

évidence financer la construction d'une base. Le Royaume-Uni était en mesure de le faire, mais n'avait pas assez de dollars. Le Canada le pouvait, mais, compte tenu des contribuables, le gouvernement croyait qu'il devrait avoir des titres de propriété ou au moins un bail emphytéotique s'il défrayait le coût de la base.

Finalement on en arriva à une entente: le Canada construirait la base pour l'Amirauté qui finirait par payer les frais d'immobilisation et qui en serait propriétaire. Puisqu'elle servirait surtout aux navires d'escorte, le Canada serait responsable des frais de fonctionnement. La question de l'utilisation de la base après la guerre restait à déterminer mais le Canada obtint d'être consulté si à un moment ou l'autre on se proposait d'en céder les titres ou la direction des installations portuaires.

A Bay Bulls, à environ vingt milles au sud de St. John's, le Canada construisit aussi une base auxiliaire qui servit énormément à faire les «réparations courantes»⁴¹ nécessaires aux navires d'escorte et parfois aux navires marchands.

Le Gouvernement de Terre-Neuve contribua largement à la construction de cette base et accorda au Canada un bail de 99 ans. À la fin des hostilités cependant le Canada révoqua son bail à cause du surplus d'installations de réparation navale;⁴² De plus, à ce moment-là Terre-Neuve ne voulut pas que la base fasse concurrence aux chantiers maritimes privés.

Lorsque le nouveau plan pour la protection des convois fut en vigueur, le Royaume-Uni assurait environ cinquante pour cent de la protection des convois transatlantiques, le Canada quarante-huit pour cent, et les États-Unis deux pour cent. Après qu'ils eurent déclaré la guerre, les États-Unis se chargèrent des convois rapides de marchandises et de troupes, mais en peu de temps ils furent tellement pris dans le Pacifique et le long de la côte de l'Atlantique qu'ils retirèrent presque tous leurs contre-torpilleurs du service d'escorte transatlantique.

La Marine royale du Canada participa aussi à la protection des convois dans la Méditerranée, la mer des Antilles et le long de la côte américaine de l'Atlantique. Des navires canadiens sous le commandement de la MR prirent part aux débarquements en Afrique du Nord, en Sicile, en Italie et finalement en France. Mais la protection des convois dans l'Atlantique Nord demeura la principale tâche de la MRC. En effet, au cours des trois dernières années de la guerre, les navires canadiens furent principalement chargés de la protection des convois de marchandises de l'Amérique du Nord jusqu'en Grande-Bretagne. Ce fait souligne l'importance de St. John's et de Halifax dans la poursuite de la Bataille de l'Atlantique.

*Le commandement naval*⁴³

Le premier schéma des relations navales (entre la Grande-Bretagne et les États-Unis dans l'Atlantique) avait en majeure partie été établi par l'accord conclu à Argentia en 1941 entre Roosevelt et Churchill. Cet

⁴¹ Tucker, G. N. T. *op. cit.* p. 198-199 et le chapitre I, partie 4, section b.

⁴² Voir le chapitre I, partie 4, section b.

⁴³ Stacey, C. P. *op. cit.* p. 347-353 et Dziuban, Stanley W. *op. cit.* p. 175.