

Vaillance en mer

La marine marchande du Canada

Série du Souvenir



Anciens Combattants
Canada

Veterans Affairs
Canada

Canada

VAILLANCE EN MER - LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

Rédaction : Patricia Giesler

Photographies : Archives nationales du Canada (ANC), Bibliothèque nationale du Canada, le Musée canadien de la guerre (MCG), et le Musée maritime de l'Atlantique, Halifax (Nouvelle-Écosse).

Illustration de la page couverture : Peinture de Jack Nichols, Les rescapés, gracieuseté du Musée canadien de la guerre, 10529.

Photo à l'arrière-plan : Convoi dans le bassin Bedford, à Halifax, en Nouvelle-Écosse, avril 1942. Archives nationales du Canada PA112993.

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par la ministre des Anciens Combattants, 2005.

N^o de cat. : V32-72/1998F

ISBN : 0-662-82853-4

www.vac-acc.gc.ca

Imprimé au Canada



Vaillance en mer

La marine marchande du Canada



VAILLANCE EN MER - LA MARINE MARCHANDE DU CANADA

Des générations de Canadiens et de Canadiennes ont défendu l'honneur de leur pays et du reste du monde en temps de guerre, en temps de paix, et lors de conflits militaires. Grâce au courage et aux sacrifices de ces hommes et de ces femmes, nous pouvons vivre en liberté et en paix tout en nous portant à la défense de ces valeurs dans le monde. Le programme Le Canada se souvient vise à mieux faire comprendre les efforts de ces Canadiens et Canadiennes, à honorer les sacrifices et les réalisations de ceux et celles qui ont servi leur pays et à rendre hommage à ceux et celles qui ont appuyé le Canada sur le front intérieur.

Le programme incite les Canadiens et les Canadiennes à participer à la commémoration grâce, entre autres, à des cérémonies et à des activités nationales et internationales, dont la Semaine des anciens combattants; à des activités d'apprentissage et à du matériel pédagogique destinés aux jeunes, notamment des activités en ligne; à l'entretien des monuments commémoratifs et des cimetières de guerre du gouvernement du Canada établis ici et à l'étranger, dont 13 monuments commémoratifs de la Première Guerre mondiale érigés sur les champs de bataille en France et en Belgique; à la prestation de services funéraires et d'inhumation.

La participation du Canada à la Première et la Seconde Guerres mondiales, et à la guerre de Corée, ainsi que sa contribution lors d'opérations militaires et d'opérations de maintien de la paix ont toujours été nourries par son engagement à protéger les droits des autres et à promouvoir la paix et la liberté. De nombreux Canadiens et Canadiennes ont donné leur vie pour ces croyances, et bien d'autres ont consacré leur vie à la poursuite de ces objectifs. Notre empressement à vouloir protéger les droits de la personne, la liberté et la justice nous caractérise aux yeux des autres pays du monde.

Anciens Combattants Canada invite les Canadiens et les Canadiennes à en apprendre davantage sur les réalisations et les sacrifices consentis par ceux qui ont servi notre pays et à aider à préserver leur héritage en transmettant le flambeau du souvenir aux futures générations.

... Vous jeunes désabusés, à vous de porter l'oriflamme et de garder au fond de l'âme le goût de vivre en liberté. Acceptez le défi, sinon les coquelicots se faneront au champ d'honneur.

- Extrait du poème « Au Champ d'honneur » de John McCrae

Pour obtenir la liste des publications disponibles, visitez notre site Web à l'adresse : www.vac-acc.gc.ca ou téléphonez au numéro sans frais 1 877 604-8469.

Table des MATIÈRES

| | |
|---|----|
| INTRODUCTION | 5 |
| LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE | 6 |
| Les navires marchands | 10 |
| LA SECONDE GUERRE MONDIALE | 11 |
| La flotte marchande | 14 |
| Les équipages marchands | 16 |
| La fin de la « Drôle de guerre » - Avril 1940 | 17 |
| L'expansion de la flotte marchande | 19 |
| Intensification de la guerre - 1941 | 20 |
| Les eaux nord-américaines assiégées | 22 |
| La bataille du golfe du Saint-Laurent | 25 |
| La période la plus sombre | 27 |
| Le vent tourne | 28 |
| Répondre au besoin | 29 |
| Les navires de la classe des parcs | 31 |
| Les équipages de navires | 32 |
| Le bilan | 36 |
| Épilogue | 38 |
| REMERCIEMENTS | 40 |
| NOTES | 41 |
| Bibliographie et lectures suggérées | 42 |



INTRODUCTION

Après la Seconde Guerre mondiale, Sir Winston Churchill a écrit que la seule chose qui lui fit réellement peur au cours de la guerre fut le péril sous-marin.¹ La Grande-Bretagne dépendait presque entièrement des expéditions de l'étranger pour se procurer de nombreuses denrées alimentaires et une bonne partie du matériel dont elle avait besoin pour faire la guerre. Churchill comprenait que les U-boot (ainsi que les Allemands appelaient leurs sous-marins) des nazis faisaient peser une menace vitale sur cette ligne de ravitaillement essentielle qui reliait l'Amérique du Nord et la Grande-Bretagne à travers l'Atlantique. Si jamais cette ligne était coupée, la Grande-Bretagne risquait d'être mise hors de combat et les efforts pour ouvrir un « deuxième front » en France et chasser les nazis de l'Europe de l'Ouest risquaient d'être anéantis.

« Leur suprême sacrifice a assuré l'approvisionnement en hommes et en denrées sans lesquels la victoire aurait été impossible pour nous et sans lesquels nous ne jouirions pas aujourd'hui de la liberté qui est nôtre. »

Livre du Souvenir de la marine marchande

Tant au cours de la Première Guerre mondiale que de la Seconde, la tâche immense d'assurer l'approvisionnement essentiel par la mer a reposé sur les épaules des hommes des marines marchandes alliées. Face à des probabilités infiniment défavorables, ils ont assuré le transport de millions de tonnes de nourriture, de munitions, de produits pétroliers ainsi que des hommes sur tous les océans de la terre, au mépris des attaques des U-boot et des périls des tempêtes, des navires ennemis, des attaques aériennes et des mines.

Cette brochure est dédiée aux hommes et aux femmes de la marine marchande canadienne. Grâce à leur courage, à leur force et à leur détermination au cours de deux guerres mondiales, ils ont tenu bon pendant les années les plus sombres marquées par des pertes sans précédent. Nous voulons en particulier honorer la mémoire des 2 100² hommes et femmes qui ont donné leur vie au cours de ces luttes pour la paix et la liberté.

« Peu de gens surent le travail colossal que ces héros méconnus accomplirent. Ils furent éclipsés par les récits épiques de soldats au combat qui n'avaient rien fait de plus qu'eux, et probablement moins. Seules leurs familles surent vraiment. S'ils rentraient chez eux - ce qui ne fut pas le cas pour des milliers d'entre eux - ils devaient bientôt repartir et affronter les mêmes conditions... Un matelot de la marine marchande n'avait que l'espoir et le courage pour se reconforter. La plupart d'entre eux avaient sans doute la peur au ventre non pas pendant des jours et des nuits, mais

pendant des mois et des années. Qui est le plus grand héros : l'homme qui réalise des exploits par son action rapide contre des menaces qu'il a à peine le temps de reconnaître, ou l'homme qui passe de longues périodes à vivre dans la crainte persistante d'une mort imminente, mais qui pourtant n'abandonne pas? »

- Alan Easton, 50 North: An Atlantic Battleground.

LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE

Le 4 août 1914, suite à l'invasion de la Belgique par l'Allemagne, la Grande-Bretagne entre en guerre. À l'époque, lorsque la Grande-Bretagne déclare la guerre, le Canada s'y trouve automatiquement engagé.

Le 3 octobre 1914, le Premier Contingent canadien prend le départ pour l'Angleterre dans le plus important convoi à franchir l'Atlantique. Se trouve dans ce convoi, un contingent de Terre-Neuve, qui est alors encore un dominion britannique. Jusqu'à la fin du conflit, plus de 650 000 Canadiens vont faire le fatidique voyage; plus de 66 000 n'en reviendront jamais.

Après une avancée rapide des armées, la guerre piétine, car deux grandes armées ennemies s'immobilisent bientôt face à face sur un front de longues tranchées imprenable de 960 kilomètres de long. La situation s'éternise ainsi pendant quatre ans. Tandis que de vaines attaques se succèdent, et que des centaines de milliers de vies sont fauchées, le front occidental s'enlise dans le sang.

Dans ce contexte, la guerre sur les mers revêtait une importance vitale. On peut dire que l'issue même de la guerre tiendrait au transport de troupes et de marchandises sur les océans du monde.

Le gros de la participation navale du Canada allait donc consister à assurer le transport avec succès de dizaines de milliers de militaires, d'armes, de munitions, de chevaux ainsi que des masses de ravitaillement et de provisions. Toutefois, cet effort poussera le pays jusqu'à la limite de ses ressources. Les expéditions maritimes du Canada passent de 45 000 tonnes par mois en moyenne en 1915 à 351 000 tonnes par mois en 1918.



LE DÉPART DU PREMIER CONTINGENT, 1914. (PAC6701)

En 1914, la flotte marchande du Canada, jadis imposante, a presque disparu, et la construction navale au pays est quasi impossible, faute de moyens. De surcroît, le Service naval canadien comprend à peine 350 hommes et deux vieux navires. Donc, lorsque le premier ministre Robert Borden communique avec Londres pour savoir quel peut être le rôle du Canada sur les mers, on lui répond que l'aide du Canada sera inefficace, qu'il faudra trop de temps pour construire des navires et que l'effort canadien sera le plus utile s'il porte essentiellement sur l'armée. On confie dès lors à la Royal Navy le soin de protéger les côtes du Canada et la navigation commerciale dans les eaux canadiennes.

En revanche, les marins marchands sont dans le feu de l'action du début à la fin des hostilités. Quoique la flotte marchande canadienne ait pratiquement disparu, les marins canadiens et terre-neuviens chevronnés sont toujours bien vivants. Ils constituent donc une partie importante du quart de million d'hommes³ qui, dès l'éclatement de la Première Guerre mondiale, font naviguer 12 600 navires à vapeur de la Grande-Bretagne et les autres pays du Commonwealth.

La guerre en mer s'ouvre par un affrontement entre deux marines puissantes, - la Royal Navy de Grande-Bretagne et la flotte de haute mer allemande - une lutte pour la suprématie maritime et pour le transport essentiel de troupes et de marchandises. Les deux flottes rivales ne se rencontrent qu'une seule fois par la suite, à la bataille du Jylland au large des côtes du Danemark en 1916. Les Britanniques y accusent de lourdes pertes, mais la marine de guerre allemande n'ose plus quitter ses bases en mer du Nord. Cela n'empêche cependant pas des sous-marins allemands de couler un grand nombre de navires alliés, tout au long du conflit.

Sur les mers, la Royal Navy règne toujours et parvient à paralyser l'approvisionnement marchand des ports allemands. Ses navires peuvent éliminer les corsaires marchands allemands (navires marchands armés qui attaquaient les expéditions des Alliés), mais pas avant que ceux-ci n'aient coulé 54 navires britanniques. De plus, l'Amirauté s'emploie à éliminer les mines disséminées dans les eaux entourant les îles britanniques. Elle a recours aux démineurs, fait la chasse aux poseurs de mines et recrute une flottille grandissante de dragueurs de mines.

Mais la suprématie de la marine britannique sur les mers n'est pas suffisante. En effet, l'Allemagne tente d'écraser la Grande-Bretagne avec une nouvelle arme redoutable, le sous-marin, terreur de la marine marchande. La flotte des U-boot allemands s'en prend aux Alliés et souvent même à des bateaux neutres. Elle coule à vue les navires marchands et menace le ravitaillement duquel dépend la

survie des Alliés. Cependant, des protestations des États-Unis, toujours neutres, amènent l'Allemagne à promettre à contrecœur, en 1915, de ne plus s'attaquer aux navires sans sommation.

Or, cette promesse réduit considérablement l'efficacité militaire du sous-marin et, à la fin de 1916, les effets du blocus allié pèsent lourd sur les lignes de ravitaillement maritimes de l'Allemagne. L'économie allemande est en grande difficulté en raison du blocus et parce que ses armées piétinent sur les fronts Est et Ouest. En janvier 1917, convaincu que les Anglais seront acculés à la famine en cinq mois si on permet aux U-boot de s'engager dans une guerre sous-marine sans restriction, le Kaiser Guillaume II ne craint pas de provoquer l'entrée des Américains dans la mêlée. Le 1^{er} février 1917, l'Allemagne reprend la guerre sous-marine sans restriction : plus aucun navire ne doit être épargné. La campagne sous-marine entre dans une phase nouvelle et beaucoup plus menaçante.

La barbarie de la guerre terrestre allait bientôt trouver son pendant sur les mers. Au début de la guerre, les Allemands laissaient les équipages des navires marchands monter à bord des canots de sauvetage avant de couler les navires. Or, de par la nature de leurs opérations surprises, exécutées sans avertissement, les U-boot, de toutes façons trop petits pour prendre des rescapés, ne faisaient pas de quartier. Les équipages des navires attaqués étaient laissés à eux-mêmes : leurs chances de survivre au naufrage d'un navire frappé par des torpilles étaient pratiquement nulles.

La décision du Kaiser porte fruit. Les pertes de navires marchands alliés s'accumulent et culminent en avril 1917 à 788 183 tonnes de marchandises. Au cours des trois sinistres mois d'hiver, 800 navires sont envoyés par le fond et 8 000 marins perdent la vie. Un bon quart des navires de transport transatlantique est coulé. Au printemps, les pertes sont si lourdes que les analystes de l'Amirauté britannique prédisent la disparition de la marine marchande anglaise en novembre et, conséquemment, la défaite britannique.⁴

Heureusement, la campagne sous-marine allemande n'aboutit pas à ce triste résultat. L'adoption par les Alliés du système de convoi ainsi que de nouveaux engins anti-sous-marins atténuent graduellement la menace sous-marine. De plus, en avril 1917, les États-Unis entrent en guerre aux côtés des Alliés. L'importante flotte de navires marchands et militaires des États-Unis allège le fardeau sur la marine marchande des Alliés.

Le convoiage - pratique consistant à grouper des navires marchands et, autant que possible, à les escorter de navires de guerre - ne peut entrer dans l'histoire à un meilleur moment. La méthode porte fruit. Au lieu de laisser une multitude de navires aller leur route isolément, le convoi

peut être écarté des zones fréquentées par les U-boot. En raison du regroupement des navires en convois, les sous-marins allemands doivent, dans l'immense étendue océane, se mettre à la recherche de quelques cibles ponctuelles. Il faut savoir qu'une trentaine de navires dans un convoi ne sont pas visibles de beaucoup plus loin qu'un seul bâtiment. Pour attaquer un convoi, il faut s'en approcher au risque d'essuyer le feu de l'escorte. De plus, les convois peuvent être appuyés par des escortes aériennes et maritimes lorsqu'ils pénètrent dans une zone dangereuse.

Les convois en direction est sont formés à Halifax et Sydney (Nouvelle-Écosse) et escortés en mer surtout par de petits bâtiments de la Marine royale canadienne. Des croiseurs et des croiseurs auxiliaires de la Royal Navy et de la marine américaine encadrent les navires en haute mer. Les convois sont rejoints par des destroyers et des formations aériennes aux limites des eaux britanniques, de sorte que les sous-marins allemands soient tenus en respect. En mai 1917, le premier convoi parvient sain et sauf en Grande-Bretagne.

En août, les navires qui quittent la Grande-Bretagne forment également des convois. Le nombre de navires coulés chute de plus de la moitié par rapport à avril. En octobre, les pertes des navires naviguant en convoi sont tombées à moins d'un sur cent, soit dix fois moins que les navires indépendants. Les sous-marins allemands peuvent bien se glisser pour lancer leurs torpilles, mais le temps où ils torpillaient à l'envi un navire isolé après l'autre ou provoquaient leur perte par abordage et sabordage est bien révolu⁵.

Malgré cela, les Canadiens voient la guerre se rapprocher d'eux. Tandis que les navires sans escorte se font de plus en plus rares dans les eaux britanniques, les sous-marins allemands doivent parcourir des distances de plus en plus longues pour trouver des proies. L'entrée des États-Unis dans le conflit en avril 1917 offre aux Allemands un nouveau territoire de chasse au large de l'Amérique du Nord.

Heureusement toutefois, la guerre sur le front européen commence à changer d'allure. Vers le milieu de 1918, le blocus britannique finit par affaiblir considérablement les forces militaires allemandes et sape le moral des troupes. Au printemps 1918, une vive offensive allemande a été repoussée et, dès le début septembre, les alliés avancent sur tous les fronts.

Le 11 novembre 1918, la guerre prend fin.

LES NAVIRES MARCHANDS

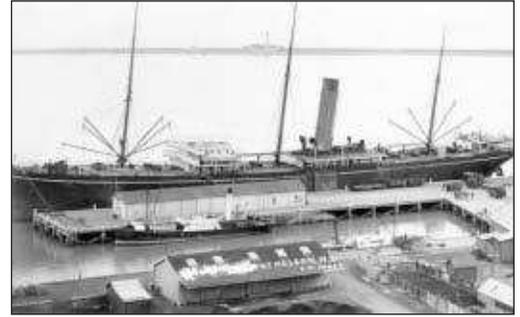
Pendant que la guerre s'éternise et que la marine marchande en haute mer est sollicitée à son extrême limite, une nouvelle politique visant la création d'une marine marchande du gouvernement prend forme. Des chantiers navals et une usine de laminage de l'acier voient le jour, et la construction navale connaît un véritable boum. À la fin de la guerre, les Britanniques ont reçu 26 navires à vapeur sortis de ces chantiers, et le gouvernement canadien en a commandé 63. Ceux-ci deviendront plus tard la première flotte battant pavillon canadien, la Marine marchande du gouvernement canadien (MMGC). La nouvelle société des Chemins de fer nationaux l'exploite.

Dans le rapport annuel de 1918 de la Marine marchande du gouvernement canadien, le premier, on explique que « ces navires étaient d'abord destinés à coopérer avec la marine britannique afin de suppléer aux besoins de la guerre et, en temps de paix, à fournir les moyens de transporter à l'étranger les produits des fermes, des forêts, des mines et des manufactures canadiennes. Sans ces moyens de transport, le Canada ne pouvait espérer augmenter son commerce d'exportation. »⁶

Le marché de construction du premier navire étant passé uniquement en mars de 1918, l'État ne peut cependant prendre livraison d'aucun navire avant l'Armistice. La flotte est ainsi totalement absente de la scène militaire pendant la guerre.

En temps de paix, son rôle se résumera aussi à bien peu de choses. Construits pour transporter des cargaisons générales, ces bateaux ressortissent à des études d'inspirations diverses, et une bonne moitié offre un port en lourd inférieur à 5 100 tonnes.⁷ En outre, ils sont lents et alimentés au charbon et bien peu peuvent transporter des passagers. Ils comportent donc peu d'avantages économiques, et l'un après l'autre, ils seront vendus ou mis à la ferraille. La politique du gouvernement en matière de marine marchande se faisant toujours attendre, ils ne seront jamais remplacés.

Mais il y a une exception. En 1920, le gouvernement canadien parraine un service de cargos et de paquebots à vapeur entre le Canada et les Antilles. Au départ, on fait appel aux navires de la MMGC, mais à l'usage ils se révèlent peu satisfaisants, et l'on se résout à commander cinq nouveaux paquebots-cargos. Construits en Angleterre, ces vaisseaux sont les célèbres bateaux blancs de la classe Lady (nommés ainsi en l'honneur des épouses de célèbres amiraux britanniques), et en 1928, la *Canadian National (West Indies) Steamships Limited* est établie pour en assurer l'exploitation.



LE NAVIRE MARCHAND BRITANNIQUE SS *KUMARA*, MIS À QUAI EN NOUVELLE-ZÉLANDE, EN MAI 1916. (SOURCE INCONNUE)



LE NAVIRE *LADY RODNEY* SUR LE FLEUVE SAINT-LAURENT, À QUEBEC. LE *LADY RODNEY* FUT L'UN DES DEUX NAVIRES DE LA CLASSE DES *LADY* QUI SURVÉCURENT À LA SECONDE GUERRE MONDIALE. PENDANT LA GUERRE, IL TRANSPORTA SOUVANT DES SOLDATS CANADIENS EN EUROPE. (MUSÉE MARITIME DE L'ATLANTIQUE N10822)

Et puis, la Marine marchande du gouvernement canadien décline, et des navires battant pavillon étranger s'approprient petit à petit le transport des passagers et des marchandises outre-mer.

LA SECONDE GUERRE MONDIALE

La Seconde Guerre mondiale débute à l'aube du 1^{er} septembre 1939 alors que les armées allemandes envahissent le territoire polonais. Le 3 septembre, la Grande-Bretagne et la France déclarent la guerre à l'Allemagne. Le Canada emboîte le pas le 10 septembre et renforce à la hâte ses défenses côtières, les régiments de miliciens intensifient leurs préparatifs et les volontaires accourent sous les drapeaux. En décembre, les unités de la 1^{re} Division d'infanterie canadienne s'embarquent pour la Grande-Bretagne; des centaines de milliers d'autres Canadiens suivront.

À la suite de l'effondrement de la Pologne, une accalmie s'installe sur le front occidental. Cette période d'apparente inactivité, d'octobre 1939 à avril 1940, est baptisée la « Drôle de guerre ».

Par contre, la guerre sur mer ne connaît pas de répit. Elle se manifeste avec horreur dès le premier jour, alors qu'un sous-marin allemand coule le paquebot britannique sans défense *Athenia*, le 3 septembre 1939 alors qu'il traverse l'Atlantique en direction de Montréal.



VUE D'UN CONVOI DE NAVIRES MARCHANDS DANS L'ATLANTIQUE NORD DEPUIS UN APPAREIL DU CARC. (ANC PA115005)

Les voies maritimes du monde, surtout celles de l'Atlantique Nord, se transforment en champ de bataille. La navigation y est périlleuse, et les membres de la marine militaire et de la marine marchande non seulement tombent sous les coups de l'ennemi, mais sont aussi victimes du froid et des accidents qui surviennent dans le brouillard et les tempêtes hivernales.

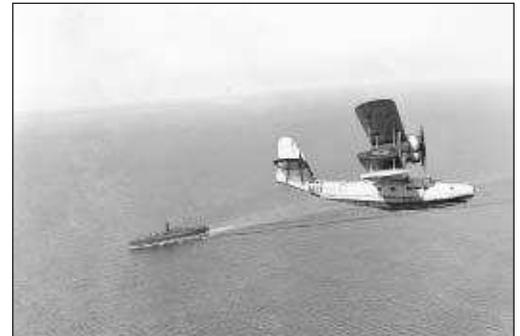
Les navires ne jouissent pas non plus d'une protection suffisante pour éviter de lourdes pertes. Avant la guerre, on était d'avis que, même si les Allemands recouraient de nouveau à la guerre sous-marine totale, on pourrait les contrer avec une facilité égale à celle de la guerre précédente grâce à la technique, au convoi et à l'appui aérien. Malheureusement, le Canada compte alors trop peu de navires et d'aéronefs de patrouille. La formation fait défaut et le matériel technique est désuet. Et certes, il faut compter avec la détermination et le génie de l'amiral allemand Karl Dönitz et de sa force sous-marine.

Une fois encore, l'issue du conflit est liée au succès du transport maritime, c'est-à-dire au transport des hommes, des munitions et des fournitures à bord de paquebots et de cargos transformés entre les ports de l'Amérique du Nord, de l'Europe, de l'Asie, de l'Afrique, de l'Amérique du Sud, de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande et de l'Extrême-Orient. Ce transport maritime est crucial, quoiqu'affreusement vulnérable.

Cependant, on n'a pas oublié les leçons de la Première Guerre mondiale, et un aspect important de la solution existe toujours. Le système de convoi, qui comporte la complexe coordination des mouvements des bateaux et l'organisation des convois, est déjà planifié et peut être mis en oeuvre rapidement au besoin, ce qui est fait.

Une semaine avant la déclaration de la guerre, tous les navires marchands sont mis en alerte de guerre et passent sous le contrôle de la marine tandis que les navires commerciaux qui empruntent des voies plus importantes ou plus risquées se déplacent en convoi. Halifax est choisi comme principal point de rassemblement du trafic intense de l'Amérique du Nord à destination du Royaume-Uni.

Le 16 septembre 1939, dix-huit navires marchands du convoi HX-1 quittent Halifax à destination de la Grande-Bretagne sous l'étroite surveillance des croiseurs *Berwick* et *York* ainsi que des destroyers canadiens *Saint-Laurent* et *Saguenay*, qui les escortent jusqu'en haute mer. Dans le ciel, des hydravions à coque du Corps d'aviation royal canadien font leur ronde jusqu'à ce que le convoi atteigne la limite de l'autonomie des avions. Le convoi fait ensuite route sans escorte jusqu'à la pointe sud-ouest de l'Irlande, où la Royal Navy le prend sous son aile pour lui faire franchir la zone la plus périlleuse. Bientôt, deux convois par semaine partent de Halifax. À la fin de 1939, 410 navires dans 14 convois HX ont traversé l'Atlantique en n'essuyant que trois pertes. Un navire est envoyé par le fond par un sous-marin pendant le convoi, et les deux autres ont sauté sur des mines après la dispersion de leur convoi.



UN HYDRAVION À COQUE SUPERMARINE DU CARC ESCORTE UN CONVOI, AVRIL 1941. (SOURCE INCONNUE)



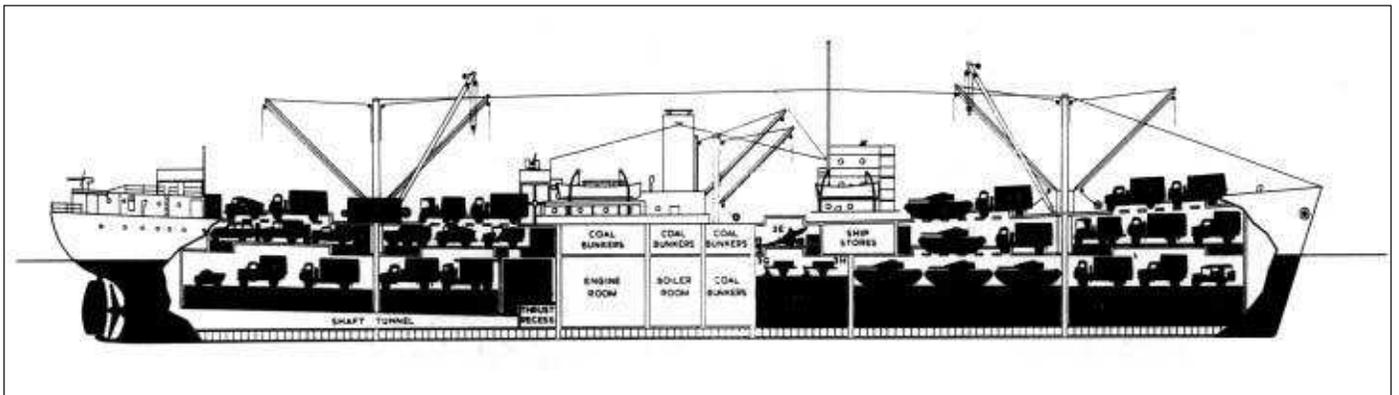
CHARGEMENT DE MARCHANDISES À BORD D'UN NAVIRE MARCHAND À HALIFAX, N.-É. PHOTO PAR R. WRIGHT (ANC PA184171)

Au début, les navires devaient pouvoir filer à plus de neuf noeuds pour faire partie d'un convoi. Toutefois, à mesure que la situation s'aggrave, beaucoup de navires plus vieux sont réquisitionnés, de sorte que la vitesse des convois doit être réduite pour éviter que ces bâtiments ne traînent derrière et ne deviennent la cible des sous-marins allemands. En août 1940, des convois lents sont créés et Sydney, au Cap-Breton, devient leur port de rassemblement. Les navires armés filant au moins à quinze noeuds empruntent des routes indépendantes.



UNE CONFÉRENCE SUR LES CONVOIS À SYDNEY (N.-É.), 1941. (ANC PA37446)

Les navires des convois sur l'Atlantique Nord sillonnent des milliers de kilomètres⁸ en pleine mer hostile. Un convoi typique de 40 navires peut avoir dix colonnes de large, chacune comptant quatre navires. Il est dirigé par un navire amiral, commandé par le commodore du convoi, et idéalement est escorté par des navires de guerre veillant sur les flancs. Les cargos de munitions et les pétroliers chargés de carburant aviation très volatil occupent l'intérieur des rangs.



LE SS *FORT HALKETT*, (10 384 TONNES DE PORT EN LOURD) AVEC UNE CARGAISON MILITAIRE.¹² (SOURCE INCONNUE)

Les navires marchands sont souvent armés de canons sur le pont arrière pour se défendre contre les sous-marins glissant à la surface et les avions. Plus tard, on leur attribue des canonnières navals et des équipages de formation militaire ou navale sont affectés au service des armes. Malheureusement, les navires marchands « armés » sont souvent attaqués par des navires-chasseurs et ne peuvent se défendre parce que les bateaux ennemis ne sont pas à portée de tir. Même le plus petit navire marchand allemand armé en chasseur peut tirer avec précision une bordée de projectiles sur une cible se trouvant à plus de 10 kilomètres, soit bien au-delà de la portée des canons de plus faible calibre dont maints navires marchands sont équipés. En outre, peu de cargos peuvent distancer un navire-chasseur capable de filer à 18 noeuds.⁹

Le déplacement des convois est parsemé d'embûches : les mines, la possibilité d'attaques par un sous-marin, des appareils ou des bâtiments ennemis, le risque de collision entre navires silencieux progressant tous feux éteints sur des corridors ou aux abords achalandés des ports, sans mentionner les risques habituels du temps, des glaces ou des hauts-fonds. Il faut donc soigneusement prévoir l'itinéraire pour éviter ces écueils sans accuser un seul instant de retard sur l'horaire serré des expéditions.

Ainsi, la protection du convoi reste la tâche première des marines alliées jusqu'à la victoire finale. Semaine après semaine, sans interruption jusqu'à la fin des hostilités, le convoi est assuré.

LA FLOTTE MARCHANDE

En 1939, le Canada ne peut se vanter de posséder que 38 navires de haute mer jaugeant en moyenne 6 000 tonnes de port en lourd, soit un total de 290 000 tonnes, et équipés de 1 450 marins canadiens. On y dénombre onze navires - cargos et bateaux de la classe Lady - de la *Canadian National Steamships Co.* ainsi que dix pétroliers de l'*Imperial Oil Limited*. Après le début de la guerre, des navires capturés à l'ennemi et les navires des pays occupés s'ajoutent à cette flotte.

Le rôle de la marine marchande canadienne comme ligne d'approvisionnement était d'une grande importance pour la Grande-Bretagne. On a établi qu'un navire marchand canadien de 10 000 tonnes de port en lourd pouvait transporter suffisamment de denrées alimentaires pour nourrir 225 000 personnes pendant une semaine. Ces chargements pouvaient également comprendre des vêtements, du carburant, de l'acier, de l'aluminium, du bois d'oeuvre, des avions, des chars d'assaut, des jeeps, des camions, des fusils, des munitions, et tout ce qui était nécessaire pour l'effort de guerre. Il n'est donc pas surprenant que ces navires marchands soient devenus des cibles courantes pour les navires-chasseurs et les sous-marins.¹⁰



LES SURVIVANTS D'UN NAVIRE MARCHAND TORPILLÉ À BORD DU NCSM *ARVIDA*,
St. John's (T.-N.), SEPTEMBRE 1942. (ANC PA136285)

Il existe aussi une flotte considérable de laquiers canadiens, composée d'un grand nombre de navires d'un port en lourd de 6 000 tonnes ou moins et de navires de canaux, c'est-à-dire suffisamment petits pour franchir le réseau d'écluses qui existaient avant la construction de la Voie maritime du Saint-Laurent. En temps de guerre, la nécessité obligeant, même ces bâtiments doivent affronter la haute mer : en tout, 133 laquiers doivent quitter leurs eaux intérieures pour l'océan. Les 25 premiers franchissent l'Atlantique au printemps de 1940 pour relever la flotte côtière britannique fortement mise à mal. Une demi-douzaine est réquisitionnée pour l'évacuation de Dunkerque, et seulement neuf survivent à la guerre. D'autres laquiers transportent du minerai bauxitique de l'Amérique du Sud aux alumineries du Canada.

De nombreux autres marins canadiens s'embarquent sur des navires immatriculés à l'étranger - par exemple, quatorze pétroliers de *Standard Oil* battant pavillon panaméen sont exploités par *Imperial Oil Ltd.* et équipés d'officiers et d'hommes d'équipage canadiens ou britanniques fournis par cette compagnie canadienne.

Le 15 juin 1940, le *Erik Boye*,¹¹ au large de Land's End, en Angleterre, est coulé par une torpille lancée du *U-38*. Il s'agit du premier navire marchand battant pavillon canadien perdu dans le cadre de la bataille de l'Atlantique. Il ne sera malheureusement pas le dernier.

La guerre faisant rage, la marine marchande du Canada reçoit le renfort de nouveaux navires sortant à forte cadence de nos chantiers navals, qui ont repris vie. Toutefois, c'est cette petite flotte de navires marchands battant pavillon canadien ou de navires immatriculés à l'étranger et gérés

par le Canada, qui se trouve à l'avant-garde et qui subit les pertes les plus lourdes. On estime en fait que 88 p. 100 des pertes de vies humaines dans la marine marchande du Canada sont survenues avant la fin de 1942.

La flottille marchande se lance dans la mêlée dès le premier jour des hostilités et enregistre vite de lourdes pertes en bâtiments et en hommes. À la fin de la guerre, pas moins de 72 navires marchands canadiens avaient disparu, victimes de torpilles, de bombes, de mines ou d'obus. Les tempêtes, les accidents et les faiblesses structurelles prélèvent également un lourd tribut sur la flotte. Ainsi, l'*Hamildoc*, un petit laquier construit pour les eaux protégées des Grands Lacs, est victime d'une mer déchaînée dans les Antilles en janvier 1943.¹²

LES ÉQUIPAGES MARCHANDS

« La bataille de l'Atlantique n'a pas été gagnée par la Marine ou l'Aviation; elle l'a été par le courage, l'opiniâtreté et la détermination des marines marchandes britannique et alliée. C'est ce que soutint à la fin de la guerre le contre-amiral Leonard Murray, commandant en chef de la région Atlantique Nord-Est, du Commandement canadien. »¹³

À Halifax, où les grands convois étaient formés, les coûts ne se comptaient pas uniquement en tonnage. Le bilan des pertes de vies s'alourdissait continuellement et, dans cette ville portuaire, l'on ne connaissait que trop bien les dures réalités traduites par ces chiffres. Les marins dont le navire était frappé durement avaient seulement 50 p. 100 de chances de survie. Le spectre de la mort était omniprésent à bord - explosion, incendie, jets de vapeur brûlante ou encore noyade dans les eaux glauques de l'intérieur d'un navire qui coule. Mais le sort qui dépasse les autres en horreur était celui des hommes qui devaient souvent être laissés flottant à la dérive, après que leur navire eut été envoyé par le fond; les autres bâtiments du convoi hésitant à s'arrêter et à servir de cible pendant leur sauvetage. Il fallait abandonner les marins aux eaux glaciales de l'Atlantique, si l'on voulait assurer la survie du plus grand nombre. Le port était le témoin quotidien de cette triste guerre maritime. Des navires peinant pour entrer au port, leurs entrailles ouvertes répandant mazout et huile dans la mer. Des hommes ayant vu le feu de l'action qui racontent leurs effrayants récits alors qu'en arrière-plan, le rythme des chantiers navals et des postes de recrutement augmente d'un autre cran.¹⁴

L'issue même de la guerre dépend des navires délabrés et zébrés de rouille qui naviguent pendant ces longues années d'angoisse. Les véritables héros sont les marins marchands qui les font naviguer. Ils tiennent bon avec un courage exemplaire durant les jours sombres en dépit du feu nourri de l'ennemi auquel ils ne peuvent opposer que la plus faible des défenses.



MARINS MARCHANDS SURVIVANTS DES NAVIRES BRITANNIQUES *ASHANTIAN* ET *WANSTEAD* COULÉS PAR L'ENNEMI, ST. JOHN'S (T.-N.), AVRIL 1943. (ANC PA137795)



LE SS *NERISSA* DANS LE « DÉTROIT » DE ST. JOHN'S, À TERRE-NEUVE. LE *NERISSA* FUT TORPILLÉ ET COULÉ EN AVRIL 1941. IL SUBIT DE LOURDES PERTES DONT 16 CANADIENS. (MUSÉE MARITIME DE L'ATLANTIQUE N11284)

Les équipages marchands - hommes de toutes nationalités dont des milliers proviennent de pays européens occupés - sans uniforme ni reconnaissance, mal payés, traversent l'Atlantique hostile aller et retour en dépit de la perspective de périr dans des eaux glacées ou dans un incendie de mazout. La liberté aussi n'est plus au rendez-vous, car ces navires doivent naviguer, et il faut bien des hommes pour s'en charger. Quelquefois, ces bateaux sont de vieux navires de tramping rouillés, mais le plus souvent il s'agit de pétroliers, au contenu très inflammable, ou de cargos bourrés de munitions et d'autres marchandises dangereuses. À chaque voyage, les chances de survie semblent pires. Et pourtant, voyage après voyage, les marins dont le bâtiment est torpillé ou qui en voient d'autres couler à pic continuent de servir.

Les marins marchands canadiens ne sillonnent pas que les routes de l'Atlantique Nord; ils sont présents partout sur le globe, allant et venant en Europe, en Asie, en Afrique, en Amérique du Sud, en Australie, en Nouvelle-Zélande et en Extrême-Orient. Ils transportent tout ce que requiert l'effort de guerre : denrées alimentaires, munitions, vêtements, acier, pétrole et avions. Après l'invasion de la Russie par les forces nazies, ils inaugurent une nouvelle route, celle de Mourmansk.

LA FIN DE LA « DRÔLE DE GUERRE » – AVRIL 1940

En avril 1940, la « Drôle de guerre » prend fin abruptement lorsque les troupes allemandes, sans avertissement, s'emparent du Danemark et envahissent la Norvège. En moins de deux mois, les Allemands conquièrent le Danemark et la Norvège et isolent la Suède.

Le 10 mai, l'Allemagne lance une guerre éclair contre les Pays-Bas, le Luxembourg, la Belgique et la France. Les troupes allemandes harcellent les troupes alliées sur tous les fronts, celles-ci doivent battre en retraite vers la Manche, à Dunkerque; il ne leur reste plus que la mer pour fuir. Entre le 27 mai et le 4 juin, près de 350 000 hommes sont évacués en Angleterre par la Manche dans toutes sortes d'embarcations, du cargo au bateau de pêche. Le 22 juin 1940, la France capitule, et la Grande-Bretagne reste seule devant le redoutable ennemi.

Depuis le cap nord de Norvège jusqu'aux Pyrénées, s'étend en arc une vaste côte d'où les sous-marins, les navires et les avions ennemis menacent le trafic maritime qui approvisionne la Grande-Bretagne. Dans les airs, les Allemands sont trois fois plus nombreux que les Britanniques.

Et puis Hitler se prépare à lancer une attaque navale contre la Grande-Bretagne, appelée opération « Otarie ». L'Angleterre est encerclée, son armée est en lambeaux, son matériel abandonné lors de la retraite, sa flotte durement touchée et exsangue.

Toute la Grande-Bretagne se prépare donc à résister à l'invasion de la *Luftwaffe*, qui attaque par vagues successives pour détruire la Royal Air Force. Mais les pilotes de Spitfire et de Hurricane tiennent bon tandis que la force aérienne nazie s'affaiblit sous les lourdes pertes. Hitler n'arrive pas à contrôler les trente kilomètres de la Manche. L'opération « Otarie » est suspendue.

Le siège de la Grande-Bretagne n'est pas terminé pour autant. Londres et les ports de la Manche sont bombardés sans merci, les sous-marins ennemis, qui ont un plus long rayon d'action, sortent en masse des nouvelles bases navales de France et s'en prennent presque à l'envi aux convois et aux navires faisant route en solitaire. Les sous-marins allemands, au nombre de huit en moyenne sur chaque couloir de navigation, se jettent sur les navires indépendants ou attardés et procèdent seuls à des attaques audacieuses contre les convois. Les jeunes commandants des sous-marins, l'élite de la nation allemande, se livrent une âpre concurrence pour le titre du record de tonnage coulé. Ils reçoivent l'appui d'avions de longue portée, les Kondor, qui aident à localiser et à attaquer les navires marchands. Les commandants de la marine allemande appellent plus tard cet été 1940 « le bon temps ».

En septembre 1940, pour la première fois, les sous-marins allemands commencent à employer la méthode dite de la « meute de loups ». ¹⁵ La nuit, les groupes de sous-marins, habituellement pas moins de six et parfois davantage, fondent sur les convois qui viennent de l'Amérique du Nord et en direction de la Grande-Bretagne. Un groupe se place sur l'itinéraire présumé d'un convoi. Dès qu'un sous-marin aperçoit un convoi, il le signale et le suit pendant que les autres se rabattent sur lui. Il leur suffit de déborder la défense et de saisir les possibilités qui s'offrent d'atteindre le convoi et d'attaquer sans relâche jusqu'à leur dernière torpille. La tactique a des résultats dévastateurs. Parfois, jusqu'à 20 p. 100 du convoi de cargos chargés à ras bord coulent.

Entre-temps, la *Luftwaffe* poursuit son blitz sur Londres nuit après nuit pour en anéantir l'immense port. La navigation est interdite dans la Manche à partir de la capitulation de la France et, à compter d'octobre, tous les convois de l'Atlantique sont déroutés sur le chenal de Bristol ou au nord de l'Irlande, à destination de Liverpool et de la Clyde. Quelques navires sont également envoyés au nord de l'Écosse, à destination de la côte orientale de la Grande-Bretagne.

L'automne et l'hiver sont insupportables. Les cargos chargés de denrées alimentaires et de fournitures de guerre sont coulés à un rythme désespérant.

L'EXPANSION DE LA FLOTTE MARCHANDE

Les pertes en navires sont atterrantes et, tandis que les chantiers navals britanniques mettent toute leur énergie à répondre aux besoins de nouveaux navires, la Grande-Bretagne ne peut construire de navires marchands assez vite pour combler le vide engendré par les pertes.



LA TOUCHE FINALE À LA COQUE 130, LE *WINDERMERE PARK*, ET À LA COQUE 131, LE *MOUNT BRUCE PARK*. (ANC PA187474)

C'est à ce moment des hostilités que la Grande-Bretagne se tourne vers les chantiers navals des États-Unis et du Canada. En octobre 1940, une mission de construction navale britannique vient en Amérique du Nord étudier les possibilités d'utiliser des nouveaux bateaux de constructeurs nord-américains.



DOMMAGES CAUSÉS À LA COQUE DU *FORT CAMOSUN* PAR L'EXPLOSION D'UNE TORPILLE. (ANC PA190186)

Au début de la guerre, la capacité canadienne à cet égard est minime. Les chantiers navals, autrefois de véritables ruches, n'exécutent pratiquement plus que le radoub de la minuscule flotte de navires marchands canadiens. Bien que les chantiers canadiens commencent à grandir à la faveur de commandes d'escortes de convoi et d'autres navires destinés à la Marine, sur l'ensemble du territoire canadien, il ne reste plus que quatre chantiers en mesure de construire les grands cargos capables de réaliser la traversée de l'Atlantique.

Devant ce besoin devenu criant, le Canada lance un gigantesque programme de construction navale. Mais avant que ces bateaux ne puissent enfin toucher l'eau, la guerre dans l'Atlantique prend une tournure encore plus inquiétante.

INTENSIFICATION DE LA GUERRE - 1941

À l'approche du printemps de 1941, l'ennemi intensifie ses attaques, et les pertes de navires atteignent une proportion sans précédent. En juin seulement, le tonnage coulé par les sous-marins dépasse le chiffre des 454 000 tonnes. Évidemment, un grand nombre de marins perdent la vie.

Pour contrer cette menace, on construit de nouveaux types de navires, et les scientifiques s'emploient désespérément à trouver des méthodes pour localiser et détruire les sous-marins. La Marine canadienne s'enrichit de plusieurs nouveaux types de navires, dont la corvette est sans doute le plus célèbre.

Tandis que les sous-marins ennemis commencent à s'aventurer un peu plus avant vers l'ouest, les Britanniques ripostent en établissant de nouvelles bases de navires et d'aéronefs en Islande et à Terre-Neuve. Celles de Terre-Neuve sont sous la responsabilité du Canada (même si Terre-Neuve était encore une colonie britannique et qu'elle ne deviendra une province du Canada qu'en 1949). En juillet 1941, la Force d'escorte de Terre-Neuve, sous le commandement de Leonard Murray, de la MRC, est chargée d'escorter les convois jusqu'à 35 degrés de longitude ouest, un point connu comme le point de rencontre médio-océanique.

Les avions du commandement de défense côtière de la Royal Air Force et du Corps d'aviation royal canadien, en partance des deux côtés de l'Atlantique et de l'Islande, assurent la protection d'une zone de plusieurs centaines de kilomètres en haute mer, mais les appareils de l'époque ne sont pas encore en mesure de parcourir un vaste secteur entre ces deux zones, que l'on désigne alors sous le vocable de « zone noire ».

Le triste sort d'un convoi lent parti de Sydney le 31 août 1941 révèle hélas trop crûment les dangers de la traversée de l'Atlantique. Le convoi SC-42 était considérable : 62 navires marchands partis du Cap-Breton et cinq autres qui s'y joignent depuis Terre-Neuve. Formé de 12 colonnes de cinq ou six bâtiments, il couvrait une superficie d'environ 54 kilomètres carrés. Appelée à protéger un immense périmètre, l'escorte, composée de seulement quatre navires de guerre, le destroyer canadien *Skeena* et trois corvettes, avait une tâche pratiquement impossible à accomplir. Quelques jours à peine après avoir appareillé, le convoi doit traverser un coup de vent qui dure quatre jours et qui le force presque à s'immobiliser, obligeant trois navires marchands à l'abandonner.

Tard le 7 septembre, alors que la tempête diminue, le *Skeena* annonce que le convoi a pris trois jours de retard. Mais les tuiles continuent



LE NCSM *BRANTFORD* COUVERT DE GLACE, FÉVRIER 1944. (ANC PA136146)

de s'abattre sur le convoi; le SC-42 fait route vers une concentration de U-boot en direction ouest, vers le sud du Groenland. L'Amirauté britannique, ayant capté des indications de l'activité des sous-marins ennemis, a dirigé la plupart des convois au sud des zones de recherches allemandes. Le SC-42, toutefois, à cause de l'important retard causé par la tempête, n'avait plus assez de carburant pour effectuer un tel détour. C'est pourquoi il est décidé de le rediriger franc nord, dans le but de faire une fin de parcours arctique au-delà des sous-marins. La manoeuvre réussit presque; malheureusement, près du Cap Farewell, au Groenland, le convoi est repéré par un sous-marin. Le convoi est une cible facile - nombreux navires, vitesse de progression lente, seulement quatre navires d'escorte et pas d'appui aérien. L'amiral Dönitz lâche toute la puissance de sa meute de loups (environ 14 U-boot) contre le convoi.

Le 10 septembre, à minuit 46 minutes, le *Muneric*, quatrième navire de la première colonne, est torpillé et coule corps et bien. Ce n'est que le début. L'escorte débordée, quoiqu'appuyée par deux autres corvettes canadiennes, est obligée de partager son attention entre le sauvetage des survivants et la lutte aux sous-marins. L'hécatombe se poursuit pendant deux nuits, jusqu'à ce que le groupe d'escorte britannique parvienne au convoi.¹⁶



NAVIRE MARCHAND MUNI DE FILETS ANTI-TORPILLES, PRÈS DE SYDNEY (N.-É.). (ANC PA152034)

En tout, 15 navires marchands, soit près du quart du convoi, sont torpillés en seulement 48 heures. Un seul d'entre eux, le pétrolier *Tahchee*, peut être sauvé. S'abîment au moins 40 000 tonnes de marchandises, notamment plus de mille charges de camion de blé, autant d'explosifs et de produits chimiques nécessaires à la production d'explosifs, assez de bois pour bâtir les casernements de plusieurs milliers de soldats et suffisamment d'acier et de minerai à haute teneur en fer pour construire plusieurs destroyers.

De surcroît, plus de 160 marins marchands perdent la vie tragiquement dans cette bataille, la plupart à bord du *Muneric*, chargé de minerai, et de l'*Empire Crossbill*, bourré d'explosifs, dont les équipages entiers périssent. Grâce aux courageux efforts des hommes des navires marchands et des corvettes, seulement deux autres navires déplorent d'importantes pertes de vie, c'est-à-dire 10 hommes ou plus.¹⁷

On tire de grandes leçons de ce qui est maintenant connu comme la Bataille du cap Farewell : d'abord, le convoi sur l'Atlantique Nord a besoin d'escortes plus considérables, surtout d'avions à long rayon d'action; même si les escortes ont fait preuve d'initiative et de courage tout au long de l'épreuve, elles étaient cruellement dépassées en nombre et les équipages étaient épuisés. Deuxièmement, il fallait insister

davantage sur la formation des groupes et l'emploi de technologies plus évoluées. Enfin, il fallait affecter aux convois des vaisseaux de sauvetage conçus pour la récupération rapide des hommes à la mer.

LES EAUX NORD-AMÉRICAINES ASSIÉGÉES

Entre-temps, quoique encore officiellement neutres, les États-Unis s'engagent de plus en plus dans la bataille de l'Atlantique. En septembre 1941, les forces navales canadiennes relèvent de la coordination américaine. Le commandant en chef britannique des eaux nord-américaines est remplacé par un commandant américain à Argentia (Terre-Neuve).

Toutefois, en décembre 1941, à la suite de l'attaque sur Pearl Harbor par les Japonais, les États-Unis entrent en guerre et retirent bon nombre de leurs navires de l'Atlantique Nord pour les déployer ailleurs, en fonction de leurs engagements croissants. Malheureusement, les défenses anti-sous-marines dans l'Atlantique s'en trouvent affaiblies. Les destroyers canadiens et les corvettes encore à Terre-Neuve doivent désormais répondre à une gigantesque demande de services.

Tandis que les rigueurs de l'hiver s'abattent sur les convois, les pertes dues à d'autres causes que l'acharnement ennemi s'élèvent constamment en nombre. Toujours dirigés vers le nord, en direction du Groenland, les convois parcourent les deux tiers de leur route dans la glaciale obscurité de l'Arctique. À mesure qu'ils font route, les navires se couvrent de glace et de grésil de la proue à la poupe. Tout homme se trouvant à bord sait que ses chances de survie, en cas de naufrage, sont minces, dans le meilleur des cas. Le froid de cette eau noire



MANUTENTION DE TORPILLES À L'ARSENAL DE LA MARINE À HALIFAX, N.-É. (ANC PA104147)

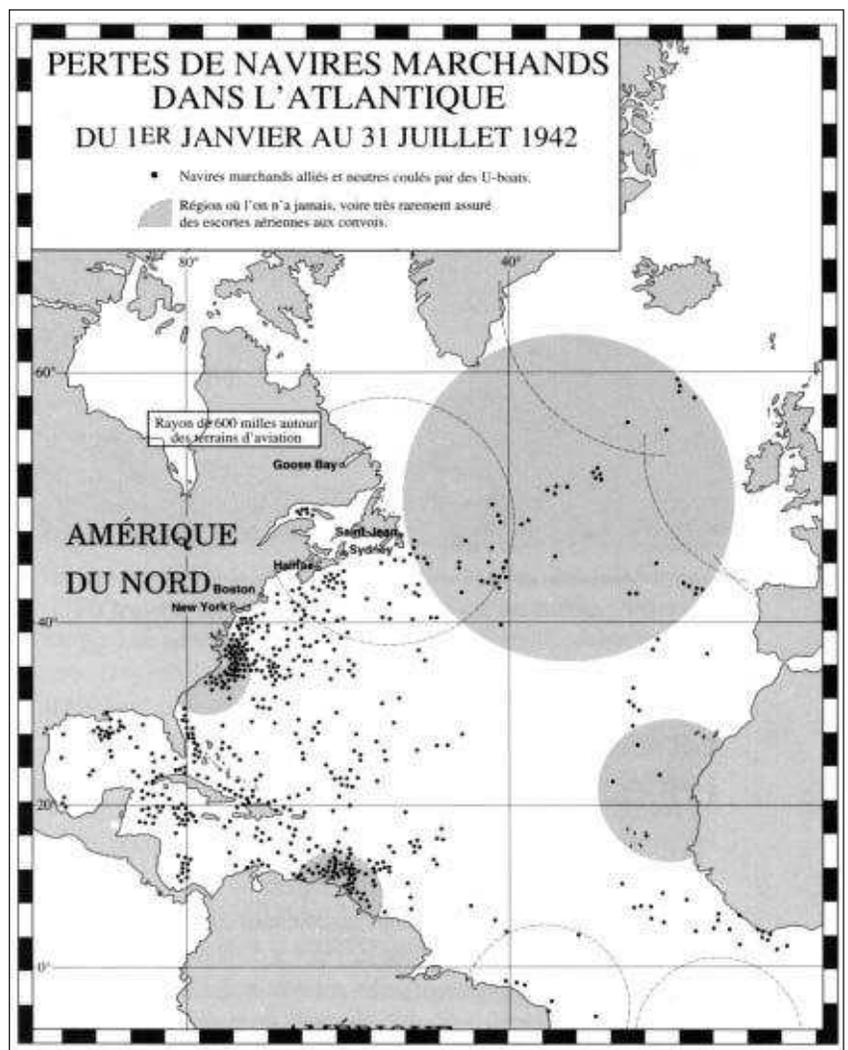


MARINS RESCAPÉS D'UN NAVIRE MARCHAND TORPILLÉ SE DIRIGEANT VERS LE NCSM *RED DEER* AU LARGE DE HALIFAX, N.-É., 0 1942. (ANC C54474)

glaciale l'emporterait en cinq minutes. Les navires de sauvetage sont rares, surtout les bâtiments équipés pour accueillir et soigner des survivants; enfin, le matériel de survie de tous les navires ne convient pas aux conditions.

En janvier 1942, la bataille de l'Atlantique se déplace vers les côtes canadienne et américaine et les Antilles où, selon l'amiral Dönitz, les navires seraient mal protégés. La marine canadienne commence aussitôt à former des groupes de navires, souvent protégés par un simple yacht armé, tactique qui donna néanmoins des résultats. Les U-boot concentrent alors le gros de leurs efforts sur la côte américaine et les Antilles, où les navires naviguent encore en solitaire, puisque la marine américaine n'exige pas qu'ils se déplacent en convoi.

Les navires marchands n'ont pas besoin de naviguer pour courir des risques. Ainsi, en septembre 1942, le *Cornwallis* a été torpillé alors qu'il relâchait à Carlyle Bay, à la Barbade; le bâtiment est renfloué, remorqué à Memphis où il est radoubé. En route pour Halifax, il est



ANNONCE DES BONS DE LA VICTOIRE DANS LE *MONTREAL DAILY STAR*, LE 2 NOVEMBRE 1942.
(BIBLIOTHÈQUE NATIONALE DU CANADA NL12595)

recoulé par un sous-marin allemand en décembre 1944, à l'intérieur de la limite territoriale de 12 milles, au large de la Nouvelle-Angleterre. Cinq personnes seulement survivent à cette seconde attaque.

Une seconde fois, les commandants des sous-marins allemands « s'en donnent à coeur joie » pendant que leurs engins déciment les bâtiments sur la côte américaine. Nuit après nuit, les submersibles font surface et s'acharnent sans merci sur les navires marchands qui, en grand nombre, exposent leur silhouette sur le fond éclairé de la côte. De janvier à juillet 1942, près de 400 bateaux vont rejoindre le fond contre sept submersibles allemands seulement. Le commandement de la marine américaine comprend enfin sa grave erreur et met en place un système de convois pour les déplacements le long de la côte est des États-Unis. Toutefois, vu le manque de navires d'escorte américains, la modeste flotte canadienne, déjà surexploitée, est maintenant sollicitée pour la protection des navires faisant route vers le sud. Les groupes d'escorte affectés à la traversée du triangle, accompagnent des convois de New York ou Boston à Halifax et St. John's, où des escortes hauturières

prennent le relais jusqu'en Grande-Bretagne. Les bâtiments canadiens sont également mandés pour assurer l'essentiel trafic des pétroliers à destination et en provenance des Antilles, qui apporte la majeure partie des produits pétroliers destinés à l'utilisation civile et militaire canadienne.

LA BATAILLE DU GOLFE DU SAINT-LAURENT

Pendant ce temps, au Canada, la guerre des sous-marins allemands prend une tournure plus menaçante encore. La Marine royale canadienne et le Corps d'aviation royal canadien sont parvenus à limiter les pertes au large de la Nouvelle-Écosse et de Terre-Neuve, pendant la première moitié de 1942, mais il reste un immense territoire exposé, le golfe du Saint-Laurent. Les énormes engagements pris sur les routes maritimes océaniques laissent très peu d'avions et pratiquement pas de navires de guerre pour la défense du golfe.

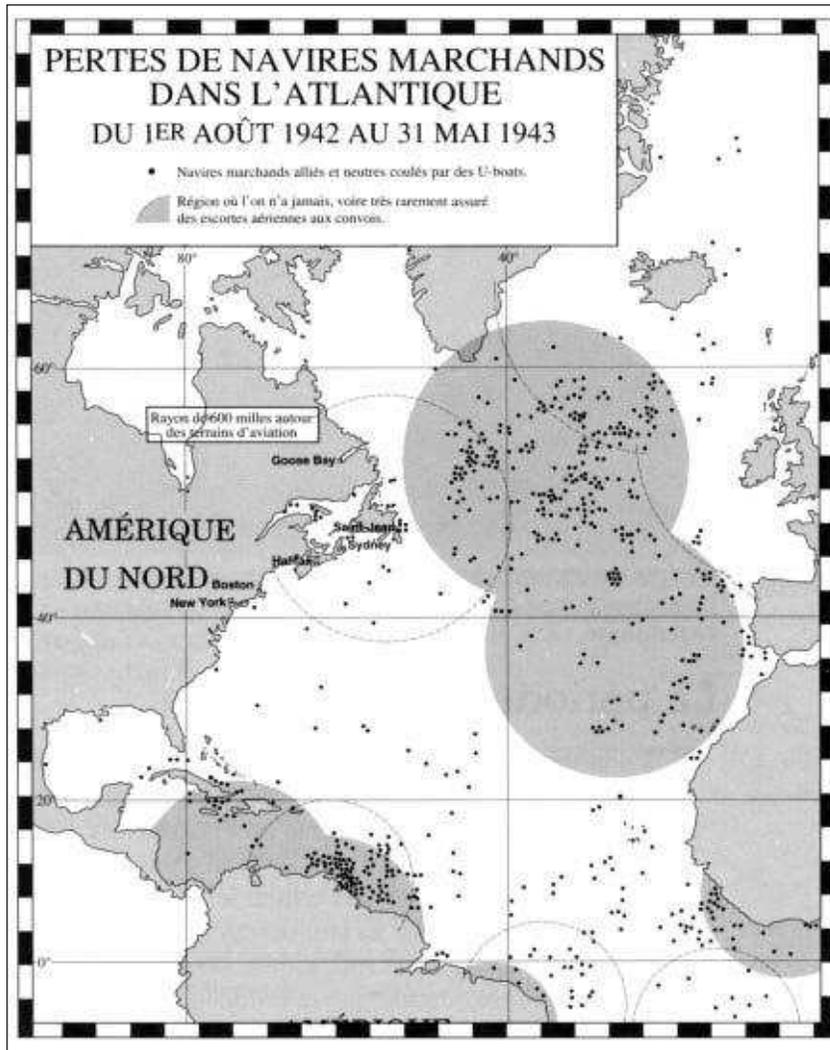
La nuit du 11 mai, un cargo jaugeant 5 000 tonnes est torpillé à peine à 13 kilomètres de la côte gaspésienne. Quelques heures plus tard, un second cargo est frappé. Soudain, les Canadiens constatent que la guerre est à leur porte, en vue de la rive. Les flammes et les éclats de l'explosion sont observés de la côte et les survivants épuisés du premier navire, le *Nicoya*, un bananier britannique transformé en transport de fournitures de guerre, sont ramenés à terre. Six hommes périssent dans cette attaque. L'équipage du deuxième navire, le *Leto*, un cargo néerlandais affrété par le ministère des Transports de guerre britannique, est recueilli par des navires proches. Certains survivants s'agrippaient à de minuscules radeaux et à des débris, un seul canot ayant pu être mis à l'eau. Douze marins perdent la vie.



PAGE TITRE DU *HALIFAX HERALD*, LE 13 MAI 1942.
(BIBLIOTHÈQUE NATIONALE DU CANADA NL12600)

Une fois encore, la marine organise des convois et l'aviation affecte le maximum d'avions à leur survol, ce qui ne semble toutefois pas suffisant. Bien des facteurs semblent enlever toute efficacité aux moyens de défense : l'achalandage des routes maritimes du golfe et du fleuve, les nombreuses fosses profondes pouvant abriter des sous-marins et les problèmes liés au matériel de détection sous-marine dans les eaux complexes. Début octobre, sept sous-marins ont coulé 19 navires marchands et deux escortes navales dans le fleuve Saint-Laurent. L'une des victimes est un marmiton de 16 ans de Verdun (Québec), à bord de son premier navire, le SS *Carolus*, coulé le 9 octobre 1942.

Et puis le 14 octobre, le vieux traversier *Caribou*, qui des années durant a transporté des passagers entre Sydney et Port-aux-Basques, est aussi envoyé par le fond au beau milieu du détroit de Cabot, à peine à soixante-quatre kilomètres de son port d'arrivée à Terre-Neuve. Des 237 passagers, 136 périssent.



Le traversier avait coulé si rapidement qu'un seul canot de sauvetage avait pu être lancé. ... Au total, 237 personnes se trouvaient à bord du Caribou : 73 civils, 46 membres d'équipage et 118 militaires canadiens et américains. Seulement 101 personnes survécurent. La moitié des militaires et les deux tiers des civils, y compris au moins cinq mères et 10 enfants, périrent. Tout l'équipage mourut, à l'exception de 15 membres, ce qui prouve leurs efforts héroïques pour mettre les passagers désorientés à l'abri de la coque qui coulait. Parmi les membres d'équipage disparus figuraient le capitaine Ben Taverner, deux de ses fils, ainsi que cinq autres paires de frères, ce qui brisa le cœur de nombreuses familles de Port-aux-Basques et de Channel, les deux localités du sud-ouest de Terre-Neuve pour lesquelles les traversiers avaient été depuis longtemps une entreprise communautaire et un mode de vie.¹⁸

Devant le risque de multiples attaques par des U-boot en vue de terre, le gouvernement ferme le golfe et le fleuve à la navigation internationale en 1942 et ne les rouvre qu'en 1944. Seulement de petits convois côtiers et des navires de guerre sont autorisés à y passer.

L'impossibilité d'avoir accès au port de Montréal entrave singulièrement l'envoi du matériel du Canada. Le port de Montréal offre alors plus que l'accès à d'importantes usines de fabrication comme celle de la *Montréal Locomotive Works* (fabrication de chars); il est aussi bien relié par voie ferrée au couloir industriel de l'Ontario et du Québec. De plus, au Canada, il possède les meilleures installations, et sa main-d'oeuvre est qualifiée et abondante. Enfin, un navire partant de Montréal et naviguant à dix noeuds met à l'époque une demi-journée de moins pour se rendre à Liverpool que s'il part de New York.

La quantité de fret expédié du Canada tombe alors de plus du quart, voilà en somme une victoire remportée par les sous-marins allemands presque sans difficulté.

LA PÉRIODE LA PLUS SOMBRE

La lutte entre dans sa période la plus sombre à l'automne de 1942. Pendant qu'il réduit l'intensité de l'offensive dans les eaux canadiennes et américaines, en raison du renforcement des défenses, l'amiral Dönitz concentre de grandes quantités de sous-marins au milieu de l'Atlantique. Même si les Alliés font pleuvoir le feu sur les chantiers navals allemands, la flotte de sous-marins continue de croître. Avec maintenant près de 300 sous-marins - c'est-à-dire 10 fois plus qu'au début des hostilités -, Dönitz peut envoyer une vingtaine de sous-marins à l'attaque d'un seul convoi.

Au début, les groupes d'escorte canadiens ont résisté, mais avec l'augmentation des « meutes de loups » et les tempêtes hivernales qui balaient l'Atlantique, plusieurs convois escortés par la Marine royale canadienne essuient de lourdes pertes. En novembre seulement, 119 navires alliés ont été perdus.

En dépit de sa croissance rapide, la marine canadienne est encore trop modeste et ne dispose pas des derniers armements et des programmes de formation avancée qui lui permettraient de tenir ses énormes engagements. Le commandement de l'Est du Corps d'aviation royal canadien fait de son mieux pour appuyer les convois, assaillis de toutes parts, en poussant les appareils à leurs limites. L'aviation ne possède cependant pas encore les derniers avions à très long rayon d'action, requis pour atteindre la fatidique zone noire où se terrent les meutes de sous-marins prêts à attaquer.

La bataille de l'Atlantique culmine en mars 1943. Ce mois-là, les sous-marins coulent 108 bateaux alliés, - 569 000 tonnes de marchandises essentielles. Ces chiffres sont inférieurs à ceux de novembre 1942, mais ce qui choque tant, c'est que 85 des navires perdus appartiennent à des convois ou naviguent en rangs dispersés et qu'ils sombrent

dans l'Atlantique Nord. La seule lueur d'espoir tient au succès des escortes aériennes et navales, qui revendiquent la destruction de 16 sous-marins allemands.

En mars, inquiets, les officiers supérieurs des marines britannique, canadienne et américaine tiennent à Washington la Conférence sur les convois atlantiques. L'une des décisions importantes qui y est prise est que le Canada et la Grande-Bretagne assument désormais l'entière responsabilité des convois de marchandises sur les routes septentrionales. Le contre-amiral Murray est nommé commandant en chef de la zone canadienne du nord-ouest de l'Atlantique, en remplacement du commandement américain.

LE VENT TOURNE

Heureusement, l'inébranlable résistance des marins marchands avait fait gagner le temps requis pour constituer une opposition militaire appropriée. En avril et mai 1943, le vent commence enfin à tourner alors que les mesures prises par les Alliés pour faire échec aux efforts allemands semblent porter fruit. Plusieurs facteurs se combinent pour contrer la menace des sous-marins allemands. Les navires d'escorte sont enfin plus nombreux, leur équipage est mieux formé et plus aguerri, et ils sont armés d'engins améliorés. Des groupes d'appui sont établis pour porter secours aux convois en danger. Il s'agit de navires rapides qui, au lieu d'être rattachés à un convoi, peuvent intercepter les assaillants avant qu'ils ne puissent s'approcher du convoi. Ces groupes sont particulièrement efficaces lorsqu'ils comportent des navires marchands équipés en porte-avions. De plus, l'innovation britannique consistant à aménager de courts ponts d'envol sur des navires marchands transportant trois ou quatre avions, lancés au besoin, fournit une protection supplémentaire. De plus, les Britanniques réussissent à déchiffrer le code allemand ultra-secret qui sert à transmettre des informations aux commandants de U-boat.

Point déterminant, la redoutable zone noire est enfin couverte grâce aux bombardiers à long rayon d'action, les Liberator, qui assurent maintenant une surveillance aérienne long-courrier. Les sous-marins allemands ne peuvent plus résister à la conjonction de ces forces nouvelles et puissantes, et en mai, pas moins de 41 sous-marins allemands sont détruits.

En juin, juillet et août, la destruction des navires marchands fléchit de manière tangible. Les forces aérienne et navale anti-sous-marines passent enfin à l'attaque et forcent les Allemands à abandonner leurs tactiques de meutes de loup, qui les ont si bien servis plus tôt dans la guerre.



UN CONSOLIDATED LIBERATOR VLR ESCORTE UN CONVOI SUR L'ATLANTIQUE. (ANC PA107907)



LE U-889 SE REND AUX FORCES CANADIENNES, MAI 1945. (ANC PA152049)

Le revirement de situation en faveur des Alliés ne signifie pas pour autant la fin de la guerre en mer. La bataille de l'Atlantique dure encore deux longues années. Parfois, surtout en automne de 1943 et de 1944, les pertes alliées augmentèrent de façon alarmante. Les nouveaux équipements installés à bord des sous-marins allemands menacent de ramener la balance en leur faveur. Par exemple, grâce au schnorkel, un dispositif qui permet à un sous-marin de rester continuellement en plongée, les sous-marins peuvent se tapir à proximité des ports canadiens et britanniques et attendre leur proie.

En mars 1945, la marine allemande compte 463 sous-marins en patrouille, en regard de 27 en 1939, et elle continue de sévir sur les mers jusqu'aux dernières semaines de la guerre. Incapables de reprendre le dessus, les sous-marins allemands n'en demeurent pas moins une arme d'une grande efficacité. Un U-boot silencieux équipé d'un schnorkel coule le dragueur de mines NCSM *Esquimalt*, juste à l'extérieur du port de Halifax, le 16 avril 1945. Le dernier navire allié perdu pendant la guerre est un navire marchand, l'*Avondale Park*, torpillé le 7 mai 1945.

RÉPONDRE AU BESOIN

Le nombre de navires qui sortent des chantiers navals du Canada pendant la guerre est phénoménal. En fait, un fonctionnaire du ministère britannique des Transports de guerre qualifie la production de « remarquable », d'« étonnante » et de « magnifique ». Dès les premiers bateaux livrés en décembre 1941 jusqu'à dès après la fin de la guerre en 1945, le Canada construit 354 cargos de 10 000 tonnes,

43 de 4 700 tonnes et 6 de 3 600 tonnes de port en lourd. En même temps, ils donnent un nombre impressionnant de navires de guerre : 281 escorteurs (destroyers, corvettes, frégates), 206 dragueurs de mines, 254 remorqueurs et 3 302 péniches de débarquement.

Le bilan est d'autant plus impressionnant que, en 1940, le pays ne pouvait tabler que sur quatre chantiers navals comptant neuf bassins de mouillage capables de recevoir des navires de 10 000 tonnes de port en lourd. À la fin de 1943, lorsque la production culmine, le nombre de bassins de mouillage affectés à la construction de bâtiments de 10 000 tonnes atteint 38 dans dix chantiers navals.

Pour l'ensemble du pays, le taux de livraison hebdomadaire au milieu de 1943 s'élève en moyenne à trois bâtiments jaugeant 10 000 tonnes, et lorsque l'on tient compte des navires aux dimensions plus modestes qui sortent des bassins de mouillage, la moyenne de livraison hebdomadaire atteint presque 3,5 navires marchands, soit un tous les deux jours.

Le résultat obtenu par les chantiers navals alliés explique en grande partie pourquoi le vent a tourné pendant la bataille de l'Atlantique. Au milieu de 1943, il est évident que, quel que soit le nombre de navires marchands que les sous-marins peuvent toujours expédier par le fond, le torpillage ne peut plus être supérieur au rythme de production de bâtiments.

Tout aussi impressionnante est l'expansion de l'industrie de la construction navale au pays. La main-d'oeuvre qualifiée, évaluée à 2 000 travailleurs affectés principalement au radoub, passe à 85 000 personnes, dont 57 000 s'occupent de construire ou de réparer des navires marchands, le reste exécutant les travaux de construction navale. Il faut aussi exécuter les multiples fonctions de réparation - courantes et d'urgence - nécessaires pour tenir en mer l'immense flotte canadienne et celle de ses Alliés.

Les retombées de la fabrication navale se font sentir dans d'autres secteurs d'activités puisque les fabricants doivent assurer l'approvisionnement en pièces - des rivets aux machines. Tout compte fait, plus de 300 entreprises canadiennes mettent la main à la pâte.

Les besoins dans le secteur de la construction navale ont été un facteur déterminant dans la transformation industrielle remarquable du Canada durant la guerre.



COQUE 133 EN CONSTRUCTION AU CHANTIER BURRARD, DÉCEMBRE 1941. (ANC PA187473)



LE SS *FAIRMONT PARK*, L'UN DES NOMBREUX NAVIRES SUR LESQUELS LES CANONNIERS MILITAIRES DES DEMS ONT PARTAGÉ LES DANGERS AUXQUELS ILS FAISAIENT FACE. (ANC PA181330)

LES NAVIRES DE LA CLASSE DES PARCS

Le programme canadien a donné deux grands types de cargos : ceux destinés à la Grande-Bretagne et portant surtout des noms de forts canadiens, et ceux construits pour le Canada et le Commonwealth et nommés d'après des parcs fédéraux, provinciaux ou municipaux. Ces navires sont construits sur le modèle des navires de la classe « North Sands », de conception britannique, ce qui facilite les réparations; toutefois, la plupart sont alimentés au charbon plutôt qu'au mazout, ce qui deviendra un handicap ultérieurement. Certains navires de la classe des parcs sont aménagés en pétroliers.



MARINS MARCHANDS. LE DÉPÔT D'EFFECTIFS. TOILE DE JACK NICHOLS. (MCG 10518)

Les navires de la classe des parcs, comme ils seront connus, commencent à naviguer en 1942 et forment rapidement le gros de la flotte marchande en temps de guerre. En tout, 176 de ces navires sillonnent les mers à un moment ou à un autre. Les navires de la classe des parcs sont immatriculés au Canada et exploités par la Park Steamship Company, un organisme d'État constitué en société le 8 avril 1942. Le 30 juin, la nouvelle société prend livraison du *Prince Albert Park*, premier de cinq navires jaugeant 10 000 tonnes qu'il recevra des chantiers navals canadiens avant la fin de l'année.

Suivent 50 autres bâtiments en 1943, alors que, en 1944, les chantiers navals du pays grouillent d'une activité croissante et donnent 94 navires - un rythme inouï de presque deux par semaine. En 1945, l'Allemagne rend les armes au début de mai, geste qu'imité le Japon en août. Avec la fin de la guerre, la plupart des marchés sont annulés, mais

pas avant que 27 autres cargos de 10 000 et de 4 700 tonnes de port en lourd ne reçoivent leur baptême de l'eau avant la fin de l'année.

La *Park Steamship Company* confie l'exploitation des navires à des entreprises de navigation privées et à des agents maritimes, qui doivent veiller à l'entretien des navires, à les pourvoir d'un équipage, à en régler tous les frais et à en percevoir les revenus. L'emploi des navires et leurs zones de navigation sont laissés aux ordres du commandement de guerre du gouvernement canadien, ce qui se répercute sur les conditions de travail et de vie à bord.

Le 6 juillet 1943, le *Jasper Park* est coulé par l'ennemi dans l'océan Indien; il est le premier bateau de la classe des parcs à disparaître ainsi. Quatre membres d'équipage meurent. L'ennemi en coulera trois autres, tous en 1945. Le *Point Pleasant Park* est torpillé au nord-ouest du Cap, en Afrique du Sud, le 23 février, et neuf vies sont perdues. Le *Tabor Park* est coulé dans un convoi côtier dans la mer du Nord le 13 mars et le *Avondale Park*, avec un équipage britannique, sombre le 7 mai. Deux autres, le pétrolier *Green Hill Park* et le *Silver Star Park*, sont victimes d'accidents maritimes.

LES ÉQUIPAGES DE NAVIRES

Les navires marchands sortent des chantiers navals à un rythme sans précédent. Mais où trouver les marins pour les équiper? La tâche n'est pas très facile.

*Seul celui qui a connu les deux sait la véritable différence entre la vie en mer en temps de paix et en temps de guerre. Mourir au combat n'est pas la pire des fins; souvent, la mort survient prestement et l'âme y est préparée. Mais le marin habitué de lutter contre l'ouragan ou l'iceberg, de déjouer le récif, de composer avec le trafic ou de noyer l'incendie n'est guère intéressé à combattre quand son navire est forcé de se traîner, au milieu d'une triste cohorte d'étrangers, sur une route imposée. Et pourtant, il ressent un étrange suspense, quel navire sera le prochain à exploser et à se transformer en boule de feu ou à cracher, tel un volcan pathétique, un nuage de débris, laissant un vide dans l'échiquier d'acier flottant? En convoi, le loup de mer doit négocier des passages achalandés, en silence et privé de feux, pour rallier des points secrets. Il doit s'imposer une passivité contraignante, semaine après semaine, et s'en remettre entièrement à la compétence d'une maigre escorte...*¹⁹

Au cours des deux premières années de la guerre, les marines marchandes alliées accusent des pertes désastreuses, qui atteignent presque 25 000 personnes, principalement des Britanniques. Il est donc impensable



LES RESCAPÉS. TOILE DE JACK NICHOLS. (MCG 10259)

de pouvoir compter sur l'aide d'équipages britanniques, vu les pénuries, et la Marine royale du Canada a déjà recruté presque tous les civils comptant de l'expérience en mer, y compris beaucoup d'officiers de pont, de salle des machines et de radiotélégraphistes. De plus, l'Armée, le CARC et l'industrie de l'armement en expansion se disputent le moindre homme valide. À mesure que la flotte canadienne s'élargit, la cruelle pénurie d'officiers supérieurs est comblée partiellement par des officiers britanniques qui se portent volontaires dans la marine marchande canadienne.

Quoi qu'il en soit, à la fin de la guerre, on dénombre environ 12 000 marins de haute mer. Certains sont trop jeunes pour être soldats, mais à peine âgés de 15 ou 16 ans - certains plus jeunes encore -, ils s'embarquent sur des navires marchands comme garçons de l'ordinaire ou apprentis cadets officiers. D'autres sont trop vieux pour les forces armées; en effet, il n'est pas inhabituel de trouver des marins quadragénaires dans la marine marchande et, à l'occasion, il arrive même que des capitaines au long cours et des seconds capitaines ou encore des manoeuvriers septuagénaires soient aux commandes d'un navire de la classe des parcs ou travaillent sur le pont.



UNE VEDETTE DU SERVICE DE CONTRÔLE NAVAL
TRANSMET DES ORDRES À UN NAVIRE MARCHAND.
PHOTO PAR R. SHAW. (ANC PA 166887)

Entre ces âges extrêmes figurent des milliers d'hommes peut-être dans la fourchette des âges admissibles pour s'enrôler, mais qui sont refusés pour raison de légères inaptitudes physiques, ou qui ont été réformés pour divers motifs. Enfin, il y a ceux qui préfèrent servir dans la marine marchande.

C'est une tâche titanesque de veiller à pourvoir les navires marchands d'équipages de sorte qu'ils prennent la mer sans retard inutile. La vie des marins marchands est misérable et périlleuse, et leurs chances de survivre au naufrage d'un navire torpillé ou coulé sont minces. Au cours des premières années de la guerre, il faut remettre en service beaucoup de navires très âgés et désuets qui avaient été soit désarmés soit conduits à la ferraille. Les conditions de vie à bord de ces rafiots sont atroces.

Il est par trop évident qu'il faut faire quelque chose pour renforcer le moral des marins qui vacille sous l'effet cumulatif des pertes croissantes de navires, des succès allemands sur le front et en matière de propagande, de l'occupation des pays de nombreux marins et des contraintes de la vie à bord des navires. Certaines mesures sont prises pour surmonter cette grave difficulté et garantir un certain contrôle des marins marchands.

L'une de celles-ci n'est pas officielle; elle résulte de la mise en garde de l'Amirauté contre la possibilité que des agents ennemis dissimulent des explosifs dans les navires. Pour contrecarrer le sabotage ennemi,

le Service de contrôle de la Marine à Halifax organise des équipes d'arraisonnement composées d'officiers de la Marine et de matelots en vue d'inspections de tous les navires en partance pour le Royaume-Uni. Ces équipes en profitent pour s'assurer que les navires sont à tous points de vue prêts pour la mer, ce qui signifie qu'ils doivent être aptes à prendre la mer du point de vue de la coque, des machines, des canons (le cas échéant), des canots de sauvetage et dans l'esprit et le cœur des membres de l'équipage. En d'autres mots, aptes au combat et consigné comme tel par le Service de contrôle de la Marine.²⁰

Par une heureuse coïncidence, ces rapports offrent l'occasion imprévue de résoudre certaines des difficultés des équipages. Les matelots de la Marine affectés à ces tâches sont sensibles aux situations humaines, et ils sont nombreux à avoir servi dans la marine marchande avant la guerre. Au cours de leurs fouilles des navires, ils prennent connaissance des plaintes et des doléances véritables des marins marchands. Ils sont ainsi en mesure de régler maints problèmes sur place tout en saisissant les supérieurs des difficultés les plus ardues. Ils contribuent aussi à coordonner les groupes de volontaires, dirigés par la Ligue navale et la Croix-Rouge, qui fournissent aux marins des locaux acceptables, entre leurs voyages, des loisirs et de menus articles destinés à rendre la vie en mer plus supportable. Par ailleurs, un cercle des marins marchands est formé à Halifax. Ces nouveautés ont contribué à instaurer l'atmosphère de bonne volonté, surtout à bord des navires de passage. Par-dessus tout, les préposés aux inspections savent écouter et apprennent à donner aux marins un sens du devoir, une signification à leur travail. Un marin démoralisé qui se rend compte que des millions de personnes mettent leurs espoirs en lui, qui voit par le ton de voix ou les gestes des personnes qu'elles sont conscientes de la valeur de son travail et de ses sacrifices, n'a d'autre choix que de reprendre la mer, constatent les préposés aux inspections.²¹

Les résultats sont étonnants, et ils aident à prévenir des situations plus pénibles encore. Des groupes du genre sont mis sur pied dans les villes suivantes : Sydney, Montréal et Saint John, Nouveau-Brunswick, et plus tard St. John's, Québec, Vancouver, Victoria et Prince Rupert, Colombie Britannique. En fait, le succès du principe est tel que l'Amirauté britannique adopte quelques-unes des méthodes suivies au Canada, dans le but de résoudre des problèmes similaires liés aux équipages.



LES SURVIVANTS DE NAVIRES MARCHANDS TORPILLÉS À BORD DU CHALUTIER
HMS *NORTHERN GIFT* À ST. JOHN'S (T.-N.), AVRIL 1943. (ANC PA153052)

En 1941, d'autres grandes réformes sont adoptées. On nomme un directeur des marins de la marine marchande, chargé de voir au bien-être des marins et de pourvoir à leurs besoins. Il se met rapidement à la tâche et établit des dépôts d'équipage et des écoles de formation.



ÉTUDIANTS À L'ÉCOLE DE GÉNIE MARITIME DE LA MARINE MARCHANDE, PRESCOTT (ONTARIO).
(ANC PA174479)

Les dépôts d'équipages, constitués au départ pour fournir une réserve de navigateurs de relève en cas de pénurie de personnel, sont créés d'abord à Montréal, puis à Vancouver, à Halifax, à Sydney et à Saint John. La disposition permet à un marin qui s'inscrit à un dépôt d'équipage de bénéficier de l'ordinaire, d'un toit et d'une solde lorsqu'il est à terre entre deux voyages en mer. En contrepartie, le marin doit accepter le navire auquel on l'affecte quand son nom est affiché.

Un arrêté concernant les marins marchands²² stipule que l'agent du Service d'arraisonnement accompagné d'un agent de la GRC peut détenir, à concurrence de neuf mois, un membre d'équipage soupçonné de retarder inutilement le départ du navire; cet arrêté s'applique également aux capitaines et aux officiers.

Vu le grand nombre de recrues qui n'ont jamais connu la mer, il faut un programme de formation. Le gouvernement du Canada met en place des centres de formation, où les volontaires reçoivent la formation de base pour hommes de pont ou préposés à la salle des machines; une formation plus avancée est donnée pour les officiers de navigation, les radiotélégraphistes et les cuisiniers de bord.

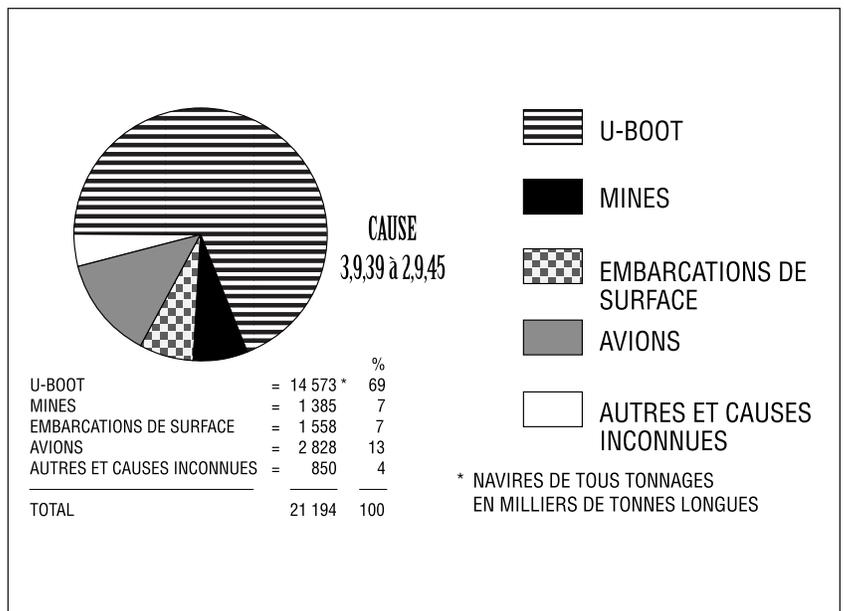
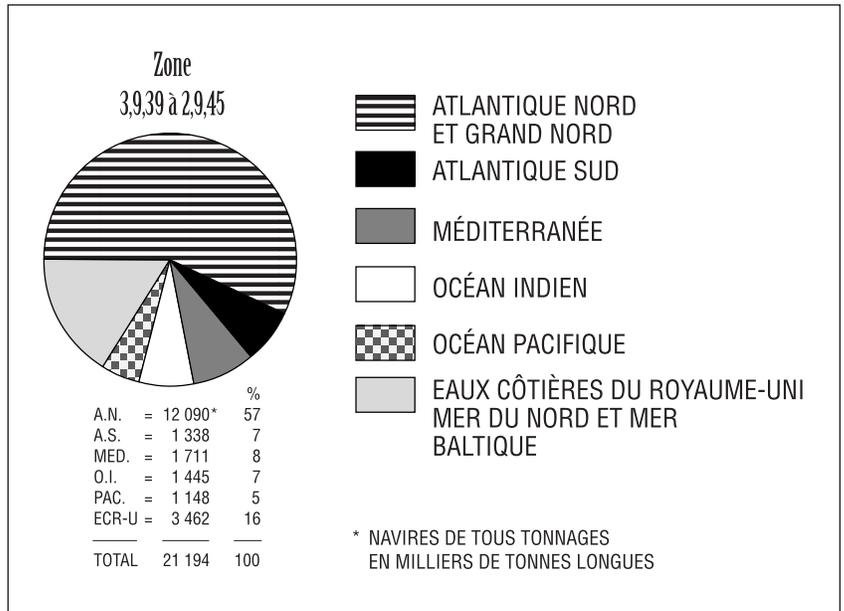
Deux grands programmes sont donnés à l'école de marine pour matelots de troisième classe et officiers cadets St. Margaret's à Hubbards, en Nouvelle-Écosse, et à l'école d'instruction de génie maritime de Prescott pour le personnel des salles des machines. Les radiotélégraphistes obtenaient leur formation d'écoles approuvées par le gouvernement, par exemple l'école Marconi, où les futurs radios ont été envoyés par leur directeur de dépôt d'équipage ou s'étaient présentés de leur propre chef pour obtenir leur brevet. De ces centres d'entraînement, les recrues passent aux dépôts d'équipages en vue d'une mission sur un bateau.

Le bilan

Bien que les routes de convoi de l'Atlantique Nord et le redoutable passage de Mourmansk vers la Russie septentrionale exigent un lourd tribut des navires et des hommes, les marins marchands ne trouvent nulle part d'oasis de paix. Dans les eaux côtières de l'Amérique du Nord, l'Atlantique Nord ou Sud, la Méditerranée, l'océan Indien ou l'océan Pacifique, tous les navires courent un danger, et les navires canadiens et leurs équipages canadiens sillonnent toutes ces mers.

Cela dit, de la fin de septembre 1939 à la fin de mai 1945, 25 343 navires marchands transportent entre l'Amérique du Nord et la Grande-Bretagne 164 783 921 tonnes de fret.

Même si les chiffres révèlent un nombre étonnant de navires et de tonnes de marchandises perdus, c'est au nombre de vies sacrifiées que l'on mesure le prix réel de la guerre en mer. La marine marchande britannique, principale cible des sous-marins allemands, perd plus de 1 300 navires et 32 076 marins.²³ Les pertes canadiennes sont moins lourdes, mais tout aussi tragiques. Les membres de la Marine royale du Canada victimes de la guerre sont au nombre de 2 024, la grande majorité à la bataille de l'Atlantique; 752 membres de l'ARC perdent la vie lors d'opérations maritimes. La marine marchande du Canada



ADMIRALTY, HISTORICAL SECTION, *THE DEFEAT OF THE ENEMY ATTACK ON SHIPPING, 1939-1945: A STUDY OF POLICY AND OPERATIONS. (NAVAL STAFF HISTORY SECOND WORLD WAR)* LONDRES, 1957.

est plus gravement touchée, avec un taux de mortalité d'un marin sur huit parmi les 12 000 hommes membres d'équipages des navires marchands canadiens, britanniques ou alliés qui ont été endommagés ou détruits par l'ennemi.

Le Livre du Souvenir de la marine marchande rappelle les noms de 1 629 Canadiens et Terre-Neuviens, ou des hommes qui ont servi sur les navires immatriculés au Canada ou à Terre-Neuve et qui ont perdu la vie pendant la Seconde Guerre mondiale. On peut aussi y lire les noms de huit femmes. De nombreux autres Canadiens inconnus ont sacrifié leur vie sur les navires marchands alliés. En tout, 198 marins canadiens sont faits prisonniers de guerre après que leur navire a été capturé ou

coulé, souvent dans les premières années des hostilités. Beaucoup d'entre eux passeront plus de quatre ans en prison et huit décèdent en captivité ou lors de leur rapatriement.

Épilogue

La bataille de l'Atlantique a été la plus longue de la Seconde Guerre mondiale : elle s'est déroulée sans interruption du premier jour de la guerre, le 3 septembre 1939, jusqu'au dernier jour de la guerre en Europe, le 8 mai 1945. La marine marchande a été dans le feu de l'action pendant toute cette période.

Outre le rôle central qu'elle a joué dans la bataille de l'Atlantique, la marine marchande canadienne a transporté des marchandises sur les sept mers du globe. Le cabotage et le transport dans les eaux intérieures constituaient alors des éléments essentiels du réseau commercial mondial duquel dépendait l'issue de la guerre.

En fait de volume, le transport outre-mer était beaucoup moins important que le transport côtier. D'ailleurs, le trafic côtier était aussi soumis aux attaques, notamment le long de la route du fer, de Wabana (Terre-Neuve), à Sydney (Nouvelle-Écosse), de la route de la bauxite des Antilles, de la route des pétroliers, de Halifax jusqu'aux ports des Antilles et du golfe du Mexique, et de la route de ravitaillement de la stratégique base aérienne de Goose Bay, au Labrador. Il y avait aussi un trafic important le long du Saint-Laurent et entre Halifax et Terre-Neuve, Sydney et Saint John, respectivement, ainsi qu'entre Sydney et Port-aux-Basques, où la vulnérabilité d'un service de traversier fut cruellement démontrée.

Sur la côte Ouest, le cabotage s'est déroulé beaucoup plus librement, étant donné les passages intérieurs protégés et l'absence de menace sérieuse de la part de sous-marins. Au cours de la guerre, il n'a cependant pas été possible d'exploiter le potentiel que constituaient les ports de la côte ouest. Des navires fournissaient leur appui à la guerre du Pacifique, aux pays du Commonwealth comme l'Inde, l'Australie et la Nouvelle-Zélande. D'autres navires se rendaient dans l'Atlantique en passant par le canal de Panama; des navires comme le SS *Kensington Park* et le SS *Manitou Park* ont été retirés du théâtre du Pacifique pour le débarquement en Normandie. Les navires transportaient des marchandises prioritaires comme le bois d'oeuvre et d'autres produits par le canal de Panama et faisaient escale dans les Antilles, à New York, Halifax ou St. John's avant d'entrer dans un convoi traversant l'Atlantique. Vu la pénurie de navires marchands qui sévissait, des matériaux prioritaires étaient transportés par rail à travers le continent jusqu'aux ports de l'Atlantique.



MONUMENT COMMÉMORATIF DE HALIFAX.

À LA MÉMOIRE DES HOMMES ET DES FEMMES DE LA MARINE DE GUERRE, DE L'ARMÉE ET DE LA MARINE MARCHANDE DU CANADA DONT LES NOMS SONT INSCRITS ICI LEURS TOMBES SONT INCONNUES MAIS LEUR SOUVENIR VIVRA.

Les femmes ont joué un rôle très mineur dans la marine marchande canadienne. À bord des navires, il n'y avait, sauf de rares exceptions, que des hommes. Toutefois, il y a eu des stewards féminins à bord des navires de la classe des Lady tant et aussi longtemps qu'ils ont navigué dans les Antilles; le *Lady Nelson*, qui a été converti en navire-hôpital, avait à son bord des infirmières et des travailleuses de la Croix-Rouge. De même, quelques Canadiennes ont été formées au métier de radiotélégraphistes et ont servi à bord de navires marchands norvégiens qui ont rejoint les flottes alliées après l'occupation de la Norvège. Huit femmes ont perdu la vie, dont Hannah Baird qui se trouvait à bord du *Athenia* le 3 septembre 1939. Elle fut la première militaire canadienne à être victime d'un acte ennemi au cours de la Seconde Guerre mondiale.

En revanche, il y avait beaucoup de femmes dans les chantiers navals canadiens. Ainsi au seul chantier de la Foundation Maritime Ltd. de Pictou (Nouvelle-Écosse), il y avait 699 femmes dans des métiers qui jusqu'alors étaient réservés aux hommes. C'est de ce chantier que sortiront plus de la moitié des navires de la classe Gray de 4 700 tonnes de port en lourd construits au Canada.²⁴

La flotte marchande constituée au cours de la Première Guerre mondiale est disparue presque complètement dans les années 20, et l'immense flotte constituée au cours de la Seconde Guerre mondiale a connu le même sort après la guerre. Des navires appartenant à des armateurs canadiens ont continué de naviguer, mais dans la plupart des cas, ils battaient pavillon d'un pays étranger.

À la fin de la guerre, on croyait fermement qu'il devrait toujours exister une flotte marchande battant pavillon canadien qui procurerait du travail aux marins marchands ainsi qu'à d'autres ouvriers dans la construction navale et l'entretien des infrastructures requises. Or, le gouvernement a décidé que des navires canadiens coûteraient cher à exploiter et, devant la perspective de devoir en subventionner l'exploitation, il a permis que les navires soient vendus ou qu'ils naviguent battant pavillon étranger. L'industrie canadienne de la construction navale connut ainsi un déclin rapide.

En 1950, alors qu'éclatait la guerre de Corée, il ne restait que peu de navires marchands pour prendre part au conflit. Douze navires battant pavillon canadien ont servi dans les eaux coréennes au cours de la guerre et cette participation n'a donné lieu à aucune perte, fort heureusement.

L'histoire de la marine marchande canadienne au cours des guerres est remplie de courage, de force et de hauts faits. Les navires et les volontaires qui ont servi à leur bord ont contribué de façon décisive

à l'issue heureuse de la guerre pour les Alliés. Le monde libre n'aurait pu survivre sans leur apport. Sans leur contribution, l'invasion de la Forteresse Europe n'aurait pu être réalisée. En fait, il n'y a peut-être pas eu de bataille plus décisive au cours de la guerre que la bataille pour garder libres les voies maritimes dans l'Atlantique.



CONVOI SUR L'ATLANTIQUE. TOILE DE LEONARD BROOKS. (MCG 10078)

Le 10 mai 1945, l'Amirauté britannique a transmis un message exprimant sa reconnaissance et son admiration, et celles de la Royal Navy, à la marine marchande :

... Pendant plus de cinq années et demie, aux côtés des marines marchandes alliées, sous des attaques incessantes et implacables de l'ennemi, vous avez assuré le flot ininterrompu de la circulation maritime dont dépendaient la vie et la vigueur de ce pays... En cette heure historique, nous pensons avec une gratitude particulière aux nombreux marins marchands qui sont tombés au combat et dont le service et le sacrifice resteront un gage de fierté dans nos mémoires...²⁵

REMERCIEMENTS

Anciens Combattants Canada tient à remercier les membres de la Coalition de la marine marchande pour l'égalité, de leurs précieux conseils et de leur concours dans la préparation de la présente brochure.

NOTES

1. Churchill, Winston S. *L'Heure tragique*, partie II, Paris, 1949, p. 299.
2. Ce chiffre est fondé sur le nombre de noms qui figurent dans le Livre du Souvenir de la marine marchande. On compte 570 noms pour la Première Guerre mondiale et 1 629 noms pour la Seconde Guerre mondiale. Les recherches se poursuivent pour retrouver les noms de ceux qui ne sont pas encore connus et qui seront ajoutés à l'Annexe du Livre au fur et à mesure qu'ils seront identifiés.
3. On n'a dénombré qu'un très petit nombre de femmes à bord des navires de la marine marchande; voir à la p. 39.
4. Cité dans German, Tony. *The Sea is at our Gates. The History of the Canadian Navy*, Toronto, 1990, p. 44.
5. Ibid., p. 45.
6. Cité dans Halford, Robert G. *The Unknown Navy. Canada's World War II Merchant Navy*, St. Catharines, 1995, p. 15.
7. Port en lourd désigne la capacité de transport de marchandises d'un navire marchand, exprimé en tonnes. Il représente la différence entre le poids de l'eau déplacée par le navire à lège (mais prêt à naviguer, c'est-à-dire emportant les combustibles et approvisionnements nécessaires) et le poids de l'eau déplacée par le navire à pleine charge.
8. Dans cet ouvrage, les mesures figurent en système international. À noter que la distance en mer se mesure en milles marins. Un mille marin équivaut à 1 852 mètres.
9. Griezlik, F. « *Manufactured Mythology of Canada's Merchant seamen of WW II.* », cité dans le Rapport à la Chambre des communes du Comité permanent de la défense nationale et des affaires des anciens combattants, le 20 juin 1991, p. 2.
10. Ibid., p. 2.
11. Le *Erik Boye* avait battu pavillon danois.
12. Behrens, C.B.A. *Merchant Shipping and the Demands of War*, British Crown Copyright, 1978.
13. Cité dans German, p. 192.
14. Watt, Frederick B. *In All Respects Ready : The Merchant Navy and the Battle of the Atlantic, 1940-1945*, Toronto, 1945, p. 4.
15. Le Premier convoi attaqué par une meute de loups fut le HX-72, les 20 et 21 septembre 1940. Neuf U-boot attaquèrent et coulèrent 11 navires du convoi.
16. Sarty, Roger. *Le Canada et la Bataille de l'Atlantique*, Ottawa, 1998, p. 68.
17. Ibid., p. 71.
18. Ibid., p. 114.
19. Watt, p. xiv.
20. Ibid., p.vi.
21. Ibid., p. xiv.
22. C.P. 11397/1942..
23. *Registry of Shipping and Seamen*. Cardiff.
24. Halford, *The Unknown Navy*, p. 133.
25. Message de Lord Leathers, ministre des Transports de guerre, à tous les officiers et hommes de la marine marchande, *British Bams Lettered Message QQ Ck 248*.

Bibliographie et lectures suggérées

Churchill, Winston S. *L'Heure tragique*, partie II, Paris, Plon, 1949.

Douglas, W.A.B., and Brereton Greenhous. *Out of the Shadows. Canada in the Second World War*, Toronto, Oxford University Press, 1977.

German, Tony. *The Sea is at our Gates : The History of the Canadian Navy*, Toronto, McClelland and Stewart, 1990.

Goodspeed, Lt-Col. D.G., Ed. *Les Forces armées du Canada 1867- 1967*, Ottawa, ministère de la Défense nationale, 1967.

Hadley, Michael. *U-Boats against Canada : German Submarines in Canadian Waters*, Montréal et Kingston, McGill-Queen's University Press, 1985.

Halford, Robert G. *The Unknown Navy. Canada's World War II Merchant Navy*, St. Catharines (Ontario), Vanwell Publishing, 1995.

Harbron, John D. *The Longest Battle. The RCN in the Atlantic 1939-1945*, St. Catharines, Vanwell Publishing, 1993.

Lamb, James B. *The Corvette Navy : True Stories from Canada's Atlantic War*, Toronto, Macmillan of Canada, sans date.

Sarty, Roger. *Le Canada et la Bataille de l'Atlantique*, Ottawa, Art Global et le ministère de la Défense nationale, 1998.

Schull, Joseph. *Lointains navires : compte rendu officiel des opérations de la Marine canadienne au cours de la seconde Grande Guerre*, Ottawa, Imprimeur de la Reine, 1953.

Tucker, Gilbert Norman. *The Naval Service of Canada : Its Official History*, 2 tomes, Ottawa, Imprimeur du Roi, 1952.

Watt, Frederick B. *In All Respects Ready : The Merchant Navy and the Battle of the Atlantic, 1940-1945*, Toronto, Prentice-Hall Canada, 1985.