rapidement et éviter les torpilles à tête chercheuse. La production du



dispositif canadien antitorpille acoustique canadienne (CAAT) commença le 21 septembre, le lendemain du naufrage du *St. Croix* au plus fort de la bataille. Lorsque les escorteurs des convois ONS-18 et ON-202 arrivèrent à St. John's, leur nouveau CAAT les attendait. Pendant ce temps, les attaques des convois transatlantiques par des U-boot en meute échouaient, déjouées par la puissance navale et aérienne des Alliés. Encore une fois, la MRC se contenta d'observer ces combats. Ce n'est qu'en novembre qu'un navire du groupe de soutien EG-5, le *Snowberry*, coula le *U-536*.

Si 1943 fut la pire année de la guerre pour la lutte anti-sous-marine de la MRC, 1944 fut sa meilleure année. La destruction du *U-536* en novembre 1943 marqua le début de douze mois de succès pour la MRC; pendant cette période, la Marine canadienne sut, mieux que toutes les autres, localiser les sous-marins et les détruire. Pendant l'hiver 1943-1944, le gros du soutien aux convois transatlantiques revint aux Canadiens, particulièrement aux groupes EG-6, EG-9 et C-2. Ces groupes connurent beaucoup de succès, particulièrement en haute mer à la fin de l'hiver et au printemps. Il faut savoir qu'entre la destruction du

Une équipe d'arraisonnement de la corvette *Chilliwack* accoste le *U-744*, le 6 mars 1944.



U-257 par une nouvelle frégate⁵ de la classe River, le *Waskesiu*, le 27 février 1944, et la fin d'avril, la MRC coula quatre des quatorze U-boot détruits par des navires de surface dans l'Atlantique Nord.

Au nombre de ces victoires, signalons la destruction du *U-744*, après trente-deux heures de poursuite par le groupe C-2 les 5 et 6 mars — la deuxième plus longue poursuite de la guerre. Le groupe C-2 était le groupe de soutien affecté au convoi HX-280, et le *Gatineau* localisa à l'ASDIC le *U-744*, qui se trouvait à une grande profondeur. Le U-boot était commandé par un sous-marinier extraordinaire, et les attaques de jour ne donnèrent rien. Le C-2 encercla le sous-marin pendant la nuit et maintint le contact à l'ASDIC afin de reprendre l'attaque à l'aube. Pendant trois heures, le lendemain matin, le C-2 pilonna le sous-marin de grenades sous-marines, fracassant les machines à bord du *U-744* et causant une fuite dans sa coque épaisse, mais les intrépides sous-marinières refusèrent de jeter l'éponge. Après une pause de quelques heures et malgré la détérioration des conditions météo, le C-2 attaqua de nouveau dans l'après-midi. Soudain, le *U-744* fit surface près du *Chilliwack*, qui l'attaqua immédiatement à l'artillerie, arrachant son canon anti-aérien et criblant de trous sa tourelle. Lorsque les canons se turent, une équipe d'arraisonnement fut envoyée pour essayer de récupérer le sous-marin. Trente-neuf Allemands furent sauvés, mais le bateau avait trop de voies d'eau; il fut torpillé et coulé.

La destruction du *U-744* se déroula de façon tout à fait classique pour l'époque : un sous-marin en plongée profonde entouré de plusieurs navires qui le pilonnaient sans répit à coup de grenades sous-marines dans l'espoir de le détruire avec une grenade bien placée ou de l'obliger à abandonner le combat. Pendant ce temps, les groupes de soutien britanniques, dotés d'équipement nouveau et dans certains cas (par exemple celui du EG-2), dirigés par un renseignement spécial, détruisaient leurs proies plus facilement. Le résultat était toutefois à peu près le même : les marins de la MRC furent de très bons chasseurs de sous-marins dans les premiers mois de 1944.

Cette tendance se maintint pendant l'été, les meilleurs marins et navires de la lutte anti-sous-marine dans l'Atlantique Nord ayant été envoyés dans les eaux britanniques pour prêter main forte aux débarquements alliés en France, qui commencèrent le 6 juin. Outre les opérations de déminage dans la Manche dont nous avons parlé au chapitre précédent, la MRC engagea quatre groupes de soutien dans cette campagne. Les destroyers de la classe River furent intégrés aux groupes EG-11 et EG-12 et affectés au milieu de la Manche, en compagnie de deux groupes britanniques. Deux groupes de frégates de classe River, les EG-6 et 9, se joignirent à trois groupes britanniques pour barrer la Manche entre Brest et le sud de l'Irlande.

Mais ces groupes se heurtèrent à un nouvel obstacle : ils devaient opérer dans les eaux de marée qui étaient souvent minées et invariablement jonchées d'épaves, et bien sûr sous attaque constante de l'ennemi. Les vétérans de la guerre ASM comprirent vite qu'il était crucial — et extrêmement difficile — de classer le contact. Ils durent donc apprendre à anticiper les effets de la marée sur leurs propres mouvements; avant cela, il n'était pas rare de voir des rapports de rochers se déplaçant sur le fond à une vitesse considérable. Et pour leur compliquer la tâche, les sous-marins ennemis avaient la fâcheuse tendance de se poser sur le fond pendant qu'on leur donnait la chasse.



La MRC dut donc apprendre une nouvelle forme de guerre ASM pendant l'été 1944 et dut aussi apprendre à distinguer l'ennemi du relief sous-marin et des objets submergés. Les meilleurs à ce jeu étaient les membres du groupe EG-11, qui eurent les meilleurs résultats de tous les groupes pendant l'été : trois sous-marins coulés. Le groupe EG-11 connut ce succès grâce à la ténacité, à la patience et au génie inventif de ses hommes et officiers. Ils avaient mis au point un système de classification des contacts sur le fond basé sur les profils établis à l'échosondeur. Ils crochaient ensuite dans le contact avec un grappin au bout d'un câble et descendaient une grenade sous-marine le long du câble. Le EG-11 appelait cette technique « l'ouvre-boîtes ». Si les débris — particulièrement des corps ou des parties de corps — étaient récents et allemands, le contact était probablement un sous-marin. Les officiers de la RN trouvaient cette façon de procéder particulièrement dégoûtante, mais reconnaissaient son efficacité.

La MRC maintint son efficacité en guerre ASM à l'automne 1944, période d'accalmie causée par la perte par les Allemands de leurs bases en France. Cependant, en octobre, la frégate *Annan*, du groupe EG-6, coula le *U-1006* au nord des Shetland. Son équipage avait abandonné l'espoir d'un contact ASDIC et elle se trouvait très loin lorsque son opérateur jeta un dernier coup d'œil vers l'arrière et vit le *U-1066* en surface. La frégate fit rapidement demi-tour et coula le sous-marin après un bref mais intense combat. Le *U-1006* fut le seul U-boot coulé par les marines alliées dans l'Atlantique Nord en octobre 1944.

Malheureusement, le savoir-faire qu'avait acquis la MRC dans les eaux côtières de la Grande-Bretagne ne put être facilement utilisé dans les eaux côtières canadiennes. Le secteur était vaste par comparaison, il y avait trop peu de groupes de soutien au Canada et la MRC dut lutter contre la complexité des eaux côtières canadiennes jusqu'à la fin de la guerre. Les U-boot réussirent donc à torpiller la frégate *Magog* dans le Saint-Laurent et la corvette *Shawinigan* au large de Port aux Basques à l'automne 1944.

Mais ce ne fut pas tout. Le *U-806* coula le dragueur de mines *Clayoquot* tout près d'Halifax la veille de Noël puis, en janvier, le *U-1232* eut une série de victoires près de la côte de la Nouvelle-Écosse. Le 4 janvier, il coula trois navires près de l'île Egg, puis attaqua le convoi BX-141 à l'entrée du port de Halifax pendant un blizzard (il coula deux navires et en endommagea un troisième). Il se préparait à tirer de nouveau lorsque la frégate *Ettrick* lui passa dessus par accident, écrasant la tourelle, retournant le sous-marin et le prenant dans son CAAT. Personne à bord de l'*Ettrick* ne savait ce qu'il avait heurté jusqu'à une inspection de sa coque en cale sèche ne révèle des débris du *U-1232*. Le sous-marin survécut. Les conditions de

Un équipage de la MRC amène le *U-889* capturé à Shelburne (N.-É.); au-dessus : un hydravion Canso de l'ARC.



BACI PA-116720

détection à l'ASDIC étaient tellement mauvaises ce jour-là qu'il n'avait même pas été possible d'obtenir un contact du cargo britannique *British Freedom*, qui reposait sur le fond, l'avant du navire vers le ciel.

Outre les conditions météorologiques et hydrographiques particulièrement atroces, le fond marin près d'Halifax présentaient d'autres défis; il était jonché de rochers qui renvoyaient l'écho de l'ASDIC dans toutes les directions, et il arrivait que les navires se poursuivent eux-mêmes sans le savoir. Seules les patrouilles aériennes et les opérations menées constamment par la marine américaine en eau profonde au-delà de la zone canadienne parvinrent à mettre en échec les attaques des U-boot dans le domaine de la MRC au cours du dernier hiver de la guerre.

Outre-mer, les choses allaient mieux. Les groupes de la MRC coulèrent des sous-marins allemands jusqu'à la fin de mars 1945, même s'ils n'arrivaient pas à soutenir le rythme de la RN. Pressée de détruire la flotte des U-boot avant la fin de la guerre et de peur que l'Allemagne ne déploie ses nouveaux sous-marins XXI et XXIII en grand nombre, la Grande-Bretagne plaçait ses groupes les mieux équipés aux endroits sensibles. Les éléments clés de cette guerre ASM étaient le nouvel ASDIC et le nouveau radar. Le radar de 3 cm des bâtiments de la classe Captain de la RN était capable de détecter le snorkel des U-boot. La recherche au radar devint donc la clé de la détection rapide, et les groupes britanniques furent chargés de patrouiller les secteurs de haute probabilité. Ironie du sort : la dernière destruction de la guerre par la MRC, fut celle d'un sous-marin en immersion périscopique, le *U-1003* qui était entré en collision avec le *New Glasgow* par une nuit sombre. Le sous-marin fut abandonné, et sa destruction créditée à la MRC.

La MRC détruisit trente-trois sous-marins ennemis pendant la guerre : trois italiens et trente allemands. Cela représente une toute petite partie des 1 000 U-boot coulés par les Alliés entre 1939 et 1945 et une très modeste partie des 500 coulés par des navires de guerre. Mais c'est à la quantité de navires escortés que se mesure le succès de la guerre anti-sous-marine livrée par la MRC. Il ne faut pas oublier qu'un grand nombre des 25 000 navires qui traversèrent l'Atlantique sans encombre pendant la guerre le firent sous escorte canadienne. Ces missions d'escorte étaient un travail sans gloire, qui ne frappe pas l'imagination. Et pourtant, ce sont ces escortes qui ont rendu possible la victoire des Alliés en 1945. Et dans la guerre contre les sous-marins ennemis dans l'Atlantique, la MRC avait trouvé sa niche des cinquante prochaines années.

Notes

1. Michael L. Hadley, *U-Boats Against Canada: German Submarines in Canadian Waters* (Montreal: McGill-Queen's University Press, 1985), 115.
2. Hadley, 228.
3. Rapporté par Marc Milner dans *North Atlantic Run: the Royal Canadian Navy and the Battle for the Convoys* (Toronto: University of Toronto Press, 1985), 140.
4. Rapporté par Milner dans : *North Atlantic Run*, 199.
5. La désignation des classes suivait l'usage britannique. Les frégates canadiennes reçurent le nom de villes canadiennes tandis que les destroyers prirent le nom de fleuves et de rivières.

Les peintres de marine canadiens de la Deuxième Guerre mondiale



Pat Jessup

... Le navire fend la houle ou les lames, étalant les lavis de la façon la plus inattendue, et les vibrations de ses moteurs et de ses hélices sont souvent si fortes que le moindre coup de crayon ou coup de pinceau est délicieusement plein d'imprévu. Ajoutez à cela le roulis continu et les zigzags du convoi ...

Le grand convoi que nous escortons est superbe à voir. Les navires roulent et tangent, s'enfoncent dans les lames qui déferlent sur leur pont, sous un ciel radieux. C'est vraiment un spectacle extraordinaire, loin de la guerre... jusqu'à ce que sonne le branle-bas de combat, car un navire a peut-être été touché. [trad.]

— ROWLEY MURPHY, « AN ARTIST WITH THE
ROYAL CANADIAN NAVY », MARITIME ART
(DÉCEMBRE 1942–JANVIER 1943)

Aucun artiste peintre de guerre n'eut la tâche facile, mais ceux qui choisirent d'illustrer la vie de la Marine royale du Canada (MRC) en guerre durent surmonter encore plus d'obstacles que ceux qui suivaient l'Armée canadienne ou l'Aviation



MCG 19710261-4262

Rowley Murphy, *Convoi affrontant une mer démontée.*

royale du Canada. Ce fut le cas de huit peintres qui participèrent au programme naval de 1943 à 1946 et ne perdirent pas leur créativité malgré l'inhospitalité des conditions et la monotonie des traversées maritime. Il s'agit du Capitaine de frégate Harold Beament, des Capitaines de corvette Donald Cameron Mackay et Tony Law et des Lieutenants de vaisseau Rowley Murphy, Tom Wood, Michael Forster, Leonard Brooks et Jack Nichols (le Capitaine Alex Colville, normalement membre du programme de l'Armée, fit un bref séjour dans la MRC vers la fin de 1944).

Le Canada est connu pour avoir encouragé la production de peintures de guerre pendant la Première Guerre mondiale grâce à un fonds créé à cette fin : le Fonds de souvenirs de guerre canadiens. Ce fonds avait été mis en place par Sir Max Aitken (le futur Lord Beaverbrook) pour remédier au manque d'illustrations du front. Journaliste avant tout,



Aitken se rendait compte que le public canadien avait besoin de représentations graphiques de l'effort de guerre en Europe. Il embaucha donc des peintres civils pour illustrer le travail des soldats canadiens. La plupart des participants étaient britanniques, mais il y avait aussi des Canadiens comme A.Y. Jackson et d'autres membres de ce qui deviendrait plus tard le Groupe des Sept.

Une génération plus tard, pendant la Deuxième Guerre mondiale, le gouvernement du premier ministre Mackenzie King n'était au départ pas très enthousiaste à l'idée d'employer des artistes comme on l'avait fait en 1917, et le programme mit du temps à démarrer. Au bout de quelque temps, un programme semblable, la Collection d'œuvres canadiennes commémoratives de la guerre (CWR), fut mis en place, cette fois avec des artistes militaires engagés pour peindre le Canada en guerre. Le style adopté par le Groupe des Sept, et attribué aux influences européennes de la Première Guerre mondiale, influencèrent énormément les décideurs du programme de la Deuxième Guerre mondiale. Dans l'ensemble,

Harold Beament, *Convoi sur le Saint-Laurent*.



MCG 19710261-1049

ce style « national » était une condition préalable pour être choisi, et les artistes retenus étaient généralement des peintres bien établis, du Centre du Canada, et surtout capables de peindre des toiles dignes d'être exposées.

Pendant la Première Guerre mondiale, les artistes engagés par le Fonds de souvenirs de guerre canadiens réalisèrent des peintures et des sculptures à grande échelle. Par contre, les artistes de guerre de la Deuxième Guerre mondiale reçurent la directive de peindre la guerre de façon « vivante et véridique »,¹ mais à une plus petite échelle. De fait, les peintures et les dessins navals officiels (il n'y eut pas de sculptures) étaient souvent réalisés sur place et donnaient un aperçu non traditionnel et spontané de la guerre.

Le gouvernement tergiversa pendant près de trois ans avant de mettre en place un programme officiel de peintures de guerre, mais la communauté culturelle était intéressée et ne laissa pas le concept tomber dans l'oubli. Et les officiers de marine firent leur part.

Le Capitaine de frégate Harold Beament, par exemple, qui avait fait la Première Guerre mondiale, servait déjà dans la Réserve de volontaires de la Marine royale du Canada (RVMRC) en 1939 lorsqu'il écrit à son ami, H. O. McCurry, directeur de la Galerie nationale du Canada, pour lui parler d'un programme semblable à celui de la Première Guerre mondiale. « Je crois comprendre qu'on est en train de mettre en place un programme semblable à la Collection d'œuvres commémoratives de la guerre », précisant que si c'était le cas, il voudrait y participer « du côté de la Marine ». Membre de l'Académie royale des arts du Canada (ARAC), Beament voyait qu'il se passait quelque chose de vraiment important, qui devrait être consigné pour la postérité. Malheureusement, « avec le travail que je fais à présent, il m'est impossible de trouver le temps de faire quoi que ce soit ».² En effet, il était alors officier supérieur de la patrouille fluviale basée à Rivière-du-Loup, et il était responsable de deux vedettes armées et d'un yacht chargés de patrouiller le bas du fleuve et le golfe du Saint-Laurent. Ces bâtiments devaient « se déplacer constamment afin de donner l'impression qu'il y avait des quantités de petits bateaux prêts à sauter sur les navires allemands en maraude »³ — notion qu'exprime bien son *Convoi sur le Saint-Laurent* (MCG 19710261-1049).

Donald Cameron Mackay, originaire de Fredericton, voyait dans un tel programme une occasion de peindre. « À moins d'être un portraitiste connu, il était pratiquement impossible de gagner sa vie comme artiste. Dans les années 1920 et 1930, les artistes gagnaient leur vie comme enseignants, comme illustrateurs, comme artistes commerciaux ou bien comme conseillers dans un domaine relié aux arts, mais ils avaient très peu de temps pour pratiquer leur art. »⁴ Mackay avait été l'élève de Henry M. Rosenberg au Nova Scotia College of Art (NSCA), qui avait lui-même été l'élève de James Abbott McNeill Whistler, l'Américain connu pour son harmonieuse composition surnommée *La Mère de Whistler*. Le maître avait transmis à son élève l'importance de l'équilibre par la couleur et la conception linéaire, et cette importance fut transmise à Mackay, comme on le voit dans *Convoi, après-midi* (MCG 19710261-4208) et dans *Le lever du drapeau signalétique* (MCG 19710261-4251). Outre ses études au NSCA, Mackay avait enseigné à la Art Gallery of Toronto, avec Arthur Lismer du Groupe des Sept. Navigateur de plaisance, Mackay était membre de la RVMRC et il entra en service actif le jour où la Grande-Bretagne déclara la guerre à l'Allemagne, soit le 3 septembre 1939. Il travailla principalement aux services de renseignement, mais il trouva



le temps d'aller en mer pour faire « un peu de dessin et de peinture et un peu de travail de camouflage aussi. »⁵

Mackay n'était pas le seul artiste à tenir McCurry au courant de ses voyages en mer; Rowley Murphy, le faisait aussi. Ce Torontois qui était entré dans la Réserve de volontaires de la Marine royale du Canada (RVMRC) en 1940 avait passé son enfance sur le front de mer à dessiner des goélettes et des traversiers. Avant la guerre il enseigna au Ontario College of Art. Il se fit une réputation de peintre de marine et gagna un prix à un concours, le First Victory Loan Poster Competition, en 1940; il publia aussi de nombreuses illustrations dans différents journaux et magazines dont le *Saturday Evening Post*, *Maclean's*, *Canadian Magazine*, *Canadian Home Journal*, le *Toronto Star Weekly* et *Toronto's Hundred Years*. Au départ, Murphy avait été engagé par la Marine pour concevoir des motifs de camouflage pour les navires de la MRC (il réalisa ceux du NCSM *Hamilton*, qui étaient différents des deux côtés). Dans une lettre à McCurry, au printemps 1941, il se plaint des « matelots qui prennent grand plaisir à le déranger ». « Depuis le début de la guerre, je souhaite beaucoup peindre et dessiner la Marine en guerre, et on m'a donc permis d'aller en mer, à mes propres frais. J'ai

Donald Cameron Mackay, *Convoi*,
après-midi.

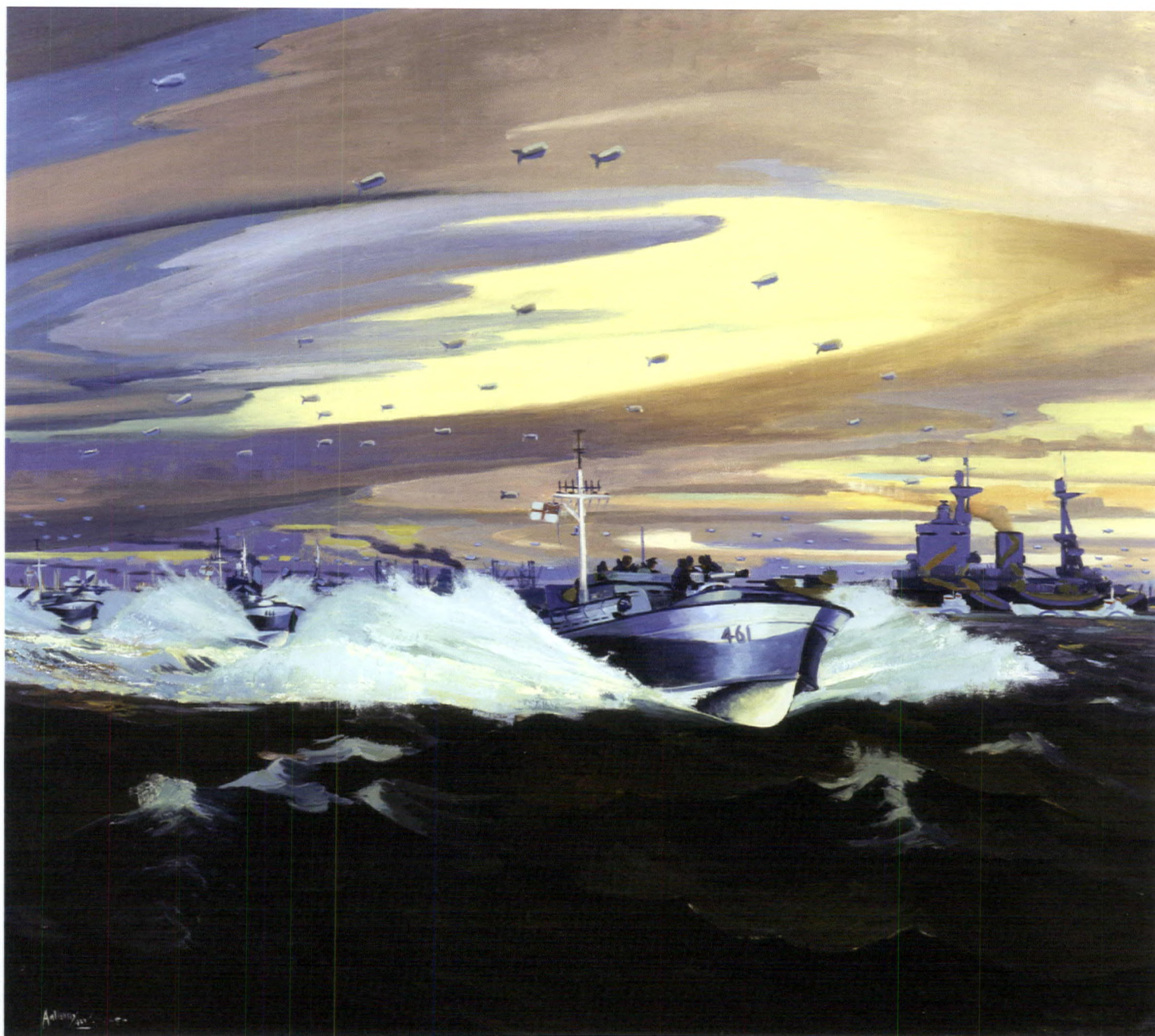


réalisé beaucoup d'œuvres, même si j'ai toujours été gêné par mon statut non officiel. » McCurry aurait bien voulu l'aider, mais ce n'était pas possible et lui répondit : « Je ne peux vraiment pas vous aider à réaliser ce désir louable d'illustrer pour la postérité les activités de la Marine... Tout cela dépend de la politique du gouvernement sur les archives de guerre en général »⁶

En 1941, Rowley Murphy, occupait une place importante dans la communauté artistique — quelque 150 artistes connus — de l'Université Queen's de Kingston, en Ontario. Furieux de l'indifférence dont avait fait preuve le gouvernement pendant les deux premières années de la guerre, alors que la guerre faisait rage dans le ciel de l'Europe et dans l'Atlantique Nord, ces artistes formèrent la Fédération des artistes canadiens pour obliger Mackenzie King à prendre une décision au sujet d'un programme de peintures de guerre. De son côté, McCurry faisait pression sur le gouvernement pour obtenir un programme qu'il jugeait équivalent à « un grand nombre de navires, de chars et de canons »,⁷ mais aussi parce qu'il donnerait du travail à de nombreux artistes touchés par la dépression de l'entre-deux-guerres.

La voix du haut-commissaire du Canada en Grande-Bretagne, l'honorable Vincent Massey, s'étant jointe à celles des artistes et de McCurry ainsi qu'aux incessantes demandes du formidable A.Y. Jackson, Mackenzie King finit par acquiescer. Le Cabinet approuva l'établissement de la Collection d'œuvres canadiennes commémoratives de la guerre vers la fin de 1942, avec Massey comme président, et le Comité consultatif des œuvres de guerre fut créé. Ce dernier comité, présidé par McCurry, se composait de membres des divisions d'histoire de la MRC, de l'Aviation royale du Canada et de l'Armée canadienne et était chargé d'administrer le programme. McCurry convoqua rapidement son comité afin de choisir parmi les 32 artistes qui avaient été proposés par les trois armées. Le comité décida que les personnes retenues devraient avoir des qualifications irréprochables, être de préférence membre de l'Académie royale des arts du Canada, être connus sur le plan national et international et être membre du corps enseignant d'un programme artistique universitaire. Les premiers artistes furent sélectionnés dès février 1943 et, de façon générale, restèrent « noyés » dans leur milieu militaire pendant toute la durée de leur contrat. Conformément aux *Instructions à l'intention des peintres de guerre*, qui avaient été dressées par le comité, les artistes devaient illustrer des « événements, scènes, phases et épisodes importants dans l'expérience des Forces armées canadiennes » et suivre activement les opérations afin de faire comprendre « l'action, les circonstances, l'environnement et les participants. » Les artistes devaient réaliser des peintures et des dessins « dignes des traditions culturelles les plus hautes du Canada, rendre justice à l'histoire et, en temps qu'œuvres d'art, être dignes d'être exposés en tous lieux et n'importe quand. »⁸ Le Comité leur donnait six mois pour réaliser quatre peintures à l'huile — deux de 40 x 48 pouces et deux de 24 x 30 pouces — 15 aquarelles dont 10 de 22 x 30 pouces et le reste de 11 x 15 pouces, ainsi que des croquis de campagne. On vit à l'usage que cette commande était trop élevée et elle fut rajustée à la baisse pour tenir compte du mauvais temps, du manque de sujets et des tracasseries administratives.

McCurry consulta toutes sortes d'artistes, dont A. J. Casson, Edwin Holgate, Charles Comfort et tout particulièrement A.Y. Jackson (Holgate et Comfort s'engagèrent plus tard dans le service actif et furent employés par l'Armée comme peintres de guerre). Jackson joua un rôle clé dans le processus de sélection. « Dans la mesure du possible, nous donnions



MCG 19710261-4107

Charles Anthony Francis (« Tony »)
Law, *Des torpilleurs partent en
patrouille nocturne près du Havre.*

à tous les meilleurs artistes du pays la possibilité de participer, en commençant par les artistes professionnels qui se trouvaient déjà dans les forces armées.»⁹ C'est pour cela que Harold Beament, Donald Cameron Mackay et Rowley Murphy furent les premiers recrutés par la Marine.

Un autre officier en service actif attira l'attention de Massey en Angleterre : le Capitaine de corvette C. Anthony (« Tony ») Law, qui commandait la 29^e Flottille de vedettes lance-torpilles. Law, connu pour ses attaques des convois côtiers ennemis au large des côtes de France et cité deux fois à l'ordre du jour pour cette activité très dangereuse, peignait pour « garder la raison ». ¹⁰ Né en 1916 dans une famille aisée qui vivait alors à Londres, il grandit à Québec mais partit à Ottawa en 1935, où il découvrit avec émerveillement la collection

du Groupe des Sept à l'ancienne Galerie nationale (le bâtiment qui est maintenant le Musée de la nature). Après cette découverte, il devint membre de l'*Art Association of Ottawa* et devint l'élève de Franklin Brownell, de Frederick Varley et de Frank Hennessy. Sa première exposition solo à Québec, en 1937, fut remarquée par les critiques, qui jugèrent son traitement « fort et viril » et son caractère « typiquement canadien ». ¹¹ L'année suivante, il gagna le prestigieux prix Jessie Dow, qui récompensait l'excellence à l'huile et à l'aquarelle. Il s'enrôla dans la RVMRC dès le début de la guerre et, grâce à son expérience de la navigation à la voile et au moteur, il fut immédiatement affecté dans la flotte côtière de la RN, à la flottille des vedettes lance torpilles. Le haut-commissaire fut très impressionné par le travail de ce jeune capitaine de frégate et essaya de le recruter pour la Collection des œuvres de guerre, mais il voulait rester en service actif et il refusa l'offre. Il accepta toutefois une affectation temporaire en attendant la livraison de nouvelles vedettes lance-torpilles à la MRC en 1943. Pendant les deux mois et demi qui suivirent, il peignit des navires de guerre (p. ex. *Le Navire canadien de Sa Majesté Huron*, MCG 19710261-4086). Il reçut une deuxième affectation, permanente cette fois-ci, un peu plus tard.

Jackson connaissait personnellement la plupart des autres candidats et pensait que, malgré l'intérêt des artistes pour ce programme, « il n'était pas possible de jouer son avenir sur de simples possibilités ». ¹² Il était d'avis que Leonard Brooks, membre du *Arts and Letters Club* de Toronto, ferait un très bon peintre naval. Jackson, qui avait travaillé avec

Michael Forster, *Épave sur la plage*
près de Newhaven, en Angleterre.



MCG 19710261-6171



Brooks lors d'expéditions, disait de lui « il n'a pas peur du froid; c'est un vrai amateur de plein air ». ¹³

Jackson approuva aussi la sélection de Michael Forster. Ce dernier était né en Inde, avait grandi en Angleterre, mais avait immigré au Canada au milieu de la Dépression et il travaillait dans une entreprise artistique commerciale de Toronto, The Grip, qui peignait des décors pour les vitrines du magasin Eaton de College Street, et c'est là que Jackson le remarqua. Forster avait étudié à Londres et à Paris, où il avait été l'élève des modernistes Bernard Meninsky et William Roberts, et son style décidément avant-gardiste plut à Jackson.

Les artistes recrutés pour le programme, s'ils n'étaient pas déjà dans les forces armées, devaient obligatoirement subir l'instruction des jeunes officiers. Beament, Law, Mackay et Murphy, reçurent des contrats correspondant à leur grade, mais ceux qui n'étaient pas déjà dans la MRC, furent engagés au grade d'enseigne de vaisseau de 1^{re} classe pour une période probatoire de six mois. Si l'artiste donnait satisfaction au comité, il était promu au grade de lieutenant de vaisseau et recevait une augmentation de solde de 75 cents par jour et un contrat de plus longue durée. Leonard Brooks, qui devint officier en 1944, était très heureux de ce poste car il pouvait désormais peindre à son gré, « sans se soucier du reste ». ¹⁴ Rowley Murphy, qui avait 40 ans d'expérience en navigation, sur des voiliers de plaisance ainsi que dans la marine marchande et dans la Marine canadienne, n'était pas de cet avis :

Il y avait une catégorie d'officiers particulièrement ignorants et incompetents sur certains des navires mentionnés, et c'est celle des enseignes de vaisseau. Ils sont considérés comme les derniers des derniers à bord de certains bâtiments ... Je ne peux pas imaginer un grade plus contraire à la réalisation des œuvres que je tiens à produire. Chez les marins dignes de ce non, les enseignes sont indésirables partout ... ¹⁵ [trad.]

Michael Forster, qui avait été engagé plus tôt par la Galerie nationale du Canada pour peindre la marine marchande, hésita à accepter la commission qu'on lui offrait. Craignant d'être gêné par les règlements et obligé de peindre de façon conventionnelle, Forster écrivit à McCurry : « S'ils veulent des dessins factuels et d'une grande précision technique, ils devront s'adresser à quelqu'un d'autre. » ¹⁶ La réponse de McCurry fut encourageante : « Il a toujours été difficile pour le président du Comité des artistes de guerre d'obtenir pour les artistes le droit de peindre à leur façon, mais ils y sont toujours arrivés ... Si je vous ai recommandé, c'est parce que j'aime votre approche. » ¹⁷ Forster entra dans la RVMRC après le jour J et fut chargé de peindre les activités dans la Manche et en France des jours qui suivirent le Débarquement. Il ne faisait pas de croquis sur place, mais il peignait dans son studio à partir de notes visuelles et de photos. Il peignit beaucoup de scènes de dévastation laissée dans le sillage de la guerre. Ses images de Brest bombardée, de navires échoués, d'appontements de sous-marins et du port artificiel d'Arromanches ont une composition très forte et se distinguent par leur palette monochromatique (p. ex., [*Appontements de sous-marins à Brest*, MCG 19710261-6169 ou *Épave sur la plage près de Newhaven, en Angleterre*, MCG 19710261-6171]).

L'Ottavien Thomas Wood attendit d'avoir presque 30 ans pour s'engager. Cet autodidacte avait connu la Dépression des années 1930 et il hésitait à quitter un bon emploi d'artiste



Thomas Charles Wood, *Corvette entrant dans le port de St. John's, Terre-Neuve.*

commercial, qui lui permettait au moins d'étudier à l'*Ottawa Art Association* avec les célèbres maîtres canadiens Franklin Brownell et Frederick Varley. Il entra dans la RVMRC le 23 mai 1943 au NCSM *Carleton* à Ottawa et travailla à la Direction des services spéciaux au quartier général à Ottawa, où il était chargé de concevoir des brochures et des affiches de propagande. Six mois plus tard, nouvellement nommé peintre de guerre, il partit pour l'Angleterre à bord d'un navire transporteur de troupes.

À Southampton avant le jour J, Wood captura la solennité des préparatifs par une palette tout en sienne brûlée et en gris (voir *Troupes de choc de la 3^e Division canadienne*, MCG 19710261-4917). Le 6 juin, il débarqua avec les Canadiens trois heures après la première vague. La traversée, sur une péniche de débarquement britannique, fut loin d'être ennuyeuse :

C'était une tranche colossale d'histoire, et je devais décider comment j'allais l'interpréter étant donné les forces techniques et les émotions que je ressentais ...



*La péniche tanguait tellement que je ne pouvais pas dessiner. Je me suis donc mis debout et j'ai pris des photos avec un appareil emprunté ... On nous tirait dessus, mais heureusement le tir manquait de précision. Dans toute la flottille, il n'y a eu qu'un seul blessé.*¹⁸

Malgré les morts et les mourants qui jonchaient le sol, Wood ne céda pas à ses « émotions ». Dans *Jour-J 1944* (MCG 19710261-4857), ses chalands de débarquement ornés de fanions agités par la brise et filant vers la côte démentent la dévastation et les pertes humaines du jour J. Exception faite des pâles éclairs des canons allemands au loin, ce tableau pourrait être une course de bateaux un jour de régates.

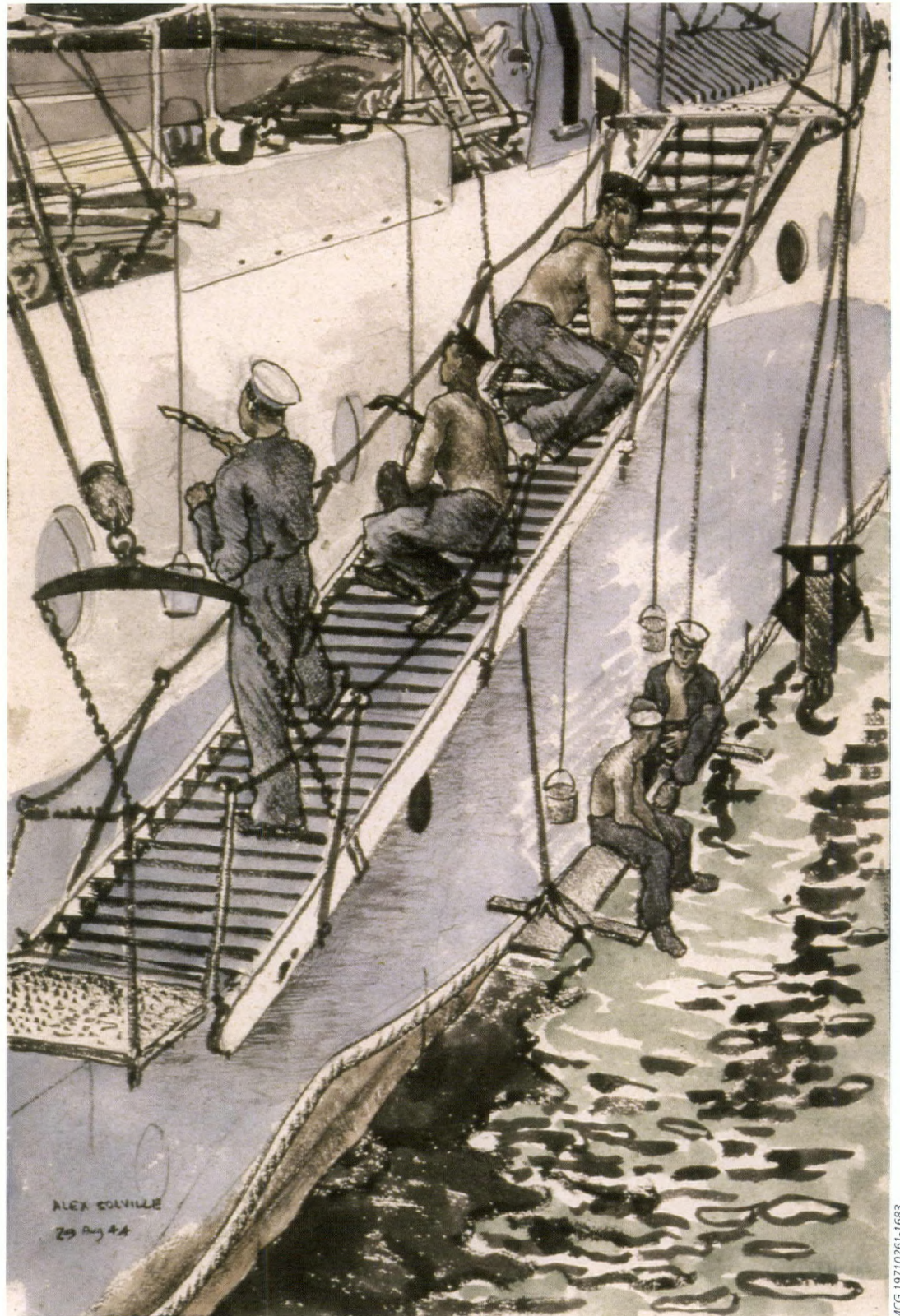
À St. John's après le jour-J, Tom Wood trouva le temps « absolument atroce ». « Nous avons eu de tout, sauf du soleil. Nous avons eu des giboulées, de la pluie, de la neige et de la brume, toujours de la brume. » Et pourtant, il trouva cette ville portuaire « très pittoresque, avec des grands rochers déchiquetés qui entourent le port comme un bol »,¹⁹ ce qu'il exprime d'ailleurs dans *Corvette entrant dans le port de St. John's, Terre-Neuve* (MCG 19710261-4853), peinte depuis une hauteur désolée de la rive sud du port. Plus tard, Wood eut la chance de pouvoir assister à l'arrivée du sous-marin *U-190*, escorté jusqu'à Bay Bulls le 14 mai 1945 après s'être rendu à la MRC au large du cap Race. Ayant convaincu les autorités de l'emmener à l'endroit où se trouvait l'équipage, Wood passa plusieurs heures à photographier les marins et utilisa plus tard ces photos pour peindre *Des prisonniers allemands quittent leur U-boot, Bay Bulls, Terre-Neuve* (MCG 19710261-4870).

Peindre en mer présentait toutes sortes de nouveaux défis, même pour les artistes habitués à peindre en plein air. Dans le passage cité en début de chapitre, Rowley Murphy semble particulièrement exaspéré par les conditions qui rendaient son activité bien frustrante : « ... le navire fend la houle ou les lames, étalant les lavis de la façon la plus inattendue, et les vibrations de ses moteurs et de ses hélices sont souvent si fortes que le moindre coup de crayon ou de pinceau est délicieusement plein d'imprévu. Ajoutez à cela le roulis continu et les zigzags du convoi ... »²⁰ Malgré la difficulté, en mer on peignait à l'aquarelle parce que personne n'aimait l'odeur de térébenthine qui accompagne la peinture à l'huile. « La térébenthine s'accroche à tout, aux lainages, aux uniformes, surtout par temps humide, et par gros temps, son odeur donne mal au cœur même aux vieux loup de mer. »²¹

Plus tard, en Colombie-Britannique, les conditions restèrent difficiles pour Rowley Murphy. Son studio, qui se trouvait dans un hangar d'entreposage pour briques réfractaires n'étaient pas chauffé et pas propice du tout à son travail. « Il pleut presque tous les jours et le studio est tellement humide qu'il m'est impossible de travailler à l'aquarelle. Les huiles que j'ai faites il y a quelques semaines ne sont pas encore assez sèches pour pouvoir être envoyées » se lamente-il.²² Et comme si ce n'était pas assez, un extincteur automatique se déclencha et gâcha plusieurs de ses peintures.

Et puis, il y avait la nature des sujets. Comme le fait remarquer Tom Wood, il fallait du temps pour faire la transition entre les collines de la Gatineau et des navires en mer.²³ Même un marin aguerri comme Harold Beament avait de la difficulté à bien rendre les formes :

... pendant que je peignais en mer, je trouvais difficile de faire la distinction entre l'officier de marine et le peintre de guerre et à savoir comment j'allais résoudre certains problèmes. Je travaillais souvent le soir dans mon studio de Londres. Parfois, j'allais me coucher très content de ce que j'avais fait et je me réveillais le lendemain



Alex Colville, *Peinture du navire*.



matin en pensant que pour rien au monde, je ne partirais en mer sur un navire comme ça ... Est-ce qu'il est capable de tenir la mer? Alors je changeais les lignes pour que ça ait l'air d'un vrai navire, et la constipation me prenait ... la constipation spirituelle bien sûr...²⁴ [trad.]

Souvent, Beament trouvait que son premier jet était peut-être acceptable aux yeux d'autres officiers de marine, mais pas aux yeux de quelqu'un qui regardait avec l'œil de l'artiste. Ce fut d'ailleurs la réaction de Vincent Massey lorsqu'il vit *Inaperçus?* (MCG 19710261-1042) : « Beament, pourquoi les peignez-vous tous comme ça? » demanda-t-il. L'artiste fut ravi de cette remarque, « surtout de la part de quelqu'un comme Vincent Massey, qui avait l'œil ... qui était un peu l'oncle protecteur de tous les peintres de guerre quand nous étions en Angleterre ».²⁵

Tom Wood trouvait la guerre ennuyeuse et les longues semaines en mer fastidieuses. L'inactivité lui pesait, et il sympathisait avec l'équipage, obligé de rester à bord pendant qu'il allait à terre peindre dans le confort de son studio. Il se souvient d'une traversée comme de « 21 jours de prison » :

Quand il y avait un engagement, c'était très abstrait ... un changement d'intensité à l'ASDIC ... Quand on est en convoi avec des navires étalés sur 25 milles ... on ne voit pas le combat comme au cinéma. Pas de munitions traceuses, de canons, d'avions ou de trucs comme ça ... Sur un navire, on ne voit pas l'ennemi. Tout ce je voyais, c'était de la fumée à l'horizon, à quinze mille de nous.²⁶ [trad.]

Au début de 1944, Wood rencontra Tony Law et navigua avec lui sur une vedette lance-torpilles pendant une dangereuse mission sur les côtes de France, très heureux de pouvoir échapper un peu à la monotonie des convois (*Jour de vent dans le secteur d'assaut britannique*, MCG 19710261-4123 ou *Des torpilleurs partent en patrouille nocturne près du Havre*, MCG 19710261-4107).

Les traversées de l'Atlantique en convoi — qui duraient généralement trois semaines — étaient dures pour les artistes habitués au calme et à l'atmosphère propice à la contemplation de leur studio à terre. En mai 1943, la menace des U-boot s'estompa, et les artistes se mirent à la peinture de genre et au portrait pour passer le temps. Même Alex Colville trouvait la vie à bord difficile, car il manquait de sujets susceptibles de répondre aux *Instructions*. On ne peut pas vraiment dire que dans *Peinture du navire* (MCG 19710261-1683), Colville ait peint la guerre « de façon vivante et véridique ».

Comme A.Y. Jackson et d'autres artistes de la Première Guerre mondiale, les peintres navals évitaient de rendre la laideur et l'horreur de la guerre. Harold Beament contourna le problème dans son *Ensevelissement en mer* (MCG 19710261-0994) par une composition harmonieuse : l'attention du spectateur est détournée de la dépouille qu'on se prépare à mettre à la mer par la couleur, par les lignes et les gestes de l'aumônier qui dit la prière des morts. Ce tableau est inspiré par une expérience personnelle, l'inhumation d'un marin marchand tué dans l'attaque d'un U-boot dans le golf du Saint-Laurent. Beament avait « décidé de donner à ce gars de vraies funérailles. Je savais que c'était dangereux, mais j'ai



Jack Nichols, *Traversée de l'Atlantique*.

fait couper les moteurs au moment de mettre la dépouille à la mer ... je ne voulais pas que les Boches nous aperçoivent ... quand nous étions sans défense.»²⁷ [trad.]

Jack Nichols préférait saisir le taureau par les cornes. Il aimait peindre les gens. Ce n'était pas un portraitiste traditionnel, mais il savait capturer « l'âme » de ses sujets par la force de son trait. Orphelin à l'âge de 14 ans, Nichols avait fait toutes sortes de petits boulots à Toronto pour vivre et pour peindre. Autodidacte, il n'était affilié à aucune école, mais il avait reçu des encouragements de Frederick Varley et de Louis Muhlstock.

Nichols fut engagé comme peintre naval en 1944 après avoir été, tout comme Michael Forster, engagé par la Galerie d'art du Canada pour peindre la marine marchande. Arrivé



en Angleterre juste avant le jour J, il traversa la Manche pour peindre le Débarquement dans « un petit navire marchand chargé à craquer de marins et de soldats ». ²⁸ Sa *Scène en Normandie, secteur de Gold Beach* (MCG 19710261-4306) n'est pas sans ressemblance avec *Les bourgeois de Calais* de Rodin, tant du point de vue du sujet que de l'exécution. Les bourgeois de Rodin, héros français du quatorzième siècle qui offrirent de se sacrifier pour sauver leur ville, sont vulnérables, mais défiants. De même, les Français sans abri, enveloppés dans des couvertures et réconfortés par des soldats de Nichols font face à leur destin avec la même détermination que les bourgeois de Rodin. Il est intéressant de noter que le personnage du centre ressemble beaucoup à l'artiste.

Dans ses portraits de la vie en mer, Nichols dessine lourdement ses personnages et utilise une palette monochromatique pour exprimer la banalité de la vie de l'équipage. Dans *Traversée de l'Atlantique* (MCG 19710261-4285), il exagère les expressions des marins et les place à la manière des peintres maniéristes sur un fond oblique et peu profond. Ce placement attire l'attention sur l'exiguïté des quartiers de l'équipage. Comme chez les Maniéristes, le mouvement est exprimé par l'usage des gestes et du contour. Dans d'autres tableaux, Nichols choisit adroitement le graphite et le fusain pour souligner la saleté et l'insalubrité des quartiers de l'équipage sur certains navires. Dans *Les Rescapés* (MCG 19710261-4312), la technique de Nichols rappelle beaucoup Henry Moore dans son illustration des Londoniens réfugiés dans le métro pendant le Blitz. Nichols et Moore utilisent tous les deux des couleurs sombres et dramatiques, un dessin exagéré et des ombres délicates pour exprimer le pathos de leurs sujets.

Dans les *Instructions à l'intention des peintres de guerre*, il était recommandé que les personnages représentent « l'esprit et les expériences des troupes canadiennes ». ²⁹ Même sans l'aide-mémoire qui accompagnait les Instructions, beaucoup des peintres navals choisirent d'eux-mêmes de peindre des gens. Selon Leonard Brooks :

Nous avions pour mandat d'interpréter comme nous pouvions ou de faire des croquis. Nous étions libres de nous promener et de peindre n'importe quoi. Il faut dire que sur un navire, il n'y a pas grand chose à peindre ... Je descendais où on faisait la cuisine. ... Je mettais mon uniforme, j'embarquais et je faisais partie de la discipline et de la vie à bord. Et puis, je retournais à Londres, j'enlevais mon uniforme, je m'installais et j'essayais de peindre ce que j'avais vu, tout seul chez moi. ³⁰ [trad.]

Brooks peignit surtout des scènes de la vie de tous les jours parce qu'il pensait que cela valorisait ses sujets et leur travail. Dans *Les éplucheurs de pommes de terre* (MCG 19710261-1147), Brooks illustre le côté ordinaire de la guerre. On y voit deux marins, peut-être originaires des Prairies, « avec leur gilet de sauvetage, assis près de deux bidons d'essence », en train de préparer le prochain repas, en pleine bataille de l'Atlantique. Selon lui, ces deux marins étaient le parfait exemple du grand effort de guerre canadien. « Entre ce travail et le branle-bas de combat, ils n'arrêtaient jamais. Quand ils n'étaient pas de service, ils peignaient des pommes de terre ou quelque chose du genre. » Brookes peignait les marins dans leur quotidien, car il pouvait saisir avec son pinceau un élément qu'aucun appareil photo n'aurait pu saisir. Ses instantanés à l'aquarelle « souvent réalisés dans des conditions difficiles — dans le



Leonard Brooks, *Les éplucheurs de pommes de terre.*

roulis et le tangage, au froid, pendant le combat — saisissaient sur la toile l'état d'esprit du moment. »³¹ [trad.]

Chargés de consigner pour la postérité la guerre en mer, les peintres de guerre ne manquaient jamais de donner un coup de main; « Il m'est arrivé bien souvent de monter le quart sur la passerelle exposée aux éléments d'une corvette afin de relever un marin absolument épuisé »³² raconte Brooks. Rowley Murphy participa au combat pendant qu'il était sur le NCSM *Saguenay* et « posa rapidement ses pinceaux pour servir une mitrailleuse ». ³³ D. C. Mackay traduit la même réalité dans *Sur le pont d'une corvette* (MCG 19710261-4211).

Les peintures de la Collection des œuvres de guerre sont effectivement très poignantes à cause du vécu de leur auteur. Il est vrai que par comparaison aux œuvres réalisées pour



le Fonds de souvenirs de guerre canadiens, les peintures de la Deuxième Guerre mondiale manquent de diversité. Il manquait les peintres d'avant-garde — les cubistes, les futuristes, les modernistes et les vorticistes — qui avaient défini le Fonds et dont la créativité avait influencé les générations futures d'artistes canadiens. A.Y. Jackson attribue à la « vision fraîche » des artistes de la Collection des œuvres de guerre le mérite d'avoir redonné vie à l'art canadien par leur approche introspective du portrait du Canada en guerre :

Il y a un sentiment d'honnêteté et de sincérité dans ces œuvres... et pas grand chose de sentimental ou de mélodramatique. La grande valeur de la Collection des œuvres de guerre, c'est la vision fraîche qu'ont acquise nos artistes au cours de leur expérience et qui leur a permis plus tard de tirer l'art canadien de sa léthargie.³⁴ [trad.]

Au début, les peintres de guerre avaient été en grande partie choisis en raison de leur appartenance à l'école « nationale », mais ils n'en mirent pas moins leur touche personnelle sur leurs œuvres, et cela ne s'était jamais vu jusque là dans la peinture canadienne. Leur transfert sur la toile d'événements dont ils avaient été témoin donne un sens de l'atmosphère de l'époque que la photo ne pourrait pas saisir et nous fait comprendre l'élément humain de la guerre.

Après la guerre, le chef d'état-major de la Marine, le Vice-amiral G. C. Jones, confirma l'importance de la Collection des œuvres de guerre : « Le froid réalisme de la photo et les couleurs vives des peintures de guerre ont fait connaître aux Canadiens, comme cela n'avait jamais été fait, le travail et les objectifs de leur marine. »³⁵ Les peintres navals ont rendu la vie en mer de la façon dont les marins la connaissent.

Note de rédacteur : On peut voir les peintures mentionnées dans ce chapitre, mais pas reproduits, sur le site Web du Musée canadien de la guerre, www.warmuseum.ca/cwm/explore/collections. Il suffit de cliquer sur le lien « Catalogue des artefacts » et de saisir le numéro de l'œuvre dans le champ « Mots clés ».

Notes

1. Comité des peintres de guerre du Canada, *Instructions à l'intention des peintres de guerre*, 2 mars 1943 [trad.] (BAC).
2. Harold Beament à H.O. McCurry, 22 octobre 1939 [trad.] (MCG).
3. James W. Essex, *Victory in the St Lawrence: Canada's Unknown War* (Erin, ON: Boston Mills Press, 1984), 15.
4. Joan Murphy, interview de Donald Mackay, 31 août 1978 (MCG).
5. *Ibid.*
6. Rowley Murphy à H.O. McCurry, 25 mars 1941, et McCurry à Murphy, 4 avril 1941 (MCG).
7. H.O. McCurry à W.B. Herbert, Bureau of Public Information, 6 décembre 1940 (GNC).
8. *Instructions to Artists*, Annex B (BAC).
9. A.Y. Jackson, *A Painter's Country: The Autobiography of A.Y. Jackson* (Toronto: Clarke, Irwin, 1976), 163.
10. David J. Bercuson et J.L. Granatstein, *Dictionary of Canadian Military History* (Toronto: Oxford University Press, 1992), 114.

11. Bernard Riordan, *C. Anthony Law: A Retrospective* (Art Gallery of Nova Scotia Exhibition Catalogue, Halifax, NS, 12 May–25 June 1989), 7.
12. Jackson, *A Painter's Country*, 163.
13. A.Y. Jackson à H.O. McCurry, 27 janvier 1943 (GNC).
14. Interview de Leonard Brooks, 25 octobre 1977 (MCG).
15. Rowley Murphy à H.O. McCurry, 20 février 1943 (MCG).
16. Forster à H.O. McCurry, 16 juin 1944 (MCG).
17. H.O. McCurry à Forster, 22 juin 1944 (MCG).
18. *Ottawa Citizen* [v. 1945, article sans légende et sans date] (MCG).
19. Tom Wood à H.O. McCurry (trad.), 13 janvier 1945 (MCG).
20. Rowley Murphy, "An Artist with the Royal Canadian Navy," *Maritime Art* (décembre 1942–janvier 1943), 45.
21. Joan Murray : interview de Donald Mackay, 13 août 1978 (MCG).
22. Rowley Murphy, *An Artist with the Royal Canadian Navy*, 45.
23. Cynthia Malkin, *A War Artist Remembers*, 11 novembre 1979 (MCG, Brooks Artist's File).
24. Joan Murray : interview de Harold Beament, 15 mai 1979 (MCG).
25. *Ibid.*
26. Joan Murray : interview de Tom Wood, 2 mai 1979 (MCG); Cynthia Malkin, *A War Artist Remembers*, *The Sunday Post*, 11 novembre 1979 (MCG, Brooks Artist's File).
27. Joan Murray : interview d'Harold Beament, 15 mai 1979 (MCG).
28. Dean F. Oliver et Laura Brandon, *Tableaux de guerre* (Outremont: QC: Éditions du Trécaré, 2000), 137.
29. Maria Tippett, *Lest We Forget: Souvenons-nous* (London, ON: London Regional Art and Historical Museums, 1989), 34.
30. Joan Murray, *Permanent Collection: The Robert McLaughlin Gallery* (Oshawa, ON: Herzig Somerville Ltd., 1978), 14.
31. Interview (CBC Radio) de Leonard Brooks, 26 septembre 1945 [transcription] (MCG).
32. Joan Murray : interview de Leonard Brooks, 25 octobre 1977. Archives du MCG, Brooks Artist's File.
33. Nécrologie de Rowley Murphy, *Toronto Star*, 15 février 1975.
34. Jackson, *A Painter's Country*, 165.
35. Grant MacDonald, *Sailors* (Toronto: Macmillan, 1945), iii.

1945–60 : Les temps modernes



Isabel Campbell

Ce que veut savoir la MRC, c'est si ses bâtiments de guerre sont désuets, pas comment faire une bombe atomique ni même comment la larguer. [trad.]

— CAPITAINE DE VAISSEAU H.N. LAY, DIRECTEUR
DES PLANS ET DU RENSEIGNEMENT NAVALS,
PARLANT DE L'OPÉRATION CROSSROADS (ESSAIS
NUCLÉAIRES DE 1946 SUR L'ATOLL DE BIKINI)

Le largage de bombes atomiques sur Hiroshima et Nagasaki en août 1945 mit fin abruptement et de façon inattendue à la Deuxième Guerre mondiale. Ces bombes marquèrent le début d'une ère de dissuasion nucléaire qui remit en question la stratégie de guerre maritime conventionnelle et qui fit paraître pratiquement dépassées les grandes marines du monde — la marine américaine et la *Royal Navy* — pour ne pas parler des marines de moindre importance comme la MRC. Des évaluations de la menace d'après-guerre révélèrent la faiblesse relative de l'Union soviétique (et particulièrement de sa marine), l'improbabilité d'un combat immédiat et le besoin à long terme d'une plus grande défense aérienne. Les gouvernements occidentaux s'employèrent donc à mettre en place un solide économie de temps de paix, tandis que les officiers de marine craignaient que les navires de guerre et les armes de la Deuxième Guerre mondiale ne soient dépassées et inutiles aux guerres à venir. La science et la technologie étaient la voie de l'avenir, et les officiers de la Marine royale du Canada savaient déjà que leur capacité de lutte anti-sous-marin n'était pas à la hauteur des sous-marins allemands, très rapides, mis en service



MDN, SU2007-0281-01

John Horton, *The Changing Fleet after World War 2* : le porte-avions *Magnificent* occupé à des opérations aériennes avec son escorte de destroyers de classe Tribal.

vers la fin de la guerre. En août 1945, après la victoire des Alliés sur l'Allemagne, le Japon et l'Italie, la plupart des 400 navires de guerre de la MRC étaient petits, lents et dépassés. Le Comité canadien des liquidations de stocks navals excédentaires n'avait l'intention de garder que les navires les plus modernes et il avait déjà commencé à démanteler la Marine de « chiens de berger » qui avait défendu les convois dans des conditions dangereuses et difficiles pendant la bataille de l'Atlantique. Face à la prééminence toute nouvelle des États-Unis, au déclin de la Grande-Bretagne et à l'absence d'une menace maritime crédible, la MRC savait qu'elle allait avoir du mal à défendre ses composantes de base, particulièrement ses croiseurs et ses porte-avions. Pour défendre ses ressources en temps de paix, la MRC devait donc planifier judicieusement, coopérer avec la marine américaine et la RN et se montrer adaptable face au changement.

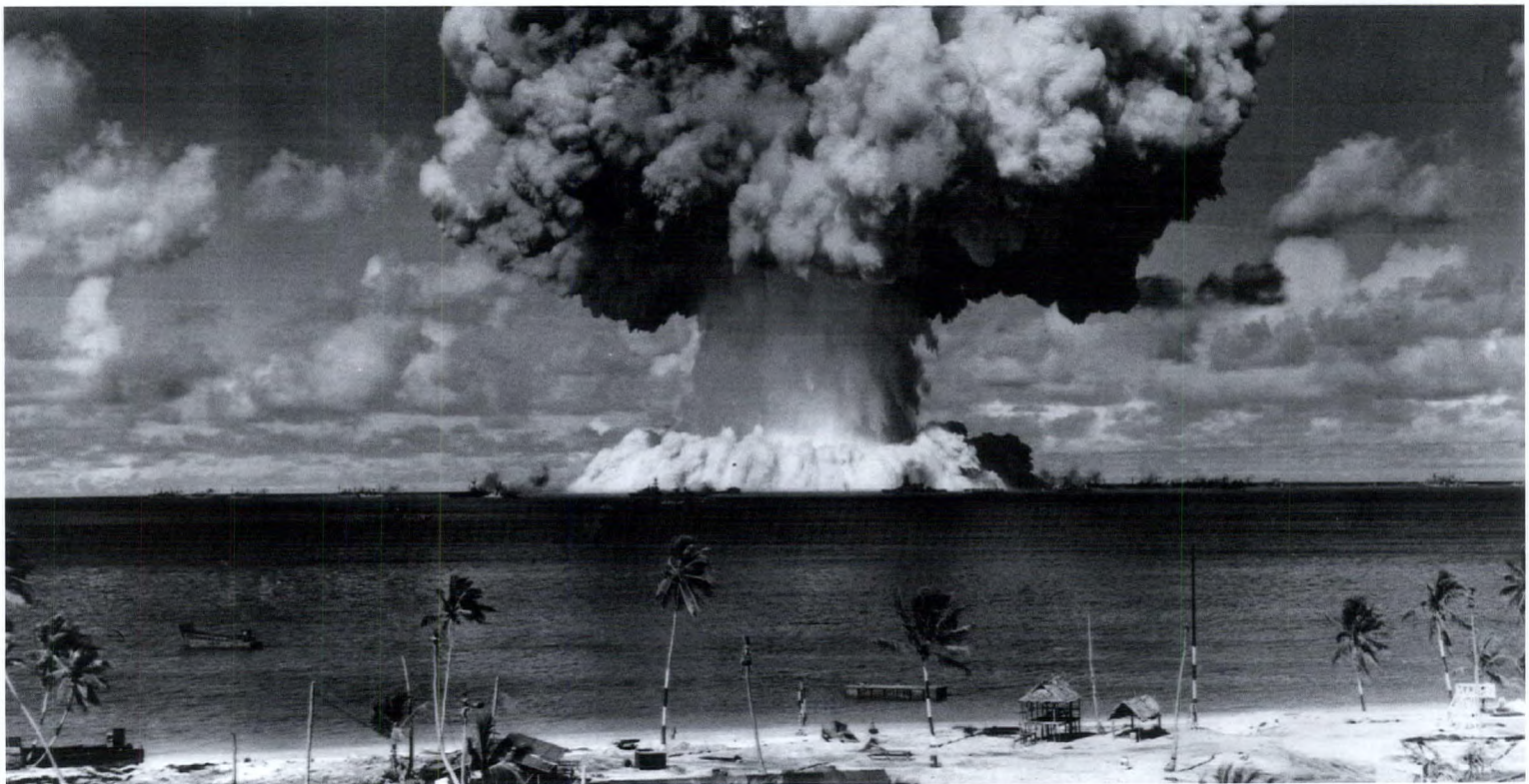
Comme nous l'avons vu au chapitre précédent, au terme de prudentes négociations de temps de guerre avec la RN, la MRC avait été en mesure d'acquiescer à la fin de la guerre deux porte-avions légers (le *Warrior* et le *Magnificent*), deux croiseurs (l'*Uganda* et l'*Ontario*) et une flottille de destroyers de la classe Crescent. Au milieu de 1945, les planificateurs de la défense d'après-guerre de la MRC envisageaient — comme cela avait été prévu avant la guerre — une flottille de destroyers de classe Tribal sur la côte de l'Atlantique et sur la



côte du Pacifique et une force de frappe défensive composée d'un porte-avions, de deux croiseurs et de neuf destroyers sur chaque côte. Comme dans la période de paix précédente, la MRC devait donner la priorité à la défense du Canada, car elle avait la capacité de repousser des mers avoisinantes pratiquement tous les groupes opérationnels saufs les plus puissants, mais trois nouvelles tâches l'attendaient maintenant : la protection des lignes de communication maritime, la défense du continent ou de l'hémisphère avec les Américains et le soutien de la sécurité internationale par le biais des Nations Unies. Ces trois tâches sont restées la base des livres blancs de la Défense pendant les décennies suivantes. L'intensification de la collaboration avec les États-Unis au lieu de la Grande-Bretagne créa un nouveau contexte géostratégique pour la MRC, tandis que l'arrivée de porte-avions dans la flotte créait un formidable nouveau défi d'une toute autre sorte. Même après que le gouvernement eut réduit de près de moitié le nombre de navires prévus, la MRC avait à la fin de la guerre une flotte beaucoup plus importante qu'en 1939. La « bonne petite flotte capable de rendre service » de Douglas Abbott, ministre de la Défense nationale pour le Service naval dont parle Alec Douglas dans l'introduction, comptait « probablement » deux porte-avions légers, dix à douze destroyers ... et en réserve ou pour l'instruction... un certain nombre de frégates.¹ Ainsi, la flotte active de 1946-1947 se composait du porte-avions *Warrior*, du croiseur *Ontario*, des destroyers *Crescent*, *Micmac* et *Nootka*, de la frégate *Charlottetown*, des dragueurs de mines *Middlesex*, *New Liskeard*, *Wallaceburg* et *Revelstoke*, du navire-école *Sans Peur*, des auxiliaires *Dundalk*, *Dundurn* et *Laymore*, du ravitailleur *Eastmore*, de navires côtiers plus petits ainsi que deux remorqueurs et de navires affectés à la force de réserve.

Mais une nouvelle difficulté surgit. Après avoir entraîné autant de personnes pendant la guerre, la Marine canadienne se trouvait dans la situation paradoxale où il lui était très

Les essais nucléaires de l'atoll de Bikini étaient destinés à évaluer la puissance destructive d'une bombe atomique sur les navires en mer.



difficile de recruter des officiers et des matelots qualifiés. Le 28 septembre 1945, le Cabinet approuva avec optimisme une force navale maximale de 10 000 personnes et une force de réserve navale maximum de 18 000 personnes. En fait, dès que la MRC eut commencé la désagréable tâche de démobiliser ses effectifs de guerre (95 529 âmes au plus fort de la guerre), elle s'aperçut qu'il restait moins de 4 600 personnes (tous grades confondus) dans la force permanente. Les premiers à partir furent ceux qui ne s'étaient engagés que pour la durée des hostilités. Cependant, en raison de pénurie dans certains métiers qui étaient indispensables à la gestion de la démobilisation, certaines personnes, par exemple les rédacteurs navals, le personnel administratif et les pompiers, ne purent pas partir, même si le ministre Abbott en avait fait publiquement la promesse au Parlement. Voyant leurs anciens collègues trouver des emplois mieux rémunérés dans le civil et retourner dans leur famille, ces personnes virent leur ressentiment augmenter au fil des jours. D'autres — ceux qui s'étaient engagés en 1940 et 1941 pour ce qu'ils pensaient être la durée de la guerre — sept ans — commençaient à perdre patience et à vouloir partir eux aussi. En fin de compte, la MRC eut recours à une petite force « provisoire » de réservistes — pas tous de leur plein gré — pour maintenir ses effectifs jusqu'en mars 1947. Comme pendant la guerre, les divergences d'opinion et les mauvaises communications entre la marine professionnelle d'avant-guerre et les réservistes du temps de guerre avaient toutefois causé une amertume profondément enracinée. Certains réservistes de talent, comme le controversé Jeffrey Brock, entrèrent dans la marine permanente, mais la plupart des autres décidèrent de poursuivre une carrière prometteuse

dans le civil. Brock était d'avis qu'il y avait chez les officiers permanents d'avant-guerre beaucoup d'individus médiocres qui engorgeaient le processus de promotion; en revanche, beaucoup d'officiers de la force permanente pensaient que les anciens réservistes manquaient d'entraînement et ne faisaient pas respecter la discipline.

Abbott se rendit compte que pour apaiser ces tensions et mettre en place une force permanente plus importante et plus efficace, il fallait procéder à une meilleure intégration des réservistes de temps de paix. En octobre 1945, il annonça donc le regroupement de la RMRC et de la RVMRC du temps de guerre ainsi que de nouveaux groupes de la réserve aéronavale et des divisions universitaires d'entraînement naval, tous soumis aux mêmes règlements et portant le même uniforme que la

force permanente; ce dernier point mettait fin à la pratique adoptée pendant la guerre de galons distinctifs pour les officiers des trois « services ».

Et pourtant, malgré cela et d'autres réformes bien intentionnées, il y avait beaucoup de mécontentement dans la MRC de l'après-guerre. De 1945 à 1949, la Marine dut faire face à des désertions, à des absences non autorisées et à une foule d'autres problèmes de personnel, même si le moral, à son plus bas en 1947, avait commencé à s'améliorer en 1948 à la suite



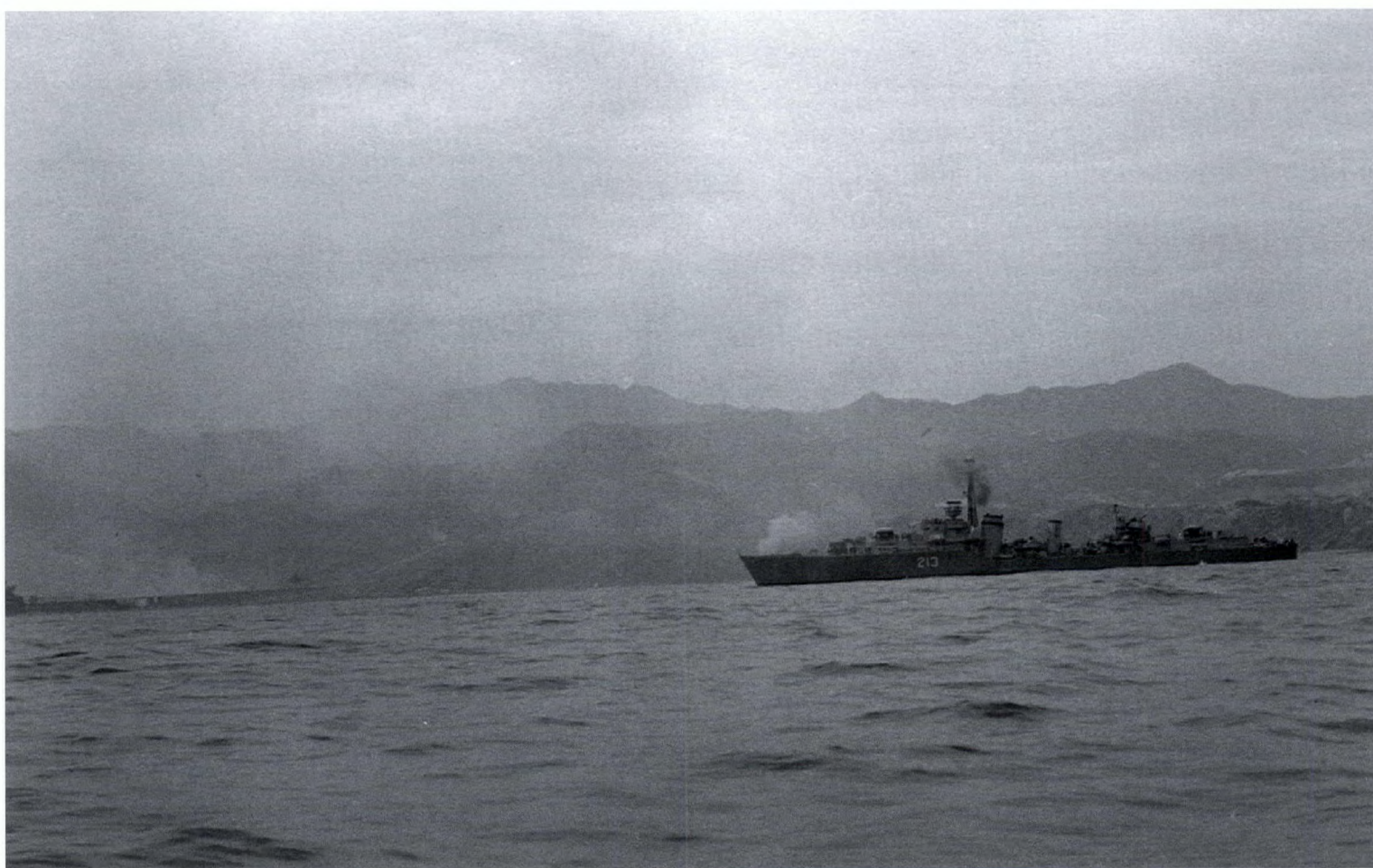
Le Chef d'état-major de la marine, le Vice-amiral Rollo Mainguy, prend le café avec des matelots de l'*Athabaskan* pendant sa visite à bord, en février 1953, dans les eaux coréennes.

de modestes réformes. Ces problèmes chroniques culminèrent en une série d'incidents — quelquefois qualifiés de mutineries, mais en réalité de simples cessations de travail — en février et en mars 1949, sur l'*Athabaskan*, le *Crescent* et le *Magnificent*.

La commission d'enquête chargée de faire le jour sur ces événements publia ses conclusions dans un document connu sous le nom de *Rapport Mainguy*. Ce rapport était un document constructif et visionnaire en ce qu'il précisait ce qu'il y avait lieu de faire pour que ces incidents ne se reproduisent pas, mais il perpétuait aussi un point de vue stéréotypé des échelons supérieurs de la MRC — des officiers de la force permanente à l'attitude trop britannique — et il concluait que le problème était dû à une absence de traditions canadiennes dans la Marine. Le *Rapport Mainguy* soulevait la nécessité de « canadianiser » la Marine et soulignait que les hauts dirigeants de la Marine n'avaient pas vu l'importance des symboles de la nouvelle conscience nationale qu'encourageaient les gouvernements libéraux d'après-guerre par des mesures telles que la *Loi sur la citoyenneté* de 1947. Et pourtant, les historiens ont remis en question ses hypothèses et ses conclusions.

On s'accorde maintenant pour penser que si le *Rapport Mainguy* contenait beaucoup de vérités applicables aux relations officiers-matelots, il présentait de manière inexacte les conditions de la MRC en 1949. Le chef d'état-major de la Marine (le Vice-amiral Harold Grant), fit peu de cas des « symboles canadiens », mais s'employa néanmoins à moderniser la Marine et à en améliorer les conditions avec le peu de ressources dont il disposait, dans un climat d'importantes restrictions budgétaires. Des études récentes reconnaissent les réformes de Grant mais soulignent que sa réorganisation à grande échelle des grades et des métiers ne fit qu'aggraver la pénurie de marins valides pour effectuer les tâches manuelles sur les trois navires concernés. Il y a sans doute une autre cause, inévitable celle-ci, au problème : la tension intergénérationnelle entre le personnel d'avant-guerre, c'est-à-dire ceux qui avaient fait la Deuxième Guerre mondiale, et les recrues d'après-guerre, soit le plus grand nombre des matelots, qui n'avaient aucune expérience de la guerre et que les anciens jugeaient « mous ». Enfin, il faut savoir que les arrêts de travail n'étaient pas chose rare dans la MRC et la RN, même en temps de guerre. On sait aussi maintenant que les matelots de l'époque voyaient la cessation de travail comme une forme de protestation, et que les autorités considéraient invariablement leurs plaintes comme légitimes. Après 1949, ce processus ponctuel et forcément hétéroclite fut remplacé par le processus officiel du grief et par des comités de mieux-être. Depuis, les marins canadiens portent fièrement à l'épaule l'insigne « Canada ».

Malgré tous ces problèmes de personnel, les formations de la MRC des deux côtes avaient un emploi du temps chargé, et les quelques navires opérationnels durent entreprendre un grand nombre de campagnes et d'opérations pendant ces années d'austérité. L'année 1947 fut marquée non seulement par un mécontentement très répandu dans la flotte, mais aussi par plusieurs échouements et incidents embarrassants ainsi que par des accidents aériens tragiques. Ce fut un des pires moments de l'histoire d'après-guerre de la MRC. Le meilleur moment fut sans aucun doute le 21 octobre 1947, anniversaire de la bataille de Trafalgar, où les avions Fairey Firefly du 826^e Escadron attaquèrent à la roquette le sous-marin allemand capturé *U-190* dans l'opération *Scuppered* au large de la Nouvelle-Écosse. Le sous-marin coula plus vite que prévu, prouvant involontairement l'efficacité de l'aéronavale, et le Capitaine de frégate Hugh Pullen, commandant des destroyers, qui se trouvait à bord du



BAC, PA-138210

Le destroyer *Nootka* (classe Tribal)

mérite sa réputation de « train buster »; on le voit ici bombarder un train dans le « Package 1 » du secteur de patrouille Windshield en Corée du Nord, le 28 mai 1951.

Nootka, annula les bombardements par les Supermarine Seafires du 883^e Escadron; quant aux attaques prévues à l'aide des canons de 4,7 pouces du *Haida* et du *Nootka*, elles se révélèrent inutiles et infructueuses. Cette opération marqua le retour à la guerre anti-sous-marine, et la MRC commença à installer des mortiers Squid et d'autres armements anti-sous-marins sur ses destroyers.

L'Aéronavale continua à jouer un rôle important dans la lutte anti-sous-marine ainsi que dans la défense aérienne de l'Amérique du Nord à ce stade crucial de son développement. Cependant, la défense du Nord prit de l'importance et, en septembre 1948, le porte-avions *Magnificent* (qui avait remplacé le *Warrior* un peu plus tôt dans l'année) se rendit jusque dans la péninsule d'Ungava en compagnie du *Haida* et du *Nootka*. Ces deux destroyers de la classe Tribal restèrent dans le Grand Nord et firent escale à Churchill, au Manitoba, puis retournèrent à Halifax par le détroit de Belle-Isle. Après cette campagne, le Commodore G. R. Miles, le commandant du *Magnificent*, remarqua que la tenue de poste et la manœuvre s'étaient améliorées mais que « les mauvaises habitudes des années de guerre ne pourraient être oubliées qu'en naviguant de conserve avec le plus possible de navires ». ² La MRC avait déjà adopté le système américain de communication et d'organisation tactique, basé sur le concept du groupe opérationnel adaptable et en 1948, les navires des deux côtes formaient déjà des petits groupes opérationnels pour remplir des missions particulières. Par exemple, en octobre et en novembre 1948, l'*Ontario*, le *Cayuga*, l'*Athabaskan*, le *Crescent* et l'*Antigonish*

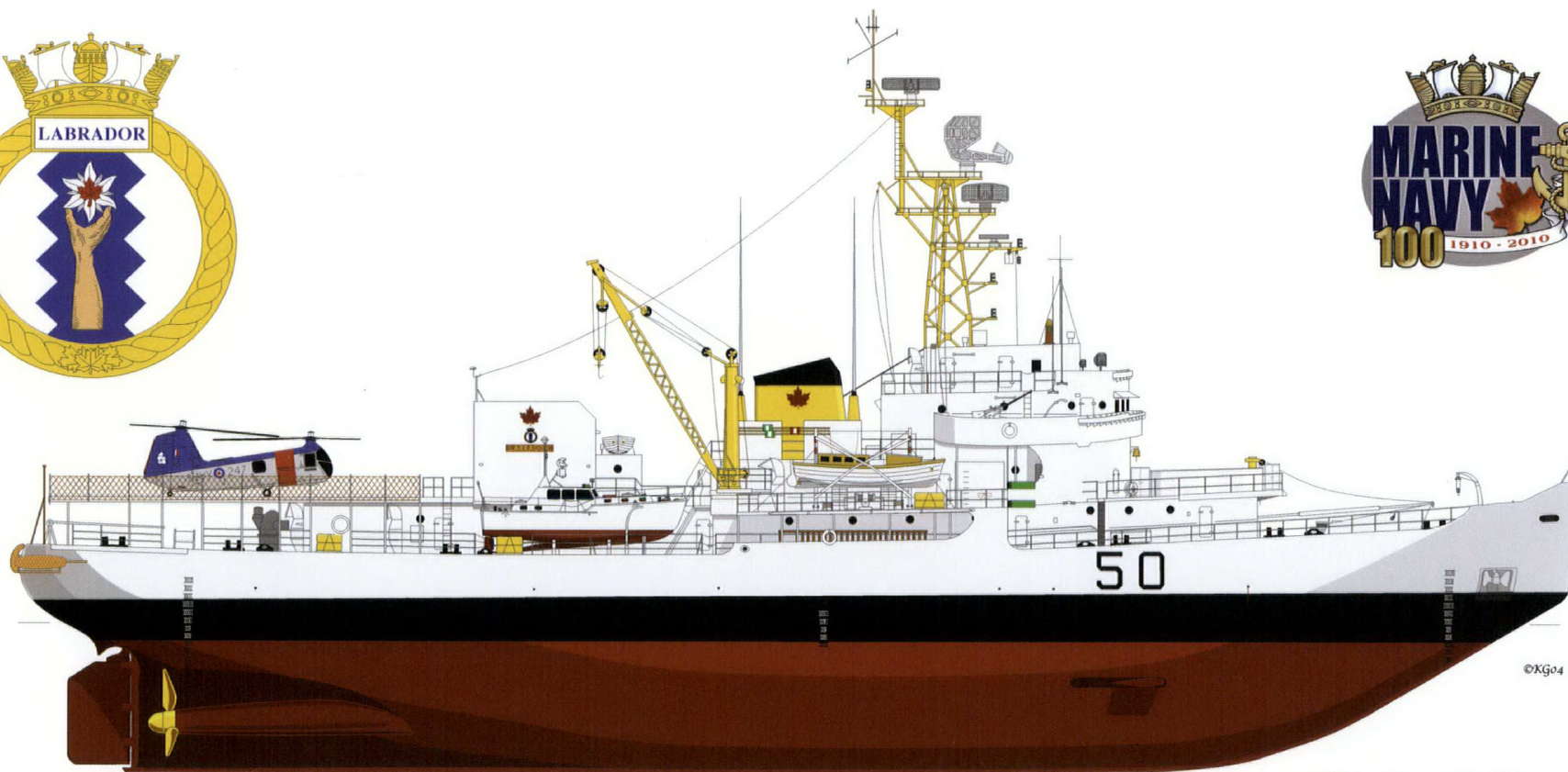


formèrent le groupe opérationnel 215 et allèrent à Pearl Harbor où ils subirent un entraînement intensif à la lutte anti-sous-marine et participèrent à des exercices d'observation, des rencontres de nuit et d'autres exercices avec les forces américaines. Après cette campagne, le Contre-amiral E. R. Mainguy, officier général de la Marine du Pacifique, reconnu, en accord avec les commandants de ses bâtiments de guerre, le besoin « incontestable » d'une politique tactique pour la MRC et d'un véritable sous-marin pour l'entraînement; il conclut toutefois que l'entraînement de base restait une priorité et que les navires de la côte du Pacifique n'étaient pas assez nombreux pour occuper un sous-marin à temps plein. La flotte de l'Atlantique devait elle aussi emprunter des sous-marins américains ou britanniques pour son entraînement.

Néanmoins, le gouvernement du Canada approuva en 1948 la construction du brise-glace NCSM *Labrador* ainsi que de trois nouveaux destroyers conçus pour l'escorte et la guerre anti-sous-marine (qui deviendraient la classe Saint-Laurent dans la deuxième moitié des années 1950), de quatre dragueurs de mines et d'un bâtiment garde-barrière. Le porte-avions et les destroyers de la MRC avaient participé entre 1947 et 1950 à toutes sortes d'exercices — appontage, protection de convois, artillerie, rencontre de nuit, recherche et frappes, etc. — en compagnie de navires américains et britanniques dans les eaux des Caraïbes et des Bermudes. Malgré les maigres ressources navales, les navires de la côte du Pacifique avaient à plusieurs reprises traversé le canal de Panama pour participer à des exercices de grande envergure avec la flotte de l'Atlantique. L'aéronavale, encore à ses débuts, prit en charge la station aérienne de Shearwater à Dartmouth (Nouvelle-Écosse), succédant à l'Aviation royale du Canada, et maintint deux groupes de quatre escadrons équipés d'appareils Sea Fury et Firefly ainsi que le 1^{er} Groupe d'entraînement aérien, un dépôt de matériel aérien et une école de maintenance aéronavale. Pendant ce temps, le Centre de recherche navale installa sur tous les bâtiments de la MRC des bathythermographes et entreprit des recherches océanographiques sur les côtes de l'Atlantique et du Pacifique ainsi que des travaux innovateurs sur la corrosion qui permirent à la MRC de faire d'importantes contributions à la recherche navale américaine et britannique. (Voir précisions à la fin du chapitre.)

Profitant des étroites relations de défense de l'hémisphère qui s'étaient établies pendant la Deuxième Guerre mondiale, le Canada et les États-Unis formèrent un comité de coopération militaire (le CCM), composé de planificateurs militaires des deux pays, qu'ils chargèrent d'établir un plan binational de défense en cas d'urgence et des plans provisoires à long terme. Vers la fin des années 1940, il était difficile aux Canadiens d'acquérir du matériel de défense américain pour des raisons de sécurité et d'échange, mais dès 1947, la MRC avait commencé à aligner ses communications ainsi que ses procédures et son équipement sur ceux des Américains, tout en s'appuyant sur les procédures et l'équipement britannique dans d'autres domaines. De toute façon, les Britanniques avaient eux aussi commencé à adopter les normes américaines en matière d'équipement et de procédures. En fin de compte, les trois alliés normalisèrent leurs équipements et leurs procédures, mais en tenant compte des intérêts et des industries de leur pays. Le processus était souvent décousu, mais la MRC réussit à se frayer un chemin sur ce terrain glissant.

Vu l'intransigeance soviétique pendant la crise de Berlin de 1948, de nombreux pays européens entamèrent des pourparlers avec le Canada et les États-Unis dans le but de



©XG04

Illustration par Karl Gagnon

Brise-Glaces / Icebreaker
Classe LABRADOR Class

N.C.S.M. LABRADOR
1957

Lancé le 14 décembre 1951. Construit par Marine Industries Ltd., Sorel.

08 juillet 1954 - 22 novembre 1957

Dimensions: 82 m x 19,2 m x 8,1 m
Déplacement: 6 490 tonnes Vitesse: 16 noeuds Équipage: 228
Armement: 2 x I - 40 mm.



H.M.C.S. LABRADOR
1957

Launched 14 December 1951. Built by Marine Industries Ltd., Sorel.

08 July 1954 - 22 November 1957

Dimensions: 82 m x 19.2 m x 8.1 m
Displacement: 6,490 tons Speed: 16 knots Crew: 228
Armament: 2 x I - 40 mm.



former l'OTAN (l'Organisation du traité de l'Atlantique Nord). Le 4 avril 1949, la Belgique, le Canada, le Danemark, la France, l'Islande, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas, la Norvège, le Portugal, le Royaume-Uni et les États-Unis formèrent un pacte de défense mutuelle en cas d'agression contre leur territoire. Beaucoup de ces pays avaient une histoire navale distinguée, mais leur manque de ressources immédiates et leur économie en ruine les amenèrent à compter sur la marine américaine, la RN et la MRC pour la défense de l'Atlantique Nord. La tension dans le monde monta d'un cran lorsque l'Union soviétique fit détoner sa première bombe atomique en septembre 1949, et le gouvernement du Canada engagea sans tarder l'essentiel des forces de la MRC à la défense de l'Atlantique Est en cas de guerre. Pendant les dix années qui suivirent, même les destroyers qui étaient basés sur la côte Ouest du Canada étaient en fait destinés au secteur oriental de l'Atlantique (EASTLANT) et seulement quelques petites frégates, quelques dragueurs de mines et des navires de défense côtière étaient réservés aux eaux nord-américaines.

Cependant, la défense antiaérienne nord-américaine avait pris beaucoup d'importance et elle eut la part du lion dans le budget de la défense : le réseau de premier avertissement construit dans le Grand Nord canadien pendant les années 1950. En outre, le Canada avait la responsabilité de la défense de Terre-Neuve et du Labrador même avant que cette province ne se joigne à la Confédération en avril 1949. Néanmoins, avec des bases américaines à plusieurs endroits de cette province à l'emplacement stratégique, notamment la base navale américaine d'Argentia, et la forte participation des Américains à la défense antiaérienne, les Canadiens partageaient le fardeau de la défense avec les États-Unis, même s'ils avaient mis leurs propres ressources au service de la défense européenne. Toute cette planification présupposait une guerre en Europe et, même si le Canada avait envoyé le *Crescent* à Nanking en février 1949, pendant la guerre civile en Chine, personne ne prévoyait une guerre dans le Pacifique, et certainement pas une guerre au sujet de la Corée, secteur de peu d'intérêt pour la plupart des pays occidentaux. Par conséquent, lorsque la Corée du Nord attaqua la Corée du Sud le 25 juin 1950, le gouvernement du Canada fut pris de court. Le Canada se joignit aux États-Unis et à d'autres pays, sous l'égide des Nations Unies, pour repousser cette attaque.

Le 5 juillet 1950, trois destroyers de la flotte du Pacifique — les NCSM *Sioux*, *Athabaskan* et *Cayuga* — partirent pour la Corée sous le commandement du Capitaine de vaisseau Jeffrey Brock. Le *Sioux*, malgré son nom, était un destroyer de la classe V, équipé de trois canons de 4,7 pouces par tourelle, tandis que l'*Athabaskan* et le *Cayuga*, qui étaient vraiment des destroyers de la classe Tribal, étaient armés de six canons de quatre pouces, en trois tourelles doubles. Grâce à leur maîtrise de la mer, les Nations Unies avaient l'avantage et, même si elles manquaient de destroyers, les forces navales de l'ONU offrirent un soutien très efficace à la guerre terrestre. De façon générale, les destroyers de la MRC protégèrent les porte-avions, firent le blocus de la côte Ouest occupée de la Corée et assurèrent l'appui-feu contre les forces maritimes nord-coréennes et les cibles terrestres. Ils participèrent aussi à d'autres missions importantes. Par exemple, pendant le débarquement à Inchon de septembre 1950, Brock commanda les destroyers de la MRC et plusieurs navires de guerre sud-coréens qui formaient la force de blocus, groupe du sud. Ces forces ne virent pas beaucoup de combat, mais elles harcelèrent les forces nord-coréennes et bombardèrent diverses

cibles (trous à canon, belvédères, tranchées et positions défensives) sur les îles et les régions côtières tenues par l'ennemi.

En octobre 1950, le Général Douglas MacArthur, commandant des Nations Unies en Corée, fit une poussée au-delà du 38° parallèle qui séparait les deux Corées afin de prendre la capitale de la Corée du Nord, Pyongyang, puis continua vers le nord jusqu'au fleuve Yalu qui sépare la Chine de la Corée du Nord. Pendant ce temps, l'*Athabaskan* patrouillait avec les forces américaines amphibies dans la mer du Japon, au large de la côte orientale de la péninsule de Corée. Le *Cayuga* et le *Sioux* faisaient le blocus de la côte ouest, où Brock lança une opération destinée à aider les pêcheurs des îles côtières, que la guerre empêchait de pêcher et donc de se nourrir. Pendant ces longues périodes en mer, les navires canadiens manquaient de soutien logistique en mer et comptaient beaucoup sur les systèmes d'approvisionnement américain et britannique; ils ne recevaient de courrier que sporadiquement jusqu'à ce que l'Aviation royale du Canada établisse des vols réguliers entre le Canada et la Corée. En novembre, les navires canadiens prirent un peu de repos à Hong Kong puis se

Doug Bradford, *A Dangerous Threat* : le destroyer *Sioux* (classe V) manœuvre parmi des bateaux locaux, au cours d'une patrouille dans les eaux coréennes, sans savoir s'il s'agit d'amis ou d'ennemis.



MDN, SU2007-0281-04

joignirent à un escadron aéronaval de la côte Ouest durant ce qui s'avéra être une accalmie avant la massive contre-offensive lancée par la République populaire de Chine de l'autre côté du fleuve Yalu le 25 novembre. Prises de court, les forces des Nations Unies se replièrent rapidement vers le sud.

Pendant que les forces amies essayaient de se retirer du port de Chinnampo (situé à environ 35 km dans les terres, au bout d'un étroit chenal), Brock, qui commandait un élément opérationnel composé de six destroyers — trois canadiens, un américain et deux australiens — répondit à un appel à l'aide désespéré. Pendant une difficile traversée de nuit, la nuit du 4 au 5 décembre, le HMAS *Warramunga* s'échoua; il réussit à se dégager mais dut retourner à l'entrée occidentale du fleuve. Peu après, le *Sioux* toucha le fond et, pendant qu'il essayait de se dégager, heurta une balise de chenal à la dérive. Cette collision endommagea son hélice tribord, et il dut lui aussi retourner à l'entrée occidentale du fleuve. Lorsque les quatre autres destroyers arrivèrent au port le matin, les Chinois n'étaient pas encore arrivés. La force de Brock couvrit le départ des réfugiés et commença à bombarder les voies ferrées, les réservoirs de carburant, les usines et les dépôts d'approvisionnement qui se trouvaient sur le front de mer. Pendant ce temps, l'*Athabaskan* parcourut environ 8 km à l'ouest de la ville et détruisit trois casemates afin de sécuriser un mouillage où la petite force pourrait passer la nuit suivante. Brock reçut l'Ordre du service distingué pour son leadership, et son navigateur, le Lieutenant de vaisseau A. L. Collier, la Croix du service distingué pour cet exploit de navigation pendant cette mission dangereuse.

Pendant ce temps, un petit détachement précurseur de l'Armée canadienne était arrivé en Corée du Sud, et le deuxième bataillon du Princess Patricia's Canadian Light Infantry arriva en février 1951 pour prendre part à la longue « guerre de patrouille » qui se développa le long du 38^e parallèle. Pendant ce temps, la MRC s'occupait de défendre les îles « amies » de la côte Ouest, protégeant les forces aéronavales et participant à la destruction des trains et des voies ferrées qui longeaient la côte Est. Le *Cayuga*, le *Haida*, le *Huron*, l'*Iroquois* et le *Nootka* (tous de la classe Tribal), ainsi que le *Crusader* (classe Crescent) et le *Sioux*, eurent plusieurs affectations en Corée et l'*Athabaskan* en eut trois avant l'armistice de juillet 1953. Le *Crusader* termina sa deuxième affectation un peu avant et se distingua par le nombre de trains qu'il avait détruits au sein du groupe opérationnel 95, principalement américain, qui avait détruit 28 trains au total. L'*Iroquois* subit toutefois quelques pertes humaines — les seules de la MRC — lors du bombardement d'une voie ferrée sur la côte Est. Il y eut trois morts (un officier et deux matelots), deux blessés graves et huit blessés légers.

La guerre de Corée mettait à rude épreuve les ressources limitées de la MRC, mais peu après le début du conflit, le gouvernement du Canada approuva la construction de 14 destroyers de la classe Saint-Laurent (dont les sept derniers seraient dotés d'armement amélioré et d'un sonar de coque et deviendraient la classe Restigouche) ainsi que de 14 dragueurs de mines et de plusieurs navires garde-barrières. Il approuva aussi l'achat de 75 avions de guerre ASM TBM Avenger et de 12 Hawker Sea Furies pour remplacer les Firefly et les Seafire. Les engagements de la MRC au sein de l'OTAN augmentèrent, et la MRC commença à participer aux exercices du Commandement suprême allié de l'Atlantique (SACLANT), notamment les exercices Mainbrace en 1952 et Mariner en 1953. Les Avenger du 881^e Escadron s'étaient entraînés au combat de nuit et ils se distinguèrent pendant



MDN, DNS-25644

La flotte entre à Halifax à l'occasion de son 50^e anniversaire.

l'exercice Mainbrace, un exercice destiné à tester la protection offerte par le SACLANT au flanc nord en cas de bataille terrestre européenne. Les NCSM *Québec* (l'ancien *Uganda*) et *Magnificent* y participèrent, avec 170 navires de guerre de l'OTAN. Comme prévu, des exercices de cette envergure mirent en lumière des différends entre Américains et Britanniques, des problèmes de coordination et les limites des forces aéronavales par mauvais temps. En 1951, pendant que la flotte de l'Atlantique partait pour l'Europe, les Caraïbes et le Grand Nord, l'*Ontario* quitta Esquimalt à destination de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande, de Fidji, des îles Samoa et de Pearl Harbor afin de participer à des exercices avec les marines australienne, néo-zélandaise et pakistanaise. À l'automne 1952, l'*Ontario* fit le tour de l'Amérique du Sud et, ce faisant, mena un programme complet d'entraînement naval.

La même année, la MRC mit en place un intense programme d'instruction pour la Réserve navale sur les Grands Lacs. La MRC n'était pas alors une force bilingue, mais elle commença à offrir aux recrues francophones une instruction professionnelle à l'école



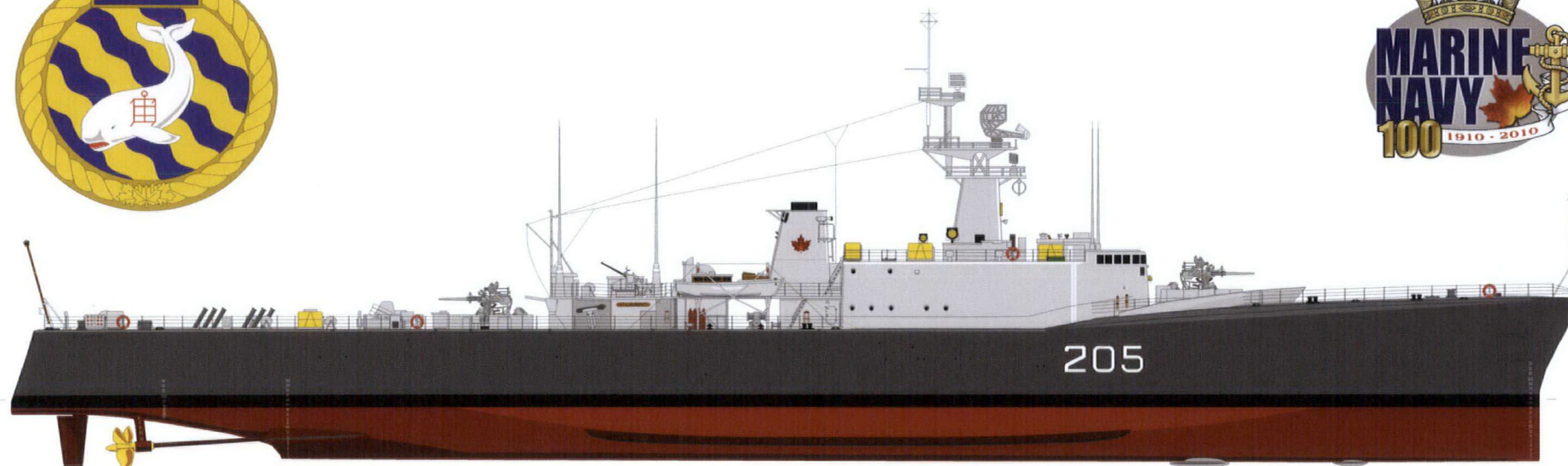
d'entraînement des recrues NCSM *D'Iberville* à Québec. L'instruction était donnée en français et en anglais dans le but d'attirer plus de francophones dans la MRC et de les conserver. Malgré cela, une étude menée en 1955 révéla que près de 40 pour cent des recrues francophones quittaient la MRC dans les 10 premiers mois, ce chiffre n'étant que de 15 pour cent chez les recrues anglophones, et la MRC demeura donc principalement anglophone pendant encore longtemps. Néanmoins, au 31 décembre 1956, la MRC comptait un peu plus de 19 000 militaires et elle avait 55 navires et navires de soutien mobile, dont un porte-avions (le *Magnificent*), un croiseur (le *Québec*), 15 destroyers, 10 frégates, 6 escorteurs côtiers, 10 dragueurs de mines, 7 patrouilleurs côtiers, un brise-glace et un navire de réparation. Parmi les destroyers se trouvaient les deux nouveaux bâtiments *Saint-Laurent* et *Assiniboine*, et il y avait 16 autres bâtiments en construction et 54 en réserve. L'Aéronavale comptait deux escadrons de chasseurs opérationnels, deux escadrons opérationnels d'appareils de lutte anti-sous-marine, un escadron d'instruction ainsi que des centres d'entraînement des pilotes d'avion qui désiraient devenir pilotes d'hélicoptère. Le premier escadron expérimental d'hélicoptères de guerre anti-sous-marine, le HS-50, avait été mis en service le 4 juillet 1955 à Shearwater. Malgré la pénurie de pilotes qualifiés, qui compliquait encore cette tâche critique, les essais d'appontage que faisait l'escadron sur la frégate *Buckingham* donnaient de bons résultats, et l'idée des hélicoptères embarqués faisait des adeptes.

Au printemps et à l'automne 1956, les bâtiments et les aéronefs de la MRC participèrent, dans un rôle de guerre anti-sous-marine et de protection des navires marchands, à deux exercices de l'OTAN, les exercices New Broom V et VI. En même temps, les dragueurs de mines canadiens participèrent à l'exercice Sweep Clear I. Après la mise en service du *Bonaventure* le 17 janvier 1957, le Canada eut pendant quelque temps les deux porte-avions dont il rêvait, car le *Magnificent* resta brièvement en service afin de transporter des troupes des Nations Unies à Suez. Le transport de troupes n'était pas une tâche fréquente, mais le concept demeura d'actualité dans les plans de la MRC. En temps normal, le *Bonaventure*, qui était un bâtiment de lutte anti-sous-marine, avait à son bord des chasseurs Banshee, des avions de lutte anti-sous-marine Tracker et des hélicoptères Sikorsky. C'est aussi à cette époque que le réseau américain SOSUS (Sound Surveillance System), destiné à repérer les sous-marins à l'aide d'hydrophones (ou de sonars passifs), fut mis en service; il comprenait les toutes nouvelles stations de Shelburne, en Nouvelle-Écosse, et plus tard d'Argentia, à Terre-Neuve. Le Centre de recherche navale de Dartmouth s'employait à mettre au point le sonar à immersion variable, et les travaux sur les hélicoptères avançaient (voir section à la fin du chapitre). En fin de compte, ces avancées techniques aidèrent la MRC à faire face aux très grands défis que posaient les premiers sous-marins nucléaires, même si, comme le conclut l'historien Marc Milner, les destroyers de la classe Saint-Laurent n'étaient pas à la hauteur de la tâche et que les destroyers de la classe Restigouche, plus récents, n'auraient pas pu arrêter des sous-marins lance-missiles. En 1957, la MRC commanda quatre nouveaux bâtiments de la classe Restigouche (qui deviendraient plus tard la classe Mackenzie) et deux de plus en 1958 (la classe Annapolis). Au début de 1959, le Conseil de la Marine décida de rebâtir les sept premiers Saint-Laurent et de les équiper du sonar à immersion variable, d'hélicoptères et du système d'appontage *Beartrap* qui permettait aux hélicoptères d'apponter par tous les temps.

Le Cabinet approuva aussi la construction de deux pétroliers-ravitailleurs en 1958. Le premier, le *Provider*, était encore en construction à la fin de la décennie, mais la MRC entra dans les années 1960 avec une flotte moderne et adaptable. La Marine avait réussi à faire avancer un nouveau concept interarmées MRC-ARC, le « concept des opérations maritimes », qui entraîna la révision du plan de mobilisation et mit l'accent sur la défense de l'Amérique du Nord plutôt que sur la défense de l'Atlantique Est dans les premiers jours d'une guerre nucléaire à grande échelle. Ce concept des opérations reposait sur trois zones : la zone intérieure qui s'étendait jusqu'à 200 milles des côtes, d'où les sous-marins étaient en mesure de lancer des missiles et dont ils devaient donc être exclus; une zone de combat intermédiaire dans laquelle les sous-marins devaient être détruits avant d'atteindre la zone intérieure et une zone extérieure, où il fallait détecter les sous-marins éventuels et les harceler. En 1960, les forces de la côte Est du Canada avaient mis au point le concept *Beartrap* (à ne pas confondre avec le dispositif d'appontage du même nom) de patrouille des secteurs où les sous-marins seraient susceptibles de lancer des missiles à partir d'indices donnés par le système de soutien aux forces maritimes SOSUS. Ce concept fut mis à l'épreuve lors des exercices SLAMEX, au moment même où la réalité rattrapa la théorie. La MRC, dans le cours de ses opérations de surveillance de la flotte de pêche soviétique qui commença à pêcher au large de la côte atlantique du Canada vers le milieu des années 1950, détecta plusieurs sous-marins « non identifiés » près de la côte. La menace était devenue bien réelle.

Pendant la Deuxième Guerre mondiale, la MRC avait découvert l'importance de sous-marins désaffectés pour l'instruction à la guerre anti-sous-marine. Après la guerre, elle eut recours à des sous-marins d'emprunt : un sous-marin américain sur la côte Ouest et des sous-marins britanniques sur la côte Est. Comme on s'en doute, elle espérait acquérir ses propres sous-marins pour améliorer l'instruction à la guerre anti-sous-marine. En 1957, la MRC avait aussi découvert l'importance des sous-marins à propulsion nucléaire (les SSN) comme arme anti-sous-marine et s'employait à en acquérir, pour l'instruction et pour les opérations. Ayant découvert que les SSN étaient au-dessus de ses moyens, la MRC décida d'acquérir des sous-marins conventionnels comme on le verra au prochain chapitre. La durée de vie opérationnelle des chasseurs *Banshee* prit fin à peu près au même moment, et la MRC les retira du service en 1962 sans les remplacer. La défense antiaérienne demeura un problème épineux pour la flotte canadienne, même si l'état-major suivait avec beaucoup d'attention les nouveaux systèmes de missiles antiaériens et anti-missiles et se tenait au courant des avancées technologiques dans ce domaine.

Le monde naval de 1960 était difficile pour une petite force professionnelle comme la MRC. L'historien américain David Alan Rosenberg décrit la prolifération des armes nucléaires américaines dans son article fort bien nommé « The Origins of Overkill ». ³ Le tout nouveau président John F. Kennedy avait d'ailleurs fait campagne sur le thème de la peur du « missile gap ». Nous savons maintenant que c'était faux, mais si les Soviétiques n'étaient pas aussi avancés que les Américains, ils s'employaient à rattraper leur retard dans la course aux sous-marins nucléaires et aux missiles *Polaris*. La réalisation du concept de destruction mutuelle assurée (MAD) permit à la MRC de se concentrer sur l'utilisation de la force de navale en temps de paix et en cas de guerre limitée ainsi que sur la préparation à la guerre nucléaire. Contrairement à la Force aérienne et à l'Armée canadienne, la MRC



Destroyer d'escorte / Destroyer Escort
Classe ST-LAURENT Class

Illustration par Karl Gagnon

N.C.S.M. ST-LAURENT (II)
1955

Lancé le 30 novembre 1951. Construit par Canadian Vickers Ltd, Montréal.

29 octobre 1955 - 14 juin 1974

Dimensions: 111,6 m x 12,8 m x 4 m
Déplacement: 2 263 tonnes Vitesse: 28 noeuds Équipage: 249
Armement: 2 x II - 76 mm; 2 x I - 40 mm; 2 Limbo; torpilles.

H.M.C.S. ST-LAURENT (II)
1955

Launched 30 November 1951. Built by Canadian Vickers Ltd, Montreal.

29 October 1955 - 14 June 1974

Dimensions: 111.6 m x 12.8 m x 4 m
Displacement: 2,263 tons Speed: 28 knots Crew: 249
Armament: 2 x II - 76-mm; 2 x I - 40 mm; 2 Limbo; torpedoes.



ne chercha pas vraiment à acquérir des armes nucléaires. Elle préféra s'employer à conserver sa maigre portion (20 p. cent) du maigre budget de la défense, avec laquelle elle espérait se spécialiser en guerre anti-sous-marine tout en se gardant la capacité de faire des opérations de dragage de mines et de transport de troupes, et maintenir des normes minimales de défense anti-aérienne et d'artillerie.

L'histoire a répondu à la question posée par le Capitaine de vaisseau Lay au début du chapitre : « Ce que veut savoir la MRC, c'est si ses bâtiments de guerre sont désuets, pas comment faire une bombe atomique ni même comment la larguer ». L'ère des armes atomiques n'a pas mis fin aux forces maritimes conventionnelles, comme le démontrèrent la crise de Corée, la crise de Suez et l'importance des missions de maintien de la paix des Nations Unies. La MRC avait un rôle pertinent, et même important, à jouer parce que les bâtiments de guerre canadiens pouvaient être déployés rapidement et efficacement quand leur gouvernement avait besoin d'eux.

Notes

1. Chambre des communes. *Débats*, 9 et 22 octobre 1945.
2. Miles to Flag Officer Atlantic Coast, *Reports of Proceedings, Magnificent*, October 1948 (BAC, RG 24, Vol. 11529).
3. David Alan Rosenberg, *The Origins of Overkill: Nuclear Weapons and American Strategy, 1945–1960*, dans *International Security* (Printemps 1983).



Recherche et développement maritimes : 1945–60

Harold Merklinger

Après la guerre, les activités de la défense furent restructurées et, le Conseil de recherche pour la défense (CRD), relevant directement du ministre de la Défense, fut créé. Formé le 28 mars 1947, ce conseil regroupa quelque 18 laboratoires, dont le Centre de recherche navale. Néanmoins, face à la montée de la menace sous-marine soviétique, il était nécessaire de redonner vie à la R et D navale. Le Centre de recherche navale s'agrandit (on prévoyait que 200 personnes y travailleraient d'ici 1955) et un nouveau laboratoire, le Laboratoire de recherche navale du Pacifique (PNL), fut établi à Esquimalt en août 1948; au départ 30 personnes devaient y travailler. Le Centre d'essais techniques (Mer) ouvrit à LaSalle (Québec) en 1952 afin de mettre au point et de tester les systèmes destinés aux destroyers d'escorte ultramodernes de la Marine.

Au Centre de recherche navale, le scientifique John Longard mena la première étude exhaustive de la température de l'eau en fonction de la profondeur (sur le NCSM *Sans Peur*) à l'automne 1946. Son étude confirma que dans les eaux de la côte Est, les ondes sonar étaient réfractées vers le bas, dans la direction opposée des sous-marins qui se trouvaient près de la surface, ce qui veut dire que les sonars devaient être immergés à des profondeurs plus grandes. Par conséquent, le Centre de recherche navale conçut le sonar à immersion variable (VDS), qui serait remorqué par les nouveaux navires. Les Américains et les Britanniques ne croyaient pas au concept canadien, plus simple, du sonar remorqué. Et pourtant, des essais parallèles du sonar américain, du sonar britannique et du sonar canadien, donnèrent des résultats presque identiques. La RN adopta le sonar canadien, tandis que la marine américaine reconfigura ses sonars de façon semblable.

Pendant ce temps, les navires utilisés pendant la guerre étaient en train de rouiller. On savait depuis 1823 qu'une hélice en bronze reliée à un navire en acier immergé dans l'eau de mer avait l'effet d'une batterie et accélérât la corrosion. Au bout de cinq années de travaux minutieux, Kenneth (Barney) Barnard, du Centre de recherche navale, découvrit un processus anticorrosion efficace qui fut adopté dans le monde entier. Il reçut l'Ordre du Canada pour ses travaux en 1978.

En 1949, le Lieutenant de vaisseau Jim Belyea et M. Stan Knights (en collaboration avec Ferranti-Packard Canada) entreprirent le projet DATAR (Digital Automated Tracking and Resolving). Ce projet visait à intégrer les données obtenues par radar et par sonar ainsi

que les données de position du véhicule et à les transmettre à tous les bâtiments d'un groupe opérationnel. Le projet fut abandonné à cause de sa taille (8 300 tubes à vide par navire) et de son coût (80 millions \$ pour équiper la flotte), mais il devint le modèle de pratiquement tous les systèmes ultérieurs de transmission des données de commandement et des données tactiques. En outre, son dispositif de saisie des données — le sélecteur à boule — se trouve sur de nombreux navires actuels.

La recherche sur l'hydroptère qu'avait commencée indépendamment l'ancien officier de la MRC Duncan Hodgson fut transférée au Centre de recherche navale en mai 1951. Les premiers prototypes avaient été décevants, mais les chercheurs eurent l'idée d'inverser la conception de Bell et Baldwin, c'est-à-dire de placer les ailes portantes principales à l'arrière et l'aile portante dirigeable à l'avant. En janvier 1960, il y avait lieu de croire qu'il



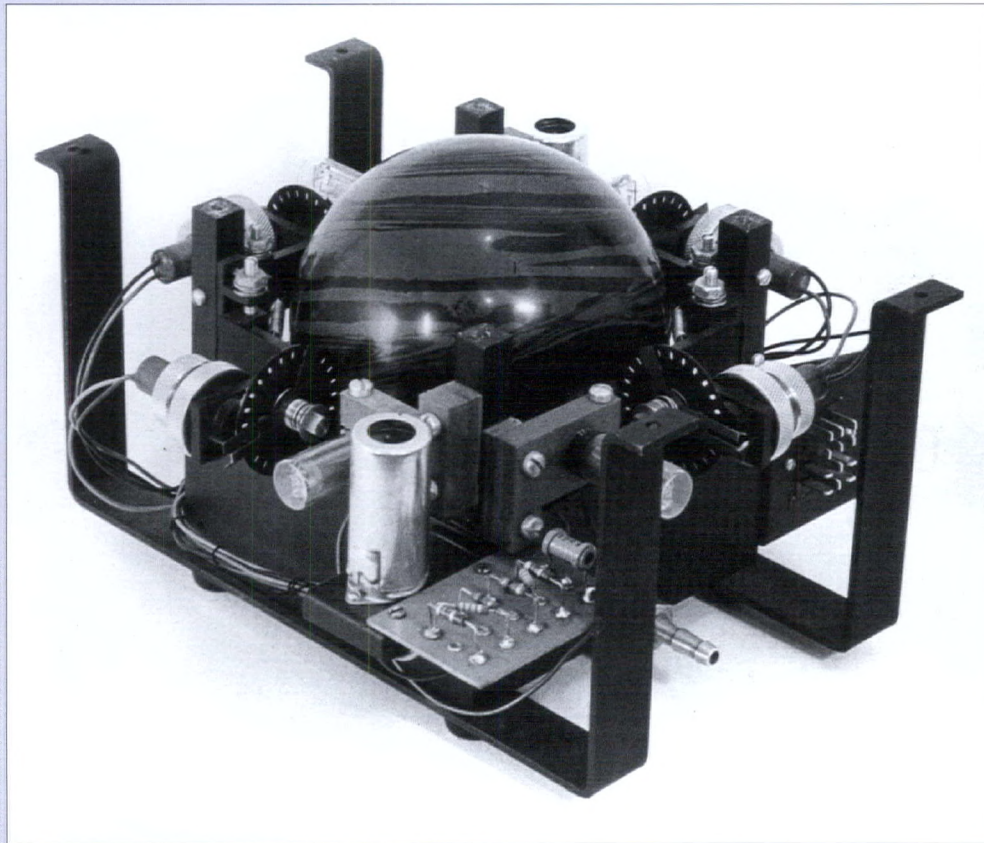
Essais du prototype CAST 1/X du sonar à immersion variable, installé sur le destroyer *Crusader*.

MDN, CN-5071



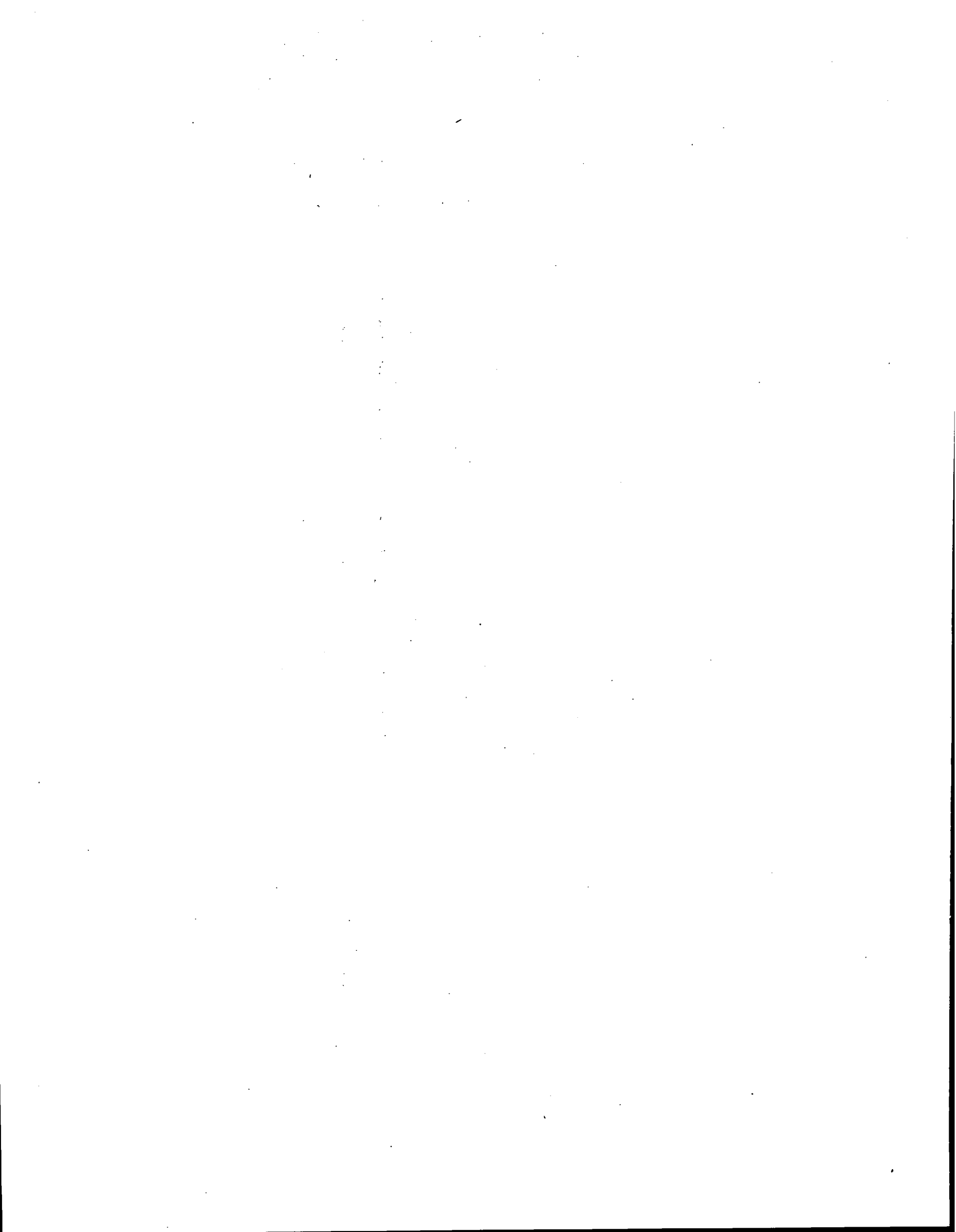
serait possible de construire un hydroptère de 200 t, capable de naviguer par toutes les conditions de mer.

Afin de promouvoir la recherche et le développement, la Marine augmenta le nombre de ses navires de recherche. Le NCSM *Cedarwood* (AGSC 539), ainsi que les anciens navires de guerre *New Liskard*, *Sackville*, *Kapuskasing*, *Oshawa* et *Fort Francis*, furent utilisés non seulement pour des études acoustiques et océanographiques près des côtes canadiennes, mais aussi pour des études dans l'Arctique. Depuis ce temps, la Marine canadienne a sa propre flotte de navires de recherche.



Ferranti-Packard, courtoisie de John Vardalos

La première boule de commande pour l'innovateur système de transmission DATAR est basée sur la boule du jeu de quilles à 5 quilles.



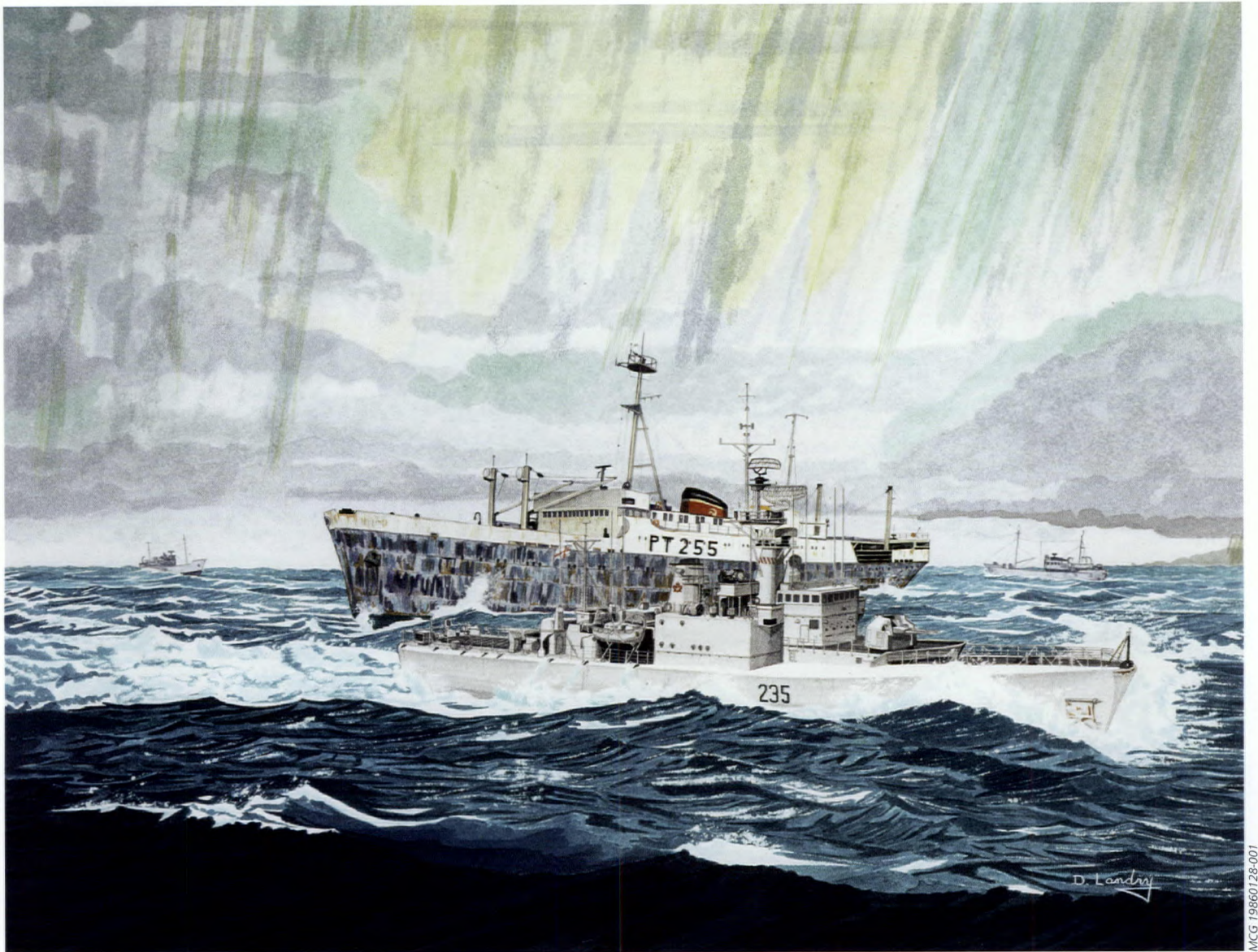
Les années de crise : La Marine canadienne dans les années 1960



Richard Oliver Mayne

*Il n'y a pas de solution absolue aux questions posées ...
Par conséquent puisque nous ne pouvons pas prévoir
l'avenir avec certitude, il devient important de modeler
nos forces sur ce que nous savons et d'avoir suffisamment
de souplesse pour réagir à l'inconnu.*
— RAPPORT FALLS, 31 JANVIER 1967

Neuf jours après être devenu chef d'état-major de la Marine le 1^{er} août 1960, le Vice-amiral Herbert Sharples Rayner suggéra au Conseil naval qu'il allait changer peu de choses pendant son mandat. Il dit à ses officiers que, puisqu'il avait reçu de son prédécesseur, le Vice-amiral Harry DeWolf, un « navire » en bon état et au bon cap, il leur suffisait de continuer à faire ce qu'ils faisaient pour que la Marine continue à naviguer sur une mer relativement modérée.¹ Ces paroles rassurantes furent cependant éphémères. En effet, peu après l'entrée en fonction de Rayner, la Marine dut faire face à une foule de changements techniques, stratégiques, tactiques, financiers, politiques et organisationnels qui l'envoyèrent à la dérive. Ces événements firent des années 1960 une des périodes les plus incertaines de l'histoire de la Marine.



MCG 19860128-001

David Landry, *HMCS Chaudière — 1962 Fisheries Patrol*. On voit ici le navire canadien examiner les activités des chalutiers soviétiques sur les Grands Bancs.

Si la MRC avait effectivement connu ses jours heureux dans les années 1950, comme le prétendent certains érudits, c'est à cause de la solide direction que lui avait donnée Harry DeWolf. Les politiciens dont il relevait lui offraient peu de financement pour la construction de nouveaux navires et il se rendit donc compte que la MRC n'avait qu'une seule option : se spécialiser en guerre anti-sous-marine (ASM). Et pourtant, les causes profondes de la grande incertitude des années 1960 avaient commencé à pointer dans les dernières années du mandat de DeWolf. Une nouvelle stratégie américaine, connue sous le nom de « riposte graduée », mettait l'accent sur la riposte conventionnelle plutôt que sur la riposte à une éventuelle attaque nucléaire afin de dissuader l'agression et les crises dans le tiers-monde. Certains officiers de marine canadiens commencèrent à se demander si DeWolf avait pris la bonne décision en décidant de spécialiser la Marine en guerre anti-sous-marine. En effet, sans navires polyvalents, la MRC pouvait facilement se trouver dans la situation embarrassante où il lui serait impossible de participer à une mission alliée importante faisant appel à des forces conventionnelles dans une situation de guerre limitée. La crise qui éclata au



Congo rendit rapidement la chose évidente pour le nouveau chef d'état-major de la Marine. Même si la MRC n'était nullement tenue de participer à cette mission, le gouvernement indiqua qu'elle participerait très probablement aux opérations ultérieures des Nations Unies.

Les avancées techniques et les engagements pris par le Canada vis-à-vis de ses alliés suggèrent aussi que la MRC devait assouplir ses plans de structure des forces. Après la guerre, une explosion de technologies innovatrices révolutionna la construction navale. Face à l'apparition d'avions supersoniques, de missiles guidés et de sous-marins rapides à propulsion nucléaire du côté soviétique, les concepteurs navals se virent dans l'obligation de construire des navires plus grands et plus coûteux, bourrés de systèmes extrêmement avancés de détection, d'armes et de propulsion. Et pour compliquer encore les choses, une nouvelle doctrine stratégique de l'OTAN, connue sous le nom de « MC 70 », fit savoir à l'Alliance qu'en cas de guerre, le Commandement suprême allié de l'Atlantique (SACLANT) détruirait les sous-marins soviétiques qui se trouveraient dans le secteur oriental de l'Atlantique. Cependant, cela mettait les forces navales alliées à portée de l'aviation soviétique. Le problème pour la MRC était que sa flotte spécialisée en guerre anti-sous-marine, sans missiles antiaériens à moyenne portée et sans remplacement des chasseurs Banshee ni du porte-avions *Bonaventure*, l'empêcherait de participer aux opérations avancées de l'OTAN et la relèguerait au secteur occidental de l'Atlantique où elle n'aurait qu'un rôle secondaire.

Mais quel degré de polyvalence il fallait donner à la Marine, c'était la grande question. Rayner décida de construire une « force de guerre anti-sous-marine équilibrée », qui serait composée de trois cinquièmes de navires de guerre ASM, d'un cinquième de sous-marins ASM et d'un cinquième de navires polyvalents ». ² La MRC avait des engagements envers



La flotte qui n'a pas vu le jour : cette photo de juin 1961 d'une force opérationnelle canado-américaine évoque les ambitions de la Marine. À l'avant-plan à droite, un sous-marin d'attaque nucléaire (le USS *Triton*) et en seconde ligne, à gauche du *Bonaventure*, le porte-avions USS *Essex*.

l'OTAN et devait fournir une flotte de 43 bâtiments, soit après application de la formule, neuf sous-marins, huit frégates polyvalentes et six frégates porte-hélicoptères qui s'ajouteraient aux sept destroyers Saint-Laurent, aux sept Restigouche et aux six destroyers escortes (DDE) de la classe Mackenzie qui seraient encore en service au début des années 1970. Rayner trouvait ce programme réaliste, mais il savait qu'il aurait du mal à convaincre l'administration publique, soucieuse des coûts. Il demanda donc à son vice-chef, Jeffrey « Brimstone » Brock, de l'aider à convaincre les autres chefs de service et le gouvernement.

S'appuyant sur le rapport de Brock, Rayner s'employa à convaincre l'administration publique d'approuver l'acquisition des frégates polyvalentes, des sous-marins et des frégates porte-hélicoptères. Le 31 juillet 1961, Brock et son comité remirent leur rapport, dans lequel ils demandaient huit frégates polyvalentes, 12 sous-marins conventionnels et à propulsion nucléaire, 12 frégates porte-hélicoptères, deux patrouilleurs de l'Arctique et deux ravitailleurs, de même que plusieurs programmes de modernisation, le tout représentant une flotte totalement irréaliste et bien trop coûteuse. Le rapport Brock a souvent été qualifié de manifestation la plus flagrante du désir de la MRC d'acquérir une grande flotte polyvalente. Mais c'est une mauvaise interprétation de l'objectif du rapport. Des tiers ont déclaré à l'époque que ce rapport avait atteint son objectif premier. Rayner expliqua plus tard que la flotte sur papier de Brock était un simple guide et n'était pas destinée à naviguer. De fait, ce rapport, qui préconisait la structure idéale de la force, servit à Rayner à acquérir la flotte qu'il souhaitait : une flotte ASM, beaucoup plus réaliste et dotée d'une certaine adaptabilité. Brock ne le savait pas, mais son rapport fut utilisé pour « servir de repoussoir ». En effet, il fit paraître le programme souhaité par Rayner (huit frégates polyvalentes, six frégates porte-hélicoptères et six sous-marins américains de la classe Barbel) bien plus acceptable et suscita des éloges de la part d'un éminent scientifique spécialiste de la recherche de la défense, R. J. Sutherland, qui félicita le chef d'état-major d'avoir « légèrement modifié la super-spécialisation en guerre ASM de la Marine ».³

Rayner était prêt à de grands sacrifices pour obtenir ce qu'il fallait pour que la Marine devienne une force efficace en mer, et il dut le faire pour établir une force sous-marine. L'acquisition des sous-marins américains Barbel s'étant révélée problématique à cause de leur coût, jugé trop élevé par le gouvernement Diefenbaker, Rayner écouta attentivement le ministre de la Défense nationale, Douglas Harkness, qui lui conseillait d'envisager les sous-marins britanniques de la classe Oberon. Si les Oberon, aux capacités moindres que les Barbel américains, étaient le prix à payer pour obtenir une force sous-marine, Rayner était prêt à faire un compromis.

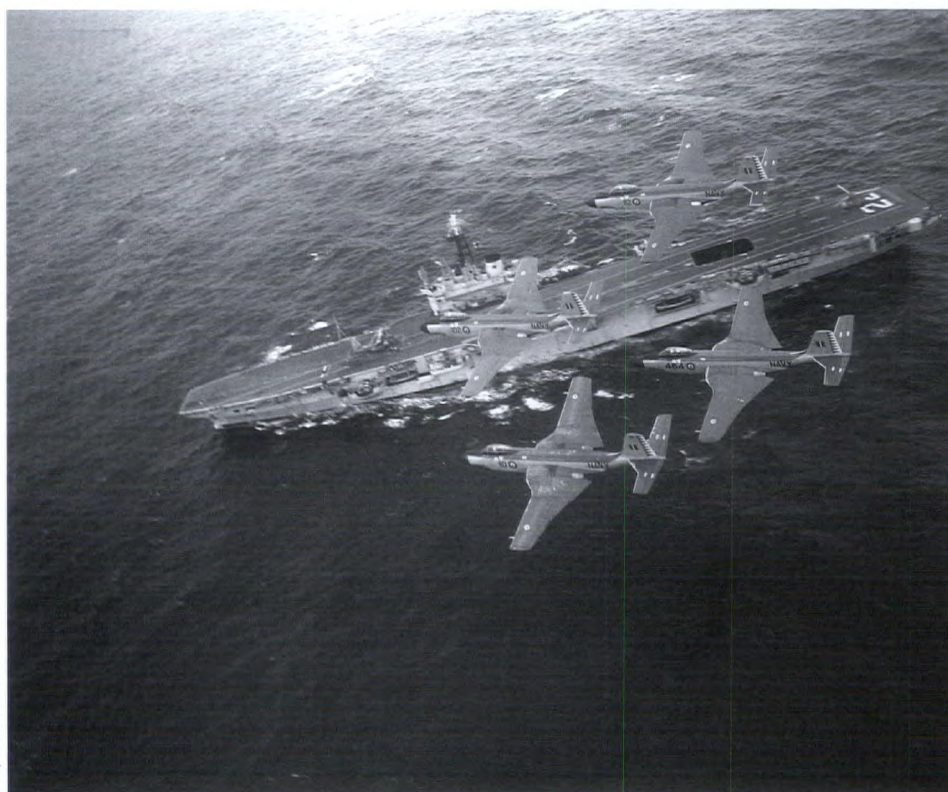
La Marine avait de bonnes raisons de se concentrer sur l'acquisition d'Oberon et de frégates polyvalentes. En effet, la flotte existante était en grande partie composée de destroyers Tribal et Crescent et de frégates de la classe Prestonian. Or, tous ces bâtiments dataient de la Deuxième Guerre mondiale et arriveraient à la fin de leur durée de vie opérationnelle vers le milieu ou la fin des années 1960. La désuétude en bloc était un des grands soucis de la MRC à cette époque, et il était donc essentiel de mettre en place sans tarder un programme de remplacement. De fait, les frégates polyvalentes étaient destinées à passer l'essentiel de leur vie non seulement à soutenir la flotte de guerre anti-sous-marine mais aussi à fournir l'élément d'adaptabilité que désirait Rayner puisqu'elles étaient équipées de canons de



bombardement, de missiles guidés et avaient une certaine capacité de transport de troupes si la MRC devait en avoir besoin.

La crise des missiles de Cuba d'octobre 1962 prouva que Rayner avait choisi la bonne orientation sur le plan opérationnel. En effet, les Américains découvrirent à la mi-octobre que les Soviétiques essayaient d'établir des bases de missiles balistiques sur l'île de Cuba, et cette découverte déclencha une épreuve de force politique et militaire qui amena le monde au bord de l'annihilation nucléaire jusqu'à ce qu'une « quarantaine » navale (en fait, un blocus) des approches de Cuba oblige Moscou, le 28 octobre, à accepter de démanteler les sites de missiles. Les opérations en mer furent intenses, et la MRC joua un rôle de premier plan dans la guerre anti-sous-marine. Il est généralement accepté que la partie ASM de la crise commença lorsqu'un sous-marin de la classe Zulu fut aperçu près d'un auxiliaire de la flotte soviétique le 22 octobre 1962. Bien que cela ne puisse être confirmé sans accès aux archives navales soviétiques, il y a tout lieu de croire que ce sous-marin était celui que les Argus de l'ARC détectèrent plus tard et poursuivirent du 26 au 29 octobre, faisant route vers le nord de la côte Est. Quoi qu'il en soit, la présence probable de sous-marins soviétiques (armés de torpilles nucléaires pour « se défendre » ou de missiles offensifs) au large des côtes nord-américaines rendit leur détection indispensable, d'autant plus que le 27 octobre, des officiers américains et canadiens étaient persuadés d'avoir détecté à plusieurs reprises sept sous-marins dans l'Atlantique (dont deux dans le secteur d'opérations canadien) et au moins un dans le Pacifique.

Pour éviter une panique générale, les marins qui étaient en permission ne furent pas rappelés, et la flotte partit en mer sous prétexte de participer à des « exercices » nationaux. En réalité, la MRC se préparait à la guerre. Le commandant des opérations à Halifax, le Contre-amiral Kenneth Dyer, décida de ne prendre aucun risque dans ce climat de menace nucléaire, et l'ampleur de l'intervention de la Marine traduit bien l'importance de la crise. Les navires et les aéronefs partirent avec des provisions et des armements de guerre, des bases et des quartiers généraux secondaires furent établis, les navires qui étaient en cours de maintenance furent envoyés en mer et le *Bonaventure* et son escorte furent rappelés d'un exercice de l'OTAN dans l'est de l'Atlantique. Il est impossible — sans consultation des archives soviétiques — de savoir exactement combien des 136 contacts dans le secteur canadien du WESTLANT (secteur occidental de l'Atlantique) ou à proximité, étaient de vrais sous-marins, mais il est à peu près certain que le NCSM *Kootenay* poursuivit un



MDN, DMS-24685

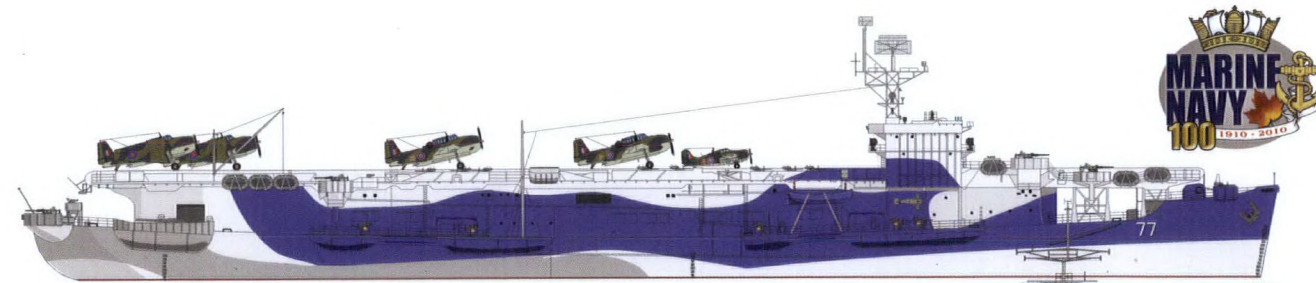
La défense aérienne de la flotte, assurée par ces Banshee qui survolent le *Bonaventure*, allait se révéler trop coûteuse à maintenir; les appareils et le porte-avions serait envoyés à la ferraille à la fin de la décennie.

Foxtrot sur le banc Georges au début novembre (la surveillance des activités soviétiques avait continué pour assurer le respect de l'entente Kennedy-Khrushchev). Malgré les chalutiers soviétiques qui foncèrent vers le destroyer canadien dans le but de lui faire perdre la piste du sous-marin, le *Kootenay* maintint la poursuite jusqu'à ce qu'il soit relevé par la marine américaine. Il semble qu'il y ait eu au moins deux sous-marins soviétiques dans le secteur de patrouille canadien de 160 km (du cap Race à un point situé à environ 500 km à l'ouest des Açores), et tous les deux furent détectés par des forces de la MRC ou de l'ARC. C'était du très beau travail, et une contribution importante.

La réponse de la MRC à la crise déclencha néanmoins une controverse qui dure encore. De l'avis général, Dyer plaça la MRC sur le pied de guerre — en pratique il mobilisa la flotte de la côte Est — sans directives explicites, parce que les hauts dirigeants politiques et navals d'Ottawa étaient paralysés par la crise. Cependant, certains analystes de l'époque sont d'avis que Dyer a pris une décision qui ne lui appartenait pas, commettant ainsi une grave infraction à l'idéal démocratique voulant que les militaires reçoivent leurs ordres des dirigeants élus. D'autres érudits font toutefois remarquer que Dyer a fait ce qu'exigeait l'accord Canada-États-Unis de défense de l'Amérique du Nord (CANUS). En effet, bien avant cette crise, le Canada s'était engagé à envoyer ses navires en cas d'urgence et, selon l'historien Wilf Lund, « [Dyer] se rendit compte que la situation était très grave et se dit que c'était peut-être la fin; il agit donc en conséquence, dans le cadre des pouvoirs qui lui avaient été délégués. »⁴ Vue sous cet angle, la décision de Dyer est bien plus facile à justifier. Quoi qu'on pense de cette mobilisation, il est indéniable que la flotte de l'Atlantique sortit de cette crise sachant qu'elle était capable de protéger l'Amérique du Nord. La flotte canadienne, en patrouillant un secteur qui s'étend des Grands Bancs aux approches de New York, donna à la marine américaine la possibilité de se consacrer au blocus de Cuba. En outre, les forces navales canadiennes poursuivirent avec succès un bon nombre de sous-marins soviétiques.

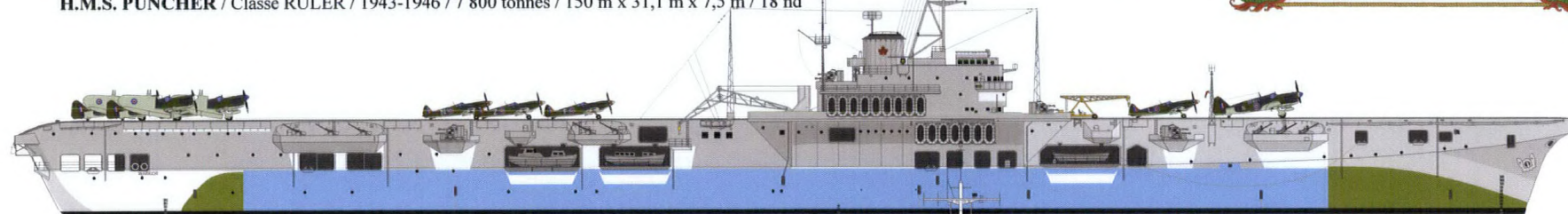
Cette confiance fut cependant mise au défi par certaines réalités opérationnelles, notamment l'écart entre la capacité de la MRC à poursuivre des sous-marins soviétiques et sa capacité de destruction. Les sonars de coque AN/SQS-503 (veille), 502 (attaque) et 501 (veille sur le fond), ajoutés au sonar à immersion variable AN/SQS-504, installé plus tard, donnaient à la MRC une capacité de détection d'environ 7 000 verges. Or, elle n'avait que des torpilles lancées depuis les navires et des mortiers Mk 10 Limbo (technologie de la Deuxième Guerre mondiale) qui avaient une portée de seulement 900 m. On voit donc que l'écart entre la portée de détection et la portée des armes était tel que les navires canadiens pouvaient être attaqués pratiquement en toute impunité par des sous-marins ennemis. L'hélicoptère embarqué Sea King (capable d'opérer à une distance de 9 à 18 km du navire) était destiné à combler cet écart.

La Marine s'était assurée à l'aide des maquettes de pont d'envol des NCSM *Buckingham* et *Ottawa* que l'idée des hélicoptères embarqués sur les destroyers était techniquement réalisable, mais ce n'est que lorsque le premier Sea King fut livré, en mai 1963, et que les essais commencèrent sur l'*Assiniboine*, en novembre, que la Marine s'aperçut vraiment que le concept du destroyer porte-hélicoptères (DDH) avait ses limites. Même si la majorité des observateurs s'accordaient pour penser que le Sea King était une des meilleures plates-formes de lutte anti-sous-marine, une étude approfondie suggéra que la MRC croyait trop à sa

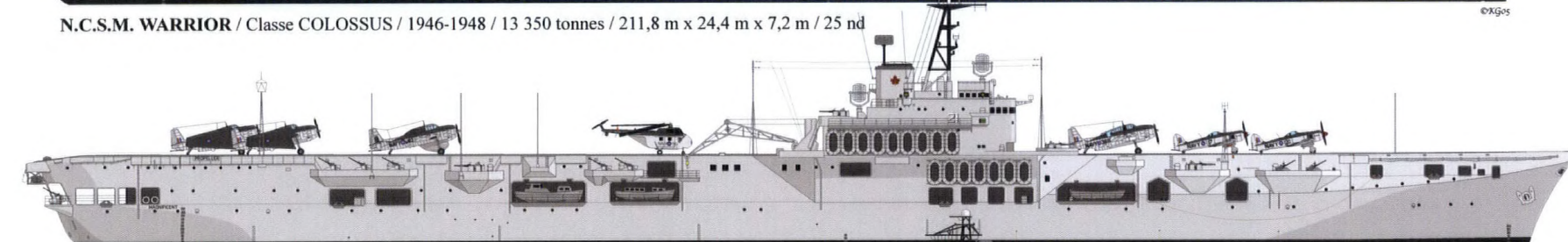


H.M.S. NABOB / Classe RULER / 1943-1944 / 7 800 tonnes / 151,1 m x 32,7 m x 7,7 m / 18 nd
 H.M.S. PUNCHER / Classe RULER / 1943-1946 / 7 800 tonnes / 150 m x 31,1 m x 7,5 m / 18 nd

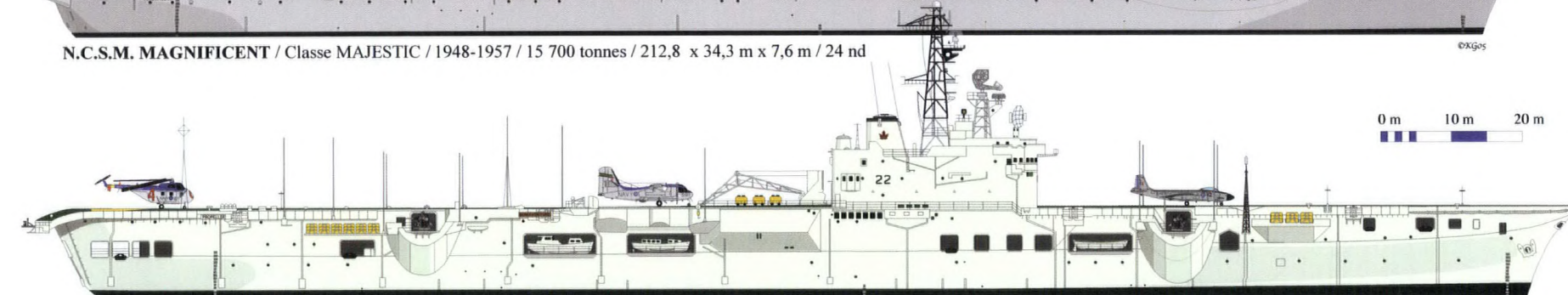
Porte-avions
 canadiens
 1943 - 1970
 Canadian-manned
 Aircraft Carriers



N.C.S.M. WARRIOR / Classe COLOSSUS / 1946-1948 / 13 350 tonnes / 211,8 m x 24,4 m x 7,2 m / 25 nd



N.C.S.M. MAGNIFICENT / Classe MAJESTIC / 1948-1957 / 15 700 tonnes / 212,8 x 34,3 m x 7,6 m / 24 nd



N.C.S.M. BONAVENTURE / Classe MAJESTIC / 1957-1970 / 16 000 tonnes / 220,5 m x 34,3 m x 7,6 m / 24 nd

Illustrations par Karl Gagnon

capacité de rétablir l'avantage tactique du destroyer sur le sous-marin nucléaire. Le plus grand des problèmes, était celui du « temps mort », c'est-à-dire du temps écoulé entre le décollage de l'aéronef et son arrivée sur zone, car il avait été déterminé que l'aéronef devrait être en vol et à moins de 10 000 verges du contact pour être efficace. La même logique s'appliquait dans une certaine mesure aux Tracker (appareils à voilure fixe) du *Bonaventure*, et la solution au problème du temps mort fut d'équiper les destroyers d'escorte de la classe Restigouche d'engins ASROC (capables de tirer une torpille à 12 000 verges en l'espace de quelques minutes).

La tactique allait elle aussi subir un bouleversement qui révolutionnerait la manière dont les officiers envisageaient le concept des opérations ASM. Vers la fin des années 1950 et au début des années 1960, la MRC était d'avis que la guerre anti-sous-marin pourrait être confiée à des sous-marins amis œuvrant de concert avec des aéronefs de patrouille maritime basée à terre. Mais d'importants exercices opérationnels révélèrent la faille de ce concept. Il y avait trop de bavures, c'est-à-dire d'attaques erronées de sous-marins amis par les aéronefs. Il valait donc mieux traiter les sous-marins de guerre ASM comme des éclaireurs ou des chasseurs solitaires. De nouvelles technologies et de nouvelles tactiques allaient permettre de former un concept canadien des opérations basé sur des groupes de destroyers DDH et DDE, protégés par des frégates polyvalentes. Cela donnerait à chaque groupe la capacité de se défendre contre les menaces aériennes tout en combinant les portées de détection des deux types de sonar — sonar de coque et sonar à immersion variable — et la capacité d'attaque de l'hélicoptère et de l'ASROC. L'absence de porte-avions dans ce plan à long terme n'était pas le fait du hasard. Dans la marine de Rayner, les jours des porte-avions étaient comptés, car l'aéronavale coûtait cher, soit près d'un quart budget annuel de la Marine. Cette décision tombait bien car en avril 1963, un gouvernement libéral fut élu, qui voulait mettre en place de nouveaux programmes sociaux coûteux.

Le premier ministre Lester Pearson et son cabinet avaient à cœur de réformer le gouvernement, mais aussi la société canadienne. Dans cet esprit de changement, le nouveau ministre de la Défense, Paul Hellyer avait bien l'intention de rendre les forces armées canadiennes plus efficaces financièrement et plus pertinentes sur le plan opérationnel. S'inspirant des conclusions de l'exhaustive Commission d'enquête sur l'organisation du gouvernement (la commission Glassco), Hellyer voulait faire des économies pour acquérir de nouveaux équipements et, pour ce faire, regrouper et en fin de compte unifier les trois armées : la marine, l'armée et la force aérienne.

La mise en place du comité Sauvé, chargé de mener une étude générale de la politique de défense du Canada, fut considérée dans beaucoup de milieux comme l'utilisation d'un comité parlementaire bipartite pour justifier d'importantes restrictions budgétaires. Que ce soit vrai ou pas, il ne fait aucun doute que la Marine faisait face à de graves compressions. Peu après son entrée en fonction au poste de ministre de la défense, Hellyer donna l'ordre à toutes les armées de fonctionner selon un budget fixe de 282 millions de dollars par an pour trois ans. La Marine allait devoir faire des sacrifices considérables. Elle dut fermer des stations, renoncer à moderniser des équipements et envisagea de retirer du service les derniers Tribal plus tôt que prévu, mais c'est l'importante réduction du programme de remplacement des navires qui allaient lui nuire le plus.



Rayner était attaché, presque fanatiquement, aux engagements de la MRC vis-à-vis de ses alliés et il craignait bien naturellement que l'exercice budgétaire du ministre — connu sous l'euphémisme « opération Austérité » — ne prive d'ici 1970 la Marine des 43 navires promis à l'OTAN. En toute justice, il faut dire que cet objectif auquel le chef d'état-major était si attaché était un chiffre négocié entre les officiers de marine canadiens et leurs homologues alliés. Par conséquent, l'importance de la force que contribuerait le Canada serait décidée par les élus et non pas par le Conseil naval ou par le SACLANT.

Ces objectifs mis à part, le programme des frégates polyvalentes était la cible parfaite pour un ministre qui cherchait à économiser et se proposait de réformer complètement les forces armées. En effet, ce programme avait été mis en place par le gouvernement conservateur précédent et il avait largement dépassé son budget, étant passé de 264 millions de dollars en 1962 à un peu plus de 428 millions de dollars en une année. Pourtant, l'attachement de Rayner aux objectifs de contribution à l'Alliance avait commencé à rendre les choses très difficiles pour la Marine, même avant l'arrivée au ministère de Hellyer. L'instruction essentielle était souvent sacrifiée afin d'envoyer les navires en mer et, à la fin de 1962, il y avait des signes que le moral était en baisse. Beaucoup de marins se plaignaient des longues périodes en mer et du sur-déploiement manifeste de la Marine, et plusieurs rapports révélèrent aussi que la MRC ne répondait pas aux attentes des nouvelles recrues. Les hommes avaient le sentiment qu'on leur donnait des tâches inférieures et que les campagnes manquaient d'intérêt, ce qui n'était pas fait pour convaincre les marins de se réengager. Mais ce n'est pas tout. La formation en cours d'emploi manquait d'uniformité et les marins étaient mécontents des logements et du coût élevé de la vie. En fin de compte, la plupart des rapports en arrivèrent à la même conclusion : « Rien ne prouve que le moral est au plus bas, mais il est évident qu'il n'est pas ce qu'il pourrait être. »⁵

Les engagements excessifs et la baisse du moral n'avaient peut-être pas d'effet direct sur l'efficacité de la flotte, mais le faible taux de réengagement et l'incapacité d'attirer de nouvelles recrues créaient un grave problème de dotation. D'ailleurs, lorsqu'il était officier supérieur sur la côte de l'Atlantique en juillet 1963, le Contre-amiral Brock avait signalé que la situation du personnel de son commandement se détériorait au point où, pour envoyer sans danger le *Bonaventure* et ses escorteurs en exercice, il en était réduit à voler des marins sur les navires en carénage ou en maintenance. Pour Brock, il s'agissait d'une crise grave et qui ne faisait que s'aggraver, et il était frustré par le manque d'action décisive des dirigeants. Mais, cette grave crise de personnel n'était pas le seul problème auquel devait faire face le Quartier général de la Marine.

Si la Marine avait réduit ses engagements envers l'OTAN, elle aurait pu désarmer des navires (les retirer du service) et donc libérer des équipages. Le problème est que cela aurait sapé le grand argument de Rayner, soit que la Marine avait besoin du programme de remplacement de sa flotte équilibrée pour respecter ses engagements vis-à-vis de ses alliés. Et pour compliquer encore les choses, Hellyer avait une nouvelle vision pour les Forces armées canadiennes : la « force mobile ». Cette force mobile, comme l'expliquerait plus tard le ministre, faisait appel à une « unité de combat transportable par air qui pourrait être rapidement transportée, avec son équipement, n'importe où dans le monde ».⁶ La nature vague de ce concept encouragea toutefois certains officiers de marine à faire valoir la classe



Un aperçu d'aéronefs navals canadiens



Supermarine Seafire Mk XV
594 km/h - 9.8 m x 11.2 m x 3.3 m - 2,267 kg
803 Squadron, NCSM *Warrior*, 1946



Hawker Sea Fury FB11
740 km/h - 10.4 m x 11.7 m x 5 m - 4,190 kg
VF 870, NCSM *Magnificent*, 1953



McDonnell F2H-3 Banshee
933 km/h - 14.7 m x 13.7 m x 4.4 m - 5,980 kg
VF 870, NCSM *Bonaventure*, 1960



Fairey Firefly FR 1
513 km/h - 11.4 m x 13.6 m x 3.8 m - 4,048 kg
825 Squadron, NCSM *Warrior*, 1946



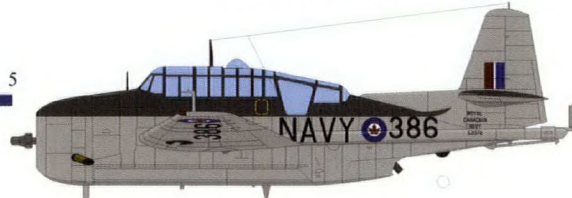
Fairey Firefly AS 5
618 km/h - 11.8 m x 12.6 m x 4.4 m - 4,472 kg
825 Squadron, NCSM *Magnificent*, 1950



Grumman CS2F-3 Tracker
438 km/h - 12.9 m x 21.2 m x 5 m - 7,935 kg
VS 880, NCSM *Bonaventure*, 1967



North American Harvard
290 km/h - 8.8 m x 12.8 m x 3.5 m - 1,885 kg
VT 40, NCSM *Shearwater*, 1958



Grumman Avenger AS 3M
417 km/h - 12.2 m x 16.5 m x 4.8 m - 4,895 kg
VS 880, NCSM *Magnificent*, 1955



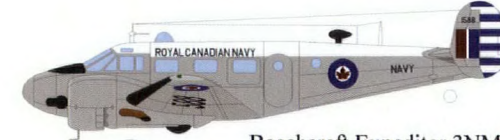
Sikorsky CHSS-2 Sea King
267 km/h - 16.7 m x 19 m x 5.13 m - 5,382 kg
HS 50, NCSM *Bonaventure*, 1965



Sikorsky HO4S
180 km/h - 12.9 m x 16.2 m x 4.5 m - 2,380 kg
HU 21, Essais sur le NCSM *Buckingham*, 1956



Piasecki HUP-3
161 km/h - 9.7 m x 10.7 m x 3.8 m - 1,782 kg
NCSM *Labrador*, 1954



Beechcraft Expeditor 3NM
370 km/h - 10.4 m x 14.5 m x 2.9 m - 2,800 kg
VC 920, NCSM *York* (Downsview), 1960

Illustrations par Karl Gagnon

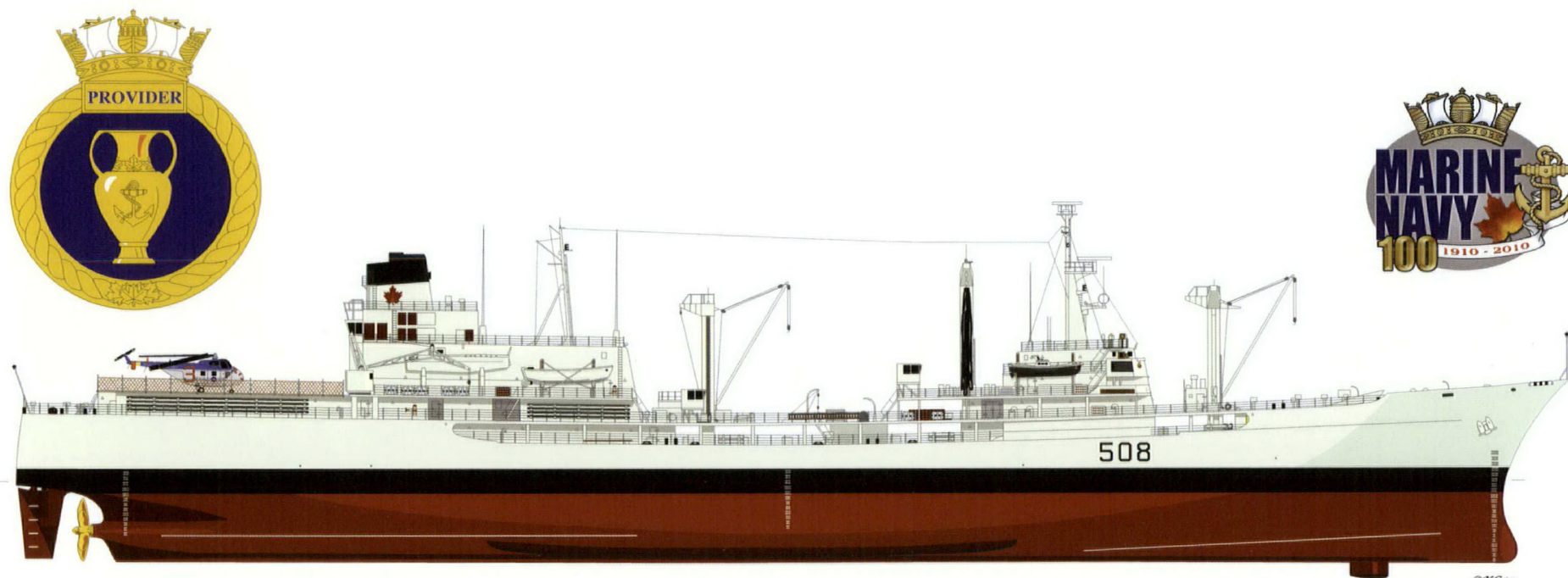


de navires qu'ils préféraient. Par exemple, pour donner une capacité de transport maritime à la force mobile, il fallait des porte-avions, et la vision du ministre pourrait permettre de donner à l'Aéronavale une deuxième chance. Cela compliquait la proposition de Rayner de donner un certain degré de polyvalence à une force spécialisée en guerre ASM, mais Hellyer était disposé à voir si cela donnerait à la Marine une plus grande capacité d'intervention en cas d'appel des Nations Unies ou de guerre limitée. Cependant, selon un observateur, ce débat interne au sujet de la polyvalence « enragea » l'état-major de la Marine et le « fragmenta dangereusement » pendant toute l'année 1963 et au début de 1964.⁷

Le programme d'acquisition de frégates polyvalentes fut la première victime de ce débat interne sur la structure des forces. Hellyer était enclin à l'annuler, mais il semble qu'il ait pris le temps de réfléchir à ce que proposait Rayner : n'acquérir que quatre frégates polyvalentes. Ce moment de réflexion de la part du ministre était l'œuvre d'un de ses conseillers principaux, le scientifique de la défense R. J. Sutherland, qui était d'avis que la frégate polyvalente était le type de navire idéal pour répondre aux besoins de la MRC à cette époque. Il est impossible de savoir si le ministre aurait ou non suivi ce conseil, mais il est certain qu'il n'avait nullement l'intention de promouvoir un programme qu'un bon nombre des officiers supérieurs espéraient voir supprimer, laissant le champ libre à la plate-forme qu'ils souhaitaient. Le 10 octobre 1963, il annonça l'annulation du programme d'acquisition de frégates polyvalentes.

C'est en fait un ancien officier de marine, du nom de James Plomer, qui aida Hellyer à justifier sa décision. Ayant pris une retraite anticipée parce qu'il n'avait pas eu la promotion qu'il espérait, le Commodore Plomer cherchait à prendre sa revanche. Dans un article très critique publié dans le magazine *Maclean's*, Plomer alléguait que la Marine avait des problèmes de moral, de maintenance et d'état de préparation, tous dus au cercle fermé des amiraux qui composaient le personnel supérieur de l'état-major de la Marine. Très critique du navire polyvalent qu'il jugeait trop lent et trop coûteux, Plomer dit aux Canadiens que la frégate polyvalente envisagée voulait remplir trop de tâches et par conséquent n'en remplirait aucune comme il faut. L'idée que l'état-major supérieur de la MRC était composé d'officiers qui s'accrochaient à des traditions dépassées et basées sur les classes trouva une oreille attentive chez Hellyer. Celui-ci s'attaquerait plus tard au problème des traditions navales en unifiant les trois armées en un seul groupe, les Forces armées canadiennes, mais au moment des accusations de Plomer, ce sont ses conclusions sur la structure des forces navales qui reçurent le plus d'attention.

Plomer prétendait que la structure des forces préconisée par Rayner était une grave erreur, et l'annulation du programme d'acquisition de frégates polyvalentes ne fit que renforcer cette perception. Privé de stratégie d'acquisition cohérente, la planification de la flotte de la MRC se retrouva dans un état de chaos complet pendant plus d'un an, différentes factions souhaitant différentes choses, qui une force de destroyers spécialisés en guerre anti-sous-marine, qui une flotte amphibie centrée sur les porte-avions de classes Iwo Jima et Essex, qui un compromis entre les deux. Or, c'était un débat futile. Il était inutile de penser à acheter de coûteux porte-avions ou des sous-marins nucléaires sachant que Hellyer était en train de sabrer le budget militaire. Autrement dit, la Marine aurait dû comprendre qu'il y avait suffisamment d'argent pour bâtir une flotte anti-sous-marine ou bien une flotte d'intervention en cas de guerre limitée, mais pas les deux.



Pétrolier Ravitailleur d'escadre / Operational Support Vessel
Classe PROVIDER Class

©XG09
Illustration par Karl Gagnon

N.C.S.M. PROVIDER (II)

1967

Lancé le 05 juillet 1962. Construit par Davie Shipbuilding and Repairing Co. Ltd., Lauzon.

28 septembre 1963 - 24 juin 1998

Dimensions: 168 m x 23,2 m x 9,1 m
Déplacement: 22 700 tonnes Vitesse: 20 noeuds Équipage: 142
Armement: aucun.

0 5 10 m

H.M.C.S. PROVIDER (II)

1967

Launched 05 July 1962. Built by Davie Shipbuilding and Repairing Co. Ltd., Lauzon.

28 September 1963 - 24 June 1998

Dimensions: 168 m x 23.2 m x 9.1 m
Displacement: 22,700 tons Speed: 20 knots Crew: 142
Armament: none.



Il aurait fallu une main ferme à la barre pour naviguer dans ces eaux troubles, mais c'est quelque chose que le malheureux chef d'état-major n'avait plus. Rayner était au bout de ses ressources et annonça au ministre, en novembre 1963, qu'il avait l'intention de prendre sa retraite dans huit mois de là. La Marine se retrouva donc avec à sa tête un canard boiteux quand il lui aurait fallu un tigre. Pour être juste envers Rayner, il faut dire que le concept de la force mobile l'avait mis dans une situation difficile. S'il ne tenait pas compte de l'intérêt soudain du ministre pour le scénario de guerre limitée, il était possible que la Marine se fasse dépasser si par hasard la politique de défense canadienne allait dans cette direction. Même chose pour l'intérêt du ministre pour l'acquisition de sous-marins nucléaires, expliqué par la récente violation par des sous-marins nucléaires soviétiques de la souveraineté canadienne dans l'Arctique. L'état-major de la Marine n'avait pas de boule de cristal pour lui dire si le projet de force mobile serait bloqué dès la phase de planification ou encore si l'acquisition de sous-marins nucléaires était bien trop coûteuse pour les moyens du gouvernement (ce qui se passa dans les deux cas), et Rayner était donc obligé de se garder plusieurs options. En outre, il n'aurait pas été très sage de s'opposer aux directives du ministre au moment où le gouvernement s'employait à réduire les budgets. De ce point de vue, Rayner eut donc raison de former un autre groupe d'études chargées d'étudier la structure des forces, cette fois-ci sous la direction du Commodore H. G. Burchell.

Chargé d'étudier les différentes possibilités de programmes navals, Burchell était juste et connaissait le danger des querelles intestines qui s'intensifiaient dans la MRC. Malgré cela, son rapport n'apporta pas la stabilité. Préconisant un concept en trois modules reposant sur le *Bonaventure* et deux navires d'assaut amphibie de classe Iwo Jima, le comité de Burchell proposa une force adaptable qui, si elle gardait sa fonction première de guerre anti-sous-marine, mettait l'accent sur la polyvalence. Le rapport Burchell prétendait que cette force en trois modules pourrait fonctionner avec un budget annuel de 252 millions de dollars, mais c'était seulement le coût de fonctionnement, lui-même sujet à caution, et le fait que le coût de la construction de cette flotte n'avait pas fait l'objet de discussions suffisantes au niveau de l'état-major donna lieu à beaucoup de circonspection.

La Marine était dans une situation difficile, car elle manquait de directives claires du ministre sur la direction que prendrait la politique de défense canadienne. En effet, les Libéraux ne savaient pas comment faire face à l'instabilité croissante du tiers-monde et, afin de se garder une marge de manœuvre le plus longtemps possible, ils étaient soucieux de ne pas « faire adopter au gouvernement une formule qui pourrait devenir embarrassante à l'avenir ». ⁸ Lorsque le *Livre blanc sur la défense* sortit en mars 1964, il était très vague sur la structure des forces navales. Outre de donner pour rôle principal à la MRC une contribution efficace à l'Alliance sous la forme d'une modeste flotte de guerre anti-sous-marine, le seul message clair contenu dans le *Livre blanc* était que la Marine devait assurer « le maximum d'intensité de surveillance et de puissance défensive à un coût minimum ». ⁹

Mais ce message de réduction des coûts avait d'autres implications importantes pour la Marine. L'intégration, puis l'unification, des forces armées canadiennes allaient permettre de réaliser des économies. Au lieu de chefs et d'états-majors à la tête de la Marine, de l'Armée de terre et de la Force aérienne, il y aurait un quartier général des Forces canadiennes, organisé de façon fonctionnelle et dirigé par un seul chef : le chef d'état-major de

la Défense. L'intégration sonna le glas du Conseil de la marine et de son état-major, qui disparurent le 1^{er} août 1964.

Les opérations en mer donnaient certainement la preuve qu'il était important d'entamer sans tarder un programme de remplacement et d'acquisition de nouveaux destroyers de guerre anti-sous-marin. Les commandants opérationnels étaient notamment très heureux de savoir que le projet DDH était en passe de devenir une réalité. Les essais d'hélicoptères sur le destroyer converti *Assiniboine* avançaient très bien, la mise en service attendue de deux nouveaux DDH — le *Nipigon* en mai 1964 et son jumeau l'*Annapolis* en décembre — ainsi que la conversion de deux anciens bâtiments de la même classe — le *St-Laurent* (4 octobre 1963) et l'*Ottawa* (21 octobre 1964) — donneraient à la Marine cinq DDH d'ici la fin de l'année. Mais il y avait d'autres raisons de se réjouir. Les quatre *Sea King* d'essai avaient permis à la MRC d'acquérir une expérience bien nécessaire, et l'arrivée du premier hélicoptère bâti au Canada en septembre 1964 lui donnait l'assurance que tous les appareils seraient livrés de façon régulière. En outre, il allait y avoir des essais entre le premier ravitailleur opérationnel de la flotte, le NCSM *Provider*, et le destroyer *Yukon* en mai, et ces essais donneraient à la Marine une considérable capacité de soutien logistique qui lui permettrait d'opérer bien au-delà des eaux littorales du Canada. Et enfin, le premier des sous-marins de la classe Oberon (l'*Ojibwa*) allait être lancé en février.

Toutes ces bonnes nouvelles ne compensèrent toutefois pas les pertes de la MRC. La perte de trois des quatre derniers destroyers Tribal (*Nootka*, *Cayuga*, et *Micmac*) ainsi que la mise en réserve du navire de maintenance *Cape Breton* et de dix petits dragueurs de mines permirent de libérer des fonds pour acheter de nouveaux équipements. Même si les Tribal étaient bien trop vieux pour faire une contribution réelle à l'efficacité de la guerre anti-sous-marin de la MRC, leur désarmement anticipé eut des répercussions sur la structure des forces de la côte Est. En effet, en l'absence de remplacement, le 3^e Escadron de destroyers fut démantelé et le 1^{er}, manquant d'effectifs, avait du mal à s'acquitter de sa mission.

Pour les commandants opérationnels, le grand problème n'était pas le désarmement anticipé des Tribal mais leur retrait du service sans remplacement, ce qui voulait dire que la Marine serait bientôt loin des 43 navires promis à ses alliés. La réduction du nombre de bâtiments affectés au SACLANT entraîna d'autres perturbations sur les deux côtes, car trois destroyers de la côte atlantique furent envoyés sur la côte Ouest et cinq destroyers du Pacifique sur la côte Est. Ce remaniement rendit toute cohésion impossible, car il y avait sans cesse des navires qui arrivaient ou qui partaient. Le commandant d'un des escadrons résume d'ailleurs la situation par ces mots « il est difficile de promouvoir l'efficacité générale de l'escadron dans son entier ».

Une fois tous ces mouvements terminés, en 1965, les cinq *Saint-Laurent* de la côte Ouest auraient été échangés contre deux *Mackenzie* et un *Restigouche*. Tous les DDH allaient servir sur la côte Est, ce qui laissait à la côte Ouest un assortiment de destroyers d'escorte et de frégates. L'officier supérieur de la côte du Pacifique fit remarquer que la perte nette de deux destroyers « était un coup dur pour notre efficacité » mais une autre déception l'attendait : la perte de quatre avions de patrouille *Neptune* de l'ARC.¹⁰ Or, l'absence de soutien aérien était un problème particulièrement épineux pour le commandement du Pacifique. Ses responsables avaient déjà demandé qu'on lui réaffecte soit des avions *Tracker*

de la MRC soit des Argus de l'ARC pour faire face à la menace des sous-marins soviétiques armés de missiles de croisière; toutefois, cette demande avait donné peu de résultats, car la côte Est avait à peine assez d'appareils pour répondre à ses propres besoins.

Un important exercice sur la côte Est de l'Amérique du Nord obligea toutefois la Marine canadienne à se poser encore plus de questions sur son engagement dans la guerre anti-sous-marine. L'exercice SLAMEX 2/64, qui eut lieu du 16 au 23 septembre 1964, fut l'une des mises à l'essai les plus réalistes du « système de l'Atlantique » (il simulait une attaque par des missiles soviétiques sur l'Amérique du Nord). Seule la crise des missiles de Cuba de 1962 s'était rapprochée davantage d'une véritable attaque, et les conclusions du SLAMEX furent un coup de massue. Dix des 14 sous-marins — soit la vaste majorité — se rendirent jusqu'à leur point de lancement et, si ces sous-marins avaient été des bâtiments soviétiques, les conséquences pour l'Amérique du Nord auraient été catastrophiques. Depuis deux ans, la Marine canadienne était obsédée par les sous-marins soviétiques à propulsion nucléaire et voilà que le SLAMEX montrait à tous que l'Alliance n'était même pas capable de faire face à des sous-marins diesel, bien moins rapides! Il n'y avait qu'une seule conclusion à tirer : la Marine canadienne devait prendre toutes les maigres ressources que lui offrait le gouvernement et les investir dans des plates-formes anti-sous-marines.

Cependant, même avant le SLAMEX, les officiers supérieurs avaient commencé à se rendre compte que le gouvernement ne leur donnerait jamais les fonds nécessaires pour bâtir soit des porte-avions polyvalents pour des opérations de guerre limitée, soit des sous-marins nucléaires très coûteux. Le Vice-amiral Dyer, qui avait succédé à Rayner au poste de chef d'état-major de la Marine et qui était alors chef du personnel des Forces armées canadiennes nouvellement intégrées, rassembla ce qui restait de l'ancien Conseil naval et mit en route un processus qui donnerait finalement une structure cohérente aux forces. Dyer voyait bien le paradoxe que Rayner n'avait jamais pu résoudre : comment la Marine pourrait-elle acquérir des plates-formes coûteuses pour développer sa capacité de guerre anti-sous-marines et d'intervention en cas de guerre limitée à un moment où le gouvernement réduisait considérablement le budget de la défense? Il fut obligé de convenir que le destroyer serait le bâtiment qui donnerait à la Marine le plus de capacité compte tenu du financement dont elle disposait.

Le problème de personnel de la Marine facilita en quelque sorte la décision de Dyer de construire de nouveaux destroyers. Les pénuries de personnel avaient des répercussions désastreuses sur la cohésion de la flotte, sur son efficacité opérationnelle ainsi que sur l'instruction et la maintenance, et il n'était pas rare que tout l'équipage d'un navire soit renouvelé au cours de la même année. Le Contre-amiral W. M. Landymore proposa une solution à ce problème d'instabilité dans un rapport crucial : un « système cyclique » d'affectation des équipages qui mettrait les besoins d'instruction de l'équipage et les besoins personnels « en phase » avec les besoins opérationnels et de maintenance du navire. C'était une très bonne idée, mais elle s'accompagnait d'une réorganisation très perturbatrice et, « le jour du changement, il y avait à Halifax et à Esquimalt un va-et-vient constant de marins qui, le sac sur l'épaule, regagnaient leur bord ».¹¹

Le système cyclique stabilisa effectivement le problème du personnel mais il n'était pas destiné à régler le problème fondamental de la Marine, soit le besoin de nouvelles recrues.



Sea King se préparant à apponter sur l'*Assiniboine*. La MRC dispose d'un système révolutionnaire d'appontage d'un gros hélicoptère sur un pont de navire en mouvement.

Et, sans personnel, le système cessa de fonctionner en octobre 1964. Comme l'avait prévu Brock pendant la crise de personnel de juillet 1963, la Marine se trouvait maintenant dans la situation où elle ne pouvait plus envoyer ses navires en mer pour cause de manque de personnel. Les officiers qui voulaient un programme de construction de grands porte-avions durent s'en remettre à l'évidence et comprendre que s'il n'y avait pas suffisamment de personnel pour doter la flotte ASM actuelle il n'y en aurait certainement pas pour une flotte polyvalente. Se rendant compte que Hellyer voulait passer des commandes aux chantiers navals canadiens, Dyer et son état-major de fortune décidèrent d'oublier leurs différends. La flotte qui fut construite était une flotte réaliste et spécialisée, composée de quatre DDH d'une nouvelle classe (les DDH 280), de deux nouveaux pétroliers ravitailleurs, de deux nouveaux Oberon, ainsi que du *Bonaventure*, modernisé, et des sept bâtiments de la classe Restigouche convertis en bâtiments ASROC.

Malheureusement, l'annonce du nouveau programme naval ne suffit pas à régler les grands problèmes de la Marine. L'intégration du quartier général des Forces canadiennes, qui devait



être une source d'efficacité et d'économie, était en fait une source de grande confusion, au moins dans l'immédiat. La création de sept commandements fonctionnels (dont le Commandement maritime ou COMAR), qui découpa à toutes fins pratiques les nombreuses fonctions qu'avait jusque là la Marine, ajouta à la confusion. Cette réorganisation entraîna des arrangements curieux, et le chaos qui s'ensuivit empêcha la Marine de résoudre beaucoup de ses grands problèmes.

Ce fut certainement le cas de la tentative que fit le COMAR de s'attaquer à la pénurie de personnel. Or, il ne cessa de se heurter à des difficultés. La pénurie de plus de 500 marins sur la côte Est voulait dire que la Marine manquait d'équipages pour trois destroyers et une frégate, et il était évident que la pénurie serait encore plus criante lorsque le *Bonaventure* serait remis en service après son grand carénage. Les choses n'allaient pas beaucoup mieux sur la côte du Pacifique, où la pénurie prévue de plus de 300 ouvriers spécialisés au début de 1966 obligea à mettre trois frégates en « réserve ». La solution la plus simple aurait bien entendu été de réduire les objectifs de contribution à l'OTAN, mais même Hellyer n'était pas d'accord, disant à ses officiers que « une répartition plus judicieuse des effectifs permettrait aux navires de continuer à naviguer. »¹² Ce n'était pas la première fois, et ce ne serait sans doute pas la dernière, que le COMAR recevait un message aussi ambigu, car Hellyer avait l'habitude de réduire le budget de la défense et en même temps de demander aux officiers supérieurs de la Marine d'étudier la possibilité de maintenir et même d'étendre les engagements opérationnels.

À la fin de 1966, Hellyer annonça que le rôle principal du COMAR demeurerait la guerre anti-sous-marine, mais qu'il voulait néanmoins étudier la possibilité de donner à la Marine certaines capacités polyvalentes. Le chef d'état-major de la Défense, le Général J.V. Allard, qui ne voulait pas se retrouver dans la situation de 1963 et 1964, donna au COMAR des instructions explicites sur la façon dont l'étude de l'efficacité actuelle et du type d'adaptabilité qui serait requis à l'avenir devait être menée. Cette étude, dirigée par le Capitaine de vaisseau R. H. Falls, révéla que les sous-marins lanceurs de missiles balistiques (SSBN) représentaient de loin la plus grande menace pour l'Amérique du Nord. Cette conclusion n'était bien entendu pas nouvelle. Ce qui avait changé, c'est que les Soviétiques étaient en train de mettre au point les classes Yankee et Delta, qui donneraient aux SSBN une puissance de tir comparable à celle des Américains. L'étude estimait que d'ici 1977, 40 p. cent des sous-marins soviétiques seraient nucléaires, compte tenu des 45 SSBN. Falls et son groupe en arrivèrent donc à la conclusion inquiétante que les États-Unis pourraient se voir dans l'obligation, pour leur propre protection, de patrouiller le secteur canadien si le COMAR n'était pas en mesure de le faire. La seule façon d'éviter une telle situation était une solide force ASM canadienne, qui rendrait « notre contribution à cette défense relativement facile et nous donnerait en même temps le moyen de faire respecter notre souveraineté nationale avec fierté et dignité ». ¹³ En matière d'adaptabilité, Falls étaient d'avis que les forces maritimes de l'époque possédaient une bonne capacité de transport maritime, mais aussi que toute augmentation de cette adaptabilité se ferait aux dépens de la force ASM si les budgets n'augmentaient pas.

Falls avait vu juste. En étudiant un guide de planification de la défense qui devait déboucher sur un programme quinquennal allant jusqu'à 1972, les responsables s'aperçurent que



MDN, E-76372

Le Contre-amiral W. M. Landymore, officier supérieur sur la côte du Pacifique, confie le Pavillon blanc à la garde du doyen de la cathédrale Christ Church de Victoria (Colombie-Britannique).

l'inflation imprévue allait ramener le budget du MDN à 1,725 milliard de dollars. Cela voulait dire que les Forces canadiennes ne pourraient pas maintenir les effectifs approuvés pour 1964, mais le COMAR reçut néanmoins une impressionnante liste de tâches à exécuter. Plutôt que de se préparer en vue des restrictions à venir, le chef du COMAR de l'époque, le Contre-amiral J. C. O'Brien, fit ce qu'on lui dit et fit remarquer qu'il lui faudrait une « force équilibrée » pour obtenir le niveau de polyvalence que voulait Hellyer, soit une flotte importante qui coûterait très cher. Par exemple, la première partie de son plan (1967–1977) prévoyait l'acquisition immédiate de deux navires de soutien amphibie et de deux grands destroyers de commandement, la conversion des dragueurs de mines de la classe Fundy en chasseurs de mines et des quatre Mackenzie en destroyers polyvalents, ainsi que l'acquisition à long terme de 30 aéronefs de patrouille maritime et d'un nouveau sous-marin d'entraînement. Les options pour la deuxième partie (1977–1987) étaient encore plus coûteuses : grands porte-avions d'attaque, porte-hélicoptères, destroyers polyvalents et



sous-marins nucléaires. Cette flotte n'avait aucune chance de voir le jour, et le nouveau ministre de la Défense, Léo Cadieux, dit au COMAR ce qu'il aurait dû savoir : que le budget de la Défense devrait être révisé à la baisse (environ 234 millions de dollars de moins). Or, au lieu d'envisager d'autres acquisitions, le COMAR passa une bonne partie de 1968 à trouver des façons de réduire son programme actuel. De nombreuses réductions furent examinées, dont le programme phare d'acquisition de DDH 280 et de navires de soutien opérationnel, mais c'est finalement la classe Restigouche modifiée que le COMAR décida de réduire (de sept à quatre bâtiments).

Ce débat sur la structure de la force était particulièrement difficile pour l'état-major du COMAR, mais les bouleversements entraînés par l'intégration — l'unification — furent pires. Un bon nombre d'officiers d'état-major prirent une retraite anticipée plutôt que de porter l'uniforme vert commun et de servir dans « l'élément Mer des Forces canadiennes ». Seul le Contre-amiral Landymore s'opposa énergiquement à l'unification, avec pour seul résultat de se faire plus ou moins remercier de ses services par Hellyer. La plupart des récits de cette période chargée d'émotions portent sur les raisons invoquées par Hellyer pour unifier les forces (économiser vingt-cinq pour cent des coûts administratifs pour acheter des biens d'équipement) et les effets qu'eut sur la Marine la perte de son uniforme et de ses traditions. Mais la question du moral n'a jamais vraiment été étudiée à fond. S'il est évident que l'unification eut un effet démoralisateur sur de nombreux officiers supérieurs et officiers marinières lorsqu'elle prit effet le 1^{er} février 1968, il n'est pas certain qu'elle ait eu un grand impact sur les officiers subalternes et les militaires du rang. De fait, si on en croit les écrits de cette période, les militaires relativement nouveaux étaient plus concernés par tout ce qui touchait leurs conditions de vie. Afin d'éviter un exode massif de personnel, il ne fallait pas s'opposer à l'unification, mais mettre en place toutes sortes de mesures pour augmenter le revenu, réduire le temps passé en mer et améliorer les conditions à terre. Le marin moyen voulait avant tout être en mesure de faire vivre sa famille, et la plupart des marins étaient donc prêts à porter le nouvel uniforme s'il s'accompagnait de meilleurs logements, d'une meilleure solde pour compenser le temps en mer et d'une meilleure indemnité familiale.

Les années 1960 furent manifestement des années tumultueuses pour la Marine canadienne. Toutes sortes de bouleversements — techniques, organisationnels et autres — créèrent une instabilité que la Marine eut du mal à maîtriser. Des demandes d'étude de la capacité potentielle de réaction en cas de guerre limitée entraînèrent des frictions inutiles à l'état-major, dans un climat de compressions budgétaires et de facteurs opérationnels qui ne laissèrent à la Marine d'autre choix que de consacrer toutes ses ressources à la guerre ASM. Mais la Marine avait trop d'engagements, comme le prouvent ses difficultés continues de dotation et la baisse du moral dans ses rangs. La Marine aurait peut-être pu éviter ces difficultés si elle avait reconnu ses limites, s'était préparée aux restrictions et avait tiré parti de ses forces. Dans une certaine mesure, c'est ce qu'elle fit, mais comme à d'autres moments de l'histoire, ce fut plus le fait du hasard que le résultat d'une bonne planification.

Notes

1. Réunion du Conseil naval, 10 août 1960 (DHP, 81/520/1000-100/2, Box 25, File 5).
2. Rayner au ministre de la Défense nationale (Douglas Harkness), 8 mai 1961 (DHP, 79/246, File 100).
3. R.J. Sutherland, *Comments on Report of the Ad Hoc Committee on Naval Objectives*, 16 novembre 1961 (BAC, RG 24, acc 1983-84/167, Box 151, File 1279-162).
4. W.G.D. Lund, *The Rise and Fall of the Royal Canadian Navy, 1945–1964* (thèse de doctorat, University of Victoria, 1999), 489.
5. "Morale in the Fleet" [1963] (DHP, 122/069 D1).
6. Minister to Chiefs of Staff Committee, 27 août 1963, et *Mobile Force Study of Composition and Cost, Terms of Reference* (BAC).
7. W.A.B. Douglas à S. Mathwyn Davis, 28 août 1986 (DHP, 99/36, Box 84, File 2).
8. Actes minutaires du Cabinet, 25 mars 1964 (BAC).
9. *Livre blanc sur la défense*, mars 1964 (DHP, 80/225, Folder 11).
10. Aide memoir, CANUS North Atlantic Strategy, juin 1966 (DHP, 76/51, Folder 4C).
11. Lund, *Rise and Fall of the Royal Canadian Navy*, 518.
12. Chef d'état-major de la Défense au Ministre, 18 août 1965 (DHP).
13. Maritime Systems Flexibility [Falls] Report, 31 janvier 1967.



Recherche et développement maritimes : 1960–68

Harold Merklinger

L'arrivée des sous-marins nucléaires, puis le passage du *USS Nautilus* sous la glace de l'Arctique donnèrent de nouvelles dimensions au problème de la guerre ASM. La MCR se rendit compte que, non seulement elle avait un troisième océan à défendre, mais aussi qu'elle devait faire face à une menace qui exigeait une réponse plus rapide de la part des systèmes de défense. Ses équipes de recherche et développement se mirent donc au travail.

Après l'essai réussi d'un gros hélicoptère de guerre ASM opérant à partir d'une frégate par mer calme, les chercheurs conçurent, en collaboration avec Fairey Aviation et Dowty, un dispositif très innovateur d'appontage et d'arrimage rapide d'hélicoptère, le *Beartrap*, qui permettait à l'hélicoptère d'apponter par mer agitée. En décembre 1963, le premier *Sea King* apponta sur le NCSM *Assiniboine* modernisé, et cette première révolutionna les opérations ASM.

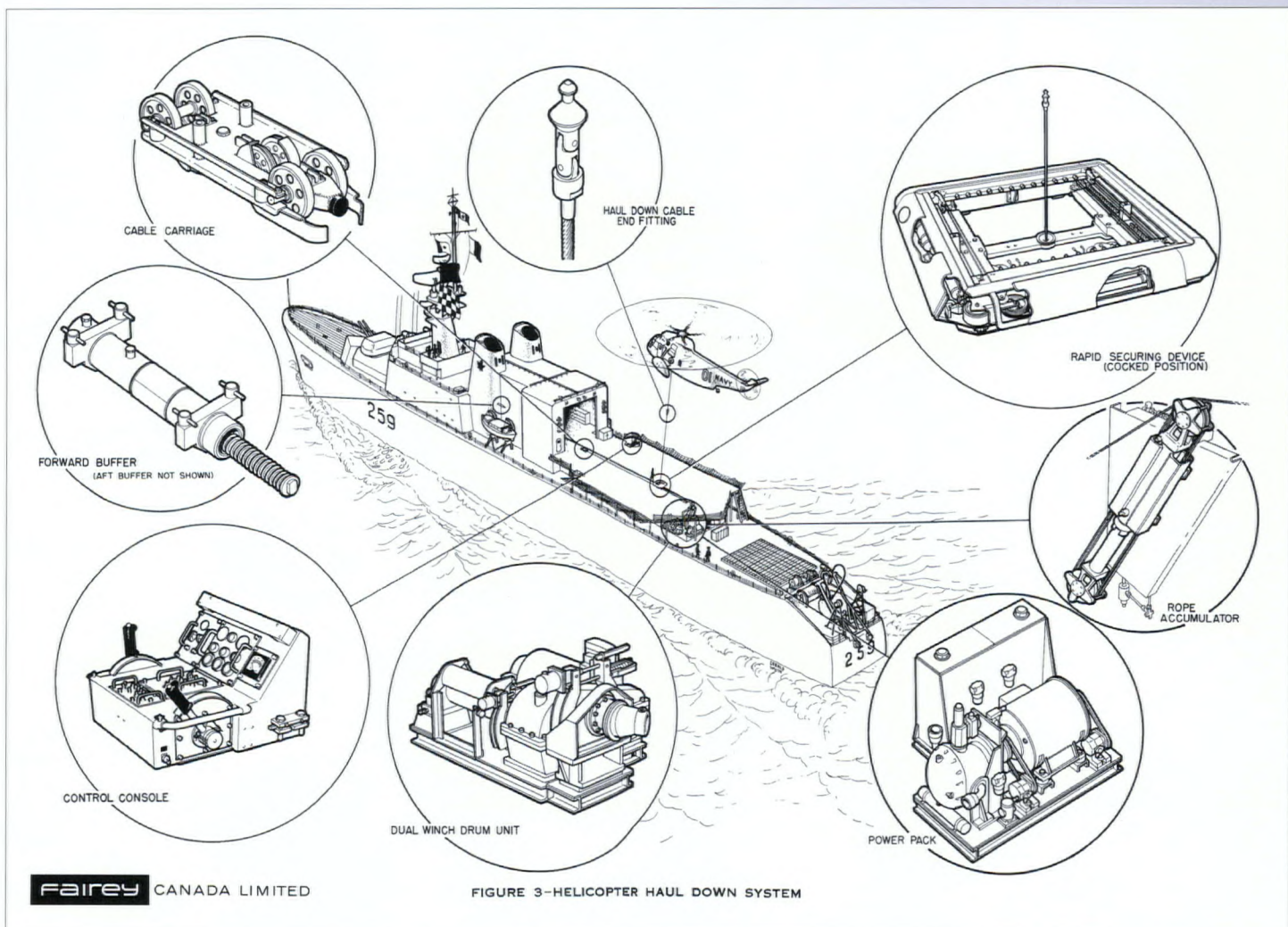
La recherche sur l'hydroptère continuait, dans le but de mettre au point un navire de guerre rapide de 200 t, spécialisé en guerre ASM et capable d'opérer en haute mer et par très gros temps. Le Centre de recherches navales fit des travaux poussés sur une maquette au quart, tandis que de Havilland Canada s'occupait de la conception d'ensemble et de la structure. Le NCSM *Bras d'Or* (FHE-400) fut finalement livré — non sans incident — en juillet 1968 et fut brièvement détenteur du titre de navire de guerre le plus rapide au monde. Il devait aussi être équipé du premier système numérique de contrôle du combat, le AIS 240, mais celui-ci ne fut jamais installé. Cependant, sous le nom de MARTADS (Maritime Tactical Data System), ce système permit de mettre au point le système de contrôle du combat qui serait installé sur les destroyers de la classe Iroquois, les DDH-280.

L'essentiel de la recherche océanographique canadienne étant maintenant faite par des entreprises civiles, les scientifiques du Centre de recherches navales et du Laboratoire de recherches navales du Pacifique commencèrent à se pencher sur l'amélioration du rendement du sonar et l'optimisation des conceptions futures. Le Laboratoire de recherches navales du Pacifique entreprit des recherches océanographiques mineures, par exemple l'examen de la microstructure et du régime des vagues créées par le sillage d'un sous-marin. Il commença aussi à étudier des systèmes acoustiques et électromagnétiques pour la détection de sous-marins sous la glace. De façon plus générale, le programme de recherche acoustique étudiait les bruits du navire, les bruits de l'écoulement de l'eau sur

le dôme du sonar, les bruits de fond, les bruits réfractés par la surface, le fond de l'océan et la faune marine. Un des concepts proposés était un prolongement du sonar à immersion variable afin d'obtenir un rendement à longue portée fiable en immergeant le sonar à 3 650 m. Le concept paraissait réalisable, mais le Canada était peu susceptible d'avoir des navires de taille suffisante pour tirer une aussi grande longueur de câble. Les chercheurs et les marins canadiens participèrent aussi à des travaux américains sur l'amélioration du système d'écoute passive afin de suivre l'activité des sous-marins dans tout le bassin océanique, capacité essentielle au réseau SOSUS de la Guerre froide.

Les ingénieurs maritimes s'employaient également à améliorer les méthodes de ravitaillement à la mer et à perfectionner le sonar. Un équipement qui permettait le ravitaillement côte à côte et à vitesse quasi-maximale fut mis à l'essai en 1964 lors du ravitaillement du *Yukon* par le NCSM *Provider*. Les systèmes canadiens de tuyaux à raccordement rapide et de câble support sous tension furent adoptés par l'OTAN et par les marines de taille

Ce dessin publié en 1964 dans la brochure de Fairey Aviation décrit les éléments du dispositif canadien d'appontage *Beartrap*.



Courtoisie du Musée de l'aviation de Shearwater



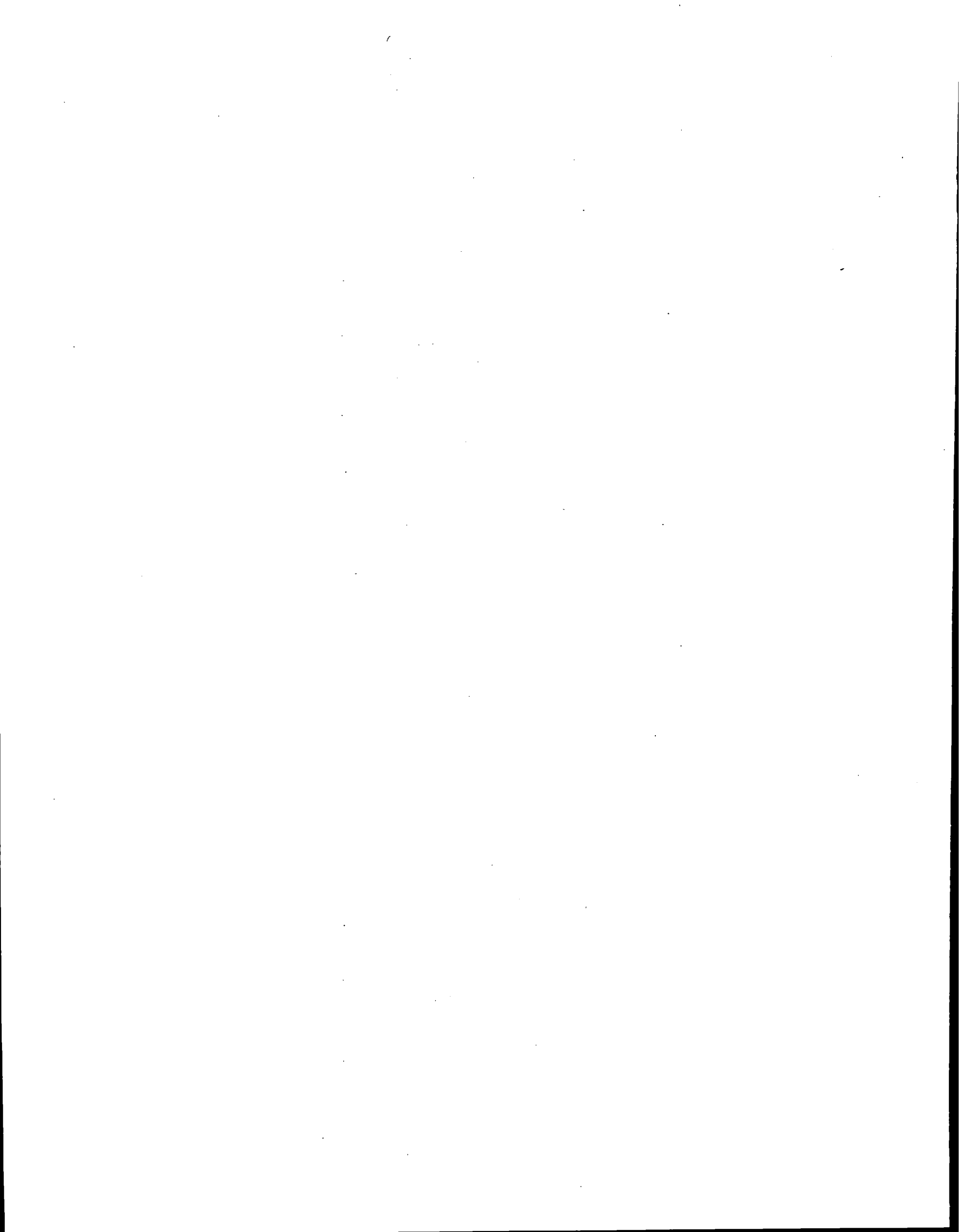
moyenne du monde entier. Le sonar AN/SQS-505 (modèle de coque ou modèle à immersion variable) fut mis au point par le Centre de recherches navales et Westinghouse et augmenta grandement la capacité de la flotte; il est toujours en service.

Deux navires de recherche spécialisés (les NAFC *Endeavour* et *Quest*), furent construits, renouvelant partiellement la flotte de recherche.

Le 16 juillet 1969, le NCSM *Bras d'Or* (FHE-400) bat un record de vitesse (61 nœuds) pour un navire de haute mer.



Photo MDN



1968–89 : De l'incertitude à la maturité



Peter T. Haydon

Le Gouvernement estime qu'il est maintenant nécessaire de donner une nouvelle orientation aux Forces maritimes du Canada, tout en ayant comme objectif à long terme de former un système de défense doté d'un potentiel d'utilisations d'ordre général qui soit plus adaptable.

— LA DÉFENSE DANS LES ANNÉES 70

À l'époque, personne ne pensait qu'il faudrait 20 ans pour mettre en œuvre la nouvelle politique, mais ce fut le cas. En juin 1968, Pierre Elliott Trudeau devint le 15^e premier ministre du Canada, porté par une vague d'enthousiasme public qui qualifiait son accession au pouvoir de début d'une nouvelle ère. La nécessité de « faire les choses différemment » était un thème fréquent de ses premiers discours, et les Canadiens semblaient le suivre. Cependant, la Marine canadienne (officiellement devenue le Commandement maritime, ou COMAR), était moins enthousiasmée par certains aspects de la nouvelle direction, particulièrement celle que donnait Trudeau dans son discours d'avril 1969 sur la politique de défense et la politique étrangère (ci-dessus). En effet, ce discours semblait marquer le début d'une nouvelle ère du service en mer qui s'attaquait aux racines transatlantiques profondes de la Marine :



Richard Rudnicki, *Persian Gulf War*
— *Enroute*. On voit ici les NCSM
Athabaskan, *Terra Nova* et
Protecteur en formation; les
choses ont très peu changé
depuis 1975.

À l'heure actuelle, nous commençons à prendre conscience que notre pays ne se limite pas à un seul océan, qu'il n'est pas un pays atlantique ni même un pays bordé par deux océans, l'Atlantique et le Pacifique, mais bien un pays doté de trois océans. Nous commençons à nous rendre compte que le littoral du Pacifique est plus important, pour les Canadiens, que nous ne le concevions par le passé.¹

La Marine, qui se sentait politiquement vulnérable et qui venait d'être privée de son individualité par l'unification forcée, se méfiait à juste titre de toute suggestion de changement de direction. Les réformes de Hellyer au milieu des années 1960 l'avaient décimée, par des coupures de personnel et en ne remplaçant pas les destroyers et les frégates de la guerre, avec pour résultat que l'engagement naval du Canada vis-à-vis de l'OTAN avait diminué de moitié depuis 1963. La vision de Trudeau menaçait de perturber la zone de confort stratégique que donnait l'OTAN. Face à de nouvelles compressions budgétaires et sans perspective de nouveaux navires en dehors des quatre destroyers de la classe Iroquois et de deux nouveaux pétroliers ravitailleurs d'escadre, la Marine n'était pas très optimiste quant à son avenir. Et pour assombrir encore le tableau, on avait au Quartier général de la Défense nationale (QGDN) l'impression que la Marine avait été mise « au coin » pour s'être opposée



à certains concepts de l'unification, notamment la perte de son identité. Improprement nommés « la révolte des amiraux » par les médias, les actes indépendants d'une poignée d'officiers supérieurs furent erronément jugés comme symboliques de l'attitude de la Marine. On comprend donc que la Marine entraîna dans l'ère Trudeau avec une certaine appréhension; il lui faudrait 15 ans pour reprendre confiance en elle.

L'histoire de la Marine de 1968 à la fin de la guerre froide en 1989 est une suite de rebondissements politiques dans lesquels l'argent, ou plutôt le manque d'argent, joua un grand rôle. La technologie aussi joua un rôle, d'autant plus que la Marine essayait de se tenir à jour en matière de guerre anti-sous-marine à une époque de compressions budgétaires où les nouvelles technologies révolutionnaient la nature des opérations navales dans le monde entier. C'est une remarquable histoire de persévérance et de foi, particulièrement de foi dans le processus politique qui, tout le monde l'espérait, financerait un jour une modernisation bien nécessaire de la flotte. Il fallait du leadership pour maintenir cette foi et donner à la Marine l'espoir qu'il y avait vraiment de la lumière au bout du tunnel. Mais les politiciens ne donnèrent pas cette lumière immédiatement; ils étudièrent la politique de défense de long en large et en travers, à la recherche d'options moins coûteuses.

Une étude « maison » de la politique de défense, autant axée sur l'argent que sur la politique, commença au printemps 1968 et mit en lumière des divisions internes au sein du Cabinet. Même si beaucoup des discussions portaient sur l'alignement ou le non-alignement de la politique de défense et de la politique étrangère du Canada, le débat portait réellement sur le coût de l'OTAN, et on essayait de décider si le Canada devrait ou non rester membre de cette alliance militaire. Le ministère des Affaires étrangères était le champion de l'OTAN, pas seulement parce que le Canada avait contribué à la fondation de cet organisme, mais parce qu'il voyait la participation à l'Alliance comme une politique prudente de sécurité. C'est le point de vue qui l'emporta en fin de compte. En outre, on voyait la défense bilatérale du continent comme un besoin fondamental de la préservation de la souveraineté politique et territoriale.

Cette étude de la politique de défense continua malgré le ralentissement économique, et il devint de plus en plus urgent de réduire encore le budget de la défense. La décision du Cabinet de maintenir le budget de la défense à son niveau de 1968 (1,72 milliard de dollars) mit le MDN dans une situation impossible, car il n'y avait pas assez d'argent pour répondre aux engagements en cours. En septembre 1969, le ministre de la Défense nationale, Léo Cadieux, annonça ce qu'avait prévu le Ministère pour fonctionner dans le cadre de ce budget. Pour la Marine, ce n'était pas une surprise, car toutes les réductions avaient été négociées à l'avance. Le porte-avions *Bonaventure* devrait être retiré du service, ce que les amiraux acceptèrent de mauvais gré, mais ils se rendirent compte qu'il valait mieux abandonner cet ancien porte-avions, qui avait peu de valeur tactique pour l'OTAN, que de renoncer à un escadron de destroyers ASM dont l'OTAN avait grand besoin. Les quatre destroyers de la classe Iroquois seraient bâtis et les deux pétroliers ravitailleurs seraient terminés. Trois destroyers de la classe Restigouche seraient placés en réserve afin de libérer du personnel pour les nouveaux destroyers. Mais la Marine dut se battre pour que les coupures s'arrêtent là. En effet, toute autre réduction des forces aurait été perçue comme une abrogation des responsabilités de la Défense au sein de l'OTAN et dans le Pacifique,

abrogation susceptible de conduire les Américains à prendre en charge une partie de la sécurité dans ces eaux.

Après de longs débats politiques, le *Livre blanc sur la politique de défense* fut déposé en août 1971 et il donna enfin quelques renseignements sur l'avenir de la Marine opérationnelle (le Commandement maritime) : le patrouilleur maritime à long rayon d'action (PATMAR) Argus serait remplacé; il y aurait un modeste programme de modernisation de la flotte; la taille de la flotte était fixée à 24 destroyers (avec quelques-uns en réserve) et la flotte deviendrait « polyvalente » plutôt que spécialisée en guerre anti-sous-marine. Le Ministère et les amiraux s'étant mis d'accord, il restait à faire fonctionner ce modèle avec le maigre budget alloué et, même si l'avenir de la Marine semblait très sombre, les engagements de participation à l'OTAN et de défense du continent devaient être tenus. Il fallait donc que les navires restent opérationnels.

« Frères de l'âge spatial » — Vue rare de tous les bâtiments de la classe Iroquois en mer au milieu des années 1970.



MDN, EKS-9

Malgré la perte de son identité traditionnelle, la Marine se concentra rapidement sur les opérations plutôt que sur la politique, et cela pour deux raisons. La majorité des jeunes officiers de la flotte n'avait pas abandonné la Marine pendant la crise de l'unification — ils avaient trop investi dans leur carrière navale, avaient des responsabilités familiales et n'avaient pas suffisamment d'argent de côté pour envisager de changer de carrière. En outre, la Marine avait été décimée dans ses échelons supérieurs par les réductions forcées de personnel et par le départ à la retraite anticipée de ceux qui s'opposaient aux réformes de Hellyer, et il y avait maintenant des perspectives d'augmentation de solde et de meilleures chances de promotion pour tous les grades, ce qui améliorerait considérablement les conditions de service. En second lieu, le leadership dynamique du Vice-amiral J.C. « Scruffy » O'Brien, chef du Commandement maritime, incita tout le monde à se concentrer sur le travail à faire en mer. O'Brien ne mâchait pas ses mots, et son message était simple : « Trouvez-moi ces maudits sous-marins russes et laissez-moi m'occuper de la politique! » Avec sagesse, la Marine fit exactement ce qu'il disait.

Avec l'encouragement sans équivoque d'O'Brien, la Marine se jeta dans les opérations anti-sous-marines à une époque où la marine soviétique élargissait sa capacité et sa portée mondiale et où l'OTAN voulait faire preuve de compétence pour dissuader l'aventurisme soviétique. La contribution de la Marine canadienne consistait à faire participer le plus possible de navires aux exercices de l'OTAN et à maintenir un destroyer dans la toute nouvelle Force navale permanente de l'Atlantique (STANAVFORLANT). En même temps, les Américains demandaient une plus grande présence maritime et aérienne dans le littoral nord-américain, surtout dans le Pacifique, pour compenser les bâtiments américains envoyés en Asie du Sud-Est. En outre, Trudeau avait à cœur de faire respecter la souveraineté canadienne, surtout dans l'Arctique; des navires furent donc déployés dans le Grand Nord et visitèrent plus souvent les localités isolées des deux côtes.

Ayant donné la priorité aux opérations, la Marine réussit à maintenir sa réputation de force ASM de premier plan, malgré quelques difficultés techniques. Au début des années 1970, elle dut apprendre à fonctionner sans porte-avions, et elle y arriva, même si ce n'était pas facile. Les hélicoptères ASM Sea King embarqués sur les destroyers convertis de la classe Saint-Laurent offraient un soutien rapproché et distant et donnaient à la flotte une plus grande souplesse opérationnelle. L'arrivée, au début des années 1970, de deux nouveaux ravitailleurs, le *Protecteur* et le *Preserver*, et de quatre destroyers de classe Tribal améliorera grandement la situation. À la fin des années 1970, la flotte était devenue une série de groupes opérationnels ASM autonomes (encore appelés escadrons) qui pouvaient fonctionner pratiquement n'importe où dans le monde.

La Marine avait commencé à devenir très canadienne, plutôt qu'un clone de la R.N. L'uniforme vert de l'unification, source de ridicule au sein de l'OTAN où les autres marins portaient encore l'uniforme traditionnel noir ou bleu marine, était détesté par tous mais ne fit pas obstacle à la compétence professionnelle. La Marine retrouva un uniforme plus traditionnel au milieu des années 1980; cet uniforme était assez différent de l'uniforme britannique pour être facilement reconnaissable, et tous les marins le portèrent avec fierté. Si la Marine avait réussi à se transformer en une marine « nationale » indépendante et à éviter la politique potentiellement destructrice de l'identité, c'est grâce à l'héritage de Scruffy

O'Brien, héritage qui n'est pas suffisamment reconnu comme un des grands éléments transformateurs de la Marine. En effet sans lui, la Marine ne serait pas ce qu'elle est aujourd'hui et n'aurait certainement pas été en mesure de s'acquitter du rôle qui lui avait été confié dans les années qui suivirent la Guerre froide.

Lorsque O'Brien dit à la flotte d'aller à la poursuite « des maudits sous-marins russes », il disait tout simplement aux navires de se concentrer sur leur rôle principal. Et c'est ce qu'ils firent au sein de l'OTAN, c'est aussi ce qu'ils firent dans le cadre de la structure bilatérale de défense du continent et c'est aussi ce qu'ils firent dans les eaux canadiennes lorsqu'un sous-marin soviétique s'approchait un peu trop. En théorie, la Marine avait quatre fonctions principales :

- *assurer la surveillance des eaux canadiennes et avoisinantes et répondre aux menaces, en donnant la priorité aux activités des navires de guerre et des sous-marins étrangers, ce qui se faisait généralement en accord avec les forces américaines dans le cadre des plans de défense continentale canado-américains (CANUS);*
- *maintenir une présence visible dans les eaux canadiennes afin de dissuader toute activité criminelle ou hostile et de faire respecter la souveraineté territoriale;*
- *contribuer à la force de dissuasion de l'OTAN, dont la STANAVFORLANT aux opérations de contingence avant le déclenchement d'hostilités et aux plans de guerre; et*
- *appuyer la politique étrangère du Canada de diverses façons : escales dans des ports étrangers et participation aux opérations de maintien de la paix des Nations Unies.*

Ces tâches reposaient sur deux hypothèses. D'abord, que les navires désignés qui s'entraînaient en vue des missions complexes de l'OTAN puissent aussi effectuer des missions nationales et continentales. Ensuite, qu'à l'exception d'une attaque surprise, toute guerre à venir serait précédée d'une période de tension au cours de laquelle il serait essentiel de mener des opérations ASM dans les eaux nord-américaines tout en mettant en œuvre les plans de contingence de renforcement de l'Europe.

L'engagement du Canada envers le Commandement suprême allié de l'Atlantique (SACLANT) de l'OTAN s'élevait à 16 destroyers à différents stades de disponibilité opérationnelle (certains en disponibilité immédiate, d'autres à 15 jours de disponibilité et d'autres à 30 jours de disponibilité), trois sous-marins et différents aéronefs maritimes. Les trois ravitailleurs restaient sous contrôle canadien et quatre des destroyers restèrent sous contrôle national dans le Pacifique pour les opérations CANUS. Les missions de « guerre » de la Marine commençaient donc bien avant toute déclaration officielle d'état d'urgence ou de guerre, et cette réalité était contraire au concept initial de la planification « unifiée » de la guerre adoptée par le QGDN, où de nombreux officiers des autres armées semblaient incapables de comprendre les principes fondamentaux de la stratégie maritime de la guerre froide. Les officiers de marine supérieurs devaient souvent expliquer que les marines font la guerre différemment des autres armées puisqu'elles jouent au départ un rôle « habilitant » pour le travail des forces terrestres et aériennes. Ce manque de compréhension explique



en partie pourquoi la Marine était considérée comme un obstacle au concept de l'unification.

La flotte canadienne était répartie en escadrons de destroyers ASM mais, en raison de leur manque d'armes anti-aériennes, ces navires étaient généralement intégrés dans des formations multinationales plus grandes ou étaient associés à un destroyer lance-missiles de la marine américaine. Ils avaient pour rôle de protéger les navires marchands, particulièrement les navires de renforcement transatlantique, ce qui fixait les besoins d'entraînement selon une progression logique d'exercices individuels, d'équipe, de bord et de formation. Ces derniers faisaient partie d'une série d'exercices maritimes de l'OTAN qui se terminaient chaque année à un grand « jeu de guerre » comme *Ocean Safari*, *Teamwork*, ou *Northern Wedding*.

L'engagement envers la STANAVFORLANT était généralement rempli de façon permanente par un destroyer, mais d'autres navires participaient aux deux ou trois exercices de l'OTAN qui se déroulaient chaque année, et il y avait un grand exercice de flotte tous les deux ans. Les sous-marins participaient généralement à deux exercices de l'OTAN par an. Entre les carénages, les essais et les croisières d'endurance ainsi qu'au moins un exercice national et un exercice canado-américain (CANUS) par an, la flotte de l'Atlantique était à son niveau d'activité maximale. Sur la côte Ouest, la flotte participait aux exercices du plan bilatéral de défense du continent dans le cadre duquel le Canada était chargé de la guerre ASM dans le détroit de Juan de Fuca et dans une bonne partie du golfe d'Alaska. Les exercices se déroulaient pratiquement tous dans le cadre de la structure de défense canado-américaine, dont le très attendu exercice biennal RIMPAC. Pendant la guerre du Vietnam, la marine américaine eut recours à des réservistes pour effectuer ces exercices bilatéraux habituels, ce qui alourdit le fardeau des navires canadiens, mais ceux-ci s'acquittèrent de leur mission avec fierté et efficacité.

Attraper les « maudits sous-marins russes » d'O'Brien était plus facile à dire qu'à faire. En effet, ces sous-marins étaient furtifs, et la Marine devait sans cesse parfaire ses compétences de guerre ASM pour espérer les attraper. La marine soviétique était en pleine expansion et, grâce aux nouvelles technologies, elle commençait à rattraper son retard tactique sur l'OTAN. Au début des années 1970, en raison de la baisse de capacité de la flotte navale américaine attribuable à la guerre du Vietnam et d'une certaine cécité stratégique dans certaines capitales européennes, un point de vue troublant s'installa : que l'OTAN pourrait perdre le contrôle de l'Atlantique. Or, la grande leçon qu'avait donnée la Deuxième Guerre mondiale est qu'il n'est pas possible de renforcer ou de reprendre l'Europe sans contrôler l'Atlantique, mais cette leçon semblait avoir été temporairement oubliée. C'était très inquiétant, et l'OTAN prit donc une série de mesures, dont le remaniement des plans de circonstance et de guerre navale, et il adopta une nouvelle approche de développement de la force collective.



MDN, 5179-19

Bâtiments de la STANAVFORLANT en formation au large du rocher de Gibraltar, avec au centre le navire amiral, le destroyer *Iroquois*, en février 1979; à sa droite (sur son côté bâbord,) se trouve le destroyer britannique HMS *Sheffield* qui sera coulé trois ans plus tard dans la guerre des Malouines.



M/DN, HSC72-910

Un des « maudits sous-marins russes » de l'Amiral O'Brien, un SSBN de la classe Hotel, désemparé à la surface, au nord-est de Terre-Neuve, trouvé par un Argus de la force aérienne le 15 mars 1972.

flotte soviétique était donc l'interdiction des mers plutôt que leur contrôle »² Curieusement, il fallut à l'Occident beaucoup de temps pour comprendre la stratégie soviétique et pour se rendre compte que le contrôle de la mer de Norvège était la clé de tout le processus. Les initiatives de l'OTAN entraînèrent une certaine réorganisation pour la flotte canadienne dans les années 1980 et influencèrent aussi les programmes de modernisation et de remplacement des navires. Mais en attendant, la Marine devait se débrouiller avec la flotte qu'elle avait.

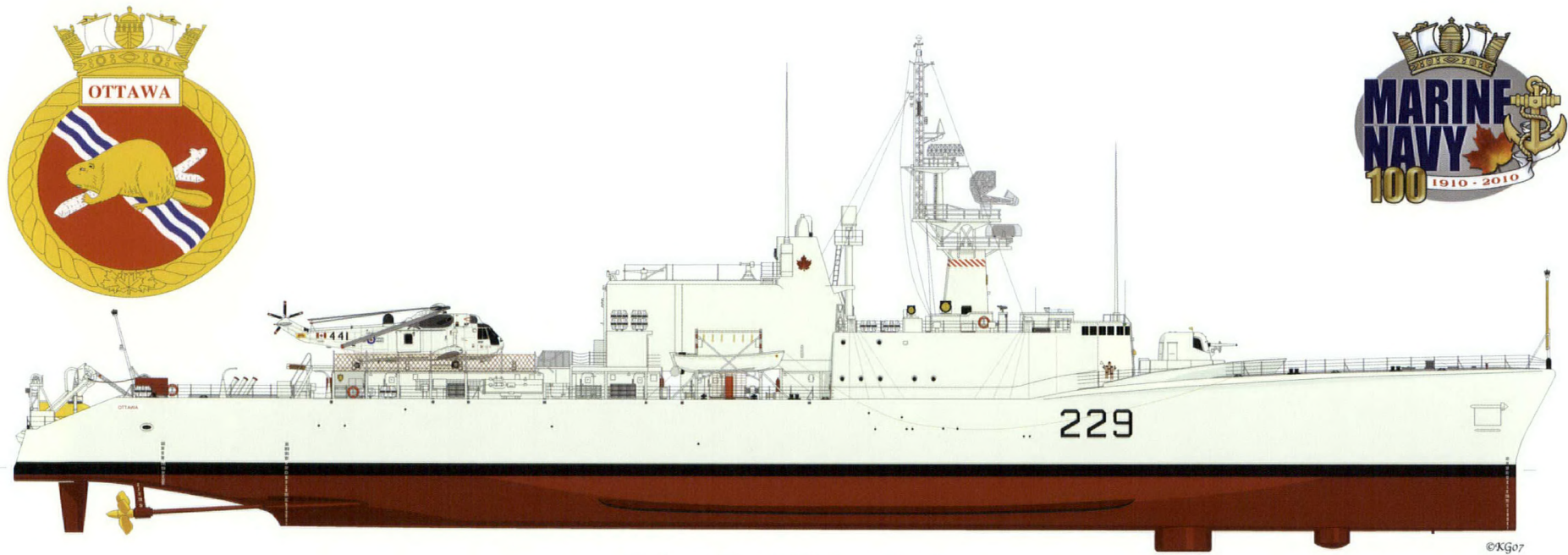
En 1968, la flotte canadienne était encore relativement moderne, mais elle arrivait à un stade où les nouvelles technologies, notamment celles dont était équipée la flotte soviétique, commençaient à rendre une modernisation urgente. La Marine canadienne était constamment aux prises avec ce problème à cause de la répugnance des politiciens à engager les fonds nécessaires à la modernisation de la flotte, particulièrement la construction de nouveaux navires, qui devenait de plus en plus coûteuse. Par conséquent, il fallait maintenir l'efficacité de la flotte existante par une série de programmes de modernisation. En 1962, les navires de la classe Saint-Laurent avaient été convertis en destroyers porte-hélicoptères, et toute une série de programmes de modernisation suivirent, par exemple le Programme de prolongation de la durée de vie des destroyers (DELEX) et le Programme de modernisation opérationnelle des sous-marins (SOUP). Les quatre nouveaux destroyers de la classe Iroquois semblaient vouloir rester d'actualité en mer, mais à eux seuls, ils ne suffisaient pas. Ils manquaient de systèmes de défense antiaérienne de zone pour protéger un groupe de navires, mais ils étaient équipés des derniers systèmes de détection ASM, de propulsion et de commandement et de contrôle. Bien qu'ils aient été conçus comme navires chef de file, ces destroyers furent



utilisés au début sans plan d'ensemble, tout comme les escorteurs pendant la Deuxième Guerre mondiale. Ce n'était pas la faute du Canada. En effet, dans les années 1970, l'OTAN n'avait pas encore suffisamment développé son concept des opérations pour répondre aux tactiques des avions et des sous-marins soviétiques et de leurs armes à longue portée. L'OTAN avait donc adopté une réponse ponctuelle à la menace soviétique, mais cela allait changer.

La perte du *Bonaventure* entraîna un problème technique et deux problèmes tactiques. L'absence de surveillance ASM à longue portée, qui était auparavant assurée par les CS2F Trackers, fut en partie compensée à court terme par l'utilisation de bouées acoustiques à basse fréquence (LOFAR) (Jezebel) et par l'installation d'équipements d'analyse AQA-5 sur les destroyers. Ces bouées étaient larguées par des Sea King, mais ces derniers n'étaient pas en mesure d'en relever les données. Les patrouilleurs maritimes (PATMAR) à long rayon d'action offraient un soutien éloigné dans les eaux nord-américaines, toujours à la suite de contacts établis par les hydrophones SOSUS, partagés par le Canada et les États-Unis. Les sonars passifs remorqués par les navires et les sous-marins étaient préférables, mais cette technologie en était encore à ses débuts dans les années 1970. Les destroyers s'acquittaient relativement bien de la coordination tactique, autre fonction importante du porte-avions, mais il y avait une pénurie de spécialistes chevronnés de la « direction », capables de démêler des situations complexes de tactique mer-air. L'évolution du concept du groupe opérationnel autonome, dirigé par état-major tactique plutôt qu'administratif, apporta une solution à ce problème dans les années 1980. Le soutien aux Sea King déployés s'avéra plus difficile. Les destroyers de la classe Saint-Laurent avaient une capacité de maintenance de première ligne, mais leur hangar était petit et les destroyers ne transportaient pas beaucoup de pièces de rechange. Les destroyers de classe Iroquois et les nouveaux ravitailleurs avaient de meilleures installations, mais ils manquaient de pièces de rechange et d'équipement d'essai. Du point de vue de la souplesse opérationnelle et du soutien technique, le porte-avions était irremplaçable, mais cette capacité était beaucoup trop coûteuse et politiquement inacceptable. Grâce à leur ingéniosité et à leur détermination, les Canadiens étaient en mesure de faire fonctionner la flotte avec relativement d'efficacité, mais on voyait bien qu'elle allait bientôt être complètement dépassée. Si le Canada voulait être à la hauteur de ses alliés de l'OTAN et des Soviétiques et rester un membre crédible de l'alliance navale, il lui fallait des navires modernes.

Le *Livre blanc* de 1971 recommandait une étude exhaustive des besoins de sécurité maritime à venir du Canada avant d'acquérir de nouveaux équipements. Cette étude commença en novembre 1971, et les résultats furent présentés au Cabinet en mai 1972; elle recommandait le remplacement du PATMAR Argus et la mise en route d'un nouveau programme de construction navale. Le remplacement de l'Argus se fit relativement vite, mais le programme de construction de navires fut soumis à une série de nouvelles études des options. La première étude, terminée à la fin janvier 1974, devait examiner quatre concepts : un navire de contrôle et de surveillance de 9 100 t pouvant embarquer neuf hélicoptères; un destroyer de 2 275 t, à la fois polyvalent et spécialisé en guerre ASM; une corvette ou frégate de 1 350 t, elle aussi polyvalente et spécialisée en guerre ASM, et un hydroptère de 360 t. Une étude complémentaire fut faite en février et mars 1974 et étudia la possibilité



Destroyer d'escorte / Destroyer Escort
Classe ST-LAURENT Class

Illustration par Karl Gagnon

N.C.S.M. OTTAWA (III)
1976

Lancé le 29 avril 1953. Construit par Canadian Vickers Ltd, Montréal.

10 novembre 1956 - 31 juillet 1992

Dimensions: 111,6 m x 12,8 m x 4 m
Déplacement: 2 263 tonnes Vitesse: 28 noeuds Équipage: 249
Armement: 1 x II - 76 mm; 1 Limbo; 2 x III - TLT de 533 mm; 1 hélicoptère.

0 5 10 m

H.M.C.S. OTTAWA (III)
1976

Launched 29 April 1953. Built by Canadian Vickers Ltd., Montreal.

10 November 1956 - 31 July 1992

Dimensions: 111.6 m x 12.8 m x 4 m
Displacement: 2,263 tons Speed: 28 knots Crew: 249
Armament: 1 x II - 76 mm; 1 Limbo; 2 x III - 533 mm TT; 1 helicopter.

d'une refonte des destroyers de la classe Mackenzie et aussi d'acquisition de quatre sous-marins de plus. Aucune de ces études ne fit de recommandations fermes; elles se contentèrent de faire des observations sur le degré de difficulté et le rapport qualité-prix des idées étudiées. Une troisième étude fut faite en août et septembre 1974 et examina trois options particulières tirées des études précédentes, à la demande des planificateurs. À ce stade, il était clair que seul un navire de 2 700 à 3 600 t répondrait aux besoins du Canada, et il devint évident aussi qu'une frégate de patrouille conçue et construite au Canada, ayant les caractéristiques et les capacités de la frégate américaine FFG-7, était la meilleure solution.

Le choix du modèle final et des chantiers de construction navale était bien entendu une décision politique, et ce ne fut pas la première fois qu'un chantier allait être choisi en fonction de la circonscription électorale dans laquelle il se trouvait. Pourtant, la décision politique prit plus longtemps que prévu, et ce retard eut de graves répercussions sur l'efficacité de la flotte. Il était dû en partie au processus bureaucratique alambiqué qui régit les programmes d'immobilisations, mais il faut savoir qu'au milieu des années 1970, le Canada était en pleine crise financière — les taux d'intérêt avaient atteint des niveaux vertigineux — et que toutes les grandes dépenses de l'État furent suspendues. La gestion du budget de la défense pendant cette période était un véritable cauchemar et donna lieu à toute une série d'études destinées à trouver le moyen d'honorer les engagements militaires dans les limites d'un budget fixe.

Au début de 1974, l'inflation avait plongé le pays dans une crise financière à laquelle le MDN n'échappa pas. En août 1974, le Ministre demanda conseil au Cabinet : les Forces armées n'avaient pas assez d'argent pour maintenir le niveau actuel d'activité, ce qui veut dire que la nouvelle politique de défense (publiée en 1971) n'était déjà plus d'actualité. En novembre, le Cabinet chargea un comité d'étude de la structure de la défense d'examiner toutes les options possibles pour remédier aux problèmes du MDN, notamment la possibilité de modifier les engagements du Canada envers l'OTAN, de revoir le NORAD et de réexaminer la participation du Canada à la guerre ASM stratégique. La réaction initiale du MDN fut de chercher des économies aux endroits habituels : personnel, opérations et maintenance et programmes d'immobilisations. Pour la Marine, cette rationalisation représentait une réduction d'un tiers des jours de mer, ce qui l'obligeait à réduire les campagnes d'instruction et les exercices réguliers. Les programmes de modernisation furent donc retardés et, dans certains cas, annulés. Au fur et à mesure que toutes ces réductions commencèrent à prendre effet, les planificateurs militaires supérieurs commencèrent à exprimer leur frustration face à ce qu'ils percevaient comme un problème systémique de sous-financement chronique à l'égard des tâches et des engagements donnés par le gouvernement. Le chef d'état-major de la Défense, le Général J. A. Dextraze, ne jeta pas l'éponge et déclara que si les Forces armées devaient fonctionner avec le financement irréaliste qui leur était alloué, certaines capacités, certaines installations et certains engagements devraient être abandonnés. Cela attira l'attention des politiciens, d'autant plus que certains pensaient que la question avait été résolue une fois pour toutes dans *le Livre blanc* de 1971. Une étude exhaustive en trois phases fut donc ordonnée. Le premier rapport, remis en février 1975, réexaminait les différentes tâches et attirait l'attention des politiciens sur les questions qui déterminaient la structure de la force et les infrastructures connexes. Trois des tâches essentielles du MDN concernaient la Marine : la souveraineté nationale, la sécurité du continent et le soutien du

renforcement de l'Europe. Cette étude eut un effet secondaire, celui de faire comprendre au Cabinet que la Marine avait un rôle différent de celui des autres armées et de gagner son appui.

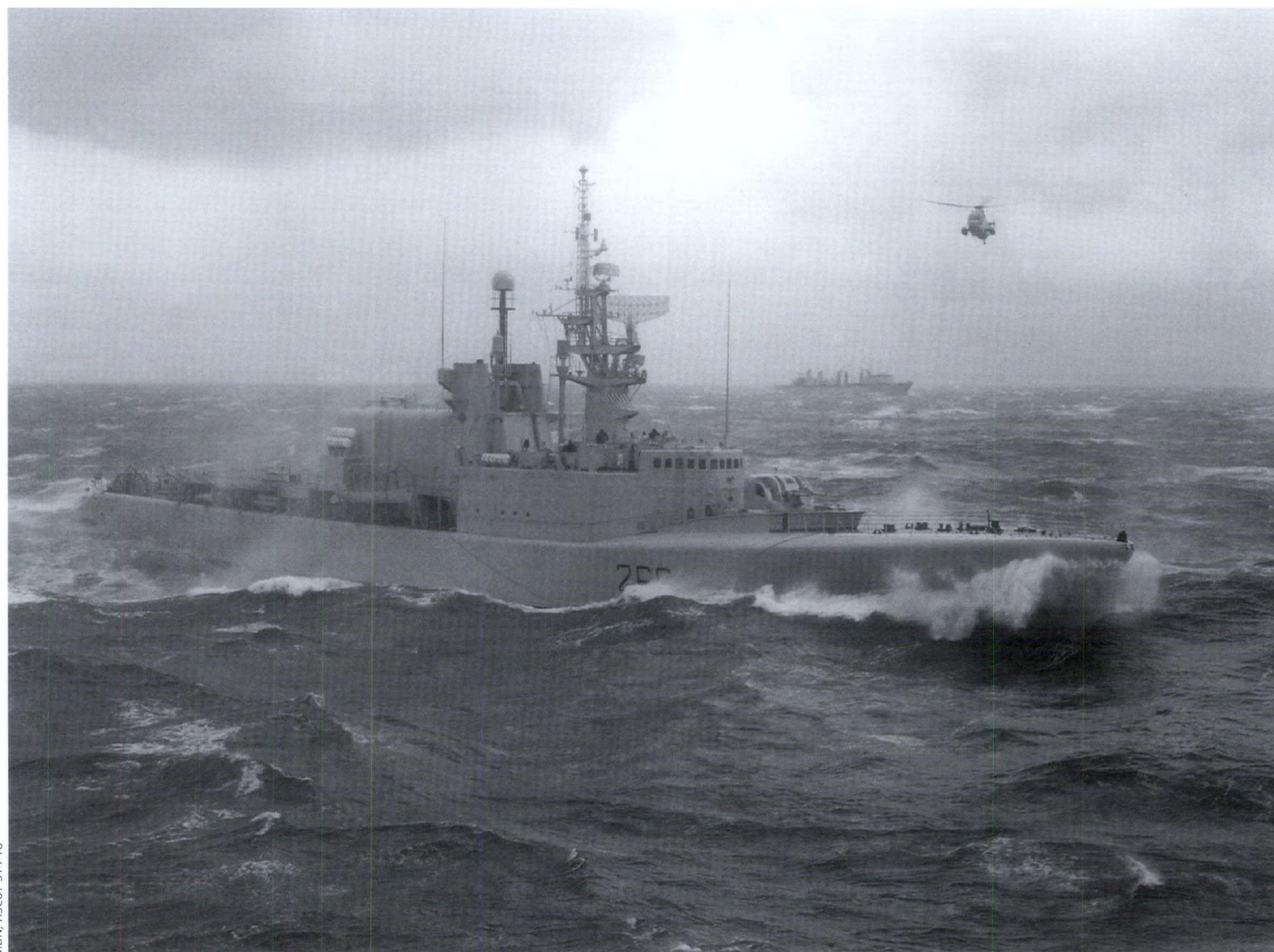
Le rapport sur la seconde phase — l'étude de la structure de la force — fut envoyé au Cabinet le 10 novembre 1975; il contenait une section sur les capacités de combat maritime qui persuada les politiciens qu'il fallait procéder immédiatement au remplacement des destroyers. Malheureusement, le programme de remplacement des navires se trouva coincé dans le processus d'étude de la structure de la défense, qui essayait de mettre en place un modèle chiffré de modernisation des forces. Le programme fut aussi retardé par des disputes politiques et par d'incessantes questions sur les besoins de base d'une flotte de brise-glaces et d'une capacité de surveillance océanique ainsi que par certaines préférences personnelles quant au type de navires à acquérir. L'idée d'une flotte d'État, unique et unifiée, commença à prendre forme. La Marine reçut donc l'ordre d'examiner les avantages possibles de navires qui pourraient aussi servir à la surveillance des pêches à long terme.

Finalement, en septembre 1977, le nouveau programme de construction de navires commença à avancer, car l'une des innombrables études avait conclu que les navires de guerre peuvent assurer tous les aspects de la protection de la souveraineté, comme ils le font actuellement au Canada, ce qui n'est pas le cas des bateaux patrouilleurs armés, qui ne peuvent pas assumer le rôle de défense collective. Pour naviguer dans les eaux canadiennes, il fallait donc un navire d'environ 2 700 t. À bien des égards, c'était la conclusion que la Marine attendait, et elle contribua à l'approbation du programme de construction navale par le Cabinet en décembre. Mais à cause des retards politiques et de la crise financière, rien n'avait été fait sur le plan de la modernisation et du remplacement des navires existants, et certaines des options à l'étude (la modernisation de la classe Mackenzie) n'étaient plus économiques. On en était arrivé au point où l'efficacité de combat de la flotte dépendait de l'acquisition de nouvelles frégates et jusqu'à l'arrivée de ces frégates, la disponibilité opérationnelle souffrirait.

Après deux ans de rédaction, un mémoire au Cabinet sur le remplacement des six derniers destroyers de la classe Saint-Laurent fut déposé le 3 novembre 1977. Dans une annexe très étoffée, les avantages de navires plus petits pour les tâches nationales avaient été minutieusement étudiés, comme l'avait demandé le Cabinet. Les conclusions de l'étude tenaient compte des engagements de défense du Canada sur son propre territoire, vis à vis de l'OTAN et vis à vis des États-Unis.

Les contraintes liées à la tenue en mer et à la vitesse nous empêchent d'utiliser de petits bateaux patrouilleurs en pleine mer pour bien protéger la souveraineté. Bien que des bâtiments patrouilleurs légèrement armés puissent s'acquitter des tâches liées à la protection de la souveraineté et à l'application de la réglementation en temps de paix, ils viendraient s'ajouter aux vingt-quatre navires au potentiel de combat nécessaires et ne représenteraient donc pas une option rentable.³

Le 22 décembre 1977, le Cabinet approuva la proposition d'une flotte de base de 24 navires de type destroyer. Il convint aussi qu'une frégate polyvalente d'environ 3 600 t répondrait mieux aux besoins du Canada en matière de sécurité maritime. Mais cette approbation ne



MDN, HSC81-914-18

portait que sur six navires, et l'état-major de la Marine dut donc se pencher sur le remplacement des 14 autres destroyers et du reste de la flotte le moment venu. Au cours des deux années suivantes, un programme de remplacement des navires (PRN) prit forme, selon un calendrier de planification très optimiste.

Image classique de la Guerre froide : le destroyer porte-hélicoptères *Nipigon* fend les vagues de l'Atlantique Nord en février 1981 avec, à l'arrière-plan, un hélicoptère Sea King et un des pétroliers-ravitailleurs.

Programme	Classes de navires à remplacer	Début de la planification	Contrat de définition du projet	Contrat de construction	Livraison
FCP/(PRN I)	Saint Laurent (6)	1976	1979–1980	1981–1982	1985–1986
PRN II	Restigouche (3) et Mackenzie (4)	1980	1983	1985	1989–1990
PRN III	Restigouche améliorée (4), Annapolis (2) et Saint Laurent (1)	1983	1986	1988	1992–1996
PCAS	Sous-marins Oberon (3)	1985	1988	1990	1995
NSO	Provider et Preserver (2)	1989	1992	1994	1998–2002
PRN IV	Iroquois (4)	1993	1996	1998	2002–2004

Bien que le gouvernement libéral ait déclaré en décembre 1977 qu'il avait l'intention de construire six frégates, le contrat de construction ne fut approuvé qu'en juin 1983. Le concept initial prévoyait que les navires seraient construits entre 1985 et 1990, mais la lenteur du processus bureaucratique retarda la construction, et le premier navire ne put pas être livré en 1985 comme prévu. Il faut dire que le projet commença très mal en raison de la fragilité de l'industrie canadienne de la construction navale et du fait qu'aucun navire destiné à la Marine n'avait été construit dans les 10 dernières années. Il y avait donc très peu de chantiers capables de construire des navires de guerre, et certains de ceux qui avaient cette capacité étaient en difficulté financière. En outre, la technologie navale avait subi une révolution au cours des 20 années précédentes et il y avait maintenant de nouveaux systèmes et de nouveaux armements, mais aussi de grands changements dans la façon dont les navires étaient construits. Mais il existait une base d'expérience, surtout dans les chantiers du Québec qui avaient construit les quatre destroyers de la classe Iroquois. Le programme de la frégate canadienne de patrouille donna donc aux chantiers l'occasion de se moderniser, mais cette modernisation ne fut pas facile à mettre en route. Toutes ces difficultés, et le coût total de l'entreprise, donnèrent naissance au mythe que le Canada aurait intérêt à acheter ses navires de guerre à l'étranger.

On s'en doute, le processus d'octroi du marché était complexe et extrêmement politique. En répartissant les travaux entre plusieurs chantiers afin de garder en vie le plus possible de chantiers, particulièrement au Québec, le gouvernement se mit « entre l'arbre et l'écorce », et la politique des grands projets d'État fut en conflit avec les objectifs commerciaux d'une industrie très compétitive. Le travail fut donc réparti afin de créer le plus possible de retombées économiques en région. Cela eut toutefois un effet quasi désastreux, car les chantiers du Québec durent travailler avec le chantier Saint John Shipbuilding (SJSJ) qui, au début, n'avait pas le savoir-faire nécessaire pour gérer le programme dans son ensemble. Un peu plus tard, les chantiers du Québec se regroupèrent, ce qui arrangea la situation, mais la discorde s'était installée entre les acteurs principaux, SJSJ, l'entrepreneur principal, et Marine Industries Limited (MIL), sous-traitant pour trois des navires. Même l'entreprise qui avait obtenu le contrat de conception initial, Versatile Systems Engineering (VSEI), se trouva prise dans la réorganisation. Le programme était en retard avant même d'avoir commencé. SJSJ eut de la difficulté à mettre le programme en marche, mais elle arriva quand même à résoudre les problèmes avec l'aide d'un chantier naval américain, Bath Iron Works. Mais une foule d'obstacles se combinèrent pour ralentir un projet déjà complexe : l'effondrement économique du sous-traitant principal initial (Versatile), la rivalité des chantiers au sujet de la construction des frégates et d'autres possibilités de marché avec le gouvernement, dont le malheureux projet SSN, ainsi que la nécessité politique de partager la manne entre plusieurs régions. Dans un tel contexte, n'importe quel chantier canadien aurait probablement été dans l'impossibilité de démarrer les travaux à temps.

Encouragée par la possibilité d'obtenir le contrat de construction des six autres frégates, et ayant repris le dessus, SJSJ voulait bien entendu remettre le programme sur les rails. Lorsque la deuxième partie du contrat lui fut octroyée en décembre 1987, sans obligation de sous-traitance, SJSJ put s'attaquer aux problèmes de construction, mais le conflit entre les deux chantiers devait d'abord être résolu. L'affaire fut finalement portée devant les tribunaux



et malgré cela, le travail continua dans les deux chantiers. Le programme prenant de plus en plus de retard, SJSJ prit l'entière responsabilité de la conception, de la construction et de l'assemblage des coques des frégates et fut finalement en mesure de livrer les 12 frégates à temps. Trois coques furent construites chez MIL et neuf chez SJSJ; Paramax supervisa l'intégration des systèmes. Malheureusement le démarrage difficile de ce programme, puis le conflit entre les chantiers refroidit l'enthousiasme du public pour les nouveaux navires alors qu'en réalité, ce programme aurait dû être perçu universellement comme un chef-d'œuvre de conception et d'innovation canadiennes. Les navires ne seraient mis en service qu'au début des années 1990 mais entre-temps, le Canada devait s'acquitter de ses engagements envers l'OTAN à l'aide de ses anciens navires.

Au début des années 1980, le rôle de la Marine avait évolué. Il consistait désormais en une série de tâches à effectuer « au pays » et « au loin », fortement inter-reliées et bien définies, encore centrées sur l'OTAN, mais reconnaissant l'importance nouvelle du Pacifique qu'avait prévue Trudeau. Les opérations de la flotte étaient en grande partie déterminées par le besoin d'exercice en vue des trois tâches principales :

- Fournir continuellement un destroyer à la force navale permanente de l'Atlantique et fournir un commodore pour exercer le commandement de la STANAVFORLANT, à tour de rôle avec les autres marines de l'Alliance, soit environ tous les cinq ans.
- Fournir trois ou quatre destroyers et un navire de soutien logistique à la famille des plans de la force maritime de circonstances de l'Atlantique du SACLANT, c'est-à-dire mener des opérations de dissuasion, protéger la navigation de renforcement, soutenir les opérations amphibies, surveiller les unités navales soviétiques.
- Effectuer des opérations de guerre ASM dans les eaux nord-américaines avec les forces navales américaines afin de rechercher les sous-marins lance-missiles balistiques et autres sous-marins soviétiques déployés dans ses eaux avant une manœuvre politique agressive; en cela, la réponse navale à la crise des missiles de Cuba de 1962 restait un scénario tout à fait plausible.

La Marine avait un autre rôle : celui de protéger le groupe-brigade canadien transportable par air et par mer (CTAM), mais c'était là un rôle très controversé à l'OTAN, et il fut retiré de la liste à la fin des années 1980. Ces rôles n'étaient pas très différents de ceux qu'avait la Marine 10 ans plus tôt, mais ils lui donnaient une fonction opérationnelle plus précise qui facilitait beaucoup la planification et l'établissement du calendrier des exercices.



Navires canadiens et alliés au quai de la Place Canada, dans le port de Vancouver, pour la revue navale du 75^e anniversaire de la Marine, le 23 août 1985.

En 1979, le SACLANT entreprit une étude destinée à élaborer un nouveau concept d'opérations maritimes (CONMAROPS). Ce concept établirait le lien entre la très symbolique Force navale permanente, la famille des plans de force de circonstance maritime, qui devraient être activés aux premiers stades d'une crise, et la guerre elle-même. Un des objectifs de l'étude était une meilleure intégration des forces nationales en un concept multinational. C'était difficile, car la famille navale de l'OTAN avait tendance à être une communauté de communautés plutôt qu'une communauté animée d'un objectif unique. Le cadre de ce nouveau concept avait été influencé par de récentes études faites par les Américains, particulièrement *Sea War 85*. Le CONMAROPS devint donc le moyen d'intégrer les marines de l'OTAN en une force unique et efficace.

En 1984, le commandant du SACLANT, l'Amiral Wesley MacDonald, vint à Ottawa et informa les parlementaires canadiens des nouveaux concepts navals de l'OTAN applicables à la défense aérienne de zone et leur expliqua que le Canada devait adopter le système du groupe opérationnel. Pour certains, c'était une tentative scandaleuse par un Américain d'influencer la politique canadienne. En réalité, il était tout à fait normal qu'un commandant suprême de l'OTAN, quelle que soit sa nationalité, informe les politiciens d'un pays membre de l'Alliance des rôles que joueraient ses forces en temps de guerre. Et d'ailleurs, ce nouveau concept avait été en grande partie élaboré par des officiers canadiens qui travaillaient à l'état-major du SACLANT. Le concept lui-même était très complexe et prévoyait divers navires formés en groupe opérationnel doté de sa propre capacité de commandement et de contrôle, de sa propre défense aérienne de zone, de systèmes ultramodernes de guerre ASM, de soutien aérien intégré (hélicoptères embarqués) et de son propre soutien logistique en mer. L'OTAN avait adopté le modèle du groupe opérationnel néerlandais, et c'est sur ce modèle que fut construit le modèle canadien, à quelques variantes près. La première était le secteur occidental de l'Atlantique (WESTLANT) qui avait moins besoin de défense aérienne que le secteur oriental (EASTLANT). Pour le Canada, cela voulait dire qu'il était temps d'arrêter de tergiverser et de passer à l'action.

Et d'ailleurs, peu après le briefing du SACLANT, le ministre de la Défense nationale présenta le budget 1984–1985 de la défense au Parlement, accompagné d'une déclaration pertinente sur la structure de la force : « Nous élaborons la structure de la force maritime selon le concept opérationnel des groupes opérationnels nationaux autonomes et équilibrés, équipés chacun des différents véhicules nécessaires aux tâches données ». Les objectifs de l'OTAN pour 1987–1992 prévoyaient trois groupes opérationnels canadiens à partir de 1987 et un quatrième à partir de 1992. Il appartenait à la Marine de produire cette capacité, au départ avec les navires qu'elle avait, mais en comptant sur les frégates pour le long terme.

Ce nouveau modèle canadien — groupes opérationnels autonomes aux capacités de combat équilibrées — allait bouleverser la façon dont les navires étaient affectés aux missions et aux exercices. Le nouveau groupe opérationnel — un destroyer Iroquois modernisé, deux à quatre frégates et un ravitailleur — ne serait opérationnel qu'au milieu des années 1990 au plus tôt, mais la Marine commença à faire des remaniements une dizaine d'années à l'avance. Outre la modernisation des équipements, elle commença à planifier la réorganisation de la structure de la flotte et donc à abandonner l'ancien concept de l'escadron basé sur le type d'équipement. En juillet 1986, elle annonça l'établissement d'un groupe



©XGo4

Illustration par Karl Gagnon

Contre-torpilleur / Destroyer
Classe IROQUOIS Class

N.C.S.M. HURON (II)
1977

Lancé le 09 avril 1971. Construit par Marine Industries Ltd., Sorel.

16 décembre 1972 - 30 mars 2005

Dimensions: 129,8 m x 15,2 m x 6,6 m
Déplacement: 4 200 tonnes Vitesse: 29 noeuds Équipage: 245
Armement: 1 x I - 127 mm; missiles Sea Sparrow; torpilles;
1 Limbo; 2 hélicoptères.



H.M.C.S. HURON (II)
1977

Launched 09 April 1971. Built by Marine Industries Ltd., Sorel.

16 December 1972 - 30 March 2005

Dimensions: 129.8 m x 15.2 m x 6.6 m
Displacement: 4,200 tons Speed: 29 knots Crew: 245
Armament: 1 x I - 127 mm; Sea Sparrow missiles; torpedoes;
1 Limbo; 2 helicopters.

opérationnel sur chaque côte et d'un groupe de soutien parallèle pour les grands carénages, les essais et les croisières d'endurance nécessaires pour préparer les navires à fonctionner en groupe opérationnel. Un an plus tard, le NCSM *Huron* partit pour la côte Ouest en échange du *Gatineau*, et une installation de soutien des hélicoptères fut établie sur la côte du Pacifique. L'*Annapolis* et le *Terra Nova* changèrent eux aussi de côte à la fin de 1989.

La Marine s'employa à réduire de façon systématique l'écart entre la flotte vieillissante des années 1970 et le groupe opérationnel FCP/Iroquois. Dans le cadre du programme DELEX (prolongation de la vie des destroyers), les destroyers à vapeur furent équipés de nouveaux radars et sonars et de nouveaux systèmes électroniques de combat et de communication. Mais surtout, ils furent équipés du système de réception-affichage des données (SARAD). Cette modernisation permit aux navires d'être intégrés dans les formations de l'OTAN et de s'acquitter de missions de guerre ASM, malgré leur trop grande vulnérabilité en cas d'attaque aérienne. Mais surtout, ce programme redonna confiance en la capacité de recherche et d'interception de l'équipe hélicoptère-destroyer de guerre ASM. Les sonars remorqués étaient encore à l'essai, mais ils deviendraient opérationnels avant longtemps. Le programme de modernisation opérationnelle des sous-marins (SOUP) équipa les vieux *Oberon* de nouveaux sonars, périscopes, systèmes de communication et de conduite du tir ainsi que de tubes lance-torpilles Mk 48. Les trois sous-marins redevinrent opérationnels et purent être affectés par l'OTAN à la surveillance des détroits GIUK. Toutes ces mesures étaient en fait très nécessaires pour apaiser le SACLANT et le convaincre que la Marine canadienne n'allait pas manquer à ses engagements de défense collective faute de navires et de sous-marins capables.

Mais il restait encore du travail. Par exemple, les destroyers de la classe Iroquois devaient être modernisés afin de pouvoir prendre le rôle de navire de commandement du groupe opérationnel et d'avoir une capacité de défense aérienne de zone. Les ravitailleurs vieillissaient et devaient être remplacés, surtout le *Provider*, et les *Sea King* avaient aussi besoin d'être remplacés. Les nouvelles frégates étaient des bâtiments polyvalents, mais elles devaient encore faire leurs preuves sur le plan opérationnel. Dans l'ensemble, c'était un très bon plan, qui donnerait au Canada une marine moderne, polyvalente et capable de combattre.

Cependant, quelques obstacles politiques surgirent. Le gouvernement Trudeau avait été défait en juin 1984 par les Conservateurs de Brian Mulroney, qui promettaient encore une autre étude de la défense. La Marine ne voyait pas l'utilité d'une autre étude, car il aurait suffi d'augmenter les dépenses en immobilisations pour résoudre la plupart des problèmes immédiats, mais le nouveau gouvernement décida de compliquer un peu les choses. Pendant qu'il prenait son temps à rédiger le *Livre blanc* — à toutes fins pratiques, un exercice de relations publiques — deux grandes questions dominaient les discussions : la souveraineté et les sous-marins. Dans le premier cas, le débat fut déclenché par le voyage dans l'Arctique du brise-glace de la Garde côtière américaine *Polar Sea* à l'été de 1995, et dans le dernier, par la suggestion que les sous-marins *Oberon* devaient être remplacés par des sous-marins à propulsion nucléaire dotés d'une plus grande autonomie.

Le *livre blanc* de 1987 relia les deux enjeux et proposa que le Canada acquière une flotte de 10 à 12 sous-marins à propulsion nucléaire pour faire respecter la souveraineté du Canada, particulièrement dans l'Arctique. Mais c'était beaucoup plus facile à dire qu'à faire.



Courtoisie du Mike Stevens

Il y eut tout d'abord l'énorme problème que posait la construction de ces sous-marins. Fallait-il les construire au Canada ou les acheter à l'étranger? La Grande-Bretagne et la France firent des propositions de transfert de la technologie nécessaire. Bien entendu, des consortiums Canada-Europe se formèrent. Mais il y eut opposition de toutes parts. Les Américains ne voyaient pas l'utilité d'une telle capacité et se montrèrent prêts à régler la question politique du droit de passage dans le passage du Nord-Ouest. Il y avait aussi énormément d'opposition politique et publique à l'achat de sous-marins à propulsion nucléaire. Beaucoup de gens, omettant de faire la différence entre la propulsion nucléaire et les armes nucléaires, pensaient que le Canada faisait une grave erreur et s'engageait dans la voie nucléaire. La Marine accepta la proposition et renonça naïvement à huit frégates pour obtenir à long terme 10 à 12 sous-marins à propulsion nucléaire.

Du point de vue stratégique et tactique, le concept était valable, mais le coût du programme ne fut jamais vraiment évalué avec exactitude, notamment le coût de mise en

Malgré leur obsolescence pour les opérations, les destroyers de classe Mackenzie furent utilisés pour l'instruction du personnel de la côte Ouest et furent déployées à bien des endroits; on en voit ici un dans la baie Glacier, en Alaska.

place de l'infrastructure nécessaire. Le programme fut donc annulé dans le budget d'avril 1989, ce qui permit au gouvernement, à un coût financier modeste, d'éviter une confrontation politique potentiellement destructrice. Cette décision eut cependant des effets catastrophiques sur la Marine. Non seulement elle avait perdu huit frégates, mais elle allait devoir passer beaucoup de temps à trouver des sous-marins conventionnels de remplacement. Elle avait aussi vu s'envoler la possibilité de déployer trois groupes opérationnels autonomes, et bien entendu le quatrième. La Marine devrait donc se contenter d'être une flotte à deux groupes opérationnels, avec la possibilité d'un troisième en cas de mobilisation face à une crise majeure.

La chute du mur de Berlin, le 9 novembre 1989, mit symboliquement fin à 40 années de guerre froide. Les « maudits sous-marins russes » d'O'Brien ne menaçaient plus la sécurité de l'Amérique du Nord et de l'Europe. Presque par coïncidence, la Marine canadienne avait aussi pratiquement terminé sa transition de force spécialisée en guerre ASM, qui aurait été assignée à l'OTAN un navire à la fois, au concept du groupe opérationnel affecté à des tâches spécifiques. La vingtaine d'années comprise entre 1968 — période où la politique menaçait de démanteler la Marine — et novembre 1989 — aube d'une nouvelle ère d'incertitude internationale — fut une période au cours de laquelle la Marine canadienne évolua et se transforma en une véritable entité nationale. Sachant que pendant ces 20 années, les dirigeants politiques s'opposèrent presque continuellement à la modernisation de la Marine, cette transformation est vraiment remarquable. Si O'Brien n'avait pas encouragé la flotte à « [trouver] ces maudits sous-marins russes et [à le laisser s'occuper] de la politique! », ce processus d'évolution aurait été beaucoup plus difficile.

Notes

1. P.E. Trudeau, « Notre politique de défense et notre politique étrangère », *Déclarations et discours*, 12 avril 1969 (69/8), 2–3.
2. Marshall Lee Miller, "Soviet Military Development," *Armed Forces Journal International* (avril 1987), 36.
3. Mémoire au Cabinet, *Besoins en matière de navires-de surface*, 3 novembre 1977 (BCP).



Recherche et développement maritimes : 1968–89

Harold Merklinger

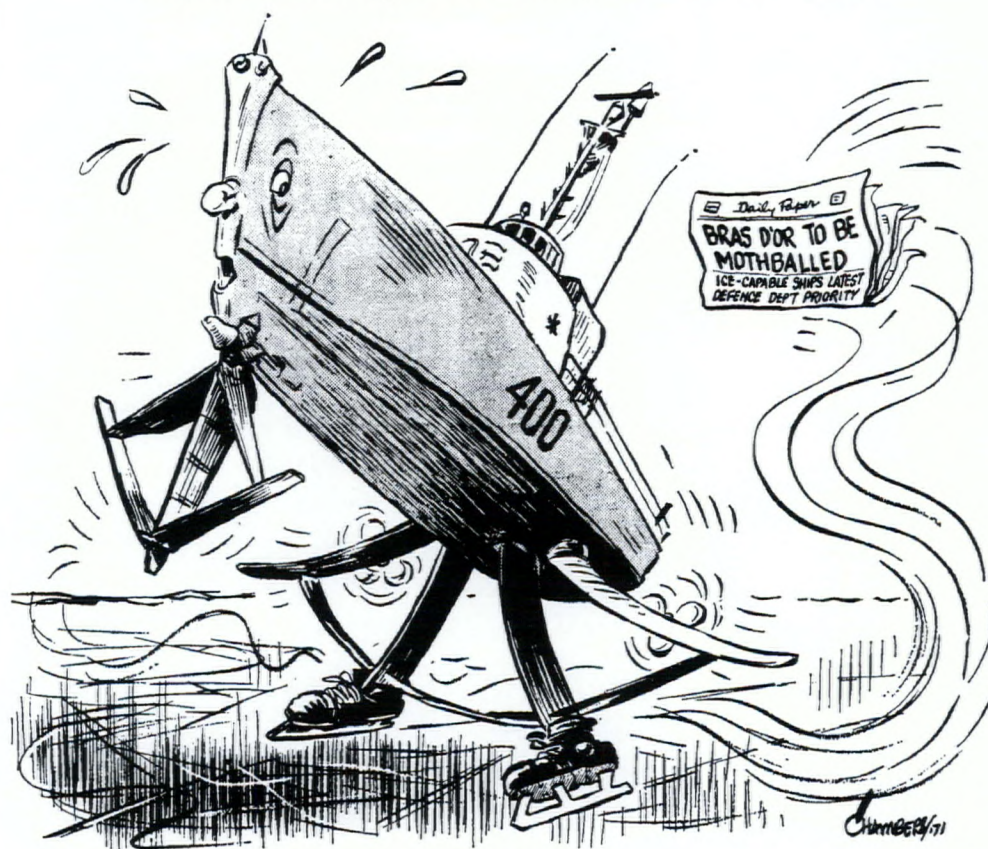
L'intégration du ministère de la Défense s'accompagna d'une rationalisation de la gestion de la recherche et du développement militaires. En 1974, les laboratoires de l'ancien Conseil de recherche pour la défense furent regroupés sous la direction du tout nouveau chef — Recherche et développement (CR Dév), qui relevait du sous-ministre délégué (Matériel), et un comité d'examen des programmes de R et D fut mis en place pour conseiller le CR Dév sur les priorités et les niveaux de financement. Cette rationalisation avait pour but de voir à ce que la recherche réponde aux impératifs des FC et que la transition de la recherche à la sélection des équipements, puis au développement et au soutien en service se fasse facilement.

La réduction des dépenses freina la mise en œuvre des projets de recherche passés. Le développement de l'hydroptère FHE-400 par exemple, qui était une réussite technique — ce bâtiment répondait à toutes les spécifications ou les dépassait — fut jugé inabordable et fut annulé. Les travaux de recherche en hydrodynamique furent redirigés vers les navires conventionnels (structures, stabilité hydrodynamique, conception d'hélices, réduction des bruits, etc.) ainsi que vers des concepts nouveaux, comme le catamaran semi-submersible (SWATH). Le programme de recherche sur l'hydroptère avait néanmoins apporté à la Marine la propulsion aux turbines à gaz ainsi que les systèmes numériques modernes de commandement, de gestion tactique des données et de communication, et ces technologies furent raffinées pour les DDH-280 de la classe Iroquois. Dans le cas de la gestion des données, ces nouvelles technologies furent installées, avec les modifications voulues, sur des navires de classes antérieures, par exemple le système automatique de réception-affichage des données (SARAD). Pendant cette période, les ingénieurs maritimes du MDN atteignirent le sommet de leur capacité de conception et de développement de systèmes complets pour navires de guerre, comme le prouve la classe Iroquois.

Au milieu des années 1970, le Canada apprit que les Britanniques et les Américains étaient arrivés à produire un équipement de détection sous-marine acoustique passive pour les navires de guerre. On avait déjà essayé les réseaux remorqués (longue série d'hydrophones reliés entre eux) pendant la Première Guerre mondiale, et ils avaient plus tard été adoptés par les entreprises d'exploration minérale pour la

recherche de ressources dans le fond marin. Les anciens Centres de recherche navale de l'Atlantique et du Pacifique, renommés R et D pour la défense Canada — Atlantique (RDDC Atlantique) et Centre de recherche pour la défense (Pacifique) (CRDP), étudièrent ces systèmes dans le milieu naval dans le cadre d'exercices navals sur les deux côtes. Le Système expérimental de surveillance pour réseaux remorqués (ETASS) était une adaptation de réseaux commerciaux (moitié de la longueur du réseau de la marine américaine) qui fut mis au banc d'essai sur le NCSM *Fraser* avec d'excellents résultats. Le projet CANTASS (Système sonar à réseau remorqué canadien) fut mis en place à la suite de ce projet. En combinant le système de traitement et d'affichage de conception canadienne (partie « au sec ») et le réseau remorqué AN/SQR-19 de la marine américaine (partie immergée), les chercheurs produisirent un système de pointe pour la FPC. Cette étude permit aussi d'obtenir un réseau remorqué pour les sous-marins canadiens de classe Oberon et une possibilité de remplacement de

"I may not be so 'ice-capable' — but, heck, I'm not too old to learn."



Halifax Chronicle-Herald

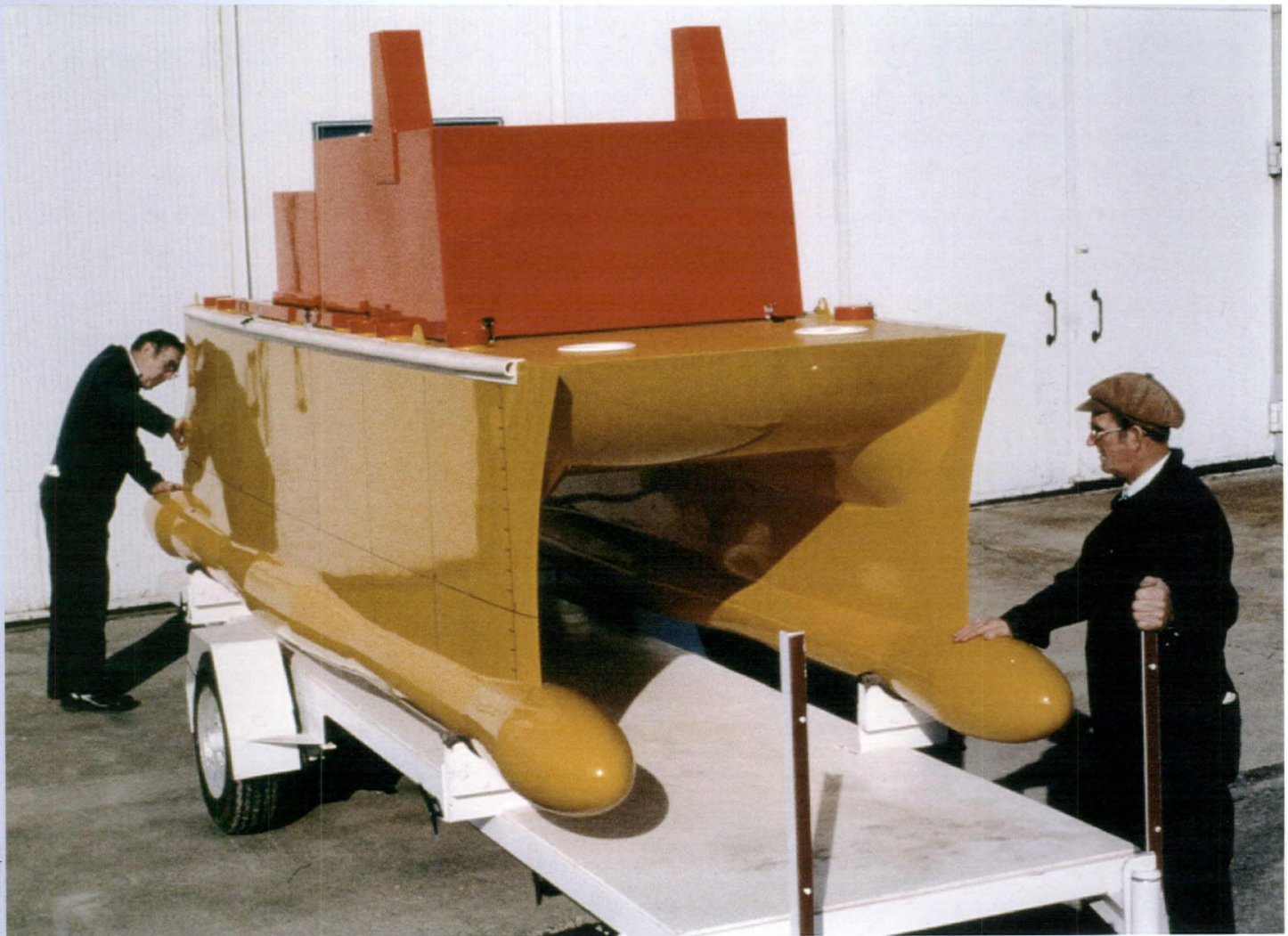
L'effondrement du programme de recherche sur l'hydroptère fut erronément attribué à la priorité désormais accordée à l'Arctique.



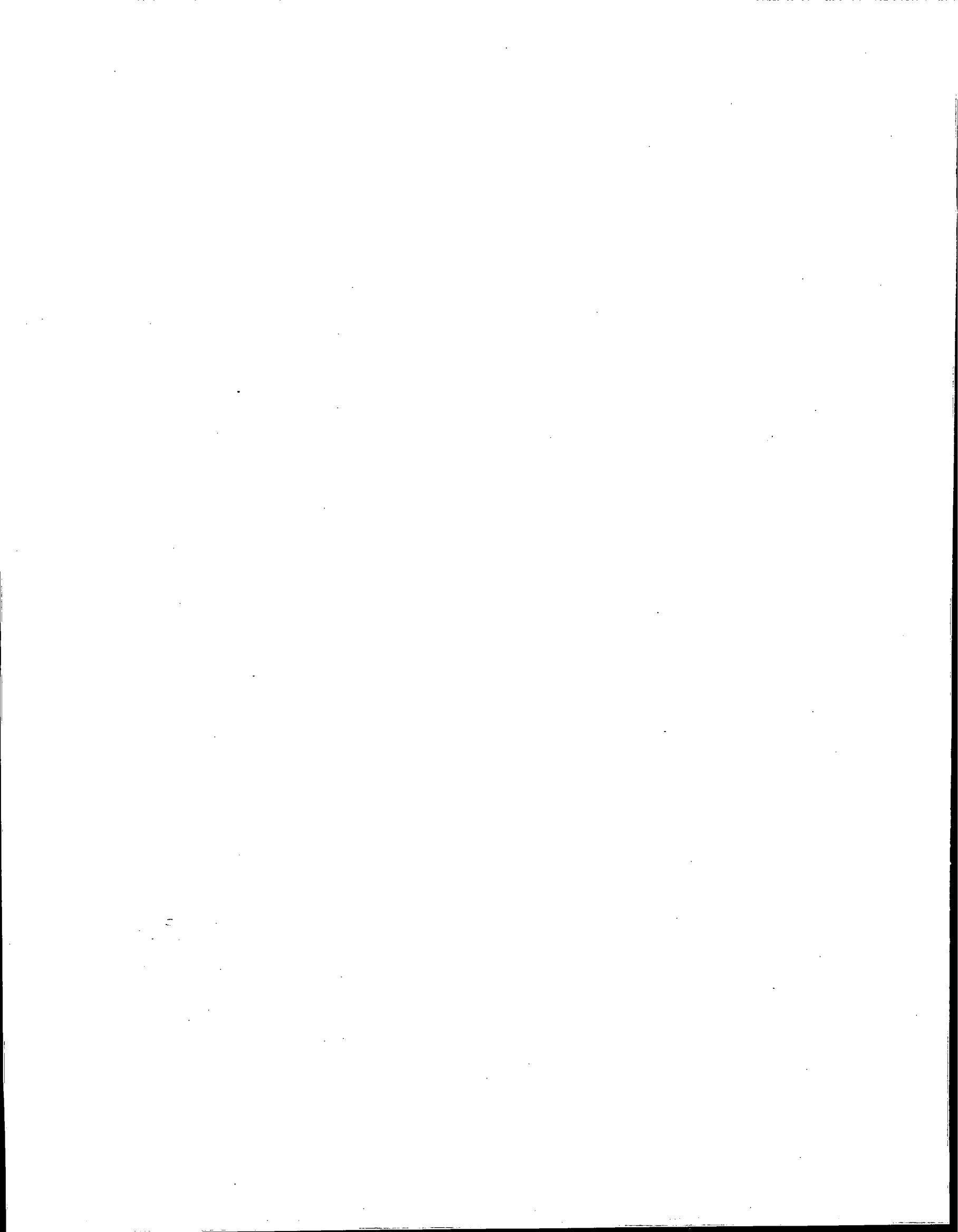
l'AN/SQR-19. Le matériel de traitement des signaux développé pour le CANTASS fut aussi appliqué aux sonars actifs et permit de produire le sonar de coque actif AN/SQS-510, qui fut ultérieurement installé sur les navires de guerre canadiens, belges et portugais.

Il y eut aussi toutes sortes d'autres projets de R et D destinés à répondre à une foule de besoins, dont la surveillance dans l'Arctique, la lutte contre les mines, le contrôle des signatures infrarouges et radar des navires, les systèmes de communication par satellite et les systèmes pour hélicoptères ASM. Les scientifiques prirent aussi part à des études canadiennes et à des études de l'OTAN sur la composition des flottes à l'avenir. Vers la fin de cette période, des études furent entreprises pour faciliter la sélection d'un sous-marin nucléaire pour le Canada.

Après la mise en gardiennage du *Bras d'Or*, le programme d'hydrodynamique du Centre de recherche pour la défense Atlantique s'élargit et s'intéressa aux coques de formes conventionnelles, comme le modèle réduit radiocommandé de ce catamaran semisubmersible (SWATH); concept proposé par Frederick G. Creed en 1938.



RDDC Atlantique



L'ère de la transformation : De 1990 à nos jours



Richard H. Gimblett

Sur le pont du NCSM Halifax, nous pouvons voir le passé, le présent et l'avenir de la Marine canadienne. Ces frégates ont été commandées à l'époque de la Guerre froide, et leur raison d'être a été mise en doute lors de l'effondrement de l'Union soviétique; or, la situation a changé et le monde a changé, mais le besoin d'une marine forte, moderne et adaptable est demeuré.

Au cours de la dernière décennie et demie, ces frégates ont navigué sur toutes les mers pour remplir toutes les missions imaginables. Et comme les chevaux de trait qu'elles sont, elles ont rarement reçu la reconnaissance qu'elles méritent.

— PREMIER MINISTRE STEPHEN HARPER,
HALIFAX (NOUVELLE-ÉCOSSE), LE 5 JUILLET 2007¹

En 1990, la chute du mur de Berlin ne semblait pas avoir été un événement monumental pour la Marine canadienne et, pendant l'été, le groupe opérationnel de la côte Est se préparait à participer, comme tous les automnes, à l'exercice annuel de l'OTAN dans les eaux de l'Europe du Nord. Et pourtant, malgré cette nonchalance apparente, l'effondrement de l'Union soviétique — l'adversaire nominal de la guerre froide — préoccupait beaucoup les dirigeants de la Marine. En effet, ce qui était la raison d'être de cette



MDN, SU2007-0281-02

John Horton, *Opération Apollo* :
une équipe d'arraisonnement
canadienne s'approche d'un
pétrolier marchand à la recherche
de matériel et d'activités
indiquant la présence de
terroristes à bord.

force depuis 40 ans venait de disparaître, au moment où la Marine se trouvait à son nadir de l'après-guerre. En butte aux sarcasmes des médias et qualifiée de « rouillée » et de « dépassée » par ceux-ci, la flotte canadienne n'avait guère changé depuis 1975.

Il était prévu que les bâtiments principaux de la flotte, les vénérables frégates à vapeur mises en service dans les années 1950, seraient retirées et progressivement remplacées par une nouvelle classe, les frégates de patrouille canadiennes (FPC). Or, comme les navires qu'elles étaient destinées à remplacer, les frégates de patrouille étaient conçues pour la guerre anti-sous-marin dans l'Atlantique Nord. Leur remplacement coïncidait aussi avec la mise hors service, pour leur refonte de mi-vie, des destroyers de la classe Iroquois (les DDH-280) qui avaient alors 20 ans. Ce programme de refonte, connu sous le nom de Projet de révision et de modernisation des navires de classe Tribal (TRUMP), et la perte des frégates voulaient dire que la capacité opérationnelle de la Marine allait être très nettement réduite pour les cinq prochaines années, et d'aucuns parlaient déjà de réduire l'ampleur des deux programmes comme « dividendes de la paix ».

Comme le reste du monde, le Canada fut brusquement réveillé de sa torpeur estivale par l'invasion du Koweït par les troupes de Saddam Hussein au début d'août. La majorité

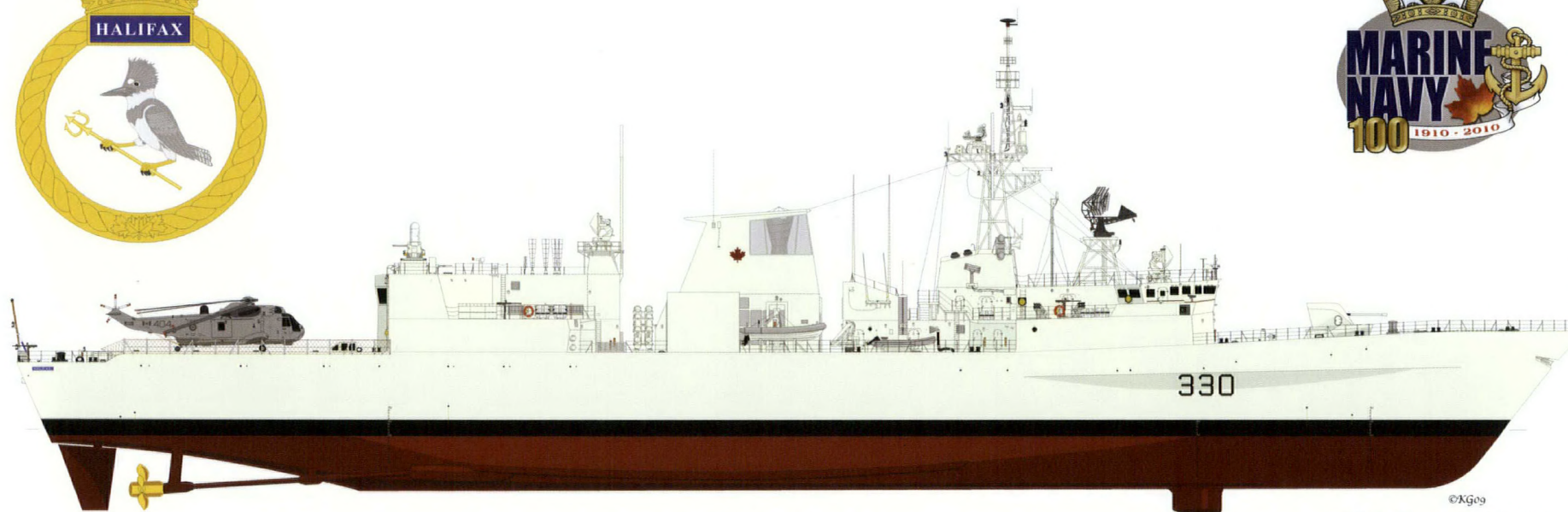


des observateurs, qui s'attendaient à ce que le Canada se contente d'envoyer une force de maintien de la paix après les hostilités, furent pris de court lorsque le Canada annonça qu'il allait contribuer aux opérations militaires menées par les Américains — Bouclier du désert et Tempête du désert — et envoyer un groupe opérationnel dans le golfe Persique. Si quelque chose démontrait à quel point la flotte canadienne était mal préparée à affronter le présumé adversaire soviétique, c'est bien la peur qu'inspirait la perspective d'une guerre avec l'Irak, dont les forces étaient équipées à la soviétique et armées de chasseurs meurtriers — des Mirage de construction française — et de missiles Exocet qui avaient lourdement endommagé le USS *Stark* quelques années plus tôt.

Mais le destroyer vieillissant *Athabaskan*, la frégate à vapeur *Terra Nova* et le ravitailleur *Protecteur* partirent, équipés à la hâte de nouveaux systèmes de commandement et de contrôle (C2) et d'armements modulaires comme le système d'arme de combat rapproché (CIWS) Phalanx, le canon anti-missiles Gatling et le missile antinavire Harpoon, empruntés aux projets FCP et TRUMP. Et ce déploiement ne fut pas une simple réponse ponctuelle à une crise. En effet, pendant les 20 années suivantes, le théâtre d'opérations de l'Asie du Sud-Ouest allait devenir un second chez-soi pour la Marine canadienne, dont tous les grands navires de guerre seraient déployés dans la région au moins une fois, et certains deux ou trois fois.

Visiblement fatigué de son déploiement de sept mois dans le golfe Persique, dont 49 jours sans escale, l'*Athabaskan* rentre à Halifax en avril 1991.





©KGe9

Illustration par Karl Gagnon

N.C.S.M. HALIFAX (II)

1992

Lancé le 230 avril 1988. Construit par Saint John Dry Dock & Shipbuilding Co. Ltd., Saint John.

29 juin 1992 - Toujours en service

Dimensions: 134,1 m x 16,4 m x 4,9 m
 Déplacement: 5 235 tonnes Vitesse: 28 noeuds Équipage: 225
 Armement: 1 x I - 57 mm; missiles Harpoon; missiles Sea Sparrow;
 torpilles; 1 x I - 20 mm Phalanx; 6 x I - 12,7 mm; 1 hélicoptère.

Frégate / Frigate
Classe HALIFAX Class**H.M.C.S. HALIFAX (II)**

1992

Floated 30 April 1988. Built by Saint John Dry Dock & Shipbuilding Co. Ltd., Saint John.

29 June 1992 - Still in service

Dimensions: 134.1 m x 16.4 m x 4.9 m
 Displacement: 5,235 tons Speed: 28 knots Crew: 225
 Armament: 1 x I - 57 mm; Harpoon missiles; Sea Sparrow missiles;
 torpedoes; 1 x I - 20 mm Phalanx; 6 x I - 12.7 mm; 1 helicopter.





Comme nous allons le voir dans les pages suivantes, la flotte a été engagée dans d'autres secteurs du globe, mais les déploiements en Asie du Sud-Ouest ont contribué de façon tout à fait inattendue au destin de la Marine canadienne moderne. La dernière décennie du XX^e siècle et la première du XXI^e siècle ont vu une arrivée sans précédent de technologie moderne et d'évolution du concept des opérations dans les marines et les forces armées de nombreux pays, de sorte que cette période est appelée « la révolution dans les affaires militaires » ou « l'âge de la transformation ». Si la Marine canadienne bénéficie aujourd'hui de ces nouvelles technologies et de ces nouveaux concepts opérationnels, c'est en raison des déploiements dans le Golfe, et ceux-ci peuvent donc se vanter d'avoir été un catalyseur pour la transformation de la flotte canadienne, qui est passée d'une relique de la guerre froide à une des principales marines de taille moyenne.

Le déploiement de l'été 1990 (première guerre du Golfe) marqua un virage spectaculaire dans l'emploi des Forces canadiennes. En effet, pour la première fois de l'histoire militaire canadienne, la participation à un grand conflit n'allait pas être définie en fonction de la participation de la force terrestre, mais de son exclusion et de la contribution des deux autres armées. La Marine canadienne en fut complètement chamboulée. En effet, optimisée pour la guerre anti-sous-marine en pleine mer dans les eaux subarctiques de l'Atlantique et du Pacifique, elle devait soudain faire face à une menace principalement aérienne dans des eaux tropicales restreintes.

Mais ce déploiement subit confirma aussi que beaucoup des fondamentaux étaient solides, notamment la très grande polyvalence de conception des navires, les compétences de base de marins bien entraînés et d'officiers d'état-major chevronnés et surtout les grands avantages de s'être doté de grands systèmes normalisés, particulièrement de communications avec la marine américaine.

Tous ces facteurs s'étaient d'ailleurs mis en place dans les dernières années de la Guerre froide, le plus important étant l'installation de systèmes américains informatisés de commandement et de contrôle et de communications par satellite, puisque vers la fin des années 1980, les commandants de groupes opérationnels canadiens exerçaient régulièrement le commandement de la guerre ASM dans de grands exercices de l'OTAN. Le travail des navires canadiens dans le Golfe ne changea donc pas grandement. Leur manque de défense anti-aérienne les empêchait d'avoir une place dans la zone d'opérations avancées du Nord du Golfe, mais lorsque les Américains avaient besoin de quelqu'un pour coordonner les activités de toutes les petites marines qui se trouvaient dans le Sud du Golfe, ils déléguaient le contrôle tactique de la Force logistique de coalition au commandant du groupe opérationnel canadien. C'est ainsi que le Capitaine de vaisseau « Dusty » Miller devint le seul non-Américain à se voir confier un rôle subordonné de commandement de la guerre dans ce conflit. La compatibilité des communications avec la marine américaine permit à Miller de transmettre des informations et des ordres entre les commandants américains, occupés à gérer la guerre, très active, contre l'Irak, et les autres membres de la coalition dont les navires n'étaient pas équipés de systèmes de communications compatibles avec la marine américaine. Parallèlement, Miller remarqua une évolution dans la haute direction de la guerre — maintenant associée à une coalition plutôt qu'à une alliance — ce qui le porta à suggérer une redéfinition du C2, de « commandement et contrôle » à « coopération et coordination ». ²



USN, 020520-N-9312L-025

Vers la fin des années 1990, les frégates de classe Halifax ont été pleinement intégrées à des groupes aéronavals dans la région du golfe Persique; on voit ici le *Vancouver* avec le *USS John C. Stennis*.

Cette première guerre du Golfe déclencha d'autres virages importants dans la philosophie militaire canadienne. D'une part, l'audacieuse décision tactique du commandant du premier groupe opérationnel, le Commodore Ken Summers, de positionner ses navires dans le centre du Golfe, à portée d'attaque de l'aviation irakienne et malgré les capacités limitées d'autodéfense des navires, était une déclaration inspirée que notre marine était une force de combat, qui n'avait pas peur de s'exposer au danger. D'autre part, Summers avait pris cette mesure en partie parce qu'il pouvait compter sur un escadron (et plus tard une escadre) de chasseurs CF-18 Hornet pour assurer la couverture aérienne des forces navales dans le Golfe; il s'agissait du premier déploiement de combat expéditionnaire dans l'histoire de la force aérienne moderne, qui est remarquable aussi parce qu'il s'est fait de concert avec la marine américaine au lieu de son partenaire traditionnel, l'aviation américaine. Et puis, quand Summers fut muté à terre pour prendre le commandement de toutes les Forces canadiennes assemblées au Moyen-Orient, l'établissement de sa base de Bahreïn, le premier véritable quartier général (QG) interarmées déployé dans l'histoire militaire canadienne, qui plus est dirigé par un marin, marqua le début d'une révolution dans les affaires militaires canadiennes.

Après le cessez-le-feu de mars 1991, le gouvernement du Canada aurait voulu maintenir une présence dans la région, mais l'état de transition dans lequel se trouvait la flotte



limita ses efforts, comme on s'en serait douté. Cependant, l'arrivée au milieu des années 1990 des très capables frégates de classe Halifax fit envisager la possibilité de recommencer les déploiements et, en 1995, deux navires furent déployés dans le cadre de deux missions distinctes. Le NCSM *Fredericton* le fut, au début de l'année, tout simplement pour faire la promotion de la technologie canadienne dans les états du Golfe, mais le deuxième fut plus significatif. En effet, le *Calgary* partit en mission, pas simplement « attaché », mais véritablement « intégré », au groupe aéronaval américain USS *Abraham Lincoln* grâce à son accès spécial à des systèmes et des codes de communication à haut niveau de sécurité qui permettraient la pleine utilisation de la nouvelle frégate canadienne. Le déploiement du *Calgary* fut couronné de succès, en partie parce que son tirant d'eau plus faible que celui des bâtiments américains lui permit, pendant une grande partie d'août et de septembre, de patrouiller le nord du Golfe, au large de l'embouchure du Chatt-al-Arab, juste au-delà des 12 milles (19 km) des eaux territoriales irakiennes; ce déploiement devint le modèle des déploiements à venir. Cependant, étant donné l'état de transition de la flotte, la quiescence temporaire de Saddam Hussein et la priorité accordée à l'embargo des Nations Unies contre l'ex-Yougoslavie dans l'Adriatique, il faudrait deux ans de plus pour que les frégates participent à la Force multinationale d'interception.

Avant de continuer notre histoire, revenons un peu en arrière pour parler d'un des « catalyseurs de la transformation ». À l'automne 1992, la Somalie était devenue un état défaillant, et le NCSM *Preserver* fut envoyé pour soutenir le déploiement du Régiment canadien aéroporté chargé de distribuer de l'aide humanitaire. La détérioration de la situation sur le terrain entraîna un changement constant de mission, qui eut, entre autres effets, de rendre impossible l'installation à terre du quartier général du commandement de la mission. Il fut donc décidé de reconfigurer la salle des opérations du navire et d'en faire un QG interarmées flottant — quelque chose de bien évident pour une marine qui a des forces amphibies, mais une grande nouveauté pour les Forces canadiennes supposément unifiées (mais qui n'avaient jamais véritablement opéré comme force interarmées en situation de combat). L'infortunée mission en Somalie eut donc au moins un effet positif, qui fut rappelé dix ans plus tard par le chef d'état-major de la défense, le Général Rick Hillier, lorsqu'il lança la soi-disant transformation du commandement et du contrôle des FC. À plus brève échéance, cette mission eut pour effet l'internalisation de l'idée que les ravitailleurs, arrivés en bout de vie utile, devraient être remplacés par un bâtiment qui ferait aussi fonction de QG interarmées en mer. Cela aurait dû accélérer le remplacement des ravitailleurs, mais les trois armées n'arrivaient pas à s'entendre sur l'ampleur de la fonction interarmées désirée, ce qui retarda l'acquisition de ce qu'on appelle maintenant le Navire de soutien interarmées. Ce concept fut néanmoins un catalyseur puissant de la transformation, non seulement de la Marine mais aussi des Forces canadiennes dans leur entier.

Le « nouvel ordre mondial » était plutôt désordonné et faisait parfois appel à l'intervention navale canadienne, mais la modernisation de la flotte n'en fut pas substantiellement retardée et se déroula comme prévu dans le plan de 1987. Même lorsque le groupe opérationnel partit pour le Golfe en août 1990, la première des FCP, le *Halifax* (FFH-330), subissait ses essais d'acceptation. Les frégates à vapeur furent retirées du service successivement afin que leurs équipages puissent recevoir l'instruction nécessaire à la nouvelle classe;



©XG09

Bâtiment de guerre des mines / Mine Warfare Vessel
Classe KINGSTON Class

Illustration par Karl Gagnon

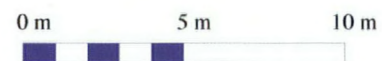
N.C.S.M. KINGSTON

1995

Lancé le 12 août 1995. Construit par Halifax Shipyard Ltd, Halifax.

21 septembre 1996 - Toujours en service

Dimensions: 55,3 m x 11,3 m x 3,1 m
Déplacement: 934 tonnes Vitesse: 15 noeuds Équipage: 35
Armement: 1 x I - 40 mm; 2 x I - mitrailleuses de 12,7 mm.



H.M.C.S. KINGSTON

1995

Launched 12 August 1995. Built by Halifax Shipyards Ltd., Halifax.

21 September 1996 - Still in service

Dimensions: 55.3 m x 11.3 m x 3.1 m
Displacement: 934 tons Speed: 15 knots Crew: 35
Armament: 1 x I - 40 mm; 2 x I - 12.7 mm machine-guns.



le dernier navire retiré du service, le *Nipigon* (DDH-266), fut désarmé en 1998. Pendant les 10 dernières années du XX^e siècle, la Marine accepta quatre navires de la classe Iroquois après leur refonte. Outre les 12 frégates de patrouille, il arriva aussi 12 navires de défense côtière (NDC) — la classe Kingston (PB-700) — pour remplacer les dragueurs de mines de la classe Bay qui dataient des années 1950. Les NDC, armés principalement par la Réserve navale, étaient destinés à redonner à la flotte une capacité antimines ainsi qu'à l'instruction de base des officiers de marine. À la fin de la décennie, les trois sous-marins de classe Oberon étaient partis aussi et étaient en cours de remplacement par quatre sous-marins diesel achetés à la Grande-Bretagne — la classe Victoria (ex-Upholder). En 2010, il ne reste de la flotte de la Guerre froide que les deux pétroliers ravitailleurs d'escadre (AOR) *Protecteur* et *Preserver*. Même du seul point de vue de la composition physique de la flotte, les deux dernières décennies ont vu la transformation de la Marine canadienne. À la veille du centenaire de la Marine, le Canada a sans contredit la flotte la plus équilibrée et la plus capable de toute son histoire.

Mais la transformation ne s'arrête pas là. Pendant les dernières années de la Guerre froide, les deux superpuissances — les États-Unis et l'Union soviétique — s'installèrent dans un pat nucléaire, et la capacité opérationnelle de la flotte canadienne diminua constamment. Les interventions de crise devinrent de plus en plus rares et les marins canadiens en arrivèrent au point où les grands exercices de l'OTAN étaient leurs seules occasions de naviguer.

Pendant les années 1990, l'évolution de la composition de la flotte s'accompagna d'une évolution des relations avec l'OTAN. Le Canada continua à envoyer régulièrement un navire à la Force navale permanente de l'Atlantique (STANAVFORLANT), mais la pénurie de bâtiments et les autres obligations entraînèrent un changement subtil mais perceptible dans la priorité qui avait jusque-là été accordée à ce que l'on considérait pratiquement comme



AMDN, ET2006-0148-20

Le 4^e Groupe des opérations maritimes, dont les six navires de défense côtière de classe Kingston, fait route en formation dans les îles Gulf, en Colombie-Britannique.

une obligation. La première indication de ce changement se produisit à la suite de la guerre du Golfe de 1991. Le *Restigouche*, qui devait remplacer un des navires envoyés dans le Golfe, fut affecté à la force de l'OTAN; ce fut le premier navire de la côte Ouest à se voir confier cette mission et aussi le premier navire canadien à se joindre à la STANAVFORLANT sans hélicoptère depuis la création de cette force dans les années 1960. Un peu plus tard dans cette décennie, un pétrolier ravitailleur remplirait à l'occasion ce rôle (le Canada avait souvent envoyé des ravitailleurs, mais jamais à la place d'un destroyer ou d'une frégate). C'était encore un rôle important, et d'ailleurs le Canada continua à assurer le commandement tournant du groupe de l'OTAN, soit deux fois dans le cours de la décennie, et chaque fois avec un des destroyers de classe Iroquois modernisés par le programme TRUMP comme navire-amiral, rôle pour lequel il était alors vraiment équipé. Le hasard voulut que ces deux affectations d'un an — en 1993–1994 et en 1999–2000 — coïncident toutes les deux avec le déploiement de la STANAVFORLANT dans l'Adriatique pour imposer des sanctions contre l'ex-Yougoslavie, et là encore, la qualité de la suite de commandement et de contrôle installée dans les destroyers canadiens fut essentielle à la bonne coordination de la mission. Il y eut cependant un signe précurseur de cette évolution en 1998. La frégate *Toronto*, qui devait faire partie de l'escadre de l'OTAN, en fut détachée et envoyée dans le Golfe en réponse à l'appel à l'aide des Nations Unies, qui avaient besoin de renforts pour obliger Saddam Hussein à laisser entrer les inspecteurs des Nations Unies chargés d'enquêter sur les stocks d'armes de destruction massive. Ce genre de réaffectation — sans remplacement du navire promis à l'OTAN jusqu'au prochain déploiement prévu — allait devenir la réponse habituelle du gouvernement canadien lorsqu'il avait besoin de déployer une frégate à l'avant. Pourtant, le Canada continue à participer à l'OTAN et sa contribution demeure précieuse pour l'Alliance. D'ailleurs, lorsqu'un changement dans le concept d'opération de l'Alliance entraîna une reconstitution de la STANAVFORLANT et sa transformation en 1^{er} Groupe de la Force navale permanente de réaction de l'OTAN (SNMG-1) en 2006, c'est un Canadien, le Commodore Denis Rouleau, qui fut chargé de superviser l'entraînement de la nouvelle force jusqu'à ce qu'elle atteigne le stade opérationnel, et il exerça ce commandement à partir d'une succession de destroyers de classe Iroquois. L'OTAN lui-même évolue, et les navires de guerre canadiens participent à cette évolution; la frégate *Toronto* participa à la première circumnavigation de l'Afrique en 2007 (expédition incroyable quand on y pense) et le *Winnipeg* se retrouva à l'avant de la lutte contre les pirates somaliens en 2009.

Cette diminution de la priorité accordée à l'OTAN montre que le Canada élargit ses horizons et voit plus loin que l'Europe, ce pour quoi la Marine est parfaitement positionnée par la capacité de la flotte à manœuvrer partout dans le monde. Si « l'excursion dans le golfe Persique » était le dernier cri de guerre de la Guerre froide, la Marine canadienne du « nouvel ordre mondial » dut rapidement augmenter sa cadence opérationnelle afin d'éteindre les « feux de broussailles » du quotidien qui surgissent çà et là, et oublier la routine des exercices de temps de paix. La crise des pêches sur les Grands Bancs de l'Atlantique, l'immigration illégale de ressortissants chinois sur la côte du Pacifique, les menaces pour notre souveraineté dans l'Arctique et l'instabilité constante dans le bassin des Caraïbes occupent constamment la Marine dans les eaux nationales et dans les eaux de l'hémisphère. Plus loin de chez nous, les nouvelles frégates et les destroyers modernisés ont donné la preuve du



AMDN IS2002-1615

Le Matelot de 1^{re} classe Tara Watts, membre de l'équipe d'arraisonnement du *Montréal*, prend en note des renseignements sur l'équipage d'un boutre dans le golfe d'Oman.

savoir-faire technologique canadien et même les deux ravitailleurs ont participé, en plus de leur rôle normal de ravitaillement de la flotte, à des opérations d'aide humanitaire à différents endroits, dont la Floride après le passage d'un ouragan et le Timor oriental ravagé par la guerre civile. Les exercices traditionnels réguliers inscrits au calendrier opérationnel (OPSKED) de la flotte — Ocean Safari, Teamwork, MARCOT et RIMPAC — doivent invariablement céder la place à des opérations réelles, aux noms souvent trop évocateurs : Friction (golfe Persique, 1990–1991), Deliverance (Somalie, 1992–1993), Sharp Guard (mer Adriatique, 1992–1995), Forward Action (Haïti, 1993–1994), Ocean Vigilance (guerre du turbot noir de 1995 sur les Grands Bancs), Persistence (opération de récupération dans la baie St. Margaret après l'écrasement du vol de la Swissair, 1998), Toucan (Timor oriental, 1999–2000), Megaphone (arraisonnement et récupération du GTS *Katie* dans le golfe du Saint-Laurent, 2000), Unison (aide humanitaire après l'ouragan Katrina, 2005), Chabanel (appui à la GRC pour une opération de lutte contre le narcotrafic dans le golfe de Guinée, sur la côte occidentale de l'Afrique, 2006) et Horatio (Haïti encore, mais à titre humanitaire après l'ouragan de 2008). Des incursions de plus en plus audacieuses dans l'Arctique, qualifiées d'opérations alors qu'en fait il ne s'agit que d'exercice nationaux selon la définition normale du terme, menèrent à l'opération Nanook, qui vit la frégate *Fredericton*, le navire de défense côtière *Summerside* et le sous-marin *Corner Brook* opérer avec d'autres navires des

Forces canadiennes et de la Garde côtière canadienne dans le passage du Nord-Ouest en août 2007.

Les marins furent aussi très sollicités dans le cadre de diverses opérations à terre : comme observateurs au Cambodge (Op Marquis, 1992), dans l'ex-Yougoslavie (Op Bolster, 1991–1994) et au Darfour (Op Augural, 2005–2008); comme membres essentiels de l'équipe stratégique consultative auprès du gouvernement afghan à Kaboul (Op Argus, 2005–2008) et dans un rôle général de soutien à la mission en Afghanistan (Op Athena, de 2005 à nos jours), où les plongeurs-démineurs se sont distingués par leur capacité de neutralisation de dispositifs explosifs de circonstance (IED), notamment le Maître de 2^e classe Jim Leith, qui reçut l'Étoile du courage « en reconnaissance d'un acte de courage remarquable dans des situations très périlleuses » en 2006. Avec la nonchalance typique des marins qui connaissent leur métier, Leith n'attachait pas particulièrement d'importance à cet acte de courage. « Ces dispositifs ne sont pas techniquement très sophistiqués », dit-il. « Je me sentais en mesure de le neutraliser. Une bonne dose de crainte garde les idées claires. »³

Mais pour reprendre le fil de l'histoire, ce sont les déploiements dans le Golfe qui ont vraiment défini l'expérience canadienne navale moderne. En 1995, la Marine décida d'interrompre ses incursions afin de terminer la transition de la flotte, et, en 1997, elle était

Le Matelot de 1^{re} classe Tammy Comeau ordonne le silence au sifflet pendant que le commandant des Forces maritimes de l'Atlantique, le Contre-amiral Dean McFadden, répond au salut des sous-marins *Corner Brook* et *Windsor*, le 21 décembre 2006.



MIDN, HS2006-0814-07



prête à recommencer à déployer des frégates dans le Golfe. La mission du *Calgary* ayant confirmé ce qu'il fallait faire, son successeur (le *Regina*, un autre navire de la côte Ouest) fut lui aussi doté d'une suite complète de télécommunications à haut niveau de sécurité, mais le niveau d'interopérabilité technique et d'interopérabilité des communications avec la marine américaine était alors suffisant pour que les navires canadiens puissent remplacer les navires américains sur un pied d'égalité dans l'ordre de bataille. Il faut quand même signaler que le *Regina* fit d'abord toute sa période d'entraînement et toute sa croisière d'endurance, puis partit pour le Golfe dans le cadre du groupe d'attaque en surface basé à San Diego avec lequel il devait opérer. Cette pratique ayant donné satisfaction, elle fut régularisée.

Le Canada ne devait envoyer qu'un seul navire chaque année, pour six mois seulement, ce qui signifiait une présence canadienne interrompue dans le Golfe, mais Saddam Hussein continuant à refuser les inspections des Nations Unies, le Canada décida de renforcer et d'augmenter sa présence. Après une foule de résolutions du Conseil de sécurité de l'ONU en 1997–1998, la coalition (principalement le Royaume-Uni et les États-Unis) lança l'opération Desert Thunder, et c'est pour cette opération, pour soutenir la Force multinationale d'interception, que, comme nous l'avons vu plus haut, la frégate initialement affectée à la STANAVFORLANT fut envoyée dans le Golfe. Même après sa défaite écrasante par cette coalition, Saddam Hussein ne se conforma que brièvement aux exigences de l'ONU. Le gouvernement Chrétien décida donc de renforcer son soutien à la Force multinationale d'interception. Il s'ensuivit une opération connue au Canada sous le nom d'opération Augmentation, soit le déploiement successif de cinq frégates intégrées dans des groupes aéronavals et des groupes d'attaque en surface américains de 1998 à 2001. L'intransigeance de Saddam Hussein vis-à-vis de l'ONU fut telle que le NCSM *Winnipeg* (la dernière frégate ainsi déployée) dut arraisonner plusieurs navires qui refusaient de coopérer au printemps et à l'été 2001. Il faut savoir que pendant la dernière patrouille du *Winnipeg*, en juillet 2001, son commandant, le Capitaine de frégate Kelly Williams, fut désigné comme commandant sur place pour le Nord du Golfe, la première fois pour un navire de la coalition, et encore une fois en raison des capacités de connectivité des télécommunications par une version classifiée d'Internet connue sous le nom de COWAN (Coalition Wide Area Network).

Un autre facteur fut la persistance croissante de la présence canadienne. Pendant les déploiements des années 1990, les équipages canadiens s'étaient familiarisés avec les toutes nouvelles communications par satellite et par ordinateur. Mais les déploiements dans le Golfe, malgré l'efficacité de chacun, n'étaient pas assez réguliers pour impressionner les commandants régionaux de la marine américaine, ce qui changea en 2000–2001, lorsque la succession de navires canadiens sur zone fit accepter et même attendre la présence canadienne, d'où la reconnaissance accordée au *Winnipeg*.

Cette décennie de déploiements dans le Golfe eut un effet profond sur le psychisme de la Marine, pas seulement sur sa compétence technique. En effet, la Marine canadienne se lança dans une révolution intellectuelle pendant les années 1990, cherchant à mieux comprendre ce que représente la puissance maritime pour des pays d'importance moyenne comme le Canada, qui n'ont pas la capacité de projection mondiale de force de la marine américaine. La formulation d'une vision stratégique de sa raison d'être dans l'après-Guerre froide fut en grande partie décidée par une étude approfondie de ce que voulaient dire les



Caméra de combat du MDN, 100_2249

L'équipage d'un LAV-III du Royal 22^e Régiment fait un débarquement amphibie pendant un exercice du concept d'opérations de la Force permanente de contingence, en novembre 2006.

déploiements dans le Golfe. En juin 2001, la Marine publia *Point de mire : La stratégie de la Marine pour 2020*, qui évoquait l'utilité de travailler de concert avec des alliances ou des coalitions, des avantages de l'interopérabilité avec la marine américaine et de l'évolution des opérations navales, qui se déroulent maintenant dans les eaux littorales pour soutenir des opérations terrestres et aériennes. Il est bien difficile de formuler une vision pour la Marine dans un climat militaire mondial en constante évolution, mais on s'y emploie, et une mise à jour de l'approche stratégique est prévue pour 2010.

En 2001, la Marine avait à peine eu le temps de digérer *Point de mire* que, dans la foulée des attentats du 11 septembre, l'OTAN invoqua l'article 5 de sa charte et le Conseil de sécurité des Nations Unies passa une série de résolutions autorisant une lutte collective contre les terroristes; le Canada mit promptement en place une « nouvelle » stratégie navale. Comme dans le passé, la Marine fut de nouveau la première à répondre à une grande crise à l'étranger. Dans les heures qui suivirent la décision du gouvernement Chrétien d'envoyer les Forces canadiennes participer à l'opération « Liberté immuable », la frégate qui faisait partie de la STANAVFORLANT fut détachée et reçut l'ordre de se joindre à un groupe aéronaval américain dans la mer d'Arabie et, avant la fin du mois, la frégate de la côte Ouest qui se préparait à participer à la dernière édition de l'opération Augmentation partit rejoindre le groupe aéronaval. L'essentiel de la contribution canadienne à cette opération se fit dans



SOUS-MARINS de la MARINE CANADIENNE



NCSM CCI (1914)
313/421 tonnes - 43,9 m x 4,7 m x 3,3 m - 13/10 nd



NCSM CC2 (1914)
313/421 tonnes - 46,3 m x 4,7 m x 3,3 m - 13,5/10,5 nd



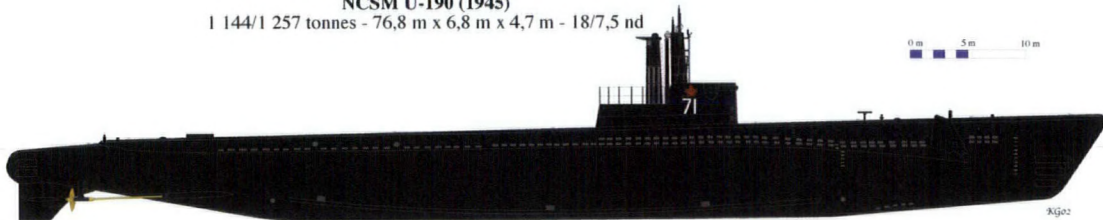
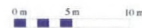
NCSM CH14 (1921) - NCSM CH15 (1921)
364/434 tonnes - 45,7 m x 4,8 m x 3,7 m - 13/11 nd



NCSM U-190 (1945)
1 144/1 257 tonnes - 76,8 m x 6,8 m x 4,7 m - 18/7,5 nd



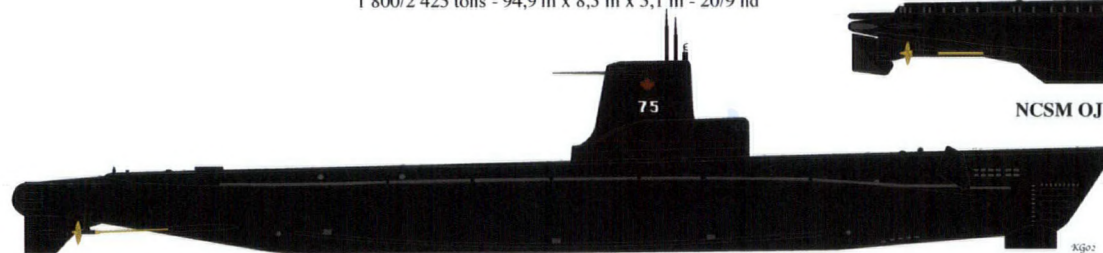
NCSM U-889 (1945)
1 144/1 257 tonnes - 76,8 m x 6,8 m x 4,7 m - 18/7,5 nd



NCSM GRILSE (II) (1961)
1 800/2 425 tons - 94,9 m x 8,3 m x 5,1 m - 20/9 nd



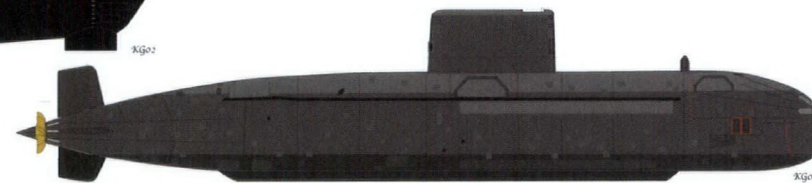
NCSM OJIBWA (1965) - NCSM ONONDAGA (1967) - NCSM OKANAGAN (1968)
2 007/2 406 tonnes - 90 m x 8,1 m x 5,4 m - 12/17 nd



NCSM RAINBOW (II) (1968)
1 526/2 391 tonnes - 95 m x 8,3 m x 5,1 m - 20/10 nd



Illustrations par Karl Gagnon



NCSM VICTORIA (2000) - NCSM WINDSOR (2001) - NCSM CORNER BROOK (2002) - NCSM CHICOUTIMI (II) (2012)
2 221/2 475 tonnes - 70,3 m x 7,6 m x 5,5 m - 12/20 nd

le cadre de l'opération Apollo et commença par l'envoi d'un groupe opérationnel composé de trois navires d'Halifax et d'un commodore embarqué, comme en 1990. Les opérations de la deuxième guerre du Golfe durèrent deux années complètes et, avec le recul, on peut dire qu'elles se déroulèrent en quatre phases. Chacune de ces phases était une impressionnante réalisation par elle-même, preuve de l'incroyable souplesse de la flotte polyvalente moderne canadienne.

Cette fois, contrairement à ce qui s'était produit auparavant, les destroyers modernisés et les frégates constituaient une force imposante et, dès l'arrivée de l'*Iroquois* et du *Charlottetown* dans la mer d'Arabie en novembre 2001 — après un voyage de 13 000 km et sans avoir besoin de faire escale pour se ravitailler ou se rééquiper — le Groupe opérationnel canadien fut affecté à l'escorte des groupes amphibies de la marine américaine qui opéraient dans les zones littorales du Pakistan; il eut aussi le contrôle tactique (TACON) des destroyers américains Aegis, une rare marque de confiance en un allié de la part de la marine américaine. En janvier 2002, en pleine première phase, il y avait six navires canadiens dans la région (un tiers de la flotte de surface). Au moment où la mission des Marines américains prenait fin en Afghanistan (ils furent remplacés à Kandahar par le groupe-brigade du Princess Patricia's Canadian Light Infantry), la deuxième phase se déclencha, la coalition s'intéressant maintenant davantage à empêcher la fuite des dirigeants des Talibans et d'Al-Qaeda. En effet, la route la plus courte pour se rendre à leurs bases de la corne de l'Afrique, après avoir traversé l'Iran, était par le golfe d'Oman (qui fut bientôt surnommé GOO, d'après l'acronyme de son nom anglais (Gulf of Oman) qui évoque le climat « collant » de la région). D'autres membres de la coalition envoyèrent des forces navales dans la région, et les Canadiens prirent rapidement les choses en main, interdisant le GOO aux terroristes en fuite pendant tout le printemps et l'été 2002. La troisième phase commença avec le rassemblement, à l'automne 2002, de forces de la coalition en vue d'opérations contre l'Irak et se poursuivit pendant toute cette guerre. Bien que le Canada ait décidé de ne pas participer directement à ce conflit, il se rendait bien compte que le passage des navires de la coalition par le détroit d'Ormuz serait un « pot de miel », autrement dit une cible alléchante qui ne manquerait pas d'attirer des attaques terroristes. Le groupe opérationnel organisa donc des centaines d'escortes rapprochées pour la traversée du détroit, qui se déroulèrent sans incident majeur.

Tout cet effort était coordonné par la marine américaine dans le cadre de l'opération « Liberté immuable », mais pendant l'hiver 2002–2003, la priorité accordée à l'Irak par les États-Unis mit beaucoup de partenaires de la coalition, y compris le Canada, mal à l'aise. Les opérations en mer sont fluides par nature, contrairement à la façon dont les opérations terrestres ont tendance à évoluer, ce qui signifie qu'elles ne peuvent pas être séparées par de simples démarcations sur une carte, mais cette distinction subtile échappa à beaucoup d'observateurs canadiens de l'époque et de maintenant. Les commandants de la marine américaine de l'époque n'ignoraient pas les sensibilités nationales et trouvèrent une solution pour que l'opération « Liberté immuable » se déroule séparément de l'opération *Iraqi Freedom* (OIF). Pour ce faire, ils créèrent une nouvelle structure de commandement du groupe opérationnel qui, entre autres, éleva le groupe opérationnel dirigé par des Canadiens dans le golfe d'Oman au statut de force opérationnelle (la distinction entre « groupe » et « force »



HS2007-G026-011

étant une nette augmentation de puissance) qui relevait du commandant naval de la coalition à Bahreïn plutôt que d'un amiral américain embarqué sur un porte-avions américain. Bien que le commandement canadien de la Force opérationnelle 151 de la coalition ait été mal interprété par les politiciens et les universitaires, qui ont parfois tendance à ne pas vouloir comprendre les structures nationales de commandement et de contrôle, le gouvernement de l'époque comprit parfaitement la distinction et ne vit pas d'objection à ce que faisait la Marine. On peut dire que le commandement de la Force opérationnelle 151 par le Commodore Roger Girouard donna au gouvernement du Canada un bon nombre d'options de gestion de crise, mais aussi qu'il contribua probablement à maintenir la cohésion des forces de la coalition à une période très délicate sur le plan politique. L'ambassadeur des États-Unis au Canada, Paul Cellucci, résume admirablement bien la situation : « ... les navires, les avions et les membres des Forces canadiennes ... nous aideront indirectement davantage que la plupart des 46 pays qui nous apportent officiellement leur appui direct. »⁴

La dernière phase commença au moment où les opérations prenaient fin en Irak, car même si les hostilités « actives » étaient terminées, la valeur des navires marchands qui passaient par le détroit d'Hormuz, ainsi que la poursuite d'Al-Qaeda, rendait nécessaire une présence navale canadienne dans la région de la mer d'Arabie. À l'été, seule la frégate

De gauche à droite : les NCSM *Fredericton*, *Summerside* et *Corner Brook* passe en formation devant un iceberg pendant l'opération Nanook, en août 2007.

Calgary demeurait sur zone, et son retour à Esquimalt en décembre 2003 marqua la fin de la plus grande opération navale menée par le Canada depuis la guerre de Corée. L'opération Apollo avait nécessité la mobilisation de toute la Marine canadienne — le déploiement de pratiquement tous les grands navires de surface (à l'exception d'un destroyer et d'une frégate qui se trouvaient en grand carénage) et de la presque totalité de nos 4 200 marins appelés à naviguer, de tous les grades et de toutes les spécialités. Avec une contribution qui représentait moins de 20 pour cent des ressources navales de la coalition, les marins canadiens accomplirent quelque 50 pour cent des résultats mesurables : ils effectuèrent 600 des 1 300 arraisonnements, près de deux par jour en moyenne, pendant la durée de l'opération. Le *Calgary* effectua à lui seul 92 escortes par le détroit d'Hormuz. Mais c'est dans la direction de la coalition en mer que le Canada connut son véritable succès naval. Notre marine fut la première grande flotte à arriver sur zone après la marine américaine. Beaucoup des 49 autres participants envoyèrent une frégate ou un ravitailleur pour établir une présence, mais la plupart étaient peu habitués à opérer avec d'autres flottes. L'interopérabilité unique des systèmes de télécommunications de nos navires avec les bâtiments américains, ajoutée à notre expérience du multilatéralisme, conduisit tout naturellement la marine américaine à confier le commandement des opérations au commodore canadien. La formation de

Vue en vision nocturne, depuis la frégate *Winnipeg*, de son équipe d'arraisonnement en train d'intercepter des pirates somaliens, avril 2009.



MDN, FS2009-E001-074



coalitions est peut-être le rôle naval le moins apprécié de la guerre contre le terrorisme, et pourtant c'est le rôle canadien par excellence. Le commandement de la Force opérationnelle 151 fut le premier commandement de niveau opérationnel — la plus grande responsabilité et la plus grande portée de commandement — exercé par un officier supérieur canadien dans un théâtre d'opérations depuis la Deuxième Guerre mondiale, et c'est une grande réalisation nationale, réalisation qui est passée inaperçue dans le faux débat sur la participation à la guerre en Irak.

La Marine devait prendre une « pause opérationnelle » pour se remettre de ses efforts, mais presque immédiatement, en janvier 2004, la frégate *Toronto* fut de nouveau déployée dans la région et intégrée au groupe aéronaval USS *George Washington*. L'opération Altair, code utilisé par le Canada pour désigner la présence navale durable dans la région, est toujours en cours. Elle devait prendre la forme d'un déploiement d'un seul navire à la fois, comme l'opération Augmentation, mais les capacités des navires et les prouesses des équipages rétablirent rapidement leur réputation, et les commandants des navires eurent souvent l'occasion de commander des petites formations multinationales de navires de guerre lors d'opérations ciblées. Une des plus réussies valut au commandant du NCSM *Ottawa* la Meritorious Service Medal américaine pour son déploiement en 2007 avec la mention : « la très bonne acuité opérationnelle dont a fait preuve le Capitaine de frégate [Darren] Hawco au cours d'une manœuvre importante d'abordage d'un navire soupçonné de trafic de terroristes de différents pays, ainsi que pendant l'escorte cruciale d'un sous-marin états-unien qui traversait le dangereux détroit d'Hormuz. Les efforts considérables du Capf Hawco ont permis d'accroître grandement la sécurité maritime et serviront d'exemple au chapitre des opérations de la coalition »⁵. Le succès croissant de ces déploiements d'un seul navire laissa entrevoir les avantages que pourraient représenter le retour à un groupe opérationnel canadien complet dans la région, et c'est ainsi que le Commodore Bob Davidson exerça le commandement de la CTF 150 pendant trois mois (de juin à septembre 2008), depuis son navire amiral, l'*Iroquois*, la frégate *Calgary* et le ravitailleur *Protecteur* se joignant à d'autres forces de la coalition juste à temps pour anticiper l'intensification subite de la piraterie au large des côtes somaliennes. À l'automne 2008, la seule frégate de classe Halifax qui n'avait pas encore été déployée dans le théâtre de l'Asie du Sud-Est, le NCSM *Ville de Québec*, fut détachée du groupe de la force permanente de l'OTAN en Méditerranée et affectée à l'escorte de navires affrétés par le Programme alimentaire mondial de l'ONU pour apporter des denrées de secours d'urgence à Mogadiscio, en Somalie.

La transformation réussie des années 1990 donna bien évidemment au Canada la marine dont il avait besoin pour répondre efficacement à une foule de crises nationales et internationales. Mais le vieillissement de la flotte montre bien qu'il est urgent de la renouveler. Les frégates de classe Halifax ont été mises sur cale au début des années 1990, il y a près de 20 ans; les sous-marins de classe Victoria ont été mis en service en Grande-Bretagne au début des années 1980 (il y a pratiquement 30 ans) et les destroyers et les ravitailleurs ont été mis en service au début des années 1970 (il y aura bientôt 40 ans). La refonte de canadienisation des sous-marins avance bien; le *Victoria* et le *Corner Brook* devraient reprendre le service en 2010. Le contrat des travaux de modernisation des frégates de classe Halifax a été signé, et les 12 frégates seront retirées du service une à une pour leur refonte de mi-vie.

Mais on ne sait toujours pas quand le projet du navire de soutien interarmées sera mis en œuvre ni quelle ampleur il aura, et la nouvelle classe de bâtiments conçus pour le Grand Nord (le navire de patrouille extracôtier de l'Arctique) en est encore au stade de la définition de projet. Pire encore, le gouvernement n'a pas encore convenu de remplacer les destroyers de classe Iroquois qui arrivent à la fin de leur vie utile. Leur perte, qui coïncidera avec la refonte de la classe Halifax, veut dire que pendant quelques années critiques au milieu de la prochaine décennie, le Canada risque de n'avoir que quatre grands navires de surface à déployer en cas d'opérations de contingence.

Ce chapitre de l'histoire de la Marine canadienne semble finir comme il a commencé : avec la perspective d'une capacité opérationnelle réduite pour au moins la moitié de la décennie. Mais comme auparavant dans l'histoire, de nouveaux défis surgiront, et la Marine canadienne saura les relever.

Notes

1. *Le Premier ministre Stephen Harper annonce un programme de modernisation des frégates de la classe Halifax*, le 5 juillet 2007 : www.pm.gc.ca/fra/media.asp?id=1735.
2. Jean Morin et Richard Gimblett, *Opération FRICTION – Golfe Persique : Le rôle joué par les Forces canadiennes, 1990–1991* (Toronto: Dundurn Press, 1997), 99.
3. Darlene Blakeley, *Un plongeur de la Marine reçoit l'Étoile du courage*, site de la Marine canadienne : www.navy.forces.gc.ca/cms/3/3-a_fra.asp?id=719.
4. Cité dans Richard Gimblett, *Opération Apollo : L'âge d'or de la Marine canadienne dans la guerre au terrorisme* (Ottawa: Magic Light, 2004), 125.
5. Darlene Blakeley, *Un capitaine de vaisseau reçoit la US Meritorious Service Medal*, *La Feuille d'érable*, 11:41 (3 décembre 2008) : www.forces.gc.ca/site/Commun/ml-fe/article-fra.asp?id=4936.



Recherche et développement maritimes : depuis 1990

Harold Merklinger et Ross Graham

La guerre froide entraîna d'importantes compressions dans les dépenses de la défense. Au début, la branche de recherche s'adapta à ces compressions mais en fin de compte, il fallut réduire le personnel et les installations. Le Centre de la recherche navale du Pacifique fut officiellement fermé en 1995, mais le laboratoire de l'arsenal de la côte Ouest resta ouvert, chapeauté par le Centre de recherche pour la défense de l'Atlantique. En 2000, la branche de R et D devint un organisme appelé Recherche et développement pour la défense Canada (RDDC).

Pendant ce temps, les opérations navales — jusqu'alors orientées vers la guerre ASM — évoluaient afin de répondre à la diversité de la guerre littorale. Il fallut donc se préoccuper davantage des missiles antinavires lancés depuis la terre ou depuis des petits navires de guerre, des mines, des sous-marins à propulsion diesel électrique ainsi que des vedettes d'attaque côtière; on s'attacha aussi à mettre au point et à maintenir une « situation maritime générale » (RMP) regroupant les navires marchands et les navires de guerre.

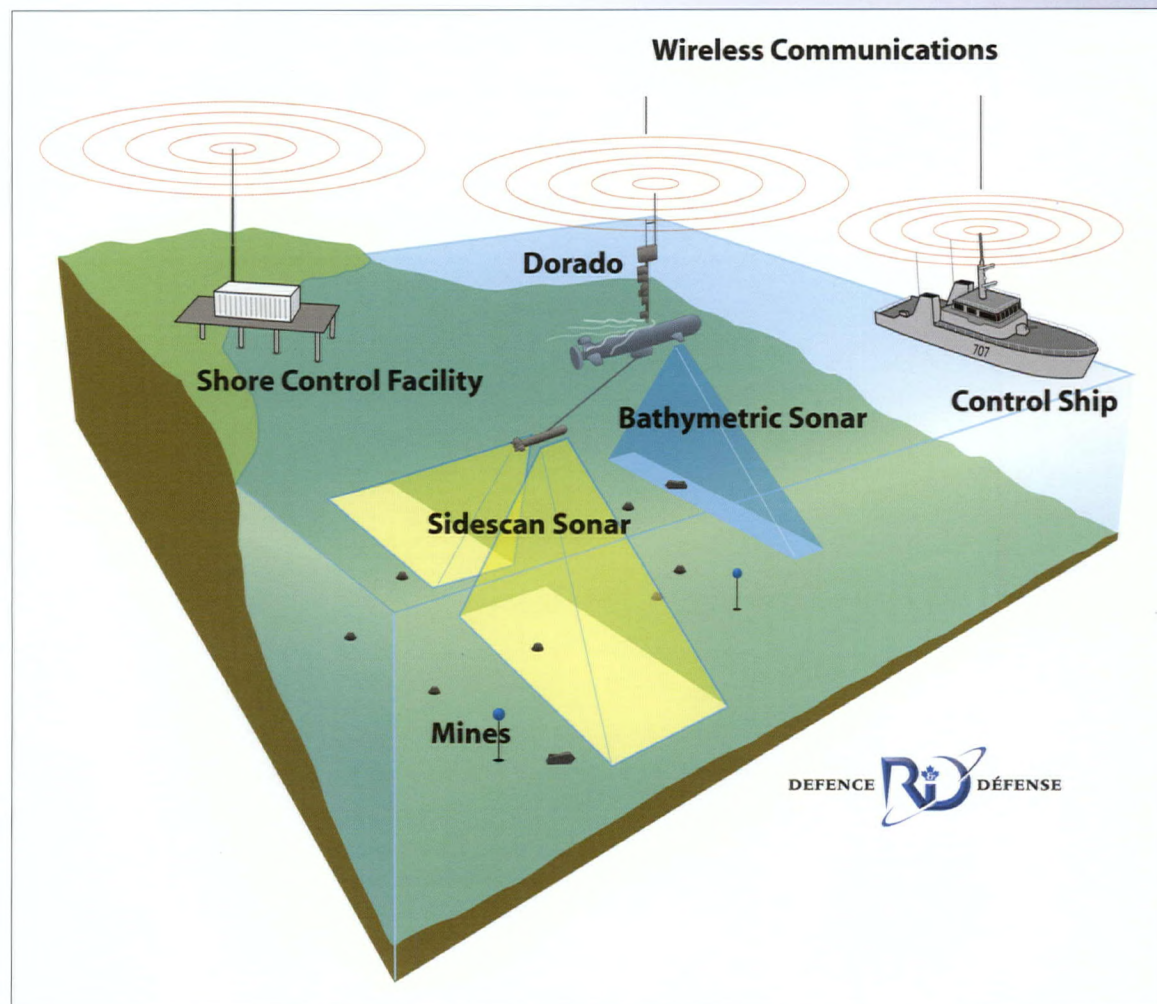
Pour mettre les nouveaux navires en service, il fallait du soutien technique à d'autres égards. Par exemple, lorsque le moteur diesel du NCSM *Halifax* tomba en panne dès les premiers temps, le laboratoire de l'arsenal de la côte Est de RDDC fut en mesure de prouver de façon concluante qu'il s'agissait d'un problème propre à la classe puisque les bielles avaient été mal conçues et qu'elles étaient donc encore « sous garantie ».

En réponse au regain d'intérêt pour la lutte contre les mines, RDDC conçut un système temporaire de déminage télécommandé et un semi-submersible télécommandé tirant un sonar latéral à immersion variable pour cartographier et identifier les objets posés sur le fond (le prototype d'études est toujours en usage de façon provisoire dans la Marine, dans l'attente d'un projet d'acquisition en bonne et due forme). L'évolution des sous-marins, devenus beaucoup plus silencieux, obligea la branche de recherche à s'intéresser de nouveau au sonar actif. Le projet du sonar remorqué intégré actif et passif (TIAPS) démontra que le sonar actif avait la capacité de détecter des sous-marins silencieux à la fois en mode monostatique (source et capteurs situés sur la même plateforme) et bistatique (source et capteur situés sur des plates-formes différentes) et ouvrit la voie à de nouveaux concepts. Le savoir-faire acquis par les chercheurs en traitement du signal leur permit de travailler avec des chercheurs néerlandais à l'élaboration d'un système de recherche et

de poursuite de bord, à infrarouge, pour la défense antimissiles et aérienne. Le système SIRIUS est l'aboutissement de cette recherche; il est installé sur les frégates de la classe Halifax dans le cadre de leur modernisation.

Mettant à profit les capacités croissantes des ordinateurs commerciaux, RDDC perfectionna des outils de génération et de visualisation pour l'analyse structurale avancée à bord des bâtiments de surface et des sous-marins, pour la conception et les réparations et pour la mise à l'essai de systèmes, afin de connaître leurs effets sur les mouvements et la stabilité, avant leur installation sur les navires. Il est probable que les systèmes futurs seront en mesure de simuler des engagements navals dans leur entier, car ils intégreront fonctionnement simulé des capteurs et des armes et décisions humaines, réelles ou simulées, en temps réel ou plus vite qu'en temps réel.

Le programme de recherche actuel porte sur toutes sortes d'activités : défense par torpilles et missiles antinavires pour les groupes opérationnels, concepts et systèmes de



Réprésentation du système temporaire de déminage télécommandé montrant l'utilisation du semi-submersible « Dorado » tractant un sonar latéral pour cartographier les objets de type mine.

RDDC Atlantique

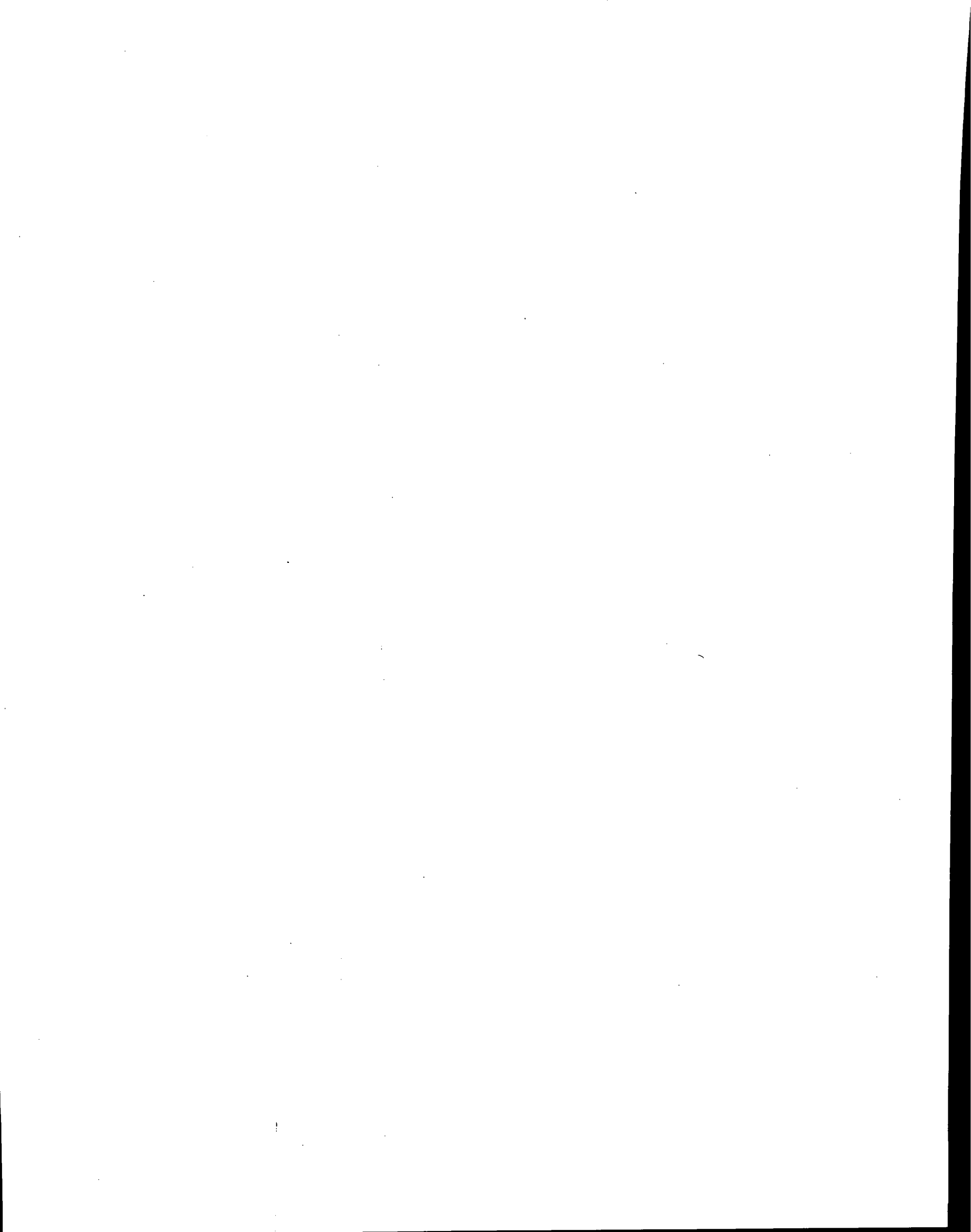


commandement et de contrôle, fusion et interprétation des données de surveillance et de combat (notamment des aides automatisées à la décision), appui-feu naval, systèmes autonomes fixes et mobiles, guerre ASM à plusieurs plates-formes, emploi défensif des mines et défense portuaire, matériaux innovateurs pour la réduction du poids et le contrôle de la signature acoustique, lutte contre les avaries et maintenance de bord, systèmes de surveillance à longue portée des approches maritimes du Canada et recherche opérationnelle sur les opérations actuelles et à venir de la flotte. Un grand nombre des questions sur lesquelles se penchent les chercheurs n'ont guère changé en 100 ans, mais les réponses sont bien différentes de nos jours!

Dorado, dont on ne voit que le mât, fait route devant le bâtiment de guerre des mines *Whitehorse*.



RDDC Atlantique



Le monde problématique du deuxième siècle de la Marine



James Boutilier

Les analyses prévisionnelles sont semées d'embûches, c'est bien connu. Comme l'a fait remarquer un commentateur, « nous savons beaucoup de choses, mais en comprenons très peu ».¹ Pouvons-nous projeter les tendances dans l'avenir de manière linéaire? À quel stade les boucles de rétroaction se déclenchent-elles? Et comment tenir compte des agents humains dont les décisions ne sont pas toujours rationnelles? Nous devons reconnaître que la causalité est de plus en plus multidimensionnelle et synergétique. Les défis à examiner sont de deux ordres : ce que sera le monde dans l'avenir prévisible (disons en 2025) et ce que voudront dire les nouvelles conditions mondiales pour la Marine canadienne, du point de vue de son caractère et de ses opérations.

Ce chapitre est donc divisé en deux parties. Dans la première partie, nous analyserons les grands facteurs qui sont susceptibles de façonner notre monde dans une vingtaine d'années. Ces facteurs sont la démographie, les ressources, les tendances environnementales et les développements géostratégiques. Dans la seconde partie, nous analyserons le contexte canadien du point de vue de la politique de défense et des façons dont la Marine canadienne se développera et sera employée en 2025.

Les prévisions ne sont guère réjouissantes et font réfléchir. Le XX^e siècle a été un siècle de croissance exponentielle. Ses grandes icônes ont été la bombe atomique, la pilule anti-conceptionnelle, la navette spatiale et l'Internet. Au cours de ce siècle, l'homme a eu pour



RDDC Atlantique

Les futurs bâtiments de la flotte canadienne pourraient ressembler à cette interprétation d'un grand catamaran semisubmersible porte-hélicoptères par l'artiste Geoff Bennett, 1984.

la première fois dans l'histoire la capacité de tuer à l'échelle mondiale et instantanément. Pendant ce temps, les humains se sont mêlés de la démographie comme ils ne l'avaient jamais fait auparavant. Nous avons regardé la Terre depuis l'espace et nous nous sommes rendu compte que les fondements philosophiques du concept occidental du progrès n'étaient plus d'actualité. Le monde, au sens large du terme, est fini et non pas infini. Cette réalisation s'accompagne d'une corolaire peu réjouissante, celle que nous sommes inexorablement poussés d'une culture de consommation à une culture de conservation. Et la nouvelle de ce phénomène peut être communiquée partout dans le monde en un instant. Toutes ces réalités disparates sont capturées par le terme « mondialisation ». La mondialisation était en grande partie affirmée par les attentes néolibérales de la primauté de la démocratie et les forces du marché libre, phénomène télégraphié à une vitesse vertigineuse aux quatre coins du monde.



À la fin du XX^e siècle, l'humanité est arrivée à un tournant décisif. Les habitants de l'Europe occidentale vers la fin des années 1340 pensaient sans aucun doute que la peste noire annonçait la fin du monde qu'ils connaissaient, mais leurs problèmes étaient, rétrospectivement, moins existentiels que ceux de leurs descendants, plus de 700 ans plus tard. L'humanité est maintenant confrontée à un nombre décourageant de défis, et ces défis sont, à bien des égards, vraiment existentiels.

La première préoccupation, et vraisemblablement la préoccupation dominante, est la démographie. Il a fallu de la nuit des temps jusqu'en 1820 pour que la population mondiale atteigne 1 milliard. Dans les 180 années suivantes, cette population a dépassé 6 milliards et dans les 20 prochaines années, elle augmentera de près de 2 milliards. Nous ajouterons en quelque sorte trois fois la population du Canada chacune des 20 prochaines années. Et ce qui est particulièrement important est que 98 % de cette croissance se fera dans les parties du monde qui sont le moins en mesure de la supporter. L'augmentation planétaire de la population mettra des pressions presque inimaginables sur la pénurie grandissante de ressources — la nourriture, les carburants, les poissons — et sur l'environnement. Quel sera l'impact sur le réchauffement planétaire de cette augmentation de 25 % de la population mondiale en vingt ans? Si l'impact est profond, comment les réserves de nourriture et d'eau

La grande sécheresse qui sévit dans de nombreuses régions du globe pourrait donner lieu à une course aux ressources en eau potable.



Reuters

le supporteront-elles? De façon générale, la mondialisation sort de plus en plus de gens de la pauvreté (bien que l'écart entre les riches et pauvres continue à se creuser), mais comme l'a souligné Paul Collier dans *The Bottom Billion* (Oxford University Press, 2007), il y a près d'un milliard de gens sur la planète dont la situation empire. Haïti, par exemple, s'enfonce dans la pauvreté, et ses habitants s'appauvrissent chaque année depuis 40 ans. Les pauvres de la planète vont-ils devenir plus nombreux? Et malgré plus de deux trillions de dollars d'aide étrangère versée aux pays en développement, la pauvreté persiste, surtout en Afrique.

Et pour compliquer encore les choses, les forces démographiques ne sont pas uniformes. Tandis que les populations africaines explosent, les populations des pays industrialisés non seulement diminuent mais vieillissent. La population du Japon vieillit plus vite que toutes les autres. En Russie, la tuberculose, l'alcool, le SIDA, le suicide, l'avortement et autres maux sociaux font baisser chaque année la population de près de 750 000 personnes. De même, la population de l'Europe occidentale diminue de façon considérable. Face à ces puissantes asymétries, d'énormes forces osmotiques se sont créées, propulsant les populations de l'Afrique saharienne et subsaharienne vers l'Europe, du Mexique et de l'Amérique centrale vers les États-Unis et de la Chine vers le monde industrialisé. Ces migrations sont en grande partie illégales; on ne peut donc que supposer que tant que la population du monde en

80 % des espèces de poissons marins ont été surexploitées et sont en déclin rapide, par exemple ces morues et autres poissons de fond pris dans un filet dans le golfe du Maine.





développement (et des états qui semblent n'avoir aucun espoir de jamais se développer) continuera à croître sans limite, les mouvements de population dans le monde entier deviendront encore plus intenses et potentiellement violents.

Comment allons-nous fournir de la nourriture et de l'énergie à cette population mondiale en augmentation constante? Il y a 40 ans, c'était presque de l'hérésie que de suggérer que les réserves de pétrole mondiales étaient en train de s'épuiser. Pourtant, il semble maintenant acquis que nous avons atteint le « pic pétrolier ». Petit à petit, nous acceptons le fait que les réserves de pétrole brut non corrosif ne sont pas inépuisables. Il y a bien sûr des variations dans les perspectives (par exemple un vaste gisement pétrolifère au large de Sao Paulo au Brésil), mais les tendances profondes restent les mêmes. Il y a de moins en moins de grandes découvertes. Les économies asiatiques, consommatrices de pétrole, ont un appétit insatiable d'énergie. Le prix du baril de pétrole continue à grimper et à franchir un seuil psychologique après l'autre. Malgré tout son attrait, l'éthanol semble être l'homme de Piltown du monde de l'énergie : mi-canular, mi-cul-de-sac de l'évolutionnisme. La canne à sucre et les algues sont assez prometteuses, mais tout le maïs américain destiné à la fabrication d'éthanol (environ 33 p. cent de la production nationale) n'a produit que 5 milliards de gallons en 2007, soit à peu près la production d'une plate-forme de forage au large de l'Afrique occidentale. De plus, on a pu constater qu'il faut pratiquement un baril de pétrole pour produire un baril d'éthanol. Mais ce n'est pas tout; on pense que la circulation automobile mondiale augmentera considérablement au cours des 20 prochaines années, surtout dans le monde en développement. Le PDG de Renault Nissan, Carlos Ghosn, a calculé que le nombre actuel d'automobiles, 650 millions, passera à 2,9 milliards d'ici 2050. Qu'est-ce que cela veut dire pour un monde dont les réserves de pétrole sont relativement peu élastiques? Quelles seront les répercussions de ce surcroît de consommation d'énergie sur les gaz à effet de serre et les changements climatiques? Quel effet aura la pénurie de produits à base de pétrole, par exemple les engrais dont le coût a doublé en 2007?

Il y a bien entendu d'autres facteurs à envisager. Si les réserves de pétrole brut non corrosif sont de plus en plus restreintes, qu'en est-il des réserves plus difficiles à extraire comme celles des sables et des schistes bitumineux? Les sables bitumineux posent un dilemme. En effet, l'énergie requise pour produire du pétrole à partir des sables bitumineux contribue de façon significative au réchauffement planétaire. En outre — fait moins connu — il faut environ quatre barils d'eau pour produire un baril de pétrole.

L'eau est une autre ressource menacée. Les Nord-Américains sont de grands gaspilleurs d'eau : 350 L par personne et par jour dans les secteurs résidentiels contre 10 à 20 L par jour en Afrique subsaharienne. La rareté de l'eau est de plus en plus évidente au Moyen-Orient, en Asie du Sud et dans le nord de la Chine. Le fleuve Jaune, un des grands fleuves de Chine, s'est déjà trouvé à sec plusieurs fois dans les 30 dernières années. Les Chinois ont un dicton, « quand tu bois de l'eau, souviens-toi de sa source », mais notre société planétaire semble avoir oublié cet adage. Plus d'un milliard de gens sont privés d'eau potable, et l'incroyable pollution des cours d'eau en Asie ne pourra qu'aggraver cette situation. Quel est le lien, devrions nous demander, entre la rareté de l'eau et les conflits internationaux? L'avenir est sombre. Le réchauffement climatique aggravera la rareté de l'eau et l'évolution de l'alimentation dans les pays en développement (il faut 1 000 L d'eau pour produire 1 kg de blé et



Camera de combat du MDN, HS2008-L007-028

Des scènes comme celle-ci, des marins canadiens distribuant de l'aide humanitaire à Haïti en septembre 2008, vont devenir de plus en plus courante dans les décennies à venir.

13 fois plus pour produire 1 kg de bœuf) ne laisse entrevoir aucune amélioration à court et à moyen terme.

L'escalade du prix du pétrole, l'utilisation pour produire de nouvelles sources d'énergie de plantes qui servaient à l'alimentation, l'augmentation du prix des engrais et des herbicides et la rareté croissante de l'eau mettent des pressions intolérables sur la production alimentaire mondiale. Dans le monde en développement et en pré-développement, les gens consacrent souvent l'essentiel de leurs revenus à deux choses : l'énergie et la nourriture. Beaucoup préconisent une autre révolution verte, mais la révolution agricole des années 1960 et 1970 semble avoir suivi son cours. Pour la première fois dans l'histoire de l'humanité, plus de gens vivent dans les villes que dans les campagnes. Or, ces citadins sont à la merci des producteurs alimentaires locaux, nationaux et internationaux, mais il y a une foule d'obstacles à la libre circulation mondiale d'aliments peu coûteux. On ne sait malheureusement que trop bien qu'en Europe occidentale, les agriculteurs sont payés pour détruire leurs récoltes alors qu'ailleurs, des millions de gens meurent de faim. Il semble maintenant fatalement présomptueux de croire que la science viendra à notre secours, comme elle l'a fait si souvent auparavant. Il est arrogant de croire que la science est un remède miracle. Nous avons mis la planète au bord du gouffre, et certaines réserves qu'on croyait inépuisables, comme par exemple les

poissons dans la mer, commencent en fait à s'épuiser. Nous apprenons que 90 p. cent des grands prédateurs des mers du monde ont disparu et que plus de deux tiers des réserves mondiales de poisson ont atteint ou dépassé leurs limites soutenables. C'est un fait lourd de conséquences étant donné les milliards de gens dans le monde qui dépendent de la mer pour les protéines de leur alimentation.

Mais ce qui est particulièrement déconcertant est la vitesse à laquelle ces phénomènes se produisent, ou encore la lenteur lamentable avec laquelle nous nous sommes rendu compte que la fin était en vue. Et pourtant, un grand nombre de ces développements existentiels étaient prévisibles, mais motivés par un funeste mélange de cupidité et d'abnégation, nous



Reuters

avons choisi d'occulter ces réalités. Le réchauffement planétaire est l'exemple le plus criant de notre inaction. En outre, la vitesse et l'ampleur de ce phénomène sont alarmantes. Il est vrai que la température de la Terre s'est déjà réchauffée au cours de l'histoire géologique, mais c'est la première fois dans l'histoire de l'humanité qu'elle se réchauffe aussi rapidement. Douze des 15 dernières années ont connu des records absolus de température. Et ce qui est encore plus inquiétant est que les scientifiques d'un peu partout prévoient que les changements climatiques entraîneront, au cours des 25 prochaines années, des boucles de rétroaction qui accéléreront le réchauffement. Du point de vue politique, 25 ans c'est après-demain, mais les gouvernements du monde entier semblent se contenter d'effleurer le problème. Fait navrant, un récent sondage d'opinion britannique a révélé que 70 % des électeurs ne sont pas disposés à payer plus d'impôts pour lutter contre les changements climatiques. Par conséquent, même les dirigeants politiques les plus écologistes battent en retraite au moment même où des changements radicaux dans la consommation d'énergie s'imposent.

Que veut dire ce tableau lugubre pour l'analyse finale? Nous savons maintenant avec une certitude mathématique que la population mondiale aura atteint environ 8,3 milliards d'âmes d'ici 2025. Et c'est à peu près la seule chose dont nous sommes certains. Le pétrole ne semble plus inépuisable, mais combien de temps faudra-t-il pour épuiser les réserves

La revue navale de Qingdao, en avril 2009, soulignant le 60^e anniversaire de la fondation de la Marine de l'Armée de Libération Populaire. C'est la première fois que la Chine montre ses sous-marins à propulsion nucléaire, signe de son désir de devenir une grande puissance navale.

mondiales? On constate déjà que l'augmentation du prix des carburants se répercute sur les transports maritimes mondiaux et sur les voyages aériens. Mais est-ce que tous ces facteurs sont tout simplement des variations sur le même thème? L'augmentation de l'utilisation du pétrole et de son coût semble bien établie et il est peu probable que des réactions sociétales changent beaucoup ces tendances. Et si elles le font, l'issue ne s'en trouvera que repoussée. Quelle interaction y a-t-il entre les forces démographiques, la disponibilité d'énergie, les aliments, l'eau douce et l'environnement?

Tous ces phénomènes ont un effet marqué sur les systèmes mondiaux. Il est vrai que les prix du pétrole ont momentanément renforcé les tendances autoritaires dans des pays comme la Russie, le Venezuela et l'Iran, et l'influence corruptrice des revenus élevés de l'énergie est largement prouvée. Même si, de façon générale, la démocratie gagne du terrain depuis quarante ans, ce processus pourrait bien être en train de ralentir. Beaucoup de gens dans le monde se réjouissent du déclin apparent des États-Unis — leur situation financière est effectivement inquiétante — mais les États-Unis demeurent un acteur extrêmement important et puissant sur la scène mondiale. Il semble même y avoir quelques lueurs d'optimisme en Irak. Ce qui rend les États-Unis aussi influents n'est pas l'ampleur de leur pouvoir militaire et économique et de leur pouvoir discret, mais leur capacité de projeter une vision universelle de la liberté et de la démocratie. Aucune autre puissance émergente n'a cette philosophie dynamisante. Certainement pas la Chine ni l'Inde; quant à la Russie, son message au reste du monde est manifestement dépassé.

Il est intrigant de constater que si le monde industrialisé représente 70 p. cent de l'activité économique mondiale, les pays en développement sont le moteur de la mondialisation. En termes relatifs, la puissance américaine a diminué, et après un bref moment d'unilatéralisme exagéré par les médias, Washington se montre de plus en plus ouverte au multilatéralisme pour des raisons pragmatiques sinon philosophiques. La politique de l'équilibre des pouvoirs commence à se réaffirmer, et Washington parle maintenant de « coalition des pays disposés » ou de « communauté de démocraties », expressions d'une vision blasée et harcelée du monde.

Quelles sont les conséquences de tout cela pour les marines, et pour la Marine canadienne en particulier? Tout d'abord, comme l'ont fait remarquer l'historien Paul Kennedy et d'autres, le déplacement du centre de gravité du monde de l'Atlantique vers le Pacifique s'accompagne d'un déplacement correspondant de la puissance navale. La situation difficile dans laquelle se trouve la *Royal Navy* (qui aurait pu imaginer que ce qui a pendant longtemps été la plus grande marine du monde puisse être abandonnée par ses propres citoyens insulaires?) et la diminution progressive du nombre de bâtiments de la marine américaine (sans oublier la morosité des programmes contemporains de construction navale) semblent appuyer la thèse de Kennedy.

Les Européens, las de siècles de conflits internes, sont passés dans une ère postmoderne et commencent à abandonner volontairement les notions westphaliennes de la souveraineté nationale et à vouloir élargir leur sens de la communauté. L'Union européenne, dans sa façon veule et contraire à ses intérêts de répondre aux menaces, offre un frappant contraste avec le nationalisme robuste et assuré qui émerge en Asie de l'Est. Cette région est un terrain complexe, historiquement, géographiquement et territorialement. La Chine et l'Inde sont devenues ouvertement mahaniennes dans leur conquête de la puissance navale pour



Reuters

Les cartels qui font le trafic de la cocaïne en Colombie utilisent des engins semi submersibles de fabrication artisanale pour transporter jusqu'à 70 % de la drogue qui équipe la côte du Pacifique.

surmonter ces défis. Psychologiquement, elles font état de volonté d'imposer leur loi, volonté que les Européens ont perdue et dont les Américains se lassent.

Tout cela signifie que les marines occidentales vont avoir de plus en plus de mal à exécuter leurs tâches traditionnelles. Les pressions démographiques vont s'intensifier et il va devenir plus difficile de contrôler ou d'interdire le flux d'immigrants illégaux cherchant à gagner le monde industrialisé. Ces flots migratoires seront à la fois spontanés et organisés. Il faut savoir que la fin de la guerre froide (qui a « libéré » toutes sortes de forces criminelles de l'ex-Union soviétique, de connivence avec les agences de renseignement, le secteur privé et les politiciens) et la montée de la mondialisation, avec son aplanissement des barrières mondiales, ont causé une expansion considérable du crime organisé international. Les éléments criminels autonomes, voués à la contrebande, à la contrefaçon, à la prostitution



En route vers l'avenir : les NCSM *Regina* (en tête, tirant du canon) et *Algonquin*, avec une frégate américaine pendant l'exercice Trident Fury en 2007.

Camera de combat du MDN, 62007-0213



etc., se sont montrés beaucoup plus agiles et beaucoup plus adaptables que les organismes hiérarchiquement organisés qui s'attachent à les combattre. Ces éléments criminels ont su exploiter la courbe décisionnelle des bureaucraties de lutte contre le crime, gênées par des contraintes juridiques et par l'insuffisance de leurs budgets. Comme le souligne Moises Naim, « malgré d'énormes efforts, les gouvernements n'arrivent pas à endiguer le commerce illicite. »² Les marines et les gardes côtières s'emploient depuis longtemps à lutter contre le narcotrafic, le trafic humain et d'autres activités illicites en mer, et tout porte à croire que d'ici 2025, ces forces — la Marine canadienne y compris — consacreront encore plus de temps à ce rôle policier.

Les gouvernements canadiens successifs ont promis de respecter leurs engagements en matière de développement étranger et de défense, mais ils ont presque invariablement échoué. Étant donné le vieillissement de la population en Amérique du Nord (marginalelement compensé par l'immigration), les gouvernements seront-ils différents en 2025? De fait, ils seront encore moins susceptibles d'allouer les fonds nécessaires pour équiper et doter en personnel les Forces canadiennes comme il le faudrait (autre défi démographique). Il y a bien longtemps, Norman Augustine avait prévu, avec une grande prescience, que le coût unitaire moyen des armes continuerait à augmenter. En effet, comme le fait remarquer un observateur farceur, il est très possible que d'ici 2025, les États-Unis doivent dépenser en une seule année tout leur budget de défense pour acquérir un seul avion. Selon John Christie « la plupart des gens trouveront difficile de croire que notre défense [américaine] décline alors que nous dépensons plus de 400 milliards \$ par an à la défense ... Et pourtant les faits confirment cette situation alarmante. Les forces de défense américaines continueront à se rétrécir et à vieillir, et si nous n'agissons pas rapidement, nous cesserons bientôt d'être une force militaire dominante dans le monde. »³

Il est probable que les FC et la Marine auront les mêmes impératifs. L'escalade des coûts d'acquisition du matériel de défense fera-t-elle renoncer les gouvernements canadiens à assurer la présence du Canada sur la scène internationale — ce qu'ils ont déjà fait dans plusieurs secteurs? Washington (et sans aucun doute d'autres capitales à la recherche du concept de la communauté de démocraties ou de variantes ultérieures) feront-elles pression pour que nous fassions davantage de ce que nous faisons déjà, soit servir de complément aux opérations de la marine américaine dans le monde?

Ce que nous pourrons faire dépendra en grande partie du nombre de navires qui seront construits dans les dix-sept prochaines années. Nous devrions alors avoir une nouvelle flotte, mais de quelle nature? Dans quelle mesure la Marine sera-t-elle victime du jeu à somme nulle dans lequel les navires destinés à l'Arctique seront construits aux dépens des navires de guerre traditionnels, de taille moyenne, qui sont essentiels au rôle mondial du Canada? Ou bien est-ce qu'une garde côtière repensée se chargera de l'Arctique, où il devrait y avoir d'ici 2025 un volume assez considérable de navigation commerciale ainsi que d'exploration et d'exploitation en mer?

Comment fonctionnera une nouvelle Marine canadienne en dehors de l'Arctique? Le terrorisme que nous connaissons depuis le 11 septembre, ou même un peu avant, aura probablement pris fin. La mouvance médiévale et millénariste al-Qaeda, n'ayant pas vraiment réussi à réaliser ses objectifs, sera grandement discréditée même aux yeux des fidèles. Cela



Courtoisie de STX Canada Marine et BMT Fleet Technology

Une nouvelle classe de navires, les patrouilleurs extracôtiers de l'Arctique, permettront au Canada d'assurer une présence dans notre troisième océan pour une plus grande partie de l'année.

ne veut pas dire qu'il n'y aura pas d'attentats terroristes de temps à autre. L'Afghanistan et l'Irak seront derrière nous, mais le sous-développement tenace du monde arabe ainsi que le ferment social né d'un sentiment d'envie corrosif, d'impotence et de marginalisation (légitimé par le recours à une cause religieuse supérieure) continueront d'alimenter l'activité terroriste. Mais la Marine canadienne sera probablement beaucoup plus occupée à combattre le crime organisé, dans toutes ses dimensions, qu'à livrer la guerre au terrorisme en mer.

Il semble certain que les changements climatiques et la concentration croissante de la population dans les zones urbaines côtières imposeront à la Marine un rôle d'aide humanitaire et de secours en cas de catastrophe. Ce qui est moins certain, ce sont les implications interétatiques (voire intra-étatiques) de la raréfaction croissante des ressources. Le bois, l'eau et le blé seront les nouvelles monnaies de 2025. Est-ce que les états se disputeront les maigres réserves de poissons? Étant donné l'épuisement actuel de certains stocks et l'incessante pêche illicite, il y a tout lieu de croire qu'il y aura des échauffourées en mer, surtout dans les eaux complexes de l'océan Indien et de l'océan Pacifique. Est-ce que le *Western Pacific Naval*



Symposium, par exemple, servira de catalyseur et incitera les marines et les gardes côtières à s'unir pour surveiller les pêches dans leur région? Probablement.

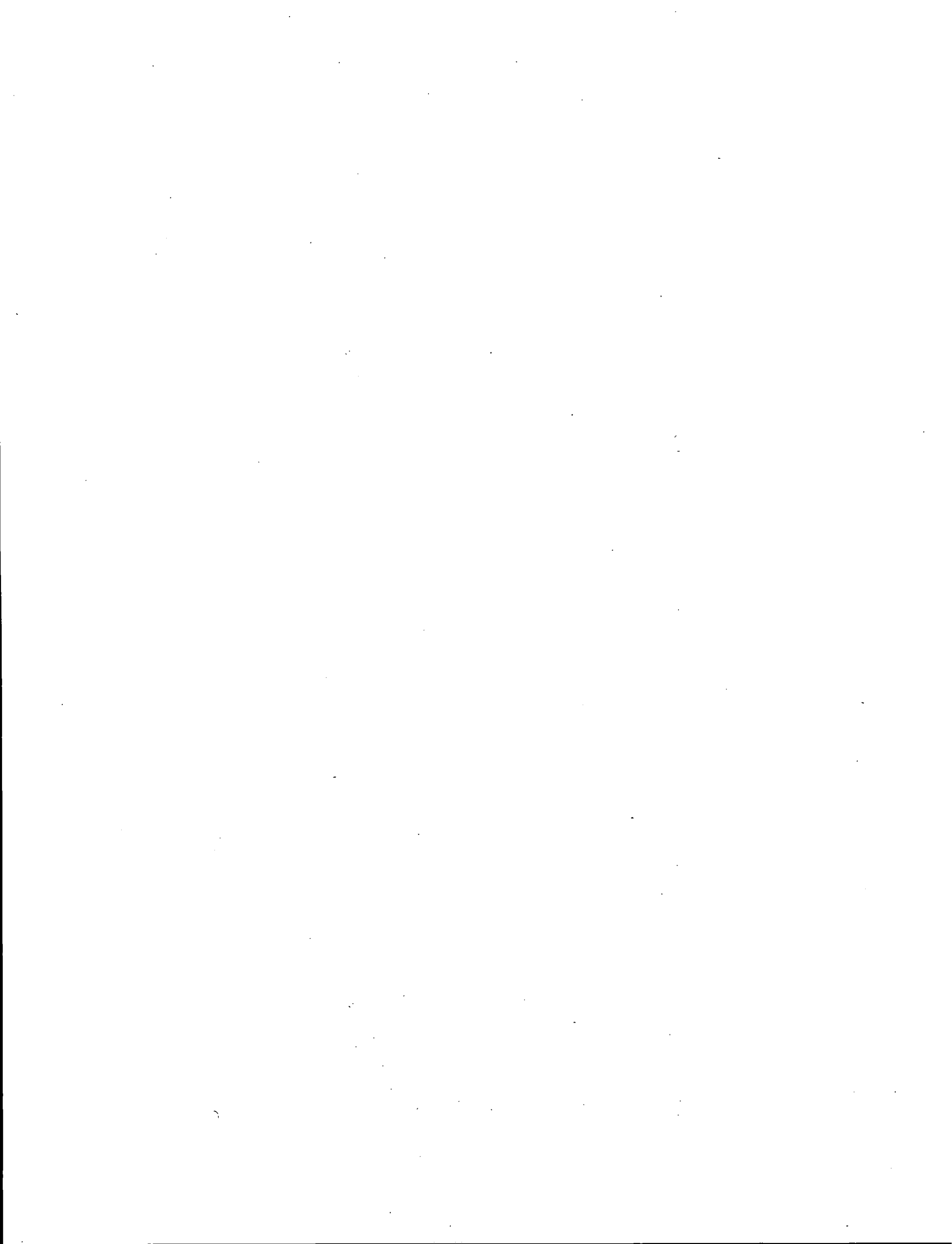
Pendant ce temps, la Marine canadienne devra répondre à des demandes plus traditionnelles. Malgré une profonde faiblesse interne, la Chine sera devenue l'hégémon incontestable de l'Asie de l'Est d'ici 2025. Les intérêts canadiens dans le Pacifique seront bien mieux reconnus qu'ils ne le sont maintenant et il y aura une pression nationale et internationale (de la part des *Five Eyes*,⁴ plus le Japon, la Corée du Sud, l'Inde et peut-être d'autres pays) pour maintenir un équilibre des pouvoirs contre la Chine. Par conséquent, la Force navale permanente du Pacifique, ostensiblement formée pour maintenir la paix et l'ordre dans les eaux internationales, mais conçue pour incorporer la Marine chinoise (et s'en protéger) sera probablement un élément dominant du contexte maritime en 2025.

Les changements fondamentaux qui se produiront à coup sûr d'ici 2025 sont de nature existentielle et tendront profondément — individuellement et collectivement — le tissu social du monde. En 2025, le monde sera un endroit de plus en plus problématique où l'ordre établi sera régulièrement menacé par l'instabilité intérieure, les conditions météorologiques sévères, le crime transnational, les pressions démographiques croissantes (poussées jeunes déstabilisantes, populations vieillissantes et en déclin, appauvrissement des populations, migrations légales et illégales), la pénurie critique de ressources ou le réchauffement planétaire progressif. Ce qu'il est difficile de deviner par contre, c'est comment tous ces éléments interagiront et comment l'intervention humaine façonnera cette interaction.

Les marines auront un rôle crucial dans le maintien de l'ordre face à ces phénomènes mondiaux. Le rôle de la Marine canadienne sera en grande partie déterminé par la nature des biens d'équipement qu'elle acquerra dans les quinze prochaines années. La contraction constante des ressources navales, sous le prétexte spécieux que chaque génération de navires est plus capable que la précédente, doit être évitée. Ce qu'il faut, c'est augmenter le nombre de navires et non le réduire. Le Canada doit aussi résister à la tentation de s'isoler dans sa bulle. En 2025, le monde aura plus besoin que jamais d'une présence navale mondiale, que ce soit pour lutter contre la pêche illicite ou les mouvements humains illégaux, pour secourir les sinistrés ou pour remplir un rôle plus traditionnel d'équilibre des pouvoirs. Le monde sera de plus en plus hobbesien, il manquera encore de « volonté politique » malgré les signes incontestables que la planète est en danger, et les marines comme celle du Canada devront parcourir les mers du monde pour porter secours et maintenir la paix.

Notes

1. Professor Danforth Middlemass, Dalhousie Centre for Foreign Policy Studies, Maritime Security Conference, 12 juin 2008.
2. Moises Naim, *Illicit* (New York: Anchor Books, 2005), 217.
3. John D. Christie, "DoD on a Glide Path to Bankruptcy," U.S. Naval Institute *Proceedings* (juin 2008), 25.
4. Terme dérivé des ententes de partage du renseignement (« eyes only ») qui existent depuis longtemps entre les alliés AUSCANNZUKUS, soit l'Australie, le Canada, la Nouvelle-Zélande, le Royaume-Uni et les États-Unis.



Collaborateurs



James Boutilier est conseiller Asie-Pacifique auprès des Forces maritimes du Pacifique. Il a été navigateur dans la Réserve de la Marine royale du Canada et de la *Royal Navy*; il a aussi été professeur et doyen au Collège militaire Royal Roads. Spécialiste de la sécurité maritime en Asie-Pacifique, il donne des conférences sur la scène nationale et internationale.

Isabel Campbell est historienne à la Direction de l'histoire et du patrimoine, où elle collabore à la rédaction de l'histoire officielle de la MRC d'après-guerre (1945–1968). Ancienne archiviste et bibliothécaire, elle a publié des articles en anglais et en français sur l'OTAN, l'influence de la politique étrangère sur la prise de décisions chez les militaires, les questions stratégiques et les archives.

W.A.B. (Alec) Douglas a servi dans la MRC de 1950 à 1973; il était spécialiste de la navigation et des opérations. Il a été l'historien officiel des Forces armées canadiennes de 1973 à 1994 et il est maintenant professeur auxiliaire d'histoire et chercheur à l'Université Carleton et ancien président de la Société canadienne pour la recherche nautique.

Richard H. Gimblett est l'historien du Commandement de la Marine canadienne et ancien président de la Société canadienne pour la recherche nautique. Ancien officier de marine, il est l'auteur d'études sur le rôle du Canada dans le golfe Persique et a contribué au volume 1 de l'histoire officielle de la MRC (1867–1939).

Donald E. Graves est membre de l'équipe professionnelle chargée d'écrire l'histoire officielle de la MRC d'après-guerre (1945–1968). Il est aussi auteur, co-auteur ou directeur de la publication de 15 livres et de nombreux articles sur l'histoire navale et militaire du Canada.

Peter T. Haydon est chercheur principal au *Centre for Foreign Policy Studies* de l'Université Dalhousie à Halifax, spécialiste de la politique de défense et des activités du Canada pendant la Guerre froide. Ancien officier de carrière dans la Marine canadienne, il a été le rédacteur en chef fondateur de la *Canadian Naval Review*.

Pat Jessup est relationniste communautaire à la Base des Forces canadiennes Halifax. Elle est spécialiste de l'art naval de guerre, en particulier des images produites pour illustrer la Seconde Guerre mondiale. Sa thèse de maîtrise, à l'Université St. Mary's, est une biographie du Capitaine de frégate C. Anthony Law, peintre naval de guerre et commandant de vedette lance-torpilles.

William Johnston est historien à la Direction de l'histoire et du patrimoine du MDN. Il est co-auteur de l'histoire officielle de la MRC et de celle de l'ARC, dont *The Seabound Coast*, le volume 1 de l'histoire officielle de la MRC, qui sera bientôt publié. Il est aussi l'auteur de *A War of Patrols: Canadian Army Operations in Korea*.

Richard Oliver Mayne est l'auteur principal d'une étude sur les conflits futur à la Direction Analyse de la sécurité. Officier de réserve, il est auteur ou co-auteur de deux livres et il a aussi publié de nombreux articles sur l'histoire navale canadienne.

Harold M. Merklinger est diplômé du Collège militaire royal de Kingston (1965) et de l'Université de Birmingham (1971). Il a passé l'essentiel de sa carrière de chercheur de la défense au Centre de recherches pour la défense Atlantique (maintenant RDDC Atlantique, Halifax), avec un passage au QGDN. Avant de prendre sa retraite en 2001, il était conseiller scientifique aux affaires maritimes et directeur général de RDDC Atlantique.

Marc Milner est connu pour ses ouvrages sur la Marine canadienne et la bataille de l'Atlantique. Depuis 1986, il enseigne l'histoire militaire à l'Université du Nouveau-Brunswick (UNB) et il est à l'heure actuelle directeur du Gregg Centre for the Study of War and Society de l'UNB.

Bill Rawling est l'auteur de *Victor Brodeur, officier de la marine canadienne, 1909–1946*, et de plusieurs articles sur l'histoire navale canadienne. Il a collaboré au volume 2 de l'histoire officielle de la MRC, 1939–1945, et il fait maintenant partie de l'équipe chargée d'écrire le volume 1 (1867–1939).

Roger Sarty a travaillé à la Direction de l'histoire et du patrimoine de 1981 à 1998, où il a été chef de l'équipe navale, puis historien principal. Il a été sous-directeur du Musée canadien de la guerre, chargé de l'élaboration des expositions du nouveau musée qui a ouvert ses portes en 2005. Il est devenu professeur d'histoire à l'Université Wilfrid Laurier en 2004.

Index



A

Abbott, Douglas, xiii, 133
Abyssinie (*voir également* Éthiopie), 55
Académie royale des arts du Canada (ARAC), 116, 118
Acajutla, El Salvador, 53
Accord Canada-États-Unis de défense de l'Amérique du Nord (CANUS), 156, 170, 180-81
Adams, Capitaine de vaisseau H.G.H., 46-47
Admiralstab, 29
Aerial Experiment Association, 20
Afghanistan, 210, 214, 234
Afrique, 208-09, 226-27
Afrique du Nord, 66, 68, 104
Afrique du Sud, 4
Afrique subsaharienne, 226-27
Afrique occidentale, 209
Aglionby, Capitaine de frégate C.E., 27
AIS 240 (système numérique de contrôle du combat), 171
Aitken, sir Max, 114-15
Alaska, 51, 181, 193
Aléoutiennes, 51
Alexander, N.J., 66
Allard, Général J.V., 167
Allemagne, 6, 15, 19, 24, 27, 29, 31-33, 38-39, 41, 44, 56-58, 84-85, 112, 116, 132
Alliés, xvii, 19, 33, 61, 66, 69, 71, 77, 87, 94-95, 97, 105-06, 108-10, 112, 132, 137, 153, 159, 164, 183, 189
Al-Qaeda, 214-15, 233
Altenfjord, 83
Américain (*voir également* États-Unis), xiv, xviii, 2-3, 20, 29, 31, 37, 39, 46, 75, 87, 99, 102, 136-37, 140-41, 143-44, 147, 179, 188, 190, 203, 205, 212, 215, 227
Amérique du Nord, 2-3, 5, 27, 31, 34-35, 50, 57, 89, 136, 144, 156, 165, 167, 194, 233
Amérique du Sud, 10, 26, 97, 142
Amirauté, xv, xvi, 4, 6-7, 9-10, 13-15, 17, 19, 23-25, 29-31, 33-35, 41, 61, 64
Amphibie, 66, 68, 74, 140, 189, 205, 214
Anderson, Capitaine F., 21
Angleterre (*voir également* Grande-Bretagne), 10, 17, 33, 72-73, 82, 119-21, 122, 125, 127
Anniversaire de la bataille de Trafalgar, 135
Anti-aérien, 108, 110, 148, 181
Antilles, 13, 27, 34-35, 51, 57
Anti-sous-marin, 25, 35, 56, 61, 85, 89, 93-96, 106, 108-10, 112, 136-37, 143-44, 146, 152-56, 158, 161, 163-65, 167, 177-79, 203
Appareil Hawker Sea Fury, 137, 141
Appareil Supermarine Seafire, 136
Approches de l'ouest, 95

Arctique, xvii, 21, 67, 69, 85, 149, 154, 163, 171, 179, 192, 196-97, 203, 208-09, 218, 233-34
Argentina, Terre-Neuve, 143
Argus, 155, 165, 178, 182-83, 210
Armistice, 43, 56, 141
Armée, xv, 3, 11, 23, 30, 31, 53, 54, 55, 68, 82, 113, 114, 118, 141, 144, 158-59, 161, 163, 201, 203, 205, 229
Arromanches, 121
Arts and Letters Club de Toronto, 120
ASDIC, 94-95, 99, 110-12, 125
Asie, 179, 201, 203, 217, 227, 230, 235, 237
Asie du Sud-Est, 179
ASROC, 158, 166
Atkinson, Lieutenant W.H.I., 68
Augustine, Norman, 233
AUSCANNZUKUS, 235
Australie, xv, 7, 142, 235
Auxiliaire, 27, 29, 31, 33, 35, 56, 64, 71, 133, 155
Aviation, 54, 69, 104, 108, 113, 118, 137, 140, 153, 204
Aviation royale du Canada, 54, 104, 188, 137, 140
Avion de chasse Corsair, 68
Avion de chasse Mirage, 201
Avion Fairey Firefly, 135
Avion torpilleur Swordfish, 67

B

Baddeck, Nouvelle-Écosse, 20
Bahreïn, 204, 215
Baie de Fundy, 37
Baie Forteau, Terre-Neuve, 99
Baie Glacier, Alaska, 193
Baker Point, Nouvelle-Écosse, 39
Balayage « Double-L », 61
Baldwin, Frederick W. « Casey », 20
Balfour, sir Arthur, 30
Ballantyne, C. C., xv
Banc Georges, 156
Banque royale du Canada, 48
Barnard, Kenneth « Barney », 147
Barrow-in-Furness, Angleterre, 7
Bath Iron Works, 188
Bathythermograph, 90, 137
Bataille de Coronel, 26, 32
Bataille de l'Atlantique, 64, 71, 85, 87, 105-06, 127, 132, 238
Bateau-phare de Nantucket, 31
Bateau-phare de Sambro, 37
Bâtiment de la classe Captain, 112
Bâtiment de lutte anti-sous-marine, 143
Bâtiment garde-barrière, 137
Bay Bulls, 123
Beach Commando W, 71
Beament, Capitaine de frégate Harold, 114-16, 119, 121, 123, 125

Beudoïn, Emile, 88
Belgique, 24, 139
Bell, Alexander Graham, 20
Belyea, Lieutenant Jim, 147
Bennett, Geoff, 224
Bermudes, 2, 3, 11, 53-54, 137
Bible navale, 30
Birmanie, 66
Bliss, Capitaine de corvette P.M., 106
Blocus, 139-40, 156
Boak, Capitaine de corvette E., 84-85
Bolton, Québec, 20
Bombardement, 72, 75, 80-87, 136, 141, 155
Bombardier torpilleurs Grunman Avenger, 83
Bombe atomique, 131, 133, 139, 146, 223
Bombe planante radioguidée, 69
Bombe Tallboy, 83
Bonnell, Lieutenant C., 66
Borden, sir Frederick, xv, 1, 7, 9
Borden, premier ministre sir Robert, 6-7, 9, 13-15, 18, 23, 40
Bouées acoustiques à basse fréquence (LOFAR) (Jezebel), 183
Boule de commande, 149
Bourassa, Henri, 4-5
Branche de recherche, 219
Bradford, Doug, 140
Brandon, Laura, 130
Brantford, Ontario, 11
Brest, France, 77, 110, 121
Brise-glace, xviii, 143, 186, 192
Brock, Jeffrey « Brimstone », 134, 139-44, 154, 159, 166
Brodeur, Louis-Philippe, xiv, 6-7, 9-10, 12
Brodeur, Victor Gabriel, 11-12, 53
Brooks, Leonard, 114, 120-21, 127-28
Brownell, Franklin, 120, 122
Budge, Lieutenant P.D., 70
Budget, xvii, 5, 44, 48, 50, 54-55, 139, 146, 158-59, 161, 163, 165, 167-69, 177-78, 185, 190, 194, 233
Burchell, Commodore H.G., 163
Burrow, Matelot de 1^{re} classe B.R., 73

C

Cabinet, 50, 54, 56, 118, 134, 144, 158, 170, 177, 183, 185-86, 194
Cadieux, Leo, 169, 177
Cale sèche, 25, 27, 30, 65, 69, 111
Calendrier opérationnel (OPSKED), 209
Cambodge, 210
Camperdown, Nouvelle-Écosse, 25
Canada Steamship Lines, 33
Canadian Vickers, 30
Canadianisation, xvii, 217
Canal de Panama, 137

- Canal du Suez, 143, 146
 CANTASS (Système sonar à réseau remorqué canadien), 196
 CANUS (*voir* Accord Canada États-Unis de défense de l'Amérique du Nord)
 Cap Cod, 37
 Cap d'Antifer, France, 79
 Cap Gaspé, Québec, 99
 Cap Race, 29, 39, 104, 123, 156
 Cap Sable, 13
 Cap Scott, 46
 Capacité antimines, 207
 Catamaran semi-submersible (SWATH), 61, 195, 197
 Casson, A. J., 118
 CAST 1/X sonar à immersion variable, 148
 Catley, Premier maître et instructeur d'artillerie, xvi
 Cellucci, Ambassadeur des États-Unis au Canada Paul, 215
 Centre de la recherche navale du Pacifique, 219
 Centre de recherche navale, 137, 143, 147–48, 219
 Centre de recherche pour la défense de l'Atlantique, 219
 Chalutiers, 24, 33–35, 37, 40, 46, 58, 82, 152, 156
 Chalutiers à vapeur, 33
 Chalutiers de défense antiaérienne, 82
 Chantiers navals, 33, 166
 Charleston, Caroline du Sud, 87
 Chasse aux phoques, 18
 Chasseur Banshee, 143–44, 153, 155
 Chasseur CF-18 Hornet, 204
 Chasseur de sous-marins, 20, 37, 39–40, 110
 Chasseurs Wildcat, 67, 83, 85
 Chatt-al-Arab, 205
 Chebucto Head, 39
 Chemin de fer, 48
 Cherbourg, France, 73
 Chili, 26
 Chine, 25, 56, 139–41, 226–27, 229–30, 235
 Chinnampo, la Corée du Nord, 141
 Christie, John D., 233
 Churchill, Manitoba, 136
 Churchill, sir Winston, xv, 14–15, 71, 106
 Cité à l'ordre du jour, 119
 Claxton, Brooke, xvi
 Coalition, 203, 211–12, 214–17, 230
 Coalition Wide Area Network (COWAN), 211
 Collège militaire royal, 12
 Collège naval royal du Canada, 12, 48
 Collier, Lieutenant A.L., 141
 Collier, Paul, 226
 Colombie-Britannique, 3, 18, 26, 60, 123, 168, 207, 231
 Colville, Capitaine de l'armée, Alex, 114, 124–25
 Combined Operations, 68, 71, 81
 Comeau, Matelot de 1^{re} classe Tammy, 210
 Comfort, Charles, 118
 Comité canadien des liquidations de stocks navals excédentaires, 132
 Comité consultatif des oeuvres de guerre, 118
 Comité d'étude de la structure de la défense, 185
 Comité de coopération militaire (CCM), 137
 Comité des artistes de guerre, 121
 Comité Sauvé, 158
 Commandement maritime (COMAR), 167–69, 175
 Commandement suprême allié de l'Atlantique (SACLANT), 141–42, 153, 159, 164, 180, 189–90, 192
 Commission d'enquête sur l'organisation du gouvernement (la commission Glassco), 158
 Communication, 10, 17, 54, 77, 89, 96–97, 105, 133–34, 136–37, 192, 195, 197, 203, 205, 211, 216
 Compagnie nationale de navigation du Canada, 65
 Concept d'opérations maritimes (CONMAROPS), 190
 « Concept des opérations maritimes » du MRC-ARC, 144
 Concept du groupe opérationnel, 137
 Conception de Bell et Baldwin, 148
 Conférence de Quadrant, 71
 Conférence impériale de 1921, 45
 Congo, 153
 Connolly, Donald, 78
 Conseil de la Marine, 143, 164
 Conseil de sécurité des Nations Unies, 212
 Conseil national de recherches du Canada (CNRC), 21, 60
 Construction navale, 6, 30, 53, 95, 153, 183, 185–86, 188, 230
 Contract, 30, 33, 53, 118, 121, 187–88, 217
 Contrôle tactique (TACON), 214
 Convoi, 34, 35, 39–40, 67, 71, 81, 84–85, 94, 97, 99, 101–06, 110–11, 113–17, 123, 125
 Corbett, Capitaine Robert, 27
 Corée, 136, 139–41, 146, 216, 235
 Corée du Nord, 136, 139–40
 Corée du Sud, 139, 141, 235
 Corps canadien, xv
 Corps expéditionnaire canadien, 24, 45
 Corsaire, xiii
 Corvette, 91, 95–97, 103–04, 108–09, 111, 122–23, 128, 183
 Cosh, Capitaine de frégate D.R.B., 67
 Costa Rica, 47–48
 Coupures, 176–77
 Craddock, Contre-amiral sir Christopher, 26
 Creed, Frederick G., 61, 197
 Crète, 66
 Crise de Berlin, 137
 Crise de Corée, 146
 Crise de l'unification, 179
 Crise des missiles de Cuba, 155, 165, 189
 Crise des pêches (1995), 208
 Croiseur, xiii, 9–10, 13, 17, 19, 25–27, 29, 31, 37, 45–46, 51, 58, 65–66, 71, 81, 87, 133, 143
 Croiseur cuirassé, 9, 13, 37, 65, 71
 Croiseur de la classe Apollo, 9–10
 Croiseur de la classe Bristol, 9
 Croiseur de la classe Diadem, 10
 Croiseur marchand armé, 26
 Croix de Victoria, 64, 68
 Cryptanalystes, 105
 Cuirassé, 6, 9, 15, 17, 26–27, 58, 65–67, 75
 Cuirassé de la classe King George V, 67
 Currie, Arthur, 60
 Cypress Bay, 56
D
 Dartmouth, Nouvelle-Écosse, 39–40, 137, 143
 Datalink, xviii
 DATAR (Digital Automated Tracking and Resolving), 147, 149
 Davidson, Commodore Bob, 217
 Davies, Lieutenant J., 66
 DDH-280 (*voir* Destroyers de classe Iroquois)
 De Havilland Canada, 171
 Débarquement à Inchon, 139
 Défense côtière, xv, 7, 9, 13, 17, 139, 207, 209
 Démagnétisation, 61, 89
 Démobilisation, xiii, 134
 Démographie, 223–25
 Desbarats, Georges, 6, 10, 15
 Détroit de Belle-Isle, 29, 136
 Détroit de Cabot, 30
 Détroit de Juan de Fuca, 181
 Détroit de Magellan, 10
 Détroit d'Ormuz, 214–17
 Détroit d'Hudson, 21
 Détroit GIUK (Greenland, Iceland, U.K.), 192
 Destroyer, xiii, xv, xvii 6–7, 9–10, 30–32, 35, 37, 39–40, 45–48, 50–51, 53, 55, 58, 64–73, 75–77, 79–81, 83–85, 87, 94–95, 97, 101–02, 104–06, 108, 110, 112, 132–33, 135–37, 139–41, 143, 147–48, 154, 156, 158, 161, 164–65, 167–68, 171, 176–83, 185–89, 190, 192–93, 200–01, 208, 214, 216–18
 Destroyer Aegis, 214
 Destroyer allemand, 66, 73, 77
 Destroyer de la classe Crescent, 85, 132–33, 135–36, 139, 141, 154
 Destroyer de la classe Iroquois, 171, 176–78, 182–83, 188, 192, 195, 200, 207–08, 218
 Destroyer de la classe Mackenzie, 143, 154, 164, 168, 185–87, 193
 Destroyer de la classe Restigouche, 141, 143, 158, 166, 169, 177
 Destroyer de la classe St. Laurent, 137, 141, 143, 154, 164, 179, 182–83, 186
 Destroyer de la classe Tribal, 64–65, 68–72, 75, 79, 81, 85, 87, 108, 132, 136, 139, 141, 154, 158, 164, 179, 200
 Destroyer de la classe V, 72, 85, 140
 Destroyer escortes (DDE), 154, 158
 Destroyer porte-hélicoptères (DDH), 156, 158, 164, 166
 Destruction mutuelle assurée (MAD), 144
 Deuxième Guerre mondiale, x, xiii, xvii, xviii, 11–12, 50, 58, 60, 64, 68, 87, 89, 113, 115–17, 129, 131, 135, 137, 144, 154, 156, 181, 183, 217
 DeWolf, Harry (H.G.), 69, 73, 76, 151–52
 Dextraze, Général J.A., 185
 Diefenbaker, premier ministre John, 154
 Dieppe, 68
 Direction des services spéciaux, 122



- Dispositif canadien antitorpille acoustique (CAAT), xviii, 90, 109, 111
- Dispositifs explosifs de circonstance (IEDs), 210
- Distinguished Service Cross, 65
- Dowty, 171
- Dragueurs de mines, xvii 46, 50, 53, 72–75, 79, 81, 88, 133, 137, 139, 141, 143, 164, 168, 207
- Dragueur de mines de la classe Bay, 207
- Dragueur de mines de la classe Bangor, 72–75, 99
- Dragueur de mines de la classe Fundy, 168
- Drysdale, Juge Arthur, 35
- Dunkerque, 65
- Dyer, Contre-amiral Kenneth, 155–56, 165–66
- E**
- Edwards, Capitaine de frégate G.C., 67
- Empire austro-hongrois, 19
- Empire britannique, 2, 20, 24, 61
- Entraînement, 11, 67, 73, 94, 96–97, 101–02, 106, 134, 137, 142–43, 168, 181, 208, 211
- Entre-deux-guerres, 43, 45, 47, 49, 51, 53, 55, 57–61, 118
- Équipe d'arrondissement, 109–10, 200, 209, 216
- Équipe stratégique consultative, 210
- Équipements d'analyse AQA-5, 183
- Escadron, 5, 85, 135–37, 141, 143, 164, 177, 179, 181, 190, 204
- Escorte, 39, 50, 94, 97, 102, 106, 112, 132, 155
- Esquimalt, Colombie-Britannique, 3, 5, 10, 18–19, 25–27, 31, 41, 44, 46, 59, 87, 142, 147, 165, 216
- Essais, 25, 33, 46, 94, 131, 133, 143, 147–48, 156, 164, 181, 192, 205
- Essais nucléaires de l'atoll de Bikini, 131, 133
- Essex, James W., 129
- Estuaire de la Scheldt, 82
- États du Golfe, 205
- États-Unis (*voir également* Américain), 2–3, 15, 18, 29, 31, 33, 37, 44, 50, 55, 71, 97, 132–33, 137, 139, 156, 167, 183, 186, 207, 211, 214–15, 226, 230, 233, 235
- Éthiopie (*voir également* Abyssinie), 55
- Étoile du courage, 210
- Europe, 1, 5, 30–31, 56, 64, 85, 87, 95, 115, 139, 228
- Exercices :
- Mainbrace, 143
 - Mariner, 141
 - New Broom, 143
 - SLAMEX, 144, 165
 - Sweep Clear I, 232
 - Trident Fury 2007, 216
- Explosion d'Halifax, 35, 38, 40–41, 44
- Ex-Yougoslavie, 205, 208, 210
- F**
- Fairey Aviation, 171–72
- Fairmile D Type Dog Boat, 74, 79
- Falls, Capitaine de vaisseau R.H. Robert, 167
- Fédération des artistes canadiens, 118
- Ferranti-Packard Canada, 147
- Fessenden, Reginald, 20
- Fisher, Admiral « Jacky », xiv
- Fleuve Irawaddy, 66
- Fleuve Jaune, 227
- Fleuve Yalu, 140–41
- Flottille, 30, 38, 57, 63, 66, 68, 71–75, 77, 79, 81–83, 119–20, 123, 132
- Flottille de vedettes lancetorpilles, 119
- Fonds de souvenirs de guerre canadiens, 114, 116, 129
- Force de soutien de l'Ouest, 101
- Force d'escorte de Terre-Neuve, 93
- Force logistique de coalition, 203
- Force mobile, 159, 161, 163
- Force multinationale d'interception, 205, 211
- Force navale permanente de l'Atlantique (STANAVFORLANT), 179–81, 189, 207–08, 211–12
- Force navale permanente de réaction de l'OTAN (SNMG-1), 208
- Force navale permanente du Pacifique, 235
- Force opérationnelle canado-américaine, 153
- Force opérationnelle de la coalition, 215
- Force permanente de contingence, 212
- Forces armées canadiennes, 118, 158–59, 161, 163, 165, 237
- Forces canadiennes, 163, 166, 168–69, 203–05, 210, 212, 215, 218, 233, 237
- Forster, Michael, 114, 120–21, 126
- Foster, sir George, xiv, 6
- France, 2, 24, 56, 58, 65, 69, 75, 77, 81, 95, 110–11, 119, 121, 125, 139, 193
- Frégate, xvi, 79, 97, 108, 110–12, 133, 139, 143, 154, 158–59, 161, 164, 167, 171, 176, 183, 185–86, 188–90, 192–94, 199–01, 204–05, 207–09, 211–12, 214–18, 220, 232
- Frégate canadienne de patrouille (*voir également* Frégate de classe Halifax), 188, 205
- Frégate de la classe Annapolis, 143
- Frégate de la classe Halifax (*voir également* frégate canadienne de patrouille), 204–04, 217–18, 220
- Frégate de la classe Prestonian, 154
- Frégate de la classe River, 110
- Frégate polyvalente, 154, 158–59, 161
- Front occidental, xv
- Fuller, Capitaine de corvette T. G., 66
- G**
- Galerie nationale du Canada, 116, 121
- Garde côtière américaine, 102, 192
- Garde côtière canadienne, xviii, 210
- Garrett, Matelot de première classe K., 75
- Gendarmerie royale du Canada (G.R.C.), 209
- German, Tony, 99
- Gibraltar, 181
- Gironde, 81
- Girouard, Commodore Roger, 215
- Goélette, 26, 37–38
- Gold Beach, France, 77, 127
- Golfe de Gascogne, 69
- Golfe d'Oman, 209, 214
- Golfe du Maine, 226
- Golfe du Saint-Laurent, xiv, 12, 29–31, 33, 40, 99, 111, 115–16, 125, 209
- Golfe Persique, 201, 204, 208–09
- Goodeve, Charles F., 60
- Gouvernement Chrétien, 211–12
- Grand Nord (*voir également* Arctique), 21, 56, 136, 139, 142, 179, 218
- Grande Dépression, 54, 118, 121
- Grande Guerre (*voir également* Première Guerre mondiale), 44, 46, 60
- Grande-Bretagne, xvi, 2–6, 10, 15, 17–19, 23–24, 30–31, 39, 44, 53, 56, 58, 61, 64, 66, 68–69, 71–72, 80, 85, 87, 95, 102–04, 106, 111–12, 116, 118, 132–33, 193, 207, 217
- Grands Bancs, 95, 101, 103, 152, 156, 208–09
- Grands Lacs, 47, 142
- Grant, H.T.W. Harold, 66, 135
- Gray, Lieutenant Robert Hampton, 64, 68
- Grèce, 81
- Grey, Gouverneur général Lord, xiv, 13
- Groupe aéronaval, 204–05, 212, 217
- Groupe d'escorte, 108–09
- Groupe opérationnel, 136–37, 141, 148, 183, 190, 192, 194, 199, 201, 203–05, 214, 217
- Groupe-brigade canadien transportable par air et par mer (CTAM), 189
- Guerre au terrorisme, xviii, 234
- Guerre civile en Chine, 139
- Guerre de Corée, 141, 216
- Guerre de Sécession américaine, 3
- Guerre de Sept Ans, 2
- Guerre des Malouines, 181
- Guerre du Golfe, 203–04, 208, 214
- Guerre du Vietnam, 181–82
- Guerre froide, xviii, 172, 177, 180, 187, 194, 199, 203, 207–08, 211, 219, 232, 237
- H**
- Habbakuk, 89
- Hachey, H.B., 60, 90
- Hadley, Michael, 44
- Haïti, 209, 226, 228
- Halifax, Nouvelle-Écosse, xiv, xvi, xviii, 2–3, 5, 10, 12–13, 17, 19, 25, 29–31, 33–35, 37–41, 44, 46, 50, 53, 89, 92, 94, 96, 102, 111–12, 136, 142, 155, 165, 196, 199, 201, 214, 218
- Hamburg, Allemagne, 27
- Hankey, sir Maurice, xv
- Harkness, Douglas, 154, 170
- Harper, premier ministre Stephen, 199, 218
- Hawco, Capitaine de frégate Darren, 217
- Hayes, Enseigne de vaisseau de 1^{re} classe G.H., 65
- Hélice à pas variable, 20
- Hélicoptère, xviii, 143, 156, 158, 164, 166, 171, 179, 183, 187, 190, 192, 197, 208
- Hélicoptère Sea King, 156, 164, 166, 171, 179, 183, 187, 192
- Hélicoptère Sikorsky, 143
- Hellyer, Paul, 158–59, 161, 166–69, 176, 179
- Hennessy, Frank, 120
- Hibbard, Capitaine de frégate James, 81
- Hillier, Général Rick, 205
- Hiroshima, 87, 131
- Hitler, Adolf, 56, 58

Hjort, Prof. Johan, 21
 Hodgson, Duncan, 148
 Holgate, Edwin, 118
 Holyhead, Angleterre, 74
Home Fleet (flotte britannique), 69, 83
 Hong Kong, 140
 Horton, John, 44, 94, 132, 200
 Hose, Walter, xvi, 17, 25, 31, 41, 48, 54–55, 59
 Houghton, Frank Llewellyn, 43, 48, 53, 57–59
 HS-50 (escadron expérimental d'hélicoptères de guerre anti-sous-marine), 143
 Hurley, Capitaine, 46
 Hussein, Saddam, 200, 205, 208, 211
 Hydravion Canso, 111
 Hydravion Curtiss HS-2L, 39–40
 « Hydrodome » HD-4 de Bell, 21
 Hydrodynamique, 195, 197
 Hydrophone, 143, 183, 195
 Hydroptère, 20, 148–49, 171, 183, 195–96

I

Île Anticosti, 99
 Île de Miquelon, 38
 Île Egg, 111
 Île Grand Manan, 37
 Île MacNab, 25
 Île Walcheren, 82
 Île West Haycock, 46
 Îles d'Açores, 108, 156
 Îles Gulf, Colombie-Britannique, 207
 Îles Komandorski, 51
 Îles Kourile, 51
 Îles Malouines, 27, 29, 181
 Îles Orkney, 69
 Îles Sakashima, 87
 Îles Shetlands, 111
 Inde, 121
 Interopérabilité, 211–12, 216
 Invasion, 2–3, 55–56, 71–73, 81, 87, 95, 200
 Invention, 20, 22, 60
 Iran, 214, 230
 Irak, 201, 203–05, 214–15, 217, 230, 234
 Irlande, 101, 110
 Irlande du Nord, 101
 Islande, 95, 97, 101, 139
 Italie, 55–56, 66, 68, 132, 139

J

Jackson, Alexander Young (A.Y.), 115, 118, 120–21, 125, 129–30
 Jamaïque, 2
 Japon, 51, 55–56, 64, 87, 132, 140, 226, 235
 Jellicoe, Amiral de la flotte Lord, xv, 45
 Jenson, L.B., xvi, xviii, 65, 76, 80, 88
 Jess, Capitaine de frégate R.E., 67
 Johnstone, Prof. J.H.L., 90
 Jones, Skipper, 68
 Jones, Vice-amiral G.C., 129
 Jour J, 80, 121–23, 127
 Juno Beach, 75, 77, 81

K

Kaboul, 210
 Kennedy, Président américain John F., 144, 156
 Kennedy, Paul, 230
 Kerwin, matelot de 2^e classe M. R., 81
 Khrushchev, premier ministre soviétique Nikita, 156
 King, premier ministre William Lyon Mackenzie, 48, 50, 53, 59, 69, 71, 85, 115, 118
 Kingsmill, Amiral sir Charles Edmund, xvi, 6–7, 9–11, 17, 25, 29–30, 37, 48
 Kingston, Ontario, 12, 118
 Kirkpatrick, Capitaine de corvette J.R.H., 74, 79
 Knights, Stan, 147
 Kola Inlet, 63
 Koweït, 200

L

Laboratoire de recherche navale du Pacifique (PNL), 147
 Lac Bras d'Or, Cap-Breton, 21
 Lac Ugashik, Alaska, 51
 Landry, David, 152
 Landymore, Contre-amiral W.M., 165, 168–69
 Lane, Lieutenant de vaisseau R.H., 66
 LaSalle, Québec, 147
 Laurier, premier ministre sir Wilfrid, xiv, xv, 4–7, 9–10, 12–15, 18, 24, 31, 46
 LAV-III, 212
 Law, Capitaine de corvette C. Anthony « Tony », 66, 74, 77, 79, 82, 114, 119, 121, 125
 Lay, Capitaine H.N., 83, 131, 146
 LCA (chalands d'assaut de débarquement), 77
 LCI (péniches de débarquement d'infanterie), 77, 81
 Le Havre, France, 79
 Leadership, 105, 141, 177, 179
 Legate, Lieutenant R.D., 38
 Leith, Maître de 2^e classe Jim, 210
 Leurre antitorpille acoustique, 89–90
 Levé, 20–21, 37
 Lismer, Arthur, 116
 Littoral, 1–2, 6, 65, 176, 179
Livre blanc sur la défense (1964), 163
Livre blanc sur la politique de défense de 1971, 178, 183, 185
Livre blanc sur la politique de défense de 1987, 192
 Loi à l'aide du service navale, xiv, 15
 Loi du service naval, xiv, 10, 12, 14–15, 18, 20, 25
 Loi sur la citoyenneté de 1947, 135
 Londres, Angleterre, xv, 4, 7, 13, 15, 24, 30–31, 33, 35, 40, 43, 60, 64, 106, 119, 121, 124, 127
 Longard, John, 147
 Louisbourg, Nouvelle-Écosse, 2
Luftwaffe, 79, 84–85
 Lund, Wilf, 156

M

MacArthur, Général Douglas, 140
 Macdonald, Angus L., xiii
 MacDonald, Amiral Wesley, 190
 Mackay, Capitaine de corvette Donald Cameron, 114, 116–17, 119, 121, 128–29

MacMillan, R., 66
 Mahan, Amiral Alfred Thayer, 215
 Mainguy, Amiral E. Rollo, xvi, xvii, 134, 137
 Maintien de la paix, 146, 180, 201
 Maidland, Capitaine de corvette J.D., 66
 Malaisie, 66
 Manche, La, 66, 70, 73–74, 81, 83, 110, 121, 127
 Maniéristes, 127
 Marine américaine, 39–40, 108, 112, 131–32, 139, 147, 156, 181–82, 196, 203, 211–12, 214, 216, 230, 233
 Marine de l'Armée de Libération Populaire, 229
 Marine Industries Limited (MIL), 188
 Marine marchande, 50, 121, 126
 Marine royale du Canada (MRC), ix, xiv, xv, 5, 11, 13, 17, 21, 23, 24–25, 27, 29–31, 33, 35, 38–41, 43–46, 48, 50–51, 53–58, 60, 64–66, 68–76, 79–81, 83–85, 87, 93, 95–97, 101–03, 105–06, 108–14, 117–18, 120, 123, 131–37, 139, 141–44, 146, 148, 152–53, 155–56, 158–59, 161, 163–64, 166
 Marine soviétique, 179, 181–82
 Marseille, France, 39
 MARTADS (Maritime Tactical Data System), 178
 Massachusetts Institute of Technology, 39
 Massey, Vincent, 118–19, 125
 Mazatlán, Mexique, 25
 « MC 70 », 153
 McBride, sir Richard, 18
 McCurdy, J.A.D., 20
 McCurry, H.O., 116–18, 121
 McFadden, Contre-amiral Dean, 210
 McKenna, premier lord de l'Amirauté Reginald, 6
 Mcleod, Lieutenant D.M., 68
 McNaughton, Général Andrew, xv, 54, 60
 Médaille pour actes insignes de bravoure (CGM), 81
 Meninsky, Bernard, 121
 Mer Adriatique, 66, 205, 208–09
 Mer d'Arabie, 212, 214
 Mer de Barents, 63, 66
 Mer de Norvège, 83
 Mer des Caraïbes, 51, 57, 137, 142, 208
 Mer Méditerranée, xvii, 66–67, 80, 217
 Meritorious Service Medal, 217
 Mexique, 31, 226
 Miles, G.R., 69, 136
 Milice, 1, 3, 5, 7, 9–10, 17–18, 25, 50, 54
 Miller, Capitaine de vaisseau « Dusty », 203
 Milner, Marc, xviii, 143
 Mine à déclenchement magnétique, 89
 Mines, 17, 25, 33, 37–39, 46, 50–51, 53, 56, 60–61, 66, 72–75, 77, 79, 81, 83, 85, 88–89, 95, 99, 111, 133, 137, 139, 141, 143, 146, 164, 168, 197, 207, 219, 221
 Ministère de la défense nationale, 60
 Ministère de la Marine et des Pêches, 3, 5, 10, 15, 46
 Ministère des Affaires étrangères, 177
 Ministère du Service naval, 10



- Missile, 69, 144, 153, 155, 165, 167, 182, 189, 201, 219, 220
- Missile antinavire Harpoon, 201
- Missile Exocet, 201
- Missile Polaris, 144
- Mobilisation, 17, 144, 156, 194, 215
- Modernisation, 54, 154, 177–78, 182, 185–86, 188, 190, 192, 194, 200, 205, 217–18, 220
- Mogadiscio, Somalie, 217
- Mondialisation, 224, 226, 230, 232
- Monk, F.D., 13
- Montréal, 29–30, 33–34, 40, 50, 60, 209
- Moore, Henry, 127
- Moral, xvii, 74, 104, 134, 159, 161, 169
- Morris, James, xvi
- Mortier anti-sous-marin Hedgehog, 61, 90–91
- Mortier Mk 10 Limbo, 156
- Mortier Squid, 136
- Morton, Desmond, 54
- Moscou, 155
- Mountbatten, Vice-amiral Louis, 71
- Mourmansk, 67, 70–71, 83–84
- Moyen-Orient, 204, 227
- Muhlstock, Louis, 126
- Mulroney, premier ministre Brian, 192
- Munich, 56–57
- Mur de Berlin, 194, 199
- Murphy, Lieutenant Rowley, 113–14, 117–19, 121, 123, 128
- Murray, Contre-amiral L. W., 105
- N**
- Nagasaki, Japon, 87, 131
- Naim, Moïses, 233
- Nanaimo, Colombie-Britannique, 60
- Nanking, Chine, 139
- Nations Unies, 133, 139–41, 143, 146, 153, 161, 180, 205, 208, 211
- Navire amiral, 27, 181, 217
- Navire de défense côtière de classe Kingston, 207
- Navire de soutien interarmées, 205, 218
- Navires (marchand) :
- Athenia* (paquebot), 94
 - Bianca* (goélette), 38
 - Chatham* (transporteur de troupes), 55, 99
 - Donald Stewart* (vapeur), 99
 - Dornfontein* (quatre-mâts), 37
 - Eric* (vapeur), 37
 - Imo* (vapeur), 34
 - Katie* (porte-conteneurs), 209
 - Komagata Maru* (vapeur), 18, 19
 - La Paloma* (bateau de pêche), 46
 - Leonor* (goélette), 26, 31
 - Leto* (vapeur), 99
 - Lucia* (vapeur), 39
 - Lusitania* (paquebot), 29
 - Luz Blanca* (pétrolier), 37
 - Malola* (bateau de pêche), 46
 - Mont-Blanc* (navire de munitions), 35
 - Nicoya* (vapeur), 99
 - Stephano* (paquebot), 31
 - Wallie G.* (goélette), 37
- Navires (naval) :
- Allemagne :**
- Bismarck*, 66, 70, 95
 - Gneisenau*, 25, 65–66
 - Leipzig*, 25, 26
 - Scharnhorst*, 25, 65–66, 71
 - Tirpitz*, 67, 70, 75, 83
 - U-Deutschland*, 31–32, 39
 - Z-24*, 77
 - Z-32*, 77
 - Zh-1*, 77
- Australie :**
- His/Her Majesty's Australian Ship (HMAS)
 - Warramunga*, 141
- Canada :**
- LSI 285*, 77
 - MGB 657*, 66
 - NAFC (Navire auxiliaire des forces canadiennes) *Dundalk*, 133
 - NAFC *Dundurn*, 133
 - NAFC *Eastmore*, 133
 - NAFC *Endeavour*, 173
 - NAFC *Laymore*, 133
 - NAFC *Quest*, 173
 - NCSM (Navire canadien de Sa Majesté) *Algerine*, 25
 - NCSM *Algonquin*, 75, 79, 83, 232
 - NCSM *Annan*, 111
 - NCSM *Annapolis*, 164, 192
 - NCSM *Antigonish*, 136
 - NCSM *Armentières*, 50
 - NCSM *Assiniboine*, 103–05, 143, 156, 164, 166, 171
 - NCSM *Athabaskan*, 69–70, 73, 76, 87–88, 105, 108, 134–36, 139–41, 176, 201
 - NCSM *Aurora*, 45–48, 58–59
 - NCSM *Bonaventure*, 66, 143, 153, 155, 158–59, 163, 166–67, 177, 183
 - NCSM *Bras d'Or*, 171, 173, 197
 - NCSM *Buckingham*, 143, 156
 - NCSM *Calgary*, 205, 211, 216–17
 - NCSM *Carleton*, 122
 - NCSM *Cartier*, 33, 38
 - NCSM *Cayuga*, 136, 139–41, 164
 - NCSM *Cedarwood*, 149
 - NCSM *Chambly*, 97, 102, 108
 - NCSM *Champlain*, 53
 - NCSM *Charlottetown*, 99, 133, 214
 - NCSM *Chaudière*, 152
 - NCSM *Chilliwack*, 109–10
 - NCSM *Clayoquot*, 111
 - NCSM *Corner Brook*, 209–10, 215, 217
 - NCSM *Crescent*, 133, 135–36, 139, 154
 - NCSM *Crusader*, 141
 - NCSM *D'Iberville*, 143
 - NCSM *Drummondville*, 99
 - NCSM *Ehkoli*, 90
 - NCSM *Ettrick*, 111
 - NCSM *Festubert*, 50
 - NCSM *Fraser*, 55–56, 59, 196
 - NCSM *Fredericton*, 205, 209, 215
 - NCSM *Gatineau*, 110, 123, 192
 - NCSM *Grilse*, 29, 39
 - NCSM *Haida*, 69–71, 73, 76–77, 79, 81, 85, 136, 141
 - NCSM *Halifax*, 199, 205, 219
 - NCSM *Hamilton*, 117
 - NCSM *Hochelaga*, 29, 38, 40
 - NCSM *Huron*, 69–71, 73, 77, 79, 81, 85, 120, 141, 192
 - NCSM *Iroquois*, 69, 71, 81, 85, 141, 181, 214, 217
 - NCSM *Kenogami*, 97
 - NCSM *Kootenay*, 155–56
 - NCSM *Labrador*, xviii, 137
 - NCSM *Laurentian*, 33
 - NCSM *Magnificent*, 132, 135–36, 142–43
 - NCSM *Magog*, 111
 - NCSM *Margaret*, 29–30
 - NCSM *Middlesex*, 133
 - NCSM *Moncton*, 90
 - NCSM *Montréal*, 209
 - NCSM *Morden*, 103, 108
 - NCSM *Moose Jaw*, 97
 - NCSM *New Glasgow*, 112
 - NCSM *New Liskeard*, 133
 - NCSM (ancien HMS) *Niobe*, 10, 13, 17–19, 24–25, 27, 29, 30, 35, 38, 40
 - NCSM *Nipigon*, 164, 187, 207
 - NCSM *Nootka*, 133, 136, 141, 164
 - NCSM *Ojibwa*, 164
 - NCSM *Ontario*, 87, 132, 133, 136, 142
 - NCSM *Orillia*, 102
 - NCSM *Ottawa*, 56, 95, 103–04, 164, 217
 - NCSM *Patrician*, 45–47, 50, 53
 - NCSM *Patriot*, 45–48, 50, 53
 - NCSM *Premier*, 29
 - NCSM *Preserver*, 179, 187, 205, 207
 - NCSM *Prince David*, 64, 71, 77, 81
 - NCSM *Prince Henry*, 64, 71, 74, 77, 81
 - NCSM *Prince Robert*, 64–65, 71, 85
 - NCSM *Protecteur*, 176, 179, 201, 207, 217
 - NCSM *Provider*, 144, 164, 172, 192
 - NCSM *Quebec*, 142–43
 - NCSM *Raccoon*, 99
 - NCSM (ancien HMS) *Rainbow*, 10, 17–19, 25–27, 31, 40
 - NCSM *Regina*, 211, 232
 - NCSM *Restigouche*, 56, 101–02, 104, 208
 - NCSM *Sable I*, 29
 - NCSM *Sackville*, 91, 103, 108, 149
 - NCSM *Saguenay*, 53, 94, 103, 105, 128
 - NCSM *St. Laurent*, 94, 104
 - NCSM *Sans Peur*, 133, 147
 - NCSM (ancien HMS) *Shearwater*, 19, 25, 27
 - NCSM *Sioux*, 75, 79, 83–85, 88, 139–40, 141
 - NCSM *Skeena*, 53–54, 59, 97, 103
 - NCSM *St. Croix*, 96, 103, 105, 108–09
 - NCSM *Stadacona*, 29
 - NCSM *Shawinigan*, 111
 - NCSM *Shediac*, 97
 - NCSM *Snowberry*, 109
 - NCSM *Summerside*, 209, 215
 - NCSM *Terra Nova*, 176, 192, 201

- NCSM *Thiepval*, 46–47, 50–51, 58
 NCSM *Toronto*, 208, 217
 NCSM *Tuna*, 29
 NCSM *Uganda*, 87, 132, 142
 NCSM *Vancouver*, 53, 204
 NCSM *Ville de Québec*, 217
 NCSM *Wallaceburg*, 133
 NCSM *Warrior*, 132–33, 136
 NCSM *Waskesiu*, 110
 NCSM *Wetaskiwin*, 103
 NCSM *Weyburn*, 99
 NCSM *Whitehorse*, 221
 NCSM *Windsor*, 210
 NCSM *Winnipeg*, 208, 211, 216
 NCSM *York*, 67
 NCSM *Ypres*, 50
 NCSM *Yukon*, 164, 172
 NGC (Navire du gouvernement canadien)
 Acadia, 20
 NGC *Canada*, xiv, 5, 7, 10–11, 17
 NGC *Karluk*, 21
 NGC *Lady Evelyn*, 33
 NGC *Malaspina*, 46
- États-Unis :**
 USCGC (brise-glace de la Garde côtière américaine) *Polar Sea*, 192
 USS (United States Ship) *Abraham Lincoln*, 205
 USS *Essex*, 153
 USS *George Washington*, 217
 USS *John C. Stennis*, 204
 USS *Missouri*, 87
 USS *Nautilus*, 171
 USS *Oregon*, 31
 USS *San Diego*, 37
 USS *Stark*, 201
- Grande-Bretagne :**
 HMS (His/Her Majesty's Ship) *Ajax*, 66
 HMS *Belfast*, 66
 HMS *Berwick*, 17
 HMS *Bonaventure*, 66
 HMS *Charybdis*, 5
 HMS *Celandine*, 104
 HMS *Dianthus*, 103
 HMS *Dominion*, 7
 HMS *Dreadnought*, 6, 17
 HMS *Egret*, 69
 HMS *Enterprise*, 66
 HMS *Formidable*, 68, 83
 HMS *Furious*, 83
 HMS *Glasgow*, 66
 HMS *Good Hope*, 32
 HMS *Grenville*, 69
 HMS *Indefatigable*, 83
 HMS *Inflexible*, 27
 HMS *Invincible*, 27
 HMS *Lagan*, 108
 HMS *Lark*, 84
 HMS *Mauritius*, 81
 HMS *Nabob*, 83, 85
 HMS *Niobe* (voir NCSM *Niobe*)
 HMS *Polyanthus*, 108
 HMS *Prince of Wales*, 66
- HMS *Puncher*, 85
 HMS *Pursuer*, 68
 HMS *Rainbow* (voir NCSM *Rainbow*)
 HMS *Shearwater* (voir NCSM *Shearwater*)
 HMS *Sheffield*, 181
 HMS *Spiteful* (sous-marin), 66
 HMS *Swift*, 80
 HMS *Ursa*, 81
 HMS *Venus*, 66
 HMS *Vernon*, 60
- Italie :**
 Faa' di Bruno, 95
- Japon :**
 Hauro, 66
 Navires d'assaut amphibie de classe Iwo Jima, 163
 Navires de patrouille extracôtier de l'Arctique, 218
 Navires de défense côtière (NDC), 192
 Navires de soutien opérationnel, 169
 Nelles, Percy W., 11, 55, 71, 93
 Newcomb, Simon, 20
 Nichols, Jack, 114, 126–27
 NORAD, 185
 Normandie, 72, 75, 79, 81–82, 127
 Norvège, 65, 69, 83–84, 139, 182
 Nouvelle-Écosse, xiv, 13, 20, 29, 37–39, 111, 135, 137, 143, 199
 Nouvelle-Zélande, 4, 6, 9, 142, 235
 Nova Scotia College of Art (NSCA), 116
 Nucléaire, 91, 131, 133, 143, 144, 146, 152–55, 158, 161, 163, 165, 167, 169, 171, 192–93, 197, 207, 229
- O**
 O'Brien, Vice-Admiral J.C. « Scruffy », 168, 179–82, 194
 O'Brien, Lieutenant J.H., 66
 Océan Atlantique, xi, xv, xvii, 5, 27, 33, 50, 65, 89, 144, 155, 164, 174, 196–97
 Océan Atlantique Nord, 3, 13, 27, 65, 69, 103, 106, 108, 110–11, 118, 139, 187, 200
 Océan Atlantique Sud, 27
 Océan Indien, 66, 234
 Océan Pacifique, 3, 5, 9, 13, 25, 29, 31, 41, 50, 64, 67, 69, 85, 87, 133, 137, 139, 147, 155, 164, 167–68, 171, 176–77, 179–80, 189, 192, 196, 203, 208, 219, 230–31, 234–35, 237
 Océanographie, 92
 Offensive du golfe de Gascogne, 69, 81
 Office de biologie du Canada, 60
 Okinawa, 87
 Omaha Beach, 75
 Onagawa, Japon, 64
 Ontario College of Art, 117
- Opérations :**
 Altair, 217
 Apollo, 200, 214
 Argus, 210
 Athena, 210
 Augmentation, 211–12, 217
 Augural, 210
 Austérité, 159
 Bolster, 210
- Bouclier du désert, 200
 CANUS, 180
 Chabanel, 209
 Counterblast, 84
 Crossroads, 131
 Desert Thunder, 211
 Dragoon, 81
 Goodwood, 83
 Horatio, 209
 Husky, 68
 Iraqi Freedom (OIF), 214
 Jubilee, 68
 Liberté immuable, 212, 214
 MARCOT, 209
 Marquis, 210
 Mascot, 83
 Nanook, 209
 Neptune, 72
 Northern Wedding, 181
 Ocean Safari, 181, 209
 Ocean Vigilance, 209
 Offspring, 83
 OTAN (général), 143, 180, 182, 199, 208
 RIMPAC, 181, 209
 Scuppered, 135
 Sharp Guard, 209
 Tempête du désert, 200
 Torch, 68
- Ordre du service distingué (DSO), 85
 Organisation du traité de l'Atlantique Nord (OTAN), 93, 139, 141–43, 153–54, 156, 159, 167, 172, 176–83, 185–86, 189–90, 192, 194, 197, 199, 203, 207–08, 212, 217
 Ostende, Belgique, 83
 Ottawa, xv, 14–15, 18, 23–25, 30–31, 35, 53–54, 56, 103–06, 119, 120, 122, 156, 190
 Ottawa Art Association, 122
 Ouragen Katrina, 209
- P**
 Paddon, Lieutenant S.E., 66
 Pakistan, 142, 214
 Paramax, 189
 Paris, France, 82, 121
 Parti conservateur du Canada, xiv, 6, 9, 13, 15, 192
 Parti libéral du Canada, 4, 6, 9, 15, 48, 158, 163, 188
 Pasco, Capitaine de vaisseau F.F.C., 30
 Passage du Nord-ouest, xviii, 193, 210
 Patrouilles, 17, 26, 30–31, 34–35, 39, 73, 112
 Patrouilleur maritime à long rayon d'action (PATMAR), 178, 183
 Pays-Bas, 82, 139
 Paxton, Lieutenant F.R., 66
 Pearl Harbor, 137
 Pearson, premier ministre Lester B., 158
 Péninsule d'Ungava, 136
 Perley, sir George, 23
 Pétroliers, 37, 85, 97, 144, 166, 176–77, 187, 200, 207–08, 227
 Pétroliers ravitailleurs d'escadre (AOR), 207
 Petropavlovsk, Russie, 47
 Piers, Capitaine de corvette D.W., 75, 84

- Pirates, 208, 216–17
 Plomer, James, 161
 Plymouth, Angleterre, 69, 72, 76
 Pointe-au-père, 99
 Politique, xv, xviii, 13, 15, 23–24, 31, 43, 51, 118, 137, 155, 158, 163, 175, 177–80, 185, 188, 190, 194, 223, 230, 237
 Pologne, 58
 Polson Iron Works, 33
 Port artificiel d'Arromanches, 121
 Port aux Basques, Terre-Neuve, 111
 Porte-avion, 61, 67–68, 71, 82–83, 85, 108, 132–33, 136–37, 139, 143, 153, 155, 158, 161, 165–66, 168, 177, 179, 183, 215
 Porte-avion d'escorte, 83
 Porte-avion de la classe Essex, 153, 161
 Porte-hélicoptère, 154, 156, 168, 185, 224
 Portsmouth, Angleterre, 75
 Pound, Amiral Dudley, 71
 Première Guerre mondiale (*voir également* Grande Guerre), 20, 23, 40, 43, 50, 58, 114–16, 125, 195
 Prentice, James Douglas « Chummy », 96–97, 101–02
 Presqu'île du Kamtchatka, 51
 Prince de Galles, xiv
 Princess Patricia's Canadian Light Infantry, 141, 214
 Prix Jessie Dow, 120
 Programme alimentaire mondial, 217
 Programme de modernisation opérationnelle des sous-marins (SOUP), 182, 192
 Programme de prolongation de la durée de vie des destroyers (DELEX), 182, 192
 Programme de remplacement des navires (PRN), 187
 Projet de révision et de modernisation des navires de classe Tribal (TRUMP), 200–01, 208
 Puerta Culebra, Porto Rico, 47
 Puissance navale, 109, 229–30
 Pullen, Capitaine de frégate Hugh, 135
 Punta Arenas, Porto Rico, 48
 Pykrete, 89
 Pyongyang, Corée du Nord, 140
- Q**
 Quartier général (QG), 204–05
 Quartier général de la Défense nationale (QGDN), 176, 180, 238
 Quartier général du Service naval (QGSN), 23–24, 29–31, 35, 39–40, 64–66, 68–67, 71–72, 79, 85, 90
 Québec, xiv, 2, 9, 15, 20, 71, 75, 147, 188
- R**
 Radar, 61–61, 66, 73, 79, 89, 91, 97, 101, 103–04, 106, 112, 147, 192, 197
 Radar de 1,5 m (le SW-1C), 89, 101
 Radar de type 271, 91, 101, 104
 Radio, 10, 12, 17, 20, 25, 40, 51, 54, 56, 58, 61, 71, 89, 99, 105, 130
 Radiogoniomètre à fréquence moyenne, 103
 Radiogoniomètre à haute fréquence (HF), 101–04, 106
 Radiogoniomètre à rayons cathodiques, 60
 Radioguidé, 69
 Radiotélégraphe, 53
 Radiotéléphone, 96–97
 Raid, 26–27, 51, 64, 66, 68, 82, 95
 Ramsay, Enseigne de vaisseau de 1^{re} classe D., 68
 Rapport Burchell, 163
 Rapport Falls, 151, 170
Rapport Mainguy, 135
 Rapport mensuel de la guerre anti-sous-marine, 106
 Ravitaillement d'urgence pour la Belgique, 34
 Rayner, Vice-amiral Herbert Sharples, 151, 153–55, 158–59, 161, 163, 165, 170
 Recherche et développement pour la défense Canada (RDDC), 219
 Reconnaissance, 31, 56
 Régiment canadien aéroporté, 205
 Reid, Howard Emerson, 48
 Remontée de la Manche, 66
 Réserve de volontaires de la Marine royale du Canada (RVMRC), xii, 50, 56, 60, 65–68, 74, 116–17, 120, 121–22, 134
 Réserve des pêcheurs, 56
 Réserve navale royale (RNR), 18, 25, 27, 30–31, 40, 68
 Réserve navale royale des volontaires du Canada (RNRVC), 18, 25, 27, 30–31, 40
 Réseau remorqué AN/SQR-19, 196
 Réservistes, 18, 25–27, 48, 51, 58, 93, 106, 134, 181
 Retirer du service, 158–59
 « Révolte des amiraux », 177
 « Révolution dans les affaires militaires », 203–04
 Revue navale de Qingdao, 229
 Revue navale du tricentenaire de Québec, xiv
 Rimouski, Québec, 99
 Rindlisbacher, Peter, 24
 Rivière Grand, Ontario, 11
 Rivière-du-Loup, Québec, 116
 Rockliffe (Ottawa), 53–54
 Rodin, Auguste, 127
 Roi George V, xiv, 67
 Roi George VI, ix, 57
 Rommel, Erwin, 66
 Rose Spit, 46
 Rosenberg, David Alan, 144, 146
 Ross, J.K.L., 29
 Rouleau, Commodore Denis, 208
 Royal Air Force, 83
 Royal Canadian Dragoons, 11
 Royal 22^e Régiment, 212
Royal Navy, 2–6, 10, 12, 17–18, 30–31, 53, 55, 131, 230
 Royaume Unie (*voir* Grande Bretagne)
 Rudnicki, Richard, 176
 Russell, E.C., 41
 Russie (*voir également* Union Soviétique), 69, 70, 226, 230
- S**
 Saint John, Nouveau-Brunswick, 33, 50
 Saint John Shipbuilding (SJSJL), 188
 Saint-Aubin-sur-Mer, France, 76
 Saint-Malo, France, 79
 Saint-Nazaire, France, 81
 Saint-Pierre, 37
 Salle des opérations combinées MRC-ARC, 102
 San Diego, 25, 211
 San Francisco, 25–26
 San José, Costa Rica, 48
 Sans fil, 10, 17, 25, 53, 54, 56
 São Paulo, Brésil, 227
 SARAD (système de réception-affichage des données), 192, 195
 Sardaigne, 66
 Sarty, Roger, 44
 Sauvetage, 32, 37, 51, 53, 56, 73, 108, 127
 Scapa Flow, 63, 69–71, 72, 75, 82–83
 Secteur de patrouille « Windshield » (Corée du Nord), 136
 Secteur occidental de l'Atlantique (WESTLANT), 155, 190
 Secteur oriental de l'Atlantique (EASTLANT), 139, 190
 Service aéronaval de la Marine royale du Canada (RCNAS), xv, 39
 Service de développement des armes diverses, 61
 Service de protection des pêches, 5–6, 10–11, 13, 17
 Services de renseignement, 29, 51, 54, 58–59, 95–96, 106, 110, 116, 131, 178, 209, 232, 235
 Shelburne, Nouvelle-Écosse, 111, 143
 Sheppard, Lieutenant D.J., 67
 Sherwood, Capitaine de corvette F.H., 66
 Sicile, 66, 68
 « Situation maritime générale » (RMP), 219
 Snorkel, 112
 Somalie, 205, 209, 217
 Sonar, xviii, 20, 90, 94, 141, 143, 147–48, 156, 158, 171–73, 183, 192, 196–97, 219–20
 Sonar à immersion variable (VDS), 138
 Sonar à immersion variable AN/SQS-504, 156
 Sonar de coque actif AN/SQS-501 (veille sur le fond), 156
 Sonar de coque actif AN/SQS-502 (attaque), 156
 Sonar de coque actif AN/SQS-503 (veille), 156
 Sonar de coque actif AN/SQS-505, 173
 Sonar de coque actif AN/SQS-510, 197
 Sonar latéral, 219, 220
 Sonar passif remorqué, 183
 Sonar remorqué intégré actif et passif (TIAPS), 219
 Sondeur à ultrasons, 20
 SOSUS (Sound Surveillance System), 143–44, 172, 183
 Sous-marin, xv, 6, 9, 20, 25–27, 29–30, 31–32, 35, 37–40, 45, 56, 61, 64–66, 69, 83–84, 89, 93–97, 99, 101, 103–12, 121, 123, 131, 135–37, 143–44, 147, 153–56, 158, 161, 163–65, 167, 169, 171–72, 179–83, 185, 187, 189, 192–94, 196–97, 207, 209–10, 217, 219–20
 Sous-marin à propulsion nucléaire, 143–44, 153–54, 158, 161, 163, 165, 169, 192–93, 197, 229
 Sous-marin de la classe Barbel, 154
 Sous-marin de la classe Delta, 167

- Sous-marin de la classe Foxtrot, 156
 Sous-marin de la class Hotel, 30
 Sous-marin de la classe Oberon, 154, 164, 166, 187, 192, 196, 207
 Sous-marin de la classe Upholder, 207
 Sous-marin de la classe Victoria, 207
 Sous-marin de la classe Yankee, 167
 Sous-marin de la classe Zulu, 155
 Sous-marin lanceurs de missiles balistiques (SSBN), 167, 182
 Sous-marin XXI, 112
 Sous-marin XXIII, 112
 Southampton, Angleterre, 122
 Souveraineté, 163, 167, 177, 179–80, 185–86, 192, 230
 Souveraineté dans l'Arctique, 208
 St. Andrews, Nouveau-Brunswick, 60
 St. John's, Terre-Neuve, 39, 102, 105–06, 109, 122–23
 Station biologique, 60
 Station navale Dartmouth, 40
 Stavanger, Norvège, 84
 Stead, Capitaine de corvette G., 66
 Stefansson, Vilhjalmur, 21
 Stephens, Chef d'état-major R.M., 29
 Storrs, Capitaine de frégate A.G., 74
 Strathy, Enseigne de vaisseau de 1^{re} classe G., 65
 Stubbs, Capitaine de corvette John, 79, 105
 Sudètes, 56
 Sumatra, 68
 Summers, Ken, 204
 Surveillance, 25, 46, 51, 53, 56, 89, 143–44, 156, 163, 180, 183, 186, 192, 196–97, 221
 Survivant, 32, 38, 73, 103, 108
 Sutherland, R. J., 154, 161
 Sutton, Lieutenant A., 68
 Swissair, 209
 Système d'appontage *Beartrap*, 143–43, 171–72
 Système d'arme de combat rapproché (CIWS) Phalanx, 201
 Système de recherche et de poursuite de bord, à infrarouge, 219–20
 Système de stabilisation gyroscopique, 90
 Système expérimental de surveillance pour réseaux remorqués (ETASS), 196
 Système Night Warchman, 89
 Système numérique de contrôle du combat, 171
 Système SIRIUS, 220
 Système temporaire de déminage télécommandé, 219
- T**
 Tableau, 123, 125, 127, 130, 176, 229
 Taliban, 214
 Taylor, Cuthbert Robert Holland, 48
 Tchécoslovaquie, 56
 Télégraphie sans fil, 53
 Terre-Neuve, 93, 97, 105, 122–23, 143, 182
 Terrorisme, 217–18, 233–34
 Terroriste, 200, 212, 214, 217, 234
 Timbrell, Lieutenant R.W., 65
 Timor oriental, 209
 Tobrouk, Libye, 66
 Toronto, Ontario, 12, 18, 33, 117, 120, 121, 126
 Torpille, 66, 73, 77, 83–84, 108, 158
 Torpille acoustiques à tête chercheuse, 89
 « Torpille humaine » Chariot, 66
 Torpille Mk 48, 192
 Trafic de la cocaïne, 231
 Traité de Washington (1871), xiv
 Transport maritime, 81, 161, 167
 Transporteur de troupes, 34, 99, 122
 Troisième Reich, 56
 Trudeau, premier ministre Pierre Elliott, 175–77, 179, 189, 192
 Tucker, Gilbert N., 41
 Tully, J.P., 60, 90
 Tunnel aérodynamique, 20
 Turnbull, Wallace R., 20, 22
- U**
 U-Boot, 71, 82, 84, 93, 95–97, 99, 101–12, 123, 125
 ULTRA, 95, 105
 Union Soviétique (*voir également* Russie), 51, 131, 139, 199, 207, 232
 Université McGill, 60
 Université Queen's, 118
- V**
 Vancouver, Colombie-Britannique, 18, 50, 189
 Vapeur, 5, 37, 96, 99
 Varley, Frederick, 120, 122, 126
 Vedette lance-torpilles, 66, 237
 Véhicule semi-submersible Dorado, 220–21
 Venezuela, 230
 Versatile Systems Engineering (VSEI), 188
 Vickers, 7, 30, 33
 Victoria, Colombie-Britannique, 18, 50, 168
 Ville de New-York, 37, 39
 Ville de Québec, 37, 40, 50, 119–20, 143
 Von Spee, Amiral Maximilian, 25–26, 29
- W**
 Washington, D.C., 12, 26, 230, 233
 Watts, Matelot de 1^{re} classe Tara, 209
 Western Pacific Naval Symposium, 234
 Westinghouse, 173
 Whistler, James Abbott McNeill, 116
 Williams, Capitaine de frégate Kelly, 211
 Wilson, Président américain Woodrow, 25
 Winthrop, Lieutenant de vaisseau et médecin W.J., 66
 Wood, Thomas Charles, 122–23, 125
 Wright, Capitaine de corvette B.S., 66
- Y**
 Yarmouth, Nouvelle-Écosse, 13
 Yougoslavie, 81

LE SERVICE NAVAL DU CANADA, 1910-2010

RICHARD H. GIMBLETT, R.É.D.



DUNDURN



M. RICHARD GIMBLETT, PH.D., est l'historien du commandement de la Marine canadienne et ancien président de la Société canadienne pour la recherche nautique. Ancien officier de marine, il a contribué au volume 1 de l'histoire officielle de la Marine royale du Canada (1867-1939), et il a co-produit *Opération Friction : Golfe Persique 1990-1991*. Il demeure à Ottawa.

L'illustration de couverture de haut : John Horton, *The Two Ottawas (Les deux NCSM Ottawa)*. Courtoisie de John Gardham

L'illustration de couverture de dessous : Peter Rindlisbacher, *HMCS Niobe at Daybreak (Le NCSM Niobe gagnant la mer à l'aube)*. MDN SU2007-0281-05-A.

L'illustration de verso de haut : Attaque à la grenade sous-marine, 1945. Esquimalt Naval Museum VR995.30.70.

L'illustration de verso de dessous : Bâtiments de la Flotte atlantique en formation au large des Bermudes, en mars 1960. MDN CS-519.

Photo d'auteur par Eveline Goodall

Conception de couverture par Jennifer Scott



DUNDURN PRESS
www.dundurn.com

« La passionnante histoire de la Marine canadienne est décrite dans cette collection d'essais rédigés par les meilleurs chercheurs canadiens dans le domaine. Publié à l'occasion du centenaire de la Marine, ce recueil qui présente des images exceptionnelles est conçu pour le grand public mais saura aussi satisfaire l'intérêt des passionnés de l'histoire navale du Canada. »

— PROFESSEUR SERGE DURFLINGER, UNIVERSITÉ D'OTTAWA



\$39.95 / £24.00

ISBN 978-1-55488-472-8



9 781554 884728



DUNDURN PRESS
www.dundurn.com