



LES DÉS ÉTAIENT PIPÉS:¹

PARTIE 1, 1945-56

LA SAGA POUR DOTER LA MARINE ROYALE DU CANADA D'UNE PLUS GRANDE CAPACITÉ EN MATIÈRE DE PORTE-AVIONS

PAR MICHAEL WHITBY



Introduction

La Seconde Guerre mondiale a fondamentalement changé le rôle et les perspectives de la Marine royale du Canada (MRC). Elle s'est transformée de petite Force de défense côtière en marine hauturière capable de mener divers types d'opérations dans le monde entier avec ses Alliés. Le concept de marine hauturière a survécu — et s'est même développé — après la guerre, et la Marine a continué de s'acquitter de ce rôle jusqu'à aujourd'hui. Il faut certains moyens pour agir à titre de marine océanique de manière efficace. Ceux-ci, évidemment, évoluent au fil du temps. Pour la plus grande partie de la première moitié du 20^e siècle, les moyens de la marine hauturière ont gravité autour des cuirassés, des flottes de combat et — pour les opérations globales — des croiseurs. Toutefois, dès les débuts de la Seconde Guerre mondiale et au cours des décennies qui ont suivi, les porte-avions et l'aéronavale ont supplanté ces plateformes et étaient reconnus comme les armes les plus puissantes pouvant exercer l'autorité sur la mer.² Durant la guerre du Pacifique plus précisément, la Force des porte-avions rapides de la United States Navy (USN), associée à l'aéronavale, a démontré sa flexibilité stratégique, sa mobilité tactique et sa puissance brute, tant de façon défensive lors des batailles telles celles de *la mer de Corail* et de *Midway*, que de manière offensive dans la *mer des Philippines* et au large d'Okinawa.³ Bien que la Force des porte-avions rapides de la USN vint à incarner la puissance maritime, la Fleet Air Arm de la Marine royale (MR) a également donné d'importantes leçons au cours de ses opérations telles que le raid sur Taranto, les opérations de la Home Fleet dans les eaux nordiques et les activités de la Flotte britannique du Pacifique. Se remettant encore d'un mariage d'avant-guerre raté avec la Royal Air Force et souffrant également d'une certaine inertie institutionnelle, la Fleet Air Arm a néanmoins évolué en une Force relativement efficace, quoiqu'elle n'ait jamais égalé le niveau de la USN en termes d'équipements, de leadership et d'expérience.⁴

Les officiers de la Marine canadienne ont observé avec intérêt l'évolution de la Force aéronavale. Bien que le Canada ait

brèvement flirté avec l'aéronavale à la fin de la Première Guerre mondiale, cette idylle s'est rapidement éteinte en raison de l'absence de soutien et rien n'a été fait pour la raviver durant l'entre-deux-guerres.⁵ Les ressources étaient tout simplement inexistantes et le besoin ne se faisait pas sentir. La situation a changé lors de la bataille de l'Atlantique, alors que deux officiers de la MRC, les Capitaines H. N. Lay et H. G. DeWolf, ont reconnu l'importance de l'aéronavale quant à la protection du commerce et à son rôle en regard de la lutte anti-sous-marine (LASM), et ont livré cette idée à leurs officiers supérieurs et dirigeants politiques. La MRC a ensuite doté toutes ses unités en personnel, à l'exception des unités aéronavales des porte-avions d'escorte de la MR, le *Nabob* et le *Puncher*. Toutefois, l'objectif qu'elle avait de voir les CVE (porte-avions et porte-avions d'escorte) opérer auprès de ses propres groupes d'escorte dans le Commandement canadien de l'Atlantique du nord-ouest a été contrecarré lorsque les Britanniques les déployèrent avec la Home Fleet afin de mener campagne contre les forces allemandes en Norvège. Même si ces missions étaient en cours, les leaders de la MRC ont convaincu le gouvernement de Mackenzie King de contribuer à la guerre du Pacifique en fournissant un groupe opérationnel constitué de deux porte-avions d'escadre légers⁶ (CVL) et des escadrons aériens canadiens nouvellement formés. Il s'agissait d'un plan ambitieux inspiré de manière égale par le fait de mettre sur pied une Marine d'après-guerre et par la contribution à la victoire; mais la guerre arriva à sa conclusion dramatique avant que le groupe opérationnel n'ait pu être déployé. Ainsi, la MRC entra dans la période d'après-guerre comme armée navale ne disposant que d'un porte-avions, le NCSM *Warrior*.⁷

L'idée de diriger une marine avec un seul type de plateforme est précaire, car il n'y a tout simplement pas de superflu. Cela est particulièrement vrai dans le cas des porte-avions étant donné que tous les aéronefs à voilure fixe dépendent de cette plateforme pour opérer en mer. Si elle coule, est endommagée, requiert une longue remise en état ou un simple entretien de routine, les escadrons aériens restent à terre. Le porte-avions est essentiel

pour simplement maintenir une bonne maîtrise pendant le pilotage, étant donné que cela exige beaucoup moins d'efforts de décoller des bases côtières et d'y atterrir que d'effectuer ces mêmes manœuvres sur le pont mouvant et restreint d'un porte-avions.⁸ Les planificateurs de la Marine présument généralement que les navires peuvent être opérationnels un tiers du temps environ. Par conséquent, il semble que trois soit le chiffre magique lorsqu'il s'agit de combler les besoins de la Force. Cela a bien été compris au sein de la MRC, mais cela ne signifiait pas que le quota idéal pouvait être accessible ou qu'il était réaliste. Dans le contexte canadien, le chiffre deux est devenu le but à atteindre. Cette étude traitera des efforts de la MRC pour accroître sa Force de porte-avions en se dotant soit d'un porte-avions plus grand ou d'un deuxième porte-avions. À certains moments, les deux options ont été considérées en parallèle.⁹ La grande partie de cette activité a eu lieu entre 1952 et 1956, alors que l'on prenait des décisions afin de faire un choix final quant à un porte-avions et lorsque les faiblesses de l'option actuelle — le NCSM *Bonaventure* — sont devenues apparentes. Ce rêve est toutefois resté bien ancré au cours de la vie relativement brève de l'unité de l'aéronavale canadienne et il est même ravivé à l'occasion aujourd'hui.

Cette histoire n'a pas connu un dénouement heureux. Il est aisé d'attribuer cet échec au soutien financier limité pour la Défense. Même s'il s'agissait là d'un facteur contributif, plusieurs autres facteurs entrent en ligne de compte. Les dissensions, qui ont mis de l'avant les différends entre les vues divergentes et les élites, ont tenu un rôle important. Cela incluait la MRC contre l'Aviation royale du Canada (ARC),¹⁰ la Marine de guerre traditionnelle contre l'aéronavale, les chefs de la Marine contre la bureaucratie de la Défense et l'influence américaine contre celle des Anglais. Ces tensions n'étaient pas propres à la MRC, et, à l'exception de l'aspect États-Unis – Royaume-Uni (qui se limitait largement aux Marines du Commonwealth), elles apparaissaient dans presque toutes les nations qui avaient une aviation navale.¹¹ Le cas du Canada, toutefois, comptait cinq particularités uniques :

- L'unité de l'aéronavale canadienne n'en était encore qu'à ses premiers balbutiements et n'avait que peu d'histoire et d'expérience. Par conséquent, les aviateurs devaient faire leurs preuves et ériger une tradition tout en ayant à défendre leurs vies.
- Dès la fin des années 1940, la MRC s'est spécialisée dans son rôle en matière de LASM à l'appui de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN) et des accords bilatéraux en matière de Défense avec les États-Unis. Cela a limité les options et a nui à la flexibilité inhérente qui est au centre de la capacité de la Force des porte-avions.
- Durant les années 1950 et les années 1960, la primauté de la Défense aérienne continentale et le spectre d'une attaque nucléaire par les airs ont permis à l'Aviation royale du Canada (ARC) de prendre le dessus sur la planification de la Défense à un degré sans précédent. Non seulement l'Aviation royale a reçu environ 50 pour cent du financement alloué à la Défense, si on la compare aux autres unités, mais ses officiers supérieurs ont pu s'exprimer avec plus d'envergure et de clarté et trouvaient des oreilles plus réceptives dans les allées du pouvoir à Ottawa.
- Les objectifs fixés par l'OTAN, qui ont défini le nombre et le type de navires de guerre que le Canada fournirait au Commandant suprême allié de l'Atlantique (SACLANT) en temps de guerre, ont restreint les possibilités de structure de la Force. Au milieu des années 1950, la contribution de la MRC a été établie à 42 escorteurs océaniques et à un porte-avions. Même si ces chiffres avaient pu être amendés afin d'inclure un deuxième porte-avions (deux porte-avions étaient intégrés dans le Plan de mobilisation de la MRC), les officiers supérieurs de la Marine étaient conscients qu'une telle idée ne serait pas bien reçue par les politiciens ou les autres unités.
- Finalement, l'aéronavale a absorbé entre un quart et un tiers du budget de la MRC,¹² et ses partisans ont souvent eu la difficile tâche de persuader leurs collègues qu'ils

devaient continuer de lui allouer une importante ou même encore une plus considérable part du gâteau. Elle était déjà considérée trop petite au départ et a diminué de façon marquée dès le milieu des années 1950.

Ces facteurs, combinés ou isolés, ont contrecarré les diverses tentatives pour accroître la Force des porte-avions de la MRC. Plus que toute autre chose, les tentatives pour donner suite à ces facteurs prouvent la difficulté que les marines de la même taille que celle du Canada éprouvent pour atteindre l'équilibre et favoriser la souplesse au sein de la structure de leurs Forces. Cela sert de mise en garde pour les petites marines ayant de grandes ambitions.

Le concept d'origine

Au départ, l'unité aéronavale de la MRC devait comporter deux porte-avions. Dans le cadre de cette unité mise en place pour la guerre du Pacifique, les planificateurs avaient



envisagé un groupe opérationnel MRC composé de deux porte-avions d'escadre légers et d'escadrons aériens, de deux croiseurs et de deux flottilles de destroyers tous secondés par une importante Force d'escorte. La guerre prit fin avant que la Force ne puisse être constituée, mais la préparation de l'unité aéronavale était bien engagée. Au cours de

l'été 1945, deux escadrons de chasse — 803 et 883 — et deux escadrons d'attaque — 825 et 826 — ont été formés au Royaume-Uni et ont été affectés aux porte-avions d'escadre légers *Warrior* et *Magnificent*. Ils seront acquis à la suite d'un prêt de la MR. Toutefois, la fin des hostilités et le retour de la restriction budgétaire en temps de paix ont changé la donne. En janvier 1946, le *Warrior* fut mis en service dans la MRC avec les escadrons aériens 803 et 825 équipés respectivement de Supermarine Seafires et de Fairey Fireflies. Les escadrons 883 et 825 ont été démantelés et le projet d'accepter le *Magnificent* a été interrompu. Néanmoins, l'état-major naval n'abandonna pas l'espoir d'avoir un deuxième porte-avions. Lorsqu'il se vit confronté à de sévères compressions d'effectifs à la reprise de la paix, le Commodore H. G. DeWolf, chef adjoint de l'état-major de la Marine (ACNS), fit savoir au directeur des Plans : « Je pense que nous devons penser à doter en effectifs le deuxième porte-avions — quel que soit le temps qu'il faudra. »¹³ DeWolf avait compris que si la nécessité d'un deuxième porte-avions était écartée, il serait difficile, voire impossible, de ressusciter le projet dans un temps de paix des plus prudents.

Il s'est avéré impossible de doter d'hommes le deuxième porte-avions étant donné que la récession d'après-guerre saisit la communauté de la Défense,¹⁴ et, au cours des années



suivantes, un vent de débat en regard de la composition de l'unité aérienne souffla au sein du Quartier général du service naval (QGSN). Certains souhaitaient conserver les porte-avions d'escadre légers avec des détachements aériens équilibrés pouvant fournir une défense aérienne à la Flotte, de même qu'une capacité en matière de lutte anti-sous-marine (LASM). D'autres proposaient d'acquérir un plus petit porte-avions LASM semblable aux porte-avions d'escorte (CVE) de la Seconde Guerre mondiale. Le Commodore H. N. Lay, probablement le partisan le plus ardent de l'aéronavale parmi les officiers supérieurs canadiens, préconisait quant à lui une Marine composée de deux porte-avions. Le *Warrior* qui ne pouvait pas opérer sans difficulté dans l'Atlantique Nord, car il n'était pas adapté pour le temps froid, opérerait dans les eaux relativement chaudes de la côte ouest. Le *Magnificent*, quant à lui, était prêt à être mis en service au début de 1947. Il avait été « hivernisé » et opérerait à partir d'Halifax. Tout cela dépassait les moyens de la MRC; par conséquent, on choisit alors de garder le *Warrior* en réserve jusqu'à ce que la situation budgétaire s'améliore. Cependant, les réductions subséquentes empêchèrent même cette option de se concrétiser, ce qui mena à l'entente avec la Marine royale stipulant que le *Warrior* soit échangé en faveur du *Magnificent*.

L'arrivée du *Magnificent* retint l'attention, et la note au journal du premier ministre Mackenzie King au sujet de l'événement illustre le malaise des politiciens canadiens en regard des navires de guerre importants tels que les porte-avions. « Je ne peux faire autrement que de frémir », se désespérait-il le 9 avril 1948, soit deux jours après que le *Maggie* avait été mis en service, « chaque fois que je pense à cet énorme porte-avions que nous avons baptisé le *Magnificent*. Mais que veut le Canada avec le plus imposant porte-avions à flot et portant un

tel nom? Je n'en sais rien. Cela ne fait qu'inviter l'ennemi à nous attaquer. Je me risque à avancer que si la guerre débutait bientôt, il serait probablement le premier des grands navires à disparaître. »¹⁵ Étant donné que le *Magnificent* avait, en fait, été supplanté par les nouveaux porte-avions d'attaque *Midway* (CVA) de 45 000 tonnes de la USN, cette remarque traduisait la méconnaissance générale des questions relatives à la Marine — ce qui est surprenant dans ce cas étant donné que King avait examiné à la loupe la décision prise en temps de guerre de se doter de porte-avions d'escadre légers. Selon King, d'aussi imposants navires étaient non seulement coûteux à acquérir, mais présentaient une visibilité dérangeante. Les plus petits navires de guerre, tels que les destroyers et les frégates, étaient non seulement plus

abordables, mais il y avait moins de risque politique associé à leurs opérations. En un mot, les politiciens canadiens étaient beaucoup plus à l'aise avec une Marine de petits bâtiments — et il semble que cela soit resté inchangé. Cela alourdit la tâche des chefs de la Marine canadienne de les persuader de faire l'acquisition d'un deuxième porte-avions ou d'un plus gros porte-avions, ou encore d'apporter les changements nécessaires à la structure des Forces afin de faire de la place dans le budget pour un de ces bâtiments.

Le NCSM *Magnificent*

Le *Magnificent* a joint la MRC à une époque où les appareils des Forces aéronavales connaissaient une importante avancée en termes de taille et de performance. On ne pouvait considérer les porte-avions sans s'attarder aux appareils qu'ils pouvaient accueillir. Tout comme certains champs d'aviation qui n'ont pas les pistes capables de recevoir certains types d'appareils, les porte-avions ne peuvent pas accueillir des appareils qui dépassent leurs capacités. Par exemple, selon la longueur du pont d'envol d'un porte-avions et la quantité de

Je ne peux faire autrement que de frémir chaque fois que je pense à cet énorme porte-avions que nous avons baptisé le *Magnificent*

propulsion qu'un appareil auto-génère, il faut une certaine vitesse de vent au-dessus du pont pour qu'un avion décolle au-dessus de la vitesse de décrochage; visiblement, plus un appareil est lourd, plus il faudra que la vitesse de vent soit importante pour qu'il prenne de l'altitude. La longueur du pont d'envol est sans contredit un facteur considérable. Toutefois, les porte-avions peuvent également « produire » la vitesse de vent soit par le nombre de nœuds qu'ils peuvent atteindre ou à l'aide de catapultes. Cela dépend aussi de la capacité du navire et de ses équipements. D'autres facteurs entrent également en jeu. Ainsi, s'il n'y a pas suffisamment d'espace de remisage interne, les appareils sont rangés sur le pont, ce qui restreint l'espace disponible pour les opérations de vol.¹⁶

Durant la Seconde Guerre mondiale, les appareils s'envolaient généralement par le biais de décollages sur la lancée. Néanmoins, cette option a dû être mise de côté vu que les appareils gagnaient en taille. Observons les trois chasseurs qui étaient les pièces maîtresses de la Force des porte-avions de la MRC : les Supermarine Seafires qui décollaient du *Warrior* avaient une masse maximale au décollage d'environ 6 400 lb,

les Hawker Sea Furies du *Magnificent* en avaient presque le double à 12 500 lb, tandis que les McDonnell F2H-3 Banshees du *Bonaventure* atteignaient 14 200 lb. L'expansion des avions de lutte anti-sous-marins a été encore plus substantielle. Les Fairey Fireflies et les Grumman Avengers de l'ère de la

Seconde Guerre mondiale avaient respectivement une masse maximale au décollage de 16 096 lb et de 17 895 lb. Toutefois, les Grumman CS2F Trackers qui s'envolaient du *Bonaventure* atteignaient 26 300 lb. En plus de cette tendance à l'expansion, la performance des appareils s'est également accrue de façon marquée, et particulièrement celle des chasseurs à réaction tels que le Banshee qui, à son tour, augmenta ses vitesses d'atterrissage et de décrochage. Ces facteurs ont favorisé des développements tels que des ponts obliques, des catapultes à vapeur, des dispositifs d'arrêt plus puissants, de même que des ponts d'envol et des gouvernes plus robustes. Néanmoins, même malgré ces avancées, la plateforme d'un porte-avions léger avait une capacité d'accueil définie; la taille importait.

Les planificateurs de la Marine canadienne étaient très au fait de ces développements. En août 1948, lors d'une réunion au Quartier général du service naval (QGSN), le vice contrôleur (Air), du nom étonnant de Contre-amiral Mackintosh de Mackintosh, expliqua aux officiers supérieurs de la MRC que la limite de poids pour un appareil opérant à partir de vieux porte-avions d'escadre légers (CVL) tels que le *Magnificent* était de 15 500 lb. Cette limite pouvait être augmentée à 20 000 lb, moyennant des améliorations mineures, mais il précisa toutefois : « Les porte-avions d'escadre légers seront les porte-avions d'escorte de la prochaine guerre étant donné la taille et le poids des avions qui devront être transportés. »¹⁷ En d'autres mots, il y avait une place pour les CVL dans la guerre maritime moderne, mais leur apport modeste en appareils plus petits pourrait restreindre la capacité; par conséquent, tels qu'ils étaient à l'époque, ils n'étaient certes pas capables de se mesurer à la prochaine génération d'avions de lutte anti-sous-marins.



En avril 1949, le Vice-amiral H. T. W. Grant, chef de l'état-major de la Marine, prouva qu'il comprenait cet enjeu lorsqu'il rencontra les officiers britanniques à l'Amirauté. Pendant ce qui a dû être un moment intéressant, il les informa que la MRC prévoyait acheter ses avions de lutte anti-sous-marins auprès de la USN — plutôt qu'auprès de son fournisseur habituel, la MR — qui, prévoyait-on pour le moment, auraient une masse de 22 000 lb.¹⁸ Étant donné que le *Magnificent* serait incapable de supporter un appareil de plus de 20 000 lb sans une importante modernisation, Grant demanda : « s'il serait possible d'échanger ce bâtiment contre un porte-avions de classe Hermes. » Cela était culotté, c'est le moins qu'on puisse dire. Non seulement Grant disait à la Marine royale (MR) que le Canada n'était pas intéressé par son prochain avion de lutte anti-sous-marins, qui est devenu le Fairey Gannet, mais en convoitant un des plus grands porte-avions d'escadre légers de classe Hermes, il lui demandait d'échanger ses porte-avions d'escadre légers contre un navire de guerre encore plus performant.¹⁹ Même si les Britanniques étaient prêts à tout pour exporter leur équipement militaire et entretenir de solides liens avec les Marines du Commonwealth, il y avait des limites à leur générosité et, après ce qui a dû être un long silence, le directeur des Plans de l'Amirauté répondit, par une litote stéréotypée, que l'échange du *Magnificent* contre un porte-avions de classe Hermes était « malheureusement impossible ».²⁰

Le cinquième ministre de la Marine, responsable des questions en matière d'aviation dans l'Amirauté, proposa une autre solution,

soit une remise en état d'une durée de cinq mois afin d'installer un dispositif d'arrêt plus robuste et de river les gouvernes du pont d'envol afin de permettre au *Magnificent* d'utiliser le nouvel avion de lutte anti-sous-marins de la MR — et aux yeux de Grant l'appareil de la USN. Il serait incapable de supporter les chasseurs à réaction modernes, mais cela pourrait être rectifié par une plus longue modernisation qui inclurait la pose d'une puissante catapulte à vapeur. Mettant en lumière les difficultés liées au fait de n'avoir qu'un seul porte-avions, Grant se plaignit qu'une longue remise en état laisserait la MRC sans porte-avions pendant une période considérable, ce qui ralentirait la formation. En réponse, le directeur britannique des Plans déclara que la MR pourrait être en mesure de prêter à la MRC un vieux porte-avions d'escadre léger durant cette période intermédiaire, ce que Grant envisagea comme un compromis acceptable.²¹ Cette discussion permit de semer les graines d'un éventuel remplacement du *Magnificent*.

À l'exception de la taille et de la performance des appareils modernes, les officiers de l'état-major canadien voyaient une autre raison plus pressante d'accroître la Force en porte-avions de la MRC : l'aéronavale essayait les attaques des sources externes et internes. L'Aviation royale du Canada (ARC) était insatisfaite de l'aéronavale depuis sa création et, en 1951, certains membres du Quartier général du service naval (QGSN) pensaient qu'il était grand temps de faire preuve d'une plus grande fermeté envers la Force aérienne. La Marine elle-même considérait que l'aéronavale était une folie. Les cordons de la bourse étant serrés, les défenseurs de l'aéronavale pensaient que

Photo gracieuseté de Donald Watson

l'unité devait être renforcée si on ne voulait pas la voir s'affaiblir et flétrir sur pied. Un message extraordinaire du chef de l'état-major distribué dans tout le Commandement du Pacifique en mars 1949 prouvait que la situation était sérieuse. Il réfutait la rumeur voulant que l'unité aéronavale soit démantelée : « Il est inutile de le répéter, ces oui-dire sont erronés. »²²

En février 1950, le Capitaine J. V. Brock, directeur des Plans et des Opérations navals qui avait récemment aidé le Vice-amiral Grant à écarter les menaces de l'ARC, soutenait dans deux notes que « sans contre-mesures vigoureuses et continues, le Service aéronaval est menacé, car il fait l'objet d'attaques de la part de certaines personnes qui considèrent qu'il constitue une atteinte à leur domaine d'opérations légitime. »²³ « Une tentative directe de discréditer le Service aéronaval a été refoulée, ajoute-t-il, mais il est certain que de nouvelles attaques seront organisées. »²⁴ Le Capitaine Brock pensait que la meilleure façon de contrer ces menaces était de renforcer le Service aéronaval en faisant l'acquisition d'un second porte-avions d'escadre léger. Pour que l'acquisition s'effectue dans les limites du budget, il proposa que le second porte-avions soit utilisé comme navire-école sur la côte Ouest et que la MRC mette en réserve ses croiseurs NCSM *Ontario* et *Ville de Québec*, qui étaient à ce moment-là utilisés principalement comme navires-écoles. Le Capitaine Brock soutenait qu'un porte-avions pouvait non seulement servir efficacement de navire-école, mais encore que « l'entretien de croiseurs dans une marine luttant contre les sous-marins constitue un gaspillage de ressources [puisqu'ils] ne participent pas directement au rôle qu'assume la MRC. »²⁵ Les appareils de la marine pourraient s'occuper de la défense aérienne et prendre en charge les fonctions de lutte contre le trafic maritime des croiseurs, et comme ils pouvaient également jouer un rôle dans la lutte anti-sous-marins (LASM), ils aideraient la MRC à mieux maintenir l'équilibre et la flexibilité de sa flotte. En outre, « du point de vue des relations publiques, la position de l'aéronavale serait grandement renforcée par l'acquisition d'un porte-avions qui serait employé sur la côte Ouest. »²⁶

La proposition du Capitaine Brock fut reçue avec enthousiasme le 5 avril 1950 lors de la réunion du personnel de la Marine. L'expression « à l'unanimité » n'apparaît pas souvent dans les procès-verbaux associés à de telles décisions, mais dans ce cas-ci, on la retrouve deux fois. La proposition ne fut toutefois pas bien accueillie par le Conseil naval, qui décida qu'elle ne serait pas transmise au comité des chefs d'état-major, car elle n'avait pas été incluse au récent plan quinquennal et qu'aucune somme n'y avait été affectée dans les prévisions de dépenses. La volonté de s'opposer aux modifications de plans spéciaux n'était pas la seule raison à l'origine de cette décision. On lit également dans le procès-verbal « qu'on convenait qu'un porte-avions supplémentaire constituerait une bonne unité de réserve stratégique, mais que d'un autre côté, un porte-avions ne serait pas nécessairement le navire-école le mieux adapté pour une *marine de petits bâtiments*. »²⁷ C'était plus révélateur. À l'exception de l'acquisition d'expérience avec les canons de six pouces de l'*Ontario* et du *Ville de Québec* (des armes difficilement associées aux petits navires) et des installations peut-être davantage centralisées pour le travail depuis un bateau, il est difficile de voir comment la formation en matelotage aurait souffert indûment sur un porte-avions d'escadre léger. De plus, cela aurait amené de nouveaux marins débutants dans le service aéronaval, ce qui aurait pu faciliter le recrutement en rendant le service plus attrayant à une génération de jeunes Canadiens encore animés par la connotation chevaleresque rattachée à l'aviation. De plus, toutes les lacunes dans des domaines comme le travail avec des embarcations pouvaient être comblées dans les destroyers et les frégates de la marine, qui remplissaient également un rôle en matière de formation. Le cœur du problème était que la plupart des officiers supérieurs canadiens avaient une conception conservatrice de la marine qui datait de leur expérience avant la guerre. Cette conception comportait des croiseurs, des navires pour l'obtention desquels ils s'étaient battus pendant des décennies, et il aurait fallu un argument percutant pour convaincre les leaders des échelons supérieurs de la marine de déclasser ces navires qui leur étaient chers depuis longtemps et de les mettre

en disponibilité en faveur d'un porte-avions supplémentaire. Ils reconnaissaient l'importance de l'aéronavale, mais pas au point d'abandonner leurs attitudes bien arrêtées pour promouvoir son avenir. Enfin, le Vice-amiral Grant avait récemment obtenu l'assentiment du Ministre et de l'ARC que le Service aéronaval survivrait, et il était improbable qu'il ait voulu pousser outre mesure l'idée d'un second porte-avions à ce moment-là.

À la suite de cette décision, la MRC se retrouvait donc avec un seul porte-avions, le *Magnificent*, mais comme nous l'avons vu, elle avait compris qu'il faudrait le moderniser de fond en comble pour qu'il puisse accueillir des aéronefs modernes. Lorsqu'il est devenu évident, toutefois, qu'un goulot d'étranglement dans la production des catapultes à vapeur retarderait la modernisation prévue, la MRC a changé ses plans.²⁸ En 1952, après beaucoup de négociations, le Canada a accepté d'acheter le porte-avions d'escadre léger non achevé HMS *Powerful* de la Royal Navy. Pendant les quatre années subséquentes, il fit l'objet d'une substantielle modernisation qui incluait une catapulte à vapeur, un pont d'envol oblique, un appontage au miroir et des capteurs modernes. Cette modernisation lui a permis – une fois devenu le NCSM *Bonaventure* – d'embarquer des Tracker CS2F et des Banshee F2H-3 que la MRC était en train d'acquérir.²⁹

À la recherche d'une capacité élargie

Même s'ils avaient réussi à négocier l'acquisition d'un porte-avions moderne, les membres du personnel de la Marine canadienne cherchaient à élargir cette capacité davantage. L'enjeu portait sur la défense aérienne de la flotte. Dans une réunion du Conseil naval en juin 1952 portant sur la politique en matière d'aviation pour les cinq années à venir, le Commodore C. L. Keighly-Peach (MR),³⁰ chef adjoint de l'état-major de la marine (air), indiquait que la réserve de chasseurs Sea Fury serait épuisée au plus tard en 1954. S'il fallait trouver des chasseurs de remplacement entre ce moment et la mise en service prévue du *Bonaventure* en 1956, le seul avion propulsé par un moteur à pistons que le *Magnificent* était

en mesure d'utiliser était le Chance Vought Corsair IV américain, que le Commodore trouvait inadéquat « pour détruire les rapides appareils de reconnaissance ennemis en altitude, et impuissant face aux frappes aériennes des bombardiers moyens à réaction ».³¹ Selon les plans du SACLANT, le porte-avions de la MRC devait être affecté aux opérations dans le Secteur oriental de l'Atlantique (EASTLANT) à portée des appareils soviétiques basés au sol (comme l'avion de reconnaissance TU-4 et le bombardier moyen IL-28); alors cette préoccupation était justifiée.

Le Commodore Keighly-Peach voyait là une occasion de faire d'une pierre deux coups. Il pensait que les aviateurs navals canadiens devaient faire connaissance avec les chasseurs à réaction dès que possible et que ce type d'avion devait remplacer le Sea Fury. Le problème, évidemment, était que le *Magnificent* n'était pas en mesure d'exploiter de tels appareils. La solution que le commodore avança pour régler ce problème était élégante, quoique peut-être un peu trop ambitieuse, surtout qu'il semble qu'il n'y ait eu aucun risque réel que la marine se retrouve à court de Sea Fury.³² « S'il y avait une guerre, affirmait-il, il serait nécessaire que la MRC obtienne un porte-avions supplémentaire, et il serait éminemment souhaitable d'acquérir de l'expérience avec les porte-avions de la USN, d'autant plus que ce serait probablement la seule façon d'obtenir un porte-avions supplémentaire. »³³ Il proposa que la MRC étudie la possibilité de demander à la USN de lui prêter un porte-avions de classe Essex jusqu'à ce que le *Bonaventure* soit mis en service.

Les porte-avions *Essex* étaient les navires les plus convoités pour augmenter la capacité de la force aéronavale canadienne. Conçus avant que les États-Unis ne commencent à participer à la Seconde Guerre mondiale, ils constituaient le noyau de la flotte de porte-avions rapides qui avait dominé pendant les deux dernières années de la guerre du Pacifique. Vingt-cinq de ces porte-avions furent finalement construits — la plus grande classe de porte-avions à être jamais mise sur pied par n'importe quelle nation — et ils ont été affectés à diverses fonctions jusque dans les années 1970. Ils ont transporté quelque

34 000 tonnes, pouvaient atteindre 30 noeuds et offraient amplement d'espace de pont d'envol et de hangar. Une fois modernisés avec un pont d'envol oblique, un système d'apportage au miroir et des catapultes à vapeur, ils pouvaient accueillir des avions d'assaut lourds comme le Douglas A-3 Skywarrior (39 400 lb vides) et des chasseurs supersoniques comme le Chance-Vought F-8 Crusader.³⁴

Au milieu des années 1950, la USN commença à convertir certains de ses *Essex* en porte-avions LASM, ou CVS, qui embarquaient généralement un groupe aérien de huit chasseurs, vingt appareils Grumman S2F Trackers, seize hélicoptères de lutte anti-sous-marins et quatre appareils aéroportés de détection lointaine.³⁵ Ces porte-avions étaient les plus capables et les plus flexibles de leur génération. Il n'est donc pas surprenant qu'ils aient plu aux enthousiastes de l'aéronavale canadienne comme le Commodore Keighly-Peach; en fait, au cours de la décennie suivante, ils ont tenté au moins trois fois d'acquérir ce navire de grande valeur. Dans ce cas-ci, la proposition n'a pas abouti, car en septembre 1952 la USN informait le Canada qu'elle n'avait aucun *Essex*

disponible.³⁶ Le Commodore Keighly-Peach a néanmoins vu en fin de compte l'un des volets de sa proposition se concrétiser lorsque la MRC fit l'acquisition de chasseurs F2H-3 Banshee pouvant voler par tous les temps de la USN. Toutefois, bien que les premiers appareils Banshee aient joint l'Escadron VF-870 en novembre 1955, il aura fallu vingt-deux mois avant que l'escadron ne puisse vraiment embarquer, à cause des limites du *Magnificent* et des retards avec le *Bonaventure*.³⁷

Deux porte-avions à l'eau

La fin des travaux sur le *Bonaventure*, prévue pour 1956, approchait et la MRC se retrouvait dans la même position qu'une décennie auparavant lorsqu'elle n'avait qu'un seul porte-avions dans sa flotte et un autre pas encore en service. Cette fois, cependant, c'était le *Magnificent*, et non le *Warrior*, qu'elle tentait de garder plutôt que de le retourner à la Marine royale. En octobre 1955, lorsque les officiers supérieurs ont présenté leur stratégie navale « revampée » de manière à mieux tenir compte de l'avenir au comité des chefs d'état-major, au lieu de parler d'un ou de deux porte-avions,



Photo FC

ils ont fait référence à la conservation tant du *Magnificent* que du *Bonaventure* comme s'il s'agissait d'un fait accompli.³⁸ Les échanges de ce genre, et il y en eut d'autres, traduisent un degré de confiance élevé au sein des officiers d'état-major de tous les échelons relativement au fait que les deux porte-avions seraient maintenus dans la flotte. Au bout du compte, les contraintes budgétaires, l'intransigeance du Service et l'opportunité politique ont fait en sorte que les plans ont été mis sur la glace.

Alors que cinq ans auparavant les officiers supérieurs n'étaient pas disposés à sacrifier un croiseur afin de conserver un second porte-avions, en 1955 le consensus était que le rôle des croiseurs était limité dans une marine qui devait s'occuper de lutte anti-sous-marins et que ceux-ci pouvaient être désaffectés s'il était nécessaire de mettre des navires hors service. En septembre 1955, le successeur du Vice-amiral Grant au poste de chef d'état-major de la marine, le Vice-amiral E. R. Mainguy, propose au ministre de la Défense nationale, R. O. Campney, de placer le croiseur *Ville de Québec* en réserve afin de conserver le *Magnificent* jusqu'à ce que le *Bonaventure* entre en service à la fin de 1956.³⁹ C'est presque l'inverse qui se produit. Le 14 décembre, le Vice-amiral Mainguy informe le Conseil naval que le Ministre a « ordonné » que le *Québec* « soit maintenu en service » et que le *Magnificent* soit « renvoyé à la Marine royale avant la mise en service du *Bonaventure* », de sorte que la MRC se retrouva sans porte-avions pendant une longue période.⁴⁰ Le gouvernement libéral de Saint-Laurent était pressé de toutes parts à ce moment-là, et la connotation rattachée au fait de placer un navire portant le nom de *Ville de Québec* en réserve, tout en gardant ce que Mackenzie King avait qualifié d'« énorme porte-avions » pour parler du *Magnificent*, était probablement trop politiquement incorrecte pour le parti au pouvoir.

Les officiers de la marine savaient très bien quel navire avait le plus de valeur. Lorsque le Vice-amiral H. G. DeWolf remplaça Mainguy à titre de chef d'état-major de la marine en janvier 1956, il persuada Campney de placer le *Québec* en réserve et de maintenir le *Magnificent*

en service jusqu'à ce que le *Bonaventure* soit prêt.⁴¹ D'autres voulaient aller plus loin. Les marines se rendaient compte de plus en plus de la valeur potentielle de l'hélicoptère comme actif de lutte anti-sous-marins (LASM), et les planificateurs ont réalisé que le *Magnificent* pourrait être utilisé comme porte-hélicoptères, tandis que le *Bonaventure* assurerait l'envol des chasseurs et des avions à voilure fixe de la LASM.⁴² Associés aux destroyers d'escorte modernes du gouvernement Saint-Laurent qui venaient juste d'être mis en service, ils équilibreraient le groupe opérationnel LASM. Lorsque le groupe d'étude de 1956 sur la guerre maritime a présenté à la MRC sa façon de voir les choses à propos de la manière dont celle-ci devrait livrer la guerre nucléaire envisagée dans le cadre du plan stratégique MC-48 de l'OTAN, il incluait le *Magnificent* comme transporteur d'hélicoptères.⁴³ Le Vice-amiral DeWolf ne voulait pas en entendre parler. Intraitable, politiquement astucieux et ayant probablement promis au Ministre qu'il ne maintiendrait pas la demande d'un second porte-avions comme partie de l'entente pour garder temporairement en service le *Magnificent* plutôt que le *Québec*, il fit remarquer qu'il n'était « pas réaliste d'inclure le *Magnificent*, étant donné que la nécessité d'utiliser un porte-avions capable d'accueillir des hélicoptères devait encore être démontrée et que l'appui envers un tel ajout à la flotte était très ténue. »⁴⁴ Non découragé, le groupe fit une nouvelle tentative lors d'une présentation de suivi le mois suivant, mais DeWolf les avertit « qu'aucun fait n'avait encore été présenté qui justifie que la MRC exploite un second porte-avions dans les circonstances actuelles ».⁴⁵

Cette intransigeance mit fin aux tentatives au sein de la MRC de continuer d'utiliser le *Magnificent*, mais les Britanniques essayèrent une fois de plus de faire en sorte qu'il demeure canadien. Le porte-avions avait été prêté à la MRC, et le gouvernement britannique ne voulait pas devoir consacrer une partie du peu de fonds qu'il avait à son maintien en bon état, même s'il était placé en réserve à son retour. Il était préférable de le laisser à la MRC, ainsi que les coûts qui lui étaient associés. Les prières des divers échelons de service n'ayant pas abouti,

le premier ministre de la Grande-Bretagne Anthony Eden approcha Louis Saint-Laurent pour que le Canada conserve le *Magnificent*. Lorsque cette proposition fut elle aussi rejetée, le chef d'état-major de la marine, l'Amiral Lord Louis Mountbatten, demanda à son homologue canadien si, en fait, la porte était « vraiment fermée ». ⁴⁶ Le Vice-amiral DeWolf répondit qu'il y avait eu « une résistance forte et persistante à toute tentative de notre part d'obtenir un second porte-avions » et que le Ministre l'avait enjoint de « considérer cette décision comme sans appel ». ⁴⁷

La persistance, néanmoins, subsistait des deux côtés. En même temps que DeWolf

disait à Lord Mountbatten que la porte pour un second porte-avions était fermée pour de bon, un cadre d'officiers au Quartier général du service naval essayait de la forcer à ouvrir; pas seulement pour obtenir un porte-avions pour hélicoptères, mais un porte-avions de lutte anti-sous-marins (LASM) au véritable sens du terme, plus gros et doté de meilleures capacités que le *Bonaventure* avec un groupe aérien équilibré. Pour comprendre ce zèle apparemment inlassable à vouloir faire triompher cette cause en dépit de l'opposition continue, il faut examiner les deux menaces auxquelles les forces navales canadiennes étaient susceptibles de devoir faire face si la guerre éclatait effectivement dans un avenir prévisible, ainsi que le rôle de la MRC dans la stratégie maritime de l'OTAN. ■

Michael Whitby, historien naval principal à la Direction de l'histoire et du patrimoine, Quartier général de la Défense nationale, travaille actuellement au troisième volume de l'histoire officielle de la Marine royale canadienne, de 1945 à 1968. Ses plus récentes publications sont "Shoot, Shoot, Shoot": Destroyer Night Fighting and the Battle of Ile de Batz, 9 June 1944", *Fighting at Sea: Naval Battles From the Ages of Sail and Steam*, éd. D. M. McLean (Robin Brass Studio 2008) et "Doin' the Biz": Canadian Submarine Patrol Operations Against Soviet SSBNs, 1983-87", *Fortune Favours the Brave: Tales of Courage and Tenacity in Canadian Military History*, éd. B. Horn (Dundurn 2009). Le second article est le premier compte rendu publié sur les opérations sous-marines menées au cours de la guerre froide et qui étaient jusqu'à maintenant classées secrètes.

Liste des abréviations		MR	Marine royale
ACNS	chef adjoint de l'état-major de la marine	MRC	Marine royale du Canada
ARC	Aviation royale du Canada	NA	National Archives of Great Britain
BAC	Bibliothèque et Archives Canada	NCSM	Navire canadien de Sa Majesté
CVE	porte-avions et porte-avions d'escorte	ONR	Office of Naval Research
CVL	porte-avions d'escadre léger	OTAN	Organisation du Traité de l'Atlantique Nord
CVS	porte-avions de lutte anti-sous-marine	QGSN	Quartier général du service naval
DHP	Direction de l'histoire et du patrimoine	RCN	Royal Canadian Navy
EASTLANT	Secteur oriental de l'Atlantique	RG	Record Group (Groupe d'archives)
EER	localisation d'échos par charge explosive	SACLANT	Commandant suprême allié de l'Atlantique
HMCS	His/Her Majesty's Canadian Ship	SNLE	sous-marin nucléaire lance-engin
HMS	His/Her Majesty's Ship	SSN	sous-marin nucléaire
LASM	lutte anti-sous-marine	USN	United States Navy

La conclusion de cet article sera publiée dans l'édition d'automne 2010.

Notes

1. Les aviateurs navals utilisaient l'expression *fouled deck* (les dés sont pipés) lorsqu'ils ne pouvaient pas atterrir parce que le pont du porte-avions était occupé. Le présent document est basé sur une présentation donnée en 2005 à la conférence sur l'histoire de la Force aérienne et est fondé sur les recherches en cours portant sur l'histoire officielle de la MRC (de 1945 à 1968). L'auteur désire souligner la contribution de son ami aujourd'hui décédé, Shawn Cafferky, Ph. D., qui l'a aidé à façonner sa pensée dans le cadre d'un grand nombre de conversations sur l'histoire de l'aviation navale.

2. Les porte-avions occupaient une position dominante sur le terrain jusqu'à l'arrivée des SSN (sous-marins nucléaires) et des SNLE (sous-marins nucléaires lance-engins) dans les années 1960.

3. Voir Clark Reynolds, *The Fast Carriers: The Forging of an Air Navy*, New York, McGraw-Hill, 1968.

4. En ce qui a trait à l'aviation de la MR, voir G. S. Guinn et G. H. Bennett, *British Naval Aviation in World War II: The USN and Anglo-American Relations*, New York, Taurus Academic Publication, 2007; Norman Friedman, *British Carrier Aviation: The Evolution of the Ships and their Aircraft*, Annapolis, Naval Institute Press, 1988; Geoffrey Till, *Air Power and the Royal Navy 1914–1945: An Historical Survey*, London, Jane's, 1979; et John Winton, *The Forgotten Fleet*, London, Michael Joseph, 1969.

5. E. C. Russell et J. D. F. Kealy, *Histoire de l'aéronavale canadienne*, Ottawa, Ministère de la Défense nationale, 1965.

6. Les porte-avions d'escorte étaient des vaisseaux construits sur des coques de navires marchands utilisés essentiellement en temps de guerre. Ils déplaçaient 15 000 tonnes, mesuraient 495 pieds de longueur et pouvaient embarquer 20 avions de l'époque de la Seconde Guerre mondiale. Les porte-avions d'escadre légers étaient construits sur mesure pour certains usages et déplaçaient environ 18 000 tonnes, avaient une longueur de 700 pieds et embarquaient environ 30 avions de l'époque de la Seconde Guerre mondiale ou 20 appareils des années 1950.

7. Pour les origines de l'aéronavale canadienne, voir W. A. B. Douglas, Roger Sarty et Michael Whitby, *Parmi les puissances navales : histoire officielle de la Marine royale du Canada pendant la deuxième guerre mondiale*, volume 2, partie 2, St Catharines, Vanwell Publishing, 2005; Stuart E. Soward, *Hands to Flying Stations: A Recollective History of Canadian Naval Aviation, Volume One, 1945–54*, Vancouver, University of British Columbia Press, 1993; Shawn Cafferky, « Flying High: The Royal Canadian Naval Air Service, 1944–1946 » (mai 1992); Donald E. Graves, « The RCN and Naval Aviation, 1942–1944 » (mai 1989); et Michael Whitby, « An Operational History of HMS Nabob and HMS Puncher » (décembre 1989). Les trois dernières études sont des exposés narratifs préliminaires préparés pour l'histoire officielle de la MRC conservés à la Direction de l'histoire et du patrimoine (DHP), 2000/5.

8. Lorsque les porte-avions de la MRC faisaient l'objet d'une conversion, il était parfois possible de prendre des dispositions pour pouvoir profiter d'occasions de formation sur les porte-avions américains et de compenser un peu le temps perdu.

9. L'auteur salue les précédents travaux sur le sujet réalisés par deux historiens. Jim Boutilier, Ph. D., a comparé l'effondrement de l'aviation reposant sur des appareils à voilure fixe dans les marines australienne et canadienne, alors que Stuart Soward a exploré les rivalités entre les services et les faiblesses politiques qui ont gêné la croissance de l'aéronavale canadienne. Voir J. Boutilier, « Get Big or Get Out: The Canadian and Australian Decisions to Abandon Aircraft Carriers », *Reflections on the RAN*, T. R. Frame, J. V. P. Goldrick et P. D. Jones, éditeurs, Kenthurst, NSW, Kangaroo Press, 1991, p. 283–408; et Stuart E. Soward, « The Tragedy of Success: How Politics Destroyed RCN Aviation », *Shearwater Aviation Museum Foundation Newsletter*, (printemps 2002), p. 36–42.

10. À certains moments, les relations entre les deux services étaient particulièrement intenses, mais l'historiographie de la MRC a tendance à être trop critique envers l'ARC. En fait, la MRC était souvent tout aussi agressive, et un certain nombre d'officiers supérieurs ont ignoré le dossier remarquable établi par le Commandement aérien de l'Est au cours de la Seconde Guerre mondiale et tenté de convaincre le chef d'état-major de la marine que la Marine devrait prendre le commandement de toute l'aviation navale au Canada.

11. Voir par exemple, Jeff Barlow, *The Revolt of the Admirals: The Fight for Naval Aviation, 1945–50*, Washington, Brassey's, 1998; Thomas Hone, Norman Friedman et Mark Mandeles, *American and British Aircraft Carrier Development: 1919–41*, Annapolis, Naval Institute Press, 1999; Australian Naval Aviation Museum Foundation, *Flying Stations: A Story of Australian Naval Aviation*, St Leonards, NSW, Allen and Unwin, 1998; Malcolm Muir, *Black Shoes and Blue Water: Surface Warfare in the USN, 1945–75*, Washington, Naval Historical Center, 1996; et Eric Grove, *From Vanguard to Trident: British Naval Policy Since World War Two*, Annapolis, Naval Institute Press, 1987.

12. Marc Milner, *Canada's Navy: The First Century*, Toronto, University of Toronto Press, 1999, p. 265.
13. Plans du directeur soumis au chef d'état-major de la marine, 6 septembre 1945, Bibliothèque et Archives Canada (BAC), Groupe d'archives (RG) 24 (Acc 83-84/167), boîte 455, 1650-20 point 1. Note du chef adjoint de l'état-major de la marine, sans date.
14. En ce qui a trait aux conséquences liées aux compressions d'effectifs au sein de la MRC après la guerre, voir Wilfred G. D. Lund, « The Rise and Fall of the Royal Canadian Navy, 1945–64: A Critical Study of the Leadership, Policy and Manpower Management », thèse de doctorat, University of Victoria, 1998.
15. Journal personnel de Mackenzie King, 9 avril 1948. Le journal est disponible en ligne sur le site Web de Bibliothèque et Archives Canada à l'adresse suivante : <http://www.collectionscanada.gc.ca/databases/king/index-f.html>.
16. Concernant la conception et la mise au point des porte-avions et des avions embarqués dans la période juste après la guerre, voir Norman Friedman, *The Postwar Naval Revolution*, Annapolis, Naval Institute Press, 1986, p. 84–109.
17. « Minutes of Special Meeting Held in ACNS Office on Thursday, 19th August 1948, » BAC, RG 24 (Acc 83-84/167), boîte 575, 1700-913, volume 4.
18. La MRC évaluait trois appareils de la USN : le Grumman XS2F, connu plus tard sous l'appellation de Tracker, qui était encore au stade de la conception, le Douglas AD-4N Skyraider, et le Grumman AF-2W Guardian. Les deux derniers types d'appareils pouvaient transporter soit des capteurs, soit des armes, mais pas les deux à la fois, et conséquemment ils devaient opérer par paires. Le S2F pouvait s'occuper des deux opérations à la fois. Pour un texte faisant autorité sur le développement de l'aéronavale de la USN pendant la guerre froide, voir Judith B. (Spangenberg) Currier, « George Spangenberg, » Judith B. (Spangenberg) Currier, www.georgespangenberg.com (consulté le 17 juin 2009).
19. La construction des quatre porte-avions de classe Hermes a commencé vers la fin de la Seconde Guerre mondiale et a lentement pris fin dans les années 1950. De taille plus imposante que les porte-avions légers de classe Colossus comme le *Bonaventure*, ils pouvaient atteindre 28 noeuds et exploiter des avions de 30 000 lb. Voir D. K. Brown et George Moore, *Rebuilding the Royal Navy: Warship Design Since 1945*, Annapolis, Naval Institute Press, 2003, p. 22, p. 42–43; et Friedman, *British Carrier Aviation*, p. 312–4.
20. Amiralauté, « Minutes of a Meeting with the Chief of Naval Staff, R.C.N. on Saturday, 23rd April, 1949, » 2. National Archives of Great Britain (NA), ADM 1/24842. En 1952, la MR a apparemment approché la MRC de manière non officielle pour lui offrir de prêter un porte-avions léger *Hermes* au Canada, mais à ce moment, la Marine s'était déjà engagée dans l'achat du *Bonaventure*. Entretien de Wilf Lund avec le Contre-amiral A. H. G. Storrs (à la retraite), 20 juin 1995.
21. *Ibid.*
22. Chef d'état-major de la marine à l'officier général commandant de la côte du Pacifique, 14 mars 1949. BAC, RG 24 (acc 83-84/167), boîte 575, 1700-913.
23. « Naval Development Carrier Requirements, » 9 février 1950, 1. Annexe A du compte rendu du personnel de la marine, 7 mars 1950. DHP, 81/520/1000-100/3.
24. « Plan for Naval Aviation and Acquisition of a Second Carrier for the RCN, » 25 février 1950. Annexe B du compte rendu du personnel de la marine, 7 mars 1950.
25. « Naval Development Carrier Requirements, » p. 1.
26. Compte rendu du personnel de la marine, DHP, 81/520 1000-100/3, 7 mars 1950.
27. *Ibid.*
28. Friedman, *British Carrier Aviation*, p. 235.
29. Les détails concernant les négociations associées à l'acquisition du *Bonaventure* sont consignés dans les archives navales, Amiralauté 1/26684 aux points 1 et 2, et les exigences du personnel relativement à l'équipement du navire sont dans les archives de la DHP, 79/246 dossier 38. Pour connaître l'histoire du *Bonaventure*, voir J. Allan Snowie, *The Bonnie: HMCS Bonaventure*, Erin, ON., Boston Mills Press, 1987.

30. Comme il n'y avait pas d'officiers supérieurs canadiens qui avaient de l'expérience dans l'aviation, ce sont des officiers de la MR prêtés au Canada qui ont occupé le poste de chef adjoint de l'état-major (air) au Quartier général du service naval de 1945 à 1957.

31. Procès-verbal du Conseil naval, DHP, 81/520/1000-100/2, 24 juin 1952.

32. Bien que la production ait été arrêtée, la MRC avait encore quelque 25 Sea Fury en service en novembre 1956. « Report of Ad Hoc Committee on Naval Aviation, » 20 novembre 1956, 1. DHP, 81/520/1700-913.

33. *Ibid.*

34. En ce qui a trait à l'histoire et au développement de la classe Essex, voir Norman Polmar, *Aircraft Carriers: A History of Carrier Aviation and Its Influence on World Events, 1946–2006*, Dulles, Vermont, Potomac Books, 2008, p. 470–7; Norman Friedman, *US Aircraft Carriers: An Illustrated Design History*, Annapolis, Naval Institute Press, 1983, chapitres 7 et 16; et Reynolds, *The Fast Carriers*.

35. Pour l'élaboration du concept de porte-avions dans le cadre de la lutte anti-sous-marins, voir le document du USN Office of Naval Research (ONR), « Sea-Based Anti-Submarine Warfare, 1940–77 », volume I 1940–60, p. 117–8 et p. 143–83. L'auteur remercie le professeur Sean Maloney, Ph. D., de lui avoir procuré cette source importante.

36. Annotation marginale basée sur un renseignement provenant du Représentant de la marine canadienne à l'état-major conjoint (Washington) datée du 10 septembre 1952, consignée sous DHP, 79/246 dossier 59.

37. Procès-verbaux, VF-870, DHP, 81/520 Procès-verbaux de l'escadron VF-870. En ce qui a trait au service des Banshee, voir Carl Mills, *Banshees in the Royal Canadian Navy*, Toronto, Banshee Publication, 1991.

38. Comité des chefs d'état-major, « Minutes of a Special Meeting, » 26 octobre 1955, 6. DHP, 73/1223 boîte 63.

39. Procès-verbal du Conseil naval, DHP, 81/520/1000-100/2, 7 septembre 1955.

40. Procès-verbal du Conseil naval, DHP, 81/520/1000-100/2, 14 décembre 1955.

41. Fait intéressant, si le ministre Campney avait eu gain de cause, le *Magnificent* n'aurait pas été disponible pour transporter le contingent canadien de la Force d'urgence des Nations Unies à Suez.

42. Pour une excellente étude de l'évolution de l'hélicoptère comme arme dans la lutte anti-sous-marins, voir Shawn Cafferky, *Uncharted Waters: A History of the Canadian Helicopter Carrying Destroyer*, Halifax, Centre for Foreign Studies, 2005.

43. Voir Isabel Campbell, « A Transformation in Thinking: The RCN's Naval Warfare Study Group of 1956, » *People, Policy and Programmes: Proceedings of the 7th Maritime Command Historical Conference*, Richard H. Gimblett et Richard O. Mayne, éd., Winnipeg, Naval Heritage Press, 2008, p. 165–182. Accessible en direct à l'adresse http://www.navy.gc.ca/project_pride/documents/documents_f.asp?section=2&category=3&title=7 (consulté le 17 juin 2009). Cette équipe a aussi envisagé brièvement de conserver le *Magnificent* comme plateforme pour les appareils de lutte anti-sous-marins Grumman Avenger dotés de l'équipement nécessaire pour faire de la localisation d'échos par charge explosive (EER), qui porte aujourd'hui le nom de code JULIE.

44. Pour la biographie de H. G. DeWolf et d'autres amiraux, voir Michael Whitby, Richard H. Gimblett et Peter Haydon, éd., *The Admirals: Canada's Senior Naval Leadership in the 20th Century*, Hamilton, Dundurn Press, 2006.

45. Procès-verbal du Conseil naval, DHP, 81/520/1000-100/2, 23 mai 1956, DHP.

46. Le premier chef d'état-major de la MR au chef d'état-major de la marine canadienne, 25 septembre . Archives navales, Amiraute 205/110.

47. Le chef d'état-major de la marine canadienne au premier chef d'état-major de la MR, 26 octobre 1956. Archives navales, Amiraute 205/110.