



Nouvelles

L'ASSOCIATION DE L'HISTOIRE TECHNIQUE DE LA MARINE CANADIENNE

Dans ce numéro :

La collection	2
En cours : L'histoire de la Branche des approvisionnements de la MRC	2
Nouveau navire, vieux vaisseau : Le NCSM Regina	3
Critique de livre : « The Fighting Captain »	4

Nouvelles de l'AHTMC Établie en 1997

Président de l'AHTMC
Cam (retraité) M.T. Saker

Liaison à la DHP
Michael Whitby

Secrétaire
Gabrielle Nishiguchi

Directeur exécutif
Lcdr (retraité) Phil R. Munro

Liaison à la DGGPEM
M. R.A. Spittal

Liaison à la Revue du Génie maritime
Brian McCullough

Directeur de la rédaction
Mike Saker

Services de rédaction à fin de la production, mise en page et conception du bulletin
Brightstar Communications,
Kanata (Ont.)

Nouvelles de l'AHTMC est le bulletin non officiel de l'Association de l'histoire technique de la marine canadienne. Prière d'adresser tout correspondance à l'attention de M Michael Whitby, chef de l'équipe navale, à la Direction histoire et patrimoine, QGDN, 101 Ch. Colonel By, Ottawa, ON K1A 0K2. Tél. : (613) 998-7045; Télécopieur : (613) 990-8579. Les vues exprimées dans ce bulletin sont celles des auteurs et ne reflètent pas nécessairement le point de vue officiel ou les politiques du MDN.

L'accès aux archives du DHP

La plupart des membres de l'Association de l'histoire technique de la marine canadienne connaissent bien la *Loi sur l'accès à l'information* et la *Loi sur la protection des renseignements personnels* (AIPRP). Cependant, ils ne savent pas nécessairement tous que ces lois s'appliquent au matériel donné au Directeur – Histoire et patrimoine (DHP) par l'entremise de l'AHTMC. À l'heure actuelle, la collection entière de l'AHTMC est accessible au public, ce qui permet de promouvoir l'histoire de la marine. Cela permet aussi à l'Association de toucher un public davantage élargi.

Les lois sur l'AIPRP peuvent sembler assez complexes lorsqu'il s'agit du don de documents qui contiennent du matériel portant une classification de sécurité des niveaux classifié ou protégé. Il est toujours permis aux chercheurs de demander l'accès à ces documents et le ministère de la Défense nationale est tenu de répondre à chacune de ces demandes en appliquant, comme il se doit, les lois sur l'AIPRP. Bien sûr, ces lois garantissent la protection de certaines catégories d'information. C'est pourquoi il est parfois nécessaire de diviser des documents pour n'en révéler que les parties permises.

La *Loi sur la protection des renseignements personnels* veille à protéger rigoureusement, pour une période de vingt ans suivant la mort de chaque personne, toute information relevant de l'état matrimonial, l'âge, la santé et autres données personnelles. Cependant, les opinions personnelles que les fonctionnaires

ou les militaires ont émises alors qu'ils étaient à l'emploi du gouvernement demeurent accessibles au public. (On trouvera le texte de la Loi dans la plupart des bibliothèques publiques ainsi qu'à l'adresse suivante : www.privcom.gc.ca.)

La *Loi sur l'accès à l'information* (<http://infoweb.magi.com>) sert à promouvoir la démocratie, d'abord en facilitant l'accès aux renseignements au moyen desquels le gouvernement pourra être tenu responsable par ses citoyens, puis en permettant à ces derniers de voter d'une façon bien avisée. La Loi fournit des directives

très précises en ce qui concerne la sauvegarde de renseignements classifiés, p. ex. l'information sur un système d'arme qui serait actuellement utilisé par notre marine. L'information de ce genre ne pourrait être divulguée que si le système en question n'était plus utilisé par notre pays ou par nos alliés ou si l'information qui s'y rapporte avait été déclassifiée.

L'information expressément exclue par la *Loi sur l'accès à l'information* ne peut être divulguée (malgré que celle-ci soit déjà presque entièrement accessible au public). Les documents de bibliothèque qui ont été procurés exclusivement aux fins de documentation publique ainsi que le matériel qui a été confié aux Archives nationales du Canada, à la Bibliothèque nationale du Canada et aux Musées nationaux du Canada, par des parties autres que les institutions gou-

(voir *L'accès*, à la page 3)

En cours :

L'histoire de la Branche des approvisionnements de la MRC

La collection

Dans ma dernière mise à jour, je vous indiquais qu'un nombre de documents ont été reçus de la succession du cam S. M. (Sam) Davis. Nous procédons à l'heure actuelle aux tri et catalogage de ces documents.

À regret, nous vous signalons le décès du cam C.W. (Carl) Ross, grand officier de marine et ingénieur dévoué. Sa famille nous a fait savoir qu'il avait laissé plusieurs classeurs remplis de choses qui parlent de sa carrière – documentation variée, sûrement, si l'on songe à tout ce qu'il a accompli. D'abord, il a été officier électricien dans la marine, puis il a travaillé à l'administration, au collège de la Défense nationale, entre autres. Plus tard, ayant mis fin à sa carrière dans la

(Voir *La collection* à la page 3)

Récemment, au ministère de la Défense nationale le Directeur – Histoire et patrimoine, avec d'anciens officiers supérieurs de la Marine et de l'Armée de l'air, lançait le projet sur l'histoire orale de la Marine. Ailleurs pendant ce temps, le capf (ret) Tom Treherne rédigeait l'historique des fonctions du responsable de la paie et des approvisionnements pour la Marine. Travaillant tantôt à sa résidence de Victoria, tantôt à son chalet près d'Ottawa, le capf Treherne a fait des recherches documentaires et recueilli, en interview, les souvenirs d'officiers retraités et de militaires du rang afin de rassembler les éléments de l'histoire des approvisionnements de la Marine du Canada. À l'heure actuelle, ses ébauches de cet historique couvrent deux périodes : de 1910-39, et de 1939-45.

La première partie de l'historique du capf Treherne porte sur les débuts de la Marine, en 1910, allant jusqu'à la veille de la Seconde Guerre mondiale. Nul n'est étonné d'y lire que les premiers responsables de la paie étaient des officiers de la Marine royale. Après 1921, les élèves-officiers canadiens qui se joignaient à cette branche servaient d'abord dans la Marine royale puis partaient en mer pour travailler pendant deux ans sur des navires de la Marine royale, comme aspirants de marine responsables de la paie. Après avoir été promu au grade de sous-lieutenant, ils servaient encore deux ans avant de rentrer pour faire leur service au Canada. Ce fut ainsi jusqu'en 1941.

Dans la première partie de l'ébauche, l'auteur fait surtout le récit des diverses tâches relevant du métier à l'époque. En outre, il décrit bien l'évolution et le fonctionnement de la branche. Par exemple, il explique que durant les années 1930, les approvisionnements navals relevaient de l'officier du génie. Sous ses ordres, des agents de fournitures techniques étaient

chargés des demandes, de l'entreposage et de la distribution pour les approvisionnements navals et l'ingénierie. Vers 1938 cependant, quand les navires *Ottawa* and *Restigouche* intégrèrent la flotte, des préposés aux vivres furent recrutés et affectés aux tâches d'approvisionnements pour chaque navire.

La deuxième partie de l'ébauche traite de l'histoire des approvisionnements durant la Seconde Guerre mondiale. Ce fut une période très pénible pour tous ceux qui devaient satisfaire aux exigences des approvisionnements navals et des flottes. Or, les procédures et méthodes d'approvisionnements devaient être modifiées en raison du temps et des circonstances dictées par la guerre. Par exemple, comme le souligne le capf Treherne, le programme de construction de navire, en résultat duquel nos corvettes furent mises à la mer, a donné suite à un besoin de rechanges qui a nécessité une étroite collaboration entre les fonctions de l'ingénierie

et celles des approvisionnements. Comme conséquence de ces changements, les officiers d'approvisionnements de la marine entrèrent en fonction dans les casernements, dans les bases militaires et les navires, vers la fin de la guerre.

Au moment d'entreprendre la troisième partie de son œuvre, qui traitera de l'histoire de la branche des approvisionnements de l'après-guerre, l'auteur a encore beaucoup à faire. Tout semble aller bon train, mais on dit qu'il est encore trop tôt pour savoir exactement quand on pourra se procurer une copie de cet historique.

— capv (ret) John Nash,
Ottawa.



Nouveau navire, vieux vaisseau...



Pour la plupart des gens, le NCSM *Regina* (FFH-334) est un navire aux lignes pures, frégate de patrouille dernier cri de la technique, qui fait partie de la flotte active des navires du Canada. Mais en 1941, un navire du même nom – une corvette *Flower* (K234) modifiée – avait été lancé au même chantier naval de Sorel (Québec) qui fut, une cinquantaine d'années plus tard, le NCSM *Regina* d'aujourd'hui.

La bataille de l'Atlantique était engagée à fond quand, au début de 1942, la corvette *Regina* fut subitement mise en service comme escorte dans l'Atlantique Nord. Le petit navire, malgré ses quelques défauts, escorta avec succès plusieurs convois, puis fut affecté à l'invasion du Nord de l'Afrique par les forces alliées. Mais un problème de condenseur l'empêcha de participer au feu de l'action. En février 1943 cependant, durant les opérations en Méditerranée, le *Regina* s'est vraiment distingué lors d'une attaque qui a fait sombrer le sous-marin italien *Avorio* près de l'Algérie.

Malheureusement, ce brave petit navire n'a pas survécu à la guerre. Seul son nom demeure. Suivant une remise en état au Canada, il fut torpillé alors qu'il escortait un navire de permissionnaires à l'atterrage occidental de la Manche. Il coula immédiatement en emportant la vie d'un officier et de 29 membres d'équipage. Puis, en 1994, un nouveau *Regina* apparut. Et la boucle fut bouclée quand plusieurs des survivants de la guerre et du premier *Regina* participèrent à la cérémonie de mise en service de son homonyme, la nouvelle frégate de patrouille, le NCSM *Regina*.

— Brian McCullough,

(avec remerciements pour l'idée de cette petite histoire au capc Sean Midwood et capf Karel Heemskerck — OGSC et OGSM à bord du *Regina* au moment de sa mise en service en 1994)



(L'accès, de la page 1)

vernementales ou pour leur compte, sont tous exclus. C'est-à-dire que tout document non gouvernemental faisant l'objet d'un don privé à l'intention des Archives nationales est exclu par la Loi et, par conséquent, ne peut être rendu public. Par ailleurs, si ce même document était donné aux archives du DHP, il serait soumis à l'AIPRP.

Il est important de savoir que le matériel donné à l'intention des archives de

l'AHTMC et du DHP est soumis à l'AIPRP; nous vous encourageons néanmoins d'y confier vos documents pertinents. De cette façon nous pourrions continuer à faire notre part pour participer aux efforts de l'Association en vue de conserver et de promouvoir l'histoire de la marine au Canada.

— Isabel Campbell, Ph. D.
Archiviste en chef, Le Directeur –
Histoire et patrimoine

(La collection, de la page 2)

marine, il est devenu président-directeur général de la société *Stork Canada*. Le tri de ces documents risque d'être complexe, mais cela est peu de chose puisqu'il nous réserve sans doute des articles précieux qui viendront s'ajouter à la collection.

Nous sommes encore à la recherche de renseignements. Quelqu'un se souvient-il des installations d'essai et d'examen à Halifax (COMOPVAL[?]). On peut toujours me joindre par la poste au 673, avenue Farmington, Ottawa (Ontario) K1V 7H4; par télécopieur au (613)738-3894; ou par courriel à l'adresse : phil@ncf.ca.

— Phil Munro



Critique de livre :

« *The Fighting Captain: Frederic John Walker RN and The Battle of the Atlantic* »

Ce qu'est l'AHTMC

L'Association de l'histoire technique de la marine canadienne est une organisation bénévole oeuvrant en collaboration avec la Direction — Histoire et patrimoine (DHP) dans le but de préserver l'histoire technique de notre marine. Toute personne s'intéressant peut devenir membre de l'association. Veuillez communiquer avec la DHP.

L'un des principaux buts de la collection est de permettre tant aux chercheurs qu'aux lecteurs occasionnels d'avoir accès à l'information qu'elle contient. Pour le moment, la seule copie de la collection se trouve à la Direction de l'histoire et du patrimoine, au 2429 Holly Lane (près de l'intersection des chemins Heron et Walkley), à Ottawa. La DHP est ouverte au public tous les mardis et mercredis, de 8 h 30 à 16 h30. Le personnel est à votre disposition pour récupérer l'information et vous fournir toute autre aide requise. Des photocopies libre service se trouvent sur place. Pour pouvoir entrer dans l'immeuble, vous avez besoin d'un laissez-passer de visiteur, que vous pouvez facilement obtenir auprès du commissionnaire, à l'entrée principale. Il est possible de se procurer des exemplaires de l'index de la collection en écrivant à la DHP.

Passez nous voir !



Critique de Roger Sarty

Alan Burn, *The Fighting Captain: Frederic John Walker RN and The Battle of the Atlantic*. Leo Cooper, marque d'éditeur Pen and Sword Books, Ltd., 47 Church Street, Barnsley, South Yorkshire, S70 2AS, England, 1998. ISBN 0 85052 555 1, 204 p. 12,95 £.

Le capt « Johnny » Walker était l'as des as de la force anti-sous-marin de la Marine royale britannique durant la Seconde Guerre mondiale. L'Amirauté avait attribué aux navires sous son commandement la destruction de 20 sous-marins allemands (U-boot). Après le décès prématuré du capitaine en juillet 1944, ce compte a été augmenté par huit autres U-boot. C'était un record remarquable, mais toute aussi remarquable était l'influence que le capitaine a eue sur la Marine royale, et sur d'autres marines des forces alliées, en tant que prophète de tactique offensive anti-sous-marin.

En décembre 1941, le capt Walker commandait l'escorte du convoi *HG-76*, qui se rendait de Gibraltar au Royaume-Uni. Le convoi faisait face à une forte concentration de U-boot. Les navires de la flotte de défense, menant une poursuite agressive des U-boot à distance du convoi, ont détruit cinq de ces sous-marins, contre la perte de deux navires de marine marchande et deux des escortes. C'était la mieux réussie des défenses de convoi pour l'époque, présage de l'organisation, par les marines alliées, des groupes de soutien qui ont par la suite renversé le courant de la bataille de l'Atlantique en 1943. Vers le milieu de l'année de 1943, de retour en mer après une

période d'affectation à terre, le capt Walker a lui-même conduit un de ces groupes de soutien lors d'un véritable carnage de U-boot qui tentaient de reprendre l'offensive contre les convois alliés.

L'histoire a déjà été très bien relatée par Terrence Robertson dans son livre intitulé *Walker R.N.*, publié en 1956, puis réédité à plusieurs reprises. L'œuvre d'Alan Burn demeure, néanmoins, une contribution importante, surtout pour le personnel de la marine, qui pourra la trouver particulièrement

instructive et captivante. L'auteur Alan Burn qui, en 1943-1944, était officier d'artillerie navale sous les ordres de Walker, a amplifié ses vifs souvenirs à l'aide d'une excellente recherche appuyée de faits racontés personnellement par ses camarades de bord. Ses descriptions de manœuvres anti-sous-marin complexes sont parmi les plus claires et captivantes que j'aie jamais lues. L'analyse des décisions tactiques du capt Walker

et de son style de leadership est saisissante et convaincante. C'est un livre très divertissant que les professionnels de la marine ne voudront surtout pas manquer de lire.



Roger Sarty est directeur, Recherche historique et développement d'expositions, au Musée canadien de la guerre, à Ottawa.

