

à la Marine royale ouvrit la porte à la coopération dans ce domaine. L'expérience de la Première Guerre mondiale avait amplement démontré la nécessité d'escorter les cargos pour les protéger contre le nouvel engin de guerre qu'était alors le sous-marin. Les opérations d'escorte débutèrent avec le déclenchement de la guerre. Halifax fut le port de rassemblement pour les convois à destination de l'Europe; le premier de ces convois quitta ce port au cours de la première semaine qui suivit la déclaration de guerre du Canada, sous la protection de deux croiseurs de la MR et deux contre-torpilleurs de la MRC. Ces derniers toutefois rebroussèrent chemin dès qu'ils eurent quitté les eaux canadiennes et les croiseurs continuèrent jusqu'à ce que les navires fussent dans le périmètre de protection des bases britanniques.<sup>38</sup>

Au cours des huit premiers mois, il n'y eut à peu près pas de sous-marins dans l'Atlantique Ouest car Hitler craignait que leur intervention ne provoque une déclaration de guerre de la part des États-Unis. Les opérations des sous-marins étaient donc limitées aux approches des ports britanniques. Après la capitulation de la France, les sous-marins allemands eurent directement accès à l'Atlantique à partir des ports du littoral français. Entre temps, les Allemands agrandissaient leur flotte de sous-marins et commençaient à s'aventurer en plein Atlantique, surtout le long des routes principales des convois. Rapidement la bataille commença à s'étendre au milieu et à la partie occidentale de l'Atlantique.

Les convois à destination ou en provenance de l'Amérique du Nord étaient protégés aux deux extrémités du trajet, mais—sauf dans le cas de convois de troupes qui demandaient une protection importante tout le long de la traversée—il y avait une longue distance à parcourir entre le départ d'une escorte et l'arrivée de l'autre. D'importantes pertes commencèrent à se produire dans cette zone non protégée.

Les navires d'escorte étaient excessivement rares. On avait besoin d'un grand nombre de navires rapides et très maniables que l'on pourrait fabriquer au Canada et en Grande-Bretagne rapidement et à peu de frais. Juste avant la guerre, la Grande-Bretagne expérimentait un nouveau genre de petit navire, destiné à la défense locale, la corvette. Le nouveau navire de guerre n'avait pas belle apparence; il ne se prêtait pas très bien aux opérations en haute mer à cause de son court rayon d'action et des inconvénients qu'il comportait pour l'équipage; son armement principal était la grenade sous-marine et non le canon. Il n'avait jamais été utilisé en combat, mais c'était le seul navire disponible.<sup>39</sup>

Au début de 1940, des contrats furent passés avec presque tous les chantiers de construction navale au Canada, y compris ceux des Grands Lacs; et au moment où la menace sous-marine commençait à s'aggraver, les premières corvettes étaient lancées en Grande-Bretagne. Il est incontestable

<sup>38</sup> Tucker, G. N. T. *op. cit.* p. 12 et Schull, Joseph. *Lointains navires (Compte rendu officiel des opérations de la marine canadienne au cours de la Seconde Guerre)*. Ottawa, Imprimeur de la Reine, 1953. p. 20.

<sup>39</sup> Tucker, G. N. T. *op. cit.* p. 31-33 and 37-42.