



Naval Museum of Alberta

Cette photo montre le kiosque du *Rubis*. L'intérieur du *La Perle* devait être semblable.

« COULEZ-MOI CE SALAUD! » TIRS AMIS LORS DE LA BATAILLE DE L'ATLANTIQUE¹

par W.A.B. Douglas, Ph.D.

Tard dans le bel avant-midi du 8 juillet 1944, à environ 800 km au sud-est du Groenland, le mitrailleur d'un avion Swordfish d'un navire marchand transformé en porte-avion (NMTPA ou MAC en anglais), l'*Empire MacCallum*, en patrouille de routine en avant du convoi ONM-243 (des 94 navires que ce convoi devait originellement compter, quatre n'avaient pu prendre la mer et trois autres avaient quitté le convoi, deux pour réparations et un pour vitesse insuffisante²) qui faisait route vers l'ouest, repéra le sous-marin français *La Perle*³. Le pilote, le lieutenant François Otterveanger de la marine royale néerlandaise, présuma que ce sous-marin, qui naviguait en surface vers le nord-est, était un U-Boot, comme le fit d'ailleurs l'officier supérieur du groupe d'escorte canadien C5 sur le NCSM *Dunver*. On dit que cet officier supérieur d'escorte, le capitaine de frégate par intérim George Stephen, qui était haut en couleur et très respecté, se serait exclamé « Coulez-moi ce salaud! » en ordonnant aux deux NMTPA de l'escorte de faire décoller tous les avions disponibles.

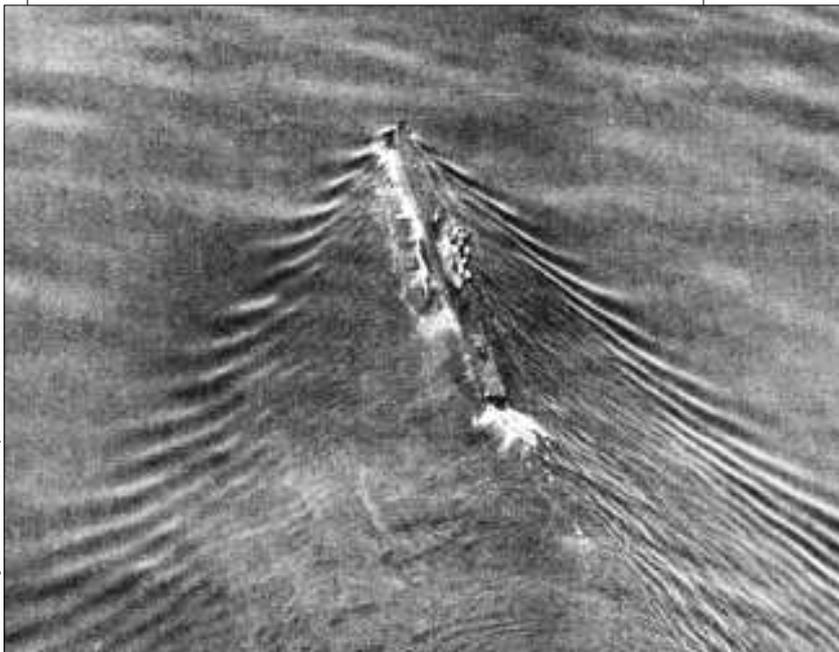
Comme le Swordfish un vieux biplan poussif, qu'on surnommait « stringbag », devait se tenir à bonne distance des canons antiaériens de l'U-Boot, le lieutenant Otterveanger plaça son avion contre le vent entre le soleil et la cible, attendit que les autres avions du *Empire MacCallum* et du *Empire MacColl* le rejoignent, garda sa position pendant dix minutes, le temps que les six Swordfish (quatre du *Empire MacCallum*

et deux du *Empire Mac Coll*) se mettent en formation pour survoler le sous-marin dans le sens des aiguilles d'une montre et lancer une série d'attaques en piqué. Ce n'est qu'alors, à 1358Z, 65 minutes après réception du rapport de repérage à 1253Z, que le capitaine de frégate Stephen lança subitement aux NMTPA le message vocal suivant : « Les avions savent-ils que le sous-marin *La perle* navigue peut-être dans les parages ». Décontenancé, l'officier de l'aéronautique en poste sur le *Empire MacCallum* n'était au courant de rien au sujet du *La Perle* et ne savait pas exactement quoi faire du message, mais tenta de prévenir les avions en leur envoyant une mise en garde un peu tardive : « Portez attention aux signes de reconnaissance au cas où il s'agirait d'un sous-marin allié. Sinon, attaquez. » Un seul avion l'entendit à travers tout le flot des communications sur les ondes du radiotéléphone et lui demanda en vain de répéter son message au moment même où le lieutenant Otterveanger lançait ses attaques entre 1404 et 1408Z, soit environ une heure et quart après le premier repérage. Comme il n'avait pas entendu l'avertissement de dernière minute, lorsque Otterveanger vit une série de « L » apparaître sur le kiosque du *La Perle*, ce qui était l'identification correcte pour cette journée, il conclut simplement à une ruse de guerre et tira quatre paires de roquettes sur la cible. Tous les autres avions firent de même et,

Alec Douglas, Ph.D., a été directeur général-Histoire pour les Forces canadiennes.

comme les mitrailleuses du sous-marin leur faisaient subir un léger tir de défense antiaérienne, le lieutenant Ottovænger, «qui avait conduit l'opération de la façon la plus adéquate dès le départ », leur ordonna finalement de larguer contre le sous-marin deux charges de fond. L'opération fut tellement efficace

distingué (DSC). Plus tard la même année, il reçut une citation à l'ordre du jour pour avoir fait preuve d'une « remarquable adresse en arrimant un des navires de Sa Majesté dans des circonstances particulièrement périlleuses et en le remorquant sain et sauf à bon port ». En mars 1943, comme commandant du vieux destroyer à quatre cheminées *Columbia*, il vint à la rescousse du *Matthew Luckenbach*, un navire marchand de 6000 tonnes, qui avait été abandonné deux fois, et il le ramena à bon port, sauvant ainsi sa précieuse cargaison. Ceci lui valut de devenir Officier de l'Ordre de l'Empire britannique. Enfin, en mars 1944, l'équipage du destroyer *St Laurent* qu'il commandait éteignit un gros incendie à bord du *SS San Francisco* pour ensuite aider le *NSM Forrester* à couler le U-845; Stephen ajouta ainsi une barrette à sa DSC. Avec un tel bilan à son actif, il était logique, sinon inévitable, que Stephen soit choisi pour succéder, en avril 1944, au capitaine de frégate Hugh Pullen à la tête du Groupe d'escorte C5. Ses actions du 8 juillet 1944 laissent malheureusement une tache sur une carrière par ailleurs vraiment remarquable⁷.



John Burgess Memorial Library, Naval Museum of Alberta

Le sous-marin français *Rubis*, navire jumeau du *La Perle*.

que l'officier d'aéronautique à bord du *Empire MacCallum* ne put s'empêcher de la commenter en des termes dont le ton triomphal en dépasse sans doute l'intention : « L'attaque a été extrêmement bien coordonnée et n'a pris qu'une minute. Au moins huit projectiles ont frappé le sous-marin qui a coulé dans les quatre minutes suivant l'attaque⁴ ». Lorsque l'escorte du convoi ONM-243 arriva sur les lieux de l'attaque, des survivants de l'équipage de soixante membres, seul un machiniste, qui était premier maître, restait encore en vie⁵.

Les erreurs terribles de ce genre font partie des coûts de la guerre, mais elles continuent à hanter les consciences longtemps après qu'elles se sont produites. Compte tenu des tensions qui existaient entre De Gaulle et les alliés ainsi que des suspicions d'influence de Vichy sur la Marine française, y a-t-il eu là un coup prémédité⁶? Pourquoi l'officier supérieur de l'escorte mit-il aussi longtemps à lancer son avertissement et pourquoi le formula-t-il en des termes aussi ambivalents?

George Stephen, un maître navigateur depuis près de 20 ans avant la guerre (c'était un de ces rares routiers de l'Arctique qui avait servi depuis 1934 comme commandant en chef (C en C) de navires marchands de l'Arctique oriental avant de revêtir l'uniforme de la Marine en 1939), avait escorté presque continuellement des convois depuis l'hiver 1941; il avait la réputation d'être un meneur d'hommes de premier rang, et c'était un navigateur capable et courageux. En mars 1942, alors qu'il commandait la corvette *Mayflower*, il réussit à sauver le pétrolier de 16 000 tonnes *Imperial Transport* que son équipage avait abandonné et le remorqua jusqu'à Terre-Neuve. Cet exploit et son « grand dévouement envers ses obligations et [...] sa contribution inestimable à l'escorte des navires durant les mois d'hiver exceptionnellement rudes » lui valurent la Croix du service

occidentale d'approche à Liverpool, de l'Amirauté et du commandant en chef pour l'Atlantique de la US Navy signalèrent son départ de Saint-John's à Terre-Neuve, les divers points de son itinéraire et les restrictions draconiennes de bombardement imposées sur un axe de 50 milles en avant et en arrière et de 20 milles à tribord et bâbord du sous-marin⁸. Des rapports quotidiens informaient tous les navires de la position, de la direction et de la vitesse du sous-marin, et il ne fait aucun doute que le *Dunver* reçut un nombre suffisant de ces messages pour que l'officier supérieur d'escorte soit constamment au courant de la position du *La Perle* même si Stephen a affirmé, devant la Commission d'enquête, n'avoir pas vu le message annonçant le départ du sous-marin de St. John's et n'avoir été mis au courant des restrictions des bombardements qu'après l'attaques⁹. Qu'il ait été informé ou non de ces restrictions, il reconnut que le plus récent signal en provenance de la Zone occidentale d'approche plaçait le *La Perle* dans les environs du sous-marin repéré par le *Swordfish*, ce qui aurait dû automatiquement rendre Stephen prudent afin d'éviter une attaque contre le submersible français. Toutefois Stephen était aussi préoccupé par la présence possible d'un U-boot que les rapports de situation de l'Amirauté avaient signalé au nord du convoi et qui se déplaçait vers le sud-ouest depuis trois jours.

Cette dernière allégation avait, comme les constatations de la Commission d'enquête semblent le laisser entendre, l'allure d'un plaidoyer pro domo. Il est vrai que le rapport de situation des U-boote plaçait un submersible ennemi dans un rayon de 90 milles au nord-est du convoi en direction sud-ouest¹⁰, ce qui, jusqu'à la réception du rapport de situation du lendemain, pouvait être perçu comme une menace légitime contre ce convoi¹¹. Stephen pouvait certes utiliser un tel argument, et l'on peut concevoir que, en tant que commandant

d'escorte expérimenté, il croyait vraiment, et ce en dépit des avertissements concernant le *La Perle*, que tout sous-marin proche de son convoi était une cible légitime. La suite de son témoignage suggère néanmoins que cet argument relevait plus de ses désirs que de la réalité.

Il écrit en effet : « J'étais aussi en possession d'un message du C en C de la flotte américaine, émis à 080038Z, qui plaçait le *La Perle* beaucoup plus loin vers l'ouest. Il m'a semblé que c'était là une manœuvre de diversion évidente de la part du sous-marin pour éviter tout contact avec le convoi; mais, à défaut d'une confirmation du C en C pour l'Atlantique ouest, je restais dans le doute quant à la vraie position du *La Perle*. »

À 1327, il demanda à son avion de lui rapporter la direction et la vitesse de la cible lors du repérage initial et, « après s'être penché un peu plus sur les rapports de situation », il conclut qu'il pourrait bien s'agir après tout du sous-marin français¹². Stephen donna davantage de détails à ce propos lors de son témoignage devant la Commission d'enquête le 14 juillet :

Deux ou trois jours avant l'incident [...] les rapports du C en C pour l'Atlantique ouest au sujet des sous-marins donnèrent les renseignements météo habituels, et un sous-marin semblait se trouver au nord [...] du convoi en direction sud-ouest. Le 7 au soir, nous avons eu un rapport qui incluait entre autres la position, la direction et la vitesse du *La Perle*. Un message à son sujet fut envoyé au commodore, au vice-commodore et aux navires NMTPA [...] Nous venions tout juste d'envoyer ce message que, nous recevions une correction du C en C pour l'Atlantique ouest et nous avons transmis la position amendée au commodore, au vice-commodore et aux NMTPA [...] Tôt le lendemain matin, c.-à-d. le 8, on m'apporta un message émanant de la section météo et repérage du C en C de la flotte américaine [...] qui donnait une direction et une vitesse différente au sous-marin, mais je ne l'ai transmis à personne d'autre [...] À 1252, on disait dans un rapport avoir aperçu un U-boot [...] [un autre] message à 1255 [disait] que le sous-marin était à profondeur de périscope. À 1259, selon un autre rapport, « le U-boot s'apprêtait à se battre en surface ». Alors [...] j'ai vraiment pensé qu'il s'agissait d'un sous-marin allemand [...] [mais] lorsqu'ils m'ont indiqué [comme direction] 045 et une vitesse de 16 noeuds, j'ai pensé que ce pouvait être le *La Perle* étant donné la direction dans laquelle il allait¹³.

Comme on le verra plus loin, des preuves déposées devant la Commission d'enquête montrent que les transmissions du *Dunver* le soir du 7 juillet n'ont même pas été inscrites dans le registre à cet effet et aucun des destinataires n'en a accusé réception.

Pour autant que les preuves permettent de reconstituer les faits, les hommes du pont de la frégate accueillirent avec

un silence stupéfait l'ordre impulsif donné par Stephen. John Seale, le signaleur en chef du *Dunver*, qui avait relevé les rapports de situation quotidiens, s'exclama : « Monsieur, c'est peut-être le *La Perle* ». Stephen lui répondit, et Seale en a gardé un souvenir très net, par un grognement évasif... Selon Seale, aucun autre membre du pont ne prononça un mot. Le signaleur en chef était un témoin qui avait de la crédibilité. Il s'était enrôlé dans la Réserve navale en 1937 après avoir fait partie de la fanfare des cadets de la Marine à Winnipeg; il suivit ses premiers cours de formation de signaleur en 1939-40 sur le NCSM *Stadacona*, servit brièvement sur les corvettes *Chaleur* et *Collingwood* avant d'être muté à la capitainerie des destroyers à Halifax comme opérateur qualifié. Il était depuis octobre 1943 premier signaleur sur le *Dunver* (entré en service en septembre). À ce titre, il passait plus de temps sur le pont que la plupart des membres d'équipage du pont inférieur. Il a malheureusement souffert d'une appendicite avant la rentrée au port du *Dunver*, et son hospitalisation l'a empêché de témoigner devant la Commission d'enquête ou lors de l'enquête subséquente sur la section des communications¹⁴.

Quant à George Stephen, il avait une personnalité imposante et il intimidait beaucoup les officiers du navire.



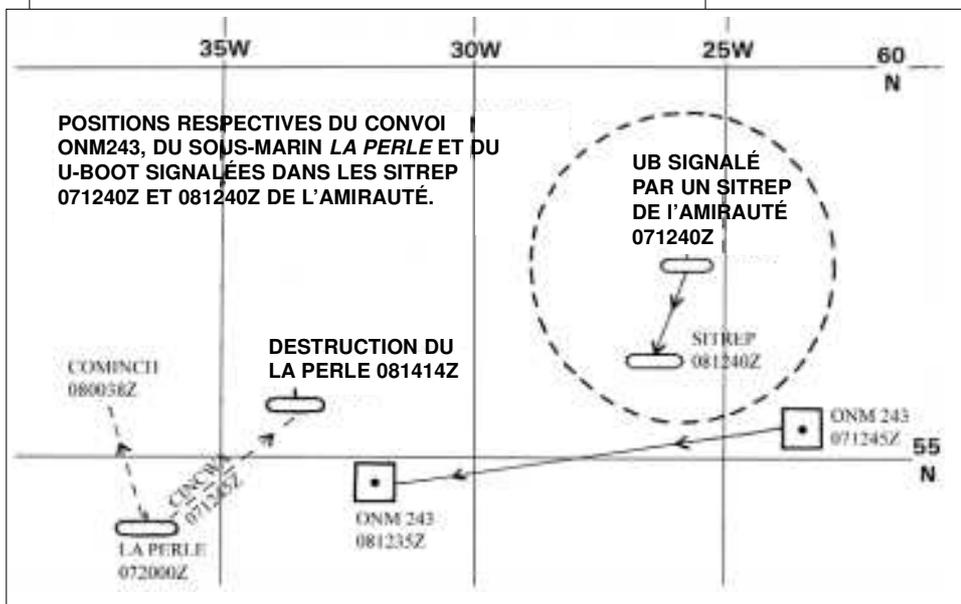
À bord du NCSM *Dunver*. Le capitaine de frégate George Stephen est à droite.

Selon les rapports de la plupart des officiers qui ont évalué Stephen, ses hommes lui étaient entièrement dévoués; pourtant, tout au long de ce voyage, il avait systématiquement refusé de reconnaître formellement l'existence des rapports que lui présentait le signaleur. En revanche, le capitaine (le lieutenant de vaisseau Wilfrid Davenport) et le premier lieutenant (le lieutenant de vaisseau W.G. Mylett) avaient contresigné ces rapports chaque fois qu'ils avaient été présentés au pont afin d'indiquer qu'ils les avaient vus. Seale se souvient que non seulement Stephen avait-il refusé de signer les rapports, mais que le manque d'intérêt qu'il affichait frisait l'impolitesse¹⁵. Selon ses propres souvenirs, Stephen se mit à son tour à avoir des doutes environ quarante minutes après le premier repérage. Peut-être le fait que le sous-marin n'ait pas entamé de manœuvre de décrochage ni ouvert le feu contre les avions le rendait-il perplexe. Quoi qu'il en soit, il perdit vingt

minutes de plus à « travailler sur la grille de navigation [...] à revoir [ses] chiffres et positions pour être absolument sûr¹⁶ » avant de demander aux NMTPA si leurs pilotes étaient au courant de la présence éventuelle du *La Perle*. Cela, bien sur, s'est avéré trop peu trop tard¹⁷.

Si le personnel de l'aéronautique à bord des NMTPA avait connu la position, la direction et la vitesse du *La Perle*, il aurait certainement eu les mêmes doutes. Si ce personnel n'en savait rien, c'est parce que le *Dunver* ne s'était pas assuré qu'il reçoive les rapports de situation. Il incombait à l'officier

Non, Monsieur. Je navigue sur l'Atlantique depuis 1939 et c'est très rare que je reçoive des « R » (avant, c'était des « Z » et maintenant ce sont des « L ») mais on ne nous les retourne qu'en de très rares occasions. Les navires qui nous escortent nous renvoient toujours des « L », mais c'est loin d'être la même chose avec les navires qui sont dans le convoi escorté. Nous demandons parfois aux navires marchands de retransmettre le message et nous essayons de nous assurer dans la mesure du possible que le message a été retransmis. La nuit, si nous en avons la chance, nous utilisons une vérification d'ensemble très directe : « avez-vous reçu tels messages », et nous sommes généralement à jour avec cela¹⁹.



Quand on demanda à l'officier responsable des transmissions pour l'ensemble du convoi d'expliquer pourquoi on ne vérifiait pas si les destinataires avaient bien reçu les messages retransmis, il répondit que c'était « parce que les NMTPA ne veulent pas utiliser la procédure de la Marine... Et personne ne peut les forcer à le faire »²⁰. Ce n'était pas la réponse à laquelle s'attendait la Commission : l'organisation des transmissions sur le *Dunver* laissait de façon évidente beaucoup à désirer. Comme le contre-amiral L.W. Murray, C en C canadien de l'Atlantique du nord-ouest le fit remarquer dans son rapport au secrétaire à la Marine : « Étant donné le laxisme évident dans le

supérieur d'escorte de retransmettre tous les messages navals pertinents aux commodore et vice-commodore du convoi et aux NMTPA puisque les navires marchands n'étaient pas équipés pour lire eux-mêmes ce type de message. Certes les NMTPA transportaient des avions et avaient le personnel nécessaire à leur utilisation, mais c'étaient quand même des navires marchands et ils n'avaient ni les spécialistes en communications ni les codes dont disposaient les navires de guerre. À l'arrivée du *Dunver* à Halifax, tant Stephen que les officiers de transmissions du navire déclarèrent devant la Commission d'enquête avoir communiqué les messages aux navires marchands, y compris les rapports de situation provenant de la Zone occidentale d'approche. Cependant, comme on l'a déjà noté, ils n'avaient reçu aucun accusé de réception et n'avaient pas consigné les transmissions au registre¹⁸. À cet égard, le témoignage du responsable de la signalisation, le maître de 2^e classe Frank Benson, mérite attention. Quand on lui a demandé si les instructions au sujet des routes de navigation avaient été retransmises « selon les normes du service », il répondit :

Non, Monsieur, c'est impossible parce que différentes procédures sont en usage, et on enseigne à la plupart des convois de nouvelles procédures; je dois tenir compte de toutes sortes de procédures, et il devient alors pratiquement impossible de retransmettre les instructions selon les règlements.

Lorsqu'on lui a demandé s'il avait, selon la procédure normale, reçu une lettre pour indiquer que le commodore avait retransmis le signal aux NMTPA, il répondit :

traitement des communications à bord du NCSM *Dunver*, on peut raisonnablement croire que les erreurs et les omissions qui se sont produites ont eu lieu sur ce navire²¹ ».

Le contre-amiral Murray, qui pourtant aimait bien Stephen et était toujours prêt à défendre jusqu'au bout les commandants d'escorte sous ses ordres, poussa à fond et sans tarder l'examen de cette tragédie. Murray était bien vu des Français libres pour avoir offert l'hospitalité au vice-amiral Muselier en 1941 avant que celui-ci ne capture St-Pierre-et-Miquelon, et c'était dans sa nature de se montrer spécialement courtois envers les représentants des marines alliées²². Un officier supérieur de la Marine française, le capitaine de vaisseau R.E. Blanchard, s'envola de Washington pour se joindre au capitaine de frégate R.M. Aubrey de la Royal Navy, qui était responsable de l'entraînement à Halifax, et au capitaine de frégate L.D. Goldsmith de la Réserve des volontaires de la Royal Navy, qui était de l'aéronavale britannique²³, pour être membres de la commission d'enquête présidée par le capitaine David K. Laidlaw qui a gardé un souvenir très net des événements :

Comme chef de l'état-major de l'amiral Murray, je présidais l'enquête, et il me dit qu'il voulait que, à partir des faits que l'enquête révélerait, on devait proposer de nouvelles procédures à mettre en vigueur pour le traitement des sous-marins alliés qui croisaient en solitaire de manière à éviter la répétition d'événements de cette nature. Il ajouta qu'il voulait avoir ces recommandations au plus tard à minuit le jour même où l'enquête aurait lieu.

L'arrivée tardive de l'avion de l'amiral (sic) français retarda le début de l'enquête qui se prolongea jusqu'en soirée. Il était 1 h 30 du matin quand, après avoir rédigé une ébauche de recommandation de nouvelles procédures à envoyer à l'Amirauté, à l'officier général des sous-marins et aux autres autorités intéressées, les membres de la commission se présentèrent finalement au bureau de l'amiral Murray. L'amiral m'attendait, il approuva les propositions qui furent communiquées aux intéressés et approuvées par l'Amirauté le jour même²⁴.

Il arrive parfois aux historiens de devoir jouer aux médecins pathologistes; il leur faut fouiller sous la peau pour dépister ce qui se cache sous les apparences, essayer d'éviter les présuppositions et tirer leurs conclusions avec objectivité. La Commission d'enquête sur le *La Perle*, l'enquête subséquente sur la section des transmissions du *Dunver* et tout ce qui est résulté de la tragédie du *La Perle* donnent l'occasion de s'engager dans un tel processus. Ces éléments mettent non seulement en lumière les raisons possibles des actions du capitaine de frégate George Stephen, mais ils permettent aussi de voir en partie l'anatomie d'une marine jeune et en plein essor à ses plus beaux jours.

En juillet 1944, la Marine royale canadienne (MRC) avait atteint un effectif de 97 500 hommes et femmes et jouait dans la guerre navale un rôle bien plus grand qu'on aurait pu l'imaginer au moment où son expansion commença en 1940. À l'appui du débarquement du jour J et des opérations « Overlord » subséquentes, elle engagea 14 destroyers, 11 frégates, 20 corvettes, 16 dragueurs de mines, 2 navires (moyens) de débarquement d'infanterie et 44 péniches de débarquement. 9 780 membres parmi les quelque 30 000 que comptait le personnel naviguant de la MRC participèrent à ces opérations; sa contribution surpassa celle de la force combinée, soit 25 navires comparables, de l'ensemble des autres marines alliées de petite dimension²⁵. Quant aux deux autres tiers de son personnel naviguant, la plupart firent partie des groupes d'escorte de la Force d'escorte occidentale (24 corvettes et 5 dragueurs de mines de type

Algerine) et de la Force d'escorte centre atlantique (5 groupes « C » avec 8 frégates et 26 corvettes) qui devinrent alors à prédominance canadienne. Pour ses opérations en eaux locales, le C en C canadien de l'Atlantique du nord-ouest disposait de 3 corvettes, 21 dragueurs de mines, 6 petits vaisseaux variés et 4 flottilles Fairmile avec un navire de support²⁶.

Depuis mai 1943, le contre-amiral L.W. Murray, commandant en chef canadien de l'Atlantique du nord-ouest dont la base se trouvait à Halifax, était un des trois commandants des théâtres d'opérations dans la région de l'Atlantique avec le commandant en chef de la Zone occidentale d'approche et le commandant en chef de la 10^e Flotte américaine. À St. John's, l'officier général pour Terre-Neuve, le commodore Cuthbert Taylor, qui était sous les

ordres de Murray, disposait de son propre personnel complet d'opérations. Après beaucoup de discussions, on avait établi, selon le modèle de l'organisation britannique à Liverpool, des quartiers-généraux combinés de région à Halifax et à St. John's, et ils avaient tous deux atteint un niveau de performance satisfaisant²⁷. Dans ces deux bases, des officiers expérimentés, aussi bien des Canadiens que des Britanniques, formaient le personnel de commandement opérationnel. En effet, tout au long de la guerre, la Royal Navy a prêté quelques-uns de ses officiers les plus expérimentés pour commander des groupes d'escorte canadiens en mer et pour remplir des postes clefs à terre jusqu'à ce que la MRC ait formé suffisamment de ses propres officiers. Leurs commentaires sur les Rapports d'activités et, dans ce cas-ci, sur les divers rapports au sujet de la destruction du *La Perle* reflètent la sagesse, et peut-être aussi les préjugés, qu'avaient acquis des hommes qui avaient eux aussi connu les exigences de l'exercice du commandement en mer.

Les constatations immédiates de la Commission d'enquête²⁸, dont des copies furent envoyées au secrétariat de l'Amirauté et à la mission navale française à Washington, pointent du doigt la section des transmissions du *Dunver* qui « paraît fonctionner d'une façon tout à fait irrégulière », et accordent le bénéfice du doute au commandant Stephen, bien que d'une manière moins que convaincante : « Le fait que le dernier rapport de l'Amirauté sur la situation des U-boote ait indiqué la présence possible d'un U-boot dans le voisinage du



Le NCSM *Dunver*.

convoi, y lit-on, explique peut-être que l'officier supérieur de l'escorte ait échoué dans son appréciation de la situation réelle. » La Commission rend aussi en partie responsable le C en C de la Zone occidentale d'approche :

Les routes originales combinées aux temps de navigation du *La Perle* et du convoi ONM 243 indiquaient qu'une diversion pouvait être nécessaire. La diversion du *La Perle*, une fois faite, n'était pas assez draconienne pour accroître suffisamment son éloignement du convoi²⁹.

Pour les autorités responsables des itinéraires, les choses n'avaient pas été aussi simples. La présence des U-boote, localisés la plupart grâce au système de renseignement

ULTRA, rendait nécessaire le maintien de l'itinéraire du *La Perle* dans un couloir assez étroit. De même, il était clair qu'aucun des témoins appelés devant la Commission ne savait grand chose, voire rien, de la façon de s'y prendre avec des sous-marins alliés non escortés en plein océan. Ils s'attendaient normalement à les trouver dans les eaux côtières, confessaient leur ignorance des procédures d'identification et ne prévoyaient pas qu'un sous-marin allié sans escorte pourrait être repéré à proximité d'un convoi. Les membres de la Commission exonérèrent complètement le lieutenant Otterveanger. « Pour excuser la décision de ce pilote, rappelait le capitaine Laidlaw, on signala que sa famille avait été tuée et

NCSM *Matane* au moment de rejoindre le groupe d'appui EG9 en février 1944, « dans le carré des officiers, notre affectation à un tel groupe suscita peut-être moins d'intérêt que la nouvelle selon laquelle l'officier supérieur allait résider à bord du navire. »

Ce que j'avais précisément souhaité, c'est-à-dire que l'officier supérieur n'ait pas le commandement direct du navire à bord duquel il résidait, était enfin devenu une réalité. Mais c'était maintenant à moi de vivre avec ce que cela voulait dire. Cela signifiait qu'il serait parfois difficile de faire la part des responsabilités et

Naval Museum of Alberta



Dessin d'un sous-marin de la classe *Rubis*. Le *La Perle* était identique au *Rubis*.

sa maison détruite par un bombardier allemand. Je pense que, pour lui, tout sous-marin qu'il repérait ne pouvait être qu'un U-boot³⁰ ». L'amiral Murray partagea cette vision des choses dans sa lettre de couverture au Conseil de la marine dans laquelle il mentionna que ce pilote n'ait pas eu de couleurs en usage ce jour-là pour identifier les sous-marins alliés. « Que cette affirmation soit absolument vraie ou qu'elle traduise l'attitude d'un officier d'un pays occupé qui, ayant beaucoup de comptes à régler, ne pouvait pas croire apercevoir un sous-marin autre qu'ennemi reste matière à considération³¹. » Il n'y eut aucun commentaire sur le fait que, malgré l'apparition d'un, puis de quatre et finalement de six avions tournoyant autour du *La Perle*, ce sous-marin ne semble avoir lancé les signaux de reconnaissance adéquats qu'au moment où ils commencèrent leur attaque.

Dès le dépôt des conclusions de la Commission, Murray ordonna une enquête sur la section des transmissions du *Dunver*. Dirigée par le capitaine de corvette (futur contre-amiral) M.G. Stirling et par deux spécialistes de la signalisation appartenant à la Réserve des volontaires de la MRC, cette enquête révéla des problèmes d'organisation apparemment dus à la répartition des obligations d'une part au navire et d'autre part au convoi ainsi qu'à l'incertitude des membres du personnel quant à leurs mandats. Le risque d'avoir ce genre de problèmes était inhérent à un système qui plaçait un officier aux commandes d'un groupe d'escorte ou d'appui plutôt qu'à celles d'un navire. Comme l'observait le capitaine de corvette Alan Easton, commandant la frégate

pourrait conduire sur le pont à une confusion et à une possibilité de contradiction dans les ordres, voire peut-être dans certains cas à des immixtions, ce qui pourrait créer des tensions dans nos relations. C'était comme d'avoir en permanence à la maison un parent âgé et plein d'autorité. Je prévoyais que cela entraînerait de la confusion dans l'équipage³².

Easton avait déjà proposé cette idée lors d'une conférence d'après convoi en Islande, et « les Britanniques semblaient alors avoir pensé qu'[il] était intervenu mal à propos »; il avait aussi découvert que, même si c'était là une pratique courante dans la marine des États-Unis, les officiers américains n'aimaient pas avoir l'officier supérieur à bord. Easton avait comme officier supérieur le capitaine de frégate A.F.C. Layard de la Royal Navy. Easton « respectait les capacités et admirait les connaissances de Layard, mais [...] appréciait encore plus sa réticence à en faire étalage. Layard était un homme d'une grande sincérité et avait un bon sens des convenances³³. » Layard, âgé de 44 ans lors de son affectation au NCSM *Matane*, était aussi un officier de grande expérience qui avait déjà eu d'excellents états de service au cours de la guerre (il avait commandé le destroyer NSM *Broke* et s'était mérité l'Ordre du service distingué durant l'Opération *Torch*). Il n'avait pas au départ une haute opinion des navires canadiens sous son commandement (« on ne peut jamais se fier à un navire canadien pour faire quelque chose sans qu'on ne le lui ait répété trois fois... »); toutefois, lorsqu'il dut quitter le *Matane* pour le *Swansea*, il nota dans son journal « combien il

était bouleversé de constater à quel point les officiers et l'équipage semblaient l'avoir aimé sur ce navire...³⁴ »

La situation avec George Stephen, en dépit de son remarquable dossier de guerre, était une toute autre paire de manches. Il finit par insuffler un excellent esprit d'équipe dans le C5 (au départ d'un port, on hissait son fanion personnel, le « Follow George » plutôt que la flamme à numéro de navire de commandement, et cela devint sa marque de commerce³⁵), mais il n'employait pas à l'évidence les pratiques de Layard. Le capitaine du *Dunver*, Wilfred Davenport, était un jeune commandant plutôt bas placé dans l'ordre hiérarchique; lui et Stephen, peut-être à cause de leur passé dans la marine marchande, semblent avoir laissé l'organisation du navire entièrement aux mains du premier lieutenant de vaisseau. Il s'ensuivit, comme Allan Easton avait craint que cela ne se produise sur le *Matane*, une confusion parmi l'équipage. Un officier responsable des transmissions de groupe, qui avait achevé un cours spécialisé de cinq mois à l'école de signalisation, fut nommé officier du navire, mais ses responsabilités envers le groupe entraînent tellement en conflit avec ses fonctions sur le navire qu'un maître d'équipage signaleur monta à bord pour l'assister. Personne dans la section des transmissions ne semblait connaître exactement le mandat respectif de ces deux officiers : l'officier responsable de la section considérait le maître d'équipage comme un officier de transmissions, alors que ce dernier ne se sentait responsable que de la signalisation visuelle et que, pour le premier lieutenant, il n'était à bord que pour des raisons d'entraînement. Lorsque le *Dunver* transmit les messages au sujet du *La Perle* le soir du 7 juillet, ni l'officier responsable des transmissions de groupe ni le maître signaleur ne se préoccupèrent de vérifier si ces messages avaient été retransmis aux NMTPA, et ils ne disposaient d'aucune procédure régulière sur laquelle s'appuyer pour s'assurer que la chose avait été faite. Les officiers de la Commission d'enquête conclurent que « aucun blâme ne pouvait être adressé au personnel des transmissions [...] vu que leur supervision avait été inadéquate et insatisfaisante »³⁶.

Il faut créditer Murray et son équipe d'avoir identifié clairement ces problèmes et fait immédiatement des recommandations pour les résoudre. Il est quasi certain que l'implication des Français libres les a fait réagir avec une vigueur particulière et a également poussé le Conseil de la marine à répondre sans délai. Le 15 août, le secrétaire à la marine à Ottawa informait le commandant en chef canadien pour l'Atlantique du nord-ouest que le capitaine du *Dunver* et l'officier responsable des transmissions de groupe s'étaient vu « notifier le vif mécontentement du ministère pour n'avoir pas exercé une supervision plus étroite des transmissions du groupe ». Une semaine plus tard, Murray transmettait ce message au commodore Taylor, l'officier général de Terre-Neuve, et requérait qu'il en informe les officiers concernés. Les officiers de l'état-major à St. John's, qui mettaient au point les directives destinées à prévenir la répétition des erreurs de Stephen, furent consternés par cette décision. Le capitaine de vaisseau E.A. Gibbs de la Royal Navy, qui commandait la capitainerie des destroyers à Terre-Neuve, connaissait la situation qui existait à bord du *Dunver* pour y avoir fait la première partie du voyage de l'ONM-243; après l'avoir inspecté le 24 août, il écrivit à Taylor le 31 août en soulignant que :

... il était clair dès avant mon transfert sur le *Florizel* à Westomp que la section des transmissions du *Dunver* avait besoin d'être réorganisée. Le quartier

général des Forces navales dispose cependant d'une connaissance technique plus détaillée à ce sujet puisque son directeur général de la division de la signalisation [le capitaine de vaisseau G.A. « Sam » Worth] était passager sur le *Dunver* lors de la traversée qui précéda immédiatement celle où j'y étais [...] Les messages donnant la position du *La Perle* provenaient de l'officier supérieur C5 qui les a donnés pour transmission à une section des transmissions dont il était supposé connaître l'efficacité ou l'inefficacité et que dirigeait un officier spécialiste sous ses ordres [...] Le lieutenant de vaisseau Davenport a fait du bon travail pour améliorer la situation.

On a cependant constaté que l'échelon supérieur de l'organisation laissait beaucoup à désirer, et il n'était pas évident que l'officier supérieur, le capitaine de frégate par intérim George H. Stephen, avait fait quant à lui un effort réel pour clarifier sa place d'officier supérieur par rapport à la section



La salle de commande du *Rubis*.

des transmissions et plus spécialement pour clarifier quelles étaient les fonctions d'un officier supérieur. « [D'autre part] on peut supposer que le lieutenant de vaisseau Davenport n'avait que la connaissance très restreinte des questions techniques et procédurières de la signalisation à laquelle il est normal de s'attendre chez un officier. Il semble donc qu'il ait

eu raison de faire confiance à l'organisation mise en place par l'officier responsable des communications de groupe³⁷. »

« Étant donné ce que je connais personnellement de l'officier supérieur et de l'officier qui commandait le navire, ajoutait Gibbs, je sais qu'il a été difficile pour ce dernier d'organiser quoi que ce soit », avant de conclure, en un geste certainement hors de l'ordinaire pour un officier de son rang, par la phrase suivante : « Compte tenu de cela et à cause des facteurs mentionnés dans les paragraphes précédents, il est vivement recommandé de prier le quartier général des Forces navales de réviser sa décision³⁸. »

En transmettant le rapport sur l'inspection du *Dunver*, le commodore Taylor tint compte des commentaires de Gibbs sans aller jusqu'à répéter sa requête finale. « Nous considérons que l'O.S. C5 n'est pas à l'abri de tout blâme pour la persistance de conditions insatisfaisantes dans l' "organisation supérieure" dont font mention les remarques du commandant de la capitainerie des destroyers à Terre-Neuve. » Il dit au Conseil de la marine que Stephen n'avait « pas encore compris » qu'il avait la responsabilité d'assurer que le navire à bord duquel il était posté avait des moyens de communication efficaces³⁹. Plusieurs semaines plus tard, le chef d'état-major de l'officier général de Terre-Neuve, le capitaine de vaisseau par intérim G.B. « Boomer » Hope, agissant sur instructions du commodore Taylor, alla même plus loin. En transmettant le mémorandum de Gibbs du 31 août, celui qui s'achevait sur une requête de révision de la décision du QG de la MRC, il écrivait

L'adoption de la pratique par laquelle l'officier supérieur d'un groupe s'ajoute à l'effectif d'un de ses navires a certainement engendré de l'incertitude dans l'esprit de certains officiers supérieurs quant à l'étendue de leurs responsabilités, avec sans doute comme résultat de provoquer, dans certains cas, des interférences occasionnelles dans des affaires purement internes du navire et, dans d'autres cas, un manque à évaluer correctement les situations et à exercer l'autorité requise. Tel fut clairement le cas du C-5. Le commandant du navire fut éclipsé par une personnalité haute en couleur au point de lui céder une bonne partie de ses responsabilités et de son autorité. L'officier supérieur ne s'acquitta pas alors de son autorité dans une sphère où il se sentait peut-être moins à l'aise que dans d'autres, avec comme résultat que la section [des transmissions] ne reçut de supervision hiérarchique ni de l'officier supérieur ni du commandant du navire⁴⁰.

Le quartier général agit rapidement. Dix jours plus tard, le 28 septembre, il ordonna au C en C canadien de l'Atlantique du nord-ouest d'informer Stephen qu'il s'était lui aussi attiré le profond mécontentement du ministère « pour n'avoir pas exercé un contrôle complet sur l'escorte sous ses ordres. » Le quartier général justifia sa décision en des termes qui reflétaient les constatations de la Commission d'enquête et la fit suivre, le 30 septembre, par une instruction adressée au C en C canadien de l'Atlantique du nord-ouest selon laquelle « l'expression du profond mécontentement adressée au commandant du NCSM *Dunver*, le lieutenant de vaisseau Wilfrid Davenport de la Réserve de la MRC, était, sur la base d'informations supplémentaires, retirée et cet officier devait être informé en conséquence ». Le 21 octobre, le capitaine de

vaisseau Gibbs répondit sur réception de cet ordre que « le lieutenant de vaisseau Davenport n'a pas été informé dans le sens de la NS. TS. 11150-381.12 Vol.1 Secret (Staff) du 15 août, de sorte qu'aucune action n'apparaît nécessaire »⁴¹.

On aurait presque pu entendre les cris de joie dans les bureaux du QG à St. John's. C'était en effet un renversement remarquable, et peut-être unique, d'une mesure disciplinaire du Conseil de la marine.

De nouvelles inspections du *Dunver* eurent lieu durant l'été et à l'automne 1944 jusqu'à ce que les autorités à Terre-Neuve soient satisfaites de l'organisation du navire et du groupe⁴². George Stephen garda son poste d'officier supérieur du C5; il passa du *Dunver* au NCSM *Runnymede* en février 1945 et fut félicité pour sa loyauté et son attitude coopérative ainsi que pour l'esprit de groupe qu'on lui reconnaissait avoir insufflé dans le C5. En avril 1945, il prit pour la seconde fois le commandement du destroyer *St. Laurent* jusqu'en octobre de la même année; il fut alors nommé officier de direction du porte-avions auxiliaire NSM *Puncher* dont l'équipage était canadien. Il connut apparemment un grand succès dans cette affectation. Toutefois, la tragédie du *La Perle* a probablement compromis ses chances d'obtenir des promotions ou des affectations plus importantes. Le dossier impeccable de ses services antérieurs à cet incident et sa réputation de marin lui auraient sans doute permis de continuer sa carrière navale en passant dans les cadres de la MRC comme beaucoup d'excellents officiers de la Réserve ou de la Réserve des volontaires de la MRC le firent. Il n'obtint la confirmation de son grade de capitaine de frégate qu'après sa démobilisation en juillet 1947 sans plus jamais recevoir de commandement. À l'exception de quelques brèves périodes de formation navale, incluant son affectation au NCSM *Nootka* comme officier de navigation dans les glaces lors d'une croisière dans la Baie d'Hudson en 1948 et sa fonction de commodore de convoi lors de manœuvres de l'OTAN en 1956, il est resté à quai comme superviseur des bâtiments de servitude au CSM de Halifax jusqu'à sa retraite en 1969. Il vécut jusqu'à un âge avancé et il fut, jusqu'à sa mort en 1994, une personnalité haute en couleur et très appréciée du milieu civil et de celui de la marine à Halifax et Dartmouth⁴³.

Pour la MRC, cet épisode malheureux mit en lumière quelques-uns des problèmes qu'il y avait pour ajuster la doctrine aux exigences changeantes de la guerre anti-sous-marine. Même après presque cinq ans de guerre, il n'était pas facile de trouver des officiers capables de commander des opérations de groupe. Les officiers les meilleurs se trouvaient en Europe à l'été 1944. Rien n'indique cependant que le choix de George Stephen comme officier supérieur d'un groupe ait causé des soucis aux autorités canadiennes, bien au contraire, et il conquiert le respect de ses hommes autant que toujours auparavant; mais les faits relevés par l'officier responsable de la capitainerie des destroyers à Terre-Neuve laissent planer des doutes sur ses aptitudes au moment où son groupe naviguait sur le ONM-243. Pour des marins qui avaient été en guerre constante avec des U-boote pendant si longtemps, la répulsion endémique envers les sous-marins n'en était que plus grande, et ils devaient être exaspérés du fait que des navires et des groupes canadiens réussissent à en couler dans les eaux des côtes européennes alors que les escortes de convois en plein Atlantique avaient si peu d'occasions de le faire. Sachant que le danger persistait (les U-boote firent en effet subir durant les 18 derniers mois de la guerre des pertes

énormes à la flotte canadienne dans le nord-ouest de l'Atlantique⁴⁴), les commandant d'escorte restaient sur le qui vive. Stephen avait savouré le plaisir de couler le U-845 en mars. Dans sa description de l'événement, Arthur Bishop écrit : « C'était le premier sous-marin qu'il coulait après quatre années d'un travail ingrat de sauvetage, et Stephen était tellement fou de joie qu'il arracha net la visière de son vieux képi de capitaine en voulant le lever à la victoire du *Sally*⁴⁵. » Lorsque l'avion du *MacCallum* signala un sous-marin, Stephen, qui avait fait face à tant de désastres dans les convois et connu des dangers incessants, semble s'être laissé emporter à la pensée de remporter un autre succès contre les U-boote. Dans l'excitation du moment, il perdit de toute évidence sa capacité d'anticiper avec prudence les événements, une qualité qu'il devait certainement posséder en abondance en tant que navigateur de l'Arctique. La seule excuse possible à son impulsivité doit venir de ce que son rôle lui était peu

familier et de ce que, pendant quatre ans, il avait enduré des conditions de vie très dures en mer.

L'envoi par le fond du *La Perle* fut une terrible tragédie humaine qui a soulevé des doutes dans l'esprit des gens parce que l'ensemble des détails en est resté obscur jusqu'à maintenant. Y avait-il en fait un motif caché? La perte mystérieuse du sous-marin français *Surcouf*⁴⁶ pourrait attiser les soupçons selon lesquels l'Amirauté ou la Marine américaine aient délibérément fait courir des risques au *La Perle*, mais les faits relevés débouchent sur une conclusion beaucoup plus banale : en fin de compte, et c'est triste à dire, la destruction de ce sous-marin n'a été qu'une simple question d'incompétence.



NOTES

1. Cette étude repose sur plusieurs sources : les souvenirs d'Anthony Griffin, officier d'état-major des opérations auprès de l'officier général de Terre-Neuve en août 1944, qui signa les ordres d'appareillage du *La Perle* de Terre-Neuve à Holy Loch; les commentaires subséquents de l'historien naval britannique Arnold Hague; une correspondance avec John Seale, cinéaste à la retraite qui se trouvait à bord du NCSM *Dunver* comme signaleur lorsque les avions des NMTPA *Empire MacCallum* et *Empire MacColl* attaquèrent et coulèrent ce sous-marin; Anthony Griffin, *Footfalls in Memory*, Toronto, n.p., 1998, p. 129, (des extraits de ce mémoire ont paru dans plusieurs numéros de *Starshell*, le bulletin de la NOAC [Association des officiers de la marine canadienne] de l'année 2000); une lettre d'Arnold Hague à Griffin, 5 déc. 2000; de John Seale à Griffin, 15 déc. 2000 ainsi que leur correspondance ultérieure, DHP fichier biographique A.G. Griffin; Archives nationales du Canada, RG 24, Vol 11128, « Sinking of Submarine *La Perle* » et RG 24, Vol. 11927. 60-4-142, « Communications, HMCS *Dunver* ». Je remercie John Seale de m'avoir donné accès à ses dossiers personnels.
2. Report of Proceedings, HMCS *Dunver*, 13 juillet, 1944, Directeurat - Histoire et patrimoine (DHP) du QGDN 81/520/8280, boîte 7, ONM 243.
3. Le *La Perle* était un mouilleur de mines de 669 tonnes de classe *Sapphire*, construit en 1935 et mentionné sous le nom de *Perle* dans *Jane's Fighting Ships*, 1936, 1942, 1944-5. Bien qu'il appartint aux forces de la France libre, son seul survivant précisa qu'il appartenait à la marine française et non à la marine de la France libre.
4. SOE C5 to Captain (D) [Destroyer] Newfoundland, 11 July 1944, enclosure, LCdr H.B. Dangerfield RN, « M.V. "Empire MacCallum" in company with Convoy ONM 243: Report on Sinking of Submarine "La Perle" », R.G. 24, Vol. 11128. [TCO]
5. *Ibid.*, déclaration de Dangerfield; « Statement of Hornbill I (T.1) Swordfish aircraft LS 241 »; « Declaration du Premier-maitre mecanicien Cloarac Emile, MLE 3313-25-2, sous la perte du sousmarin franc 'La Perle'. » [sic]
6. Voir notamment James Rusbridger, *Who sank Surcouf? The Truth about the Disappearance of the Pride of the French Navy*, New York, Century, 1991, p. 62, 184 s.v.
7. Fichier biographique George Hay Stephen, DHP.
8. Le capitaine de frégate Tony Griffin de la RVMRC, alors officier de l'état-major des opérations à St. John's, a déclaré : « Je me souviens très clairement avoir donné à ce sous-marin les ordres d'appareillage, avoir examiné attentivement avec son capitaine, son officier de navigation et mon officier de navigation la

- route que devait suivre le *La Perle* pour éviter tous les convois et les concentrations de U-boote. Je me souviens aussi avoir préparé le message pour distribution aux intéressés en mer et au sol en spécifiant l'itinéraire et le corridor de sécurité [...] dans lequel les navires ne devaient pas attaquer, contrairement à leur habitude, les sous-marins repérés en surface. » [TCO] Anthony Griffin, *Footfalls in Memory*, p. 29.
9. Témoignage, Board of Inquiry, 14 juillet 1944, questions 306 et 307, RG 24, vol. 11128.
10. Admiralty to AIG [Action Information Group] 331, Commodore US Fleet, 071440B, *ibid.*
11. Admiralty 081444B, *ibid.*
12. OSE C5 to Captain (D) Newfoundland, 11 juillet 1944, RG 24, Vol. 11128. [TCO]
13. Témoignage, Board of Inquiry, *ibid.* [TCO]
14. Dossier personnel, John Seale. La capitainerie des destroyers, en anglais Captain (D), était responsable de l'efficacité et de la formation sur les destroyers et les navires de moindre tonnage.
15. Seale à Griffin, 15 décembre 2000.
16. Témoignage, Board of Inquiry, ANC, RG 24, Vol. 11128. John Seale ignorait ces événements puisqu'il avait quitté le pont après cette manifestation du caractère de Stephen. [TCO]
17. Stephen prétendit ne jamais avoir communiqué directement avec l'avion, mais le rapport du lieutenant Otterveanger signale avoir reçu un « Roger » de l'OSE à 12h53 et un « interrogation skating » à 13h30, ce qui suggère que Stephen a parlé au pilote plutôt qu'au NMTPA. SOE C5 to Captain (D) Newfoundland 11 juillet 1944, pièce jointe : « Statement of Hornbill I, (T1) Swordfish Aircraft LS 241 », *ibid.*
18. « Le registre des messages du commodore du convoi ONM 243 des 6, 7 et 8 juillet [...] ne révèle aucune trace de la transmission du rapport de situation du C en C canadien de l'Atlantique du nord-ouest au commodore par l'officier supérieur de l'escorte durant les trois journées concernées. » [TCO] Commander in Chief, Canadian Northwest Atlantic to Secretary, Naval Board, 28 juillet 1944, RG 24, Vol. 11128.
19. Témoignage, Board of Inquiry, 14 juillet, RG 24, Vol. 11128. [TCO] La lettre « L » indiquait qu'un message avait été reçu et retransmis à d'autres destinataires.
20. Témoignage du lieutenant de vaisseau J.H.C. Wilson RVMRC, Investigation of the Communications Department of H.M.C.S. "DUNVER", 20 juillet 1944, RG 24, Vol. 11127. [TCO]
21. C in C CNA to Naval Secretary, 28 juillet 1944. [TCO]
22. Muselier semble avoir exagéré le rôle joué par Murray dans l'épisode de St-Pierre-et-Miquelon.

- Muselier lui avait demandé la permission d'emmener avec lui en mer les trois corvettes de la France libre pour les inspecter. Selon l'amiral français, « Murray hésitait un peu. Il me dit en riant : "Je ne sais pas s'il est prudent de vous laisser passer près de St-Pierre avec ces trois corvettes." Je lui répondis en souriant : "Je vous ai dit que je me rendrai directement à Halifax." Il n'insista pas. » Murray s'offusqua plus tard des insinuations voulant qu'il ait été de connivence avec Muselier sans en référer à l'Amirauté ou au commandement supérieur de la Marine américaine à Terre-Neuve, mais il s'était fait un ami en Muselier. C.P. Stacey, *Arms, Men and Governments: The War Policies of Canada 1939-1945* Ottawa, Imprimeur de la Reine, 1970, p. 373n; Murray à S.F. Wise, 13 mai 1971 et correspondance ultérieure, DHP 80/632; fichier biographique L.W. Murray, DHP.
23. Le nom de Goldsmith apparaît sur la liste de la Réserve navale de la marine de janvier 1945 comme commandant du NSM *Seaborne* aux ateliers de la RN de Halifax qui assurait l'entretien des avions des NMTPA, en anglais MAC, et des navires marchands transformés en catapulte pour avion, en anglais CAM, sur la base de l'ARC à Darmouth en Nouvelle-Écosse, la future base aéronautique canadienne NCSM *Shearwater*.
24. D.K. Laidlaw à W.A.B. Douglas, 6 février 1986. [TCO] La promptitude évoquée par le capitaine de vaisseau Laidlaw ne peut être vérifiée par les documents disponibles puisque les conclusions de la Commission n'ont été consignées par écrit que le 19 juillet.
25. Le lieutenant de vaisseau James George (un futur diplomate canadien de renom) fait cette observation dans son récit « The Royal Canadian Navy's part in the invasion of Northern France », Narrative « B », Vol. 1, 1944, QG de la Défense nationale, Ottawa, Directeurat de l'histoire et du patrimoine, 84/230; Joseph Schull s'en est inspiré dans son excellent compte-rendu officiel, *Far Distant Ships*, p. xix.
26. RCN Weekly State, 2 mai 44, 30 mai 44, 20 juin 44, DHP, NHS 1650 DS.
27. Commander P.B. Martineau, RN to C in C CNA and AO C in C CNA, 6 août 1943, RG 24, Vol. 3896, 1034-3 Vol. 1.
28. Findings of the Board of Inquiry, 19 juillet 1944, pièce jointe à C-in-C CNA to Naval Secretary, 28 juillet 1944, ANC 0032, RG 24, Vol 11128.
29. *Ibid.* [TCO]
30. Laidlaw à Douglas, 6 février 1986, fichier biographique, D.K. Laidlaw, DHP. [TCO]
31. C in C CNA to Naval Secretary, 28 juillet 1944. [TCO]
32. Alan Easton, *50 North: An Atlantic Battleground*, Toronto, Ryerson Press, 1963, Édition Paperjacks 1980, p. 205. [TCO]

33. Alan Easton, *50 North*, p. 231, cité par Doug McLean dans « The Last Cruel Winter: RCN Support Groups and the U-Boat Schnorkel Offensive », thèse de maîtrise inédite, Collège militaire royal du Canada, 1992. [TCO]

34. Copie dactylographiée du Journal de guerre du capitaine de frégate Layard, DHP 5/130 à 126/130, DHP. L'original est encore la propriété de son auteur. [TCO]

35. Joseph Schull, *The Far Distant Ships*, Ottawa, Imprimeur de la Reine, 1961, p. 224.

36. Staff Signal Officer, Area Combined Headquarters, Halifax NS to C in C CNA, 28 juillet 1944. [TCO]

37. Memorandum, Gibbs to Taylor, 31 août 1944, No 34-18050, RG 24, Vol. 11927. [TCO]

38. *Ibid.* [TCO]

39. Taylor to Naval Secretary, 31 août 1944, *ibid.*

40. A/Captain G.B. Hope, for Commodore, RCN, Flag Officer Newfoundland to Naval Secretary, MRC, à partir d'un brouillon au crayon rédigé par Taylor, 18 septembre 1944, *ibid.* [TCO]

41. Naval Secretary to C in C CNA, 5 octobre 1944, Minute IV by Captain (D) Newfoundland, 21 octobre 1944, *ibid.* [TCO]

42. RG 24, 11927, [NS] 60-4-112, *passim*.

43. Fichier biographique G.H. Stephen, DHP; Capitaine de vaisseau (ret.) Norman Jackson MRC à W.A.B. Douglas, 9 avril 2001.

44. Des U-boote coulèrent dans l'Atlantique nord-ouest canadien les navires d'escorte *Valleyfield* (7 mai

1944), *Magog* (14 octobre 1944), *Clayoquot* (26 décembre 1944) et *Esquimalt* (16 avril 1945) ainsi que les navires marchands *Cornwallis* (3 décembre 1944), *British Freedom*, *Martin Van Buren* et *Athelviking* (14 janvier 1945); voir Michel Hadley, *U-Boats Against Canada: German Submarines in Canadian Waters*, Montréal et Kingston, Mc-Gill-Queens, 1985, p. 193-301; Jürgen Rohwer, *Axis Submarine Successes, 1939-1945*, (Annapolis: US Naval Institute Press, 1983), pp. 186-195.

45. Arthur Bishop, *Courage at Sea. Canada's Military Heritage*. Volume III, Toronto, McGraw-Hill Ryerson, 1995, p. 95. [TCO]

46. Rusbridger, *Who Sank Surcouf?*, p. 184 s.v.



Photo du MDN, SL574-1097