

LES SOUS-MARINS ET LES SOUS-MARINIERS CANADIENS

Recherche et rédaction : Capf (à la retraite) Mike Young et Capv (à la retraite) Michael Braham

Édition : Cmdre Larry Hickey et Capv (à la retraite) Ray Hunt

Introduction

La Marine canadienne a joué un rôle de premier plan lors de la Deuxième Guerre mondiale et alors qu'en 1939, elle n'était qu'une petite force, à la fin du conflit en 1945, elle disposait d'effectifs de plus 100 000 hommes et femmes et 434 grands et petits navires de guerre. Deux anciens U-boot figuraient parmi ces navires, *U-190* et *U-889*, que la Marine avait pris en charge après la capitulation allemande en mai 1945. Bien que leur service canadien ait finalement été de courte durée, ces U-boot furent les premiers sous-marins utilisés par la Marine royale canadienne (MRC) depuis 1922. Il faudra 16 ans de plus avant que des sous-marins soient de nouveau utilisés par la Marine canadienne. En mai 1961, la Marine met en service le NCSM *Grilse*.

À part les événements qui ont fait les manchettes, tel le tragique accident à bord du NCSM *Chicoutimi* en 2004, et les débats sur l'acquisition proposée de sous-marins nucléaires entre 1987 et 1988, les Canadiens ont peu conscience que le Canada dispose ou même voue un intérêt particulier aux sous-marins. Le public ignore encore plus l'histoire mouvementée des sous-marins de la Marine canadienne et des hommes qui ont servi à bord.

Ce document présente un survol de cette histoire et rend hommage à ceux qui ont courageusement affronté les périls et l'inconfort du service sous-marin.

La Première Guerre mondiale

Au déclenchement de la Première Guerre mondiale, la minuscule MRC a été créée il y a à peine quatre ans et ne dispose que d'un seul vieux croiseur, le NCSM *Rainbow*, basé à Esquimalt pour la défense des eaux côtières de la Colombie-Britannique. Les deux Navires de sa Majesté *Algerine* et *Shearwater*, vieux sloop et derniers vestiges de l'escadron du Pacifique de la British Royal Navy, étaient

LES SOUS-MARINS ET LES SOUS-MARINIERS CANADIENS

également basés à Esquimalt, mais déployés en eaux mexicaines au début du conflit¹.

La flottille de croiseurs allemands commandé par l'Amiral Graf von Spee représentait une réelle menace, bien que le 4 août 1914, lorsque la guerre a été déclarée, elle était bien loin des eaux de la Colombie-Britannique. Néanmoins, le premier ministre de la Colombie-Britannique, Sir Richard McBride, s'inquiète beaucoup du manque de forces navales pour protéger les eaux de la Colombie-Britannique au cas où la flottille allemande approche les côtes. Cette inquiétude s'intensifie au départ discret du *Rainbow* le 3 août pour rencontrer la menace potentielle du croiseur allemand *Leipzig*, alors au large du Mexique mais se dirigeant semble-t-il au nord.

McBride affronte ses inquiétudes et prend l'initiative. Il avait appris que la Seattle Dry Dock and Construction Company avait deux sous-marins à vendre. Les sous-marins *Iquique* et *Antofagasta* avaient été construits pour la marine chilienne, mais celle-ci avait refusé de les accepter en raison de failles importantes non spécifiées. Au terme de trois jours de négociations et de tergiversations entre Seattle, Ottawa et Victoria, pendant la nuit du 4 au 5 août 1914, les sous-marins ont furtivement quitté le chantier en pleine nuit. Les Canadiens inspectent les sous-marins et, tôt le matin du 5 août, remettent un chèque de 1,2 millions de dollars au président du chantier naval, James Paterson², en échange du déploiement des sous-marins en eaux canadiennes au large d'Esquimalt. Le lendemain, le gouvernement ratifie l'achat des vaisseaux et les met en service sous les noms de NCSM *CC 1* et *CC 2*³.

¹ Michael L. Hadley et Roger Sarty, *Tin Pots and Pirate Ships, Canadian Naval Forces and German Sea Raiders 1880-1918*, (Montreal & Kingston; McGill-Queen's University Press, 1991), p. 88.

² James Venn Paterson était un architecte naval d'origine écossaise qui avait reçu sa formation dans les chantiers navals de Clyde. Déménagé à Philadelphie en 1895, on lui reconnaît l'invention du joint de dilatation pour les navires d'acier ainsi que d'autres techniques innovatrices. En 1906, à l'âge de 39 ans, il accepte le poste de vice-président et directeur général du chantier naval Moran Company, nouvellement réorganisé et situé à Seattle.

³ Ils auraient apparemment été nommés ainsi en raison de leur ressemblance aux sous-marins britanniques de classe C.

LES SOUS-MARINS ET LES SOUS-MARINIERS CANADIENS



HMCS CC-1 (Wikipedia)

Les membres des équipages étaient tirés de la Réserve de volontaires de la Marine royale du Canada (RVMRC) et la MRC recruta un sous-marinier britannique habitant au Canada pour commander la petite flottille. L'ajout de personnel technique, expérimenté en affaires navales, du NCSM *Rainbow* vient compléter l'équipage. Toutefois, au départ, nul n'avait d'expérience dans les sous-marins et de la formation fut nécessaire pour presque tous les membres de l'équipage.

Les sous-marins furent mis à la disposition de l'Amirauté britannique, la jeune MRC étant alors complètement sous le contrôle opérationnel de la Royal Navy. L'Amirauté décida de laisser les sous-marins dans les eaux de la Colombie-Britannique à des fins d'entraînement. Ils y demeurent jusqu'à l'été de 1917, lorsque avec leur bâtiment base le NCSM *Shearwater*, ils ont été dépêchés à Halifax en Nouvelle-Écosse. Ils devinrent ainsi les premiers vaisseaux à arborer le White Ensign à transiter le canal de Panama⁴. Ils languissent à Halifax jusqu'en 1920, lorsqu'ils ont été vendus pour pièces.

Les sous-mariniers canadiens de la Première Guerre mondiale : Douze officiers de la marine ont servi dans des sous-marins lors de la Première Guerre mondiale, mais deux officiers s'y sont particulièrement distingués. B.L. « Barney » Johnson était un capitaine et pilote auprès de la Vancouver Pilotage Authority, temporairement détaché à la MRC à Esquimalt. Le détachement temporaire devient permanent pour

⁴ Les navires de la MRC ont arboré le White Ensign jusqu'à ce que celui-ci soit remplacé par le drapeau national unifolié en 1965.

LES SOUS-MARINS ET LES SOUS-MARINIERS CANADIENS

la durée du conflit. Il est nommé lieutenant intérimaire de réserve et numéro deux à bord du *CC 2*. Il est ensuite promu au commandement d'un des bâtiments de sous-marins pour la Royal Navy à Montréal. Il met en service *H 8* en 1915 et traverse avec elle l'océan Atlantique jusqu'en Grande-Bretagne. Il devient le premier Canadien à commander un sous-marin et sera récipiendaire de l'Ordre du service distingué (D.S.O.) en reconnaissance de ses exploits lors de son commandement de sous-marins dans la mer du Nord⁵.



**Lt Barney Johnson,
RVMRC**

Contrairement à Johnson, William Maitland-Dougall est un officier des forces régulières. À l'âge de 15 ans, il entre au Collège royal de la Marine du Canada en 1911 et est membre du premier groupe de cadets à graduer du nouveau collège. Suite à sa graduation en 1913, il sert à bord d'un croiseur britannique jusqu'à son rappel au Canada au déclenchement de la guerre pour servir à bord des sous-marins nouvellement achetés. En 1915, il se porte volontaire pour servir à bord de sous-marins britanniques et entreprend une formation plus poussée en Grande-Bretagne. Après avoir été le numéro deux du Lt Barney Johnson à bord du *NSM D 3*, il se qualifie à titre de commandant de sous-marin et remplace Johnson à bord du *D 3*. Il devient ainsi le plus jeune commandant de sous-marin et le premier officier de de la MRC (Force régulière) à assumer ce poste. Maitland-Dougall est tué, juste avant son vingt-troisième anniversaire, le 12 mars 1918, alors que son sous-marin est attaqué par un dirigeable français dans un tragique cas d'erreur d'identité et qu'il coule⁶.



**Lt William
Maitland-Dougall, MRC**
(Source :
<http://www.navalandmilitarymuseum.org/>)

⁵ Il ne reçoit la décoration en personne qu'en décembre 1918, lorsqu'il est invité au palais de Buckingham.

⁶ Julie H. Ferguson, *Through a Canadian Periscope, The Story of the Canadian Submarine Service*, Toronto, ON, 1995, Dundurn Press. À noter qu'il n'y a jamais eu de « service » sous-marinier canadien officiel, malgré l'impression que pourrait donner le titre et le contenu de ce livre qu'il existait un tel « service ».

LES SOUS-MARINS ET LES SOUS-MARINIERS CANADIENS

Construction de sous-marins au Canada : Au cours de la Première Guerre mondiale, l'industrie de la construction navale au Canada était surtout tournée vers la construction de sous-marins. Vickers Ltd, un fabricant de navires et d'armements britannique, avait établi une filiale, Canadian Vickers, à Montréal en 1910, s'attendant à gagner des contrats de construction de navires pour la nouvelle Marine canadienne. Le chantier était complètement opérationnel au début de la Première Guerre mondiale et affairé à la construction d'un brise-glace pour le gouvernement.

En novembre 1914, l'Amirauté avait conclu une entente avec la Bethlehem Steel Company de Pittsburgh en Pennsylvanie pour la construction de 20 sous-marins selon les dessins de la Electric Boat Company (EB) de Groton au Connecticut. Ce dessin sera désigné la classe H des services britanniques. Les sous-marins seront bâtis sous forme de kits par EB dans leurs chantiers du Massachusetts et à San Francisco, puis livrés dans un délai de moins de six mois à des chantiers britanniques pour l'assemblage. Cette entente porte rapidement atteinte aux lois de neutralité des États-Unis et la construction des dix premiers bateaux est confiée à Canadian Vickers à Montréal. Selon le calendrier prévu dans le contrat, les deux premiers sous-marins devaient être complétés et prêts à prendre la mer en moins de quatre mois et demi, puis deux de plus à tous les deux mois.

Dans un exemple classique de dédain impérial arbitraire envers son partenaire colonial, l'Amirauté réquisitionne Canadian Vickers le 1^{er} janvier 1915. Tous les autres travaux du chantier prennent fin, dont la construction du brise-glace commandé par le gouvernement canadien. Le gouvernement du Canada n'est ni consulté ni même officiellement informé pendant longtemps de cette décision. Le chantier tel quel est entièrement clôturé et du personnel militaire en assure la garde. La construction des sous-marins débute et les premières quilles sont posées le 11 janvier. La main d'œuvre travaille 24 heures par jour. Que le contrat ait été achevé et cela dans les délais et budgets prévus, est un hommage aux ouvriers de Canadian Vickers et on peut s'enorgueillir de cette importante réalisation technique. Le chantier montréalais construira huit sous-marins de classe H supplémentaires commandés par le gouvernement italien ainsi que six coques destinées à la Russie⁷.

⁷ J. D. Perkins, *The Canadian-built British H-boats*, The Great War Document Archive, 1999, <http://www.gwpda.org/naval/cdnhboat.htm>.

LES SOUS-MARINS ET LES SOUS-MARINIERS CANADIENS

Sur la côte Ouest, pendant la même période en juin 1915, l'intrépide James Paterson avait obtenu un contrat d'Electric Boat pour construire en Colombie-Britannique cinq sous-marins de classe H destinés à la Russie. Les sous-marins seraient fabriqués et assemblés, puis démontés et emballés sous forme de kits. Ces kits seraient ensuite expédiés en Russie, au port de Vladivostok de l'autre côté de l'océan Pacifique. Ils seraient ensuite transportés par rail à la région de la Baltique.

Paterson crée la British Pacific Engineering and Construction Company aux fins d'exécution du contrat. Il loue un terrain qui est aujourd'hui une zone verte, située sur le côté sud à l'est de l'inlet Burrard à Barnet, non loin des voies ferrées du Chemin de fer Canadien Pacifique (CFCP). Barnet fait maintenant partie de la ville de Burnaby dans le Grand Vancouver et le site de construction fait partie de l'actuel Barnet Marine Park. Déjà à la mi-août, en très peu de temps, le chantier était opérationnel, des embranchements des voies ferrées principales de la CFCP avaient été posés et la construction du premier sous-marin débutait⁸. Sept mois plus tard, en décembre 1915, les premiers kits quittent Vancouver par bateau – une réalisation remarquable.

Paterson est de retour à Vancouver en 1917, alors que la British Pacific Engineering and Construction Company remporte un contrat pour la construction de six autres sous-marins de classe H pour la Russie. Cette fois-ci, Paterson loue un terrain de la CFCP sur les rives de Vancouver comme chantier temporaire de construction. Les installations étaient situées non loin de la jetée de l'actuelle Canada Place. Six cales ouvertes de construction sont aménagées et la fabrication des sous-marins débute à la mi-avril avec des pièces brutes en acier coulé et forgées manufacturées par Canadian Vickers de Montréal. Le 15 août avait été fixé comme date de fin des travaux, à peine quatre mois après leur début. À la fin août, les six sous-marins avaient été mis en caisses et étaient prêts à être expédiés, théoriquement deux semaines en retard, mais néanmoins toute un exploit⁹. Les sous-marins ne furent jamais livrés à la Russie. Ils sont remontés à Seattle après la guerre et mis en service pour la marine américaine.

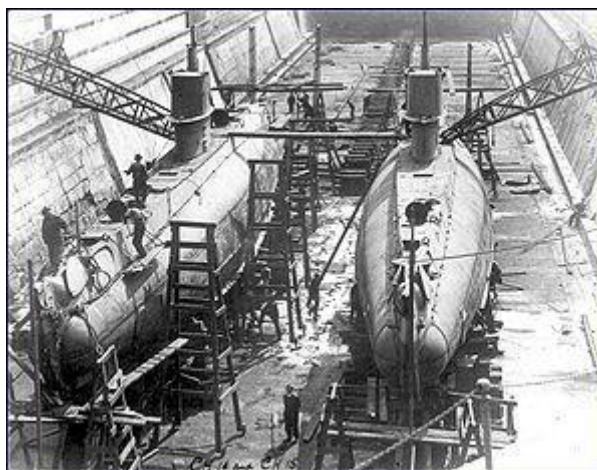
⁸ Bill Lightfoot, *Beneath the Surface, Submarines Built in Seattle and Vancouver, 1909-1918*, Vancouver, BC, 2005, Cordillera Books.

⁹ Lightfoot, p. 43.

LES SOUS-MARINS ET LES SOUS-MARINIERS CANADIENS

Les lendemains de la Première Guerre mondiale

À la fin de la Première Guerre mondiale, l'Amirauté offre à la marine canadienne deux sous-marins de classe H construits aux États-Unis et jugés excédentaires quant aux besoins des Britanniques. Au moment de l'armistice, ces vaisseaux attendaient aux Bermudes¹⁰ leurs ordres de poursuivre leur route vers la Grande-Bretagne. Ils sont liquidés au début de décembre 1918. C'était un cadeau dont les Canadiens auraient pu se passer, n'ayant ni assez de marins, ni les moyens d'opérer les deux sous-marins et de former du personnel pour opérer des bâtiments de surface. Néanmoins, sous les pressions de l'Amirauté, la MRC prend possession avec réticence des deux sous-marins et les nomme *CH 14* et *CH 15*. Malgré les efforts entrepris pour garder les sous-marins en opération, ils furent mis au rancart de façon permanente en juin 1922 après que le gouvernement ait refusé d'approuver les fonds nécessaires à l'entretien annuel.



***CH 14* et *CH 15* en cale sèche
(Source : Wikipedia)**

¹⁰ Les sous-marins y avaient été envoyés sous le commandement du Capc (qui sera promu capitaine de frégate) Barney Johnson RVMRC lors de sa dernière mission maritime. Il est démobilisé en avril 1919.

LES SOUS-MARINS ET LES SOUS-MARINIERS CANADIENS

Le premier hiatus, de 1922 à 1945

La MRC mène un débat pour sa survie durant la période allant de la mise en cale sèche du *CH 14* et du *CH 15* jusqu'à l'éclatement de la Deuxième Guerre mondiale. Les sous-marins ne figurent pas sur la liste d'acquisition d'une marine qui doit lutter bec et ongles pour chaque dollar nécessaire pour se maintenir à flot. Lorsque la guerre éclate, la MRC se soucie davantage de couler les sous-marins ennemis, non d'opérer ses propres sous-marins.

La Deuxième Guerre mondiale

Le Canada ne se porte pas acheteur de sous-marins au cours de la Deuxième Guerre mondiale, la MRC étant devenue une force redoutable dans la lutte anti-sous-marine (LASM) en utilisant de navires de surface. Les chasseurs de sous-marins avaient toutefois besoin d'apprendre comment chasser de vrais sous-marins dans des conditions opérationnelles réelles. Le manque de telles « souris mécaniques », comme furent appelés les sous-marins « dociles », nuit gravement à la capacité opérationnelle des navires canadiens déployés à la bataille de l'Atlantique. Au milieu de 1943, on propose même de former au sein de la MRC une unité de sous-marins et d'acquérir six sous-marins. Le Conseil de la marine finit par rejeter la proposition.

Au départ, les Britanniques ne pouvaient se départir d'un sous-marin pour les seules fins de former les forces anti-sous-marins. Heureux hasard, le sous-marin néerlandais *O 15* arrive à Halifax en provenance des Antilles néerlandaises. La MRC réussit à garder le *O 15* jusqu'à ce qu'une bonne partie de 1942 soit déjà passée et que celui-ci ait été rejoint par le *L27*, un sous-marin britannique désuet mais toujours utile¹¹. Tout au long du reste du conflit, l'Amirauté alloue aux Canadiens une série de sous-marins, surtout anciens (la plupart d'entre eux avaient plus de 20 ans de service) et acquis par prêts-bails de la marine américaine.

¹¹ Ferguson, chapitre 13.

LES SOUS-MARINS ET LES SOUS-MARINIERS CANADIENS

Bien que la MRC ne disposait pas d'unité de sous-marins durant la Deuxième Guerre mondiale, il ne manquait pas de volontaires pour servir à bord des sous-marins de la Royal Navy. De 1942 à 1944, vingt-six officiers, tous de la réserve de volontaires (RVMRC, dite « Wavy Navy »), ont suivi une formation sur les sous-marins. Deux des officiers ont reçu la Croix du service distingué (D.S.C.) et le Capc Freddie Sherwood d'Ottawa s'est vu décoré d'une deuxième médaille en reconnaissance de son service dans l'Extrême-Orient. Un officier qui s'était porté volontaire pour les opérations dites de « chariot » (les torpilles humaines) est tué en janvier 1943, alors que le sous-marin qui l'amène à sa cible coule.



**Capc Freddie Sherwood,
RVMRC**

En 1945, la MRC saisit deux U-boote allemands ayant capitulé, *U-889* et *U-190*. Le premier, *U-889*, avait été transféré à la U.S. Navy au début de 1946 après des essais des équipements de soutien. *U-190* reste en service jusqu'en octobre 1947, lorsque en raison de sa détérioration, il est utilisé comme cible et coulé près de Halifax, non loin d'où la MRC avait coulé le NCSM *Esquimalt* en avril 1945¹².



U-190

(Source : <http://www.mysteriesofcanada.com/>)

¹² Ken MacPherson et John Burgess, *Ships of Canada's Naval Forces 1910-1993*. St Catharine's (Ontario), 1994, Vanwell Publishing.

LES SOUS-MARINS ET LES SOUS-MARINIERS CANADIENS

Le deuxième hiatus, de 1946 à 1961

La MRC de l'après-guerre évolue graduellement et devient une force hautement spécialisée dans la LASM alors que la Guerre froide se prolonge et que l'alliance de l'OTAN sert de bastion contre l'invasion des Soviétiques. Les services de sous-marins sont nécessaires au bon entraînement opérationnel de la Marine ainsi qu'aux avions de patrouilles maritimes de l'Aviation royale canadienne (ARC). Après la guerre, la Royal Navy fournit de tels services à la MRC et l'ARC sur la côte Est à l'aide de petits vaisseaux de classe U. Pour de nombreuses raisons, dont le coût, ce service finit par ne satisfaire ni l'un ni l'autre des deux parties.

Le début des années 1950 marque le début de pourparlers entre la Royal Navy et la MRC, qui aboutiront à la conclusion d'une entente complexe. La Royal Navy accepte de stationner un escadron de trois sous-marins à Halifax, en échange duquel la MRC accepte de fournir du personnel qui sera formé et qui servira éventuellement à bord de sous-marins britanniques, non nécessairement à bord de ceux stationnés à Halifax¹³. Le premier sous-marin arrive à l'été de 1955 pour inaugurer l'escadron. L'entente dure dix ans et prend fin à l'arrivée du NCSM *Ojibwa* à Halifax en 1965.

Il n'y a aucun arrangement semblable sur la côte du Pacifique. Toutefois, les relations entre la MRC et la marine américains sont très cordiales et les navires et avions canadiens de la côte Ouest participent souvent à des exercices avec les sous-marins de la U.S. Navy. Bien que c'est là une situation fort avantageuse, le temps consacré à l'entraînement du personnel de la MRC et de l'ARC est très limité et insuffisant pour maintenir un haut niveau de capacité opérationnelle en LASM.

Pendant une bonne partie des années 1950, la MRC étudie la possibilité d'acquérir ses propres sous-marins. L'acquisition de sous-marins nucléaires est une des options à l'étude. Le coût de l'entente sur la côte augmente et la Grande-Bretagne

¹³ Un des Canadiens envoyé pour son entraînement en Grande-Bretagne au début de 1955, l'officier marinier « Verne » McLeod de Goderich en Ontario, a été tué lorsqu'une torpille expérimentale explose à bord du NSM *Sidon* à Portland le 16 juin 1955. Le *Sidon* était le premier sous-marin de McLeod et celui-ci s'était joint à l'équipage le jour-même de l'accident. Il est le premier marin Canadien mort en temps de paix en service à bord d'un sous-marin.

LES SOUS-MARINS ET LES SOUS-MARINIERS CANADIENS

cherche à réduire ses engagements. En 1960, le gouvernement autorise finalement pour une période de cinq ans la location de l'ancien USS *Burrfish*, un vaisseau de la réserve de la U.S. Navy datant de la Deuxième Guerre mondiale, qui servira sur la côte Ouest. Renommé le NCSM *Grilse*, elle est mise en service dans la MRC le 11 mai 1961.



HMCS *Grilse* (SS-71)

(Source : <http://www.readyayeready.com>)

Le retour des sous-marins à l'escadre

Les Oberons : Au début des années 1960, la Marine compte créer une petite unité formée de six sous-marins modernes, modelés sur le design du *Barbel* de la U.S. Navy. L'unité aurait une double fonction opérationnelle et d'entraînement. Le *Grilse* était considéré comme une mesure provisoire. La politique vient toutefois mettre le bâton dans les roues de la Marine, alors que le ministre de la Défense nationale Paul Hellyer décide de procéder à une réorganisation radicale du ministère.

Au lieu des six sous-marins à diesel ultra-modernes conçus par les Américains, le gouvernement négocie avec l'Amirauté l'achat de trois sous-marins qui seront construits en Grande-Bretagne. Ces sous-marins britanniques étaient de classe *Oberon*, qui malgré quelques fonctions très avancées, étaient essentiellement une version mise à jour du U-boote de type XXI datant de la Deuxième Guerre mondiale. La marine américaine utilisait le modèle *Barbel* pour ses sous-marins nucléaires d'attaque. La coque du *Barbel* était en forme de « goutte » avancée, ce qui conférait à ces sous-marins à diesel électrique de meilleures capacités en matière

LES SOUS-MARINS ET LES SOUS-MARINIERS CANADIENS

de vitesse et de plongée que ceux de la classe *Oberon*¹⁴. L'*Oberon* était toutefois beaucoup moins coûteux.

Le premier sous-marin est mis en service, sous le nom de NCSM *Ojibwa*, au chantier de Chatham durant l'été de 1965. À sa mise en chantier, le sous-marin était destiné à la Royal Navy et serait nommé NSM *Onyx*, mais il est transféré à la MRC alors qu'il était toujours en construction. Le NCSM *Onondaga* est ensuite mis en service en 1967, puis le NCSM *Okanagan* en 1968. On avait modifié *Onondaga* et *Okanagan* afin d'y intégrer une série de modifications nécessaires pour subvenir aux besoins de la MRC. Bien qu'un quatrième *Oberon*, celui-ci construit pour répondre aux besoins de la côte Ouest, ait vaguement été promis, sa construction ne fut finalement jamais autorisée.



Les *Oberon* canadiens

(Source : <http://www.saoc-central.com/>)

Le gouvernement s'efforce de démontrer que l'achat de ces sous-marins a pour les seules fins d'entraîner les forces de la MRC et de l'ARC en matière de LASM – sur la côte Est seulement. Les sous-marins n'auraient aucun rôle opérationnel, malgré l'opinion courante dans les cercles de LASM de l'OTAN que la meilleure arme anti-sous-marine était un autre sous-marin. Les *Oberon* pouvaient effectuer les mêmes évolutions que les « souris mécaniques » britanniques avaient effectué entre 1955 et 1965 pour entraîner les navires de surface et les avions de patrouille maritime. Les sous-marins passent beaucoup de temps en pleine mer, encore plus que leurs cousins des navires de surface.

¹⁴ La Marine royale néerlandaise (RNN) adaptera la conception de la coque et construira deux classes successives de sous-marins très réussies. L'une d'elles, la classe *Walrus*, est une des options étudiée pendant les années 1980 pour remplacer les *Oberon*.

LES SOUS-MARINS ET LES SOUS-MARINIERS CANADIENS

Un changement de rôle : Les *Oberon* en sont à leur fin de vie à la fin des années 1970. La majorité de leurs systèmes de détection sont désuets et les pièces de rechange se font rares et coûteuses. La MRC réclame avec succès un programme de mise à niveau, dont le titre officiel comprenait l'expression «modernisation opérationnelle»¹⁵. En plus des améliorations des systèmes des sous-marins, de nouveaux et modernes produits électroniques remplacent les versions analogues désuètes et une nouvelle torpille, la Mark 48 américaine, est mise à bord. La modernisation des sous-marins s'effectue entre 1980 et 1986. Le résultat : un sous-marin très efficace auquel la Marine peut finalement donner un rôle opérationnel, au lieu du simple rôle d'entraînement, malgré que cela se soit au départ fait avec réticence. Les sous-marins font leurs preuves au cours de plusieurs déploiements réussis dans des scénarios de la Guerre froide.

Sur la côte Ouest, le contrat de location du *Grilse* est prolongé de cinq ans et celui-ci est mis en carénage en 1967. En 1968, la marine américaine offre un nouveau sous-marin aux Canadiens. La MRC achète l'ancien USS *Argonaut*, qui est mis en service sous le nom de NCSM *Rainbow* et qui remplace le *Grilse*, que l'on retourne à la U.S. Navy en 1969. Le *Rainbow* n'est en service que jusqu'en 1974 et il n'y aura alors pas de sous-marins basé sur la côte Ouest pendant plusieurs années. Durant les années 1980, les déploiements occasionnels de sous-marins de classe *Oberon* de la côte ne remédient qu'en partie au problème et ne le résolvent pas.



Le NCSM *Rainbow*

(Source : <http://www.saoc-central.com/>)

¹⁵ Le programme de modernisation opérationnelle des sous-marins, ou « Submarine Operational Update Program » en anglais, d'où l'appellation commune « SOUP » du programme.

LES SOUS-MARINS ET LES SOUS-MARINIERS CANADIENS

Le remplacement des *Oberon* : En 1980, de concert son programme de modernisation, la MRC entame le processus de planification pour l'éventuel remplacement des *Oberon* par des sous-marins diesel-électriques modernes. C'était fort prudent, puisque, en termes réels, des projets d'une telle importance s'accompagnent de très longs délais. En 1983, un projet formel est établi. Une petite équipe de personnel spécialisé y est assigné et le projet est désigné Programme canadien d'acquisition de sous-marins (PCAS). Ce geste a permis d'accepter l'offre de la Royal Australian Navy (RAN), qui opérait elle aussi des sous-marins de classe *Oberon*, de participer à leur projet de remplacement qui était alors plus avancé. Le projet conjoint avec la RAN n'aboutit finalement à rien et les deux marines reprennent leur plan d'action original. L'équipe canadienne a toutefois obtenu des renseignements techniques qui lui seront fort utiles.

Au milieu des années 1980, le gouvernement fédéral nouvellement élu du Premier ministre Mulroney décide que le programme de remplacement des sous-marins devrait inclure des sous-marins nucléaires. Ils figuraient dans un Livre blanc sur la défense de 1987, qui prônait une politique de défense axée sur les trois océans. C'était toute une controverse. Deux ans plus tard, le programme est en effet annulé lorsque le budget fédéral coupe son financement.

Ce changement de cap de l'élément clé du PCAS, soit le remplacement des *Oberon* par des sous-marins diesel-électriques, est dévastateur. Dans les faits, le projet retourne aux bases et tombe au bas de la liste de priorité des acquisitions¹⁶.

Les sous-marins de classe *Victoria* : En 1998, les gouvernements britannique et canadien concluent une entente dans le cadre de laquelle le Canada se porte acheteur de quatre sous-marins diesel-électriques jugés excédentaires à leurs besoins par les Britanniques. Les quatre sous-marins étaient relativement neufs, mais la Grande-Bretagne avait choisi de n'opérer que des sous-marins nucléaires et les avait mis au rancart en 1994. Mis en service entre 1990 et 1993, c'était les seuls sous-marins de classe *Upholder* construits; au départ, la construction de neuf tels sous-marins était prévue¹⁷.

¹⁶ J. David Perkins, « Submarines and the Canadian Navy Today: One Man's View », *Canadian Naval Review*, volume 3, N° 3, Automne 2007.

¹⁷ http://en.wikipedia.org/wiki/Upholder/Victoria_class_submarine.

LES SOUS-MARINS ET LES SOUS-MARINIERS CANADIENS

La Marine canadienne les désigne comme étant de classe *Victoria* et l'homonyme de la classe, le NCSM *Victoria*, est mis en service à Halifax en décembre 2000. Il est suivi du NCSM *Windsor* en juin 2003, du NCSM *Corner Brook* en mars 2003 et du NCSM *Chicoutimi* en septembre 2004. Ce dernier subit un important incendie lors de son voyage transatlantique vers Halifax. Un officier, le Ltv Chris Saunders, meurt à la suite de l'inhalation de fumée. C'est la première perte en temps de paix à bord d'un sous-marin.

Comparativement aux *Oberon*, les sous-marins de classe *Victoria* ont sans contredit amélioré les capacités de la Marine. La côte Ouest aura aussi des capacités sous-marines et les excellentes capacités opérationnelles des sous-marins sont finalement mises à profit. L'ère des sous-marins limités au seul rôle de « souris mécaniques » semble être révolue.



Le NCSM *Victoria*

(Source : <http://www.bing.com/images/>)

Postscript

L'arrivée des sous-marins de classe *Victoria* met fin à l'ère des sous-marins de classe *Oberon*. Les *Oberon* ont été en service pendant plus de 30 ans et il aurait bientôt été dangereux de les utiliser en plongée. Au fur à mesure qu'ils sont mis

LES SOUS-MARINS ET LES SOUS-MARINIERS CANADIENS

hors service, les sous-marins sont amarrés pour être éventuellement vendus à la ferraille. Les membres de la Submariners Association of Canada (SAOC)¹⁸ estiment que c'est là un piètre sort et qu'au moins un des *Oberon* devrait être préservé comme musée en honneur de tous ceux qui ont servi à bord des sous-marins, comme le faisaient déjà plusieurs autres pays. Fort heureusement, le Musée canadien de la guerre (MCG) a la même idée et des représentants des deux organisations se rencontrent en 1998. La SAOC entreprend une étude afin d'évaluer la faisabilité de transporter un *Oberon* de Halifax jusqu'au site prévu du nouveau MCG, sur le terrain de l'ancienne base aérienne de Rockcliffe sur les rives de la rivière des Outaouais non loin du centre-ville d'Ottawa. La SAOC présente son rapport au MCG en avril 1999 : il serait possible de transporter l'ancien NCSM *Onondaga* jusqu'au site et le tout selon le budget du MCG. Le sous-marin sera découpé en trois sections et transporté par barges. À son arrivée au site riverain, les sections seraient glissées jusqu'à leur emplacement final et réassemblées. Le choix de l'*Onondaga* était à propos : c'était le premier navire canadien et il avait été mis en service durant l'année du Centenaire.

Le plan tombe à l'eau lorsque le site prévu du MCG déménage au site actuel sur les plaines LeBreton, un emplacement plus haut, de 80 pieds, et au-dessus d'un ensemble de chutes. Bien que cela n'était toujours pas techniquement impossible, le coût pour transporter les grandes sections d'un sous-marin dans les rues du centre-ville d'Ottawa aurait été exorbitant et le projet est mis de côté à contrecœur.

L'*Onondaga* finit par devenir un sous-marin musée. Le sous-marin est remorqué jusqu'au Site historique maritime de la Pointe-au-Père près de Rimouski, au Québec. Remis à neuf, c'est aujourd'hui une importante attraction touristique¹⁹.

¹⁸ La SAOC est une organisation sociale composée du personnel actuel et ancien que l'on pourrait qualifier de « sous-marinières ». Veuillez consulter leur site Web pour de plus amples renseignements, à <http://www.saoc-central.com/>.

¹⁹ <http://www.shmp.qc.ca/onondaga/montez/index.php>.

LES SOUS-MARINS ET LES SOUS-MARINIERS CANADIENS

ANNEXE A

L'INSIGNE DU DAUPHIN²⁰

La plupart des marines remettent couramment des badges ou insignes pour reconnaître ceux qui ont servi à bord de sous-marins. Plusieurs représentent un dauphin et ces items sont communément désignés les « dauphins » des sous-mariniers. La remise de ces « dauphins » dans les marines américaine, britannique, australienne et canadienne dénote que le sous-marinier récipiendaire a réussi ses tests de qualification.

Plus de 400 Canadiens ont servi à bord de navires de la Royal Navy entre 1955 et 1965. Un autre groupe de sous-mariniers canadiens ont suivi une formation de la USN afin de se préparer à servir à bord d'un navire loué des Américains en 1961. On permettait aux sous-mariniers canadiens servant à bord de navires étrangers de porter les insignes spéciaux de ces pays, mais ils devaient les enlever lorsqu'ils étaient de retour sur les bases canadiennes et à bord des navires de la MRC.

La Royal Navy n'a pas d'insigne pour les sous-mariniers jusqu'en avril 1958. La seule distinction que pouvait arborer les sous-mariniers avant 1958 était le ruban d'identification de l'équipage de leur uniforme « square rig ». Le nom du navire était brodé sur celui-ci, mais la seule inscription « HM SUBMARINES » était brodée sur le ruban d'identification des sous-mariniers. Les officiers et l'équipage portant l'uniforme « fore and aft rig » ne portaient aucun symbole visible de leur appartenance à ce service spécial.



Le premier insigne pour les sous-mariniers canadiens est introduit sur la côte Ouest en 1961. C'est l'invention du commandant du NCSM *Grilse*, le Capc E. G. Grigg, MRC. Il commande un design d'un graphiste et le soumet à l'approbation des autorités à Ottawa. L'insigne est d'abord approuvé pour l'équipage seulement, mais son port est aussi conféré aux

²⁰ <http://www.saoc-central.com/Dolphins.html>.

LES SOUS-MARINS ET LES SOUS-MARINIERS CANADIENS

officiers quelques mois après son adoption. L'insigne représente un seul dauphin à gros nez symbolique, en plongée, et est porté sur la manche gauche. Lorsque l'uniforme vert des forces armées conventionnelles est adopté en 1968, on convient que le badge sera porté centré au-dessus de la poche de poitrine gauche, laissant de la place au-dessous pour les rubans et broches de médailles. Un insigne représentant un seul dauphin brodé en jaune foncé sur un tissu vert foncé est créé pour être porté avec les uniformes verts des forces armées conventionnelles. Le port des insignes en broche avec les chemises d'été vertes et les uniformes blancs tropicaux optionnels des Forces canadiennes devient très populaire.

Afin d'assurer que le style de l'insigne respecte la gamme d'insignes des Forces canadiennes, un nouvel insigne pour les sous-mariniers est conçu. Cet insigne reçoit la sanction royale en avril 1972. Sa description officielle précise qu'il représente « une couronne de lauriers pourpre teinté de grenats, entre deux dauphins dorés nageant, et au centre de la couronne, une feuille d'érable dorée ». Cet insigne remplace le dauphin seul pour être porté par tous les rangs au même endroit que l'insigne du dauphin seul.



LES SOUS-MARINS ET LES SOUS-MARINIERS CANADIENS

ANNEXE B

Caractéristiques des sous-marins canadiens

CC-1/CC-2

Déplacement :	313 longues tonnes (318 t) en surface 373 longues tonnes (379 t) en plongée
Longueur :	144 pi (44 m)
Maître-bau :	15 pi (4,6 m)
Tirant d'eau :	11 pi (3,4 m)
Vitesse :	13 nœuds (24 km/h; 15 mph)
Équipage :	18 (2 officiers, 16 hommes)
Armement :	5 tubes de lance- torpilles de 18 po (457 mm)

CH-14/15

Déplacement :	364 tonnes (surface) 434 tonnes (plongée)
Longueur :	45,8 m L _{OA}
Maître-bau :	4,6 m
Tirant d'eau :	3,68 m
Propulsion :	2 hélices, 480 cv, moteur diesel Vickers, 2 moteurs électriques de 620 cv
Vitesse :	13 nœuds (surface) 10 nœuds (plongée)
Rayon d'action :	1 600 milles marins en surface, 130 milles marins en plongée
Équipage :	22
Armement :	Torpilles 4 tubes de proue de 18 po 8 torpilles

LES SOUS-MARINS ET LES SOUS-MARINIERS CANADIENS

U-boote de type IXC

Déplacement :	1 120 tonnes (1 100 longues tonnes) en surface 1 232 tonnes (1 213 longues tonnes) en plongée
Longueur :	76,8 m (252 pi 0 po) hors-tout 58,7 m (192 pi 7 po) coque épaisse
Maître-bau :	6,8 m (22 pi 4 po) hors-tout 4,4 m (14 pi 5 po) coque épaisse
Hauteur :	9,4 m (31 pi 0 po)
Tirant d'eau :	4,7 m (15 pi 5 po)
Vitesse :	18,2 nœuds (33,7 km/h) en surface 7,3 nœuds (13,5 km/h) en plongée
Rayon d'action :	24 880 milles marins (46 080 km) à 10 nœuds (19 km/h) en surface 117 milles marins (217 km) à 4 nœuds (7,4 km/h) en plongée

*Grilse / Rainbow*²¹

Déplacement :	1 526 tonnes (1 550 longues tonnes) en surface 2 391 tonnes (2 429 longues tonnes) en plongée
Longueur :	311 pi 6 po (94,95 m)
Maître-bau :	27 pi 3 po (8,31 m)
Tirant d'eau :	16 pi 10 po (5,13 m) au maximum
Propulsion :	4 moteurs diesel de type Fairbanks-Morse 38D8-1/8 à 9 cylindres 2 batteries <i>Sargo</i> à 126 cellules 4 moteurs électriques haute-vitesse Elliott
Vitesse :	20,25 nœuds (38 km/h) en surface 8,75 nœuds (16 km/h) en plongée
Rayon d'action :	11 000 milles marins en surface à 10 nœuds
Profondeur :	400 pi (120 m)
Équipage :	10 officiers, 70-71 hommes
Armement :	10 tubes de 21 po (533 mm) (six à l'avant, quatre à l'arrière)

²¹ Caractéristiques de la classe *Balao*.

LES SOUS-MARINS ET LES SOUS-MARINIERS CANADIENS

La classe *Oberon*

Déplacement :	En surface : 2 030 tonnes (2 000 longues tonnes) En plongée : 2 410 tonnes (2 370 longues tonnes)
Longueur :	295,25 pi (89,99 m)
Maître-bau :	26,5 pi (8,1 m)
Tirant d'eau :	18 pi (5,5 m)
Vitesse :	En surface : 12 nœuds (22 km/h) En plongée : 17,5 nœuds (32,4 km/h)
Équipage :	69
Sonars et systèmes électroniques :	Sonar actif/passif de Type 187 Sonar passif Type 2007
Rayon d'action :	8 tubes de 21 po (530 mm)

La classe *Victoria*

Déplacement :	2 455 tonnes
Longueur :	70,26 m
Maître-bau :	7,2 m
Tirant d'eau :	7,6 m
Propulsion :	Diesel-électrique, 1 hélice 2 x moteurs diesel Paxman Valenta de 2,035 cv 1600 RPA SZ 1 moteur électrique GEC
Vitesse :	12 nœuds (en surface) Plus de 20 nœuds (en plongée)
Rayon d'action :	8 000 milles marins
Équipage :	47
Sonars et systèmes électriques :	Sonars : actif/passif de coque de Type 2040, MicroPUFFS de Type 2041, de flanc de Type 2007, remorqué de Type 2046/CANTASS MOD, d'interception active de Type 2019 Système de commande de tirs : Librascope SFCS Mk 1 Mod C de Lockheed-Martin Radar : Kelvin Hughes de Type 1007
Armement :	6 x tubes de 21 po (533 mm) pour 18 torpilles Mk.48

LES SOUS-MARINS ET LES SOUS-MARINIERS CANADIENS

LES AUTEURS

Ce document est le résultat de la collaboration d'un groupe d'officiers navals canadiens actuels et anciens. Peter Haydon, un ex-sous-marinier, a eu l'idée originale et Michael Braham a rédigé la première ébauche. Cette ébauche fut ensuite soumise à l'examen et aux commentaires d'un trio d'anciens sous-mariniers.

Le tout a fait l'objet d'une révision majeure du document et une édition vivifiée de façon professionnelle par Mike Young. Les anciens commandants de sous-marins Ray Hunt et Larry Hickey ont également révisé le document et fourni des commentaires.