

que la corvette sauva la situation. Elle allait être perfectionnée pendant la guerre et fut remplacée en partie par des navires d'escorte plus grands et plus perfectionnés telle la frégate. À ce moment-là les sous-marins allemands battaient la retraite devant la corvette qui était devenue un navire de combat redoutable, facile à manœuvrer, d'une grande résistance mécanique mais qu'on devait ravitailler en carburant en haute mer.

La base navale de St. John's

Le besoin d'une base avancée sur le littoral de l'Atlantique où les petits navires pouvaient faire le plein et où les équipages pouvaient se reposer entre les convois, et à partir de laquelle les navires d'escorte pouvaient bien défendre les convois le long de la zone protégée se faisait sentir. St. John's était le seul port disponible. Ce port n'avait pas joué un grand rôle dans l'effort de guerre car il ne se prêtait pas au mouillage des gros navires de la marine. De plus c'était loin d'être un port idéal; il était trop petit et déjà congestionné; il donnait directement sur une partie de l'Atlantique reconnue pour son brouillard et ses tempêtes; il ne possédait pas de secteur industriel assez important pour permettre l'existence d'un chantier de réparation navale et les matériaux de construction et d'entretien devaient être transportés du continent ou de la Grande-Bretagne. Enfin St. John's n'avait pas assez de main-d'œuvre spécialisée et souffrait d'une pénurie de logements et de locaux de travail pour les militaires. Cependant, St. John's possédait l'immense avantage d'être située le long de la route du grand cercle à peu près à un tiers du chemin entre New York et la Grande-Bretagne, et d'être près, ou le long, des principales routes maritimes ce qui permettait aux convois d'être protégés par une couverture aérienne loin dans l'Atlantique.

Le plan de l'Amirauté prévoyait en bref que la route des convois fût, pour fins d'escorte, divisée en trois zones; la région ouest où les convois à destination de l'Europe seraient sous la protection d'une escorte locale—Halifax pour les convois rapides et Sydney pour les convois plus lents; une deuxième région commençant à un point au sud de Terre-Neuve où une autre escorte stationnée à St. John's prendrait la relève jusqu'à un lieu de rendez-vous au milieu de l'Océan à l'est, et une troisième au sud de l'Islande d'où les convois seraient escortés jusqu'aux ports de Grande-Bretagne par des navires venant de l'Islande ou de la Grande-Bretagne sous protection aérienne. Les navires d'escorte pourraient faire le plein pour le voyage de retour à Londonderry, en Islande, à St. John's ou à Halifax, suivant le cas.

La Marine royale du Canada offrit immédiatement de se charger de l'escorte de la zone centrale si les navires affectés à ce moment-là à la MR lui étaient remis, et elle accepta d'ajouter des corvettes à sa flotte dès qu'elles furent disponibles. L'Amirauté accepta immédiatement cette offre et la MRC commença à remplir sa nouvelle tâche.⁴⁰

Le projet d'une base à St. John's souleva des questions d'ordre politique et financier ainsi que stratégique. Terre-Neuve ne pouvait pas de toute

⁴⁰ Stacey, C. P. *op. cit.* p. 343-348 et le chapitre I, partie 4, section b.