



# NOUVELLES (ÉTÉ 2022)

L'Association de l'histoire technique de la Marine canadienne

*Nouvelles de l'AHTMC*  
Établie en 1997

**Président de l'AHTMC**  
Pat Barnhouse

**Directeur exécutif de l'AHTMC**  
Tony Thatcher

**Liaison à la Direction —  
Histoire et patrimoine**  
Michael Whitby

**Liaison à la Revue du  
Génie maritime**  
Brian McCullough

**Webmestre**  
Peter MacGillivray

**Webmestre émérite**  
Don Wilson

*Nouvelles de l'AHTMC* est le bulletin non officiel de l'Association de l'histoire technique de la marine canadienne. Prière d'adresser toute 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  
Télec. : (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.

[www.cntha.ca](http://www.cntha.ca)

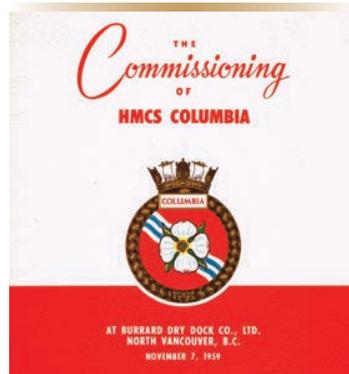
## Burrard Dry Dock et la construction de destroyers d'escorte sur la côte Ouest

Par Chris Madsen, Ph. D.

**A**u cours des années 1950, la Burrard Dry Dock est devenue le principal constructeur de navires fournissant la Marine royale canadienne (MRC) sur la côte Ouest du Canada. L'équipe de direction de Burrard Dry Dock, forte d'une riche expérience en construction et conversion de navires pour la guerre pendant la Seconde Guerre mondiale, a su mettre à profit son expertise pour prendre plusieurs mesures stratégiques améliorant ses perspectives commerciales, à commencer par l'achat du chantier naval Yarrows à Esquimalt, en 1946. Sa proximité avec l'arsenal de la MRC et avec la cale sèche d'Esquimalt, administrée par le gouvernement et construite en 1926, offrait au constructeur un accès privilégié.

En 1951, la Burrard Dry Dock a acheté la Pacific Dry Dock, son concurrent voisin de North Vancouver, ce qui lui a permis d'acquérir de l'équipement précieux et d'autres travailleurs qualifiés. Il ne restait plus que la Victoria Machinery Depot de Harold Husband comme seul autre chantier naval important de la province. La Burrard Dry Dock en fera l'acquisition plus tard, en 1967. Le président de la société consolidée de Burrard Dry Dock était Clarence Wallace, un homme reconnu pour son sens aigu des finances et des affaires. À partir du moment où il a été nommé lieutenant-gouverneur de la Colombie-Britannique, en octobre 1950, et jusqu'à ce qu'il reprenne activement les rênes de la société en septembre 1955, chacun des chantiers navals était administré par un gestionnaire distinct.

En y ajoutant la filiale de Yarrows, à Esquimalt, la Burrard Dry Dock est devenue le plus important employeur en chantiers navals en Colombie-Britannique. Avec des installations considérablement modernisées et agrandies, l'entreprise pouvait se mesurer à des chantiers navals de premier ordre reconnus à l'échelle nationale à Montréal et à Lévis, au Québec, et à Halifax, en Nouvelle-Écosse, qui soumissionnaient tous pour des contrats gouvernementaux. Après l'intervention des Nations Unies en Corée (de 1950 à 1953), le gouvernement fédéral s'est engagé à maintenir une main-d'œuvre de 7 000 personnes dans l'industrie canadienne de



Source : Chris Madsen

Couverture du manuel officiel de mise en service du NCSM *Columbia*, le 7 novembre 1959.

la construction navale afin d'appuyer les intérêts de sécurité nationale. Bien qu'elle ait poursuivi certains travaux commerciaux, la Burrard Dry Dock est devenue un fournisseur privilégié du gouvernement fédéral. Pour la majeure partie des 15 années qui ont suivi, les chantiers navals de Burrard Dry Dock à North Vancouver et à Esquimalt ont été presque exclusivement consacrés aux marchés publics de grande valeur pour la MRC et aux Services maritimes du ministère des Transports.

À l'époque, la MRC faisait l'acquisition de destroyers d'escorte à vapeur — des navires de guerre de moyenne portée spécialisés dans la guerre anti-sous-marine (GASM) — pour contribuer aux efforts canadiens pendant la Guerre froide. Il y avait plusieurs variantes de destroyers d'escorte, dont la classe *Saint-Laurent* (205) initiale, la classe *Restigouche* (257), légèrement plus grande avec des dispositifs et capteurs antiaériens améliorés, et la classe *Mackenzie* (261), modifiée pour être plus économique. Le personnel du quartier général de la Marine, à Ottawa, a préparé des dessins et offert des conseils techniques au personnel des chantiers navals sélectionnés, et la Burrard Dry Dock a construit des navires de chacune des trois classes. Tous les destroyers d'escorte du Canada ont reçu le nom de rivières ou de fleuves importants. Plusieurs années se sont écoulées entre leur lancement et leur mise en service en raison de l'important aménagement effectué à North Vancouver et à Esquimalt (voir le tableau). Le personnel naval résident, dirigé par un

(Suite à la page suivante)

**Tableau 1.**

Construction et mise en service de destroyers d'escorte à la Burrard Dry Dock.

Navire	Mise à l'eau	Mise en service
<i>Classe Saint-Laurent</i>		
DDE-207 NCSM <i>Skeena</i>	19 août 1952	30 mars 1957
DDE-233 NCSM <i>Fraser</i>	19 février 1953	28 juin 1957
<i>Classe Restigouche</i>		
DDE-258 NCSM <i>Kootenay</i>	15 juin 1954	7 mars 1959
DDE-260 NCSM <i>Columbia</i>	1 <sup>er</sup> novembre 1956	7 novembre 1959
<i>Classe Mackenzie</i>		
DDE-263 NCSM <i>Yukon</i>	27 juillet 1961	25 mai 1963

commandant technique et des inspecteurs de la coque, de l'ingénierie, de l'électricité, de l'artillerie et de l'approvisionnement, a agi au nom du ministère de la Production de la défense (construction navale) dans l'exécution des contrats et s'est assuré que les spécifications de la MRC étaient entièrement respectées.

Les destroyers d'escorte étaient de conception canadienne avec des influences britanniques. Ils comprenaient des turbines à vapeur à deux arbres English Electric et des chaudières Babcock & Wilcox pour la propulsion, des ponts supérieurs « arrondis » distinctifs pour prévenir l'accumulation de glace par temps froid, des systèmes de ventilation et de décontamination fermés pour la lutte contre les armes nucléaires et des emménagements luxueux pour l'équipage, selon les normes de l'époque. Les nouvelles techniques de production, plus exigeantes que pour le travail commercial normalement exécuté à la Burrard Dry Dock, comprenaient le décapage de plaques d'acier dans des bains d'acide et une utilisation accrue d'aluminium dans la superstructure pour réduire le poids des navires. De plus, dans l'atelier d'usinage des tôles, la bondérisation des pièces en aluminium était faite à l'aide d'un procédé en trois parties consistant à tremper les pièces dans des solutions de nettoyage, à les graver pour éliminer la brillance normale, puis à les enduire par pulvérisation d'un apprêt protecteur au chromate de zinc. L'aménagement des installations de machinerie pour la tuyauterie, les conduits électriques et la canalisation de ventilation dépendaient souvent des opérations qu'on effectuait à l'origine à l'endroit en question.

Une fois un destroyer d'escorte terminé, on y installait des armes et de l'équipement spécial dans un dépôt d'armement naval situé près de Lynn Creek, à North Vancouver. Le NCSM *Skeena* et le NCSM *Fraser* étaient équipés de canons à montage double surface-surface/surface-air de 3 pouces et de calibre 50 à l'avant et à l'arrière, et de deux canons à montage unique Boffin de 40 mm. Sur le NCSM *Kootenay* et le



Source : Chris Madsen

Le NCSM *Kootenay* quitte le port de Vancouver après sa mise en service à la Burrard Dry Dock en mars 1959. Ce destroyer d'escorte était l'un des cinq navires du genre construits au chantier naval de North Vancouver.

NCSM *Columbia*, on avait remplacé le canon avant par un canon à montage double de 3 po et de calibre 70. Les canons à montage double surface-surface/surface-air de 3 pouces et de calibre 50 ont été gardés à l'arrière, et aucun canon Boffin n'a été installé. Chaque destroyer d'escorte était équipé d'un mortier anti-sous-marin Limbo Mark 10 monté sur la demi-dunette, qui était l'arme offensive principale de GASM. Cette arme efficace pouvait atteindre des cibles à 1 000 verges. La direction, la distance et le tir pouvaient être commandés par des opérateurs de sonar se trouvant dans leur compartiment à l'extérieur de la salle des commandes du navire. Le NCSM *Yukon* a été muni de torpilles anti-sous-marines légères Mark 43, de conception américaine, lancées « par-dessus bord » à l'aide d'un lance-grenades sous-marin modifié. Un projet de navires de classe « *Vancouver* » a également été envisagé. Conçus pour être construits rapidement en cas de guerre, ces navires auraient été moins performants et auraient avancé plus lentement que le destroyer d'escorte (cinq nœuds de moins). Le projet a été mis de côté en raison des progrès en guerre navale et des capacités des forces soviétiques.

Les destroyers d'escorte étaient plus lents à leur vitesse de pointe que les sous-marins nucléaires soviétiques les plus récents, mais ils naviguaient habituellement en groupes de deux ou plus pour localiser et attaquer une cible avec leurs mortiers hautement explosifs. La MRC a également été une pionnière dans l'utilisation d'hélicoptères embarqués comme capteurs de GASM et plateformes d'armes, grâce à une invention canadienne pour l'apportage d'hélicoptères, surnommé le « beartrap » (piège à ours), ajouté plus tard aux destroyers d'escorte pour les convertir en destroyers porte-hélicoptères, et aux nouvelles constructions de destroyers porte-hélicoptères de classe *Annapolis* (265).

La production de destroyers d'escorte a été une réalisation importante pour la Burrard Dry Dock et un atout important pour l'industrie canadienne de la construction navale. L'entreprise et ses travailleurs ont progressivement amélioré leurs compétences techniques, la qualité de leur travail, leur productivité et les estimations des coûts pour l'ensemble de leurs contrats et chacune des constructions de navire de guerre. Les autorités navales ont également réappris à gérer et superviser les projets d'envergure de la Défense nationale. Bien que les destroyers d'escorte conçus et construits au Canada aient été désuets sur le plan de la technologie avant même d'être achevés, avec la guerre navale en pleine évolution, ils ont rendu de fiers services dans la Marine royale canadienne pendant de nombreuses décennies, et ce, bien au-delà des fonctions de GASM pour lesquelles ils étaient conçus, en devenant des plateformes opérationnelles et de formation. Après la construction des destroyers d'escorte, la Burrard Dry Dock a obtenu des contrats de construction de brise-glaces pour le Service maritime du ministère des Transports, qui prendra le nom de Garde côtière canadienne en 1962, afin de poursuivre son travail pour le gouvernement et de maintenir des emplois stables dans l'industrie de la construction navale.

La construction de destroyers d'escorte a marqué une période plutôt prospère pour la Burrard Dry Dock, le secteur de la construction navale canadienne en général et la Marine royale canadienne. Les politiques étaient alors favorables à la mise en place d'une solution canadienne afin de répondre aux besoins navals, avec autant de possibilités que de limites. Ce chapitre de l'histoire technique de la Marine royale canadienne demeure donc marquant et important.



Chris Madsen, Ph. D., est professeur au Département des études de la défense du Collège des Forces canadiennes et au Collège militaire royal du Canada à Toronto, en Ontario.