



SURVOL HISTORIQUE

Le rôle de la marine marchande

Préparé par :

Matthew Moore, Bibliothèque et Archives Canada

Survol historique

La marine marchande canadienne, qui faisait partie de l'industrie civile en temps de paix, a été intégrée aux opérations militaires pendant la Seconde Guerre mondiale. Ses équipages civils ont joué un rôle crucial dans le maintien des lignes de ravitaillement tout au long de la bataille de l'Atlantique et de la guerre en général. La logistique et le transport, notamment le déplacement des munitions, de la nourriture, des fournitures et des troupes, étaient un élément indispensable de la victoire des Alliés. Conscientes de cette situation, les forces allemandes ciblaient les lignes de ravitaillement transatlantiques avec des sous-marins, des navires et des avions pour chasser et couler les navires marchands et leur précieuse cargaison, en vue d'affamer leurs ennemis et de les contraindre à la soumission.

Contrôle de la marine marchande en temps de guerre

Les guerres ne se déroulent pas uniquement sur des fronts militaires. Le maintien de réseaux logistiques et de couloirs de transport est un élément tout aussi essentiel de la planification militaire. Le 26 août 1939, les autorités canadiennes et britanniques ont placé la marine marchande civile sous le contrôle de la Royal Navy (RN) et de la Marine royale canadienne (MRC). Cette décision place l'ensemble de la flotte marchande du Canada, composée de 37 navires privés, sous le contrôle de l'État. La flotte employait 1 450 marins et avait une capacité de charge totale d'environ 227 000 tonnes, incluant les cargaisons, les réserves de carburant et les fournitures.

Quelques semaines plus tard, le 3 septembre 1939, avant que le Canada n'entre en guerre, un sous-marin allemand a coulé le paquebot SS Athenia qui faisait route vers l'ouest, de l'Europe jusqu'à Montréal. Parmi les 128 morts se trouvaient plusieurs personnes canadiennes, dont l'hôtesse de la marine marchande Hannah Baird, originaire de Verdun, au Québec. Elle est une des premières victimes canadiennes de la Seconde Guerre mondiale et la première de la marine marchande, mettant en lumière les dangers auxquels étaient exposés les navires marchands en temps de guerre.

Protection

Pour protéger les couloirs de navigation, le Canada et la Grande-Bretagne ont rapidement mis en place un système de convois pour traverser l'océan Atlantique. Cette pratique consistait à rassembler les navires en convois pour qu'ils naviguent avec des escortes militaires, obligeant les sous-marins allemands à parcourir de vastes étendues d'océan à la recherche de cibles moins répandues et mieux protégées. Le Canada et la Grande-Bretagne ont également

commencé à armer les navires marchands, leur fournissant des canons défensifs et des marins issus de leurs marines respectives pour protéger les navires et équipages. En 1942, les marins marchands devaient obligatoirement s'entraîner au tir, histoire qu'ils agissent comme combattants pour se défendre et défendre leur cargaison en cas d'attaque.

Bien que la navigation en convois et l'armement défensif des navires aient été utiles, la menace des U-boots était implacable.

Elle s'est développée rapidement en 1940, avec 43 navires canadiens et alliés perdus en seulement trois attaques de convois au milieu de l'Atlantique. Lorsque l'Allemagne a introduit des sous-marins à long rayon d'action, ceux-ci ont commencé à traquer les eaux côtières canadiennes au large du Saint-Laurent en 1942. À la fin du mois d'octobre 1942, les U-boots avaient coulé 19 navires marchands en vue des côtes canadiennes. Parmi les morts, John Milmine, 16 ans, de Verdun, au Québec, a été tué sur son premier navire, le SS Carolus, torpillé près de l'île du Bic le 9 octobre 1942. Malgré ces pertes considérables, les marins marchands et leurs partenaires de la marine militaire ont maintenu les lignes d'approvisionnement, tout en faisant face au danger constant des sous-marins ennemis, aux conditions météorologiques difficiles et à des conditions de vie pénibles, en particulier lors des violentes tempêtes hivernales de l'Atlantique Nord.

Contrôle et expansion

Le gouvernement canadien s'est rendu compte que la protection des navires marchands contre les attaques ennemies n'était pas suffisante pour assurer la survie de la marine marchande pendant la guerre. Il a donc introduit de nouveaux contrôles sur les marins marchands, adoptant des lois qui leur permettaient d'être emprisonnés pendant neuf mois sans procès et condamnés aux travaux forcés s'ils refusaient d'embarquer ou s'ils entraînaient le retard d'un navire. L'État a également construit des baraquements (logements) pour les marins marchands afin de leur offrir un lieu de repos à terre. Cela a permis de remonter le moral des troupes, tout en garantissant une source régulière de travailleurs, renforcée par l'introduction de programmes de recrutement et de formation menés par le gouvernement pour soutenir l'expansion de la flotte.

Avec le temps, les actions du gouvernement fédéral canadien ont fini par traiter les marins marchands moins comme des civils et de plus en plus comme des militaires. Malgré tout, la marine marchande n'a jamais été reconnue au même titre que ses homologues militaires. Sans la reconnaissance qui accompagne le service en uniforme, les marins marchands restaient des civils aux yeux de l'État et ne constituaient la « quatrième branche des forces armées » que de façon officieuse.

En 1941, le gouvernement canadien a commencé à construire des navires-cargos standardisés de 10 000 tonnes de port en lourd appartenant à l'État, connus sous le nom de navires « Park ». Chacun de ces navires pouvait transporter suffisamment de nourriture pour nourrir 225 000 personnes pendant une semaine, ou pouvait être utilisé pour transporter du carburant, de l'acier, des avions, des chars, des canons ou d'autres fournitures de guerre en fonction des besoins. Cette entreprise a permis de maintenir un nombre suffisant de navires en service pendant la période où les pertes maritimes étaient les plus importantes, de 1939 à 1943, et jusqu'à ce que de nouvelles technologies et de meilleures stratégies fassent basculer la bataille de l'Atlantique en faveur des Alliés. À la fin de la guerre, la flotte marchande canadienne comptait 176 navires sous le pavillon canadien. En termes de personnel, les effectifs de la marine marchande comptaient plus de 12 000 marins et augmentaient rapidement par rapport au total d'avant-guerre.

Malgré la protection et le contrôle de la marine marchande, les marins marchands canadiens ont continué à subir des pertes jusqu'à la fin de la guerre. Le 7 mai 1945, quelques heures avant la capitulation allemande, le navire canadien Avondale Park a été torpillé sur la côte est de l'Écosse par le sous-marin U-2336. Des hommes et femmes de la marine marchande canadienne ont donc été parmi les premières et les dernières victimes de la guerre.

Contributions, sacrifices et lutte pour la reconnaissance

Le rôle du Canada dans le transport maritime allié a été essentiel à la victoire, ses équipages acheminant plus de 165 millions de tonnes de marchandises, notamment des denrées alimentaires, du carburant, des munitions et des fournitures, de l'Amérique du Nord vers la Grande-Bretagne entre septembre 1939 et mai 1945. Le coût en termes de pertes humaines est tout aussi élevé : l'Allemagne a coulé environ 4 800 navires marchands alliés, totalisant 21 millions de tonnes brutes et causant la mort de 40 000 marins, dont 1 629 Canadiens, soit environ une personne sur huit des 12 000 marins canadiens qui ont servi.

Les équipages civils, qui travaillaient sans la reconnaissance qui accompagne le service militaire, ont pendant cinq ans et demi enduré les assauts de l'ennemi sur certaines des voies navigables les plus dangereuses du monde. Et pourtant, en tant que civils travaillant dans une zone de guerre, ils se sont vu refuser le statut d'ancien combattant et l'accès aux avantages qui s'y rattachaient à la fin de la guerre. Il a fallu plus de cinquante-cinq ans à l'État pour les indemniser et les reconnaître en tant qu'anciens combattants de la Seconde Guerre mondiale.

À partir des années 1980, les marins survivants de la marine marchande se sont mobilisés pour obtenir la reconnaissance de leur service de guerre essentiel et pour contester la définition de l'État qui les excluait en tant qu'anciens combattants de la guerre. Les anciens combattants de la marine marchande se sont peu à peu regroupés, ont recueilli des témoignages de guerre et ont noué des alliances avec des organisations d'anciens combattants déjà établies. Ils ont fait valoir que les dangers auxquels ils ont été confrontés et l'important contrôle exercé par le gouvernement du Canada sur leur service pendant la guerre leur permettaient d'être reconnus en tant qu'anciens combattants. En 1992, leurs efforts ont abouti à l'obtention du statut officiel d'ancien combattant, une étape importante dans la refonte du patrimoine militaire de la nation, bien que celle-ci les traitait néanmoins comme soumis à une législation distincte. Ce n'est qu'en 2000 qu'ils ont obtenu le statut d'égaux dans la législation existante régissant les anciens combattants, ainsi qu'une indemnisation pour les prestations refusées.

En 1994, le gouvernement canadien a consacré un Livre du Souvenir à la mémoire des marins marchands tombés au combat. Dans un dernier effort pour garantir la préservation de leurs contributions en temps de guerre, en 2003, le gouvernement fédéral a déclaré que le 3 septembre est la Journée des anciens combattants de la marine marchande, en l'honneur de l'anniversaire du naufrage du SS Athenia.